



---

## HELSINGIN PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA, VUOROVAIKUTUS

### SISÄLLYS

#### Pysäköintipolitiikka -ehdotus

Kaupunkilaisten raadin julkilausuma  
- vastineet

Kyselytutkimus

Kaupunkisuunnittelumessut

Lausunnot ja kannanotot  
- vastineet



## Pysäköintipolitiikan laadintaan liittynyt vuorovaikutus

Pysäköintipolitiikan luonnosraportti valmisteltiin laajassa yhteistyössä kaupungin eri hallintokuntien kanssa. Ohjausryhmässä ja projektityhmässä oli edustajia kaupunkisuunnitteluviraston eri osastoilta, kiinteistövirastosta, rakennusvirastosta, asuntotuotantotoimistosta, talous- ja suunnittelukeskuksesta sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymästä. Luonnoksen laadinnan yhteydessä sisältökysymyksistä keskusteltiin myös Helsingin seudun kauppakamarin, Helsingin Yrittäjien, Helsingin Kaupunginosayhdistykset ry:n (Helka), Kiinteistöliiton sekä pysäköintioperaattoreiden ja rakennuttajien kanssa.

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnosta käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.4.2013. Sen linjauksista käynnistyi laaja keskustelu lehtien sivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Käydyssä keskustelussa suurimpaan rooliin nousi esitetyt asukaspysäköintitunnusten hinnan korotukset muiden linjausten jäädessä vähemmälle huomiolle. Jotta luonnoksesta saataisiin laajempaa ja syvällisempää palautetta järjestettiin osana kaupungin alueellisen osallistumisen kokeilua kaupunkilaisten pysäköintiraati sekä teetettiin Innolink Research Oy:llä kattava kyselytutkimus. Pysäköintipolitiikkaluonnosta esiteltiin myös kaupunkisuunnittelumessuilla huhtikuussa omalla messuosastolla. Messuilla oli noin 2 300 kävijää.

Lausuntoja pyydettiin kaupungin samoilta hallintokunnilta, jotka olivat työn valmistelussa mukana sekä rakennuslautakunnalta ja ympäristö-  
lautakunnalta. Kaupungin organisaation ulkopuolelta lausunnot pyydettiin Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä, Helsingin poliisilaitokselta, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:ltä (Helka) sekä Helsingin seudun kauppakamarilta. Kaikki antoivat lausunnot. Kannanottoja pyydettiin yhteensä lähes sadalta taholta. Mukana olivat muun muassa Helsingin asukas- ja yrittäjäyhdistykset. Kannanottoja saatiin yhteensä kahdeksan kappaletta. Kannanotot antoivat Helsingin Aurinkolahti -seura ry, Autoliiton Helsingin osasto ry, Helsingin Yrittäjät ry, Kiinteistöliitto Uusimaa, Helsingin Kuljetusyrittäjät ry, Munkinseutu ry, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry sekä yksityishenkilö.



## Kaupunkilaisten raati

Kaupunkilaisten raatiin valittiin 196 hakijan joukosta 16 henkilöä. Ta-  
voitteena oli muodostaa "Helsinki pienoiskoossa". Auton omistajia ja  
autottomia oli molempia kahdeksan. Puolet raatilaisista oli kantakau-  
pungista ja puolet esikaupungista. Miehiä ja naisia oli yhtä monta ja  
ikäjakauma oli 20 - 69 vuotta. Raatilaisista oli työssäkäyviä 11, yrittäjiä  
5, työttömiä 1, eläkeläisiä 3 ja yksi opiskelija sekä yksi kotiäiti. Liikunta-  
rajoitteisia raatilaista oli kaksi. Lapsia oli seitsemän raatilaisten kotita-  
loudessa.

Raatilaisille esiteltiin pysäköintipolitiikan keskeiset linjaukset jonka jäl-  
keen raati työskenteli perjantai-illan ja lauantai-päivän fasilitaattoreiden  
ohjaamana ja laati kaikkien raatilaisten yhteisesti hyväksymän julkilau-  
suman pysäköintipolitiikasta. Julkilausumassa raati keskittyi pysäköinti-  
politiikkaluonnoksessa esitettyihin 12 kärkitoimenpiteen arviointiin. Nel-  
jää kärkitoimenpidettä raati ei käsitellyt julkilausumassaan koska piti nii-  
tä hyvinä sellaisenaan. Työskentelyn toisessa vaiheessa järjestettiin  
Laiturilla kaikille kaupunkilaisille avoin tilaisuus, jossa esiteltiin politiikan  
kärkitoimenpiteet sekä raatilaisten julkilausuma ja käytiin niistä keskus-  
telua. Keskustelun aiheita olivat muun muassa pysäköinninvalvonnan  
tehostamistarve esimerkiksi pyöräilyn sujuvoittamiseksi, vuorottais-  
pysäköinnin lisääminen talvikunnossapidon tehostamiseksi, käyttäjä  
maksaa -periaatteen vahvistaminen pysäköinnin hinnoittelussa sekä  
kantakaupungin kivijalkayritysten pysäköintiongelmien ratkaiseminen. Raadin kolman-  
nessa vaiheessa raatilaisten esittelivät työnsä tuloksia kaupunkisuunnit-  
telulautakunnan ja kaupunginvaltuuston jäsenille, joita oli tilaisuudessa  
paikalla seitsemän. Tilaisuudessa keskusteltiin raadin arvioinneista py-  
säköintipolitiikan 12 kärkitoimenpiteestä. Keskustelun ja muun raadin  
kanssa käymänsä vuorovaikutuksen perusteella kaupunkisuunnitteluvi-  
rasto on ratkaissut, miten raadin julkilausuma huomioidaan pysäköinti-  
politiikkaluonnoksen päivittämisessä ehdotukseksi.

Raadin julkilausuma kärkitoimenpiteistä ja niiden huomiointi pysäköinti-  
politiikkaehdotuksessa.

### 3. Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu

#### Julkilausuma: Kuka maksaa asukaspysäköinnin?

- Käyttäjä maksaa todellisten kulujen mukaan
- EHDOTUS: Pysäköinnin hintaan progressio
  - \* autojen määrä kotitaloudessa
  - \* auton koon mukaan



- > eivät lisää byrokratiaa
- EHDOTUS: Uusille alueille samat hinnat
  - VASTINE: lisätään kärkitoimenpiteeseen 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu tehtäväksi tutkimus, jossa alussa kerätään kokemuksia asukaspysäköinnin hinnan korotuksen vaikutuksista. Tämän jälkeen selvitetään mahdollisuuksia huomioida asukaspysäköinnin hinnoittelussa uusia tekijöitä, joita ovat muun muassa ajoneuvon koko, vähäpäästöisyys, kitkarenkaiden käyttö sekä asutokunnassa olevien ajoneuvojen määrä.
  - VASTINE: uudet alueet sijaitsevat etäämmällä Helsingin kantakaupungista, jossa maan arvo on matalampi kuin kantakaupungissa. Tällöin on perusteltua, että asukaspysäköinnin hinta on edullisempi.

#### 4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

##### **Julkilausuma: yrityspysäköintijärjestelmä**

- Yrittäjyys elävöittää kaupunkia ja kaupungin ytimessä sitä ei pidä rokottaa korkeammilla maksuilla
- Pysäköintivyöhykkeillä ei ole samanlaista merkitystä kuin asukaspysäköinnissä
- Selvityksen esityskohta A on kannatettava
- EHDOTUS: jakelu- ja huoltoliikenteelle luvanvarainen pikapysäköintilupa
- EHDOTUS: lisää sähköisesti ohjattuja puomeja kävelykaduille
- EHDOTUS: korostetaan olemassa olevia jakeluliikenteen toimitusaikoja (esim. klo 6-11)
- VASTINE: kantakaupungissa liikkuvaa työtä tekeville kantakaupungin yrittäjille esitetään uutta yrityspysäköintitunnusta, joka on voimassa kaikilla vyöhykkeillä. Progressiivinen hinnoittelu lisää pysäköintipaikkojen kiertoa ja parantaa kivijalkayritysten toimintaedellytyksiä.
- VASTINE: jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköinti puuttuu luonnoksesta. Ehdotukseen tämä lisätään. Esitetään laadittavaksi vuonna 2014 yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa tavara- ja jakeluliikenteen sekä turistibussien pysäköinnin kehittämissuunnitelma. Jakelu- ja huoltoliikenteen pikapysäköintilupaa sekä jakeluliikenteen toimitusaikoja käsitellään tässä selvityksessä.
- VASTINE: kärkitoimenpiteeseen 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus kohtaan a Valvonnan lisääminen ja tehostaminen lisätään maininta kävelykatujen valvonnasta sähköisesti ohjatuilla pollareilla.



7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

### **Julkilausuma: keskitetty pysäköinti**

- Keskitetyllä pysäköinnillä voidaan kehittää katutilaa
- Vapautuva tila voidaan käyttää monipuolisemmin
  - \* viherkatu, pyöräkaista, kahvila jne.
- VASTINE: keskitetyssä pysäköinnissä nimeämättömillä paikoilla pysäköintipaikat ovat tehokkaammassa käytössä, jolloin niitä tarvitaan vähemmän. Tämä säästää kustannuksia. Keskitetyssä pysäköinnissä ratkaistavia asioita ovat vaihteittain rakentaminen sekä pysäköinti-paikkojen keskitetty hallinta. Pysäköintipolitiikkaehdotuksessa esitetään kehitettäväksi vuonna 2014 keskitetyn pysäköinnin alueellinen toimija malli, jossa etsitään ratkaisuja muun muassa vaihteittain rakentamiselle ja eri toimijoiden rooleille.

8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

### **Julkilausuma: pysäköinninvalvonta**

- Ongelmana jalkakäytävillä ja pyöräteille pysäköinti: laissa porsaanreikä
  - \* valvonnan oltava ehdotonta ja yhdenmukaista
  - \* EHDOTUS: ratkaisua haettava lainsäädäntöä muuttamalla
  - \* samalla luotava mahdollisuus sujuvalle tavarantoimitukselle
- EHDOTUS: haettava toimintamalleja ulkomailta, esimerkiksi Tukholmasta
- Jos on suuret pysäköintivirhemaksut, on maksuajoissa ja -menetelmissä joustettava
- Hintojen nousu voi aiheuttaa ongelmia yksityisessä perinnässä
- VASTINE: jalkakäytävillä ja pyöräteille pysäköinti kielletään tieliikennelaisissa. Laki on kuitenkin tulkinnanvarainen. Esitetään tutkittavaksi ulkomaalaisia esimerkkejä. Uuden tieliikennelain laadinta on alkamassa. Kaupunkisuunnitteluviraston tavoite on, että uuteen lakiin asia saataisiin kirjattua paremmin. Tavarantoimitusten sujuvuutta käsitellään vuonna 2014 laadittavassa tavara- ja jakeluliikenteen sekä turistibussien pysäköinnin kehittämissuunnitelmassa.
- VASTINE: kärkitoimenpiteessä 8 kohdassa b virhemaksu vähintään sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu ja maksun määräytyminen haitan mukaan on maininta maksuaikojen joustavuuden lisäämisestä.



