



Helsingin pysäköintipolitiikka

EHDOTUS



Helsingin pysäköintipolitiikka

Ehdotus 19.11.2013

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Teksti: Juha Hietanen

Kuvat: Helsingin kaupunki, Movense Oy, Vastavalo.fi, Internet

Kannen kuva: Lasse Ansaharju / Vastavalo.fi

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sonja Sahlsten

Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

Paino: xxx

ISSN 0787-9067

Sisältö

Esipuhe.....	7
Tiivistelmä.....	8
Kaupunkielämä muutoksessa.....	13
Helsingin pysäköinnin nykytilanne.....	19
Helsingin pysäköinnin tunnistettuja kehittämistarpeita	27
Pysäköinnin strategiset linjaukset.....	31
Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista	32
Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet	34
Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota	36
Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista	38
Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa	40
Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet	42
Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta "Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki"	44
Kärkitoimenpiteet.....	47
Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys	48
Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen	50
Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu	52
Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen	54
Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa	56
Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan	57
Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)	60
Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus	62
Liityntäpysäköinti	64
Autojen talvipysäköintiratkaisut	66
Mobiili- ja internetpalvelut	68
Progressiivinen hinnoittelu	71
Muita toimenpiteitä	72
Toimenpiteiden vaikutuksia.....	75
Toimenpiteiden toteuttamisen aikataulu	79
Kuvailulehti	83

Esipuhe

Liikennepolitiikan keskeinen osa on pysäköintipolitiikka, jolla on Helsingin historiassa ollut merkittävä rooli muun muassa kantakaupungin henkilöautoliikenteen säätelijänä ja sujuvuuden varmistajana. Tässä tehtävässä pysäköintipolitiikka on toiminut onnistuneesti. Tulevaisuudessa liikenne Helsingissä on muuttumassa johtuen niin koko Helsingin seudun kasvusta kuin Helsingin kantakaupungin kasvusta satamilta vapautuvien alueiden rakentuessa. Liikennepolitiikkaan kohdistuu paineita muun muassa kestävä liikunnan edistämiseksi ja ajoneuvoliikenteen palvelutason varmistamiseksi. Pysäköintipolitiikkaa on syytä arvioida uudelleen näiden haasteiden valossa.

Helsingin pysäköintipolitiikka on vuosikymmenten saatossa muodostunut pala kerrallaan. Pysäköintipolitiikkaa ei ole aiemmin tarkasteltu kokonaisuutena, vaan se on muodostunut yksittäisten valintojen summana. Tehdyn työn tarkoituksena on ollut arvioida pysäköintipolitiikan keskeisimmät osat yhtenä kokonaisuutena. Vaikka Helsingin liikennepolitiikkaan kuuluu vahva painotus kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi, kuuluu henkilöauto nyt ja tulevaisuudessa monen kaupunkilaisen elämään tavalla tai toisella. Pysäköinti on tärkeässä roolissa autoilun toimintaolosuhteita kehitettäessä.

Pysäköintiin liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen elämän laatuun. Laaditun pysäköintipolitiikan päätavoitteina ovat asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn edistäminen. Muita tavoitteita ovat muun muassa pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate, taloudellisesti tehokkaat pysäköintiratkaisut ja kohtuuhintainen asuminen. Kantakaupungissa asukas-pysäköintipaikkojen pulaan etsitään ratkaisuja ja toisaalta tarjotaan mahdollisuuksia entistä korkealaatuisempaan pysäköintiympäristöön. Kivijalkaliikkeiden elinvoimaisuutta edistetään parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Ville Lehmuskoski, pj.	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Juha Hietanen	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Matti Kivelä	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Essi Leino	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Tero Santaoja	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Tuomas Eskola	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Janne Prokkola	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Mikko Uro	Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kyösti Oasmaa	Talous- ja suunnittelukeskus, Kehittämisosasto
Marja-Leena Rinkineva	Talous- ja suunnittelukeskus, Elinkeinopalvelu
Sami Haapanen	Kiinteistövirasto
Pekka Isoniemi	HKR, Katu- ja puisto-osasto
Kaija Kossila	HKR, Pysäköinninvalvonta
Ifa Kytösaho	Asuntotuotantotoimisto (ATT)
Olli-Pekka Poutanen	Tilaaajan palkkaama asiantuntija

Työn projektiryhmään ovat kuuluneet kaupunkisuunnitteluvirastosta Juha Hietanen (pj.), Jari Tikkanen, Heikki Palomäki, Tuomas Eskola, Janne Prokkola, Tuukka Linnas, Tyko Saarikko, Crista Toivola, Markus Ahtiainen sekä Minna Maartola talous- ja suunnittelukeskuksesta/elinkeinopalvelu, Silja Hyvärinen rakennusvirastosta ja Riikka Aaltonen Helsingin seudun liikenteestä (HSL). Lisäksi työn kommentointiin on osallistunut Peter Haaparinne kiinteistövirastosta.

Työtä laatimaan palkattiin konsultiksi Trafix Oy, jonka alikonsultteina toimivat YY-Optima Oy ja Movense Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi Juhani Bäckström Trafix Oy:stä. Muut avainhenkilöt olivat Leena Grutzdaitis/Trafix, Seppo Lampinen/YY-Optima ja Kimmo Rönkä/Movense.

Työn aikana on kuultu useita sidosryhmiä kuten Helsingin seudun kauppakamaria, Helsingin yrittäjiä, Helsingin kaupunginosayhdistysten keskusjärjestöä (Helka), Kiinteistöliittoa sekä keskeisiä pysäköintioperaattoreita ja rakennuttajia. Pysäköintipolitiikasta pyydettiin lausunnot ja kannanotot laajalta sidosryhmäjoukolta. Luonnosta esiteltiin kaupunkisuunnittelumessuilla vuoden 2013 huhtikuussa. Luonnosta kommentoimaan valittiin kaupunkilaisia mahdollisimman hyvin edustava kaupunkilaisten raati, joka teki pysäköintipolitiikasta julkilausuman. Lisäksi Helsingin pysäköinnistä tehtiin nettikysely, johon halukkaat saivat vastata.

xx.xx.2013

Ville Lehmuskoski

Tiivistelmä

Tavoitteet

Helsinki on suurten muutosten edessä. Kaupungin väkiluku on ylittänyt 600 000 asukkaan rajan. Samalla kun asukasmäärän ja työpaikkojen määrän on ennustettu yhä kasvavan ja ihmisten varallisuuden lisääntyvän, halutaan rakentaa ja ylläpitää nykyistä kestävämpää ja viihtyisämpää kaupunkia.

Helsingissä on kehitetty pysäköintiä määrätietoisesti yli 50 vuoden ajan. Merkittävimpiä pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä ovat olleet asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet (niin kutsuttu pysäköintinormi), erilaisten maksujärjestelmien käyttöönotto sekä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä. Lisäksi pysäköintipolitiikalla on onnistuttu menestyksekkäästi hillitsemään kantakaupungin autoliikenteen kasvua.

Pitkät perinteet aiheuttavat väistämättä myös haasteita. Asioita on helppo tehdä, kuten niitä on tehty ennen. Saavutetuista eduista on vaikea luopua, ja siksi niitä on vaikea karsia. Pysäköinti on kompleksinen osa kaupunkia ja liikennejärjestelmää. Eri toiminnot, hinnoittelu, normit, määräykset ja käytännöt ovat sidoksissa toisiinsa. Pysäköintipolitiikkaa on käsiteltävä kokonaisvaltaisesti ja päivitettävä määrävälein, jotta asiat eivät pirstaloitu hallitsemattomiksi kokonaisuusiksi.

Helsingin pysäköintipolitiikan tavoitteena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden tarpeisiin ja haasteisiin. Pysäköintipolitiikalla tavoitellaan kaupunkilaisten elämänlaadun parantamista ja yritysten kilpailukykyyn lisäämistä. Tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikan mukaisilla ratkaisuilla halutaan tarjota pysäköijille mahdollisimman selkeää, käytettävää ja korkealaatuisia palvelua, koska autoilulla tulee olemaan jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä. Autoilun roolin tulee olla yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Lisäksi pysäköintipolitiikan on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkuja kestävien kulkumuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enenevässä määrin asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin.

Pysäköintipolitiikalla tavoitellaan eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteutumista muun muassa poistamalla pysäköinnistä aiheutuvia esteitä täydennysrakentamiselle. Ratikkakaupungissa on lisäksi tavoitteena vapauttaa katutilaa pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmalta asiointi- ja asukas-pysäköinnille, huolto- ja jakeluliikenteelle sekä muille toiminnoille kuten joukkoliikenteelle, jalankululle, pyöräkaistoille ja katukahviloille.

Muita keskeisiä tavoitteita pysäköintipolitiikalle ovat pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate sekä pyrkimys taloudellisesti tehokkaisiin ratkaisuihin. Pysäköintiratkaisuille pyritään myös tukemaan kohtuuhintaista asumista.

Strategiset linjaukset

Työn aikana on tunnistettu useita kehittämisskohteita, jotka lähes poikkeuksetta koskevat useaa kaupungin hallintokuntaa ja intressiryhmää. Kaupunkikehityksen haasteiden, tunnistettujen kehittämiskohteiden, Helsingin pysäköinnin nykytilanteen sekä työn aikana koottujen kansainvälisten kokemusten pohjalta on Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikalle määritetty seuraavat seitsemän strategista linjausta.

STRATEGINEN LINJAUS 1: **Pysäköinti tukee ekologisesti kestävä ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista.**

Sekoittuneella maankäytöllä ja siihen liitetyvällä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä vähennetään pysäköintipaikkojen tarvetta. Samalla siirrytään keskitettyihin alueellisiin pysäköintiratkaisuihin tonttikohtaisten ratkaisujen sijasta. Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, liityntäpysäköinti), joiden aiheuttama pysäköintitarve ajoittuu eri vuorokaudenaikoihin. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön mahdollisuudet voidaan hyödyntää ennen kaikkea verkostokaupungin monipuolisia alakeskuksia suunniteltaessa. Pysäköintiä tulee tarkastella alueittaisina kokonaisuuksina pysäköintipaikkoja tarjoavien tahojen (kaupunki, taloyhtiöt, yritykset, pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittajat) yhteistyönä sekä etsiä toimivia pysäköintipaikkojen käyttöä tehostavia ja kaupungin käytettävyyttä lisääviä palvelumalleja.

Uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Alueiden pysäköinnin tehokas järjestäminen edellyttää asuin- ja työpaikka-alueiden laskentaohjeiden vaatimusten yhteensovittamista. Pysäköintipolitiikka ei saa tulevaisuudessa määrätä kaavoitusta liian tiukasti ja se tulee kytkeä sekä maanpäälliseen että maanalaiseen kaavoitukseen. Nykyinen asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohje mahdollistaa pysäköintipaikkamäärän toteuttamisen normia pienempänä tiettyjen edellytysten täytyessä. Tämä on oikea suunta, mutta käytännön laajentaminen vaatii jatkokehittämistä, selkeitä toimintamalleja ja ohjeistusta. Vastaavasti toimitalonttien autopaikkamäärien laskentaohjeen tulkintaan ja normista tehtäviin joustoihin tarvitaan ohjeistusta.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteiden on tuettava kestävä liikunnan valintoja. Ensi-

sijaisena asiana ovat alueen hyvät kävely-yhteydet ja viihtyisä kaupunkiympäristö. Pysäköinnin tulee olla osa koko kestäväan liikumiseen ohjaavaa suunnitteluhierarkiaa siten, että asukas tai työntekijä kohtaa rakennuksesta lähtiessään ensimmäisenä liikku- mismuotonaan polkupyörän tai joukkoliikennevälineen. Laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrää tulee lisätä keskeisissä kohteissa kuten joukkoliikennepysäkeillä, palveluiden läheisyydessä ja asumisen yhteydessä. Tämän jälkeen kohdataan autopysäköinti ja sen osalta noudatetaan seuraavaa priorisointia: erikoispysäköinti (esimerkiksi invapaikat, yhteiskäyttöautojen noutopaikat), lyhytaikainen vieras- ja asiointipysäköinti, aktiivinen asukas- ja työpaikkapysäköinti, ammattipysäköinti (kuorma-autot, pakettiautot), muu pysäköinti (asuntovaunut, trailerit jne.), auton pitkäaikainen säilytys.

STRATEGINEN LINJAUS 2: **Pysäköinnissä huomioidaan alueiden erityispiirteet.**

Helsingissä kaupungin eri osilla on omat erityispiirteensä ja siten alueiden ominaisuudet ja tarpeet tulee huomioida myös pysäköintipolitiikassa. Tässä työssä Helsinki on jaettu kolmeen aluetyyppiin, jotka ovat ratikka-, raide- ja bussikaupunki. Nämä alueet ja niiden pysäköintitarpeet ovat erilaisia muun muassa joukkoliikenteen tarjonnan ja polkupyöräilyn olosuhteiden takia.

Ratikkakaupungissa on luontevaa liikkua ilman autoa ja katutilaa tulee vapauttaa pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmille muille toimintoille, kuten asiointi- ja asukas- ja huolto- ja jakeluliikenteelle, sekä joukkoliikenteelle, jalankululle ja pyöräkaistoille. Toisin sanoen tavoitteena on saada ratikkakaupungin kadut kaikkiin aktiiviseen käyttöön.

Raidekaupunki sijoittuu raideliikenteen asemien läheisyyteen ja joukkoliikenteen runko- bussiyhteyksien varsille. Raidekaupungissa liityntäpysäköinnin (autot, pyörät) rooli sekä matkaketjut korostuvat voimakkaasti. Raidekaupungissa tulee olla sopivassa suhteessa

asumista, työpaikkoja ja palveluja mahdollistaen pysäköintipaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö puolestaan mahdollistaa täydennysrakentamisen ja maankäytön tiivistymisen. Raidekaupungissa tulee tavoitella rakkakaupunkimaisia pysäköintinormeja, jotka alueet rakentuvat tehokkaasti ja tukeutuvat aidosti joukkoliikenteeseen.

Bussikaupungissa henkilöauto täydentää muita aluetyppejä vähäisempää joukkoliikennetarjontaa. Pysäköintipolitiikalla luodaan edellytyksiä täydennysrakentamiselle ja maankäytön tiivistämiselle pysäköintipaikkojen käyttöä tehostamalla. Bussikaupungin etenkin kerrostalovaltaisilla asuinalueilla on pyrittävä keskittämään pysäköintiratkaisuihin nykyisen tonttikohtaisen pysäköinnin sijaan.

STRATEGINEN LINJAUS 3: **Pysäköinti palvelee Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota.**

Helsinki ei tee pysäköintipolitiikkaansa yksin, vaan naapurikuntien toteuttama politiikka vaikuttaa sekä asumisen että toimitilojen pysäköintiratkaisuihin. Pysäköintipolitiikkaa pitää tulevaisuudessa tehdä monin osin nykyistä enemmän yhteistyössä Helsingin seudun muiden kuntien kanssa. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma on laadittu vuoden 2012 aikana. Sen vahvistaminen ja täytäntöönpano on nyt erittäin tärkeää.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) määriteltiin muun muassa seuraavia pysäköinnin kehittämislinjauksia ja toimenpidekokonaisuuksia: liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta, pysäköintipolitiikalla tuetaan kulkutapojen valintaa ja autoistumisen kasvun hillintää, pysäköintipolitiikka kytketään kiinteämmin maankäytön suunnitteluun, sovitaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet sekä pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyt-

töä. Esitetyt asiat ovat hyviä. Tulevassa HLJ 2015 -suunnitelmassa linjaukset ja toimenpideesitykset tulisi tarkistaa ja ryhtyä niitä konkreettisesti edistämään.

STRATEGINEN LINJAUS 4: **Pysäköinti tukee kohtuuhintaista asumista.**

Tavoitteena on edistää asuntoihin liittyvien pysäköintikustannusten oikeudenmukaista kohdentumista ja kohtuuhintaista asumista. Asiaa voi lähestyä kahdesta eri näkökulmasta. Ensimmäiseksi pysäköintipaikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannusten on oltava kohdennettavissa autopaikan käyttäjille (niin kutsuttu käyttäjä maksaa -periaate). Toiseksi autopaikkojen määrä on voitava alentaa, jolloin rakentamiskustannukset alenevat. Tämä konkretisoituu muun muassa autopai-kattomien tai vähäautopaikkaisten asuinrakennusten ja -alueiden toteuttamisella. Edellisten näkökulmien lähtökohdat ja ratkaisujen vaikutukset ovat erilaisia. Autopaikan ja asunnon hinnan erottamisen vaikutukset pysäköintiin, liikenteeseen tai liikkumiseen voivat olla melko vähäisiä. Sen sijaan laajemmin sovellettuna autopai-kattomien tai vähäautopaikkaisten asuinrakennusten toteutus kytkeytyy koko alueen pysäköinti- ja liikeneratkaisuihin.

Uudis- ja täydennysrakentamisessa pysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa painavat perinteet. Ratkaisuja on haettu ja toteutettu kaupungin ja asuntorakennuttajien voimin. Suunnittelusta ja toteutuksesta on puuttunut asukkaan ääni. Vähäautoisiin tai autottomiin asuinrakennuksiin liittyy uskomuksia niin niiden houkuttelevuuden, asukkaiden aseman kuin mahdollisten ansiottomien hyötyjen osalta. On aika muuttaa ajattelumallia.

STRATEGINEN LINJAUS 5: **Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa.**

Hinnoittelu on osa palveluajattelua. Kan-

sainväliset esimerkit kertovat, että hinnoittelun avulla on mahdollista tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Tämä koskee kaikkea pysäköintiä (tontti-, kadunvarsi-, alue- ja laitospysäköinti). Tilaa tarvitaan vähemmän, kun käyttöastetta nostetaan. Hinnoitteluin keinoin voidaan ohjata pysäköintiä taroituksenmukaisesti.

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on tuoda esille pysäköinnin kaikki kustannukset läpinäkyvästi ja luoda yhtenäisiä pelisääntöjä kustannusten kohdentamiseen. Tätä ajattelumallia tukevat esimerkiksi talviajan erityiskustannusten siirtäminen talviajan pysäköinnin hintaan sekä asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan. Läpinäkyvä hinnoittelu myös edesauttaa ajatusta, että yksittäisten asukkaiden tai yritysten etu ei aja yleisen edun edelle.

STRATEGINEN LINJAUS 6: **Pysäköinnissä huomioidaan asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet.**

Pysäköintiin liittyvät tarpeet ja käyttäjäryhmät ovat moninaiset. Pysäköinti ei ole itse tarkoitus, vaan se palvelee aina jotain muuta tarvetta. Pysäköintiratkaisujen on oltava tulevaisuudessa yhä joustavampia ja niiden tulee perustua asukkailla ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeista. Auton käyttö ja pysäköinnin kesto määrittävät pitkälti ratkaisuja. Lähellä kohdetta sijaitsevat ensisijaisesti lyhytkestoisen asukas- ja asiointipysäköinnin paikat auton pitkäaikaisen säilytyksen (esim. auton varastointi talven yli) asemesta. Alueella vierailevien lyhytaikaiset pysäköintitarpeet tulee huomioida. Valvonnan keinoin tulee varmistaa, ettei lyhytaikaiseen asiointipysäköintitarpeeseen varattuja pysäköintipaikkoja käytetä asukkaiden autojen pitkäaikais säilytykseen. Pitkäaikainen pysäköinti, usein jopa kuukausia kestävä auton säilytys, on ohjattava pois kadunvarsilta etenkin kantakaupungissa. Autojen talvisäilytykselle on kehitettävä omat alueet ja palvelumallit. Tavara- ja jakeliikenteelle on tärkeää saada varmuus vapaan kuor-

mauspaikan löytymisestä. Raskaalla liikenteellä on erityistarpeita koskien asuntoalueiden pysäköintiä sekä pidempiaikaisia lepoja taukoajkoja.

**STRATEGINEN LINJAUS 7:
Pysäköinti on osa tavoitetta
”Helsinki – pohjoisen
pallonpuoliskon paras
talvikaupunki.**

Pysäköintiratkaisujen on mahdollistettava kustannustehokas ja laadukas talviajan kunnossapito. Jos kaupunki saadaan toimimaan talviolosuhteissa (tilanvaraukset, pysäköinti-periaatteet, ylläpidon periaatteet), kaupunki on toimintavarmempi myös muina vuodenaikoina. Talvi on otettava pysäköintiratkaisujen ja -suunnittelun lähtökohdaksi. Talvikunnossapitoa haittaava kadunvarsipysäköintiä tulee vähentää tai luoda alueille säännöllisesti toistuvia kunnossapitokäytäntöjä. Tällaisia ovat vuoropysäköintijärjestelyt, viikko-siivoukset päivä- tai yöaikaan ja erilaiset pysäköintikiellot.

Talviaika otetaan huomioon pysäköinnin hinnoittelussa, koska katujen talvikunnossapidosta aiheutuu talvella enemmän kustannuksia kuin muina vuodenaikoina. Talviajan kunnossapidon tukemiseksi kehitetään yhdessä pysäköintioperaattorien kanssa menettelyä, jolla autot voidaan siirtää tehostetun talvikunnossapidon ajaksi erityisille väliaikaispysäköintialueille tai pysäköintilaitokseen.

Palveluja tulee kehittää yhdessä alueen asukkaiden kanssa ja varmistaa siten hyvän käyttäjäkokemuksen syntyminen myös talviajan pysäköinnistä. Rakennusviraston talvella 2012–2013 käyttöönotettava katukohmainen auraskaikataulupalvelu internetissä ja tekstiviestinä on askel oikeaan suuntaan. Palvelua tulee jatkokehittää saatujen kokemusten perusteella.

Kärkitoimenpiteet

Asetetut strategiset linjaukset määrittävät Helsingissä pysäköintipolitiikan pitkän aikavälin suunnan. Strategisten linjausten pohjalta on koottu 12 kärkitoimenpidettä, joiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Toisten osalta toimenpiteitä valmistelevat työt on käynnistettävä nyt, jotta toimenpiteet vaikuttaisivat täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua.

Kärkitoimenpiteiden kirjo on laaja. Ne käsittelevät pysäköintipaikkojen käytön tehostamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä, nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista, asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelua ja laajentamista, yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä, tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä, asukas- ja yrityspysäköinnin organisointia yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa, asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista, siirtymistä tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan, pysäköinnin progressiivista hinnoittelua, pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisäämistä, liityntäpysäköintiä, autojen talvipysäköintiratkaisuja sekä mobiili- ja internetpalveluja.

Lopuksi

Pysäköinti on aina osa laajempaa kokonaisuutta. Helposti hyväksyttävät pienehköt parannustoimenpiteet ovat usein vaikutuksiltaan vähäisiä. Radikaalisti uudet ratkaisut ja toimintatavat edellyttävät uudenlaista ajattelua. Mitä suuremmasta muutoksesta on kysymys, sitä tärkeämpi on avoin ja läpinäkyvä työskentely eri toimijoiden ja käyttäjien kanssa. Suurin vaikuttavuus saadaan, kun toimenpiteitä priorisoidaan. Tässä työssä on esitetty toimenpiteille toteutusaikataulut. Tulevaisuudessa syntyy uusia tarpeita, asenteet ja toimintaympäristöt muuttuvat. Strategisia linjauksia, toimenpiteitä ja niiden priorisointeja on syytä päivittää määrävällein.



Kaupunkielämä muutoksessa

Uudenlainen keskustaelämä on kasvussa etenkin Helsingin kantakaupungissa, mutta vähitellen myös leviämässä muualle kaupunkiin. Kestävän kehityksen tavoite, ilmastonmuutoksen torjunta sekä uusien sukupolvien uudet mieltymykset muokkaavat myös kaupunkiympäristöjä. Tulevaisuudessa kaupunkikeskustojen elävöittämisessä käveltävyyden, pyöräilyn ja joukkoliikenteen rooli korostuu.

Useat tutkimustulokset sekä esimerkit Pohjoismaista ja Keski-Euroopasta antavat viitteitä siitä, että autoilun rooli ja merkitys ovat vähitellen muuttumassa seuraavien vuosikymmenien aikana. Uudet sukupolvet näkevät kaupunkielämän ja sen luomat mahdollisuudet uudella autoriippumattomalla tavalla. Auton käytön painopiste on siirtymässä pitkällä aikavälillä vapaa- ja loma-aikoihin erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla.

Kaupunkia pitää ajatella tulevaisuudessa enemmän palveluna kuin tuotteena. Painopiste siirtyy vuosien myötä rakentamisesta yhä enemmän käyttöön ja ylläpitoon. Teknologinen kehitys ja etenkin uudet mobiilisovellukset tehostavat kaupungin käyttöä ja käytettävyyttä sekä joukkoliikenteessä että autoilussa ja siihen liittyvässä pysäköinnissä.

Kaupunkikeskustat elävöityvät

Suomi kaupungistui verrattain myöhään muihin Euroopan maihin verrattuna. Sata vuotta sitten noin 90 % suomalaisista asui ja eli maaseudulla. Toisen maailmansodan jälkeinen muuttoliike alkoi vasta 1950-luvun lopulla siirtää ihmisiä työn perässä kaupunkiin. Kaupungit kasvoivat kerrostalovaltaisia esikaupunkialueita ja lähiötä rakentamalla. 1980- ja 1990-luvulla elintason nousu käynnisti pientaloihin perustuvan kaupunkien kasvun ja omiin autoihin perustuvan kaupunkirakenteen hajautumisen. 2000-luvun vaihteissa satama- ja teollisuustoiminnan siirtyminen keskustan ulkopuolelle on mahdollistanut vanhojen ranta- ja satama-alueiden ottamisen asuinkäyttöön.

Uudet sukupolvet luovat uutta kaupunkikulttuuria. Helsingissä ja Suomessa alkaa ol-

la yhä enemmän sukupolvia, joilla vanhemmat ja myös isovanhemmat ovat eläneet elämänsä kaupungeissa. Uusilla sukupolvilla on erilainen kiinnostus kaupunkielämään, jota haetaan sekä omasta kotikaupungista että muista kansainvälisistä metropoleista. Tulevat sukupolvet (1990– syntyneet ns. Milennial- tai z-sukupolvet) ovat kasvaneet internet-aikana. Heille verkottuminen, monikulttuurisuus ja kansainvälisyys ovat arkea. Z-sukupolven edustajat eivät halua sitoutua entisessä määrin kalliiden kulutustuotteiden omistajiksi, vaan heille tunnusomaista on asuntojen, kulkuvälineiden ja muiden käyttötuotteiden jakaminen ts. maksaminen vain tarpeen mukaisesta käytöstä.

Kaupunkikehitys korostaa kaupunkitilan roolia ja merkitystä. Mitä enemmän kaupunki-

laiset viettävät aikaansa kaupungissa, sitä enemmän on alettu kiinnostua myös katutilasta, sen roolista ja merkityksestä. Osana kaupungistumiskehitystä sekä keskustassa että esikaupunkien keskustoissa kadunvarsitiloja tullaan lähivuosina muuttamaan arvokkaampaan ja taloudellisesti kannattavampaan käyttöön kuten kahviloiden terasseiksi, katuaukioiksi ja -toreiksi ja ylipäättäen kaupunkilaisille tarkoitettuun erilaiseen tapahtumakäyttöön. Kadunvarsipysäköinti ja varsinkin arvokkailla alueilla olevat pysäköintialueet ovat lähivuosina muutosprosessin edessä.

Kansainvälisesti on alettu puhua käveltävistä urbaaneista kaupunkitiloista (ns. walk-ups, walkable urban spaces), joilla parannetaan sekä kaupunkien keskustoja että esikaupunkikeskustojen elinvoimaa. Korkeatasoisia kävely-ympäristöjä arvostetaan yhä enemmän.

Sujuvat ja mielenkiintoiset kävely- ja kulkureitit tekevät keskustoista houkuttelevia ja kiinnostavia myös elinkeinoelämän kannalta. Suurten ihmis- ja tavaravirtojen hallinta luo pohjan kaupunkikeskustojen elävöittämiselle. Kadunvarren kaupat ja palvelut elävät ohikulkevasta kysynnästä. Keskustoissa ja esikaupunkikeskustoissa asiakasvirta koostuu pääasiassa ohikulkevista suurista jalankulkijavirroista ja lyhytaikaisista asiointipysäköijistä.



Kuva: Mikko Uro

Joukkoliikenne, pyöräily ja kävely

Helsingistä on tullut joukkoliikennekaupunki. Helsingin kaupungissa on tehty vuosikymmeniä johdonmukaisesti työtä joukkoliikenteen edellytysten parantamiseksi. Joukkoliikenteen suunnittelu on ollut kiinteä osa kaupunkisuunnittelua, ja joukkoliikenteen avulla on voitu suunnata asuntojen ja työpaikkojen sijoittumista. Joukkoliikenne on osa Helsingin kaupunkibrändiä. Helsinki siirtyi metroaikaan vuonna 1982 ja vuonna 2015 Helsingin seutu laajenee sekä länteen että pohjoiseen uusilla raideyhteyksillä. 2010-luvulla joukkoliikenteen merkitys kasvaa uusien poikittaisen joukkoliikennedyhteyksien avulla. Tärkeää on kehittää samanaikaisesti lippujärjes-

telmään yhdistetty henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti tukemaan joukkoliikenteeseen perustuvaa kaupunkibrändiä.

Kävely ja pyöräily seuraavat tapahtunutta kaupunkikehitystä. Kansainväliset esimerkit, kuten Kööpenhamina ja Amsterdam, ovat olleet myös Helsingissä pyöräilyn kehittämisen esikuvina. Kansainvälisenä trendinä pyöräily on lyönyt itsensä läpi 2000-luvulla kaikissa eurooppalaisissa suurkaupungeissa, mutta myös perinteisessä autoilumaassa USA:ssa on nopeasti alettu raivata tilaa pyöräilylle. Helsingissä kesällä 2012 avattu keskustan pikapyöräily- ja kävelyreitti Baa-

na on mullistanut kaupunkilaisten ja suunnittelijoiden ajattelua keskustassa liikkumisesta. Yhtäkkiä nopein yhteys rautatieasemalta Ruoholahteen onkin pyörällä. Tämä lähiliikkumisen pikareitti muokkaa nopeasti entisiä mielikuvia keskustan etäisyyksistä ja osaltaan vaikuttaa toimitilojen ja palvelujen sijoittumiseen. Ekologisimpina ja terveyttä edistävinä kulkumuotoina pyöräily ja kävely tarvitsevat tulevaisuudessa lisätilaa ja uusia palveluja (esimerkiksi pyöräparkit) keskustoissa, liikenteen solmukohtissa sekä esikaupunkien keskuksissa.

Autoilun rooli on muutoksessa pitkällä tähtäimellä

Valtaväestölle ja vallitsevalle suomalaiselle elämäntavalle auto on edelleen tärkeä väline toimintoiltaan pirstaloituneella kaupunkiseudulla sekä työmatkojen että vapaa-ajan kulkuvälineenä. Autoilun rooli ja merkitys on kuitenkin muuttumassa pitkällä tähtäimellä. Helsingin keskustaan hakeutuva kaupunkilainen ei enää välttämättä pidä perusedellytyksenä sitä, että auton omistus kuuluu luonnollisena osana asumiseen. Tähän vaikuttavat niin asumisen, autoilun kuin kulutus-orientoituneen vapaa-ajan kalleus. Uudet kaupunkilaiset sukupolvet eivät enää hanki ajokorttia samalla tavalla kuin viime vuosisadan puolella syntyneet. Helsingin kansainvälistyessä ollaan siirtymässä kaupunkimaisempiin elämäntapoihin, joissa paikalliset liikkumistarpeet hoidetaan kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Pysäköinnin olosuhteiden kehittämisessä on syytä huomioida autoilun muuttuvan roolin mukanaan tuomat uudet haasteet.

Autosta on tullut ylellisyshyödykkeen sijasta käyttöhyödyke. Autoa käytetään jonkun tarpeen tyydyttämiseen – työmatka, kaupassa käynti, harrastukset tai kesämökki. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja helpon lä-

hiliikkumisen kaupunginosassa autoa tarvitaan lähinnä viikonloppuisin ja lomalla. Auton käytöllä on siten vaikutusta auton säilytystarpeisiin. Mitä vähemmän autoa käytetään ja mitä enemmän autoa käytetään satunnaisesti, sitä kauempana kodista autoa voidaan säilyttää. Asuinalueella on syytä kehittää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja ja hinnoittelumalleja. Lähellä ja helposti käytettävissä oleva autopaikka on kalliimpi, kun taas pitempiäaikaiseen säilytykseen tarkoitettu paikka on etäämpänä ja samalla myös hinnaltaan halvempi.

Auton omistamisen sijasta kasvussa on auton käytön jakaminen. Auton jakamis- tai yhteiskäyttö muuttaa perinteistä auton omistamista siten, että käyttäjä maksaa vain auton käytöstä. Uudentyyppiset auton käyttöpalvel-

lut tehostavat henkilöauton käyttöä (yhtä autoa käyttää iso joukko kotitalouksia tai yrityksiä), jolloin pysäköinnin läheisyys parantaa kyseisen palvelun käytettävyyttä. Pariisissa ja Lyonissa on saatu hyviä kokemuksia sähköavusteisista kaupunkipyöristä (Vélib), jonka avulla voidaan laajasti edistää pyöräilyä keskusta-alueilla. Samaa järjestelmätason liikeideaan perustuu Autolib-konsepti, jossa käyttöön otettava ja kohdepaikkaan jätettävä liikkumisväline on pieni sähköauto.

Myös autot ovat voimakkaan muutoksen kourissa. Autojen koko pienenee, päästöt vähenevät ja sähköautot yleistyvät. Aivan uudenlaisia autojen turvallisuusratkaisuja on suunnitteilla ja kuljettajan rooli on myös muuttumassa. Hurjimmassa kokeilussa autot jo liikkuvat itseohjautuvasti.



Kuva: Uusi Suomi, Hannu Oskala

Tulevaisuuden kaupunki on verkostomainen

Helsingin seutu pohjautuu säteittäisiin raide-liikenneyhteyksiin. 2010-luvulla muutosprosessina on toteuttaa seudulle toimivat poikittaiset joukkoliikenneyhteydet, joiden perusteella on syntymässä aito verkostomaisesti toimiva metropoli. Uudet poikittaiset joukkoliikenneyhteydet mullistavat kaupunkikäsitystä ja liikkumista koko alueella. Tulevaisuuden kaupunkirakenne perustuu liikenteen solmukohtiin sekä käveltäviin kaupunginosakeskuksiin. Verkoston solmukohdat ovat paikkoja, joissa suuri määrä liikkujia

vaihtaa kulkumuodosta toiseen. Solmukohdat ovat työpaikka-, asumis- ja palvelukeskittymiä. Solmukohtien käveltävyyden ja hyvien pyöräilyreittien lisäksi avainasemassa ovat toimiva ja monikäyttöinen liityntäpysäköinti autoille ja pyörille. Solmukohtien pysäköintitilat voidaan suunnitella monikäyttöisiksi, jolloin ne kustannustehokkaina tiloina tulevat osaltaan hyvien palvelujen syntymistä.