## 9. Autojen talvipysäköintiratkaisut

### Julkilausuma: talvipysäköinti

- Vuorottelupysäköinti on hyvä ja kannatettava malli!
  - \* vaatii sopivia paikkoja ja luovia ratkaisuja: parkkihallit?
  - \* normaali asukaspysäköintihinta
- Autoiglujen poistamista tehostettava
- Myös polkupyörien talvipysäköinti on pidettävä kunnossa
- Onko aina järkevää kuljettaa lunta pois?
  
- VASTINE: vuorottaispysäköinti on kaupungilla koettu hyväksi ratkaisuksi, joten sen käyttöä laajennettiin talvella 2012-2013 Munkkivuoresta uusille alueille Herttoniemeen, Käpylään ja Patolaan. Kaupunki suunnittelee uutta palvelua, jossa auton voisi viedä asukaspysäköintitunnuksella erikseen ilmoitettujen huoltoöiden ajaksi yksityiseen pysäköintilaitokseen, jotta talvikunnossapidon voi tehdä tehokkaammin. Asukas- ja yrityspysäköinnin hinnan nosto sekä tulevaisuudessa tutkittava maksimiaika auton säilyttämisestä kadun varressa vähentävät auton seisottamista kadun varressa ja näin parantavat talvikunnossapidon edellytyksiä.

## 10. Mobiili- ja internetpalvelut

### Julkilausuma: verkkopalvelut

- Mobiilijärjestelmän on oltava kevyt ja helppokäyttöinen (mm. erilaisilla laitteilla ja käyttöliittymillä)
- EHDOTUS: kaupungilla oltava osaamista ostaa tietojärjestelmiä
- EHDOTUS: luotava yksinkertainen, keskitetty ja joustava maksujärjestelmä, joka yhdistää pysäköinnin sekä joukkoliikenteen
- EHDOTUS: siirtokehotusjärjestelmää kehitettävä ja tiedotusta lisättävä
  
- VASTINE: osaamista tietojärjestelmien ostoon tarvitaan. Pysäköintidatan toimittamisessa kaupungin rooli on vastata rajapinnasta, jonka kautta tietoa toimitetaan yksityisten sovelluskehittäjien käyttöön.
- VASTINE: kärkitoimenpiteeseen 10 kohtaan b Siirtyminen mobiilipalveluilla maksamiseen lisätään tavoitteeksi aikaansaada järjestelmä, jossa samalla laitteella voi maksaa sekä joukkoliikennematkan että pysäköinnin.
- VASTINE: siirtokehotusjärjestelmää ja tiedotusta kehitetään. Nyt on jo käytössä Internet- ja mobiilisovelluksia siirtokehotuksen saamiseksi autoilijoille.



## 11. Progressiivinen hinnoittelu

### Julkilausuma: progressiivinen hinnoittelu

- Progressiivista hinnoittelu tulee edistää siten, että se kannustaa julkisten liikennevälineiden, polkupyörän ja jalankulun valitsemiseen
- EHDOTUS: lyhimmän pysäköintiajan taksan tulisi olla korkeampi kuin julkisen liikenteen lipun hinta
- Kysymys: johtaako pysäköintirumba eli autojen siirtelyyn?
- \* EHDOTUS: aluekohtainen eli vyöhykkeinen hinnoittelu
- \* vyöhykkeen oltava tarpeeksi suuri, jotta auton siirtelyllä ei voi kikkailla
- VASTINE: kärkitoimenpiteessä 11 on maininta, että hinnoittelun tulee houkutella joukkoliikenteen käyttöön
- VASTINE: hinnoittelu tulee suunnitella siten, että auton siirtelyllä ei voi kikkailla. Tästä on maininta raportissa.

## 12. Liityntäpysäköinti

### Julkilausuma: liityntäpysäköinti

- Tarvitaan seudullista yhteistyötä
- Jos liityntäpysäköintipaikkoja rakennetaan, liityntäpysäköinnin on oltava hinnaltaan kilpailukykyistä henkilöautolla perille ajamisen kanssa
- Polkupyöräpysäköinti tukee liikkumismuotojen yhdistämistä toisiinsa
- Mielipiteitä jakanut EHDOTUS: Kehä I:n sisäpuolella asuin- ja toimitaliinteistöjen rakentaminen asetettava etusijalle liityntäparkkipaikkoihin nähden (maan arvo)

VASTINE: liityntäpysäköintiä on pyritty kehittämään seudullisena yhteistyönä, vaikka parantamisen varaa yhteistyössä on ollut. Tällä hetkellä suurin osa liityntäpysäköintipaikoista on maksuttomia. Tulevaisuudessa vähintäänkin matkakorttiin kytketyn pysäköintioikeuden käyttö lisääntyy. Todennäköisesti myös maksullisten alueiden määrä lisääntyy.

VASTINE: Helsingin alueella varsinkin raideliikenneasemien yhteydessä maankäyttö on niin tiivistä, että liityntäpysäköinti pintaratkaisuna ei ole mahdollista. Maanalaiset pysäköintiratkaisut ovat niin kalliita, että paikkojen varaaminen pelkästään liityntäpysäköinnin käyttöön ei usein ole mahdollista. Tällöin liityntäpysäköinti voidaan toteuttaa vuorottaispysäköintinä yhdessä muiden toimintojen kanssa.



---

### **Julkilausuma: Pysäköinnin teemapäivä**

- Koulutuksen ja opastuksen kautta vahvistetaan pysäköintitietämystä ja -taitoja
- Positiivisen kautta!
- EHDOTUS: Pysäköinnin teemapäivä
- \* tietoiskuja, harjoitteita, kilpailuja
- \* sidosryhmät mukaan

VASTINE: pysäköinnin teemapäivän järjestäminen lisätään pysäköinti-politiikan muihin toimenpiteisiin.

---

**Postiosoite**

PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
HELSINKI 10  
<http://www.hel.fi/ksv>

**Puhelin**

+358 9 310 1673

**Faksi**

+358 9 310 37409

**Tilinumero**

800012-62637

**Y-tunnus**

0201256-6  
Alv. nro  
FI02012566





## Kyselytutkimus

Kyselytutkimuksen tavoitteena oli selvittää asukkaiden mielipiteitä ja tarpeita pysäköintipolitiikasta. Tutkimus toteutettiin paneelitiedonkeruulla puhelinhaastatteluina touko - kesäkuussa ja kohderyhmän muodostivat Helsingin ja lähialueiden asukkaat. Tutkimus perustuu 1781 vastukseen ja virhemarginaali on +/- 2,3 %.

Vastaajista 73 prosenttia asuu Helsingissä ja 27 prosenttia kulkee säännöllisesti Helsingissä autolla lähialueilta. Helsingissä asuvista 28 prosenttia asuu asukaspysäköintialueella ja 72 prosenttia esikaupunkialueella.

Auton omistavista vastaajista 88 prosentille on melko, erittäin tai kriittisen tärkeää saada pysäköintipaikka läheltä kotiaan. Autottomistakin neljännes vastaajista koki autopaikan yhtä tärkeäksi.

46 prosenttia asukaspysäköintialueella asuvista vastaajista piti tärkeänä sitä, että saisi käyttöönsä vain hänelle varatun autopaikan. Esikaupunkialueella asuvista vastaajista tätä piti tärkeänä 78 prosenttia vastaajista. Keskusta-alueella koettiin tärkeäksi se, etteivät paikat seisoisi turhaan tyhjänä päivisin. Autollisten talouksien vastauksissa suurimmiksi kehityskuiluiksi muodostui pysäköintipaikkojen riittävyys ja edullisuus. Autollisista talouksista noin 52 % ei olisi valmis muuttamaan autottomaan kortteliin. Autottomista talouksista lähes 90 % olisi valmis muuttamaan autottomaan kortteliin vähintään tietyin varauksin.

Noin 60 % autollisista talouksista olisi halukas pysäköimään yksityisissä laitoksissa, jos hinta olisi kohtuullinen, eli 50 prosentin keskuudessa alle 31 euroa kuukaudessa. Pysäköintipaikka ei saisi olla yli 400 metrin etäisyydellä kodista. Helsinkiläisistä autollisista talouksista noin 13 % on valmis maksamaan asukaspysäköintitunnuksesta vähintään 50 euroa kuukaudessa.

Asukaspysäköintialueella asuvista vastaajista 36 prosenttia kokee pysäköinnin toimivan melko tai erittäin hyvin omalla asuinalueellaan, esikaupunkialueella 63 prosenttia. Kolme neljästä vastaajasta kokee, että uudisrakentamisessa asunnon ja pysäköintipaikan hinnat tulisi erottaa toisistaan, jolloin asunto ilman autopaikkaa maksaisi vähemmän kuin asunto, johon kuuluu autopaikka.

Helsinkiläisistä 32 % ja noin puolet muualla asuvista on sitä mieltä, että toimitiloille pitäisi antaa mahdollisuus rakentaa nykyistä enemmän pysäköintipaikkoja, vaikka se aiheuttaisi ruuhkaa. Enemmistön mielestä kantakaupungin kivijalkaliikkeiden edustoilla lyhytaikaisen pysäköinnin



pitäisi olla suhteessa pidempiaikaista edullisempaa. Pysäköintipaikan hinnalla ja saatavuudella on vaikutusta autollisten talouksien kaupassakäyntipaikan valintaan, helsinkiläisten keskuudessa 63 % ja muualla asuvien 82 %.

Yleisen pysäköinnin osa-alueista vastaajat pitivät tärkeimpinä pysäköintipaikan turvallisuutta ja niiden riittävyttä. Myös pysäköintipaikan vaivattomuutta, edullisuutta ja läheisyyttä pidettiin tärkeinä tekijöinä.

Helsingin kaupungin koetaan onnistuneen parhaiten pysäköintipaikan turvallisuuden ja vaivattomuuden osalta. Helsingissä asuvat vastaajat arvioivat turvallisuutta lukuun ottamatta kaikki osa-alueet paremmiksi kuin naapurikunnissa asuvat.

Vastaajat kokevat, että pysäköintivirhemaksuja tulisi porrastaa haitan mukaan ja että rengaslukon käyttö on tehokas keino väärin pysäköinnin ehkäisyyn. Sen sijaan enemmistö vastaajista ei kannata pysäköintivirhemaksujen tuntuvaa korotusta. Viisi kuudesta vastaajasta pitää talvikauden vuoropysäköintiä, jossa vuoropäivinä kadun eri reunat olisivat pysäköintikäytössä, hyvänä ideana.

#### Kyselytutkimuksen tulosten vaikutus pysäköintipolitiikkaan

Pysäköintipaikka halutaan pääsääntöisesti läheltä kotia. Tutkimuksen tulosten mukaan 400 metriä alkaa olla hyväksyttävä maksimietäisyys. Tämä huomioidaan keskitettyjen pysäköintiratkaisujen suunnittelussa, jolloin kävelyetäisyydet tulee pitää kohtuullisina. Oma varattu autopaikka on tutkimuksen mukaan tärkeä suurelle osalle autoilijoista. Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen markkinoinnissa korostetaan, että pysäköintipaikkojen kokonaismäärä jää pienemmäksi, jolloin kokonaishinta on edullisempi. Tällöin pysäköintioikeuden tulee olla myös käyttäjälle halvempi kuin vain yhdelle käyttäjälle merkityn pysäköintipaikan.

Pysäköintipaikkojen riittävyttä ja edullisuutta tukevat pysäköintipolitiikassa esimerkiksi hinnoittelu todellisia kustannuksia vastaavasti sekä käyttäjä maksaa -periaate. Hinnoittelulla voidaan lisätä pysäköintipaikkojen kiertoa, jolloin paikan tarvitsija saa sen todennäköisemmin. Hinnoittelua tulee tarkastella kaikkien kansalaisten, myös autottomien, näkökulmasta. Jos käyttäjä maksaa kaikki pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset, autottomien ei tarvitse osallistua niihin.

Valmius muuttaa autottomaan kortteliin vaihtelee luonnollisesti auton omistuksen mukaan. Tämä tulee huomioida autottomien kortteleiden markkinoinnissa. Niitä tulee markkinoida lähinnä ihmisille, joilla on autoton elämäntapa ja eivät todennäköisesti myöhemminkään hanki au-



toa. Pysäköintipaikkojen rakentaminen tai varaaminen jälkikäteen autottomille kortteleille on vaikeaa ja mahdollisesti kallista.

Autoilijoilla on halukkuutta pysäköidä yksityisissä pysäköintilaitoksissa, mutta maksuvalmius ei vastaa pysäköinnistä aiheutuvia kustannuksia. Samoin asukaspysäköintitunnuksesta ei olla valmiita maksamaan siitä aiheutuvia kustannuksia. Pysäköintipolitiikassa korostetaan käyttäjä maksaa -periaatetta. Pysäköinti ei ole toiminto, jota kaupunki subventoi. Käyttäjät ovat tähän mennessä tottuneet alihintaiseen pysäköintiin. Pysäköintipolitiikassa esitetään tähän muutosta.

Asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen saa kannatusta. Tämä on pysäköintipolitiikassa kärkitoimenpiteenä. Jatkotoimenpiteissä tulee varmistaa, että asunto todella halpenee, kun sen hinnassa ei enää ole mukana pysäköintipaikan hintaa. Autopaikan hinnanmuodostuksen tulee olla läpinäkyvää.

Suurin osa vastaajista kannattaa progressiivista hinnoittelua kantakaupungin kivijalkaliikkeiden edustoilla. Pysäköintipolitiikassa on tästä oma kärkitoimenpide. Pysäköintipaikan hinnalla ja saatavuudella on vaikutusta autollisten talouksien kaupassakäyntipaikan valintaan. Tämä tulee huomioida kärkitoimenpiteessä 2 päivitettäessä Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjetta sekä kärkitoimenpiteissä 1 ja 7 mitoitettaessa pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä sekä suunniteltaessa keskitettyjä pysäköintiratkaisuja.

Kärkitoimenpiteessä 8 esitetyt pysäköintivirhemaksun porrastaminen sekä rengaslukon käyttö saavat kannatusta. Pysäköintivirhemaksun tuntuva korotus ei saa enemmistön kannatusta. Pysäköintipolitiikassa esitetäänkin, että pysäköintivirhemaksujen kasvaessa tulee maksuajoissa ja -menetelmissä olla joustoa. Lisäksi pysäköintiin liittyvät ohjeet ja sanktiot on oltava helposti autoilijoiden löydettävissä. Talvikauden vuorottaispysäköinti saa kannatusta. Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteessä 9 Autojen talvipysäköintiratkaisut esitetään vuoropysäköintimallin laajentamista ja kehittämistä.



## Kaupunkisuunnittelumessut

Kaupunkisuunnitteluvirasto järjesti vuoden 2013 huhtikuussa kaupunkisuunnittelumessut, jossa yhtenä esitettävänä teemana oli Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos. Esittelyssä keskityttiin strategisiin linjauksiin sekä kärkitoimenpiteisiin. Yleisöllä oli mahdollisuus antaa pysäköintipolitiikkaluonnoksesta palautetta ja kommentteja. Palautteita ja kommentteja tuli vain muutamia. Ne koskivat asukaspysäköinnin esitetyn hinnan korotuksen kohtuuttomuutta asukkaalle sekä kantakaupungin kivijalkayritysten asiakkaiden pysäköintiongelmia liikkeiden edustoilla. Näitä asioita on käsitelty pysäköintipolitiikassa ja asukaspysäköinnin hinnan korotus on perusteltu raportoinnissa.

## Lausunnot ja kannanotot

Lausunnot pyydettiin Helsingin kaupungilta talous- ja suunnittelukeskukselta, kiinteistövirastolta, rakennusvirastolta, asuntotuotantotoimistolta, rakennusvalvontavirastolta ja ympäristökeskukselta sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä, Helsingin poliisilaitokselta, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:ltä (Helka) sekä Helsingin seudun kauppakamarilta. Kannanotot pyydettiin Helsingin asukas- ja yrittäjähdistyksiltä, Paikallisliikenneliitolta, Kaupungin ympäristöjärjestö Dodo ry:ltä, Helsingin polkupyöräilijöiltä, Helsingin yliopiston ylioppilaskunnalta, Helsingin Kuljetusyrittäjiltä, Autoliiton Helsingin osastolta, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitolta, Suomen Kiinteistöliitolta, Helsingin Taksiautoilijoilta sekä Suomen Omakotiliitolta.

Tärkeimmät lausunnoista ja kannanotoista Helsingin pysäköintipolitiikkaan lisättävät asiat ovat:

- Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen.
- Helsingillä tulisi olla yksi taho, joka selkeästi vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. Tämä taho tulee ratkaista kaupungin omissa jatkoneuvotteluissa. Tämä lisätään kärkitoimenpiteeseen 12 Liityntäpysäköinti.
- Lisätään kärkitoimenpiteeseen 7 Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan selvitystarve kaupungin omistamasta ja hallinnoimasta alueellisesta pysäköintiyhtiöstä, jolle osoitetaan riittävät resurssit.
- Kärkitoimenpiteeseen 7 lisätään ratkaisutarpeeksi keskitettyjen pysäköintiratkaisujen vaiheittain rakentamisen problematiikka. Keski-



tetty pysäköintiratkaisu on kuitenkin joustavampi kuin tonttikohtainen.

- Kärkitoimenpiteeseen 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys lisätään ehdotus, että sekoittuneen maankäytön alueella on 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.
- Kärkitoimenpiteessä 2 Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen esitetään autopaikanormin tarkistamista täydennys- ja lisärakentamisen, seniori- ja erityisasumisen sekä ARA vuokra-asuntojen osalta.
- Kärkitoimenpiteeseen 8 lisätään tehtäväksi lakialoite, että siirrettävän väärinpysäköidyn ajoneuvon omistajalta voitaisiin periä siirtokustannusten lisäksi korvaus siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista esimerkiksi kunnossapidon viivästymisestä.
- Kärkitoimenpiteeseen 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys lisätään maininta, että vuorottaispysäköintiä ei tule suunnitella siten, että se pakottaa päivittäiseen auton käyttöön ja täten lisää liikennettä.
- Ratikka- ja raidekaupunkiin sijoituvilta yrityksiltä ei vaadita liikkumissuunnitelman laatimista, mutta sitä suositellaan ja pyritään edistämään kestävien liikkumismuotojen käyttöä.
- Keskitetyn pysäköinnin yhteyteen lisätään, että on olemassa yksityisiä yrittäjiä, jotka ovat halukkaita pilotoimaan pysäköintiratkaisuja.
- Lisätään kärkitoimenpiteeseen 2 Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen, että uudistettaessa työpaikka-alueiden laskentaohjetta joukkoliikenteen palvelutaso otetaan paremmin huomioon autopaikanormia määritettäessä.
- Lisätään kärkitoimenpiteeseen 9 Autojen talvipysäköintiratkaisut, että autojen talvisäilytysratkaisuissa kehitetään alueellisia ratkaisuja.

vastineet

Helsingin pysäköintipolitiikasta saapuneisiin lausuntoihin ja kannanottoihin tehtiin vastineet.

## VASTINEET HELSINGIN PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN LAUSUNTOIHIN

### Yhteenveto lausunnoista huomioitavista asioista, jotka on lisätty ehdotukseen luonnosvaiheen jälkeen

Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen.



Alueellisessa suunnittelussa hyödynnetään käyttäjänäkemyksiä esimerkiksi kerrokkartalla.fi –palvelun avulla, josta lisätään maininta strategiseen linjaukseen 2 Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 10 laajennettaessa pysäköintitiedon koostamista katuverkkoon esimerkiksi kameroiden avulla selvitetään yhteistyömahdollisuudet poliisin automaattisen liikenteenvalvontatekniikan kanssa.

Helsingillä tulisi olla yksi taho, joka selkeästi vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. Tämä taho tulee ratkaista kaupungin omissa jatkoneuvotteluissa. Tämä lisätään kärkitoimenpiteeseen 12 Liityntäpysäköinti.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus maininta: 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.

Muihin toimenpiteisiin lisätään maininta, että kaupunki voi kannustaa kiinteistöjä selvittämään autopaikkojen vähentämismahdollisuuksia yhteiskäyttöautopaikkojen avulla.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 7 Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan selvitystarve kaupungin omistamasta ja hallinnoimasta alueellisesta pysäköintiyhtiöstä, jolle osoitetaan riittävät resurssit.

Kärkitoimenpiteeseen 7 lisätään ratkaisutarpeeksi keskitettyjen pysäköintiratkaisujen vaiheittain rakentamisen problematiikka. Keskitetty pysäköintiratkaisu on kuitenkin joustavampi kuin tonttikohtainen.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 6 kohtaan uusi pysäköinnin palvelumalli maininta, että selvitetään malli, jossa autopaikkoja voidaan toteuttaa kaupungin toimesta erikseen osoitetuille autopaikkatonteille.

Kärkitoimenpiteeseen 7 lisätään maininta, että selvitetään automaattisten pysäköintilaitosten soveltuvuutta alueellisissa pysäköintilaitoksissa.

Kärkitoimenpiteeseen 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys lisätään ehdotus, että sekoittuneen maankäytön alueella on 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.

Kärkitoimenpiteessä 2 Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen esitetään autopaikkanormin tarkistamista täydennys- ja lisärakentamisen, seniori- ja erityisasumisen sekä ARA vuokra-asuntojen osalta.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 2 maininta, että asemakaavan polku-pyöräpaikkojen määräyksen tulee olla yhtäpitävä nykyisen rakennusjärjestyksen säännösten kanssa.

Muihin toimenpiteisiin kohtaan Keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen lisätään maininta, että keskustan huoltotunneliin liittyminen tulee vaatia kaavassa tai alueellisella poikkeamispäätöksellä. Rakennusluvan yhteydessä ei liittymistä voida muuten vaatia.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 1, että vuorottaiskäytön huomioiminen rakennuslupavaiheessa edellyttää uudentyyppisiä asemakaavamääräyksiä.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu pysäköinnin maksimiajan määrittely ainakin kantakaupungissa. Rakennusviraston kanssa tulee neuvotella sopiva maksimikesto yksittäiselle pysäköintitapahtumalle.