Verkostomainen kaupunkirakenne muuttaa myös yritysten sijoittumista metropolialueel-

la. Yritykset hakeutuvat yhä parempien joukkoliikenneyhteyksien varsille, jotta yritys on kilpailukykyinen työntekijöiden työmatkojen kannalta. Solmukohtien rooli työpaikkakeskittymänä tulee kasvamaan entisestään.

Kaupunki on nähtävä ja koettava palveluna

Tulevaisuuden kaupunki on muuttumassa tuotteesta palveluksi. Kaupunkia ja sen osia ei enää "omisteta", vaan kaupunki suunnitellaan siihen kohdistuvan käytön pohjalta. Kaupunkia, sen tiloja ja väyliä käyttävät asukkaat, työssäkäyvät, vierailijat ja matkai-

lijat. Ydinasiana on palvelu ja sen synnyttämä palvelukokemus käyttäjälle. Yhtä tärkeää on palveluja tuottavien yritysten näkökulman huomioon ottaminen ja kestävä liiketoiminnan mahdollisuuksien tarjoaminen. Asukkaat, työntekijät, vierailijat ja vapaa-ajan

viettäjät ovat kaupunkia käyttävä ydinryhmä, joiden käyttökokemuksen tulee ohjata kaupungin suunnittelua, rakentamista ja ylläpitoa. Mitä paremmin kaupungin käyttäjät viihtyvät, sitä paremmasta kaupungista on kysymys. Kaupunkilaisille tulee tarjota mahdollisuuksia kaupungin täysimääräiseen käyttöön kaikkina vuorokauden ja vuodenaikoina. Käyttäjälähtöisyyttä on myös turvata yrityksille hyvät menestymisen edellytykset.



Kuva: Kimmo Rönkä

Palveluajattelu muuttaa suhtautumista autoiluun ja pysäköintiin. Tuoteajatteluun kuuluu tonttikohtaisuus, jossa jokainen kiinteistö suunnittelee, toteuttaa ja omistaa omat autopaikkansa. Tuoteajattelu yhdistettynä tonttikohtaisuuteen on johtanut tehottomiin ratkaisuihin. Samalla kun kadunvarret on täytetty viimeistä autopaikkaa myöten, on erilaisilla pysäköintialueilla runsasta vajaa-käyttöä. Tulevaisuudessa pysäköintiä tulee ajatella palveluna sekä päästä kiinteistöistä isompiin, aluetasolla koordinoituihin ratkaisuihin. Teknologinen kehitys tukee palveluajattelua. Viimeisten 10 vuoden aikana erilaiset mobiilisovellukset ovat yleistyneet kaikilla toimialoilla. Kaupunkiliikenteessä autoilijoita opastavat erilaiset navigaattoripalvelut, joukkoliikenteen käyttäjiä reittioppaat ja kävelijöitä erilaiset karttapohjaiset applikaatiot. Myös pysäköinti on saamassa yhä enemmän erilaisia käyttöä, käytettävyyttä ja kustannustehokkuutta lisääviä mobiilisovelluksia.

Ilmastonmuutos vaikuttaa valintoihin

Menossa oleva ilmastonmuutos edellyttää toimia päästöjen vähentämiseksi. Ilmastonmuutoksen kannalta haitallisimpia ovat hiilidioksidipäästöt, joista liikenteen osuus on noin viidennes. Henkilöautojen osuus liikenteen kokonaispäästöistä on noin 60 %, tavaraliikenteen 30 % ja joukkoliikenteen noin 10 %. Tulevaisuuden haasteena on kasvattaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuutta sekä siten alentaa liikenteestä aiheutuvia kokonaispäästöjä. Lisäksi EU:n jäsenmaat ovat sitoutuneet vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 20 %, lisäämään uusiutuvan energian käyttöä 20 % ja paranta-

maan energiatehokkuutta 20 %. Liikenteen osalta tehdyt päätökset edellyttävät päästöjen vähentämistä, uusiutuvan energian käytön lisäämistä polttoaineena sekä liikenteen energiatehokkuuden parantamista. Uusiutuvaa energiaa tullaan myös tuottamaan entistä enemmän paikallisesti.

Suurin vaikuttavuus tulee yhdyskuntasuunnittelusta, jossa pitkän aikavälin tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen osuutta etenkin pitemmällä työ- ja asiointimatkoilla sekä edistää lähiliikumista ja käveltävyyttä eri keskuksissa, esikaupunkien keskuksissa ja

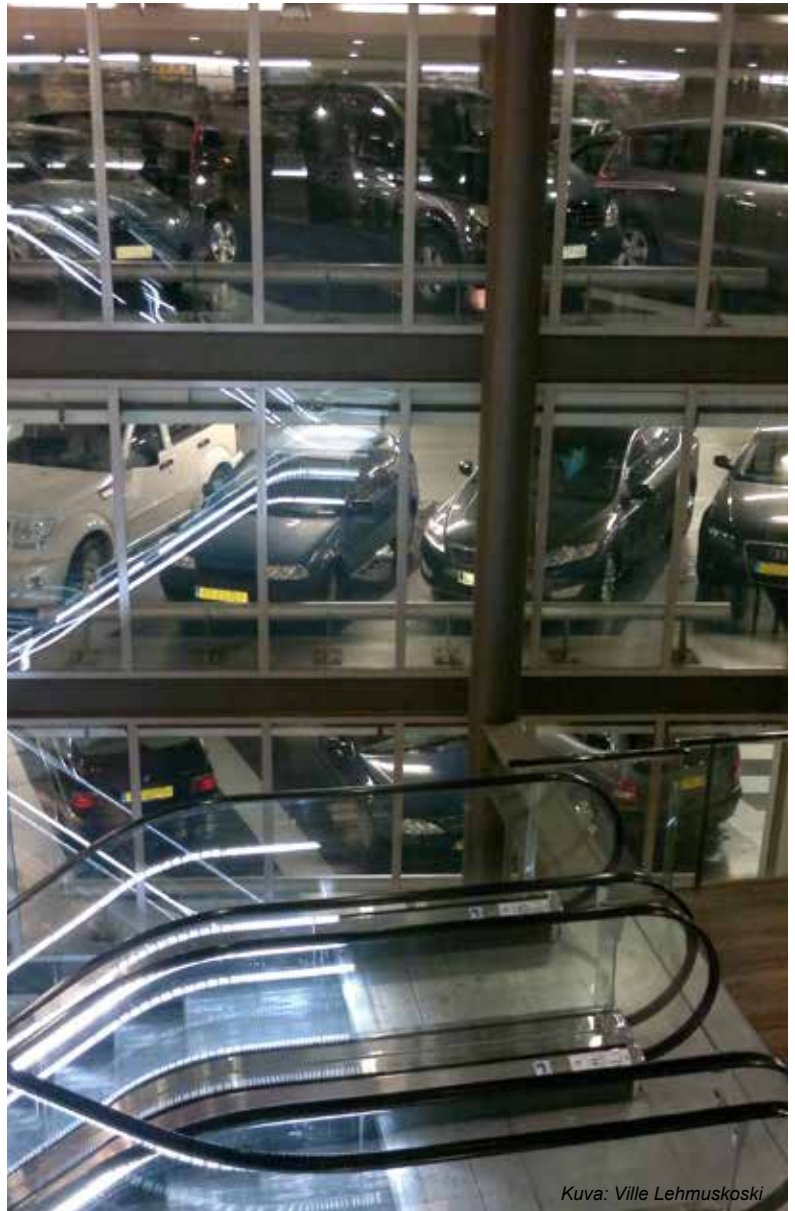
pienemmissä naapurustoissa. Lyhyellä aikavälillä tulee vähentää turhaa autoilua tukevilla joukkoliikenteen käyttöä sekä edistämällä pyöräilyä ja kävelyä erilaisilla pienillä konkreettisilla toimenpiteillä. Keskipitkällä aikavälillä liikennevälineiden päästöjä tulee pienentää ja korvata kulkuneuvoja sähköllä toimivilla. Lihaskäyttöä päästötöntä liikunnasta tulee määrätietoisesti edistää. Tämä parantaa samalla ihmisten terveyttä. Käyttäjien tottumusten muuttaminen on avainasemassa.

Kansainvälinen katsaus pysäköintiin

Työn aikana selvitettiin kansainvälisiä esimerkkejä pysäköintipoliittisista linjauksista sekä erilaisista toteutetuista pysäköintiratkaisuista. Kansainvälisten kokemusten osalta keskityttiin pitkälti eurooppalaisiin ratkaisuihin ja toimintamalleihin, mutta tutustuttiin myös mm. yhdysvaltalaisiin selvityksiin. Lisäksi työn aikana tehtiin tutustumismatka Maastrichtiin ja Antwerpeniin.

Selvityksissä toistuivat samat teemat ja seuraavassa on esitelty niistä keskeisimmät:

- Pysäköintipaikkamäärää on rajoitettu etenkin kaupunkien keskustoissa ja joukkoliikenteen korkean palvelutason alueilla. Monissa kaupungeissa rakennusoikeuteen perustuva autopaikkojen miniminormi on korvattu maksiminormilla, vaihteluvälillä tai normin käytöstä on luovuttu kokonaan.
- Kadunvarsipysäköinnin sekä yksityisen ja kiinteistökohtaisen pysäköinnin koordinointia tulee kehittää. Monet pysäköinnin hallintaan ja hinnoitteluun liittyvät ongelmat johtuvat kadunvarsipysäköinnin ja yksityisten/kiinteistökohtaisen koordinoinnin puutteesta.
- Pysäköinnistä kerättyjä tuloja voidaan ohjata läpinäkyvästi. Useammassa eurooppalaisessa kaupungissa pysäköinnistä kerätyt tulot on osoitettu käytettäväksi esimerkiksi katujen viihtyisyyden parantamiseen tai joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tällä on pystytty lisäämään myös pysäköintimaksujen hyväksyttävyyttä.
- Pysäköintipoliittikkaa tulee tehdä seudullisesti.
- Ilmaisen/alihinnoitellusta pysäköinnistä tulee luopua. Etenkin yhdysvaltalaisissa selvityksissä ilmaisen pysäköintipaikkojen on todettu olevan usein tehottomassa käytössä. Hinnoittelulla lyhyt- ja pitkäkestoista pysäköintiä voidaan ohjata nykyistä tarkoituksenmukaisemmin.
- Monet kaupungit ovat korvanneet kadunvarsipaikkoja kävelykaduilla, bussi- ja pyöräkaistoilla lisätäkseen kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta.



Kuva: Ville Lehmuskoski

- Pysäköinti tulee nähdä selvemmin keinona elävoittää kaupungeja, hallita ruuhkia ja toteuttaa ilmastotavoitteita.
- Progressiivinen hinnoittelu niin ajan kuin paikkojen täyttöasteen mukaan yleistyy. Progressiivinen hinnoittelu on tehostanut pysäköintipaikkojen käyttöä.
- Joissain kaupungeissa on otettu käyttöön pysäköintipaikkojen tarjontakatto. Toisin sanoen tietyn alueen, useimmiten keskustan, pysäköintipaikkamäärä on jädtytetty valitulle tasolle. Kun alueelle valmistuu pysäköintipaikkoja uusiin laitoksiin, vastaava määrä pysäköintipaikkoja

vähennetään kadunvarsilta. Tällöin kyseisen alueen pysäköintipaikkojen kokonaisuus pysyy vakiona.

Selvityksissä nousee esille tarve yhtenäisistä selkeistä suuntaviivoista ja pelisäännöistä. Jokaisella kaupungilla on kuitenkin omat erityispiirteensä, jotka on huomioitava pysäköintiratkaisuja suunniteltaessa.

Kansainvälisistä kokemuksista on laadittu erillinen muistio.



2

Helsingin pysäköinnin nykytilanne

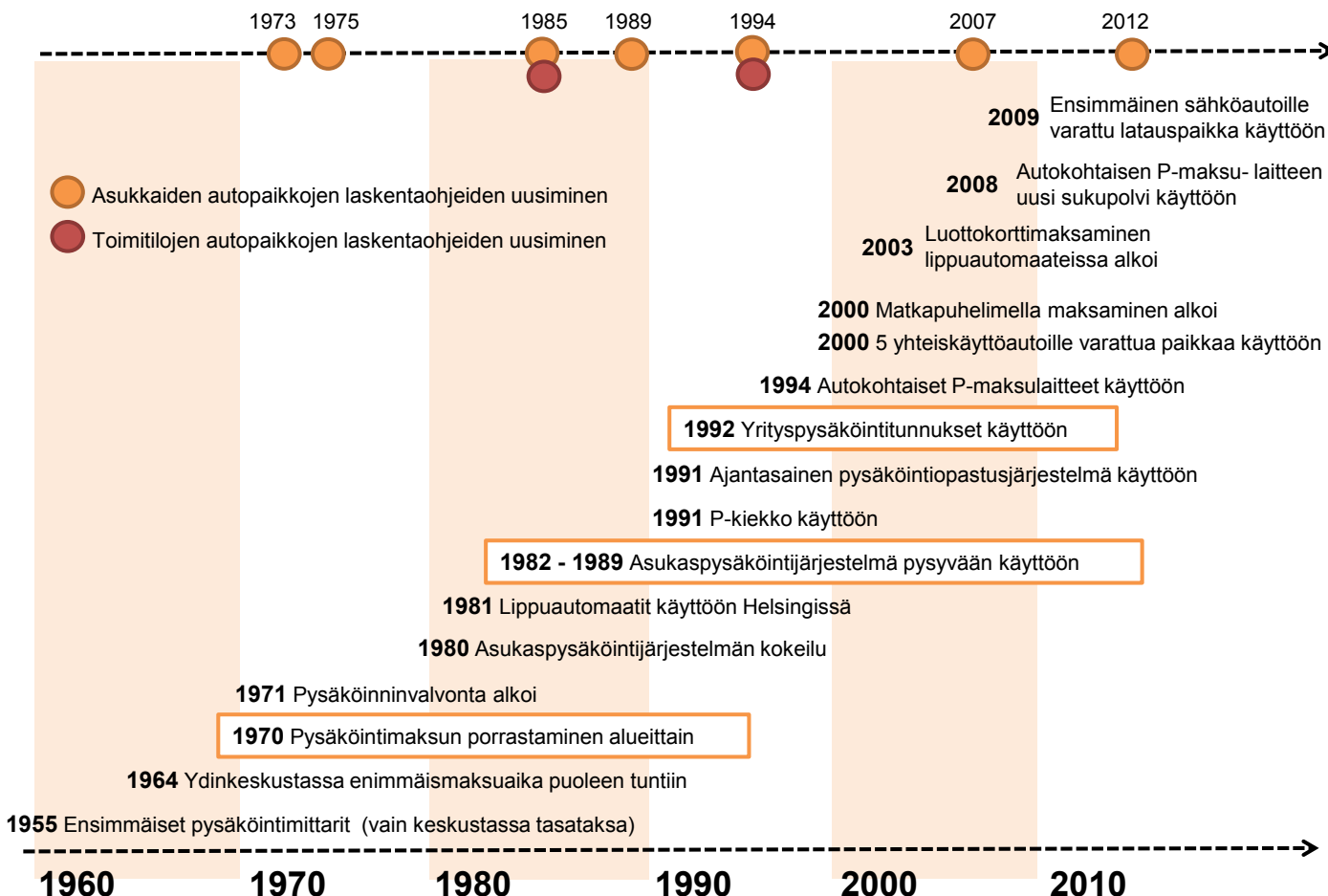
Helsingin kaupunki on kehittänyt pysäköintiä määrätietoisesti yli 50 vuoden ajan. Vuosien kuluessa kaupunki on joutunut ratkomaan erilaisia pysäköintiin liittyviä haasteita. Merkittävimpiä pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä ovat olleet asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet, erilaisten maksujärjestelmien käyttöönotto sekä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä.

Helsingissä pysäköinti on nähty keskeisenä osana liikennejärjestelmää ja liikennepolitiikkaa. Kaupungin rooli tonttipysäköinnin osalta on ollut kaavoittaa riittävästi pysäköintipaikkoja asuintonteille. Toimitilatonttien pysäköintipaikkatarjontaa kaavoissa on rajoitettu kanta-kaupungissa ja Pitäjänmäellä. Katujen ja muiden yleisten alueiden osalta kaupunki on vastannut järjestelyistä, sääntelystä ja hinnoittelusta.

Helsingin pysäköinnin virstanpylväitä

Helsingin pysäköintiä on kehitetty määrätietoisesti yli 50 vuoden ajan. Kuvassa 1 on esitetty tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. Merkittävimpinä toimenpiteinä voidaan pitää

asuintonttien ja toimitilojen autopaikkamäärien laskentaohjeita, erilaisten maksujärjestelmien käyttöönottoa sekä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää.



Kuva 1. Helsingin pysäköinnin keskeisimmät kehittämistoimenpiteet 1950-luvulta 2010-luvulle.

Laskentaohjeet

Asuintonttien autopaikkamäärien voimassaoleva laskentaohje on hyväksytty vuoden 2012 alussa. Laskentaohjeessa on määritetty asuintonttien autopaikkamäärätarve erikseen aluerajauksen ja asuntotyypin mukaan. Perusteena on käytetty ennustetta autoistumisen ja asumisväljyyden kasvusta. Laskentaohje määrittää autopaikkamäärän, johon kaavoituksessa pitäisi varautua, jos asukkaiden autopaikkatarve halutaan tyydyttää. Käytetty aluerajaus on seuraava: kantakaupungin eteläosa, kantakaupungin pohjoisosa, kantakaupungin uudet

merenrantaiset alueet ja esikaupunkialueet. Laskentaohjeessa on lisäksi huomioitu kohteen linnuntie-etäisyys raideliikenteen asemalle tai pysäkillä sekä runkobussiliikenteen pysäkillä. Laskentaohjeessa on määritetty vähimmäispaikkamäärä. Ohjeessa on lisäksi huomioitu yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, pysäköintipaikkojen nimeämättömyyden ja pysäköintipaikkojen vuorotaiskäytön vaikutus asuintonttien pysäköintipaikkatarpeeseen.

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien las-

kentaohjeet ovat vuodelta 1994. Laskentaohjeessa on määritetty työpaikka-alueiden autopaikkamäärätarve erikseen kolmelle aluerajaukselle sekä eri toiminnoille. Laskentaohjeessa käytetty aluerajaus on seuraava: ydinkeskusta, keskusta, kantakaupungin pohjoisosa, aluekeskukset, hyvän joukkoliikennepalvelun alueet ja paikalliskeskukset sekä esikaupunkialueet. Ydinkeskustan ja keskustan osalta laskentaohjeessa on määritetty enimmäisnormi, kantakaupungin pohjoisosaan ja Pitäjänmäelle vaihteluväli ja muualle vähimmäisnormi.

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä

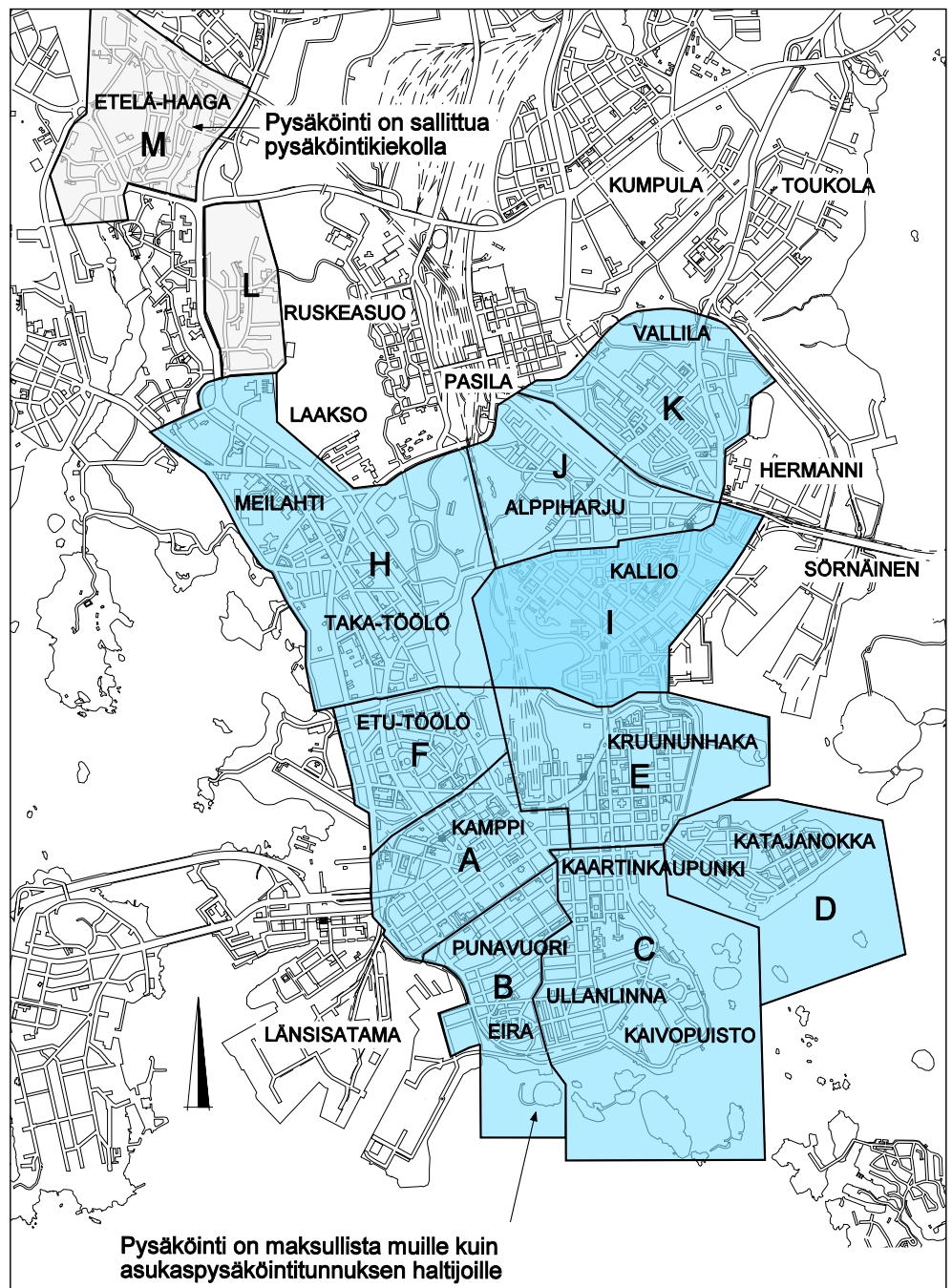
Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä käynnistyi Helsingissä kokeilulla vuoden 1980 alussa Kampin, Punavuoren ja Ullanlinnan sekä Kaartinkaupungin liikekeskustaa ympäröivillä alueilla. Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä otettiin pysyvästi käyttöön Helsingin niemen alueella vuosina 1982–1983. Järjestelmä laajeni kantakaupungin keskiosiin vuonna 1984 ja edelleen Meilahden sekä Laakson alueelle vuonna 1989. Yrityspysäköintijärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1992.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen voi lunastaa vähintään kuukauden ja enintään yhden vuoden pituiseksi ajaksi kerrallaan alueella asuvan henkilön tosiasiallisesti liikennekäytössä olevaa moottoripyörää, kevyttä nelipyörää, henkilö- tai pakettiautoa tai muuta, kokonaismassaltaan enintään 4 tonnin autoa varten. Yrityspysäköintijärjestelmän mukaan yrityksen yhtä toimipaikkaa kohti myönnetään enintään kolme tunnusta. Ne oikeuttavat pysäköimään siinä kaupunginosassa,

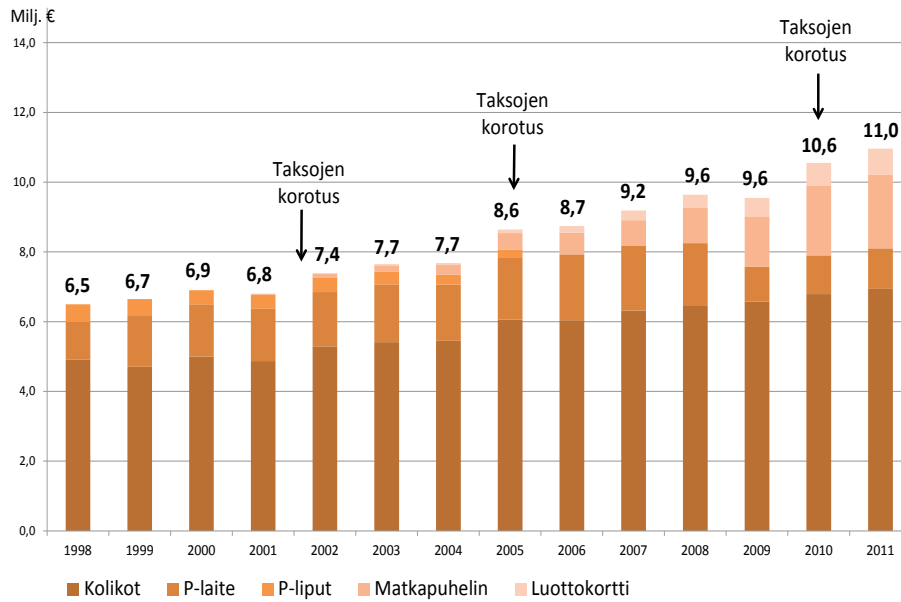
jossa yrityksen toimipiste sijaitsee. Molemmat tunnukset uusitaan vuosittain.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia on nykyisin lunnastettu kaikkiaan lähes 25 000 kpl ja yrityspysäköintitunnuksia noin 3 300 kpl. Asukas- ja yrityspysäköintipaikkoja on tällä hetkellä hieman yli 20 000 kpl. Nykyisin asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä kattaa 12 aluetta kuvan 2 mukaisesti.

Kuva 2. Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän laajuus. Sinisillä alueilla (A – K) pysäköinti on maksullista muille kuin asukas-/yrityspysäköintitunnuksen haltioille. Valkoisilla alueilla (L ja M) pysäköinti on sallittu pysäköintikiekolla. Kuva: KSV.



Verottomat pysäköintitulot



Kuva 3. Helsingin kaupungin pysäköintitulojen kehitys käytetyn maksutavan mukaan. KSV.

Kaupunki kerää pysäköintituloja maksullisesta kadunvarsipysäköinnistä noin 11 miljoonaa euroa (alv 0 %) vuodessa. Pysäköintitulot ovat kaksinkertaistuneet viimeisen 10 vuoden aikana. Yli 60 % pysäköintituloista maksetaan yhä kolikoilla kuvan 3 mukaisesti.

Pysäköinnin hinta vaihtelee huomattavasti keskusta-alueella. Pitkäaikainen laitospysäköinti maksaa asukkaalle kuukaudessa 7–30 kertaa enemmän kuin kadunvarsipysäköinti asukas-pysäköintitunnuksella. Taulukossa 1 on esitetty tiedot Helsingin keskustan maksullisesta asiointi-, asukas- ja yrityspysäköinnistä. Taulukossa 2 on puolestaan vertailtu kaupungin tarjoaman lyhytaikaisen maksullisen kadunvarsipysäköinnin ja yksityisten pysäköintioperaattorien maanalaisen laitospysäköinnin kustannuksia.

Taulukko 1. Helsingin kantakaupungin maksullinen asiointi-, asukas- ja yrityspysäköinti sekä kaupungin näistä saamat tulot vuonna 2012

	Paikkojen määrä	Tunnusten määrä	Tuloja kaupungille	Tuloja kaupungille paikkaa kohden
Asukas-pysäköinti (alueet A-M, kuva 2)	20 400	24 700	2,6 M€/vuosi	187 €/paikka/vuosi
Yrityspysäköinti (alueet A-M, kuva 2)		3 300	1,2 M€/vuosi	
Maksullinen kadunvarsipysäköinti (vyöhykkeet I-III, kuva 7)	3 500		11 M€/vuosi	3 143 €/paikka/vuosi
YHTEENSÄ	23 900	28 000	15 M€/vuosi	620 €/paikka/vuosi

Taulukko 2. Kaupungin tarjoaman kadunvarsipysäköinnin ja yleisten pysäköintilaitosten hintavertailua vuonna 2012

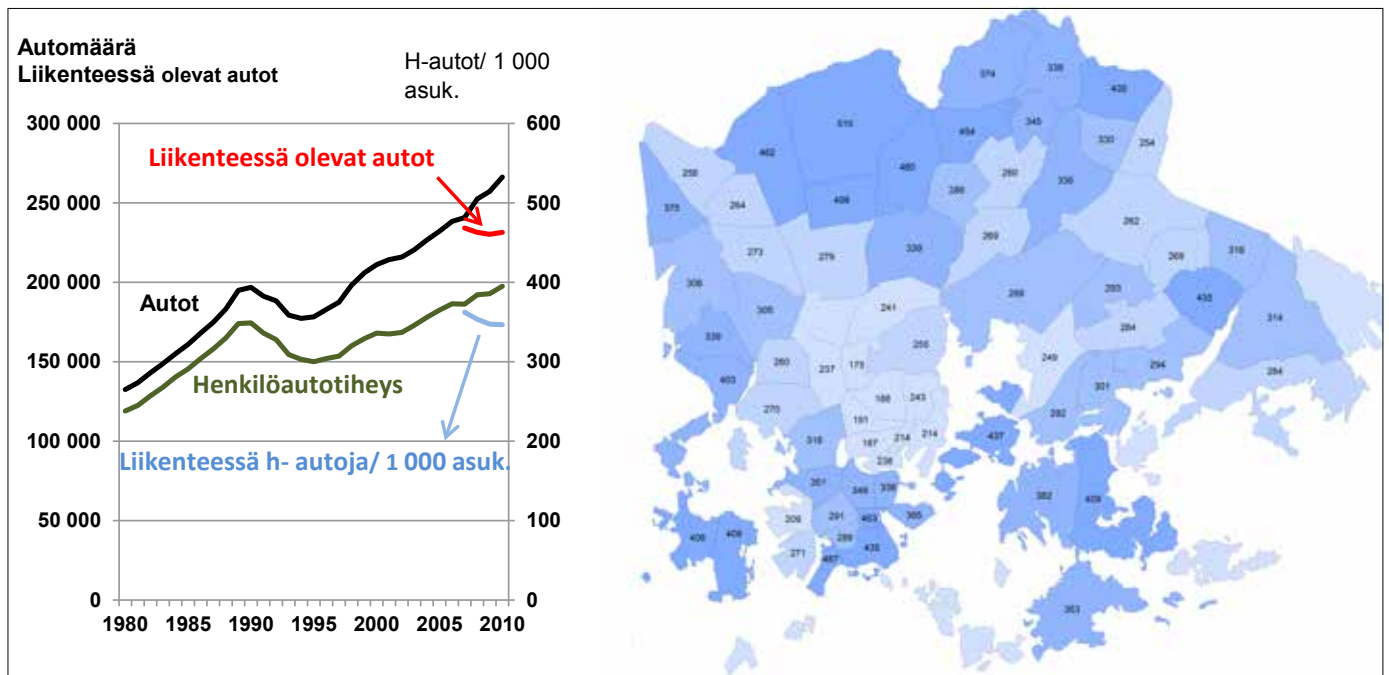
Asiointipysäköinti (kadunvarsi)	
I-vyöhyke	4 €/h
II-vyöhyke	2 €/h
III-vyöhyke	1 €/h
Pysäköintihalli	
Asiointipysäköinti	5,40–6,40 €/h (esim. Forum-P)
Sopimus-pysäköinti	275 €/kk (3 300 €/v) (esim. Forum-P)
Yöpysäköinti (klo 17–9 + vkl)	61 €/kk (päivällä - 20 % asiointihinnasta)
Asukas- ja yrityspysäköintitunnus (kadunvarsi, paikkaa ei taata)	
Asukas-pysäköinti (A–M -vyöhykkeet)	120 €/v (10 €/kk), v. 2013 alusta alkaen
Yrityspysäköinti (A–M -vyöhykkeet)	370 €/v (30,80 €/kk)

Pysäköinnin tilantarve

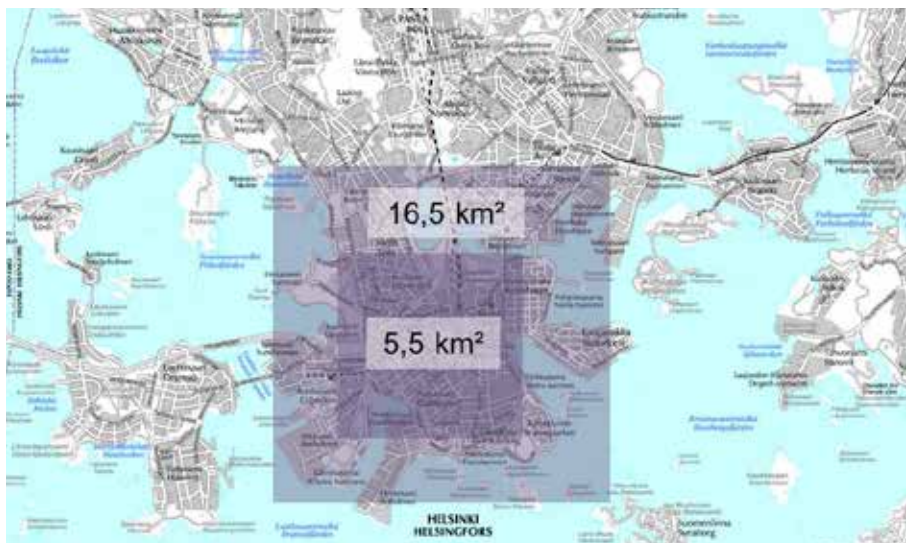
Helsingissä on nykyisin noin 275 000 henkilöautoa. Määrä on kaksinkertaistunut 30 vuoden aikana. Henkilöautotiheys on puolestaan kasvanut 20 vuoden aikana 65 % ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) ennusteiden mukaan Helsingin autotiheys kasvaa vielä kolmanneksen vuoteen 2035 mennessä. Kuvassa 4 on esitetty henkilöautotiheyden muutos Helsingissä vuosina 1980–2010 sekä henkilöautotiheydet vuoden 2011 lopussa.

Pysäköinti vaatii huomattavan paljon tilaa. Pelkästään jokaisen auton vaatima pysäköintitila vaihtelee ajoyhteyksineen kadunvarsipysäköinnin 12 m²/auto laitospysäköinnin 30 m²/auto. Jos keskimääräisenä tilatarpeena käytetään 20 m²/auto, Helsingin nykyinen autokanta vaatii noin 550 hehtaaria (5,5 km²) pinta-alaa. Yhdysvalloissa yhtä autoa kohti on arvioitu olevan 5–9 pysäköintipaikkaa, eurooppalaisissa kaupungeissa pysäköintipaikkoja on autoa kohden tyypillises-

ti huomattavasti vähemmän. Voitaneen karkeasti arvioida, että Helsingissä jokaista autoa kohden on tarjolla kolme pysäköintipaikkaa. Tällöin pysäköinnin vaatima tila on noin 16,5 km² eli noin 2500 jalkapallokenttää. Tilannetta on havainnollistettu kuvassa 5.