Kärkitoimenpiteeseen 8 lisätään tehtäväksi lakialoite, että siirrettävän väärinpysäköidyn ajoneuvon omistajalta voitaisiin periä siirtokustannusten lisäksi korvaus siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista esimerkiksi kunnossapidon viivästymisestä.

Helsingin pysäköintipolitiikasta on tehty ympäristövaikutusten arviointi -muistio.

Kärkitoimenpiteeseen 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys lisätään maininta, että vuorottaispysäköintiä ei tule suunnitella siten, että se pakottaa päivittäiseen auton käyttöön ja täten lisää liikennettä.

Lisätään Kärkitoimenpiteeseen 3 ja 4 maininta, että selvitetään mahdollisuutta myöntää asukas- tai yritys-pysäköintitunnus halvemmalla autoille, jotka käyttävät kitkarenkaita.

## Helsingin asuntotuotantotoimikunta



"Käyttäjä maksaa" -periaate on omalla tavallaan selkeä valinta. Pysäköintipolitiikan keskeisenä kustannusten jakoperiaatteena voisi olla "hyötyjä maksaa" -käytäntö. Tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisessa hyötyjiä ovat kaupunki ja alueen asukkaat sekä todennäköisesti myös yritykset. Kaupungin näkökulmasta hyöty syntyy tehokkaammasta maankäytöstä saatavista maan myynti- ja vuokraustuloista sekä erityisesti kantakaupungin alueella helpommin toteutettavasta talvikunnossapidosta. Asukkaiden näkökulmasta tiivis kantakaupunkimainen asuinympäristö tarjoaa enemmän lähipalveluita, joiden myötä arkielämä on helpompaa ja virikkeisempää. Yritysten näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

**Vastine:** Tarkasteltaessa erilaisten toimenpiteiden hyötyjiä syntyy helposti monimutkainen ketju, johon vaikuttaa, miltä kannalta asioita tarkastelee. Helsingin tavoitteena on suosia kestäviä liikkumismuotoja. Tältä kannalta "käyttäjä maksaa" -periaate on pysäköinnissä perusteltu.

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012. Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteessä 2 esitetään nykyisten asuntojen autopaikkojen laskentaohjeiden tarkistamista täydennys- ja lisärakentamisen osalta. Yleiskaavatyön myötä saattaa olla tarpeen päivittää ohjetta laajemminkin.

## Helsingin seudun kauppakamari

Pysäköinnin nykytilannetta analysoitaessa on kehittämistarpeet tunnistettu hyvin lukuun ottamatta huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintiongelmiä, jotka ovat jääneet liian vähälle huomiolle.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Nämä puuttuivat selkeästi luonnoksesta.

Luonnoksessa ei ole myöskään otettu esille keskustatunnelin rakentamista, vaikka se ohjaisi toisaalta läpiajoliikennettä pois keskusta-alueen kaduilta vapauttaen niitä muuhun käyttöön ja toisaalta asiointi- ja työpaikkaliikennettä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin.





**Vastine:** Keskustatunneliin on varauduttu Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa. Sen rakentamiseen ei oteta kantaa pysäköintipolitiikassa.

Pysäköintipolitiikka tulee kytkeä maanpäälliseen ja maanalaiseen kaavoitukseen siten, että varataan liikenteellisesti parhailta paikoilta alueet, joille voidaan suunnitelmallisesti ohjata pysäköintiä ja joita voidaan tarpeen mukaan laajentaa.

**Vastine:** Kaavoituksessa haasteena on, että liikenteellisesti parhailla alueilla on maankäytölle monenlaista kysyntää. Pysäköinti on vain osa tästä. Pysäköintitarpeet on tavoitteena huomioida kaavoituksessa mahdollisimman hyvin.

Rakennuttajat pitää kytkeä mukaan jo alueiden tai yksittäisten hankkeiden kaavoitusvaiheeseen, jotta pysäköintiratkaisuista saadaan paremmin kysyntää vastaavia.

**Vastine:** Rakennuttajien kanssa tehdään yhteistyötä. Ongelmana on, että kaavoitusvaiheessa rakennuttaja ei aina ole tiedossa.

Huolto- ja tavaraliikenteen tarpeisiin pitäisi kiinnittää enemmän huomiota ja varmistaa sen sujuminen mm. lisäämällä ko. tarkoitukseen varattujen kadunvarsipaikkojen määrää jo rakennetuilla alueilla ja kaavoittamalla niitä riittävästi uusille alueille. Kaikkein nopeimmin ja yksinkertaisimmin tilannetta voitaisiin helpottaa sallimalla yöjakelu tai pidentämällä jakelulle määriteltyjä aikarajoja esim. tunnilla sekä aamuisin että iltaisin. Mahdollistamalla ruuhka-aikojen ulkopuolella tapahtuva huolto- ja tavaraliikenne vähennettäisiin sen muulle liikenteelle aiheuttamia haittoja sekä helpotettaisiin ja tehostettaisiin kuljetuksia.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Esiin nostetut asiat sisältyvät tähän selvitykseen.

Luonnoksessa ei ole lainkaan otettu esille raskaan liikenteen pidempiaikaiseen pysäköintiin liittyvää ongelmaa. Helsingin seudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista pysäköinti- ja palvelualueista, joilla esim. ulkomailta saapuneet kuljettajat voisivat yöpyä ajoneuvoissaan. Tämän ongelman ratkaisuun olisi myös Helsingin syytä panostaa.

**Vastine:** Raskaan liikenteen pidempiaikaiseen pysäköintiin ei ole riittävästi alueita Helsingin seudulla. Tämä asia on ratkaistava seudullisesti.



Helsingin pysäköintipolitiikassa esitetään asian ratkaisua seudullisesti tavara- ja jakeluliikenteen kehittämisen yhteydessä.

Kauppakamari korostaa, että henkilöauto tulee jatkossakin olemaan tärkeä ja välttämätön liikkumisväline Helsingissä, mikä on otettava huomioon asiaankuuluvalla tavalla maankäytön suunnittelussa. Vaikka yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on tärkeä tavoite, pysäköintipaikkojen määrää ei vanhoilla sen paremmin kuin uusillakaan alueilla pidä pyrkiä vähentämään epärealistisen alhaiseksi.

**Vastine:** Asuntojen autopaikkamäärien laskentaohjeiden tavoitteena on tuottaa autopaikkoja kysynnän tarpeisiin. Asuntojen autopaikoille ei ole maksimimäärää. Täydennys- ja lisärakentamisessa voi olla tarpeen laskea pysäköintinormia hankkeiden mahdollistamiseksi. Tällöin pysäköinti tulee suunnitella erityiskysymyksenä.

Huomioon on otettava myös asukkaiden yhdenvertaisuus eli "vapaa-matkustusta" ei pidä mahdollistaa. Uusien alueiden kaavoituksessa tulee vähintään jättää varaus aluekohtaiselle pysäköintilaitokselle tulevia tarpeita varten.

**Vastine:** Alueet pyritään suunnittelemaan kokonaisuutena, jolloin toimijoiden yhdenvertaisuus voidaan parhaiten varmistaa. Alueiden vaiheittain rakentamisen haasteet ovat tiedossa. Tähän liittyvään pysäköinnin haasteisiin etsitään ratkaisuja pysäköintipolitiikassa.

Luonnoksessa ehdotetaan autopaikkojen enimmäisnormin määrittämistä kaupan osalta koko kaupunkiin ja toimistojen osalta hyvien raideliikenneyhteyksien lähialueille. Lisäksi edellytetään, että em. normien tulee olla yhtenevät koko Helsingin seudulla. Kauppakamarin näkemyksen mukaan on myös varsin epärealistista olettaa, että yrityksiä alueelleen houkuttelevat muut Helsingin seudun kunnat suostuisivat rajoittamaan pysäköintipaikkojen määrää Helsingin ehdottamalla tavalla. Kilpailukykyisistä on mahdotonta ottaa ehdotetunlainen menettely käyttöön vain Helsingissä.

**Vastine:** Seudullisuus on tässä asiassa keskeinen edellytys, koska Helsingin kilpailuasetelma ei saa heiketä.

Kaupan autopaikkojen enimmäisnormin määrittäminen koko kaupunkiin ei saa tarkoittaa sitä, että kantakaupungissa ja esikaupunkialueilla kauppojen pysäköintipaikkojen määrävaatimukset yhdenmukaistettaisiin, kun olosuhteet ja käytettävissä oleva tila vaihtelevat eri sijaintipaikkojen välillä huomattavasti. Kaupan pysäköintipaikkojen määrävaatimusten tiukentamisella voi olla haittavaikutuksia myös kaupan kilpai-



luun. Lisäksi kauppakamari painottaa, että aivan kaikkialla Helsingissä kaupassa käydään autolla ja erityisesti kantakaupungin haastavissa olosuhteissa on huolehdittava kaupan saavutettavuudesta myös henkilöautolla.

**Vastine:** Liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää kaupan autopaikkojen enimmäisnormin määrittämistä koko kaupunkiin. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla autopaikkojen enimmäismäärää rajoittava laskentaohje on perusteltu liikenne- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden näkökulmasta. Alueelliset erot huomioidaan autopaikkamääräyksiä laadittaessa.

Luonnokseen kirjattu ajatus työpaikka-alueiden autopaikkamäärien yhteiskunnallisten vaikutusten laskemisesta ja enimmäisnormin ylittävistä autopaikoista kaupungille aiheutuvan haitan korvaamisesta vaikuttaa varsin teoreettiselta ja epärealistiselta sekä heikentäisi Helsingin houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana.

**Vastine:** Hanke tulee toteuttaa seudullisesti. Yhteiskuntataloudellisen haitan korvaamista lienee tarkoituksenmukaista soveltaa vain alueille, joilla kestävien liikkumismuotojen kilpailukyky on erityisen hyvä ja henkilöautoliikenteen haitat erityisen suuret. On kuitenkin erittäin tärkeää, että elinkeinopoliittisia pysäköintipaikkamääriä koskevia ratkaisuja tehtäessä on käytettävissä tieto ratkaisun vaikutuksesta liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Yrityspysäköintitunnuksen hinnan korottamista kauppakamari pitää vääränä elinkeinopoliittisena signaalina erityisesti kivijalkayrityksille. Hintaa ei myöskään tule kytkeä asukaspysäköintitunnuksen hinnan kehitykseen

**Vastine:** Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelussa siirrytään kohti käyttäjä maksaa -periaatetta. Kansainvälisessä vertailussa asukaspysäköinti on edullista Helsingissä. On oikeuden mukaista, että myös yrityspysäköinnin hinta nousee asukaspysäköinnin hinnan noustessa. Yrityspysäköinnin hinta suhteessa asukaspysäköintiin alenee.

Ydinkeskustan maanalaisten pysäköintilaitosten liittyminen katuverkkoon on suunniteltava nykyistä paremmin, jotta niistä saataisiin se hyöty, jota pysäköintipolitiikkaluonnoksessa haetaan. Pysäköintilaitoksiin ajamisen opastusta on myös parannettava.

**Vastine:** Pysäköintilaitosten liittyminen katuverkkoon huomioidaan yksityiskohtaisemmassa liikennesuunnittelussa. Opastusta parannetaan esimerkiksi mobiilisovelluksilla.