Kuva 4. Henkilöautotiheyden muutokset Helsingissä vuosina 1980–2010 ja henkilöautotiheydet Helsingissä vuoden 2011 lopussa. Kuva: HSL/KSV.



Kuva 5. Helsingin nykyisten autojen vaatima tilantarve (yksi pysäköintipaikka/auto, kolme pysäköintipaikkaa/auto).

Kantakaupungin pysäköintipaikat, uudet rakennuskohteet ja katuverkko

Vuosina 1988–2012 Helsingin ydinkeskustan pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on kasvanut noin 2 300 paikalla. Kadunvarsipaikkojen määrä on vähentynyt noin kolmanneksella, tonttipaikkojen määrä on pysynyt lähes muuttumattomana ja pysäköintilaitospaikkojen määrä on kasvanut yli 2,5-kertaiseksi kuvan 6 mukaisesti.

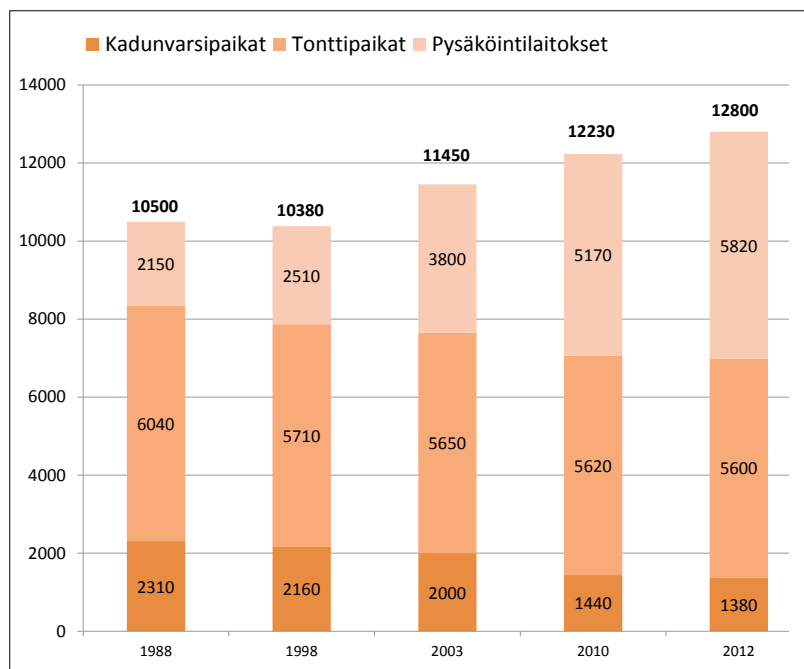
Kuvassa 7 on esitetty kantakaupungin pysäköintilaitokset ja -alueet sekä kadunvarsipysäköinnin periaatteet. Pysäköinti on Helsingin kantakaupungissa maksullista lähes jokaisella kadulla työpäivinä ja liikekeskustan kaduilla myös lauantaisin. Ajan saatossa on kehittynyt lukuisia erilaisia maksu- ja rajoitusperiaatteita. Lisäksi maksullisissa pysäköintilaitoksissa on kaikilla omat hinnoittelumallit.

Helsingin kantakaupungin henkilöautojen liikennemäärät ovat pysyneet jokseenkin vakiona viimeisten vuosikymmenten ajan. Jätkäsaari, Kalasatama, Töölönlahti ja Keski-Pasila tulevat kuitenkin lisäämään liikennettä merkittävästi. Alueet sijaitsevat erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, joten niiden toteuttamista vähäautoisina tulee harvita. Pysäköintitarpeiden ennustaminen on luonnollisesti haastavaa.

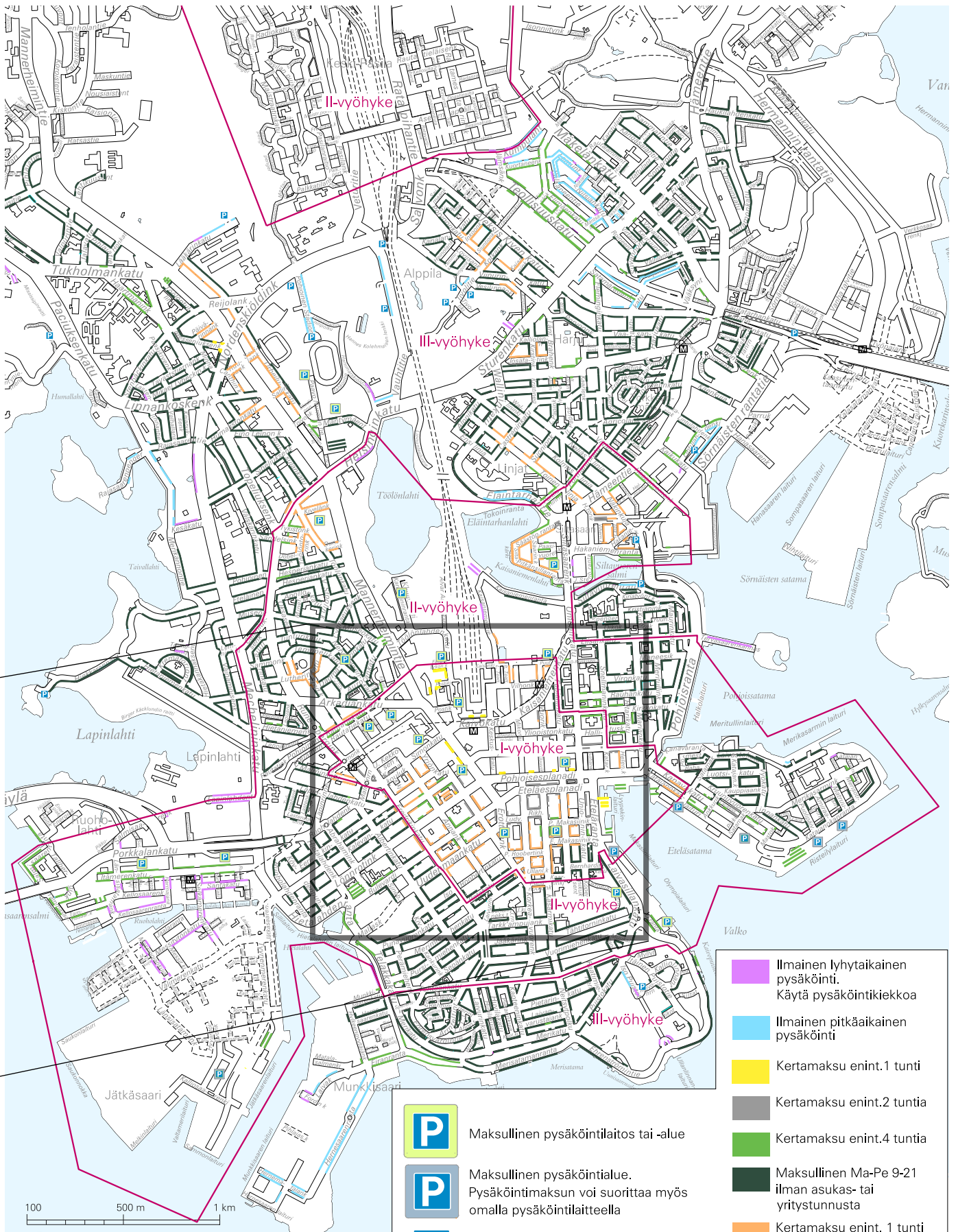
Helsingin kantakaupungin katuverkon kapasiteettia ei ole juurikaan mahdollista enää kasvattaa. Uusien pysäköintipaikkojen rakentaminen lisää kuitenkin henkilöautoliikennettä. Siten uusia pysäköintipaikkoja ja -laitoksia rakennettaessa tulee pitää mieles-

sä, että lisäpysäköintipaikat eivät palvele keitä, ellei niihin pääse. Huomiota tulee kiinnittää pysäköintilaitosten sisäänajojen sijaintiin ja liikennejärjestelyjen sujuvuuteen.

Kadunvarsipaikkojen tavoitteellisena pysäköintipaikkojen käyttöasteena voidaan pitää 85–90 %, jolloin pysäköintipaikkaa etsivän auton ajosuorite on optimaalinen. Tavoitteelliseen käyttöasteeseen voidaan päästä mm. hinnoittelun avulla.



Kuva 6. Ydinkeskustan pysäköintipaikkojen kehitys 1988–2012. Vuoden 2012 luvuissa on mukana Finlandiatalon uusi 650-paikkainen maanalainen pysäköintilaitos. Kuva: KSV.



Kuva 7. Helsingin kantakaupungin pysäköintilaitokset ja -alueet sekä kadunvarsipaikat vuonna 2012. Kuva: KSV.



Paasy kielletty

J 2
Varattu

3

Helsingin pysäköinnin tunnistettuja kehittämistarpeita

Työn aikana on tunnistettu 10 pysäköintiin liittyvää kehittämistarvetta, jotka koskevat useaa kaupungin hallintokuntaa ja intressiryhmää. Kehittämistarpeet ovat erilaisia niin laajuuden kuin vaikuttavuudenkin osalta.

Helsingin pysäköinnin tunnistettuja kehittämistarpeita

1 Täydennysrakentaminen esikaupunkialueilla edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja

Eriyisesti 60-70-luvuilla rakennetuilla alueilla täydennysrakentamisen paikat sijaitsevat usein nykyisillä pysäköintialueilla, joten uusien pysäköintipaikkojen lisäksi on ratkaistava myös vanhojen pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelyt. Tällöin ongelmaksi muodostuvat kustannukset, koska uudet pysäköintipaikat on täydennysrakentamisen alueilla yleensä sijoitettava erillisiin pysäköintilaitoksiin. Haasteena on saada vanhat omistajat "ottamaan" uusi rakennus tontilleen.

2 Pysäköinnin kustannusvaikutukset on määriteltävä ja laskettava päätöksen teon pohjaksi

Pysäköinnin kaikki kustannusvaikutukset tulee pystyä esittämään läpinäkyvästi, jotta päätökset tehdään oikeiden tietojen pohjalta.



Kuva: Kimmo Rönkä

3 Pysäköintipaikkojen ja asuntorakentamisen kustannukset tulee eriyttää

Rakennuskustannuksiltaan maantasopysäköintiä moninkertaisesti kalliimmat maanalainen ja laitospysäköinti ovat lisänneet tarvetta kohdentaa uusien asunto-osayhtiöiden autopaikkojen rakennus- ja ylläpitokustannukset autopaikkojen käyttäjille. Pääkaupunkiseudulla autopaikan vaikutus asunnon myyntihintaan vaihtelee 400–700 €/m². Peruskaksion (45–60 m²) kohdalla tämä tarkoittaa noin 20 000 - 40 000 €/asunto.

4 Pysäköinti ei saa heikentää Helsingin kilpailuasemaa asukkaista ja yrityksistä

Helsinki ei tee pysäköintipolitiikkaansa tyhjiössä, vaan naapurikuntien toteuttama politiikka vaikuttaa sekä asunto- että toimitilapuolella. Pysäköintipolitiikkaa tulisi tehdä seudullisesti.



Kuva: YLE

5 Pysäköinnin hinnoittelua tulee kehittää

Tähän päivään saakka on tarjottu paljon ilmaista ja/tai alihinnoiteltua pysäköintiä. Pysäköijät eivät joudu maksamaan kaikkia pysäköinnistä aiheutuvia kustannuksia, vaan usein pysäköijä maksaa todellisista kustannuksista vain osan. Yhteiskunnassa on myös paljon muita toimintoja kuten terveydenhuolto, koulutus, päivähoito, joukkoliikenne, joista käyttäjät eivät maksa kaikkia kustannuksia. Keskusteluun on syytä nostaa kysymys, onko pysäköinti rinnastettavissa näihin.

6 Auton erilaiset käyttötarpeet edellyttävät erilaisia ratkaisuja autojen pysäköintiin ja pitkäaikaiseen säilytykseen

Kaupunkilaiset eivät välttämättä käytä autoaan päivittäiseen liikkumiseen, vaikka omistavatkin auton. Pysäköintiin tarvitaan uudenlaisia ratkaisuja, jotka palvelevat erityyppistä auton käyttöä ja vastaavat tarkoituksenmukaisilla tavoilla autojen säilytystarpeisiin.



Kuva: Kimmo Ronka

7 Katujen sujuva talvikunnossapito edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja

Monessa kaupunginosassa talvikuukausien aikana ei ole onnistuttu ylläpitämään talvikunnossapidon osalta hyväksyttävää laatutasoa katujen ajoradoilla, kadunvarren pysäköintipaikoilla, pyöräkaistoilla ja jalkakäytävillä. Etenkin autojen pitkäaikaissäilytys ja väärinpysäköinti hankaloittavat talvikunnossapitoa.

8 Pysäköinnin vaatimaa tilantarvetta tulee vähentää etsimällä uudenlaisia toimintamalleja

Kasvavan ja tihenevän kaupunkirakenteen edessä samanlaiset pysäköintiratkaisut eivät ole mahdollisia vuosikymmenestä toiseen. Pysäköinnin vaatimaa tilantarvetta tulee vähentää kehittämällä uudenlaisia yhteistyö- ja toimintamalleja. Tällöin on huomioitava, että rakennuskustannuksiltaan edulliset maantasopysäköintiratkaisut (noin 5 000 €/autopaikka) eivät mahdollista eheää kaupunkirakennetta. Pysäköintitaloissa ja kellareissa autopaikkojen rakentamiskustannukset ovat 20 000 – 40 000 euroa ja kalliopysäköinnissä jopa yli 50 000 euroa autopaikkaa kohden.

9 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa

Osa autoilijoista ei koe pysäköintivirhemaksua ja siihen liittyvää kiinnijäämisriskiä riittävänä pelotteena. Auto pysäköidään toistuvasti ja tietoisesti väärin.



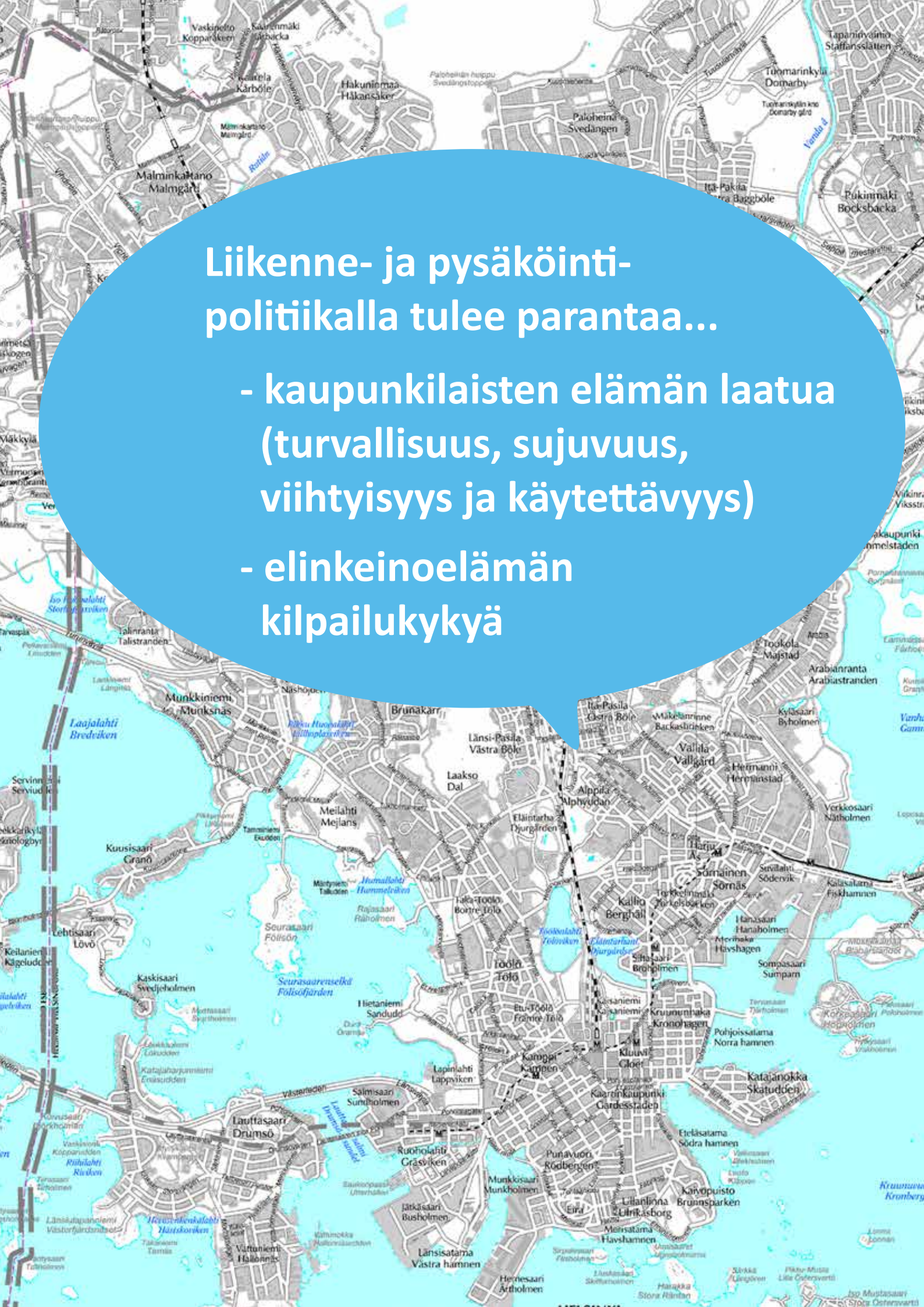
Kuva: Mikko Uro

10 Tiedot pysäköintipaikkamääristä ja niiden sijainnista tulee koota yhteen

Kaupungilla ei ole tarkkaa tietoa pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä. Tämä koskee niin kadunvarsi- ja laitospysäköintiä kuin pysäköintialueitakin, mutta erityisen suuria puutteita on yksityisen tonttipysäköinnin osalta.



Kuva: Eero J. Laamanen/Vastavalo.fi



Liikenne- ja pysäköinti- politiikalla tulee parantaa...

- kaupunkilaisten elämän laatua (turvallisuus, sujuvuus, viihtyisyys ja käytettävyys)
- elinkeinoelämän kilpailukykyä

Pysäköinnin strategiset linjaukset

Kaupunkikehityksen haasteiden, tunnistettujen kehittämistarpeiden, Helsingin pysäköinnin nykytilanteen sekä työn aikana koottujen kansainvälisten kokemusten pohjalta on Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikalle määritetty seuraavat seitsemän strategista linjausta.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävästä ja viihtyisästä kaupunkirakennetta ja liikumista
2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet
3. Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota
4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista
5. Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa
6. Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet
7. Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta ”Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki”

Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Pysäköintipolitiikalla osaltaan mahdollistetaan eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteuttaminen, edistetään kestäviä liikkumisvalintoja sekä poistetaan pysäköinnistä aiheutuvia esteitä täydennysrakentamisen tieltä.

Uusien asuntojen ja toimitilojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle sekä sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistavat tehokkaat pysäköintiratkaisut

Uusien asuntojen ja toimitilojen sijoittamisessa kaavoitus on avainasemassa. Kaavoituksella voidaan luoda edellytykset riittävän sekoittuneelle maankäytölle sekä toimintojen sijoittumiselle liikenteellisesti järkevästi. Alueen pysäköintiä tulee tarkastella kokonaisuutena, ei tonttikohtaisesti. Alueen pysäköinnin tehokas järjestäminen edellyttää asuin- ja työpaikka-alueiden pysäköintitarpeiden yhteensovittamista.

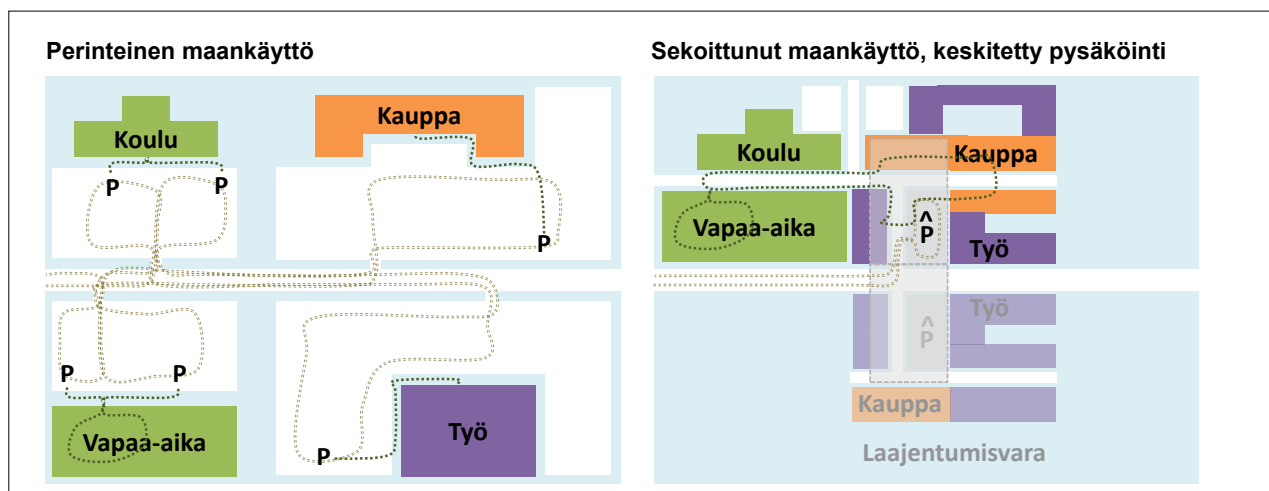
Sekoittuneella maankäytöllä ja siihen liittyvällä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä pystytään merkittävästi tehostamaan pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vähentämään pysäköintipaikkojen tarvetta, kun pysäköinti perustuu keskitettyihin ratkaisuihin tonttikohtaisten pysäköintipaikkojen sijaan. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, liityntäpysäköinti), joiden pysäköintitarve ajoittuu eri vuorokaudenaikoihin. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää myös

paikkojen nimeämättömyyttä ja keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Nykyinen asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohje mahdollistaa sen, että toteutettaessa vähintään 100 pysäköintipaikkaa keskitetysti ja nimeämättöminä voidaan laskentaohjeen antama pysäköintipaikkamäärä toteuttaa 10 % pienempänä. Tämä on oikea suunta, mutta käytännön laajentaminen vaatii jatkokehittämistä, selkeitä toimintamalleja ja ohjeistusta. Alueellisissa keskitetyissä pysäköintiratkaisuissa saatto- ja lastauspysäköinnin (asukaiden, asiakkaiden ja vieraiden) suunnittelun ja järjestämisen on kiinnitettävä erityistä huomiota, koska kävelyetäisyydet keskitetystä pysäköintilaitoksesta ovat yleensä pidemmät kuin tonttikohtaisissa ratkaisuissa.

Asuminen on perinteisesti sijoittunut hyvien raideliikenneyhteyksien ympärille. Viime aikoina myös yritykset ovat olleet yhä kiinnostuneempia tonteista ja toimitiloista hyvien joukkoliikenne- ja erityisesti raideyhteyksien varrelta (muun muassa tuleva Keski-Pasi-

la ja Ilmala). Kaavoituksessa uudet toimistokohteet tuleekin osoittaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien välittömään läheisyyteen, kun halutaan tukea joukkoliikenteen käyttöä työmatkaliikenteessä. Samalla mahdollistetaan tehokkaat pysäköintiratkaisut. Myös kaupallisten palvelujen sijoittuminen lähelle asumista ja työpaikkoja on tärkeää. Esimerkiksi hyviä lounaspaikkavaihtoehtoja pitää löytyä 5 minuutin kävelymatkan päässä työpaikasta.

Helsingin Länsi-Pasila on hyvä esimerkki toimivasta pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttökohteesta. Alueella asuu noin 4 400 asukasta ja siellä on noin 6 400 työpaikkaa. Länsi-Pasilassa on erinomaiset joukkoliikenneyhteydet. Länsi-Pasilan vuonna 1979 vahvistetussa asemakaavassa yhtenä yleisenä periaatteena on ollut suosia asukkaiden ja toimistojen vuorottaispysäköintiä laitoksissa. Alueella sijaitsee viisi pysäköintilaitosta, joissa on yhteensä 1 750 pysäköintipaikkaa. Pysäköintilaitoksiin on myönnet-



Kuva 8. Vuorottaispysäköinnillä tarvitaan 50 % vähemmän pysäköintipaikkoja, 50 % vähemmän maa-alaa ja aiheutetaan 75 % vähemmän henkilöautoliikennettä katuverkolla. Kuva: Muokattu lähteestä Chicago Metropolitan Agency for Planning, *Parking Strategies to Support Livable Communities*, 2012.

ty keskimäärin 1,38 pysäköintioikeutta pysäköintipaikkaa kohden (laitoksittain oikeuksien määrä paikkaa kohden vaihtelee 1,00–1,63). Pysäköintioikeuksia on siis myönnetty enemmän kuin paikkoja on rakennettu ja pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä. Yhden pysäköintilaitoksen erään laskentapäivän osalta pysäköintipaikkojen vuorot-

taiskäytöllä saavutettava pysäköintipaikkojen teoreettinen säästö on noin 20 %. Länsi-Pasilan pysäköintiratkaisun onnistuneeseen lopputulokseen vaikutti merkittävästi se, että alueen toiminnot ja niihin liittyvä pysäköinnin vuorottaiskäyttö olivat mukana jo heti suunnittelun alkuvaiheesta lähtien.

Kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa voidaan kokeilla ratkaisua, jossa sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallitaan laskentaohjeita pienempi autopaidamäärä ja toimitiloille jonkin verran suurempi määrä, jos toimitilahankkeet tarjoavat autopaidkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi.

Uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin

Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmassa 2012 todetaan, että autottomia ja vähäautoisia asuntokohteita kaavoitetaan ja rakennetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Ohjelmakaudella selvitetään keinot, miten maanalaista ja muuta keskitettyä pysäköintiä lisätään hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olevilla asuinalueilla. Lisäksi lisätään yhteiskäyttöä työpaikkapysäköinnin kanssa. Täydennysrakennuskohteissa py-

säköintipaikkojen lukumäärää ei automaattisesti nosteta koko kohteen osalta vaan tarkastelu tehdään tapauskohtaisesti.

Pysäköintipolitiikan toteutuksen kannalta kaavoitus on avainasemassa. Pysäköintipolitiikka ei kuitenkaan saa määrätä kaavoitusta liian tiukasti. Ohjausvaikutuksen tulee olla sen verran väljää, että tapauskohtaiset ratkaisut ovat aina mahdollisia. Pysäköintipolitiikka tulee kytkeä sekä maanpäälliseen et-

tä maanalaiseen kaavoitukseen.

Pysäköintipaikkojen rakentamisveloitteessa tulee olla enemmän tontti- ja kohdekohtaista harkintavaraa ja alueellista porrastusta. Uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa tulee mahdollistaa vähäautoisten ja autottomien kortteleiden toteuttaminen.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet tukemaan kestävän liikkumisen valintoja

Uudet asuinalueet ja täydennysrakentamiskohteet suunnitellaan siten, että ympäristö tukee kestävän liikkumisen valintoja. Joukkoliikenteen palvelutason on tulevaisuudessa vaikutettava nykyistä enemmän pysäköintipaikkojen määrään.

Ensisijaisena asiana ovat alueen hyvät kävely-yhteydet ja viihtyisä kaupunkiympäristö. Pysäköinnin osalta kestävien liikkumisvalintojen tukeminen tarkoittaa oheisia periaatteita.

Suunnitteluperiaatteita tulee noudattaa joustavasti ja niiden tulee turvata kohtuulliset kävelyetäisyydet kaikkiin kulkumuotoihin.

Periaatteet kestävien liikkumisvalintojen tukemisesta pysäköinnin osalta:

1. Asukas tai työntekijä kohtaa rakennuksesta lähtiessään ensimmäisenä liikkumismuotonaan polkupyörän (pyörien säilytys tapahtuu kiinteistössä tai sen välittömässä läheisyydessä)
2. Seuraavaksi kohdataan joukkoliikenneväline tai vähintäänkin opastus ja laadukas kulkuyhteys pysäköintialueelle (kantakaupungissa sekä asemien ja pysäkkien läheisyydessä on mahdollista, että pysäkki sijaitsee jopa lähempänä kuin auton pysäköintipaikka)
3. Vasta kolmantena kohdataan pysäköinti ja sen osalta noudatetaan seuraavaa priorisointia:
 - a. erikoispysäköinti (esimerkiksi invapaikat, yhteiskäyttöautojen noutopaikat)
 - b. lyhytaikainen vieras- ja asiointipysäköinti
 - c. pidempiaikainen pysäköinti (aktiivinen asukas- ja työpaikkapysäköinti)
 - d. ammattipysäköinti (kuorma-autot, pakettiautot)
 - e. muu pysäköinti (asuntovaunut, trailerit)
 - f. auton pitkäaikainen säilytys alueen ulkopuolella (esimerkiksi talvisäilytys)

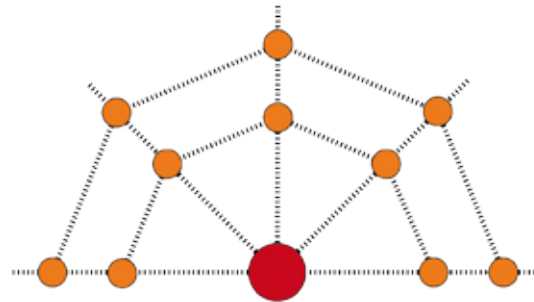
PYSÄKÖINNIN STRATEGINEN LINJAUS 2

Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Helsingissä eri alueilla on omat erityispiirteensä ja siten alueiden ominaisuudet ja tarpeet tulee huomioida myös pysäköintipolitiikassa.

Kuvassa 9 Helsinki on jaettu kolmeen eri aluetyyppiin, jotka ovat ratikka-, raide- ja bussikaupunki. Näiden alueiden ominaisuudet ja tarpeet pysäköintiratkaisujen osalta ovat erilaiset johtuen muun muassa joukkoliikenteen erilaisesta tarjonnasta ja pyöräilyolosuhteista, mikä vaikuttaa merkittävästi kunkin alueen liikkumismahdollisuuksiin vaihtoehtoisilla kulkutavoilla. Alueellisessa suunnittelussa tulee hyödyntää käyttäjänäkemyksiä esimerkiksi kerrokkartalla.fi -palvelun avulla.

Aluetyyppejä ei ole tietoisesti rajattu tarkasti maantieteellisesti, sillä alueiden laajuus muuttuu tulevaisuudessa. Ratikkakaupungille on tyypillistä erinomaiset joukkoliikennedytykset niin raitiovaunulla, junalla ja metrolla kuin bussillakin sekä suuri kävelyn



Kuva: KSV.

ja pyöräilyn kulkutapaosuus. Raidekaupunki sijoittuu raskaan raideliikenteen (lähijuna, metro, tulevaisuudessa pikaratikka) asemien ympäristöön ja joukkoliikenteen runkobussiyhteyksien varsille. Bussikaupunki muodostuu ratikka- ja raidekaupungin ulkopuolelle jäävästä kaupungista.

Helsingin käynnistämän yleiskaavatyön työ-

ohjelmassa korostuu verkostomainen kaupunkirakenne. Tulevaisuudessa ratikkakaupunki laajenee moneen suuntaan. Raidekaupunki puolestaan levittäytyy uusien metro- ja juna-asemien ympärille sekä tiheästi liikennöityjen runkobussilinjojen sekä raidejokerin vaikutusalueelle. Bussikaupungin osuus Helsingin pinta-alasta puolestaan vähenee.

Ratikkakaupunki

Ratikkakaupungissa tavoitteena on vapauttaa katutilaa etenkin pitkäkestoiselta auton säilyttämiseltä (esim. auton varastointi talven yli) lyhytaikaisemmalle asiointi- ja asukaspysäköinnille, huolto- ja jakeluliikenteelle sekä muille toiminnoille kuten pyöräkais-toille ja pyöräpysäköinnille, joukkoliikenteelle, katukahviloille ja jalankululle.

Nykyisin asukkaille erittäin edullinen asukaspysäköintijärjestelmä mahdollistaa auton pitkäaikaisenkin säilyttämisen kadunvarsilla

vieden tilaa aktiiviselta asiointi- ja asukaspysäköinniltä sekä hankaloittaen talvikunnossapitoa. Maanalaisissa pysäköintilaitoksissa on nykyisin varsin hyvin kapasiteettia asukaspysäköintiin etenkin öiseen aikaan ja jossain määrin myös autojen pidempiaikaiseen säilyttämiseen. Etenkin asiointipysäköinnin, mutta myös asukkaiden lyhytaikaisemman pysäköinnin tulee olla mahdollista lähellä kohdetta, kun taas autojen pidempiaikainen säilytys voi tapahtua kauempana sijaitsevis-sa pysäköintilaitoksissa ja -alueilla.

Ratikkakaupungissa pysäköintipaikkamäärän säätelyllä voidaan osaltaan ehkäistä katuverkon ruuhkautumista, edistää joukkoliikenteen sujuvuutta, parantaa ilmanlaatua ja viihtyisyyttä. Lisäksi ratikkakaupungissa pysäköintipolitiikalla on tarkoitus mahdollistaa pyöräilyn tavoiteverkon toteutuminen sekä viihtyisyyden lisääminen ja kaupungin käytettävyyden parantaminen.