Helsingin tulisi myös harkita osallistumista kehyskuntien liityntä-pysäköintialueiden rahoittamiseen, koska siten se voisi vaikuttaa alueelleen tulevan työmatka- ja asiointiliikenteen määrään ja hillitä pääsisääntuloväylien ruuhkautumista.

**Vastine:** Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa ja toimenpideohjelmassa esitetään Helsingin osallistumista muiden kuntien liityntäpysäköintihankkeisiin. Asian eteneminen vaatii neuvotteluja eri osapuolten kesken.

Elinkeinoelämä on valmis keskustelemaan yhteistyöstä liityntäpysäköinnin järjestämisessä sellaisissa kohteissa, joissa alueiden yhteiskäyttö on maankäyttöpoliittisesti mahdollista ja synergiaetuja on saatavissa. Kestävien ratkaisujen aikaansaamiseksi on yksityiset tahot otettava mukaan valmisteluun riittävän aikaisessa vaiheessa.

**Vastine:** Asia merkitään tiedoksi ja otetaan huomioon liityntäpysäköintistrategian toteutuksessa.

Kauppakamari huomauttaa, että aiemmin listattujen toimenpiteiden tavoitteena on mm. ollut ohjata pidempikestoista pysäköintiä maan alle ja näin vapauttaa kadunvarsipaikkoja lyhytaikaisempaan, lähinnä asiointipysäköintiin. Nettoperiaatteen noudattaminen toimisi juuri päinvastoin vaikeuttaen em. tavoitteen saavuttamista.

**Vastine:** Nettoperiaatteen tavoitteena on siirtää pysäköintiä laitoksiin, jolloin maan pinnalla vapautuu tilaa muihin elämisen laatua parantaviin toimintoihin. Nettoperiaatetta voitaisiin soveltaa jollain alueilla uusiin pysäköintilaitoksiin. Pidempikestoista pysäköintiä pyritään ohjaamaan kantakaupungin ulkopuolelle.

Pysäköintiratkaisuja tehtäessä ei tule antaa yhteiskunnan kokonaisuuden kannalta ylisuurta painoarvoa kaupunkikuvallisille seikoille, vaan harkinta on tehtävä myös teknis-taloudellisesti kestävien ja toteutuskelpoisten ratkaisujen pohjalta.

**Vastine:** Kaupunkisuunnittelussa joudutaan huomioimaan monenlaisia asioita. Tavoitteena on luoda mahdollisimman toimiva kokonaisuus käytettävissä olevilla resursseilla.

## Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka



Esitys jää verrattain yleiselle tasolle. Laadittuja toimenpide-ehdotuksia ja niiden vaikutuksia tulee tarkentaa.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikka on strategiatason työ. Vaikutuksia on arvioitu. Kun pysäköintipolitiikan toimenpiteitä viedään eteenpäin, työskennellään tarkemmalla tasolla.

Helkan mielestä kansalaisraadın tulokset tulee huomioida Helsingin pysäköintipolitiikassa.

**Vastine:** Kansalaisraadın tulokset analysoidaan muun vuorovaikutuksen tavoin ja käsitellään ehdotuksen teon yhteydessä.

Monet pysäköinnin hallintaan ja hinnoitteluun liittyvät ongelmat johtuvat kadunvarsipysäköinnin ja yksityisen/kiinteistökohtaisen koordinoinnin puutteesta.

**Vastine:** Yhteistyötä parannetaan esimerkiksi kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välisellä yhteistyöllä. Alueellisessa suunnittelussa hyödynnetään käyttäjänäkemyksiä esimerkiksi kerrokartalla.fi – palvelun avulla, josta lisätään maininta strategiseen linjaukseen 2 Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet.

## Helsingin poliisilaitos

Kestäviä kulkumuotoja lisättäessä liikenneturvallisuuden näkökulmasta tulee huomioida lisääntyneeseen jalankulkuun liittyvät riskit, kuten jalankulkuonnettomuudet sekä jalankulkijoihin kohdistuvat rikokset. Kevyen liikenteen lisääntyessä myös siihen liittyvät tapaturmaiset onnettomuudet yleensä lisääntyvät.

**Vastine:** Kaupungin tavoitteena on lisätä kestävien liikkumismuotojen kulkumuoto-osuutta. Tällöin myös turvallisuuteen kiinnitetään huomiota.

Pysäköintitiedon kokoamistekniikasta päätettäessä harkitaan mahdollisuutta kytkeä järjestelmään myös poliisin automaattista liikenteenvalvontatekniikkaa. Pysäköinti-infrastruktuurin rakentamisen yhteydessä tulisi asentaa automaattiseen liikenteenvalvontaan liittyvät laitteistot. Valvontalaitteiston avulla pystyttäisiin tuolloin valvomaan pysäköinnin lisäksi myös ajonopeuksia ja autojen liikennekelpoisuuteen liittyviä seikkoja.

**Vastine:** Yhteistyö hyödyttäisi kaikkia osapuolia ja liittyy laajempaan automaattisen liikennevalvonnan kehittämiseen. Synergiamahdollisuu-



det selvitetään. Aihe lisätään kärkitoimenpiteeseen 10 Mobiili- ja internetpalvelut.

### **Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta**

HKL esittää, että jatkossa käytäntöjä selkeytetään ja pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnin kehitykselle, omistukselle ja ylläpidolle luodaan yhtenäiset toimintamallit.

**Vastine:** HSL:n vetämänä valmistui vuonna 2012 Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma. Siinä käsitellään muun muassa liityntäpysäköinnin kehityksen, omistuksen ja ylläpidon toimintamalleja. Jos on tarvetta lisäselvityksille, ne tehdään seudullisesti HSL:n koordinoimana.

HKL esittää, että Helsingin kaupunki nimeää yhden tahon, joka vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. HKL on halukas osallistumaan liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuksen suunnitteluun.

**Vastine:** Helsingillä tulisi olla yksi taho, joka vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. Tämä taho ratkaistaan jatkoneuvotteluissa. Sopimisen tarve kirjataan raporttiin kärkitoimenpiteeseen 12. Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuksen suunnittelu on HSL:n koordinoimaa ja tehdään Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantar ryhmässä. Kunnista on yksi jäsen. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on ryhmän jäsen. Yhteistyötä kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen kesken tulee lisätä.

HKL toteaa, että kantakaupungin osalta pysäköintipolitiikassa tulee kiinnittää erityistä huomiota Raitioliikenteen sujuvuuteen, rajoittamalla pysäköintiä siellä missä se aiheuttaa häiriöitä raitioliikenteelle.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa on tavoitteena raitioliikennettä haittaavan pysäköinnin vähentäminen. Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hinnan nosto sekä asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto vähentävät auton säilyttämistä ja pysäköintiä kadun varressa. Pysäköinninvalvonnan tehostaminen sekä esitys joukkoliikennettä haittaavan pysäköinnin virhemaksun korotuksesta edistävät tavoitetta. Myös autojen talvipysäköintiratkaisut järkevöittävät pysäköintiä. Yksityiskohtainen pysäköinnin suunnittelu tehdään asemakaavoituksen liikennesuunnittelussa.

HKL on neuvotellut rakennusviraston kanssa siitä, että jatkossa HKL voi rakennusviraston kanssa tehdyn toimeksiantosopimuksen perus-



teella suorittaa ajoneuvojen pikasiirtoja, joiden avulla raitioliikennettä haittaavat ajoneuvot siirretään pois kiskoalueelta ja periä tästä aiheutuvat todelliset kustannukset ajoneuvon omistajalta. Nämä uudet menettelyt on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2013 aikana.

**Vastine:** Lisätään tämä ehdotukseen kohtaan kärkitoimenpide 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus.

## Helsingin seudun liikenne

HSL:n näkemyksen mukaan jatkotyössä tulisi osoittaa esimerkiksi karttaesityksenä, missä kulkevat sellaiset joukkoliikenteen ja pyöräilyn pääreitit, joilla pysäköintiä on tarpeen rajoittaa ja katutilaa varata pysäköinnin sijaan joukkoliikenteen tai pyöräilyn käyttöön.

**Vastine:** Tällä hetkellä on olemassa joukkoliikenteen runkokäytävät sekä pyöräilyn laatukäytävät ja pääreitit. Näillä reiteillä joukkoliikenne tai pyöräily ovat ensisijaisia liikkumismuotoja ja pysäköintiä rajoitetaan tarpeen vaatiessa.

Autopaikkojen vähimmäismäärän ei tule olla vakio, vaan kohdekohtaisen suunnittelun tulee perustua myös asukkaiden tarpeisiin.

**Vastine:** Asuntojen autopaikkojen vähimmäismäärä ratkaistaan kaavoituksessa laskentaohjeen perusteella. Määrään vaikuttavat esimerkiksi sijainti, asumistyyppi sekä joukkoliikenteen palvelutaso. Ohjeesta voidaan poiketa erityisten perusteluiden avulla. Asukkaiden tarpeiden selvittäminen kaavoitusvaiheessa on vaikeaa, koska asukkaat eivät ole silloin tiedossa.

Kaupunki voisi kannustaa kiinteistöjä selvittämään autopaikkojen vähentämismahdollisuuksia yhteiskäyttöautopaikkojen avulla.

**Vastine:** Lisätään tästä maininta muihin toimenpiteisiin kohtaan Yhteiskäyttöautojen pysäköintimahdollisuuksien parantaminen

Raitioliikennettä haitanneita väärinpysäköintitapauksia voidaan tehokkaimmin estää vähentämällä kadunvarsi-pysäköintiä häiriöille alttiimmilla katuosuuksilla. Ongelmakohteet ovat tyypillisesti kaarteita, joissa raitiovaunujen ulottumat ovat suoraa rataa suuremmat. Pysäköintiä pitäisi näissä kohteissa rajoittaa fyysisillä esteillä. Samoilla menetelmillä pitäisi rajoittaa pysäköintiä myös kohteissa, joissa pysäköidään vilkkaalle jalkakäytävälle tai pyörätielle.



**Vastine:** Helsinki on poistanut pysäköintipaikkoja kohteista, joissa pysäköinti on aiheuttanut eniten ongelmia raitioliikenteelle. Myös esteitä on käytetty pahimmissa ongelmakohteissa.

Katujen kunnossapitoa ja joukkoliikennettä haittaavasta väärinpysäköinnistä tulisi voida sakottaa merkittävästi ja ajoneuvojen siirrosta aiheutuvat kustannukset periä auton omistajalta.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa on esitys korotetusta pysäköintivirhemaksusta, jos pysäköidään joukkoliikenteen liikennöintiä haitaten. 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.

Pysäköintipolitiikassa tulisi ottaa huomioon myös raskaiden ajoneuvojen, mopojen ja moottoripyörien pysäköinti. Erityisesti raskaan liikenteen lepo-, odotus- ja yönylisyalueet tulisi huomioida pysäköintipolitiikassa. Kuorma-autojen pysäköintipaikkojen puute on usein ongelma asuinalueilla. Kaavoituksessa tulisi varata riittävästi paikkoja myös kuorma-auton omistajien asukaspysäköintiin. Myös kaksipyöräiset olisi hyvä ottaa huomioon pysäköintipolitiikkatyössä, koska merkitsemällä niille omat ruudut voidaan pysäköintialueita tehostaa erityisesti kesäaikaan.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Raskaan liikenteen pysäköintiä käsitellään tässä yhteydessä.