Raidekaupunki

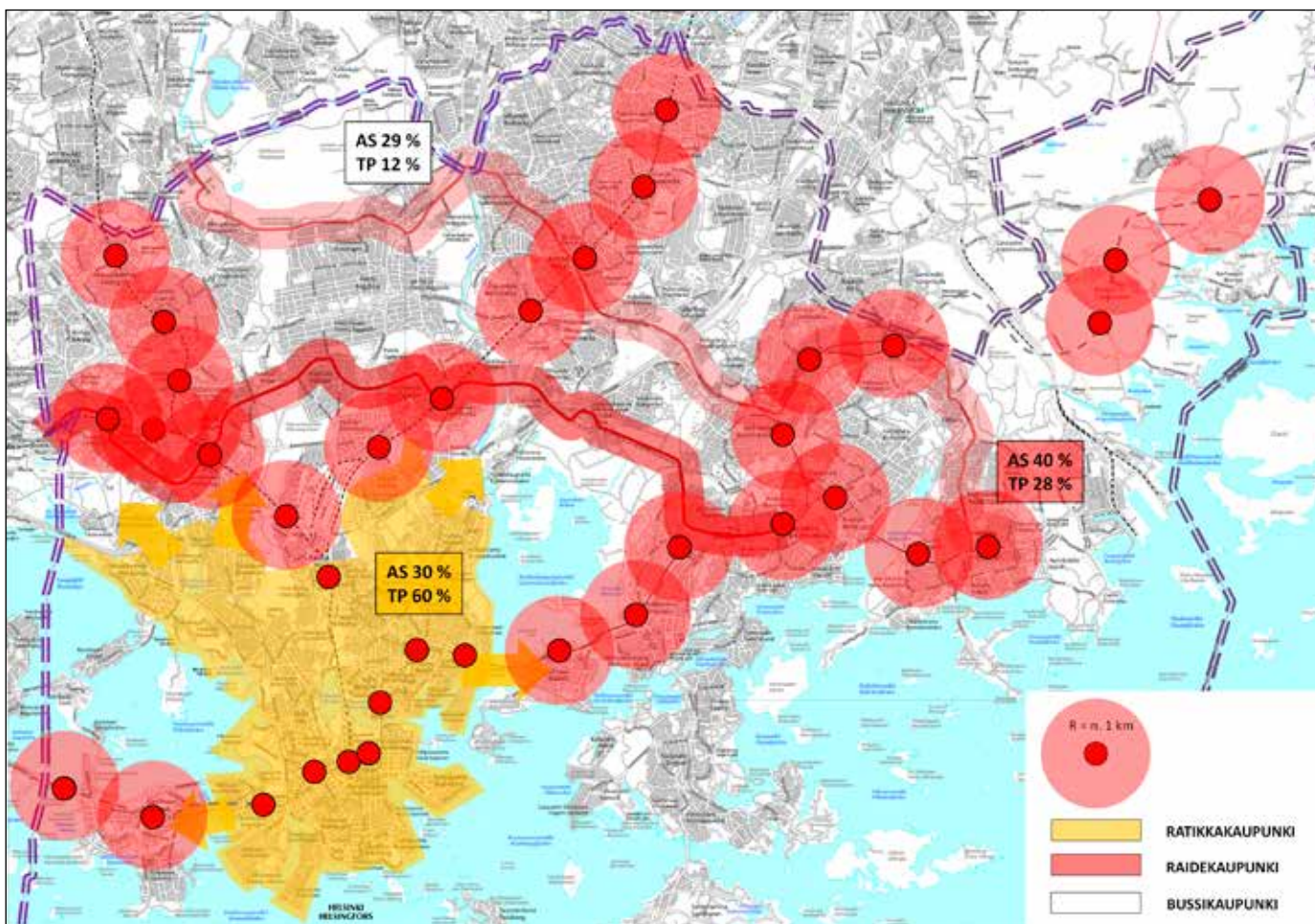
Raidekaupungissa tulee olla sopivassa suhteessa asumista, työpaikkoja ja palveluja, mikä mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä puolestaan mahdollistetaan täydennysrakentaminen ja maankäytön tiivistyminen. Raidekaupungin täydennysrakentamiskohteissa on törmätty haasteisiin, kun täydennysrakentaminen

tyypillisesti sijoittuu nykyisten asuntojen pysäköintialueille. Tarvittavat pysäköintipaikat on mahdollista toteuttaa rakentuvan talon kellariin, mutta rakennuskustannukset muodostuvat erittäin korkeiksi ja usein estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

Raidekaupunkien pysäköintinormeissa tulee tavoitella kantakaupunkimaisia pysäköinti-

normeja, jotta alueet rakentuvat tehokkaasti ja tukeutuvat aidosti joukkoliikenteeseen.

Raidekaupungissa joukkoliikenteen asema, liityntäpysäköinnin rooli, matkaketjut sekä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö korostuvat voimakkaasti. Siten henkilöautojen ja etenkin polkupyörien liityntäpysäköinti on keskeisessä asemassa.



Kuva 9. Kuvassa on esitetty, miten Helsingin nykyiset noin 600 000 asukasta ja vajaa 400 000 työpaikkaa jakautuvat ratikka-, raide ja bussikaupungin välillä. Nykyisin työpaikat painottuvat selkeästi ratikkakaupunkiin. On arvioitu, että nykyisin puolet pääkaupunkiseudun työpaikoista sijaitsee vain 1,2 %:n maa-alalla. Tulevaisuudessa painopisteet asumisen, palveluiden ja työpaikkojen osalta muuttuvat sekä samalla myös liikkuminen muuttuu uusien joukkoliikenneyhteyksien myötä.

Bussikaupunki

Bussikaupungissa pysäköinti ei vaikeuta täydennysrakentamista yhtä merkittävästi kuin ratikka- ja raidekaupungissa. Bussikaupungissa pysäköintipolitiikalla tulee kuitenkin varmistaa edellytykset täydennysrakentamiselle ja maankäytön tiivistämiselle pysäköintipaikkojen käyttöä tehostamalla. Bussikaupungin etenkin kerrostalovaltaisilla asuinalueilla tulee pyrkiä keskitettyihin py-

säköintiratkaisuihin nykyisen tonttikohtaisen pysäköinnin sijaan. Pysäköintiratkaisujen ja maankäytön tulee tukea etenkin pyöräilyä ja kävelyä lyhyillä matkoilla. Tämä puolestaan edellyttää hyvää talvikunnossapitoa.

Autopaikkojen sijoittaminen etenkin täydennysrakentamisen yhteydessä asuin- tai toimistorakennusten alakerroksiin erityisesti

vilkasliikenteisen tien viereen rakennettaessa on yksi ratkaisu. Tämä ei saa kuitenkaan vähentää rakennusoikeutta.

PYSÄKÖINNIN STRATEGINEN LINJAUS 3

Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota

Helsinki ei tee pysäköintipolitiikkaansa yksin, vaan naapurikuntien toteuttama pysäköintipolitiikka vaikuttaa sekä asunto- että toimitilapuolella.

Pysäköintipolitiikkaa pitää tehdä monin osin seudullisesti. Tähän mennessä näin ei ole kuitenkaan toimittu liityntäpysäköintiin liittyviä suunnitelmia lukuun ottamatta. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012–2015 todetaan, että sopiaosapuolet edistävät liityntäpysäköintiä sekä sopivat yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Helsingin seudun liityn-

täpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma on laadittu vuoden 2012 aikana. Strategian ja ohjelman vahvistaminen ja täytäntöönpano on nyt erittäin tärkeää. Liityntäpysäköinnin kustannusten ja vastuiden jaosta pääteään vuoden 2015 loppuun mennessä. Valmistelusta ovat vastuussa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ja Liikennevirasto. Liityntäpysäköinnin tulee jatkossakin olla osa Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikkaa, johon liityntäpysäköinnin strategiset

linjaukset tulevat seudullisesta liityntäpysäköintistrategiasta.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) määriteltiin hyvät pysäköinnin linjaukset ja toimenpidekokonaisuudet. Tulevassa HLJ 2015 -suunnitelmassa ne tulisi tarkistaa ja siirtyä konkreettisiin toimenpiteisiin niiden edistämiseksi.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman visio

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) laadinnan lähtökohdina ovat olleet HLJ-toimikunnan 3.6.2009 hyväksymät visio ja kärkitavoitteet. Visiona on, että korkealaatuiset ja ekotehokkaat liikumis- ja kuljetusmahdollisuudet edistävät seudun kehitystä ja hyvinvointia.

HLJ 2011:n kehittämisohjelma perustuu seuraaviin viiteen kehittämistasoon:

1. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö
2. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut
3. Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely
4. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito
5. Liikenteen infrastruktuuri

Seuraavan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) painopisteet on muotoiltu HLJ 2015:n puiteohjelmassa seuraavasti:

1. Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen
2. Liikennesuoritteiden vähentäminen sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen
3. Liikennepoliittisten valintojen ja eri liikennemuotojen roolin kirkastaminen

Osavisio	Kärkitavoite
Taloudellisuus	1. Liikenteen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee
	2. Joukkoliikenteen taloudellinen tehokkuus paranee
Toimivuus	3. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee suhteessa henkilöautoon
	4. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset paranevat
	5. Ruuhkautuminen ei haittaa tavaraliikenteen toimivuutta
Ympäristö	6. Liikenteen kasvihuonepäästöt vähenevät tavoitteiden mukaisesti
	7. Liikenteen päästöille ja melulle altistuminen ja terveyshaitat vähenevät
Sosiaalinen	8. Päivittäispalveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa paranee
	9. Liikkumisen hinta ei rajoita perusliikkuistarpeita
Maankäyttö	10. Maankäyttöratkaisuilla tuetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä
	11. Uusi maankäyttö sijoitetaan joukkoliikennekaupunkialueelle
Turvallisuus	12. Vakavat henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät

Kuva 10. HLJ 2011 -suunnitelman osavisiot ja kärkitavoitteet.

Seudullinen pysäköintipolitiikka (HLJ 2011)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun yhteydessä laaditussa seudullista pysäköintipolitiikkaa käsittelevässä osaselvityksessä todettiin, ettei pysäköintipolitiikassa ole ollut yhtenäisiä seudullisia linjauksia, vaan jokainen kunta on toiminut pysäköinnin suhteen parhaaksi katsomallaan tavalla. Asuin- ja työpaikka-alueiden asemakaavoituksessa käytettävät pysäköintinormit ovat Helsingin keskustaa lukuun ottamatta miniminormeja.

Toimitilojen pysäköintipaikkojen määrä ei toistaiseksi ole rajoitettu kaavoituksessa Helsingin kantakaupunkia ja Pitäjänmäkeä lukuun ottamatta. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa liikenteellisesti epäedullisissa paikoissa sijaitsevat toimitilat saavat kilpailuetua tarjoamalla runsaasti pysäköintipaikko-

ja. Sijainniltaan ja palvelurakenteeltaan erilaisille alueille tulisi määritellä omat toimitilojen pysäköintinormit (minimi ja maksimi) toiminnoittain (etenkin toimistot, erilaiset myymälät). Tämä edellyttää selvitystä siitä, millaiset normit sopivat erityyppisille toiminnoille ja alueille. Tarkasteluun tulee sisällyttää myös pyöräpysäköinti.

Pysäköintipolitiikka esiintyy HLJ 2011 -suunnitelman kehittämislinjauksissa seuraavasti:

- Liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta.
- Pysäköintipolitiikalla tuetaan kulkutapojen valintaa ja autoistumisen kasvun hillintää.
- Liityntäpysäköinnin edellytyksiä paranne-

taan informaation ja maksujärjestelmien kehittämisellä.

Sekä seuraavissa toimenpidekokonaisuuksissa:

- Pysäköintipolitiikka kytketään kiinteämmin maankäytön suunnitteluun ja sovietaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet.
- Edistetään liityntäpysäköintiä. Sovitaan yhteistyö ja vastuunjako toteutuksessa.
- Pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyttöä.
- Otetaan käyttöön liityntäpysäköinnin reaaliaikainen informaatiojärjestelmä ja reittiopas sekä integroidaan liityntäpysäköinnin maksaminen lippujärjestelmään.

Liityntäpysäköinti

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (HSL 2012)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkotyönä valmistuneen Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman tavoitteena oli luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä. Strategiassa lähtökohtina ovat olleet liityntäpysäköinnin tarkastelu osana liikennejärjestelmää, joukkoliikennettä ja liikkujan matkaketjua sekä hyötyjä maksaa -periaate kustannus- ja vastuujaossa. Strategiassa on esitetty liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2035. Tavoitetilanteessa liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää, jolloin se hillitsee liikenteen kasvua, ruuhkia, tieverkon kuormittamista ja tukee pyöräilyn lisäämistä, sekä on osa joukkoliikennejärjestelmää, jolloin se

täydentää joukkoliikennejärjestelmää, lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti työmatkoilla, lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja hinnoittelun kautta integroituu osaksi joukkoliikennettä. Lisäksi liityntäpysäköintistrategian yhtenä pyrkimyksenä on vähentää Helsingin keskustan pysäköintipaikkojen lisätarvetta, paikkamäärää ja kustannuksia. Helsingin sisällä polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeisessä asemassa.

Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämismisselvitys (HKL 2009)

Helsinki on puolestaan laatinut oman liityntäpysäköinnin kehittämismisselvityksen vuonna 2009. Selvityksen mukaan valtaosa kaikista Helsingin seudun liityntäpysäköintimatkoista suuntautuu Helsinkiin ja erityisesti kantakaupunkiin. Ilman liityntäpysäköintiä Helsingin

kantakaupunkiin tehtäisiin aamuruuhkatunnin aikana lähes 10 % enemmän henkilöautomatkoja kuin nykyisin. Yhteiskuntataloudellisesti liityntäpysäköinti kannattaa sijoittaa mahdollisimman kauas keskustasta. Mikäli liityntäpysäköinti tapahtuu lähtöpaikan lähellä pääkaupunkiseudun reunalla tai ulkopuolella, yhteiskuntataloudellisen hyödyn on laskettu olevan työssäkävyyä kohden noin 7 300 €/vuosi. Kustannussäästö on helposti yli kymmenkertainen pysäköintipaikan toteuttamiskustannukseen nähden. Hyöty koostuu pääasiassa säästyneistä aikakustannuksista. Hyödyn saavat pääasiassa muut keskustaan tulevat autoilijat sekä tienpitäjä. Lisäksi kaupunki hyötyy siten, että toimiva liityntäpysäköinti ja joukkoliikenne mahdollistavat yritysten sijoittumisen keskustaan

Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on edistää autopaikan kustannusten oikeudenmukaista kohdentumista sekä löytää keinoja, joilla pysäköintiratkaisuilla voidaan tukea kohtuuhintaista asumista.

Monivuotinen historia

Asumiskustannusten pienentäminen pysäköintiratkaisuilla on ollut esillä useissa eri yhteyksissä aikaisemmin, mutta kestäviä tuloksia ei ole toistaiseksi saavutettu. Helsingin kaupungin maankäytön ja asumisen toteuttamisohjelmassa 2008–2017 todettiin, että kaupunki selvittää, millaisin mallin asemakaavamääräysten mukaiset autopaikat toteutetaan siten, että kustannukset kohdentuvat nykyistä suuremmin autopaikan käyttäjälle. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä MAL-aiesopimuksessa (kesäkuu 2012) on kirjaus, jonka mukaan selvitetään jatkotyönä mahdollisuuksia alentaa asuntorakentamisen kustannuksia liittyen autopaikoitukseen sekä muihin kustannuksiin aiheuttaviin vaatimuksiin. Aiesopimus koskee vuosia 2012–2015.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi syyskuussa 2012 Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman 2012. Siinä todetaan (Asumisen pysäköintiratkaisut, tavoite 16), että vuoden 2013 loppuun mennessä tehdään kokonaisvaltainen selvitys ja konkreettiset mallit siitä, miten kustannuksia voidaan kohdentaa paremmin autopaikkojen käyttäjille, ja että ratkaisuja sovelletaan erikseen valittavissa kohteissa ohjelmakauden aikana. Kaupunginhallitus kehotti lokakuussa 2012 toteutusohjelman toimeenpanopäätöksessä talous- ja suunnittelukeskusta tekemään yhteistyössä asuntotuotantotoimiston, kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä esityksen siitä, miten asuintalojen autopaikkojen kustannukset voidaan kohden-

taa nykyistä paremmin autopaikkojen käyttäjille. Toimeenpanopäätöksessä todetaan myös, että kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaa selvitysten ja saatujen kokemusten perusteella autottomien ja vähäautoisten asunto-kohteiden kaavoittamista ja, mikäli selvitykset osoittavat pysäköinnin laskentaohjeesta poikkeavan pysäköintitarpeen, soveltaa laskentaohjetta joustavasti.

Tulevaisuudessa rakennuttajien olisi tarkoituksenmukaista olla nykyistä enemmän mukana jo alueiden tai yksittäisten hankkeiden kaavoitusvaiheissa, jotta pysäköintiratkaisuista saadaan paremmin kysyntää vastaavia.

Kaksi näkökulmaa

Autopaikan kustannukset vaikuttavat asumisen hintaan useaa eri reittiä:

- Autopaikan rakennuskustannukset ovat osa koko rakennushankkeen kustannuksia ja sitä kautta osa asunnon hintaa (myyntihintaa ja vastiketta tai vuokraa).
- Autopaikkojen pääoma- ja käyttökustannusten hinnoittelu (vuokra/vastike) vaikuttaa asumiskustannuksiin.
- Autopaikkojen määrä vaikuttaa autopaikkojen kokonaiskustannuksiin ja sitä kautta asunnon hintaan.
- Autopaikkojen käytön tehokkuus vaikuttaa autopaikkojen tarpeeseen (määrään) ja käyttökustannuksiin ja sitä kautta asumiskustannuksiin.

MAL-aiesopimuksessa sekä kaupungin omassa asumisen ja maankäytön toteutusohjelmassa tarkastellaan autopaikkojen rakennuskustannusten vaikutusta asumiskustannuksiin kahdesta eri näkökulmasta. MAL-aiesopimuksen näkökulma on asuntorakentamisen kustannusten yleisessä alentamisessa konkretisoituen keskusteluun autopaikkottomien tai vähäautopaikkaisten asuinrakennusten ja -alueiden toteuttamisesta. Toteutusohjelman näkökulma on tämän lisäksi autopaikkojen kustannusten kohdentamisessa suuremmin autopaikan käyttäjille. Nämä kaksi näkökulmaa ovat tulleet esiin myös aikaisemmissa autopaikkojen toteuttamista käsitelleissä selvityksissä sekä asiasta viime aikoina käydyssä julkisessa keskustelussa. Kumpaakin näkökulmaa tulee tulevaisuudessa edistää, vaikka näkökulmien lähtökohdat ja vaikutukset ovat erilaisia. Auto-

paikan ja asunnon hinnan erottamisella ei välttämättä ole mitään oleellisia pysäköintiin, liikenteeseen tai liikkumiseen kohdistuvia vaikutuksia – tosin tilanteesta riippuen. Sen sijaan laajemmin sovellettuna autopaikkottomien tai vähäautopaikkaisten asuinrakennusten toteutus kytkeytyy koko alueen pysäköinti- ja liikenneratkaisuihin.



Kuva 11. Pysäköintiratkaisuilla voidaan vähentää asumiskustannuksia kahden eri näkökulman avulla. Lisäksi tarvitaan tukitoimenpiteitä.

Asunnon ja autopaikan hinta

Asiaa on tutkittu useita kertoja aiemminkin. Helsingin kaupungin asettamat työryhmät selvittivät vuosina 1994, 2000 ja 2009 autopaikkakustannusten irrottamista asunnon hinnasta löytämättä ratkaisua. Lisäksi asiasta on laadittu erilliselityksiä kuten "Kanta-kaupungin rantaprojektien asuinkortteleiden pysäköintiselvitys" (KSV 2000:8) sekä hallintokuntien yhteisen pysäköintityöryhmän "Asuintalojen pysäköintijärjestelmän kehittämiselvitys – Asunnon ja autopaikan hinta 1995".

Pysäköintikustannustyöryhmä 2000 totesi johtopäätöksissään, ettei asumisen ja pysäköinnin kustannusten eriyttämiseen ole

yhtä yhtenäistä ja kaikille alueille sopivaa mallia. Kun autopaikat ja asuintalo ovat samalla tontilla, voidaan asunto-osakeyhtiöissä asunnon hinta ja autopaikan hinta erottaa toisistaan muodostamalla kummastakin omat osakkeensa. Ratkaisuun liittyy työryhmän mukaan kuitenkin vakavia pulmia, joiden vuoksi päätöksenteko asiassa on syytä jättää rakennuttajan ja yhtiön tehtäväksi. Lisäksi työryhmä totesi johtopäätöksissään, että vuokrataloissa pysäköinnin ja asumisen kustannuksia ei voida käytännössä erottaa toisistaan. Myöskään kaupungin omistama pysäköintiyhtiö ei tuo merkittäviä lisäetuja verrattuna käytössä olevaan pysäköintimalliin ilman pysäköintiyhtiön tukemista verova-

roin. Vuoden 2009 työryhmä ei myöskään löytänyt yleispätevää mallia, jolla asema-kaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset olisi helposti ja ongelmitta erotettavissa vain autopaikkojen käyttäjien maksettavaksi. Työryhmä ehdotti, että kaupunki ja innovatiivinen asuntorakennuttaja kehittävät yhteistyössä mallin autopaikkojen sitomisesta erillisiin autopaikkaosakkeisiin tai asunto-osakkeisiin. Lisäksi kaupunki ja asuntorakennuttajat kehittävät yhteistyössä autottoman ja vähäautoisen asuintalomallin, jonka jälkeen toteutetaan edellä mainitun mallin mukainen pilottihanke ja tehdään siitä seuranta tutkimus.

Keinoja on - toteutus ontuu

Pysäköintiratkaisujen suunnittelussa ja toteutuksessa painavat perinteet. Ratkaisuja on haettu ja toteutettu kaupungin ja asuntorakennuttajien voimin, usein rakennuttajan etua enemmän kuin asukkaalle etua painottaen. Palvelunäkökulma ja sen tuomat mahdollisuudet ovat olleet kovin heikosti esil-

lä. Toteuttajan, sijoittajan ja käyttäjän roolit on ajateltu vanhakantaisesti. Asukkailla ei ole ollut mahdollisuutta vaikuttaa ratkaisuihin – suunnittelusta ja toteutuksesta puuttuu asukkaalle ääni. Vähäautoisiin tai autottomiin asuinrakennuksiin liittyy uskomuksia niiden houkuttelevuuden, asukkaiden aseman

kuin mahdollisten ansiottomien hyötyjen osalta. On aika muuttaa ajattelumallia. Yhtä yleispätevää mallia ei ole, mutta eri tilanteissa voidaan soveltaa erilaisia tapauskohtaisia malleja, kuten kuvassa 11 on esitetty.

Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on tuoda pysäköinnin kaikki kustannukset läpinäkyvästi esille ja luoda yhtenäisiä pelisääntöjä kustannusten kohdentamiseen. Lähtökohtana pysäköintipolitiikassa on, ettei yksilön (asukkaan, yrityksen) etu voi ajaa yleisen edun edelle.



ESIMERKKI

Toimitilojen normin ylittävien pysäköintipaikkojen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Nykyisin yritykset vaativat melko usein ton-teilleen enemmän pysäköintipaikkoja kuin pysäköintinormi mahdollistaa ja usein vaatimukset hyväksytään kaavoituksessa elinkeinopoliittisista syistä. Normista poikkeamisesta (ylittamisestä) aiheutuvat yhteiskuntataloudelliset vaikutukset tulee laskea, tiedostaa ja kompensoida. Normin ylittävää pysäköintipaikkamäärää vaativilta yrityksiltä tulisi edellyttää haitan kattamisesta kaupungille (esimerkiksi vastaavan suuruisen korvauksen maksamista katuinfrastruktuurin ruuhkautuneisuutta vähentävien liikenneinvestointien toteuttamiseksi). Toisaalta normin alittumisesta voisi saada hyvitystä, kuten myös pysäköintipaikkojen tarjoamisesta vuorottaiskäyttöön.

Haitan laskennan yhteydessä on vastavasti huomioitava hyödyt. Jos hyödyt ovat haittoja suuremmat, ei korvausta tule vaatia. Esimerkiksi yritysten sijoittuminen Helsinkiin parantaa kaupungin taloutta (muun

muassa yhteisöveroilla) ja välillisesti myös muiden kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä.

Toimitilojen autopaikkamäärään perustuvaa autopaikkakohtaista maksua tulee selvittää tarkemmin koko Helsingin seudun osalta, koska yritysten toimitilojen sijoittumisella on suuri merkitys seudulla tehtyihin matkoihin ja käytettyyn kulkutapaan. Ainoastaan Helsinkiä koskevinä tällaiset maksut vaikuttavat epäoptimaalisesti yritysten sijoittumiseen koko seudun yhdyskuntarakenteen kannalta ja sitä kautta talouteen.

Työn aikana tehtiin karkea liikenteen mallitarkastelu, jossa arvioitiin ruuhkasta aiheutuvia aikakustannuksia, jos kantakaupungin uusilla alueilla (Keski-Pasila, Jätkäsaari, Kalasatama) hyväksyttäisiin pysäköintinormiin nähden kaksinkertainen pysäköintipaikkamäärä. Tarkastelu osoitti, että lisääntyvien automatkojen muulle liikenteelle aiheutta-

ma aikakustannushaitta 30 vuoden elinkaar-aren aikana on noin 27 000 euroa autopaikkaa kohden. Laskelma on esitetty tarkemmin Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot muistiossa (KSV 8.2.2013).

On totta, että tieliikenteeltä kerätään nykyisin korkeita veroja. Toisaalta tieliikenteelle myönnetään huomattava määrä tukia. Liikenneviraston tutkimuksessa (Liikennejärjestelmän tuet 6/2012) todetaan, että tieliikenteen verotuksen yleisesti suureksi mielletty ylijäämä kutistuu merkittävästi, kun tarkasteluun lisätään infrastruktuurikulujen ja ulkoisten kustannusten ohella tieliikenteeseen kohdentuvat tuet. Tulos poikkeaa merkittävästi aikaisemmin liikennesektorilla tehdyistä kustannusvastaavuustarkasteluista.

ESIMERKKI

Asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelu

Kaupungin ei pidä subventoida auton omistajia tarjoamalla katutilaa lähes ilmaiseksi ajoneuvojen pitkäaikaista säilyttämistä varten. Hinnoittelu on muutettava oikeudenmukaisemmaksi ja vastaamaan paremmin siitä syntyviä kustannuksia. Kustannukset on

pystyttävä esittämään läpinäkyvästi. Maksun suuruuden tulee määräytyä alueittain rattikakaupunki – raidekaupunki – bussikaupunki. Hinnan määräytymisperusteena tulee olla katutilan maan arvo sekä pysäköintipaikkojen rakentamis- ja kunnossapitokus-

tannukset. Lisäksi strategista linjausta tukee talviajan erityiskustannusten siirtäminen talviajan pysäköinnin hintaan.

ESIMERKKI

Hinnoittelu on osa palveluajattelua

Kansainväliset esimerkit kertovat siitä, että hinnoittelun avulla on mahdollista tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Tilaa tarvitaan vähemmän samalla, kun käyttöaste saadaan aikaisempaa korkeammaksi. Pysäköinti tulee jatkossa mieltää palveluna, ei tuotteena. Pysäköinnin toimivuus ja laadukkuus kaikkina vuodenaikoina on osa palveluajattelua. Helsingissä pysäköinnin hinnoittelussa on suurta hajontaa. Kantakaupungissa kadunvarren asukaspysäköinti on hy-

vin edullista samalla, kun laitospysäköinnin hinta on moninkertaisesti kalliimpi. Suuren hintaeron takia kadunvarret ovat täynnä pysäköityjä autoja, kun samanaikaisesti pysäköintilaitosten käytössä on huomattavaa vajuusta. Myös pitkäaikainen autojen säilytys kantakaupungin kadunvarsilla on yleistä, mutta ei tarkoituksenmukaista katutilan käytön kannalta.

Kansantalouden kannalta ei ole tarkoituk-

senmukaista, että kalliit pysäköintilaitokset ovat vajaassa käytössä samalla kun subventoidulla hinnoittelulla ohjataan säilyttämään autoja katutilaan, jota voisi käyttää muihinkin tarkoituksiin asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseksi.

Pysäköinnin on oltava helppoa ja hinnoittelun helposti mielletävää. Yhtenä mahdollisuutena on vähentää maksullisuusvyöhykeitä ja -aikoja.

ESIMERKKI

Hinnoittelu ja ympäristötavoitteet

Hinnoittelussa tulee määrätietoisesti jatkosakin suosia vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintiä. Myös kitkarenkaiden käyttöä on mahdollista edistää pysäköinnin hinnoittelulla.

Asiointiliikenne kohdistuu usein ruuhkahui-

pun ulkopuolelle, jolloin siitä aiheutuvat haitat liikennejärjestelmälle eivät kohdistu pahimpaan vuorokauden aikaan. Jos hinnoittelun muutoksella pystytään edistämään asiointiliikenteen edellytyksiä ja vähentämään auton varastointia kadun varressa, pysäköintipaikat saadaan aktiivisempaan käyt-

töön. Tällöin vapaan pysäköintipaikan löytäminen helpottuu ja pysäköintipaikan etsimisestä johtuva liikenne vähenee. Tällä on positiivisia ympäristövaikutuksia.

PYSÄKÖINNIN STRATEGINEN LINJAUS 6

Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet

Uudet asukas- ja palvelulähtöiset pysäköintipolitiikan mukaiset ratkaisut tulee perustaa asukkailta selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan.

Asukkailla ja yrityksillä on tarvetta pysäköinnille eikä sitä saa rajoittaa tarpeettomasti. Joustavilla ja tarkoituksenmukaisilla pysäköintiratkaisuilla on tavoitteena helpottaa jorkapäiväistä elämää.

Pysäköintiin liittyvät tarpeet ja käyttäjäryhmät ovat moninaiset. Pysäköinti ei ole itse tarkoitus, vaan se palvelee aina jotain muuta tarvetta ("People do not park to park"). Auton käyttö kaupungeissa on muuttumassa

pitkällä aikavälillä, samoin pysäköintiin liittyvät tarpeet. Tulevaisuudessa pysäköintiratkaisuilta vaaditaan yhä enemmän joustavuutta ja esteettömyyttä. Erilaisia pysäköintipalveluita tarvitaan asukkaiden ja muiden käyttäjien erilaisiin tarpeisiin. Pysäköinnin suunnittelussa tulee ottaa huomioon esteettömyys erityisesti liikkumisesteisille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen ja saattoliikenteen osalta.



Kuva: <http://en.wikipedia.org/wiki/Parking>

Auton käyttö ja pysäköinnin kesto määrittävät pitkälti ratkaisuja. Lyhytkestoisen asiointi- ja asukaspysäköinnin tulee sijoittua lähelle kohdetta. Toisaalta nykyisin etenkin ratikakaupungissa autojen pitkäaikainen säilytys kadunvarsipaikoilla vie tilaa aktiiviselta asukas- ja asiointipysäköinniltä. Alueella vierailevien lyhytaikaiset pysäköintitarpeet tulee huomioida ja valvonnan keinoin varmistaa, ettei lyhytaikaiseen asiointipysäköintitarpeeseen varattuja pysäköintipaikkoja käytetä asukkaiden autojen pitkäaikais säilytykseen.

Tavara- ja jakeluliikenteelle on tärkeää saada varmuus vapaan kuormauspaikan löytymisestä. Lisäksi tarvitaan sekä lyhytkestoisempaa että pidempikestoisempaa pysäköintiä asukkaiden kuorma-autoille. Raskaalla liikenteellä on myös erityistarpeita koskien pidempiaikaisia lepo- ja taukoajoja.

”Tarpeita on monenlaisia ja aina ne eivät johda parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen.”



Kuva: Kimmo Rönkä

Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta ”Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki”

Pysäköintipolitiikalla mahdollistetaan kustannustehokas ja laadukas talviajan kunnossapito siten, että kadunvarsille pysäköidyt ajoneuvot eivät ole talvikunnossapidon esteenä.

Miksi talvikunnossapito on tärkeää?

Helsinki on pohjoinen kaupunki, jossa talvi kestää neljä kuukautta ja lumisia päiviä on keskimäärin 98 vuodessa. Viimeiset kolme talvea ovat olleet Helsingissä hyvin lumisia eikä talvikunnossapito ole toiminut laadukkaasti asuntoalueilla. Vaikka ilmastonmuutoksen ennustetaan nostavan ilmaston keskilämpötiloja, on sen ennustettu myös lisäävän sademääriä, mikä tarkoittaa talvella entistä enemmän lumisateita. Lähtökohdaksi tulee ottaa kaupungin maantieteellinen ja ilmastovyöhykkeellinen sijainti Pohjois-Euroopassa.

Talvikunnossapidon avulla kaupunki pidetään toimivana, turvallisena ja tehokkaana myös talviolosuhteiden aikana. Talvikunnossapito koostuu kustannustehokkaasta ja laadukkaasta lumen aurauksesta, lumen väli-varastoisesta ja lumen poiskuljettamisesta. Talviaikaisten liikennejärjestelyjen tarkoituksena on turvata liikenteen sujuvuus ja turvallisuus kaduilla. Keskeisiä varmistettavia asioita ovat joukkoliikenteen sujuvuus, liikenneturvallisuus, katujen ylläpidettävyyden (talvihoidon tuotannollinen tehokkuus), esteettömyys sekä jalankulun ja pyöräilyn toimintaedellytykset. Talviolosuhteet ovat monelta osin kriittisiä kaupungin käytön ja käytettävyyden kannalta. Mikäli kaupunki saadaan toimimaan talviolosuhteissa (muun muassa riittävät tilanvaraukset, pysäköinti-periaatteet ja yleiset ylläpidon periaatteet), on kaupunki toimintavarmempi myös kesäisissä olosuhteissa.

Talvikunnossapito maksaa Helsingin kaupungille noin 25 miljoonaa euroa vuodessa. Pelkästään ajoneuvojen siirtokustannukset ovat noin 2 miljoonaa euroa. Kolmen viimeisen talven aikana puutteellisen talvikunnossapidon takia monet asuntokadut ovat kaivuneet yksikaistaisiksi ja lukuisat pysä-

köintipaikat kadunvarsilta ovat poistuneet käytöstä viimeisen kolmen talven aikana. Munkkivuoren vuoropysäköintikokeilusta kevättalvella 2012 saadut kokemukset olivat positiivisia ja kokeilua on tarkoitus jatkaa ja laajentaa. Munkkivuoren vuoropysäköintikokeilussa pysäköinti oli sallittua vuorotellen kadun molemmilla puolilla. Suurimmat vuoropysäköinnillä saavutetut hyödyt

olivat hyvin hoidetut ajokaistat, kadunvarren pysäköintipaikat ja jalkakäytävät. Vuoropysäköinnillä onnistuttiin myös kitkemään pitkäaikaisessa säilytyksessä olleet ajoneuvot pois katujen varsilta ja siten helpotettua talvikunnossapitoa. Talvella 2012–2013 vuoropysäköinnin käytäntöä laajennetaan jo 15 alueelle ja kriittisille joukkoliikennekaduille.



Kuval: Kimmo Rönkä



Kuva: Mikko Uro

Talvi otettava pysäköintiratkaisujen ja -suunnittelun lähtökohdaksi

Kaupunkisuunnittelussa luodaan perusta kustannustehokkaalle ja laadukkaalle talvikunnossapidolle. Talvikunnossapidon kannalta ihannelanteessa taloyhtiön pysäköintipaikat on toteutettu kiinteistöjen omilla tonteilla, LPA-alueilla tai erillisissä pysäköintilaitoksissa. Kadunvarsipysäköinti tulee hoitaa siten, että kunnossapito voidaan hoitaa korkealaatuisesti riittävän suurina kokonaisuuksina esimerkiksi vuoropysäköintijärjestelyin, viikkosiivouksin tai päivä- ja yöaikaisilla pysäköintikielloilla.

Talviaika (marraskuu-maaliskuu) tulee ottaa huomioon pysäköinnin hinnoittelussa. Talviolosuhteisiin liitettävä lisäkustannus perustellaan sillä, että kaupunki pyrkii takaamaan paremmat toimimisen olosuhteet kaupungissa. Lisäksi katujen talvikunnossapidosta aiheutuu talvella enemmän kustannuksia kuin muina vuodenaikoina. Kustannukset kasvavat erityisesti runsaslumisina talvina. Pysäköinnin hinnoittelun avulla pyritään poistamaan kadunvarsilta talvella vähän tai ei ollenkaan käytetyt autot. Näin katutilaa saadaan vapautettua parempilaatuisena aktiivi-

sen asukas- ja asiointipysäköinnin käyttöön. Tarvittaessa joukkoliikenteen talviajan luotettavuuden takaamiseksi voidaan käyttää vuoropysäköintiä tai kieltää pysäköinti kokonaan kapeilta kaduilta ja perustaa tilapäiset pysäköintialueet lähistölle. Katualueiden siivoustyöhön tulee luoda ympärivuotisia säännöllisesti toistuvia käytäntöjä kuten päivä-, viikko- ja kuukausisiivousta. Tällaisia säännöllisiä siivousöitä ja -päiviä on käytössä esimerkiksi Tukholmassa. Tarpeen mukaan tehostetaan myös valvontaa.