## Kiinteistölautakunta

Läheskään kaikilla alueilla ei voimakkaasti sekoittuneelle maankäytölle ole edellytyksiä, sillä nykyisellään suuret toimitilakeskittymät sijoittuvat käytännössä vain hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja työpaikka-alueiksi profiloituneille alueille. Pyrkimys vuorottaispysäköinnin lisäämiseen ja sekoittuneeseen maankäyttöön ei saa ohjata kaavoitusta alueiden rakentumisen kannalta epärealistiseen suuntaan.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa Helsinki on jaettu ratikka-, raide- sekä bussikaupunkeihin. Näissä sekoittunut maankäyttö ja vuorottaispysäköinti ovat merkittävässä rooleissa ratikka- ja raidekaupungeissa. Bussikaupungissa pysäköinnin tehostaminen perustuu keskitettyihin





pysäköintiratkaisuihin sekä nimeämättömiin paikkoihin. Sekoittunut maankäyttö ei sovellu kaikille alueille.

Mikäli alueellisten pysäköintilaitosten määrä tulevaisuudessa lisääntyy, tulee näille hankkeille nimetä vastuutaho ja tälle osoittaa riittävät resurssit. Kiinteistötoimi 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 hoidettavakseen myös vapaana olevien autopaikkojen välitystoimintaa, joka osaltaan tehostaisi jo rakennettujen autopaikkojen käyttöä.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteeseen 7 lisätään jatkotutkimustarpeena koko kaupungin alueella toimiva kaupungin omistama pysäköinti-yhtiö, jolle osoitetaan riittävät resurssit.

Yhteispysäköintilaitosten toteutettavuuden kannalta olisikin erittäin tärkeää löytää rakennusteknisiä ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat pysäköintilaitosten vaiheittaisen toteuttamisen alueen muun rakentamisen sekä kulloisenkin kysynnän mukaan.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteeseen 7 kirjataan tämän asian tärkeys.

Bussikaupungin tavoitteeksi otettaisiin muun ohella keskitetyt pysäköintiratkaisut, jotka mahdollistavat autopaikkojen käytön tehostamisen. Vaikka tavoitetta sinällään voidaan pitää kannatettavana, tulee lautakunnan mielestä huomata, ettei kantakaupunkimaisen tehokkaalle ja tästä aiheutuvalle laitospysäköinnille ole monilla esikaupunkialueilla taloudellisia edellytyksiä.

**Vastine:** Varsinkin bussikaupungin kerrostaloalueilla tavoitteena ovat keskitetyt pysäköintiratkaisut. Taloudelliset edellytykset ratkaisuille tulee aina tutkia tapauskohtaisesti.

Kiinteistölautakunta pitää Helsingin kilpailukyvyyn kannalta erityisen tärkeänä, etteivät tehtävät pysäköintipoliittiset linjaukset ja näiden pohjalta aikanaan tehtävät kaavaratkaisut estä tai vaikeuta jo nykyisellään vähälukuisten uusien toimitilahankkeiden sijoittumista Helsinkiin. Toimitilahankkeiden osalta pysäköintinormiston tulee olla riittävän joustava ja mahdollistaa tapauskohtaisten erityispiirteiden huomioimisen kaavaratkaisuissa.



**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteessä 2 esitetään työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittämistä ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointia seudullisena hankkeena. Helsingin kilpailuasema yritysten sijaintipaikkana ei saa heiketä.

Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan esim. menettelyä, jossa asuntohankkeiden autopaikoista toteutetaan rakentamisen yhteydessä vain rakentamishetken kysyntää vastaava määrä ja myöhemmin autopaikkoja toteutetaan kysynnän niin vaatiessa, ei voida pitää kovinkaan realistisena. Jotta tällainen menettely voisi olla realistinen, tulisi lisäautopaikkojen rakentaminen hoitaa keskitetysti esim. kaupungin toimesta ja tätä varten erikseen osoitetuille autopaikkatonteille.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa autopaikkojen toteuttamisen vain kysyntää vastaavasti tavoitteena on rakentaa oikea määrä paikkoja ja paikkojen tarvitsijat maksaisivat nämä. Tavoitteiden toteuttamiseksi kehitetään erilaisia malleja. Mahdollisuus toteuttaa paikkoja kaupungin toimesta merkitään selvitetäväksi asiaksi kärkitoimenpiteeseen 6.

Muutokset toimitilahankkeiden keskimääräisessä tilantarpeessa sekä vaihtuva autopaikkatarve rakennuksen elinkaaren aikana tulee huomioida myös kaavoituksessa ja autopaikkanormeissa, koska näillä on huomattava vaikutus muun ohella sijoittajakysyntään Helsingin toimitilamarkkinoilla.

**Vastine:** Päivitettäessä työpaikka-alueiden autopaikkojen laskentaohjetta mainitut asiat tulee huomioida.

Kiinteistölautakunnan mielestä kaupungin tulisi raporttiluonnoksessa esitetyn lisäksi selvittää ja kokeilla tilaa säästävien automatisoitujen pysäköintilaitosten mahdollisuuksia kiinteistökohtaisten ja keskitettyjen alueellisten pysäköintilaitosten toteuttamisessa.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa ei oteta kantaa pysäköintirakennuksen tyyppiin, esimerkiksi kallioluola, kannenalainen pysäköinti tai pysäköintitalo. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa valitaan sopivin ratkaisu. Automaattiset pysäköintilaitokset ovat yksi mahdollinen ratkaisuvaihtoehto pysäköintilaitoksen toteuttamiseksi. Lisätään kärkitoimenpiteeseen 7 tarve kokeilla automaattisia pysäköintilaitoksia.

Lautakunnan mielestä voitaisiin kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa kokeilla normistoa, jossa sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallittaisiin nykyistä normitusta vähemmän autopaikkoja ja toimitiloille nykyistä enemmän autopaikkoja edellyttäen, että toimitilahankkeet tarjoavat autopaikkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi vuo-



roittaispysäköintiperiaatteen mukaisesti. Tämä voisi parantaa sekä asuin- että toimitilarakentamisen houkuttelevuutta ja edistäisi samalla myös raporttiluonnoksessa esitettyjen tavoitteiden toteutumista.

**Vastine:** Asuntojen autopaikkojen laskentaohjeen mukaan vuorottaispysäköinti suunnitellaan aina tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden. Esitetty malli on mahdollinen jo nykyään. Lisätään ehdotus kärkitoimenpiteeseen 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys.

### Rakennuslautakunta

Kadunvarsipysäköintiä tulee harkita vaihtoehtoisena pysäköintimuotona erityisesti esikaupunkialueilla ja täydennysrakentamiskohteissa.

**Vastine:** Kadunvarsipysäköinti on yksi vaihtoehto toteuttaa asukkaiden pysäköinti. Tällöin katutilaa tulee olla riittävästi käytettävissä. Asiointi- ja vieraspysäköinnille ei tämän jälkeen välttämättä riitä tilaa kadun varresta. Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteessä 3 ehdotetaan asukas-pysäköintijärjestelmän laajentamista hyvin pitkällä aikavälillä koko kaupunkiin.

Eri pysäköintityyppäjä vertailtaessa tulee huomioida miten hyvin ne vastaavat mahdolliseen pysäköintitarpeen muutokseen. Korttelikohtaisten pysäköintihallien paikoituspaikat ovat vaikeasti muutettavissa muuhun käyttöön mm. palo-osastoinnin takia. Oikein suunniteltu keskitetty pysäköinti mahdollistaa jouston paremmin sekä rakentamisvaiheessa että vuosikymmenten jälkeen.

**Vastine:** Lisätään esitetty näkökulma pysäköintipolitiikan Kärkitoimenpiteeseen 7 Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

Pysäköintipolitiikassa tulee tarkastella myös pysäköintiratkaisujen elinkaarikustannuksia ja niiden kohdentumista, eikä pelkästään autopaikkojen investointikustannuksia.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteessä 6 Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan esitetään, että auto-paikkojen investointikustannusten lisäksi myös paikkojen ylläpitokustannukset kohdistetaan autopaikkojen käyttäjille.

Pysäköinnin laskentaohjeen yleisen tarkistuksen yhteydessä tulee tehdä myös mm. erityisasumisen, ARA-vuokra-asuntojen laskentaohjeiden tarkistus.



**Vastine:** Asuntojen autopaikkojen laskentaohjeen yleisen tarkistuksen yhteydessä myös erityisasuminen ja ARA-vuokra-asunnot huomioidaan. Maininta lisätään kärkitoimenpiteeseen 2.

Jotta kaupungin vuokra-asuntoja ja valtion rahoittamia tuettuja vuokra-asuntoja voidaan rakentaa kustannustehokkaasti nykyisenkaltaisille vaikeille ja ahtaille tonteille, tulee ARA-rahoitteisten asuntojen pysäköintinormin olla muuta asuinrakentamista merkittävästi alhaisempi.

**Vastine:** Kaupungin vuokra-asuntoja koskee 20 % lievennys pysäköintinormista. Muita muutoksia pysäköintinormeihin käsitellään, kun ohjeita seuraavan kerran päivitetään. Lisätään tästä maininta kärkitoimenpiteeseen 2.

Kaavojen laskentaohjeiden muuttamiseksi tulee harkita myös alueellisen poikkeamispäätöksen mahdollisuutta normien muuttamiseksi jo olemassa olevilla kaava-alueilla.

**Vastine:** Asuntojen autopaikkojen laskentaohjeita laadittaessa tavoitteena oli, että pysäköintipaikkoja rakentuisi tarvetta vastaava määrä. Poikkeamispäätökset tehdään tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden.

Polkupyöräpaikkojen laskennallinen määrä ja laatutaso on määritelty Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksessä. Jos asemakaavaan tulee polkupyöräpaikoista määräys, tulee sen olla yhtäpitävä nykyisen rakennusjärjestyksen säännösten kanssa.

**Vastine:** Selvitetään rakennusjärjestyksen määritelmät laadittaessa polkupyöräpysäköinnin mitoitus/laskentaohjeita. Kirjataan maininta tästä kärkitoimenpiteeseen 2.

Alueiden ja kortteleiden rakentamisen vaiheistuksen vaikutuksia on syytä miettiä osana pysäköintilinjauksia erityisesti keskitettyjen autopaikkojen kohteissa.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteessä 7 Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti) käsitellään vaihteittain rakentamisen problematiikkaa.

Keskustan huoltotunneliin liittyminen tulee vaatia kaavassa tai alueellisella poikkeamispäätöksellä. Rakennusluvan yhteydessä ei liittymistä voida muuten vaatia.



**Vastine:** Pysäköintipolitiikan muissa toimenpiteissä käsitellään keskustan huoltotunnelin tehokkaampaa hyödyntämistä. Lisätään kohtaan tarkennus, että liittyminen tulee vaatia kaavassa tai alueellisella poikkeamispäätöksellä.