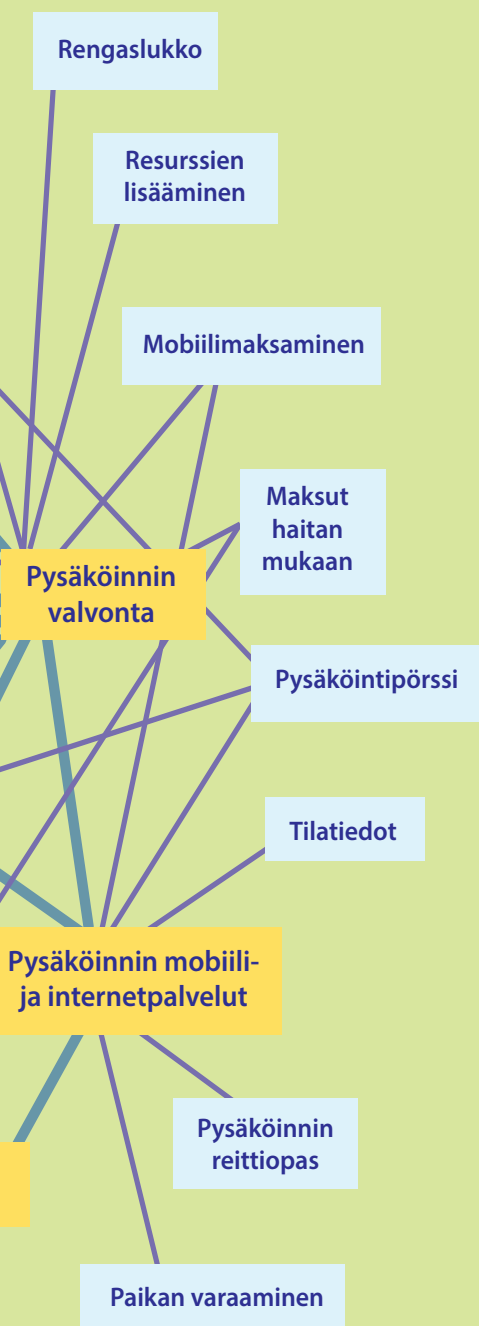
Talviajan kunnossapidon tukemiseksi kehitetään yhdessä pysäköintioperaattorien kanssa menettelyä, jolla autot voidaan siirtää tehostetun talvikunnossapidon ajaksi erityisille väliaikaispysäköintialueille sekä edullisesti maanalaisiin tai muihin pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitosten hyödyntäminen polkupyörien talvipysäköinnissä tulee myös selvittää.

Palveluja tulee kehittää yhdessä alueen asukkaiden ja yritysten kanssa ja varmistaa siten hyvän käyttäjäkokemuksen syn-

tyminen myös talviajan pysäköinnissä. Tämä edellyttää hyvää tiedottamista pysäköijille, jotta he tietävät, mitä toimenpiteitä heiltä edellytetään. Rakennusvirastolla on talvella 2012–2013 käytössä katukohtaiset aurauksikataulut netissä. Lisäksi halukkaat voivat tilata ilmoituksen katukohtaisesta aurauksesta tekstiviestillä. Menetelmien kehittämistä on edelleen jatkettava.

Pysäköintipaikat ja -alueet suunnitellaan siten, että talvikunnossapito voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti ja laadukkaasti. Helsingissä yleisesti käytössä olevaa pysäköintitaskujen mitoitusta tarkistetaan nykyistä toimivammaksi. Lisäksi tulee ennakkolottomasti selvittää suunnitteluratkaisuja, jotka helpottavat talvikunnossapitoa. Tällaisia voivat olla esimerkiksi kadunvarsipysäköinnin salliminen vain jalkakäytävän vastakkaisella, jolloin jalkakäytävän auraaminen helpottuu. Ratkaisut vaativat tarkempaa selvittämistä, sillä ne liittyvät laajemmin Helsingissä käytössä oleviin suunnitteluperiaatteisiin ja esimerkiksi pihakaturatkaisut edellyttävät rakenteellisia muutoksia.





Kärki- toimenpiteet

Asetetut strategiset linjaukset määrittävät Helsingissä pysäköintipolitiikan pitkän aikavälin suunnan. Pysäköinti on kompleksinen osa kaupunkia ja liikennejärjestelmää. Eri toiminnot, hinnoittelu, normit, määräykset ja käytännöt ovat sidoksissa toisiinsa. Asetettujen strategisten linjausten perusteella on koottu 12 kärkitoimenpidettä. Toimenpiteiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Toisten osalta toimenpiteitä valmistelevat työt on käynnistettävä nyt, jotta toimenpiteet vaikuttaisivat täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua.

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys
2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen
3. Asukas-pysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen
4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen
5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa
6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan
7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)
8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus
9. Liityntäpysäköinti
10. Autojen talvipysäköintiratkaisut
11. Mobiili- ja internetpalvelut
12. Progressiivinen hinnoittelu

Muita toimenpiteitä ovat: pysäköintipaikkamäärän nettoperiaatteen tutkiminen uusien pysäköintilaitosten yhteydessä; keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen; pysäköintitiedon kokoaminen; yhteiskäyttöautojen pysäköintimahdollisuuksien parantaminen; yritysten liikkumissuunnitelmat; kattava sähköautojen latausverkosto sekä pysäköinnin teemapäivä.

Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

a) Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön tavoitteena on pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen, pysäköintipaikkatarpeen vähentäminen sekä täydennysrakentamisen edellytysten parantaminen etenkin ratikka- ja raidekaupungissa. Myös autopaikkamäärien laskentaohjeiden tulee nykyistä paremmin tukea pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöön perustuvia ratkaisuja. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön vaikutukset autopaikkatarpeeseen on kuitenkin aina tutkittava tapauskohtaisesti. Esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason ollessa hyvä, henkilöautoa käytetään tavallista vähemmän. Vuorottaispysäköinti ei puolestaan saa kannustaa asukkaita tai työntekijöitä käyttämään autoa päivän aikana sen takia, että pysäköinti päivällä olisi esimerkiksi progressiivisen hinnoittelun takia kalliimpaa (katso kärkitoimenpide 12).

Ratikkakaupungin pysäköintiä pitää tarkastella kokonaisuutena pysäköintipaikkoja tarjoavien tahojen (kaupunki, yksityiset, taloyhtiöt) yhteistyönä ja löytää toimivia pysäköintipaikkojen käyttöä tehostavia ja kaupungin

käytettävyyttä lisääviä malleja.

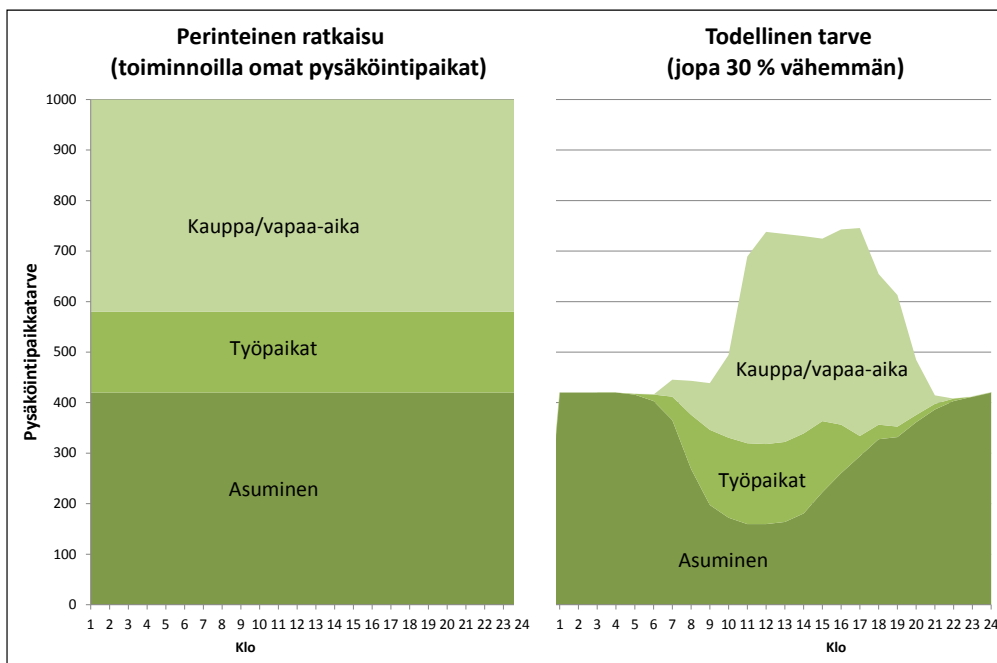
Raidekaupunkia, verkostokaupungin monipuolisia alakeskuksia suunniteltaessa pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön mahdollisuudet voidaan hyödyntää parhaiten. Raidekaupungissa kaavoituksella tulee mahdollistaa maankäytön riittävä sekoittuminen. Pysäköinnin vuorottaiskäytössä tulee huomioida myös ratkaisut, jotka mahdollistavat auton pidempiaikaisen säilyttämisen, sillä hyvät joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat pitkälti autottoman arkiliikkumisen. Tällöin asukkaiden pysäköintipaikat eivät vapaudu täysimääräisesti päivisin työntekijöiden käyttöön.

Raidekaupungissa kaupan ja liityntäpysäköinnin vahvempi vuorottaispysäköinti palvelee molempia osapuolia. Vuorottaiskäyttö ratkaisuja tulee aktiivisesti hakea muun muassa täydennysrakentamiskohteissa yhteistyössä alueen eri toimijoiden sekä alueellisen pysäköintitoimijan kanssa (katso kärkitoimenpide 7, alueellinen toimija).

Bussikaupungissa on vähäisemmässä määrin alueita, joissa sekoittuneeseen maankäyttöön tukeutuva vuorottaispysäköinti on mahdollista järjestää. Vuorottaispysäköintiratkaisuja tulee tukea siellä, missä se on maankäytön puolesta mahdollista. Uusien kohteiden pysäköintipaikat toteutetaan nimeämättöminä, jolloin paikkojen vuorottaiskäyttö ja pysäköintipaikkavelvoitteiden alentaminen on mahdollista.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, liityntäpysäköinti, katso kuva 12).

Sekoittuneen maankäytön alueella olisi mahdollista sallia asuinkiinteistölle nykyistä laskentaohjetta vähemmän autopaikkoja ja toimitiloille jonkin verran enemmän autopaikkoja, jos toimitilahankkeet vuokraavat asukkaille paikkoja vuorottaispysäköintiperiaatteen mukaisesti. Tämä parantaisi sekä asuin- että toimitilarakentamisen houkuttelevuutta.



Kuva 12. Vuorottaispysäköinnillä voidaan saavuttaa jopa 30 % pienempi paikkatarve.

b) Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin suunnittelu on lastenken-
gissä ja vaatii kokonaisvaltaista otetta. Pyö-
räpysäköintiin panostaminen parantaa kes-
tävän liikumisen edellytyksiä. Laadukkai-
den pyöräpysäköintipaikkojen määrää lisä-
tään keskeisissä kohteissa muun muassa
joukkoliikennepysäkeillä, palveluiden lähei-
syydessä ja asumisen yhteydessä. Kaupun-
ki omistaa viisi siirrettävää pysäköintiru-
tuun sijoitettavaa parkkiruututelinettä, joilla
voidaan selvittää pysäköintipaikkojen tarvet-
tä. Suosituissa kohteissa pyöräpaikat tulee
muuttaa kiinteiksi. Pyöräpysäköintiratkaisuja
suunniteltaessa on tärkeää huomioida myös
talviolosuhteet. Kaupunkipyöräjärjestelmä-
on määrä ottaa käyttöön Helsingissä kesällä
2014. Kaupunkipyöräjärjestelmä täydentää
joukkoliikennejärjestelmää ja tarjoaa vaihto-
ehtoisen kulkutavan keskustan alueella.



Kuva: Rikhardinkadun kirjasto, Facebook.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

a) Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön osalta

Etenemispolku

Vuonna 2014 käynnistetään selvitys, jossa tunnistetaan pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön esteitä (alueellisen toimijan puute, keskitetty pysäköinnin puute, asuntojen ja työpaikkojen laskentaohjeet erillään, alv-käytännöt, vuorottaiskäytön huomioiminen rakennuslupavaiheessa edellyttää uudentyyppisiä asemakaavamääräyksiä jne.) sekä määritetään keinot niiden poistamiseksi ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön lisäämiseksi.

Käsitellään osana ratikka- ja raidekaupunkikokeiluja (esimerkiksi Kalasatama ja Myllypuro). Kokeilu on esitelty tarkemmin kärkitoimenpiteessä 6.

Vastuutahot / autojen pysäköinti

Vetovastuu: KSV
Osallistujat: TASKE, ATT, kiinteistövirasto, muu(t) rakennuttaja(t), pysäköintitoimin-
nan liikkeenharjoittaja, asukkaat, yritykset

b) Pyöräpysäköinnin kehittämisen osalta

Etenemispolku

Pyöräpysäköintiä edistetään järjestelmällisesti pyöräilyn edistämissuunnitelman ja pyöräpysäköintisuunnitelman mukaisesti.

Vastuutahot / pyöräpysäköinti

Vetovastuu: KSV
Osallistujat: HKR, HKL

Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

a) Autopaikkamäärän tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta

Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeessa on todettu, että täydennysrakentamis- ja käyttötarkoituksen muutoskohteissa noudatetaan lähtökohtaisesti samoja ohjeita kuin uudisrakentamisessa. Tämä aiheuttaa monin paikoin ongelmia ja jopa paikoin estää täydennysrakentamisen, kun edulliset pysäköintiratkaisut eivät ole mahdollisia. Pysäköintipaikkojen minimimäärän toteuttamisen kustannukset nousevat niin suuriksi, että uudet asukkaat eivät ole valmiita maksamaan pysäköinnistä kyseistä hintaa (tai mikäli pysäköintipaikkojen hinnat ovat asuntojen hinnoissa, asuntojen hinnat muodostuvat kohtuuttomiksi). Lisäksi laskentaohjeessa on todettu, että täydennysrakentamisen pysäköinnin suunnittelussa tulee huomioida nykyisten pysäköintipaikkojen määrä ja auton omistus. Ohjeesta voidaan siten poike-

ta, jos katsotaan, että auton omistus on alueella pysyvästi ohjeen määräystä pienempi. Tarvitaan kuitenkin selkeämpi ohjeistus erityiskohteille helpottamaan täydennys- ja lisärakentamisen toteutumista. Tätä varten tulee kehittää malleja, joissa täydennysrakentamis- ja muutoskohteiden velvoitepaikkamäärää voidaan joustavasti muuttaa vastaamaan todellista tarvetta. Tämä koskee myös seniori- ja erityisasumista, joissa ajokortillisten määrä on tavallista pienempi, sekä ARA-vuokra-asuntoja.

Autopaikattomien tai vähäautopaikkaisten asuinrakennusten toteutus on mahdollista vain, kun niiden suunnittelu kytkeytyy koko alueen pysäköinti- ja liikeneratkaisujen suunnitteluun. Tärkeää on saada käyttöön selkeät pelisäännöt, joilla normista voidaan

tinkiä esimerkiksi 15–50 % eri toimenpiteitä yhdistämällä.

Helsingin yleiskaavatyö on juuri aloitettu ja sen keskeisiä sisällöllisiä teemoja ovat verkostokaupunki ja kantakaupungin ulkopuolisten keskusten vahvistaminen joukkoliikenneasemien yhteydessä. Raidekaupungissa tulee normin vastata kantakaupunkimaista ajattelua keskuksista. Esimerkiksi 400–600 m vyöhykkeelle asemista tulee pysäköintinormia muuttaa (esimerkiksi 1ap/135 k-m²) ja mahdollistaa keskustojen todellinen muodostuminen asemansuoduille yhdessä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöjärjestelyiden kanssa. Normistoon tulee lisätä selkeät ohjeet asemien läheisyyden mahdollistamiseksi helpotuksista ja myös käytössä olevasta tarveharkinnasta.

b) Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke)

Helsingissä käytössä olevassa osin vanhentuneessa vuoden 1994 työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeessa on määritetty autopaikkojen enimmäisnormi kantakaupunkiin, vaihteluväli kantakaupungin pohjoisosiin ja Pitäjänmäelle sekä vähimmäisnormi muualle kaupunkiin. Liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää kaupan autopaikkojen enimmäisnormin määrittämistä koko kaupunkiin sekä toimistojen enimmäisnormin määrittämistä etenkin raidekaupunkiin. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla autopaikkojen enimmäismäärää rajoittava laskentaohje on perusteltu liikenne- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden näkökulmasta. Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien lasken-

taohjeet tulee olla yhtenevät ja noudattaa samoja periaatteita etenkin kaupan ja toimistojen osalta koko Helsingin seudulla. Tämän takia tarvitaan seudullinen ohjeistus pysäköintipaikkojen määrästä.

Uusien toimitilanormien tulee sisältää elementtejä, jotka kannustavat niin rakennuttajia kuin toimitilojen käyttäjiä edistämään kestävien liikkumismuotojen käyttöä, kuten pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Toimitilojen kannalta on keskeistä, että ne kaavoitetaan erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Uudistettaessa työpaikka-alueiden laskentaohjetta joukkoliikenteen palvelutaso tulee ottaa nykyistä paremmin huomioon autopaikkamäärää määritettäessä.

Toimitilojen pysäköintipaikkamäärä uudelleen määritettäessä tulee huolehtia, että Helsingin kilpailukyky yritysten sijaintipaikkana säilyy jatkossakin. Toimitilojen ja toimistojen normin tulee mahdollistaa ja suosia erilaisten innovatiivisten ratkaisujen toteuttamista, kuten keskitetyt pysäköintiratkaisut ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö.

Toimistojen tilankäyttö on viime vuosina tehostunut, mikä puolestaan tarkoittaa, että autopaikkoja tarvitaan aikaisempaa enemmän toimiston pinta-alaan nähden. Myös tämä on huomioitava ohjetta päivittäessä.

c) Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeilla

Liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden tukemiseksi asemakaavoissa tulee velvoittaa polkupyörien säilytystilojen rakentaminen (esimerkiksi asuinkeinteistöillä vä-

hintään yksi pyöräpaikka per 30 k-m² ja toimitiloilla vähintään yksi pyöräpaikka per 90 k-m²) koko kaupungissa. Sekä asuintonttien että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien

laskentaohjeita tulee täydentää pyöräpysäköinnin laskentaohjeilla. Pyöräpaikkamäärien vähimmäismäärät tulee määrittää asuntojen, työpaikkojen, palveluiden ja liityntä-

pysäköinnin osalta kaikkialla kaupungissa. Asemakaavan polkupyöräpaikkojen määrysten tulee olla yhtäpitävä nykyisen rakennusjärjestyksen säännösten kanssa. Myös

asumiseen liittyvän maankäytön toteutusohjelman 2012 täytäntöönpanopäätöksessä (kaupunginhallitus lokakuu 2012) todetaan, että kaupunkisuunnitteluvirasto sisäl-

lyttää asemakaavoihin määräykset polkupyöräpaikkojen riittävästä määrästä.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

a) Autopaikkanormin tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen osalta

Etenemispolku	Vuosi 2014: Laskentaohjeiden tarkistaminen ainakin täydennys- ja lisärakentamisen, erityisasumisen sekä ARA-vuokra-asuntojen osalta. Yleiskaavatyön myötä saattaa tulla tarve tarkistaa ohjetta laajemminkin.
Vastuutahot	Vetovastuu: KSV Osallistujat: TASKE, kiinteistövirasto, ATT, kaupungin muut organisaatiot, rakennuttajat

b) Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke)

Etenemispolku	<p>Vuosi 2014: Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet päivitetään. Erityisesti raidekaupungissa tulee määritellä toimistolle ja kaupalle paikkamääränormin sallittu vaihteluväli. Normin päivittämissä tilankäytön tehostuminen ja kilpailutilanne tulee ottaa huomioon. Helsingin kilpailuasema yritysten sijaintipaikkana ei saa heiketä, joten seutunäkökulma on keskeinen edellytys.</p> <p>Vuosi 2014: Yhteiskuntataloudellisen laskelmien laatiminen. Toimitilojen pysäköintipaikkojen enimmäisnormin ylittäminen johtaa huomattavaan yhteiskuntataloudelliseen kustannukseen. Alustavan tarkastelun perusteella esimerkiksi kantakaupungin alueella lisääntyneen henkilöautoliikenteen ruuhkasta aiheutuva aikakustannus on noin 27 000 euroa autopaikkaa kohden, jos autopaikkanormin mukainen enimmäispaikkamäärä kaksinkertaistetaan. Tämä puolestaan realisoituu paineena lisätä katuverkon kapasiteettia. Tulisikin luoda joustava menettely esimerkiksi kaavoitus- ja tontinluovutusprosessin yhteyteen, jolla mahdollistetaan oikeus toteuttaa normia suurempi autopaikkamäärä, jos on valmius korvata kaupungille aiheutunut haitta. Jos lisäpaikat voidaan osoittaa vuorottaispysäköinnin tarpeisiin, on tällä mahdollistaa kattaa osa haittavaikutuksista. Yhteiskuntataloudelliset laskelmat on syytä täydentää muilla vaikutuksilla (päästöt, melu, liikenneturvallisuus) sekä kunnallistaloudellisella osiolla huomioiden muun muassa verotulovaikutukset.</p>
Vastuutahot	Vetovastuu: KSV, HSL Osallistujat: TASKE, kiinteistövirasto, ATT, kaupungin muut organisaatiot

c) Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeilla

Etenemispolku	Vuosi 2014: Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeilla kohtien a) ja b) yhteydessä.
Vastuutahot	Vetovastuu: KSV

Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu

Asukaspysäköinnin nykyinen maksu on alun perin määräytynyt siten, että hallinnolliset kustannukset on saatu katettua. Maaliskuun 2013 alusta asukaspysäköintitunnuksen hinta on 120 euroa vuodessa. Esimerkiksi Tukholmassa asukaspysäköinti maksaa 95 euroa kuussa (800 SEK/kk) eli noin 1 140 euroa/vuosi tai erikseen maksettuna 7 euroa vuorokaudessa (60 SEK/vrk). Göteborgissa asukaspysäköinnin hinta on noin 75 euroa/kk ja Malmössä 60 euroa/kk. Tuk-

holman asukaspysäköinnin hinta on lähes kymmenkertainen Helsinkiin verrattuna. Göteborgissa ja Malmössä hinta on 6–8 kertaa suurempi.

Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelun muutoksien ja hallitun laajentamisen tavoitteena on toisaalta asteittain siirtyä kohti käyttäjä maksaa -periaatteen mukaista hinnoittelua ja siten edistää asukkaiden tasa-
puolista kohtelua kaupungin eri puolilla. Toi-

saalta tavoitteena on myös ohjata autojen pitkäaikaissäilytystä pois kadunvarsilta vapauttaen tilaa aktiiviselle asiointi- ja asukaspysäköinnille, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vapauttaa tilaa muille toimintoille. Nykyinen subventoitu asukaspysäköinti kantakaupungin kaduilla on johtanut muun muassa siihen, että kaupungin ytimessä kadunvarsitilaa käytetään toimintoihin, jotka eivät ole kaupunkilaisten hyvinvoinnin kannalta tarkoituksenmukaisimpia.

a) Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen

Asukaspysäköintijärjestelmää laajennetaan hallitusti ja koskien kadunvarsipysäköintiä ja yleisiä pysäköintialueita. Asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista on toivottu muun muassa Munkkiniemen, Käpylän, Lauttasaaren ja Munkkivuoren kaupunginosissa. Perusteena on ollut ulkopuolisten pysäköinti, joka vaikeuttaa alueen asukkaiden pysäköintiä. Laajentaminen voidaan aloittaa näistä alueista. Uutta asukaspysäköintiä ei kuitenkaan tule sijoittaa kauppojen edustoille ainakaan klo 8–19 välisenä aikana.

Asukaspysäköintijärjestelmän laajentamistarvetta voidaan arvioida ainakin seuraavien kriteerien avulla:

- paikkoja ei ole riittävästi (pysäköintipaikan löytyminen on nykyisin vaikeaa)
- alueelta itseltään on tullut aloite
- tarve siirtää etenkin pitkäaikaista auton säilytystä kadunvarsilta tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin
- täydentämiskäytön yhteydessä tarve osoittaa kadunvarsipaikkoja asukkaiden käyttöön
- nykyinen pysäköinti vaikeuttaa merkittävästi talvikunnossapitoa
- alueella on runsaasti ulkopuolista pysäköintiä.

Hyvin pitkällä aikavälillä tulee arvioida asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista kaikkialle, missä kadunvarteen pysäköinti on asukkaille sallittua perustuen lähinnä talvikunnossapidon tehostamiseen ja asukkaiden tasapuoliseen kohteluun kaupungin eri osissa sekä kustannusvastaavaan hinnoitteluun. Tällä voidaan estää myös asukaspysäköintijärjestelmän piirissä olevilta alueilta pitkäaikaissäilytyksessä olevien autojen siirtäminen esikaupunkialueille.

b) Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen

Asukaspysäköinnin hintaa tulee korottaa, jotta pysäköinnin hinta vastaisi paremmin siitä aiheutuvia kustannuksia ja maanarvoa. Asukaspysäköinnin uudelleen hinnoittelussa on huomioitava kadunvarsipaikkojen rakentamis- ja kunnossapitokustannukset sekä maan arvo. Helsingin kaupunki on arvioinut, että yhden kadunvarsipaikan kustannukset edellisten osalta ovat suuruusluokkaa 680 €/vuosi. Kustannuksista vajaa 70 % muodostuu maan arvosta ja runsas 30 % rakentamiskustannuksista ja hoitokuluista.

Asukaspysäköinnissä tulee siirtyä vaihtuvaan kuukausiperusteiseen hinnoitteluun, mikä mahdollistaa maksun määräytymisen vuodenajoittain. Kuukausihinnaksi esitetään vuonna 2020 kesäkuukausien osalta 30 €/kk ja talvikuukausien (joulu-maaliskuu) osalta 60 €/kk. Talvella kunnossapitokustannukset ovat merkittävästi lumentonta aikaa korkeammat ja lisäksi talvella käytettävissä olevien pysäköintipaikkojen määrä on lumen takia pienempi. Esitetyn korotuksen jälkeenkin asukaspysäköintitunnuksen hinta on vuonna 2020 alhaisempi kuin Ruotsin vertailukautungeissa vuonna 2012.

Korotus esitetään tehtäväksi vaiheittain, jotta kerralla tapahtuva muutos ei ole kohtuuton. Hintaa nostetaan nykyisillä alueilla vuoden 2015 aikana siten, että maksu on 30 euroa/kuukausi talvikuukausina (joulu-maaliskuu) ja 15 euroa/kuukausi muina aikoina (huhti-marraskuu). Uusilla asukaspysäköintialueilla hinta on puolet tästä. Nykyisten ja uusien alueiden asukaspysäköintitunnuksen hintaa esitetään nostettavaksi taulukon 3 mukaisesti vuosittain. Asukaspysäköinnin hinnan vaikutusta asukaspysäköinnin määrään seurataan. Tavoitteena voidaan pitää 90 %:n käyttöastetta.

Taulukko 3. Esitys asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottamiseksi

	Nykyiset alueet			Uudet alueet		
	joulu - maaliskuu	huhti - marraskuu	€/vuosi	joulu - maaliskuu	huhti - marraskuu	€/vuosi
vuoden 2015 alusta	30 €/kk	15 €/kk	240 €/v	15 €/kk	7,5 €/kk	120 €/v
vuoden 2016 alusta	38 €/kk	19 €/kk	304 €/v	19 €/kk	9,5 €/kk	152 €/v
vuoden 2017 alusta	45 €/kk	22,5 €/kk	360 €/v	22,5 €/kk	11,5 €/kk	182 €/v
vuoden 2018 alusta	50 €/kk	25 €/kk	400 €/v	25 €/kk	12,5 €/kk	200 €/v
vuoden 2019 alusta	55 €/kk	27,5 €/kk	440 €/v	27,5 €/kk	14 €/kk	222 €/v
vuoden 2020 alusta	60 €/kk	30 €/kk	480 €/v	30 €/kk	15 €/kk	240 €/v

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuosi 2015: Asukaspysäköintitunnuksen hintaa korotetaan ja otetaan käyttöön talvi-kuukausien erillishinnoittelu. Hinnoittelun vaikutuksia ja asetettujen tavoitteiden toteutumista (pitkäaikaissäilytyksen väheneminen, aktiivisen asiakas- ja asukaspysäköinnin helpottuminen, paikkojen käytön tehostuminen) tulee seurata ja tarpeen mukaan tehdä muutoksia.

Asukaspysäköintijärjestelmää laajennetaan portaittain.

Selvitetään mahdollisuuksia huomioida hinnoittelussa ajoneuvon vähäpäästöisyys, auton koko, kitkarenkaiden käyttö ja asuntokunnassa olevien ajoneuvojen määrä. Samalla tulee harkita enimmäisajan asettamista, jonka autoa voi pitää kadulla sitä liikuttamatta. Kantakaupungissa aika voisi olla lyhyempi kuin muualla. Nykyisin asukaspysäköintitunnuksen saa, jos ajoneuvorekisterin mukaan omistaa tai hallitsee ajoneuvon. Jatkossa vaatimuksena tulee olla, että ajoneuvo on aktiivisesti liikennevakuutuksessa (ei seison-tavakuutuksessa) ja ajoneuvovero on maksettu. Tässä yhteydessä tulee myös selvittää, olisiko asukas- ja yrityspysäköinti muutettavissa sopimus pohjaiseksi, jolloin olisi selkeästi määritettävissä ne tilanteet, joissa sopimus raukeaa (esimerkiksi katsastamaton auto, autoa käytetään muuhun kuin liikennekäyttöön, talvirengaskautena on kesärenkaat, auto on kertaalleen lähisiirretty, auto on hylätty). Lisäksi tulee myös selvittää hinnoittelumahdollisuudet yrityspysäköinnissä.

Selvitetään asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hankinnan sähköistä käyttöönottoa.

Vuosi 2017: Alkuvuonna tehdään välitarkastelu asukaspysäköintitunnusten hinnan kehityksen suhteen.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV
Osallistujat: HKR, kaupungin muut organisaatiot, pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittajat (katso myös kärkitoimenpide 5)

Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

Nykyisin yrityspysäköintijärjestelmän mukaan yrityksen yhtä toimipaikkaa kohti voidaan myöntää enintään kolme pysäköintitunnusta. Ne oikeuttavat pysäköimään siinä kaupunginosassa, jossa yrityksen toimipiste sijaitsee. Yrityspysäköintitunnuksia on nykyisin lunastettu 3 300 kpl. Yrityspysäköintitunnuksen hinta on 370 euroa vuodessa.

Nykyisen yhden vyöhykkeen kattavan pysäköintitunnuksen rinnalle tuodaan pysäköintitunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin usealla tai kaikilla vyöhykkeellä.

usealla vyöhykkeellä. Esimerkiksi kotitalouksille siivouspalveluja tarjoavalla yrityksellä pysäköintimittarimaksut voivat muodostaa huomattavan kustannuserän.

Nykyisen yhden vyöhykkeen kattavan pysäköintitunnuksen rinnalle tuodaan pysäköintitunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin usealla tai kaikilla vyöhykkeellä.

a) Pysäköintipalvelut yritysten tarpeisiin

Yrityspysäköintijärjestelmää kehitetään yhdessä elinkeinoelämän kanssa siten, että yritysten käyttöön tuodaan erilaisia yritysten tarpeita vastaavia pysäköintitunnuksia ja -palveluja. Nykyistä yrityspysäköintituotevalikoimaa laajennetaan uusilla tunnuksilla, tuotteilla ja palveluilla.

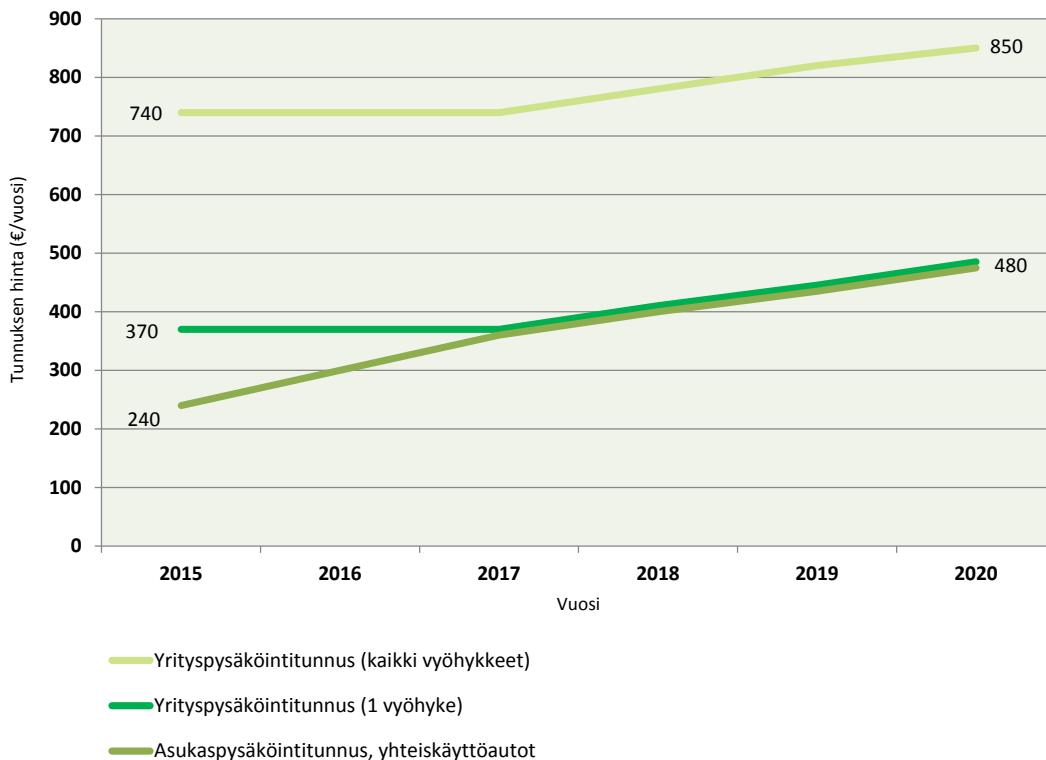
Nykyisen yhden vyöhykkeen kattavan pysäköintitunnuksen rinnalle tuodaan pysäköintitunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin usealla tai kaikilla vyöhykkeellä.

Nykyisen yhden vyöhykkeen kattavan pysäköintitunnuksen rinnalle tuodaan pysäköintitunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin usealla tai kaikilla vyöhykkeellä.

b) Yrityspysäköinnin hinnan maltillinen korottaminen

Yrityspysäköinnin hinnoittelu yhdellä vyöhykkeellä noudattaa asiakaspysäköinnin hinnoittelua. Useamman vyöhykkeen lupa on hinnaltaan 370 euroa kalliimpi kuin yhden vyöhykkeen lupa. Yhteiskäyttöautoil-

le myönnetään usean vyöhykkeen lupa samaan hintaan kuin yhden vyöhykkeen lupa muille yrityksille. Asiaa on havainnollistettu kuvassa 13.



Kuva 13. Yrityspysäköintitunnuksen hinnan kehittyminen suhteessa asukaspysäköintitunnukseen.

c) Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen

Kaupungin ydinkeskustassa tulee olla riittävä määrä tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja. Ongelmana on, että etenkin kantakaupungin pysäköintipaikkojen määrä kadun varressa on rajallinen, ja niitä tarvitaan moneen käyttötarkoitukseen. Tästä syystä on myös haettava ennakkoluulottomasti muita ratkaisuja. Tällaisia ovat jakelulle määriteltyjen aikarajoitusten pidentäminen sekä aamuisin että iltaisin esimerkiksi kävelykaduilla ja jakeluruuduisa. Vastaavasti on pystyttävä valvomaan, että muina aikoina ei jakelutoimintaa tapahdu. Mahdollistamalla ruuhka-aikojen ulkopuolella tapahtuva huolto- ja tavaraliikenne vähennetään sen muulle liikenteelle aiheuttamia haittoja sekä helpotetaan ja tehostetaan

kuljetuksia. Kuljetusajoneuvojen lastaus- ja purkukäyttöön tarkoitettujen pysäköintiruutujen määrää tulee harkita lisättäväksi ja varmistaa, että ruutuja todella voidaan käyttää tähän tarkoitukseen. Myös pysäköintipaikkojen varaamismahdollisuudet jakelutyötä varten tulee tutkia, kuten myös erilaisten pysähtymis- tai pysäköintitunnusten käyttöä tavara- ja jakeluliikenteelle. Tavara- ja jakeluliikenteelle varattujen paikkojen väärinkäytön valvontaa tulee tehostaa.

Kuorma-autojen pysäköintipaikkojen puute on usein ongelma asuinalueilla. Asuntojen autopaikkojen laskentaohjeet määräävät asukkaiden kuorma-autojen pysäköintipaikkojen vähimmäismäärän. Paikkojen

löytäminen kaavoituksessa on haastavaa. Kaavoituksessa tulisi kuitenkin varata riittävästi paikkoja myös kuorma-auton omistajien asukas-pysäköintiin. Laajempien pysäköintialueiden ohella on tärkeää saada pienempiä, muutaman auton paikkoja nykyistä enemmän ja nykyistä kattavammin ympäri kaupunkia.

Raskaan liikenteen lepo-, odotus- ja yönyö-lisäilytysalueet tulee ratkaista seudullisesti.

d) Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen

Turistibusseille on tarjolla niukasti pysäköintipaikkoja, joissa ne voivat odottaa asiakkaita. Turistibusseille varatuille pysäkeille pysäköidään toisinaan koko päiväksi. Pysäkeille asetettava aikarajoitus ja valvonnan lisääminen tehostavat paikkojen käyttöä. Myös paikkojen varausmahdollisuutta tulee harkita. Keski-Euroopassa (esim. Wien) pysäkeil-

lä on valvojat, jotka neuvovat bussit tarvittaessa pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitettui- le paikoille ja vapauttavat siten paikkoja asiakkaiden purkua ja lastausta varten. Hotellien asiakkaiden matkatavaroiden purku ja lastaus on oltava mahdollista hotellien välit- tömässä läheisyydessä.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuonna 2014: Yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistarpeita selvitetään yhdessä yritysten kanssa. Samalla tulee vielä tarkistaa erilaisten yrityspysäköintitunnusten hinnoitteluperiaatteet.

Vuonna 2014: Yrityspysäköintijärjestelmää kehitetään siten, että otetaan käyttöön uusi yrityspysäköintitunnustuote, joka mahdollistaa pysäköinnin usealla vyöhykkeellä. Samalla voidaan ottaa käyttöön myös muita uusia yrityspysäköintipalveluja.

Vuonna 2014: Yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa laaditaan tavara- ja jakeluliikenteen sekä turistibussien pysäköinnin kehittämissuunnitelma.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV
Osallistajat: TASKE, HKR, kiinteistövirasto, kaupungin muut organisaatiot, Helsingin seudun kauppakamari, Helsingin yrittäjät, Helsingin Kuljetusyrittäjät, yritykset

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Kaupunki käynnistää yhteistyön pysäköintilaitosoperaattoreiden kanssa asukkaiden pysäköintiä helpottavien palvelumallien kehittämiseksi. Yhteistyölle tulee löytää selkeät pelisäännöt, periaatteet ja mallit. Esimerkiksi Antwerpenissä kaupunki maksaa 20 % asukkaalle maanalaisesta pysäköinnistä, kun asukas luopuu pysäköintitunnuksestaan. Jatkossa asukaspysäköintiin varattuja kadunvarsipaikkoja voidaan vähentää samassa suhteessa kuin sopimuksia maanalaisesta pysäköinnistä saadaan laadittua. Paikkoja voidaan elinkeinoelämän edellytysten parantamiseksi muuttaa asiointiliikenteen käyttöön muun muassa kivijalkakauppojen toimintaedellytysten parantamiseksi. Etenkin ratikkakaupungissa on tarve ohjata auton pitkäaikaissäilytys pois kadunvarsilta, jotta katutilaa vapautuu lyhytaikaisempaan asukas- ja asiointipysäköintiin sekä muille toimintoille. Kaupungin tulee muodostaa kokonaiskäsitys pysäköintitilanteesta siten, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat nykyistä paremmin, ja että hinnoittelu tukee valittua kehityssuuntaa.

Helsingin kaupungin kesäkuussa 2013 teetämissä asukastutkimuksessa kävi ilmi, että 61 % asukkaista on ainakin jonkin verran

kiinnostunut paikasta yksityisessä pysäköintilaitoksessa, jos hinta on kohtuullinen. Kohtuullisena hintana pidettiin 50 prosentin keskuudessa alle 31 euroa kuukaudessa.

Kaupunki ei ole omistajana kantakaupungin maanalaisissa pysäköintilaitoksissa, joten kaupungin, pysäköintioperaattoreiden ja laitosten omistajien tulee löytää uusia yhteistyömalleja.

Pysäköintilaitoksissa on nykyisin varsin hyvin kapasiteettia asukkaiden pysäköintiin ohieseen aikaan ja jossain määrin myös autojen pidempiaikaiseen säilyttämiseen. Pysäköintioperaattorit ovat kiinnostuneita tehostamaan laitospaikkojensa käyttöä. Asukkaiden pysäköinnin on kuitenkin oltava mahdollista myös päivällä, mikä vie tilaa tuottoisalta lyhytkestoiselta asiointipysäköinniltä. Kaupungin ja pysäköintioperaattoreiden on löydettävä yhteinen win-win-malli. Sovittaessa yhteistyötavoista pysäköintilaitosoperaattoreiden kanssa tulee sopimusten olla pitkäkestoisia, sillä kaupungin pysäköintipolitiikan tulee olla selkeää, johdonmukaista ja pitkäjänteistä kuten myös asukkaille tarjottavien pysäköintipalvelujen.

Esimerkki jatkokehittävistä toteutumallista

Vuorimiehenkadulla sijaitseva toimistorakennus muutettiin asuinkäyttöön. Asuntojen velvoitepaikat kaavailtiin alun perin rakennettavan Tähtitorninvuoren pysäköintilaitoksen laajenuksena. Velvoitepaikat sijoitettiin nykyiseen pysäköintilaitokseen. Samalla ajatuksena oli, ettei kyseiseen kiinteistöön muuttaville myönnetä asukaspysäköintitunnusta, vaan asukaspysäköinti ohjataan kiinteistölle varatuille paikoille pysäköintihalliin. Edellä kuvaillun tapaisia malleja tulee aktiivisesti jatkokehittää etenkin ratikkakaupungin sekä täydennysrakentamis- että muutostuotteissa. On tärkeää varmistaa, ettei asukkaille myönnetä asukaspysäköintitunnusta, jos heille on osoitettu pysäköintipaikat muualle.

Esimerkki uudesta toteutusmallista

Yksi tutkittava toteutusmalli on sellainen, että kaavoitetaan uudisrakennuksen tarvitsemat paikat olemassa olevaan pysäköintilaitokseen, jossa on tilaa ja rakennusvalvonta antaa rakennuksen käyttöönottoluvan vasta, kun uudisrakennus on hankkinut kaavoitetut paikat haltuunsa.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuoden 2013 aikana on käynnistetty neuvottelut pysäköintioperaattoreiden kanssa ja kehitetty pelisääntöjä, periaatteita ja toimintamalleja, joilla asukaspysäköintiä voidaan järjestää pysäköintilaitoksissa. Lisäksi on mietitty pysäköintilaitosten hyödyntämismahdollisuuksia talven huoltoina. Vuoden 2013 aikana on myös selvitettävä hallinnon ja juridiikan näkökulmasta kaupungin mahdollisuudet kompensoida asukaspysäköinnistä luovuvien autoilijoiden kalliimpia pysäköintilaitospaikkakustannuksia.

Vuosi 2014: Toteutetaan kokeilut valituilla alueilla. Lisäksi vuoden 2014 aikana etsitään malleja, joilla mahdollistetaan täydennysrakentamisen velvoitepaikkojen sijoittaminen pysäköintilaitoksiin. Tutkitaan myös mallia, jossa kiinteistöjen velvoitepaikkoja voidaan osoittaa pysäköintilaitoksiin, jolloin kiinteistöön muuttaville ei tällöin myönnetä asukaspysäköintitunnusta.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV
Osallistujat: TASKE, HKR, rakennusvalvontavirasto, pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittaja, asukkaat, yritykset

KÄRKITOIMENPIDE 6

Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

Seuraavaksi on kuvattu kolme eri tilannetta asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamiseksi toisistaan uustuotannossa. Tavoitteena on, että Helsingissä rakennetaan vuosittain vähintään 5000 uutta asuntoa. Tuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa. Hitas-, osaomis-

tus- ja asumisoikeusasuntojen sekä opiskeli- ja nuorisoasuntojen osuus on yhteensä 40 prosenttia. Sääntelemättömän vuokra- ja omistustuotannon osuus on 40 prosenttia.

Tavoitteena on rakentaa autopaikkoja vain kysyntää vastaavasti siten, että paikkojen

tarvitsijat maksavat paikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannukset. Autopaikan kustannusten kohdentuminen täysimääräisesti autonomistajan maksettavaksi vähentänee jonkin verran pysäköintipaikkojen kysyntää ja pienentää asuinrakentamisen kustannuksia nykyiseen verrattuna.

Asunto-osakeyhtiön hallinnassa olevat autopaikat

Jos paikat (olipa kyse autotalleista, -katokista, -kansipaikoista tai ulkona sijaitsevista autopaikoista) ovat yhtiön hallinnassa, kysymys on puhtaasti vastikkeen tai vuokran määrittelystä ja tarkistusehdon määrittelystä sopimuksia laadittaessa siten, että autopaikkojen vuokrilla katetaan mahdollisimman hyvin autopaikoista aiheutuvat kustannukset. Asunto-osakeyhtiölaki lähtee osakaiden yhdenvertaisuuden tiukasta suojelusta. Tämä koskee erityisesti vastikeperusteita, jotka ovat käytännössä kiveenhakattuja sen jälkeen, kun kohteen taloussuunnitelmat on hyväksytty rakennussuunnitteluvaiheessa. Tällä menettelyllä turvataan, et-

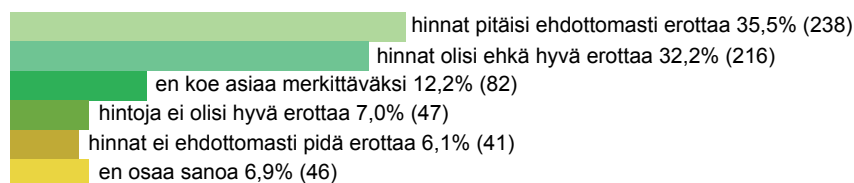
tä kuluttaja saa, mitä on ostanut, eikä suunnitelmia voi enää muuttaa.

Perinteisesti autopaikat ovat taloyhtiön omaisuutta ja niistä peritään yleensä lähinnä ylläpitokustannuksia vastaavaa vastiketta käyttäjiltä. Yhtiöjärjestyksessä voidaan kuitenkin määrätä, että autopaikoista peritään vastike, joka kattaa niiden rakentamisen pääomakustannukset sekä paikkojen käyttökustannukset tai antaa riittävän tuoton sijoitetulle pääomalle lainanhoitokulujen kattamiseksi. Yhtiöjärjestyksellä pitää samalla määrätä, että autopaikkoja ei saa rahoittaa asuntoihin kohdistuvalla yhtiövastikkeella.

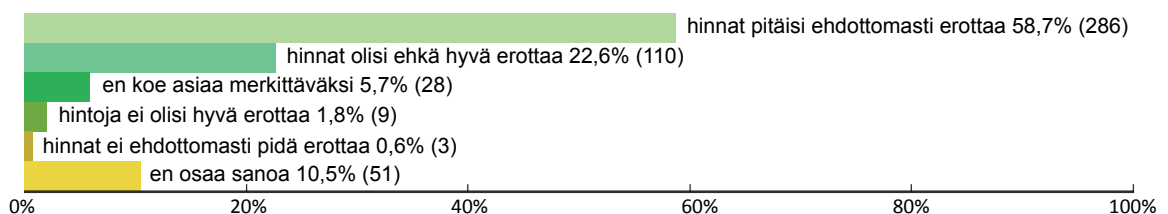
Malli voidaan toteuttaa ja sen pysyvyys varmistaa esimerkiksi Hitas-kohteissa tontinluovutusehdoilla. Omistustonttien tontinluovutusehtoihin asian kirjaaminen on myös mahdollista, mutta asian valvonta ja sanktiointi jatkossa on erittäin haasteellista.

Tämän mallin heikkous on siinä, että yhtiöjärjestyksestä voidaan myöhemmin muuttaa. Vuokratonteilla asia onnistuu paremmin, koska niiden osalta vaatimus voidaan asettaa vuokrausehtoihin. Mahdollisten rikkomusten valvonta ja sanktiointi on kaikissa tapauksissa hankalaa.

Taloudessa on auto



Taloudessa ei ole autoa



Kuva 14. Helsingin kaupungin kesäkuussa 2013 teettämässä tutkimuksessa selvitettiin, miten helsinkiläiset suhtautuvat siihen, että uudisrakentamisessa asunnon ja pysäköintipaikan hinnat erotettaisiin toisistaan. Tällöin asunto ilman autopaikkaa maksaisi vähemmän kuin asunto, johon kuuluu autopaikka.

Osakashallinnassa olevat autopaikat

Autopaikkojen myyminen erillisinä osakkeina on vakiintunut toimintatapa vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa ja periaatteessa aina järjestettävissä asunto-osakeyhtiössä. Mallin olennaisin ominaisuus liittyy rakennuttajan riskiin autopaikkojen jäämisestä myymättä. Rakentajilla onkin jäänyt myymättä autopaikkaosakkeita, vaikka kaikkia autopaikan investointikustannuksia ei ole kohdistettu myyntihintaan, vaan osa on asuntojen hinnassa. Riski on sitä suurempi, mitä enemmän on tarjolla edullisempia vaihtoehtoja lailliselle tai laittomalle pysäköinnille.

Autopaikan hinnan erottaminen asunnon hinnasta ei siis ole aina rakennuttajan etu. Rakennuttaja ottaa autopaikkojen erillisessä myynnissä riskin, johon se vaikuttaa itse

asunnon ja autopaikan hinnoittelulla. Riskin suuruuteen vaikuttaa olennaisesti markkina-tilanne. Mitä houkuttelevampi sijainti asunnolla tai toimitilalla on, sitä korkeampaa hintaa tai vuokraa voidaan pysäköintipaikoista pyytää.

Yksi tapa on autopaikkaosakkeiden kohdistaminen tiettyihin huoneistoihin. Tämäkään ei poista sitä ongelmaa, että autopaikan hinnan noustessa yli markkinahinnan, kauppa ei välttämättä käy. Pahimpana riskinä on, että asunto-osakekin jää myymättä. Rakennuttaja hinnoittelee aina riskin.

Esimerkiksi Hitas-kohteissa autopaikan kustannusten upottaminen asunnon hintaan on edullista niissä tapauksissa, joissa asunnoille on riittävä (yli)kysyntä. Näin myös auto-

paikat saadaan myytyä riskittä. Hitas-kohteissa kaupunki voi ohjata tontinluovutusehdoilla menettelytavaksi autopaikkojen myymisen erillisinä osakkeina. Paikkojen säilyminen asukkaiden hallussa tulee turvata yhtiöjärjestyksellä esimerkiksi asukkaiden etuosto-oikeus. Uuteen menettelyyn siirtyäessä kaupungin tulee käydä läpi yhdessä asuntorakennuttajien kanssa erilaiset tilanteet mahdollisten riskien osalta ja sopia hankekohtaisesti menettelystä.

Mallin ongelmana on nimetyt paikat, mikä johtaa paikkojen vajaakäyttöön. Tästä kehitetty malli onkin sellainen, jossa osake antaa oikeuden nimeämättömän autopaikan hallintaan tai osahallintaan (esimerkiksi klo 17–08 ja 09–17 tms.).

Vuokrataloyhtiöiden autopaikat

Vuokrataloyhtiöiden (kiinteistöosakeyhtiöiden) autopaikat ovat kiinteistönomistajan omaisuutta ja kiinteistönomistaja vuokraa niitä parhaaksi katsomallaan tavalla. Kaupungin luovuttamilla tonteilla on mahdollista toteuttaa tontinluovutusehdoilla malli, jossa yhtiötä veloitetaan perimään autopaikois-

ta pääoma- ja käyttökustannukset kattava vuokra.

Vuokra-asuntojen osalta relevantimpi kysymys on kuitenkin, missä määrin ja missä tapauksissa autopaikkoja voidaan toteuttaa nykyistä miniminormia vähemmän. Autotto-

mia vuokrakohteita varten on yritetty saada Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksesta (ARA) etukäteen kantaa siihen, miten autopaikattomien asuntojen vuokra tulee määritellä eli, tuleeko niiden jyvityksessä huomioida varustetason puute autopaikan osalta.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuosina 2014-2015: Käyttäjien (asukkaat, työntekijät) näkemysten selvittäminen, käyttäjätutkimus

Uudet palvelulähtöiset pysäköintiratkaisut tulee perustaa tietoon asukkaiden ja yritysten tarpeista. Onko autopaikattomille tai vähäautopaikkaisille asuin- ja toimistorakennuksille kysyntää? Missä kysyntää olisi, missä ei? Voiko jostain alueesta tehdä pyöräily- ja joukkoliikennekaupunginosan? Mihin vapautuvaa katutilaa halutaan käyttää? Mitä radikaalimpia ideoita tai ajatuksia kehitellään, sitä enemmän niitä pitää kehittää eteenpäin asukkaiden kanssa. Pitää avoimesti selvittää, haluavatko asukkaat autopaikkojen (ja niiden kustannusten!) tilalle jotakin muuta. Uudisrakennettavat isot kohteet luovat omat haasteensa, koska ratkaisut on tehtävä jo kaavoitusvaiheessa, jolloin asukkaista ei ole vielä tietoa. Rakennuttajien tekemiä uusien alueiden asukaskyselyjä tulee hyödyntää.

Vuosina 2014-2015: Määritellään kokeilualue(et), joilla toteutetaan uusi pysäköinnin palvelumalli (käyttäjä maksaa -periaate, vähäautoinen alue)

Pilottialueeksi etsitään yksi kohde ratikkakaupungista (esimerkiksi Kalasatama) ja yksi kohde raidekaupungista (esimerkiksi Myllypuro), koska näissä on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Alueilla ei saa olla kadun varressa asukas-pysäköintiä. Vähäautoisen asuntoyhtiön tulee todennäköisesti koostua usean yhtiön muodostamasta kokonaisuudesta. Tällöin hanke saa näkyvyyttä ja toisaalta aluekokonaisuuden puitteissa on mahdollista selvittää hankkeen yleistä hyväksyttävyyttä ja kysyntää, vaikutuksia asuntojen hinnoitteluun, liikenneyhteyksiin ja lähipalveluiden minimivaatimuksiin jne.

Käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti voidaan kaavaan mahdollistaa osapuilleen nykyisen normin kaltainen autopaikkamäärä, mutta siitä ei ole pakko toteuttaa kuin osa (esimerkiksi 50 %). Jos todellista kustannusvastaavaa maksuhalukkuutta löytyy enemmän kuin paikkoja on tarjolla, on niitä toteutettava asteittain lisää pysäköintinormin mukaiseen määrään asti. Lisäautopaikkojen hankkiminen voidaan toteuttaa esimerkiksi taloyhtiön toimesta laajentamalla olemassa olevaa pysäköintilaitosta, keskitetysti kaupungin toimesta pysäköinnille erikseen osoitetuille autopaikatonteille tai hankkimalla osuuksia olemassa olevasta pysäköintilaitoksesta. Tavoitteiden toteuttamiseksi kehitetään erilaisia malleja. Paikat myydään tai vuokrataan joko markkinahintaan tai tuotantokustannushintaan. Markkinahinta tarkoittaa käytännössä paikkojen huutokauppaamista. Tuotantokustannusperiaatteessa ylläpitokustannuksista tulee kirjata yhtiöjärjestykseen lauseke, jonka mukaan autopaikasta perittävien kustannusten tulee vastata paikkojen toteuttamisesta ja ylläpidosta syntyviä kuluja.

Alusta lähtien tulee mukana olla pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittajat ja rakennuttajat, jotka voivat olla mukana myös sijoittajina. Kumpaakin kokeilualuetta varten tulee laatia konkreettiset esitykset, miten autopaikkakustannukset pystytään kohdentamaan autopaikkojen käyttäjille. Asian valmistelu tulee aloittaa välittömästi.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV, TASKE

Osallistujat: Kiinteistövirasto, rakennusvalvontavirasto, ATT, muu(t) rakennuttaja(t), asukkaat, yritykset

Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

Tavoite

Uusilla asuuntoalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa pysäköinnin tulee jatkossa perustua kustannus- ja ympäristösyistä ensisijaisesti keskitettyyn pysäköintiin. Tämä luo edellytyksiä eheälle ja monimuotoiselle kaupunkirakenteelle.

Keskitetyn pysäköinnin tavoitteena on pysäköintipaikkojen tehokkaampi hyödyntäminen verrattuna ratkaisuun, jossa kukin tontti huolehtii omasta pysäköinnistään. Pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa vähemmän, koska keskitetty ratkaisu mahdollistaa paikkojen korkeamman käyttöasteen. Tämä edellyttää paikkojen nimeämättömyyttä. Lisäksi keskitetysti toteutettuna rakennuskustannukset paikkaa kohden ovat pääsääntöisesti alhaisemmat.

Hallinto ja rahoitus

Keskitettyjä pysäköintiratkaisuja on tutkittu ja perustettu niin Helsingissä kuin muuallakin. Seuraavalla sivulla on esitetty muutamia esimerkkejä. Kokemukset eri ratkaisumalleista tulee hyödyntää, kun alueellista toimijamallia kehitetään.

Keskitetty malli voidaan kirjata kaavaan sekä tonttien luovutus sopimuksiin ja tonttien vuokra- ja myyntisopimuksiin. Etenkin esikaupunkien täydennysrakentamiselle keskitetty pysäköinti on käytännössä ainoa mahdollisuus silloin, kun lisärakentaminen sijoituu nykyisille pysäköintialueille. Tällöin tarvitaan kaupungin aloitteellisuutta ja mahdollisesti myös taloudellista panostusta ainakin toiminnan käynnistysvaiheessa. Toimivan ratkaisun löytäminen edellyttää pilotointia, jossa kaupungilla on oltava valmius tiettyyn taloudelliseen riskiin, joka kompensoidaan täydennysrakentamisen hyödyillä. Kaupungin lisäksi rahoitusriskiä voi ottaa myös yksityinen yritys. Tällöin mallin menestyksellinen toteuttaminen edellyttää, että riittävä pysäköintikysyntä riittävän korkealla hinnalla on olemassa. Yksityisellä sektorilla on lukuisia halukkaita pysäköintiratkaisujen pilotoijia.

Keskitetty pysäköinti edellyttää alueellista toimijaa. Alueellisen toimijan tehtävänä on vastata alueen pysäköinnin koordinoinnista. Toimija vastaa pysäköintipaikkojen tehokkaasta käytöstä, yhteiskäytön järjestämisestä sekä tarjoaa vajaakäytössä olevia paikkoja hyödynnettäväksi täydennysrakentamiskohteissa. Keskeisenä tavoitteena on pysäköintilaitosten korkea käyttöaste. Alueellinen toimija voi ylläpitää myös yhden tai useamman alueen pysäköintipörssiä (katso kärki-toimenpide 11). Kaupungin tulee myös selvittää ja kokeilla tilaa säästävien automaattisoidujen pysäköintilaitosten mahdollisuuksia kiinteistökohtaisten ja keskitettyjen alueellisten pysäköintilaitosten toteuttamisessa.

Lähtökohtaisesti pysäköintiyrityksen toiminnan tulee olla kannattavaa. Toisaalta organisaatiomallina voi olla myös osuuskunta, joka ei tavoittele voittoa ulkopuolisille, koska muuten monopolihinnoittelun vaara on olemassa. Todennäköisesti hinta kuitenkin asettuu kysynnän mukaan (=markkinahinta). Kaupungin tulisi selvittää yhdessä pysäköintilaitosoperaattoreiden kanssa, millä edellytyksillä eri alueilla pysäköintiratkaisuista olisi tehtävissä kannattavaa liiketoimintaa. Ratikka-, raide- ja bussikaupungissa ja jopa niiden sisällä edellytykset kannattavaan liiketoimintaan vaihtelevat suuresti.

Mikäli alueellisten pysäköintilaitosten määrä tulevaisuudessa lisääntyy, tulee näille hankkeille nimetä vastuutaho ja tälle osoittaa riittävät resurssit. Kaupunki ei nykyisellään omaa riittäviä resursseja. Selvitettäväksi voisi tulla myös toimintamalli, jossa kaikki eri alueille toteutettavat pysäköintilaitokset toteutettaisiin yhden, kaupungin perustaman ja hallinnoiman, yhtiön toimesta. Koko kaupungin alueella toimiva yhtiö voisi ottaa hoitettavakseen myös vapaana olevien autopaikkojen välitystoimintaa, joka osaltaan tehostaisi jo rakennettujen autopaikkojen käyt-

Esimerkki: Kivistö (Marja-Vantaa)

Kivistön keskustan aloituskortteliin kaavailaan uudenlaista pysäköintimallia. Pysäköintipaikat halutaan mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Siten pysäköinti keskitetään pääosin laitoksiin ja paikat toteutetaan nimeämättöminä. Asukas ei saa osakeomistusta autopaikkaan, vaan autopaikkaa tarvitseva hankkii maksullisen pysäköintioikeuden. Alueelle perustetaan pysäköintiä varten oma yhtiö. Kaupunki vuokraa pysäköintiyritykselle rakennuspaikan, mutta koko pysäköintiyrityksen osakekanta säilyy kaupungilla ainakin käynnistysvaiheessa. Asunto- ja kiinteistöyritykset eivät tule pysäköintiyrityksen osakkaiksi, eivätkä asukkaat osakkeenomistajiksi. Yhden autopaikan rakentamiskustannukset ovat noin 15 000 euroa. Noin puolet rakennuskustannuksista maksavat pysäköintitalon käyttäjät ja loput kaupunki pysäköintiyrityksen muodossa.

Esimerkki: Herttoniemenranta

Herttoniemenrannan pysäköinti- ja väestönsuojajärjestelyt on toteutettu keskitetysti siten, että kaupunki on perustanut alueellisen pysäköintiyrityksen Herttoniemen Pysäköinti Oy, jonka hallintaan alueen pysäköintipaikat ja pysäköintitalana toimiva yhteisväestönsuoja on rakennettu. Kaupunki on merkinnyt perustamisvaiheessa yhtiön osakekannan kokonaisuudessaan. Väestönsuojatilojen ja autopaikkojen valmistuttua pysäköintiyrityksen osakkeet siirretään niiden lopullisille omistajille eli yhteisjärjestelyyn kuuluvien tonttien haltijoille. Tällöin kaupungin edustusta yhtiössä ei enää tarvita.

tä. Ammattimaisen hallinnon turvaaminen pitkällä aikavälillä olisi myös kaupungin etu ja kaupungin tulisi harkita omaa rooliaan yhteispysäköintiyrityksien ammattimaisen hallinnan turvaamisessa. Jatkotutkimustarpeena on koko kaupungin alueella toimiva kaupungin omistama pysäköintiyritys, jolle osoitetaan riittävät resurssit.

Vaiheittain rakentaminen

Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen tulee olla ainakin pääsääntöisesti sellaisia, että ne ovat toteutettavissa vaiheittain (esimerkiksi pysäköintilaitoksen rakentaminen lohkoittain tai kerroksittain). Tällöin on hyvä, että pysäköintilaitosta hallinnoiva yhtiö on kaupungin määräysvallassa. Vaiheittain toteuttamista helpottaa merkittävästi, jos alussa voi pysäköintiin käyttää väliaikaisia tontteja kohtuuhintaan. Hinta nousee sitä mukaan, kun pysäköintilaitokset valmistuvat. Vaiheittain toteutumisen osalta haasteena on uusien paikkojen rakentaminen, jos niiden toteuttamisvastuu on taloyhtiöllä. Uusia paikkoja varten on myös oltava valmiina riittävät tilavaraukset. Vaiheittain toteutuksessa selkeät pelisäännöt ja asukkaiden tietoisuus niistä ovat ensiarvoisen tärkeitä.

Seuraavia asioita tulee myös ottaa huomioon vaiheittain rakentamiseen liittyen:

- Kun pysäköintiä järjestetään keskitetysti esimerkiksi rakentuvilla alueilla, pysäköintitilan rakentamisen aikataulu ei ole

asuinrakennuttajan omassa päätäntävallassa. Pysäköintitilan valmistuminen voi viivästyä muista osapuolista ja rakentajista johtuen. Tämäntyyppisten ongelma-kohtien ennaltaehkäisyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota.

- Yhteispysäköintilaitosten toteutettavuuden kannalta on erittäin tärkeää löytää rakennusteknisiä ratkaisuja, jotka mahdollistavat pysäköintilaitosten vaiheittaisen toteuttamisen alueen muun rakentamisen sekä kulloisenkin kysynnän mukaan.
- Eri pysäköintityyppejä vertailtaessa tulee huomioida miten hyvin ne vastaavat mahdolliseen pysäköintitarpeen muutokseen. Korttelikohtaisten pysäköintihallien paikoituspaikat ovat vaikeasti muutettavissa muuhun käyttöön muun muassa palo-osastoinnin takia. Oikein suunniteltu keskitetty pysäköinti mahdollistaa jouston paremmin sekä rakentamisvaiheessa että vuosikymmenten jälkeen.

Haasteita

Keskitetyn pysäköinnin järjestämisen merkittävin haaste on alueen kiinteistöjen rakentaminen eri aikaan. Osa kiinteistöistä rakentuu usein vuosia ensimmäisten kiinteistöjen jälkeen ja viimeisille kiinteistöille joudutaan mahdollisesti rakentamaan pysäköintipaikat huomattavasti ennen kuin pysäköintipaikko-

jen tarve realisoituu. Tämä sitoo pääomaa ja on riski pysäköintilaitoksen toteuttajalle. Erittäin kalliopysäköintilaitosten mitoittaminen tuleville kiinteistöille on vaikeaa. Lisäksi keskitetyn pysäköintilaitosten toteuttaminen ja hallinnointi on juridis-hallinnollisesti varsin vaativa prosessi, kun otetaan huomioon

Esimerkki: Kuninkaantammi, Kruunuvoorenranta, Jätkäsaari

Keskitettyjä pysäköintimalleja on tutkittu muun muassa Jätkäsaarella, Kruunuvoorenrannassa ja Kuninkaantammessa. Valitut ratkaisut poikkeavat toisistaan. Jätkäsaarella kaupunki on mukana investoimassa keskitettyyn kalliopysäköintiin. Kallioluolan yhteyteen sijoittuu Staran työtkohta, jolla on yhteinen ajo- ja kulkuyhteys pysäköintilaitoksen kanssa. Kruunuvoorenrannassa pysäköinti on hajautettu kannen alaiseen pysäköintiin sekä spiraalimaiseen pysäköintilaitokseen, jonka yläosaan sijoittuu asukastila. Pysäköintilaitos toimii useamman taloyhtiön pysäköintilaitoksena ja sen kustannus on noin puolet halvempi kuin keskitetyn kalliopysäköinnin. Myös hajautetut kannenalaiset pysäköintilaitokset palvelevat useita tontteja. Ne on sijoitettu suurkortteleiden sisäpihoille. Kuninkaantammen keskustassa pysäköinti on maan alla rakennusten kellarikerroksissa ja torikannen alla. Keskitettyjen laitosten ongelmana on nähty toteutettavuus, kun alue rakentuu vähitellen.

kaikki osapuolet (kaupunki, pysäköintilaitosoperaattori, kiinteistöosakeyhtiö, rakennuttaja, asukkaat, yritykset). Lisäksi keskitetty pysäköinti johtaa helposti pitkiin kävelyetäisyyksiin huonosti toteutettuna.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuonna 2014: Kehitetään keskitetyn pysäköinnin alueellinen toimijamalli. Keskeisiä ratkaistavia asioita ovat eri toimijoiden roolit, rahoitusvastuut ja tehtävät. Lisäksi tarvitaan nykyistä joustavimmat pelisäännöt ja toimintaohjeet vaiheittain rakentamiselle.

Käsitellään osana ratikka- ja raidekaupunkikokeiluja (esimerkiksi Kalasatama ja Myllypuro). Kokeilu on esitelty tarkemmin kärkitoimenpiteessä 6.

Vastuutahot

Vetovastuu: TASKE

Osallistajat: KSV, ATT, kiinteistövirasto, muu(t) rakennuttaja(t), pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittaja, asukkaat, yritykset

Helsingin pysäköinnintarkastajat valvovat pysäköintisääntöjen noudattamista. Heidän työnsä edistää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Näkyvä valvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo ennalta. Tarkastajat myös opastavat pysäköinnissä. He neuvovat pysäköintilupien hankkimisessa, maksutavoissa ja muissa pysäköintipulmissa. Jos pysäköinti aiheuttaa vakavaa vaaraa tai haittaa, virheestä ilmoitetaan poliisille. Myös poliisi valvoo pysäköintiä.