Vuorottaiskäytön huomioiminen rakennuslupavaiheessa edellyttää uudentyypisiä asemakaavamääräyksiä. Vaikeutena on erityisesti kohteiden eriaikaan valmistuminen ja kustannusten jakautuminen ensin rakentavalle.

**Vastine:** Uudentyyppiset asemakaavamääräykset määritetään selvitystarpeeksi kärkitoimenpiteeseen 1 käynnistettäessä selvitystä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön esteistä. Pysäköintipaikkojen vaiheittain rakentamisen problematiikkaa käsitellään kärkitoimenpiteessä 7.

### Yleisten töiden lautakunta

Asukaspysäköintitunnuksen voi jo nykyisin hankkia kuukausiperusteisesti.

**Vastine:** Hinta on jo kuukausiperusteinen. Korjataan tämä raportin kärkitoimenpiteeseen 3.

Pysäköintitunnuksen myöntämis- ja käyttöehtoja on uudistettava myös siten, että auton pitkäaikainen säilytys kadulla tehdään mahdottomaksi esimerkiksi asettamalla enimmäisaika, jonka autoa voi pitää kadulla sitä liikuttamatta. Kantakaupungissa aika voisi olla lyhyempi kuin muualla.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteeseen 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu lisätään tavoitteeksi pysäköinnin maksimiajan määrittely ainakin kantakaupungissa. Rakennusviraston kanssa tulee neuvotella sopiva maksimikesto yksittäiselle pysäköintipahtumalle. Tämä toteutetaan sen jälkeen, kun asukas- ja yrityspysäköinnin hinnan nostamisesta on saatu kokemuksia.

Asukaspysäköinnin hintaa voisi porrastaa myös alueittain niin, että kantakaupungissa se olisi muuta kaupunkia kalliimpaa.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteessä 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu uusien alueiden asukaspysäköintitunnuksen hintaa esitetään matalammaksi kuin nykyisillä alueilla.



Rakennusvirasto myötävaikuttaa uusien toimintamallien kehittämiseen, jolla pysäköintiä voidaan ohjata kaduilta pysäköintilaitoksiin esimerkiksi talvikautena katukunnossapidon helpottamiseksi. Tämä on toteutettava ilman kaupungille koituvia lisäkustannuksia.

**Vastine:** Otetaan käyttöön uusi asukaspysäköintilaitostunnus. Kaupunki subventiota asukaspysäköintilaitostunnukseen harkitaan. Mahdollinen subventio voidaan rahoittaa esimerkiksi asukaspysäköintitunnuksen hinnan korotuksesta saatavilla tuloilla.

Toisaalta pysäköintivirhemaksun suuruus pitää suhteuttaa muuhun seuraamusjärjestelmään. Tämän vuoksi ajatukset 500 euron suuruista pysäköintivirhemaksusta eivät liene kovin realistisia.

**Vastine:** Pysäköinti joukkoliikennettä haitaten aiheuttaa yhteiskunnalle suuret kustannukset sekä pysäköinti invapaikalle on erittäin moitittavaa. Tämän vuoksi 500 euron pysäköintivirhemaksut ovat perusteltavissa. Niiden käyttöönotto edellyttää lakimuutoksia.

Yleisten töiden lautakunta on 28.5.2013 hyväksynyt rengaslukkotaksan. Se on sidottu ajoneuvon varastosiiirrosta perittävän maksun suuruuteen. Rengaslukkojen käyttöönotto edellyttää tietojärjestelmämuutoksia, jotka saadaan tehtyä syksyllä 2013.

**Vastine:** Rengaslukosta kertova teksti päivitetään ajan tasalle kärkitoimenpiteeseen 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus.

Yleisten töiden lautakunnan mielestä on tärkeää selvittää mahdollisuudet muuttaa lainsäädäntöä niin, että siirrettävän ajoneuvon omistajalta voitaisiin periä siirtokustannusten lisäksi korvaus siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista eli kunnossapidon viivästymisestä.

**Vastine:** Lisätään Pysäköintipolitiikkaan kärkitoimenpiteeseen 9 tehtäväksi lakiesitys, että väärinpysäköidyiltä autoilta voidaan periä korvaus myös siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista. Tällöin täytyy selvittää, kuinka välilliset kustannukset määritetään.

Maksullista pysäköintiä tulisi selkeyttää vähentämällä maksullisuusvyöhykkeiden ja -aikojen sekä pysäköintiaikojen vaihtoehtoja tavoitteena helposti muistettava ja viestittävä maksullinen pysäköinti. Tämä voitaisiin toteuttaa liittämällä II vyöhyke I vyöhykkeeseen ja muuttamalla sallittu kertapysäköinti 2 tuntiin I vyöhykkeellä ja 4 tuntiin muualla



**Vastine:** Lisätään maininta asiasta strategiseen linjaukseen 5 Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa - näkökulmaa.

Pysäköintiä pienillä tonttikaduilla, joissa ajoradan leveys on enimmillään viisi (5) metriä, tulisi rajoittaa ja pysäköintipaikat sijoittaa ensisijaisesti kiinteistöjen alueelle. Kadun varteen pysäköidyt autot hankaloittavat ylläpitoa sekä ajoradan että jalkakäytävän osalta.

**Vastine:** Ongelmana on, että pysäköintipaikat tiiviissä kaupunkirakenteessa mahtuvat huonosti tonteille ainakaan kohtuullisin kustannuksin. Vähintäänkin vieras- ja asiointipysäköintipaikat on sijoitettava kadun varteen.

LPA-alueet tulee sijoittaa kaavoissa kiinteistöjen alueelle tai kiinteästi niiden välittömään läheisyyteen.

**Vastine:** Merkitään tiedoksi. Tämä on yksityiskohtaisempaa pysäköinnin suunnittelua.

Yleisten töiden lautakunnan mielestä pysäköintipolitiikan toimeenpanon aikataulutusta tulee päivittää sen hyväksymisen yhteydessä tiukaksi mutta realistiseksi.

**Vastine:** Toimenpiteiden aikataulutusta tarkistetaan Pysäköintipolitiikan päivityksen yhteydessä.

## Ympäristölautakunta

Pysäköintipolitiikka -luonnoksessa suunniteltujen hintamuutosten vaikutusta liikennemääriin ja liikenteen ympäristöhaittoihin ei ole selvitetty. Ympäristölautakunta huomauttaa, että lyhytaikaisen asiointipysäköinnin helpottaminen saattaa lisätä liikennemääriä ja liikenteen päästöjä Helsingin kantakaupungissa.

**Vastine:** Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hinnan nosto ei lisää auton omistusta tai autolla työssä käymistä Helsingin kantakaupungissa. Asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen voi vähentää auton omistamista Helsingissä, jolla on positiivisia ympäristövaikutuksia. Yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintietuuksien kehittäminen lisää yritysten kilpailukykyä ja vähentää auton omistamista sekä liikennesuoritetta. Progressiivinen hinnoittelu voi joissain tapauksissa lisätä asiointiliikennettä Helsingin kantakaupunkiin. Progressiivisella hinnoittelulla on myös positiivisia vaikutuksia, jos kantakaupungin liike-elämä pysyy



elinvoimaisena. Asiointiliikenne kohdistuu yleensä ruuhkahuipun ulkopuolelle, jolloin siitä aiheutuvat päästöt eivät kohdistu pahimpaan ajankohtaan vuorokaudesta. Jos hinnoittelun muutoksella auton varastointi kadun varressa vähenee ja pysäköintipaikat saadaan aktiivisempaan käyttöön, vapaan pysäköintipaikan löytäminen helpottuu. Tällöin pysäköintipaikan etsimisestä johtuva liikenne vähenee. Tällä on positiivisia ympäristövaikutuksia.

Pysäköintipolitiikka -luonnoksen ensimmäiseksi strategiseksi linjaukseksi nostettu tavoite ”pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista” ei välttämättä edisty, jos hinnoittelulla pysäköinnin painopistettä siirretään pitkäaikaisesta asukas-pysäköinnistä lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan tavoitteena ei ole lisätä asiointiliikennettä Helsingin kantakaupunkiin, vaan tarjota mahdollisuus asioida kanta-kaupungissa autolla, jos on halukas maksamaan siitä. Pysäköinnin yksityiskohtaisella hinnoittelulla ja liikennepoliittisilla ratkaisuilla henkilö-autoliikennettä Helsingin kantakaupunkiin voidaan säännöstellä.

Vuorottaiskäyttö ei kuitenkaan välttämättä vähennä liikennemääriä, vaan saattaa myös kannustaa asukkaita käyttämään autoa päivän aikana, mikäli pysäköinnin hinta muuttuu päiväsaikaan kalliimmaksi.

**Vastine:** Vuorottaispysäköinti täytyy aina suunnitella tapauskohtaisesti. Se soveltuu parhaiten alueille, joissa maankäyttö on sekoittunutta ja joukkoliikenteen palvelutaso hyvä. Tällöin eri toimintojen maksimikysyntä kohdistuu ainakin osittain vuorokauden eri ajankohtiin. Vuorottaispysäköinnin suunnittelun yhteydessä tulee huomioida, että joukkoliikenteen palvelutason ollessa hyvä asukkaat käyttävät paljon joukkoliikennettä työmatkoihin. Lisätään kärkitoimenpiteeseen 1 maininta, että vuorottaispysäköintiä ei tule suunnitella siten, että se pakottaa päivittäiseen auton käyttöön.

Talvikuukausien pysäköintimaksujen alennukset kitkarenkaita käyttävälle autoille olisivat yksi mahdollisuus kannustaa kaupunkilaisia kitkarenkaiden valintaan ja lisätä kitkarenkaiden osuutta Helsingissä.

**Vastine:** Nasta -tutkimusohjelma päättyi keväällä 2013. Kaupunginhalitus teki 12.11.2012 päätöksen, jonka mukaan rakennusvirasto, kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus valmistelevat kaupunginhalitukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joilla kaupunki voisi edistää kitkarenkaiden käyttöä. Esitys toimenpiteistä kitkarenkaiden käytön edistämiseksi on tarkoitus viedä kaupunginhallitukseen syksyllä 2013. Pysäköintipolitiikassa toteutetaan syksyllä 2013 kaupunginhallituksen päät-





tämiä toimenpiteitä. Lisätään Kärkitoimenpiteisiin 3 ja 4, että kitkarenkaiden käyttäjille voidaan näin erikseen päätettäessä antaa alennusta asukas- ja yrityspysäköintitunnuksesta.

Selvityksessä käsitellään myös toimenpiteiden keskeisiä vaikutuksia. Ympäristölautakunnan mielestä vaikutusten arviointia tulisi syventää ja osoittaa, keihin eri vaikutukset kohdistuvat.

**Vastine:** Helsingin ympäristökeskuksen ja kaupunkisuunnitteluviraston johdot ovat keskustelleet Pysäköintipolitiikan ympäristövaikutusten arvioinnista. Pysäköintipolitiikka ei perustu lakiin tai hallinnolliseen määräykseen, joten SOVA-arviointia ei tarvitse tehdä. Pysäköintipolitiikan ympäristövaikutuksista on laadittu muistio, koska kaupunkisuunnitteluvirastolla on lain edellyttämä yleinen velvollisuus selvittää ja arvioida ympäristövaikutukset riittävässä määrin valmistelun aikana.