Tänä päivänä ajoneuvon saa pakottavista syistä erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle kuormaamista varten. Tämä ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Asiaa tulkitaan hyvin kirjavasti ja ulkomailta onkin syytä hakea toimivampia malleja, joilla tähän saadaan selkeämmät pelisäännöt.

Pysäköintisääntöjen noudattaminen on aina kuljettajan vastuulla. Autoilija vaikuttaa omalla käytöksellään siihen, että liikenne sujuu turvallisesti ja Helsinki on viihtyisä kaupunki. Väärinpysäköinnistä on haittaa kaikille. Huhtikuussa 2012 virhemaksun suuruutta nostettiin 60-80 euroon. Korotusten jälkeen oikaisuvaatimusten määrä on prosentuaalisesti kasvanut huomattavasti. Tämä osoittaa, että nykyisen virhemaksun suuruus kirpaisee jo jonkin verran. Samalla on kuitenkin havaittavissa, ettei virhemaksu toimi kaikille vieläkään riittävänä pelotteena, koska virhemaksutulot kasvavat jatkuvasti.

Kaupunki voi siirtää kadun kunnossapitoa tai puhtaanapitoa haittaavan ajoneuvon lähisiirtotona esimerkiksi kadun toiselle puolelle, jos ajoneuvon omistaja ei ole siirtänyt ajoneuvoaan pois töiden alta. Kadulla tehtävistä töistä ja autojen siirtotarpeesta tiedotetaan katu- ja varteen tuotavilla siirtokehotusmerkeillä. Ajoneuvon lähisiirrosta aiheutuneet kustannukset laskutetaan ajoneuvon omistajalta.

Ajoneuvon lähisiirto maksaa vähintään noin 80 euroa. Jos auto siirretään virka-ajan ulkopuolella, siirtokustannukset ovat tavallista suuremmat. Lähisiirto on maksuton, jos ajoneuvo on ollut pysäköitynä jo ennen siirtokehotusmerkkien pystyttämistä. Uutta tekniikkaa hyödyntäen olisi mahdollista toimittaa ajoneuvon haltijalle siirtokehoitusilmoitus esimerkiksi tekstiviestillä. Ajoneuvo joudutaan joskus siirtämään myös siksi, että se on pysäköity väärin ja se haittaa muuta liikennettä. Myös poliisi voi siirtää liikennettä haittaavan ajoneuvon.

Vuoden 2013 aikana on tarkoitus ottaa käyttöön menettely, jossa HKL voi rakennusviraston kanssa tehdyn toimeksiantosopimuksen perusteella suorittaa raitioliikennettä haittaavien ajoneuvojen pikasiirtoja. Tästä aiheutuvat todelliset kustannukset peritään ajoneuvon omistajalta.

a) Valvonnan lisääminen ja tehostaminen

Pysäköinnin valvonnan tarve on lisääntynyt viime vuosina. Esimerkiksi maksullisuusajkojen pidentäminen edellyttää pysäköinnin valvonnan tehostamista iltaisin. Valvonnan tärkeys ja merkitys on huomattu, kun väärinpysäköidyt autot haittaavat liikumista ja joukkoliikenteen sujuvuutta tai vievät paikan sitä tarvitsevalta. Siten valvontaa toivotaan suoritettavan entistä enemmän ja tehokkaammin. Myös tämän työn aikana pidetyissä sidosryhmätapaamisissa pysäköinnin valvonnan merkitystä korostettiin. Pysäköinnin valvonnalla on erittäin tärkeä asema, jota esitetyt kärkitoimenpiteet toteutuvat suunnitellulla tavalla. Jos valvonta ei toimi, muidenkaan toimenpiteiden tavoitteita ei saavuteta täysimääräisesti.

Teknologialla voidaan tehostaa valvontaa ja parantaa asiakaspalvelua. Pysäköinnin tarkastajille on tulossa kannettavat PDA-valvontalaitteet. Laite tulostaa tarvittaessa

muun muassa virhemaksun. Lisäksi tiedot siirtyvät automaattisesti taustajärjestelmiin. Tämän odotetaan tuovan merkittäviä parannuksia asiakaspalveluun, kun virhemaksun tiedot ovat reaaliajassa käytettävissä rakennusviraston asiakaspalvelussa ja kuntalaisportaalissa, joissa on mahdollista katsoa virhemaksun tarkempia tietoja (esimerkiksi tarkastajan ottamia kuvia). Jatkossa valvontaa tukevia laitteita ja teknologiaa tulee edelleen kehittää esimerkiksi siten, että kriittiset pysäköintipaikat (invapaikat, yhteiskäyttöpäikat tms.) varustetaan ilmaisimilla, jotka ilmoittavat väärinpysäköidystä ajoneuvosta suoraan tarkastajan PDA-laitteelle. Tällaista ilmaisinteknologiaa on käytössä esimerkiksi Pariisissa.

Toisenlainen yksinkertainen ja tehokas teknologinen valvontakeino on lisätä sähköisesti ohjattuja pollareita kävelykaduille.

Pysäköinnintarkastajien virkojen määrää on kasvatettu yhdeksällä henkilöllä joulukuussa 2012. Korotuksen jälkeen tarkastajia on 71. Uudet tarkastajat palkataan ja koulutetaan vuoden 2013 aikana.

Esimerkiksi kymmenen pysäköinnintarkastajan palkkaamisesta tulee palkkamenoja sosiaalikuluneen 300 000–350 000 vuodessa. Tarkastajien tuomat valvontatulot ovat nykyisin kuitenkin moninkertaiset menoihin verrattuna. Siten valvojen määrän lisäämistä voidaan pitää myös taloudellisesti järkevänä toimenpiteenä. Seuraavan kerran mahdollinen lisätarve tulee arvioida vuoden 2014 aikana.

b) Virhemaksu vähintään sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu ja maksun määräytyminen haitan mukaan

Joukkoliikenteen tarkastusmaksu on 80 euroa. Pysäköinnin virhemaksu on käytännössä 60 euroa pois lukien ydinkeskusta, jossa se on 80 euroa. Pysäköinnin virhemaksu ja joukkoliikenteen tarkastusmaksu voisivat olla samansuuruisia, eli vähintään 80 euroa koko kaupungissa. Tällöin kulkumuotoja käsiteltäisiin samalla tavalla, vaikka kyse onkin erityyppisistä rikkeistä. Yhteiskunnalle vääripysäköinnistä aiheutuva haitta on usein huomattavasti suurempi kuin joukkoliikenteessä liputta matkustamisesta aiheutuva tulon menetys.

Lisäksi toimenpiteenä esitetään pysäköinnin virhemaksun suuruuden määrittämistä aiheutetun haitan perusteella. Useassa ulkomaisessa kaupungissa on käytössä korotettu virhemaksu, jos pysäköi invapaikalle ilman asianomaista lupaa. Virhemaksun suuruus tulee olla erikseen määritetty ainakin seuraavissa tapauksissa:

- pysäköinti luvatta invapaikalla, yhteiskäyttöautopaikalla, jalkakäytävällä
- pysäköinti liian lähellä suojatietä
- pysäköinti tavaraliikenteen jakeluruutuun
- pysäköinti estää joukkoliikenteen kulun
- pysäköinti jalkakäytävällä, pyörätiellä tai -kaistalla.

Ehdotus virhemaksujen suuruudeksi on seuraava: pysäköinti joukkoliikennettä haitaten 500 euroa, pysäköinti luvatta invapaikalla 500 euroa, pysäköinti yhteiskäyttöautoille varatulla paikalla 250 euroa, pysäköinti liian lähelle suojatietä 250 euroa, pysäköinti jalkakäytävälle 250 euroa, pysäköinti pyörätielle tai -kaistalle 250 euroa ja pysäköinti jakeluruutuun 250 euroa. Pysäköintivirhemaksuun liittyvät muutokset edellyttävät lakimuutosta. Pysäköintivirhemaksujen kasvaessa tulee maksuajoissa ja -menetelmissä olla joustoa. Lisäksi pysäköintiin liittyvät ohjeet ja sanktiot on oltava helposti autoilijoiden löydettävissä.

c) Rengaslukko käyttöön ja toiminnan kehittäminen

Helsinki ottaa rengaslukot käyttöön syksyn 2013 aikana. Rengaslukko sopii hyvin toistuvasti väärin pysäköivien ja virhemaksunsa laiminlyövien rankaisemiseen. Rengaslukon käyttö perustuu pysäköinninvalvonnan annettuun lakiin. Rengaslukko on monissa tapauksissa vaihtoehtoinen menettely ajoneuvon siirrolle. Kuitenkin silloin kun auto on pysäköity liikenneturvallisuutta vaarantavaan tai liikenteen sujuvuutta haittaavaan paikkaan, vain auton siirto on mahdollinen. Jokainen kunta voi päättää itse rengaslukkojen käyttöönotosta ja määrittää irroituskustannuksen suuruuden.

Helsingissä rengaslukkoa voidaan käyttää silloin, kun ajoneuvo on pysäköity säännöksen vastaisesti sekä viiden eri pysäköinnistä määrättyjen maksamattomien pysäköintivirhemaksujen perusteella (piittaamattomuusperusteella). Rengaslukon kiinnittämisen ja irrottamisen taksat vastaavat vahvistettuja ajoneuvotyyppiikohtaisia varastosiertokustannusten taksoja. Henkilö- ja paketti-autojen varastosiertokustannukset ovat 139 euroa. Lisäksi lisätään jokaiselta alkavalta viikolta 26 euron maksu ajoneuvon tarvitsemasta paikasta kaupungin varastolla ja 26 euron maksu rengaslukosta.

Pysäköinnin virhemaksun ja rengaslukon määräytymisperiaatteet haitan suuruuden mukaan kannattaa miettiä samassa yhteydessä. Tällöin on jo käytössä kokemuksia rengaslukosta. Tässä yhteydessä on myös syytä arvioida, onko esimerkiksi piittaamattomuusperiaatetta tiukennettava ja onko mahdollista muuttaa lainsäädäntöä niin, että siirrettävän ajoneuvon omistajalta voitaisi periä siirtokustannusten lisäksi korvaus siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista eli kunnossapidon viivästymisestä.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuosi 2014:

- Laaditaan esitys, miten pysäköintivirhemaksun suuruus ja rengaslukon käyttöperiaate voidaan määrittellä aiheutetun haitan perusteella.
- Tehdään ehdotus valtiolle tarvittavasta lakimuutoksesta koskien virhemaksun määritymisperiaatetta
- Arvioidaan mahdollinen lisätarkastajien tarve

Vastuutahot

Vetovastuu: HKR
Osallistajat: KSV

KÄRKITOIMENPIDE 9

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin osalta edetään tehtyjen suunnitelmien mukaan.

a) Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (HSL 2012)

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman (HSL 2012) mukaan liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti nykyisillä ruuhkasuunnilla sekä niillä suunnilla ja vyöhykkeillä, joilla asumisen ja liikennettä aiheuttavan maankäytön kasvu on voimakasta ja joilla on ennustettu ruuhkautumisen kasvua. Autojen liityntäpysäköinnin kasvun painopiste on jatkossa Kehä III ulkopuolella. Pyöräpysäköinnin osalta painopiste on keskusta-alueilla ja joukkoliikenteen runkoliikenteen varrella. Liityntäpysäköinnin lisäystavoite vuoteen 2020 mennessä on strategiassa sidottu HLJ 2011:n tavoiteverkkoon vuodelle 2020. Henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkamäärä tulee kaksinkertaistumaan nykyisestä (yhteensä noin 20 000 liityntäpysäköintipaikkaa vuonna 2020), jos HLJ:n vuoden 2020 tavoiteverkon toimenpiteet toteutuvat. Polkupyöräpaikkojen kokonaismäärä olisi puolestaan noin 30 000 (lisäys noin 19 700 paikkaa). Liityntäpysäköintiä kehitetään osana seudullista pysäköintipoliittikkaa ja hyödynnetään olemassa olevaa esimerkiksi kaupan pysäköintikapasiteettia ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttömahdollisuuksia. Seudulle autolla saapuvat pyritään ohjaamaan joukkoliikenteeseen paikoissa, jotka sijoittuvat suotuisasti pääteihin jo ennen ruuhkautuneille alueille saapumista.

Osana strategiaa on määritetty kehittämisspolku vuoteen 2020 mennessä seuraavasti:

- a. Uusien rata- ja runko-yhteyksien liityntäpysäköintialueet suunnitellaan aina hankkeen liikennesuunnittelun osana.
- b. Liityntäpysäköintipaikkoja lisätään alueilla, joiden käyttöasteet ovat korkeat ja joukkoliikenteessä on kapasiteettia.
- c. Erikokoisia liityntäpysäköintialueita lisätään joukkoliikenteen hyvillä palvelualueilla ja lähellä pääväyliä siten, että pääväyläverkon ruuhkautumiseen voidaan vaikuttaa mahdollisimman tehokkaasti.
- d. Uusia bussiliikenteeseen tukeutuvia liityntäpysäköintialueita toteutetaan ensisijaisesti vyöhykkeillä, joille on tarjottavissa riittävä bussiliikenteen palvelutaso ja joille ei ole toteutettavissa raideliikennetarjontaan perustuvia vaihtoehtoja.
- e. Liityntäpysäköintialueita liitetään osaksi bussiliikenteen pysäkkijärjestelmää.
- f. Joukkoliikenteen kapasiteetin ja palvelutason parantumisen ja nopeutumisen yhteydessä lisätään liityntäpysäköintipaikkoja.
- g. Vuoropuhelua liikkumisen ohjauksen, pyöräilyn, yhteiskäyttöautojen, kimppakyytien käytön sekä muiden liikkumisen innovaatioiden kanssa hyödynnetään.
- h. Liityntäpyöräpysäköintiä lisätään asemilla, keskustoissa, joukkoliikenteen runko-yhteyksillä ja solmukohtissa, aina liityntäpysäköintialueita kehitettäessä sekä osana pysäkkijärjestelmää.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen linjaukset on konkretisoitu toimenpideohjelmaksi, joka muodostuu kuudesta toimenpidekokonaisuudesta:

1. Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen, yleinen edistäminen ja alueiden toteutus
2. Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen
3. Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen
4. Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmä
5. Liityntäpysäköintialueiden palvelutason kehittäminen
6. Liityntäpysäköinnin markkinointi ja tiedottaminen

Selvityksessä pohdittiin niin ikään liityntäpysäköintipaikkojen toteutuksen rahoittamiseen liittyviä kysymyksiä ja tehtiin ehdotus keväällä 2013 käynnistyvien neuvottelujen pohjaksi. Liityntäpysäköinti on tärkeä osa seudullista joukkoliikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin investointikustannus järjestetään siten, että kukin kunta vastaa alueensa liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista yhdessä valtion (Liikennevirasto, ELY-keskus) ja mahdollisten muiden yhteistyökumppaneiden (kaupan ja kiinteistöalan toimijat) kanssa. Koska liityntäpysäköinnistä hyötyvät myös muut kunnat kuin liityntäpysäköintipaikkojen sijaintikunta, voidaan selvittää keinoja, joilla sijaintikunnan rahoitukseen voisivat osallistua myös muut kunnat (matkan lähtöpaikka- ja määräpaikkakunnat). Liityntäpysäköintipaikkojen käyttö- ja ylläpitokustannusten kohdentumisesta sovitaan kevään 2013 neuvotteluissa.

b) Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämiselvitys (HKL 2009)

Kehittämiselvityksessä esitettiin seuraavia toimia Helsingin alueelle liityntäpysäköinnin kehittämiseksi:

- a. Herttoniemeen ja Oulunkylään harkitaan lähiliityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä.
- b. Metron tuleville asemille idässä Östersundomin alueella toteutetaan riittävästi liityntäpysäköintikapasiteettia.
- c. Kalasataman keskukseen on suunniteltu 300 liityntäpysäköintipaikkaa.
- d. Kaikilla asemilla tulee olla minimissään 40 liityntäpysäköintipaikkaa.
- e. Keski- ja Luoteis-Helsingissä (Malminkartano, Pitäjänmäki, Huopalahti, Kumpula, Meilahti) seudullista liityntäpysäköintiä ohjataan lähtöpaikkojen tuntuamaan pysäköintimaksujen avulla.
- f. Merkittävät liityntäpysäköintialueet puomitetaan. Avaus tapahtuu voimassa olevalla joukkoliikennelipulla.
- g. Liityntäpysäköintialueilla, jotka keräävät kysynnän kaukaa, hinnoitellaan pysäköinti matkakorttijärjestelmän kotikuntatietoihin perustuen siten, että pysäköinti on liityntäpysäköintialueen sijaintikunnassa asuvalle edullisempaa kuin muista kunnista tuleville. Näin liityntäpysäköintiä ohjataan lähemmäksi matkan lähtöpistettä.
- h. Liityntäpysäköinnin informaatiota ja vaa- jaakäyttöisten alueiden markkinointia kehitetään.
- i. Selvitetään kaikki rautatie- ja metroasemat ja niiden pysäköintitarve ja toteuttamismahdollisuudet.

Raidekaupungissa henkilöautojen liityntäpysäköinnin osalta pyritään löytämään kaupan kanssa aidosti vuorottaiskäyttöisiä ratkaisuja. Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrää ja laatua (turvallisuus, sujuvuus, helppokäyttöisyys) lisätään kaikkialla raidekaupungissa. Bussipysäkeille toteutetaan pyöräpysäköintipaikkoja. Pyöräpysäköintipaikat tulee toteuttaa laadukkaina esimerkiksi saman jatketun pysäkkikatoksen alle. Pyöräpaikkojen tulee sijaita pysäkillä, jotta pyörä mielletään selkeänä osana joukkoliikennematkaa.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku	Edetään suunnitelmissa esitettyjen aikataulujen mukaisesti. Lisäksi Helsingillä tulisi olla yksi taho, joka selkeästi vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. Tämä taho tulee ratkaista kaupungin omissa jatkoneuvotteluissa.
Vastuutahot	Vetovastuu: HSL, KSV Osallistajat: Kiinteistövirasto, HKR, HKL, TASKE, pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittajat

Autojen talvipysäköintiratkaisut

Käyttäjälähtöisten talvikunnossapidon palvelujen avulla parannetaan käyttäjien pysäköintiin liittyviä kokemuksia. Palveluja tulee kehittää yhdessä alueen asukkaiden kanssa ja varmistaa siten hyvän käyttäjäkokemuksen

syntyminen myös talviajan pysäköinnistä. Myös kansalaisten raati toi esille julkilausumassaan tiedottamisen lisäämistarpeen siirtokehoitusjärjestelmää kehitettäessä.

a) Autojen talvisäilytysratkaisut

Autojen pidempiaikaista säilytystä (esimerkiksi talvisäilytystä) varten tarvitaan tilaa. Talvisäilytyspaikkojen tulee olla vartioituja. Autojen pitkäaikaiseen säilytykseen tarkoitettujen pysäköintilaitokset ja -alueet voivat sijaita kauempana asunnosta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Esimerkiksi satamien, teollisuusalueiden jne. käytön tehostamista tulisi selvittää autojen talvisäilytyskohteina. Samalla tulee selvittää mahdollisuudet alueellisiin ratkaisuihin, jolloin eri alueille on omat säilytysalueensa (esimerkiksi

kantakaupunki, Itä-Helsinki, Pohjois-Helsinki, Länsi-Helsinki). Talvella 2012–2013 kaupunki on järjestänyt autojen talvisäilytystä varten vartioitun alueen Kalasatamaan. Tarjoitus on saada vain kesällä käytössä olevat autot pois talvikunnossapidon tieltä katujen varsilta. Auton säilytys Kalasatamassa onnistuu säilytyksen ajan voimassa olevalla asukaspysäköintitunnuksella. Myös Tattarisuolla on autojen talvisäilytyspaikka, jossa auton säilytys maksaa 35 euroa/kuukausi.

Lyhytaikaisempaa talvipysäköintiä varten on suunnitteilla palvelu, jossa asukaspysäköintitunnuksella saa viedä auton tähän tarkoitukseen osoitettuun pysäköintilaitokseen klo 19 - 09 väliseksi ajaksi huoltoina. Tavoitteena on, että kaupunki informoi asukaspysäköintitunnuksen omistajia 24 h, 12 h sekä 2 h ennen huoltotyön aloittamista mobiililaitteeseen sekä mahdollisilla LED -näyttöillä kadunvarressa.

b) Vuoropysäköintimallin laajentaminen ja kehittäminen

Vuoropysäköinnissä pysäköinti oli sallittua vuorotellen kadun molemmilla puolilla. Vuoropysäköintiä kokeiltiin Munkkivuorella kevättalvella 2012 ja kokemukset olivat positiivisia. Vuorottaispysäköinnillä saatiin ajo-kaista, pysäköintipaikat ja jalkakäytävä pidettyä käytettävyydeltään korkealaatuisina

runsaasta lumentulosta huolimatta. Vuoropysäköinnillä onnistuttiin myös poistamaan pitkäaikaisessa säilytyksessä olleet ajoneuvot katujen varsilta ja siten helpottamaan talvikunnossapitoa. Vuorottaispysäköintiä laajennettiin hyvien kokemusten vuoksi talvella 2012-2013 Herttoniemeeseen, Käpylään ja Pa-

tolaan. Mallia tulee edelleen laajentaa mahdollisuuksien mukaan sopiville uusille alueille, jolloin saadaan lisätilaa kadulle ja lumi ja jää voidaan poistaa turvallisesti ja tehokkaasti. Vuoropysäköinti tulee toteuttaa päivä-, viikko-, tai kuukausiperiaatteella aina kullekin alueelle parhaiten soveltuvaksi.

c) Uuden teknologian hyödyntäminen

Talvikunnossapidon toimenpiteiden ennakoitavuutta parannetaan internet- ja mobiilisovelluksilla. Rakennusvirasto on jo ottanut käyttöön internet- ja mobiilipalvelun, jossa talvikunnossapidon tietoa jaetaan. Palvelua tulee aktiivisesti jatkokehittää palveluntuottajien kanssa. Tavoitteena on entistä nopeampi, kustannustehokkaampi ja käyttä-

jälähtöisempi talvikunnossapito. Esimerkiksi muutamaa tuntia ennen kunnossapitotyön aloittamista olisi mahdollista käydä tunnistamassa työtä haittaavat ajoneuvot ja lähettää automaattisesti siirtopyynnön auton omistajille tekstiviestinä tai sähköpostilla. Talvikunnossapidon toimenpiteiden ennakoitavuutta voidaan parantaa myös muuttuvilla

kadunvarsiopasteilla tai liikennemerkeillä. Mobiilisovellusten kanssa samanaikaisesti käytettävien muuttuvien liikennemerkkien avulla varmistetaan ajantasainen tieto mahdollisimman kattavasti.

d) Yhteiskäyttöautojen talvikunnossapito

Talviaikaan kiinteistöt käyttävät usein yhteiskäyttöautoille osoitettuja pysäköintipaikkoja lumensäilytystilana, vaikka kiinteistöjen tulee hoitaa lumensäilytys omalla tontillaan. Tämä heikentää merkittävästi yhteis-

käyttöautojen palvelun laatua, kun paikkojen käytettävyydestä ei ole varmuutta. Tämä on myös liikennepolitiikan näkökulmasta selvästi haitallisempaa kuin ns. tavallisen paikan käyttö lumensäilytykseen.



Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuosina 2013-2014:

1. Laaditaan ehdotus talvisäilytyspaikkojen toteutusperiaatteesta nykyistä laajemmassa mittakaavassa. Samalla selvitetään, löytyykö jo olemassa olevia käyttökelpoisia tyhjiä tiloja (teollisuusalueet, satamat jne.). Palvelua voidaan kokeilla esimerkiksi jollakin vuoropysäköintialueella ja/tai laajemman ratikka- tai raidekaupunkikokeilun yhteydessä, jos palvelu halutaan kohdistaa tietylle alueelle. Palvelu on oltava laajennettavissa koko kaupunkia koskevaksi.
2. Vakinaistetaan vuoropysäköinti hyväksi todetuilla alueilla ja otetaan uusia alueita käyttöön mahdollisuuksien mukaan. Samalla selvitetään päivä-, viikko- tai kuukausiperiaatteella toimivaa vuorottaispysäköintiä.
3. Kerätään kokemukset talven 2012–2013 aikana käytössä olleesta palvelusta, jossa rakennusviraston verkkosivuilla ja maksuttomilla tekstiviesteillä annetaan tietoa niiden katujen aurasäilytyskylteistä, joilta autot tulee siirtää pois ennen aurasäilytystä. Kokemusten perusteella laaditaan suunnitelma palvelun edelleen kehittämiseksi. Samalla selvitetään mahdollisuudet muuttuvien liikennemerkkien käytölle.
4. HKR valvoo erityisprioriteetilla lumen varastointia yhteiskäyttöautoille osoitetuilla paikoilla. Luvattomasta lumen säilytyksestä lähetetään kiinteistölle kehote lumenpoistosta ja peritään maksu.

Vastuutahot

Vetovastuu: HKR (1, 3 ja 4), KSV (2)
 Osallistujat: KSV, HKR, pysäköintitoiminnan liikkeenharjoittaja (kohta 1), yhteiskäyttöautoyrittäjät (kohta 4)

Mobiilipalvelut on nopeasti laajeneva ja kehittyvä alue, jonka avulla voidaan tuottaa erityisesti liikenteessä oleville autoilijoille palveluita. Palvelujen kehittäminen edellyttää kaupungin puolelta tavoitteellisuutta ja riittävästä taloudellista panostusta.

Mobiili- ja internetpalvelut tehostavat pysäköintipaikkojen käyttöä ja lisäävät niiden käytettävyyttä. Palveluiden avulla voidaan esimerkiksi antaa tietoja vapaista paikoista ja pysäköinnin hinnoista, opastaa vapaaseen pysäköintipaikkaan, tehdä pysäköintipaikan ennakkovaraus sekä maksaa pysäköintiä.

Pysäköinnin maksaminen matkapuhelimella on ollut mahdollista jo useamman vuoden ajan Helsingissä. Mobiilimaksaminen on yleisesti lisääntynyt ja laajentunut erilaisiin toimintoihin ja eri toimialoille. Myös pysäköinnin maksaminen on kasvattanut suosioitaan ja nykyisin verottomat tulot matkapuhelinmaksamisesta ovat noin 2 miljoonaa euroa vuodessa.

Helsingin kaupunki on tehnyt kahden palveluntuottajan kanssa sopimuksen pysäköinnin maksamisesta matkapuhelimella vuosille 2013–2014. Sopimusta on mahdollista jatkaa kahdella optiovuodella. Sopimuksessa kaupunki maksaa yrityksille pysäköintimaksujen keräämisestä provisiota. Mitään muita kustannuksia ei palveluista aiheudu kaupungille. Täten palveluntuottaja vastaa itse esimerkiksi mahdollisten pysäköintimaksuvyöhykkeiden tai muiden muutosten aiheuttamista kustannuksista. Provisio on alle 3 % pysäköintimaksusta. Palvelut pitävät sisälleen muun muassa seuraavia ominaisuuksia:

- Palvelut ovat käytettävissä ainakin viiden asiakasmääriltään suurimman teleoperaattorin asiakkaille (Sonera, Elisa, Sausalta, DNA, TeleFinland).

- Pysäköintimaksut ovat kaupungin päättämien taksojen mukaiset. Palveluntuottajan on kuitenkin mahdollista tarjota asiakkailleen haluamiaan erikseen hinnoiteltuja lisäpalveluita.
- Palvelun tulee toimia aina kun pysäköinnin maksullisuusajat ovat voimassa.
- Pysäköinnintarkastajien on kyettävä ilman tilaajalle aiheuttavia lisäkustannuksia tarkistamaan PDA-laitteella onko autoilija maksanut pysäköinnistä.
- Autoilijoille on tarjottava mahdollisuus vähäpäästöisen ajoneuvojen alennukseen.
- Palveluntuottajalla on oltava laadukas asiakaspalvelu ja -tuki.

Kuva 15. Helsingissä on käytössä kaksi järjestelmää, joilla pysäköinnin voi maksaa matkapuhelimella (EasyPark, NextPark). Toistaiseksi kumpikin vaativat rekisteröitymistä. Rekisteröitymisen jälkeen käyttö on helppoa ja maksamisen voi aloittaa napin painalluksella. Pysäköinnin voi lopettaa tai pysäköintiä voi jatkaa tarpeen mukaan. Kuva: <http://easypark.fi>



a) Pysäköintilaitosten statusinformaation tuottaminen keskitetysti autoilijoille (tiedon avaaminen ja antaminen sovellusten tekijöiden käyttöön)

Autoilijoille tulee tarjota palvelu, jonka avulla autoilija saa reaaliaikaisesti tiedon vapaista pysäköintipaikoista mobiililaitteelleen. Pysäköintilaitosoperaattorit toimittavat pysäköintitiedot kaupungille. Pysäköintioperaattoreiden kanssa tulee sopia, missä muodossa ja millä periaatteilla vapaiden pysäköintipaikkojen tieto voidaan esittää. Kaupunki puolestaan luovuttaa tiedot sovelluskehittäjien käyttöön, jotka voivat rakentaa omat palvelut luovutetun tiedon päälle. Palveluihin voidaan lisätä esimerkiksi hintatietoja tai historiadaan perustuva ennuste pysäköintilaitosten täyttöasteen kehittymisestä. Palveluiden tarkoituksena on pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen ja ohjata pysäköintiä kadunvarsilta laitoksiin.

Jos pysäköintitiedon kokoamista laajennetaan katuverkkoon esimerkiksi kameroiden avulla, tulee harkita yhteistyömahdollisuudet poliisin automaattisen liikenteenvalvontatekniikan kanssa. Valvontalaitteiston avulla pystyttäisiin tuolloin valvomaan pysäköintiä lisäksi myös ajonopeuksia ja autojen liikennekelppoisuuteen liittyviä seikkoja.

Rakennusvirasto ja Palmia ovat tehneet aiesopimuksen järjestelmästä, jolla pysäköintimaksu voidaan maksaa matkapuhelimella myös kertaluonteisesti eli satunnaisen pysäköijän tarpeisiin. Tämä järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2014 aikana. Pysäköintimaksun maksamista tuleekin kehittää siihen suuntaan, että lippuautomaatteista voidaan jossain vaiheessa luopua kokonaan. Tukholmassa pysäköintimaksun maksamista on kehitetty samaan suuntaan ja siellä on kokemuksia, että jos vanhalta maksualueelta on vähennetty automaatteja ja informoitu vain mobiilimaksamisesta, negatiivisen palautteen määrä on ollut suuri. Sen sijaan kun uusien alueiden järjestelyt on heti alkuun toteutettu pelkästään mobiilimaksutavalla, ei negatiivista palautetta ole tullut läheskään yhtä paljon. Tukholman kokemusten perusteella esimerkiksi Kalasatama ja Jätkäsaari ovat potentiaalisia alueita toteuttaa maksaminen matkapuhelimella, jolloin lippuautomaatteja ei tarvitse toteuttaa alueelle lainkaan tai korkeintaan muutamaa valittuun pisteeseen.

b) Siirtyminen mobiilipalveluilla maksamiseen

Helsinkiin on mahdollista toteuttaa pidemmällä aikatahtimella malli, jossa kaikki maksaminen tapahtuu matkapuhelimella. Tästä syystä myös vanhoille alueille ehdotetaan toimenpiteenä kokeilua, jossa valittu alueella siirrytään matkapuhelimella maksamiseen ja lippuautomaateista luovutaan vaiheittain. Hinnoittelulla voidaan ohjata käyttämään haluttua maksutapaa jo ennen, kuin lippuautomaateista ryhdytään luopumaan. Kokeilussa pysäköijä tulee kannustaa maksamaan matkapuhelimella siten, että matkapuhelimella pysäköintimaksu on edullisempi. Tähän mobiilipalveluun voidaan yhdistää myös progressiivinen hinnoittelu, koska sen toteuttaminen matkapuhelimilla on helpompaa kuin lippuautomaateilla. Progressiivista hinnoittelua on käsitelty tarkemmin kärkitoimenpiteessä 12.

Mobiilipalveluilta vaadittavia ominaisuuksia:

- Sovellus on helposti ladattavissa ja sovelluksen käyttö on hyvin helppoa. Helpokäyttöisyys kaikilla laite- ja ohjelmistoalustoilla on avainasemassa.
- Sovellus paikantaa GPS:llä pysäköijän sijainnin ja pysäköinti voidaan aloittaa ja lopettaa yhdellä napin painalluksella.
- Sovellus ei vaadi erillisiä tarroja tms. tuulilasiin, vaan pysäköinnin tarkastaja pystyy tarkistamaan pysäköintimaksun PDA-laitteella keskusjärjestelmästä.
- Tulevaisuudessa pysäköinti- ja joukko-liikennemaksamisen yhdistämistä tulee selvittää, jolloin kumpikin maksu voidaan tehdä samalla laitteella.

Edut käyttäjille:

- Maksaminen ei edellytä kolikoita.
- Maksu menee tarkasti käytetyn ajan mukaan.
- Pysäköintiäikää ei tarvitse ostaa "varuile".
- Ajan ylityksestä ei tule parkkisakkoja, koska aika ei voi ylittyä.
- Laskutus hoituu puhelinlaskun yhteydessä. Tällöin myös yritykset hyötyvät, koska työntekijöiden pysäköinnit eritellään yhdessä laskussa.

Edut kaupungille:

- Ei ole tarvetta kerätä kolikkoja eikä huoltaa pysäköintiautomaatteja. Pysäköintituloista arviolta noin 20 % kuluu lippuautomaattien huoltoon. Jos kaikki pysäköinnit pystytään tulevaisuudessa maksamaan mobiilisti, niin vuotuiset säästöt ovat noin puoli miljoonaa euroa.
- Raportointi on reaaliaikaista.
- Palvelu voi olla yksi Helsingin älyliikenteen kärkihankkeista.

c) Pysäköinnin reittiopas henkilöauto- ja jakeluliikenteelle

Yksi mahdollinen jatkosovellus on pysäköintilaitosten statusinformaation (kohta a) päälle rakennettava pysäköinnin reittiopas. Tässä yhdistetään tie- ja katuverkon liikennetieto vapaiden pysäköintipaikkojen tietoon. Myös joukkoliikennetiedot voidaan yhdistää palveluun, jos siinä tarjotaan yhtenä vaihtoehtona liityntäpysäköintiä. Tämä edellyttää, että liityntäpysäköinnin vapaiden paikkojen määrä on saatavilla. Autoilija voi valita

sovelluksesta oman lähtöpaikan ja määrän, minkä jälkeen sovellus etsii autoilijalle nopeimman reitin määränpäähen hyödyntäen sopivinta vapaata pysäköintipaikkaa. Sovellusta voi kehittää pidemmälle siten, että autoilija voi valita tarvitsemansa pysäköinnin keston (esimerkiksi 2h/8h/2vrk), minkä jälkeen sovellus etsii parhaimman reittivaihtoehdon kustannustietoineen. Palveluun voidaan yhdistää myös paikan varaamismah-

dollisuus. Palvelun tarkoituksena on pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen, ohjata pysäköintiä kadunvarsilta laitoksiin ja vähentää turhaa ajoa katuverkolla. Vastaavasti tarvitaan myös tieto jakeluautojen käytävissä olevista lyhyen pysäköinnin vapaita paikoista. Näiden yhteydessä tulee harvita myös varausmahdollisuuden liittämistä palveluun.

d) Pysäköintipörssi

Kaikkia yhteiskäytön mahdollisuuksia ei ole vielä hyödynnetty pysäköintipaikkojen käytön tehostamiseksi. Taloyhtiöiden ja muillekin alueiden vapaille pysäköintipaikoille kaupungin tulee avata internetissä pysäköinnin markkinapaikkapalvelu, jossa tyhjen paikkojen vuokraajat ja autopaikkojen tarvitsijat

kohtaavat. Pysäköintipaikkapörssissä tehotomassa käytössä olevan pysäköintipaikan voi antaa eteenpäin vuokralle ja josta asukkaat ja yritykset voivat etsiä vapaita pysäköintipaikkoja. Palvelu tehostaisi pysäköintipaikkojen käyttöä. Kaupungin aktiivinen rooli markkinapaikan pitäjänä on perustel-

tua, koska se palvelee kaupungin asukkaita, ja kaupunki saa myös suoraan tietoa tällaisen markkinoiden toiminnasta. Palvelun tavoitteena on pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen.

Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuosien 2013-2014 aikana:

- Pysäköintioperaattoreiden kanssa aloitetaan neuvottelut tiedon toimittamisesta kaupungin käyttöön. Samalla sovitaan tiedon toimittamiseen liittyvät ehdot. Tavoitteena on, että tieto on jaettavissa palvelujen kehittäjille vuoden 2014 loppuun mennessä.
- Kartoitetaan alue(et), jossa olisi mahdollista toteuttaa pysäköintipörssi internetpalveluna. Samalla laaditaan palvelun toiminnalliset ja tekniset määrittäykset. Samalla selvitetään myös mahdolliset juridiset asiat eli esimerkiksi, onko asukkaiden kaikissa tapauksissa mahdollista/luvallista luovuttaa asunto-osakeyhtiön tiloissa oleva pysäköintipaikka ulkopuoliselle. Tavoitteena on, että palvelu voidaan ottaa käyttöön vuoden 2014 aikana. Palvelu on oltava laajennettavissa koko kaupunkia koskevaksi.
- Kartoitetaan alue(et), jossa olisi mahdollista toteuttaa pysäköinnin maksaminen matkapuhelimella ja samalla mahdollisesti toteuttaa progressiivinen hinnoittelu. Samalla laaditaan palvelun toiminnalliset ja tekniset määrittäykset. Tavoitteena on, että palvelu voidaan ottaa käyttöön vuoden 2014 aikana. Palvelu on oltava laajennettavissa koko kaupunkia koskevaksi.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV

Osallistujat: HKR, pysäköintioperaattorit, alueiden toimijat (yritykset, asukkaat, kiinteistöt, julkiset palvelut)

Progressiivinen hinnoittelu

Progressiivisen hinnoittelun tarkoitus on tukea asiointia varten tapahtuvaa lyhytaikaista pysäköintiä ja siten parantaa esimerkiksi kivijalkayritysten toimintaedellytyksiä ja vähentää autojen pitkäaikaista säilytystä katujen varsilla. Progressiivisessa hinnoittelumallissa asiointipysäköinti on esimerkiksi 20 ensimmäisen minuutin ajalta hyvin edullista. Tämän jälkeen hinta nousee progressiivisesti ja hinnoitteluun voi vaikuttaa myös pysäköintipaikkojen täyttöaste, viikonpäivä ja ajankohta. Käyttöönottoon tulee kytkeä tehokas viestintä. Lisäksi on varmistettava, että progressiivinen hinnoittelu ei johda

siihen, että autoja siirrellään jatkuvasti. Jos asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelussa olisi käytössä oma progressiivinen hintataulukko, nykyisen kaltaisesta asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmästä voisi olla mahdollista luopua erittäin pitkällä tähtäimellä.

Pysäköinti voidaan hinnoitella Helsingissä keston mukaan progressiivisesti siten, että tulot ovat joko samansuuruiset tai hieman suuremmat kuin nykytilanteessa. Hinnoittelun on myös oltava sellainen, että se kannustaa joukkoliikenteen käyttöön. Lisäksi niin kauan kuin progressiivisuus on kiin-

teä, myös lippuautomaatit ja nykyisin käytössä olevat Comet-laitteet soveltuvat maksuvälineiksi.

Siirryttäessä progressiiviseen hinnoitteluun voidaan harkita samalla siirtymistä kokonaan matkapuhelimella maksamiseen. Tätä kannattaa harkita erityisesti uusilla alueilla, koska niissä matkapuhelimella maksaminen on osoittautunut ulkomailta paremmin hyväksyttäväksi kuin vanhoilla alueilla, joissa on totuttu lippuautomaatteihin. Asiaa on käsitelty tarkemmin kärkitoimenpiteen 11 kohdalla (mobiili- ja internetpalvelut).

Kuva 16. Leedsin rautatieasemalla on käytössä progressiivinen hinnoittelu. Kuva: Lauri Kangas



Toimenpiteen etenemispolku ja vastuutahot

Etenemispolku

Vuoden 2014 aikana toimenpide aloitetaan kartoittamalla alue, jossa progressiivinen hinnoittelu olisi mahdollista toteuttaa (mahdollisesti mobiilipalveluna). Samalla laaditaan palvelun toiminnalliset määritykset. Tavoitteena on, että hinnoittelumalli voidaan ottaa koekäyttöön yhdellä alueella vuoden 2015 aikana. Malli on oltava laajennettavissa koko kaupunkia koskevaksi.

Vastuutahot

Vetovastuu: KSV
Osallistujat: HKR

Muita toimenpiteitä

Pysäköinnin teemapäivä

Pysäköintitietämyksen lisäämiseksi järjestetään pysäköinnin teemapäiviä esimerkiksi kerran vuodessa. Päivä järjestetään keskeisessä paikassa, jonne on helppo tulla ja tilaa on riittävästi (esimerkiksi stadionin pysäköintialue). Teemapäivänä jaetaan tietoa Helsingin pysäköinnistä, esimerkiksi pysäköinnistä katujen varsilla ja muilla kaupungin alueilla, pysäköinnistä yksityisissä laitoksis-

sa, pysäköinnistä asunto- ja toimitilahankkeissa, pysäköinnistä kauppojen ja liikekeskusten yhteydessä sekä uusista pysäköintipalveluista. Yleisölle järjestetään opetusta ja kilpailuja esimerkiksi taskupysäköinnissä, ajoneuvon käsittelyssä muissa pysäköintilanteissa ja yleisessä pysäköintitietämyksessä. Tilaisuuden ilme on positiivinen, ohjaava ja opastava. Tilaisuuden järjestämis-

vastuu on Helsingin kaupungilla. Teemapäivänä tietoa jakavat Helsingin pysäköinninvalvonta, muut kaupungin organisaatiot, yksityiset pysäköintioperaattorit, autokoulut, rakennuttajat sekä muut aiheeseen liittyvät toimijat.

Vetovastuu: KSV, HKR

Aikataulu: 2014-

Yritysten liikkumissuunnitelmat

Yritysten liikkumissuunnitelmien avulla voidaan tukea työntekijöiden kestävästi liikkuemisen edellytyksiä sekä toisaalta vähentää yritysten pysäköintipaikkatarvetta. Kaupunki voi aktiivisesti kannustaa yrityksiä liikkumis-

suunnitelman laatimiseen kestävästi työ- ja työasialikkumisen edistämiseksi, mikä puolestaan vähentää työntekijöiden auton käyttöä ja yrityksen pysäköintipaikkatarvetta.

Vetovastuu: KSV, yhteistyössä HSL:n kanssa

Aikataulu: 2014-2015

Pysäköintipaikkamäärän nettoperiaatteen tutkiminen uusien pysäköintilaitosten yhteydessä

Pysäköintipaikkamäärän nettoperiaatteella tarkoitetaan, että tietyn alueen pysäköintipaikkojen kokonaismäärä pidetään sovitulla tasolla. Eli mikäli alueelle rakennetaan lisää maanalaisia pysäköintipaikkoja, vastaava määrä pysäköintipaikkoja poistetaan kadunvarsilta. Ensimmäisessä vähennetään pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja kadunvarsipaikkoja. Uutta kerrosalaa varten lisää pysäköintipaikkoja voi tulla myös nettoperiaatteen alueella.

Esimerkiksi sekä Zürich että Hampuri ovat jäädyttäneet kaupunkikeskustojen pysäköintipaikkamäärän. Kun uusia pysäköintilaitoksia on rakennettu, vastaava määrä kadunvarsipaikkoja on poistettu ja vapautuva katutila muutettu jalkakäytäväksi tai pyöräkaistoiksi. Hampurissa menetelmä otettiin käyttöön vuonna 1976 ja Zürichissä vuonna 1996.

Tässä vaiheessa ehdotetaan selvitettävän ja laadittavan ohjeistus, kuinka pysäköintipaikkamäärän nettoperiaate on tutkittava uusien pysäköintilaitosten yhteydessä. Sen jälkeen voidaan selvittää valitun alueen (esim. kantakaupunki) pysäköintipaikkojen kokonaismäärän jäädyttämistä sovitulle tasolle.

Vetovastuu: KSV

Aikataulu: 2015-2016

Pysäköintitiedon kokoaminen

Kaupungilla ei ole tarkkaa tietoa pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä ja sijainneista. Tämä koskee niin kadunvarsi- ja laitospysäköintiä kuin pysäköintialueitakin, mutta erityisen suuria puutteita on yksityisen tonttipysäköinnin osalta. Tietoa on kerätty aina tarpeen mukaan aluekohtaisia ratkaisuja suunniteltaessa (alueelliset pysäköin-

tiselvitykset), mutta tietoa ei ole koottu yhteen. Pienessä mittakaavassa tieto on helppoa kerättävissä, mutta tiedon ylläpito vaatii resursseja.

Tiedon puute hankaloittaa nykytilanteen arviointia ja tietoa tarvitaan, kun pysäköintipaikkojen käyttöä halutaan tehostaa. Katta-

van pysäköintitiedon avulla olisi mahdollista muodostaa kokonaiskuva pysäköinnin nykytilanteesta sekä arvioida lisätarvetta ja käytön tehostamispotentiaalia.

Vetovastuu: KSV

Aikataulu: 2015-2016

Yhteiskäyttöautojen pysäköintimahdollisuuksien parantaminen

Yhteiskäyttöautoille varattuja kiinteitä paikkoja Helsingissä on nykyisin noin 80 kohteessa, joissa kussakin on 1-3 paikkaa. Kiinteiden paikkojen käytössä on kuitenkin ongelmia, sillä paikat ovat usein muiden luvattomassa käytössä tai talvisin lumivarastoina. Toisaalta autoissa on nykyisin hyvät paikannusjärjestelmät, jolloin yhteiskäyttöautojen kiinteiden paikkojen merkitys vähenee. Paikannus on mahdollista myös asiakkaalle. Sen sijaan sähköautot, joita yhteiskäyttöautoista jatkossa on yhä suurempi osa, tarvitsevat kiinteitä paikkoja lataamiseen. Sitten kiinteistä paikoista ei ole mahdollista luopua kokonaan. Pysäköintioikeus asukas-pysäköinnin tapaan voisi olla hyvä ratkaisu kiinteiden paikkojen täydentäjänä. Tällöin kiinteitä paikkoja ei tarvita juurikaan nykyistä enempää, vaikka yhteiskäyttöautopalvelut laajenisivat liikennepolitiikan tavoitteiden mukaisesti. Helsingissä esimerkiksi City Car Club maksaa kiinteästä paikasta 17 €/kk eli noin 200 €/vuosi. Summa on noin kaksinkertainen asukas-pysäköintitunnukseen verrattuna, mutta asukas-pysäköintitunnus ei takaa paikkaa vaan ainoastaan käyttöoikeuden sikäli, kun paikkoja on vapaana. Toisaalta yrityksille pysäköintitunnus maksaa 370 €/vuodessa.

Yhteiskäyttöautojen näkyvät noutopisteet mahdollisine oheispalveluineen esimerkiksi joukkoliikenneterminaaleissa tuovat yhteiskäyttöautopalvelut ihmisten tietoisuuteen. Siten muutamilla keskeisillä paikoilla sijaitsevat kiinteät ja näkyvät paikat ovat perusteltuja liikkumisen ohjauksen ja yhteiskäyttöautopalveluiden markkinoinnin näkökulmasta. Toisaalta kiinteillä paikoilla voidaan varmistaa pysäköintipaikan saanti alueilla, joilla paikoista on pulaa. Kiinteiden paikkojen on oltava toistaiseksi yhden operaattorin käytössä, koska varausjärjestelmät eivät nykyisin keskustele keskenään. Pidemmällä tähtäimellä näin ei voi olla, vaan toimijat on saatava yhteiseen avoimeen järjestelmään.

Helsingin kaupungin asuintonttien auto-paikkamäärien laskentaohjeessa on todettu yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden osalta seuraavaa: ”Jos kaavassa osoitetaan tontille yhteiskäyttöauton pysäköintipaikka tai -paikkoja, laskentaohjeen antama pysäköintipaikkamäärää voidaan pienentää 3 %”. Yhteiskäyttöautoilun mahdollistama pysäköintipaikkojen vähennyspotentiaalia on arvioitu varovasti. Jatkossa tulee arvioida mahdollisuuksia voimakkaammin kannustaa kiinteistöjä yhteiskäyttöautoilun edistämiseen ja tapauskohtaisesti sovel-

taa suurempaa vähennysoikeutta pysäköintipaikkojen toteutusvelvollisuuksiin. Kaupunki voi kannustaa kiinteistöjä selvittämään autopaikkojen vähentämismahdollisuuksia yhteiskäyttöautopaikkojen avulla. Yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintietuuksien kehittäminen lisää yritysten kilpailukykyä ja vähentää liikennesuoritetta ja tarvetta auton omistamiseen.

Ratikkakaupungissa tehostetaan yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkojen valvontaa. Selvitetään tarvetta yhteiskäyttöautojen noutopisteiden lisäämiseen ja tutkitaan mahdollisuutta kiinteiden paikkojen sijaan hyödyntää pysäköintitunnusta. Raide- ja bussikaupungeissa yhteiskäyttöautojen noutopisteille varataan tilaa esim. palveluiden ja liityntäpysäköinnin yhteyteen tarpeen mukaan. Lisäksi huomioidaan autojen yhteiskäyttömahdollisuudet keskitetyissä pysäköintiratkaisuissa.

Kärkitoimenpiteessä 4 (yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen) on esitetty yhteiskäyttöautoille omaa yrityspysäköintitunnusta.

Vetovastuu: KSV, HKR
Aikataulu: 2013-2014

Keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen

Keskustan huoltotunneli on huomattava investointi keskustan huoltoliikennejärjestelyjen rationalisoimiseksi ja huoltoliikenteen vähentämiseksi maan pinnalta tunnelin vaikutusalueella. Toistaiseksi valitettavan pieni osa vaikutusalueen kiinteistöistä on liittynyt huoltotunneliin. Tämän takia huoltoliikenteen pysäköintiä on edelleen runsaas-

ti muun muassa Aleksanterinkadulla. Kaupungin tulee voimakkaammin taloudellisin ja hallinnollisin keinoin ohjata ja kannustaa kiinteistöjä liittymään huoltotunneliin mm. täydennysrakentamiseen liittyvässä kaavoituksessa ja rakennuslupamenettelyssä. Huoltotunneliin liittymistä tuleekin vaatia kaavassa tai alueellisella poikkeamispä-

töksellä. Rakennusluvan yhteydessä ei liittymistä voida muuten vaatia.

Vetovastuu: KSV, kiinteistövirasto, rakennusvalvontavirasto
Aikataulu: Taloudellisia ja hallinnollisia keinoja tutkitaan ja otetaan käyttöön vuonna 2014. Toteutus on jatkuva.

Edistetään kattavan sähköautojen latausverkoston luomista

Laaditaan erillisselvitys kattavan sähköautojen latausverkoston laajuudesta ja toteutamisajankäytöstä. Selvityksessä on huomi-

oitava tässä työssä esitetyt toimenpide-ehdotukset.

Vetovastuu: KSV, HKR, Helsingin energia
Aikataulu: 2014-2015



6

Toimenpiteiden vaikutuksia

Pysäköinnillä on keskeinen asema liikennejärjestelmässä ja sen toimivuudessa. Pysäköinti vaikuttaa asukkaiden jokapäiväiseen elämään. Lisäksi pysäköinti vaikuttaa kaupungin vetovoimaisuuteen niin asukkaiden kuin yritystenkin silmissä.

Työssä esitetyillä toimenpiteillä on hyvin moninaiset vaikutukset niin liikenteeseen ja liikkumiseen, asumiseen ja asuntotuotantoon kuin elinkeinoelämäänkin.

Toimenpiteiden keskeisiä vaikutuksia

Pysäköintipolitiikka toimii liikenteen ja liikku-
misen ohjauskeinona. Siten pysäköintipoli-
tiikka onkin nähtävä keskeisenä osana ko-
ko liikennepolitiikkaa. Muutokset pysäköin-
tipaikkojen määrässä, sijainnissa tai pysä-
köintihinnoissa vaikuttavat jokapäiväiseen
elämään siten, että harkitaan vaihtoehto-
ista pysäköintipaikkaa, matkustusajankohdan
siirtämistä, kulkutavan vaihtamista, matka-
kohteen vaihtamista tai ylipäätään matkan
tekemistä. Pysäköintiratkaisut voivat joissa-
kin tapauksissa vaikuttaa jopa asuin- tai työ-
paikan valintaan.

Pysäköintipolitiikan toimenpiteillä on hyvin
moninaisia ja monensuuntaisia vaikutuk-
sia. Kaikki toimenpiteet kuitenkin edistävät
asukkaiden elämänlaatua, elinkeinoelämän

kilpailukykyä sekä tässä työssä esitettyjen
strategisten linjausten toteutumista. Vierei-
sen sivun taulukossa on esitetty toimenpitei-
den keskeisiä vaikutuksia. Lisäksi kuvassa
16 on havainnollistettu toimenpiteiden vai-
kutuksia autoilun pysäköintiolosuhteiden ja
kestävän liikkumisen näkökulmasta.

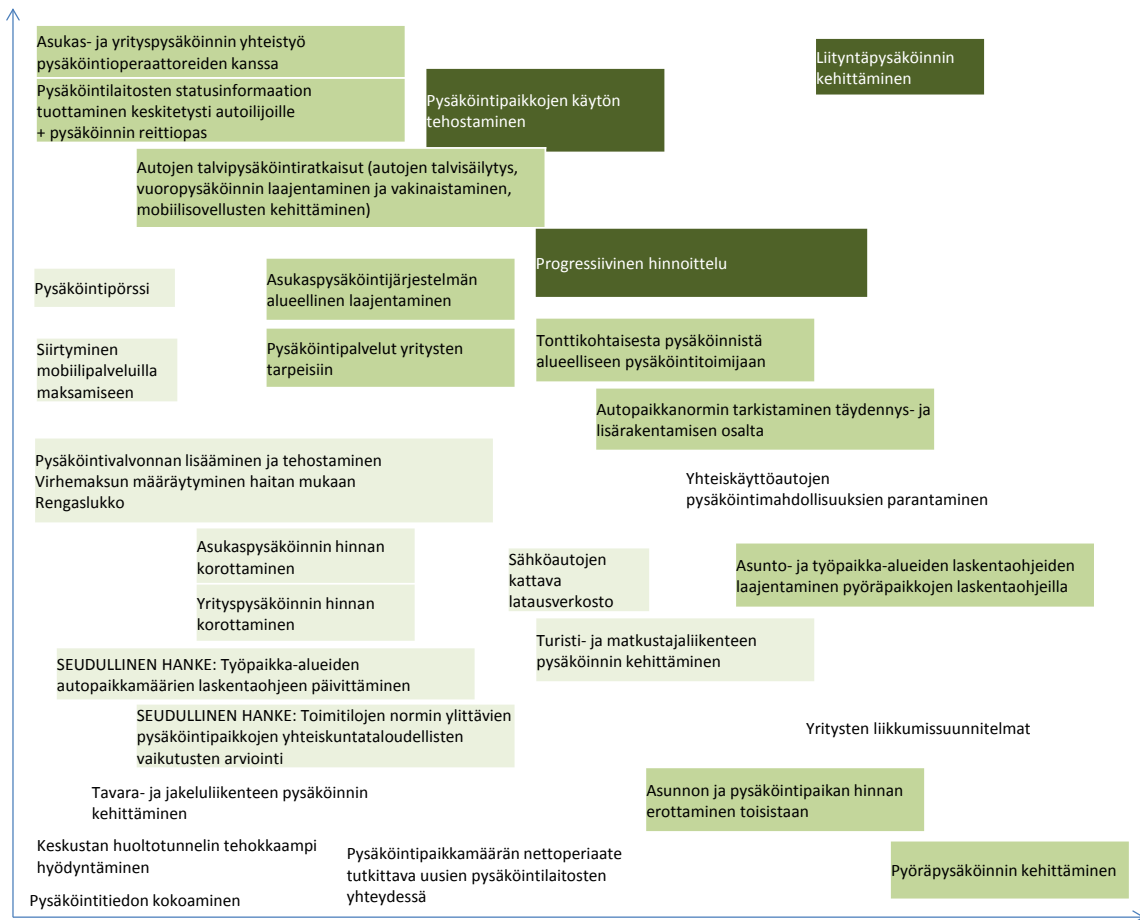
Pysäköintipolitiikan toimenpiteillä tavoitelta-
vat viisi keskeisintä vaikutusta ovat:

- Helpottaa autoilijoiden arkea tarjoamalla
tarkoituksenmukaiset pysäköintiolosuht-
teet ja -palvelut eri pysäköintitarpeisiin.
- Lisätä kestävien liikkumismuotojen (jouk-
koliikenne, kävely ja pyöräily) käyttöä,
parantaa kaupunkiympäristön viihtyisyyt-

tä sekä vähentää liikenneverkon ruuh-
kaantumista.

- Pienentää pysäköinnistä aiheutuvia kus-
tannuksia asunto- ja toimitilatuoannos-
sa sekä kohdentaa ne nykyistä parem-
min paikkojen käyttäjille.
- Edistää eheän kaupunkirakenteen toteu-
tumista mahdollistamalla asuntojen ja
toimitilojen sijoittuminen hyvien joukko-
liikenneyhteyksien varsille.
- Kehittää uusia pysäköintipalveluja asuk-
kaille, asioijille, yrityksille sekä tavara- ja
jakeluliikenteelle.

EDISTÄÄ AUTOILUN
PYSÄKÖINTIOLOSUHEITA
(tarjontaa, saavutettavuutta jne.)



EDISTÄÄ KESTÄVIEN
LIKKUMISMUOTOJEN KÄYTTÖÄ
(joukkoliikenne, pyöräily, kävely)

Kuva 17. Toimenpiteiden vaikutuksia autoilun pysäköintiolosuhteisiin ja kestäväan liikkumiseen.

Kärkitoimenpiteet	Keskeisiä tavoiteltavia vaikutuksia
1. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	+ Mahdollistaa kaupunkirakenteen eheyttämisen. + Mahdollistaa yrityksille sijoittumisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsille. + Parantaa kaupunkiympäristöä ja alentaa pysäköinnin rakentamiskustannuksia. HUOM: Saattaa lisätä asukkaiden ja työntekijöiden kävelymatkoja.
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	+ Parantaa pyöräilyn ososuhteita, kun pyöräpysäköintipaikkoja on enemmän tarjolla. + Lisää kestäväää liikkumista sekä edistää asukkaiden ja työntekijöiden terveyttä.
2. Autopaikanormien tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta	+ Mahdollistaa kaupunkirakenteen eheyttämisen. + Mahdollistaa suuremman tarveharkinnan pysäköintipaikkojen määrien suhteen asuntojen osalta.
Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke)	+ Mahdollistaa suuremman tarveharkinnan pysäköintipaikkojen määrien suhteen toimitilojen osalta. + Lisää kaikkien vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyyttä. + Lisää kestäväää liikkumista (joukkoliikenne, pyöräily, kävely) työntekijöiden ja asioiden keskuudessa. HUOM: Ei saa heikentää Helsingin houkuttelevuutta yritysten keskuudessa. Toteutettava seudullisesti.
Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeella	+ Parantaa pyöräilyn olosuhteita, kun pyöräpysäköintipaikkoja on enemmän tarjolla. + Lisää kestäväää liikkumista sekä edistää asukkaiden ja työntekijöiden terveyttä.
3. Asukas-pysäköintijärjestelmän laajentaminen	+ Pysäköintipaikkoja vapautuu lyhytaikaiselle pysäköinnille ja muille toiminnoille. + Helpottaa pysäköintipaikan löytymistä (asukkaat, vierailijat, yritykset, asioijat, jakelualue). + Vähentää ajoa katuverkolla.
Asukas-pysäköinnin hinnan korottaminen	+ Maksu vastaa paremmin pysäköinnistä aiheutuvia kustannuksia. + Tekee pysäköintilaitoksista houkuttelevamman vaihtoehdon ja parantaa niiden käyttöastetta. HUOM: Lisää autollisten asukkaiden kustannuksia. Hinnoitteluperiaatteiden on oltava läpinäkyviä.
4. Pysäköintipalvelut yritysten tarpeisiin	+ Parantaa yritysten toimintaedellytyksiä palveluiden monipuolistuessa.
Yrityspysäköinnin hinnan maltillinen korottaminen	+ Maksu vastaa paremmin pysäköinnistä aiheutuvia kustannuksia. + Mahdollistaa joustavan hinnoittelun eri palveluille. HUOM: Lisää yritysten kustannuksia. Hinnoitteluperiaatteiden on oltava läpinäkyviä.
Tavara- ja jakelualueiden pysäköinnin kehittäminen	+ Vähentää tavara- ja jakelualueiden turhaa ajoa ja tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä.
Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen	+ Vähentää turistibussien turhaa ajoa ja tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä.
5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa	+ Edesauttaa toimenpiteen 3 tavoitteiden toteutumista. + Mahdollistaa win-win-win-ratkaisuiden löytymisen (asukkaat-kaupunki-pysäköintilaitosoperaattori).
6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan	+ Vähentää autottomien asukkaiden kustannuksia kohdentaen pysäköintipaikkojen rakennus- ja ylläpitokustannukset paikkojen käyttäjille. HUOM: Toimenpide ei saa johtaa siihen, että asunto- ja toimitilatuotannolla ei pystytä vastaamaan kasvavan Helsingin tarpeisiin.
7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)	+ Mahdollistaa kaupunkirakenteen eheyttämisen. + Vähentää kokonaispaikkamäärää ja tehostaa paikkojen käyttöä. + Helpottaa pysäköintipaikan hankkimista (asukkaat, yrittäjät, työntekijät). HUOM: Saattaa vaatia kaupungilta uudenlaisen roolin ottamista.
8. Pysäköintivalvonnan valvonnan lisääminen ja tehostaminen	+ Parantaa liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä.
Virhemaksu vähintään sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu ja maksun määräytyminen haitan mukaan	+ Parantaa kaikkien toimenpiteiden toteutumisedellytyksiä.
Rengaslukko käyttöön ja toiminnan kehittäminen	+ Tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja parantaa pysäköinnin palvelutasoa. + Vähentää erityisesti tahallista ja toistuvaa väärinpysäköintiä.
9. Liityntäpysäköinnin kehittäminen	+ Lisää kestävien kulkutapojen käyttöä. + Liityntäpysäköinnin kehittäminen Helsingin ulkopuolelle vähentää ruuhkia Helsingissä.
10. Autojen talvipysäköintiratkaisut (talvisäilytys, vuoropysäköinti, säännölliset käytännöt, uusi teknologia)	+ Helpottaa katujen ajoratojen, kadunvarren pysäköintipaikkojen ja jalkakäytävien kunnosapitoa. + Helpottaa asukkaiden päivittäistä pysäköintiä sekä autojen pitkäaikaissäilytystä. + Parantaa vuorovaikutusta ja tiedostusta.
11. Pysäköintilaitosten statusinformaation tuottaminen keskitetyt autoliijoille	+ Helpottaa pysäköintipaikan löytymistä ja vähentää turhaa ajoa katuverkolla. + Tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöastetta.
Siirtyminen mobiilipalveluilla maksamiseen	+ Mahdollistaa joustavat hinnoitteluperiaatteet. + Mahdollistaa käyttäjille kolikkoriippumattomuuden. + Vähentää lippuautomaattien tarvetta. HUOM: Siirtyminen mobiilimaksamiseen on helpommin hyväksyttävissä uusilla alueilla.
Pysäköinnin reittiopas henkilöauto- ja jakelualueille	+ Helpottaa pysäköintipaikan löytymistä ja vähentää turhaa ajoa katuverkolla. + Tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöastetta. + Lisää kestäväää liikkumista, jos liityntäpysäköintipaikat ovat mukana palvelussa.
Pysäköintipörssi	+ Tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöastetta. + Helpottaa pysäköintipaikan hankkimista/vuokraamista (asukkaat, yritykset, työntekijät).
12. Progressiivinen hinnoittelu	+ Lyhytaikainen pysäköinti on edullista, mistä hyötyvät erityisesti vierailijat, asioijat, yritykset ja jakelualue. + Pitkäkestoinen pysäköinti siirtyy pois kadunvarsilta.

Muut toimenpiteet	Keskeisiä tavoiteltavia vaikutuksia
Pysäköinnin teemapäivä	+ Lisää kaupunkilaisten tietoisuutta pysäköinnistä. + Edistää pysäköinnin palvelunäkökulmaa. + Parantaa pysäköinnin palveluntuottajien ja muiden toimijoiden imagoa.
Yritysten liikkumissuunnitelmat	+ Vähentää yritysten pysäköintipaikkatarvetta. + Parantaa työntekijöiden liikkumismahdollisuuksia ja lisää kestäväää liikkumista.
Pysäköintipaikkojen nettoperiatteen tutkiminen uusien pysäköintilaitosten yhteydessä	+ Siirtää pysäköintiä pois kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin. + Parantaa kaupunkiympäristöä sekä lisää kestäväää liikkumista.
Pysäköintitiedon kokoaminen	+ Helpottaa toimenpiteiden suunnittelua.
Yhteiskäyttöautojen pysäköintimahdollisuuksien parantaminen	+ Parantaa niiden tueksi laadittavien vaikutusarvioiden luotettavuutta.
Keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen	+ Hyödyntää tunnelin koko kapasiteettiä.
Edistetään kattavan sähköautojen latausverkon luomista	+ Edistää päästötavoitteiden toteutumista.



7

Toimenpiteiden toteuttamisen aikataulu



Toimenpiteiden toteuttamisen aikataulu

Kärkitoimenpiteet	
1.	Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö *)
	Pyöräpysäköinnin kehittäminen
2.	Autopaikkannormien tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta
	Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke)
	Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeella
3.	Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen
	Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen
4.	Pysäköintipalvelut yritysten tarpeisiin
	Yrityspysäköinnin hinnan maltillinen korottaminen
	Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen
	Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen
5.	Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa
6.	Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan
7.	Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan *)
8.	Pysäköintivalvonnan lisääminen ja tehostaminen
	Virhemaksu vähintään sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu ja maksun määräytyminen haitan mukaan
	Rengaslukko käyttöön ja toiminnan kehittäminen
9.	Liityntäpysäköinnin kehittäminen
10.	Autojen talvipysäköintiratkaisut (talvisäilytys, säännölliset käytännöt, uusi teknologia)
11.	Pysäköintilaitosten statusinformaation tuottaminen keskitetysti autoilijoille
	Siirtyminen laajemmin mobiilipalveluilla maksamiseen
	Pysäköinnin reittiopas
	Pysäköintipörssi
12.	Progressiivinen hinnoittelu

Muut toimenpiteet

Pysäköinnin teemapäivä
Yritysten liikkumissuunnitelmat
Pysäköintipaikkojen nettoperiatteen tutkiminen uusien pysäköintilaitosten yhteydessä
Pysäköintitiedon kokoaminen
Yhteiskäyttöautojen pysäköintimahdollisuuksien parantaminen
Keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen
Edistetään kattavan sähköautojen latausverkoston luomista

VUOSI

2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

	Mukana pilottialueissa						
Pyöräpysäköintiä edistetään järjestelmällisesti pyöräilyn edistämissuunnitelman ja pyöräpysäköintisuunnitelman mukaisesti.							
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		ENSIMMÄISET PILOTTIALUEET (ESIMERKIKSI KALASATAMA, MYLLYPURO) Mukana myös * merkityt kärkitoimenpiteet					
		Mukana pilottialueissa					
Toimintojen kehittäminen ja henkilöstön lisästarpeen arviointi vuonna 2014							
		KÄYTTÖ					
		KÄYTTÖ JA KEHITTÄMINEN					
EDETÄÄN SUUNNITELMIEN MUKAISESTI: HELSINGIN SEUDUN LIITYNTÄPYSÄKÖINTISTRATEGIA JA TOIMENPIDESUUNNITELMA HELSINGIN LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISSELVITYS							
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KÄYTTÖÖN					
		KOEKÄYTTÖ	LAAJENTAMINEN MUUALLE KAUPUNKIIN				

Kuvailulehti

Tekijät
Juha Hietanen

Nimike
HELSINGIN PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston julkaisuja 2013:1

Sarjanumero	2013:1	Julkaisu-aika	PV.KK.2013
Sivuja	83	Liitteitä	0
ISSN	0787-9067		
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Tässä työssä on laadittu Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikka. Laaditun pysäköintipolitiikan päätavoitteita ovat kaupunkilaisten elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistäminen. Muita tavoitteita ovat mm. pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaatteen toteutuminen, taloudellisesti tehokkaat pysäköintiratkaisut, kohtuuhintainen asuminen sekä kaupunkirakenteen eheytyminen.

Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikka sisältää seitsemän strategista linjausta. Linjaukset ovat seuraavat: 1) pysäköinti tukee ekologisesti kestävästä ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista; 2) pysäköinnissä huomioidaan alueiden erityispiirteet; 3) pysäköinti palvelee Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota; 4) pysäköinti tukee kohtuuhintaista asumista; 5) pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa; 6) pysäköinnissä huomioidaan asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet; 7) pysäköinti on osa tavoitetta "Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki".

Asetetut strategiset linjaukset määrittävät Helsingissä pysäköintipolitiikan pitkän aikavälin suunnan. Strategisten linjausten tueksi on koottu 12 kärkitoimenpiteitä, joiden kirjo on laaja ja aikajänne vaihtelevat. Helsingin pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteet käsittelevät pysäköintipaikkojen käytön tehostamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä, nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista, asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelua ja laajentamista, yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä, asukas- ja yrityspysäköinnin organisointia yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa, asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista, siirtymistä tonttikohteisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan, pysäköinnin progressiivista hinnoittelua, pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisäämistä, liityntäpysäköintiä, autojen talvipysäköintiratkaisuja sekä mobiili- ja internetpalveluja.

Asiasanat
HELSINKI, PYSÄKÖINTI, PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA, PYSÄKÖINTISTRATEGIA.