## VASTINEET KANNANOTTOIHIN HELSINGIN PYSÄKÖINTIPOLITIikkaAN

### **Yhteenveto kannanotoista huomioitavista asioista, jotka on lisätty ehdotukseen luonnosvaiheen jälkeen**

Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään uudeksi kohdaksi Tavara- ja jakeluliikenteen kehittäminen sekä turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Nämä puuttuivat selkeästi luonnoksesta.

Kärkitoimenpiteeseen 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus esitetään 250 euron pysäköintivirhemaksua pysäköinnistä jakeluruutuun.

Ratikka- ja raidekaupunkiin sijoittuvilta yrityksiltä ei vaadita liikkumissuunnitelman laatimista, mutta sitä suositellaan ja pyritään edistämään kestävien liikkumismuotojen käyttöä.

Raporttiin lisätään, että selvitetään mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä rakennuttajien kanssa kaavoitusprosessissa.

Keskitetyn pysäköinnin yhteyteen lisätään, että on olemassa yksityisiä yrittäjiä, jotka ovat halukkaita pilotoimaan pysäköintiratkaisuja.

Selvitettäessä eri sidosryhmien pysäköintitarpeita käytetään yhteistyökumppaneiden tietoja enenevässä määrin hyödyksi.



Lisätään kärkitoimenpiteeseen 2 Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen, että uudistettaessa työpaikka-alueiden laskentaohjetta joukkoliikenteen palvelutaso otetaan paremmin huomioon autopaikkanormia määritettäessä.

Keskitetyn pysäköinnin hallinnon ja rahoituksen selvittämistä korostetaan kärkitoimenpiteessä 7. Tutkittavaksi tulee esimerkiksi riittävät resurssit omaavan kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen.

Keskitetyn pysäköinnin vaiheittain rakentamisen haasteita terävöitetään ehdotuksessa kärkitoimenpiteessä 7.

Progressiivisessa hinnoittelussa huomioidaan täyttöasteen lisäksi viikonpäivä ja ajankohta. Käyttöön otetaan kytkeä tehokas viestintä. Lisäksi on varmistettava, että progressiivinen hinnoittelu ei johda siihen, että autoja siirrellään jatkuvasti.

Lisätään ehdotukseen selvitystarpeeksi asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelun yhteyteen ajoneuvon vähäpäästöisyys ja koko sekä muita ympäristön kannalta merkittäviä ominaisuuksia.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 9 Autojen talvipysäköintiratkaisut, että autojen talvisäilytysratkaisuissa kehitetään alueellisia ratkaisuja.

Lisätään kärkitoimenpiteeseen 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus tarpeita rengaslukon käytön kehittämiseksi esimerkiksi piittaamattomuusperiaatteen tiukentaminen, joka tarkoittaa sen nopeampaa käyttöä sekä välillisten kustannusten, esimerkiksi kunnossapidon viivästyminen, perimistä väärinpysäköijältä.

### Helsingin kuljetusyrittäjät ry

Luonnoksessa ei juurikaan huomioida kuorma-autoja tai pakettiautoja, eikä muutenkaan tavara- tai jakeluliikennettä, vaikka niiden rooli kaupungin elinkeinoelämän ja sitä kautta talouden sekä hyvinvoinnin – ja siksi myös liikennepolitiikan - kannalta on aivan ratkaiseva.

**Vastine:** Kuorma- ja pakettiautojen sekä tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinti käsitellään pysäköintipolitiikassa. Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään kohta Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen.

Haluamme korostaa sitä, että kuorma- ja jakeluautoinkin tarvitsevat pysäköintipaikkoja, sekä lyhyempään että pidempiaikaisempaan pysä-



köintiin. Pidämme siksi erittäin tärkeänä, että kuorma-autoille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja lisätään. Laajempien pysäköintialueiden ohella on tärkeää saada pienempiä, muutaman auton paikkoja nykyistä enemmän ja nykyistä kattavammin ympäri kaupunkia.

**Vastine:** Kuorma- ja jakeluautojen pysäköintitarpeita käsitellään Pysäköintipolitiikkaan lisättävässä Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämisessä.

Kuljetusajoneuvojen lastaus- ja purkukäyttöön tarkoitettujen pysäköintiruutujen määrää tulisi lisätä ja varmistaa, että ruutuja todella voidaan käyttää tähän tarkoitukseen.

**Vastine:** Tämä sisältyy Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämiseen. Jakeluliikenteen ruutuun pysäköinnistä on lisätty esitys korotetusta pysäköintivirhemaksusta.

Esillä on ollut myös eräänlaisten ”pysähtymis- tai pysäköintitunnusten” kehittäminen hieman samaan tapaan kuin henkilöautojen haltijoille jaettavat asukas-pysäköintitunnukset. Yhtenä haasteena on todettu se, että pysäköinninvalvojen pitäisi pystyä erottamaan jakeluliikenteen autot ”remontti-reiskojen” vastaavista. Toivomme, että tämä problematiikka otetaan huomioon kaupungin pysäköintipolitiikkaa kehitettäessä.

**Vastine:** Erialaisten uusien pysäköintituotteiden, esimerkiksi pysäköintitunnusten, käyttöönottomahdollisuuksia selvitetään luonnokseen lisättävässä Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämisessä.

Henkilöautoja ja muita asiaankuulumattomia ajoneuvoja on jatkuvasti pysäköity väärille paikoille siten, että kuljetusajoneuvojen toiminta vaikeutuu.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan yhtenä kärkitoimenpiteenä on Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus. Kuljetusajoneuvoja haittaavan väärin-pysäköinnin ehkäisyyn kiinnitetään huomiota. Pysäköintipolitiikassa esitetään korotettua pysäköintivirhemaksua väärin-pysäköinnistä jakeluruutuihin.

Jos kaupungin ydinkeskustassa on riittävästi tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja ja kun näiden ajoneuvojen toimintamahdollisuudet on esim. väärin pysäköityjen henkilöautojen eliminoinnin kautta varmistettu, voidaan ”turhaa liikennettä” vähentää myös kuljetusajoneuvojen osalta.



**Vastine:** Pysäköintiruutujen määrän lisäämismahdollisuudet tutkitaan luonnokseen lisättävässä Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämässä.

Kuljetusyrittäjät tulisi huomioida useamminkin pyytäessänne lausuntoja ja kommentteja Helsingin liikennepolitiikan kehittämiseksi. Tähän mennessä tuo huomiointi on ollut niukanlaista.

**Vastine:** Liikennesuunnitteluosasto pyrkii ottamaan toiveen huomioon.

### Helsingin Aurinkolahti-Seura ry

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota julkiseen liityntäliikenteeseen sekä uimarannan käyttäjien pysäköinninvalvontaan.

**Vastine:** Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisääminen on Pysäköintipolitiikan yksi kärkitoimenpide. Se sisältää esityksen pysäköinninvalvonnan lisäämisestä ja tehostamisesta. Tämä tapahtuu esimerkiksi pysäköinnintarkastajien virkojen lisäämisellä. Joukkoliikenteen kehittämistä vastaa Helsingin seudun liikenne.

Aurinkolahti-Seura tukee ajatusta asukaspysäköinnin laajentamisesta koko Helsingin alueelle, myös Aurinkolahteen.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan yhtenä kärkitoimenpiteenä on asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu. Laajentaminen soveltuu parhaiten niin sanotuille vanhoille alueille, esimerkiksi Munkkivuoreen ja Munkkiniemeen, joissa asukkaiden pysäköintiä on paljon katujen varsilla. Uudemmissa alueilla, joihin Aurinkolahti kuuluu, asukaspysäköinti on osoitettu tonteille. Tällaisilla alueilla asukaspysäköintijärjestelmästä saatava hyöty on vähäisempi, mutta laajentamista harkitaan myöhemmässä vaiheessa.

Aurinkolahti-Seura ehdottaa uimarannan aiheuttamien pysäköintiongelmien helpottamiseksi seuraavaa. Jouko-linja jatkaa liikennöintiä kesäviikonloppuina tihentynein vuoroin Vuosaaren metroaseman ja Aurinkolahden uimarannan väliä siten, että bussi kiertää Solvikinkadun kautta eikä lainkaan aja Utelaan saakka.

**Vastine:** Helsingin Pysäköintipolitiikassa ei suunnitella joukkoliikennelinjastoja. Palaute Jouko linjasta toimitetaan Helsingin seudun liikenteelle tiedoksi.



## Munkinseutu ry

Kategorisointi ratikka/raide/bussikaupunkiin ei toimi, kategorioita on liian vähän.

**Vastine:** Jako on tehty vain tätä työtä varten. Se ei ole virallinen. Se on tehty helpottamaan pysäköintipolitiikan laadintaa.

Työryhmässä tulisi olla muiden ryhmien edustajien lisäksi myös raitioliikenne-edustajia. Olennainen osa pysäköintipolitiikan kehittämistä on pysäköinnin järjestäminen siten, ettei pysäköinti estä raitioliikennettä, kuten nyt jatkuvasti tapahtuu.

**Vastine:** Työn projektiryhmässä oli mukana HSL:n edustaja. HSL hoi-  
taa raitioliikenteen suunnittelua. HKL:ltä on pyydetty lausunto.

Uusien talojen osalta on veloitettava tekemään tontille tai tontin alle riittävä määrä parkkipaikkoja, sillä uusien asukkaiden ja työpaikkojen autoja kadunvarsille ei pääsääntöisesti mahdu.

**Vastine:** Uudistuotannon yhteydessä noudatetaan pääsääntöisesti voimassa olevia asuintonttien sekä työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeita.

Keskitetty ratkaisu (iso parkkitalo tai luola, joka on yhteinen usealle taloyhtiölle) tulee jälkikäteen toteutettuna liian kalliiksi, eikä yksityinen raha sellaista toteuta, joten sitä ei voi pitää realistisena (ei ole toteutunut Katajanokalla, Ullanlinnassa eikä Töölössäkään, vaikka kaikissa kyseistä vaihtoehtoa on suunniteltu vakavasti).

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetään keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttamista etupainotteisesti tai samaan aikaan rakennettavan maankäytön kanssa. Täydennys- ja lisärakentamishankkeissa jälkikäteen toteuttaminen onnistuu parhaiten, jos kaupunki on mukana pysäköintiyhtiössä. Pysäköintiyhtiöiden toiminta voi edellyttää ainakin alkuvaiheessa kaupungin osallistumista.

Munkinpuistossa sijaitseva ”Koneen talo” aiotaan muuttaa asuintaloksi, jolloin sen yhteyteen rakennettavasta parkkiluolasta olisi hyvä tehdä niin iso, että naapuritalojen autoillekin olisi siellä tilaa. Sillä autotiheydellä, joka Munkinseudulla on, edes tulevan ”Koneen talon” asukkaiden kaikki autot eivät tule mahtumaan suunniteltuun parkkihalliin, mikä huolestuttaa alueen asukkaita.



**Vastine:** Yksittäisten hankkeiden pysäköintipaikkojen määrän suunnittelu tehdään kaavoituksen yhteydessä soveltaen voimassa olevia pysäköintiohjeita.

Jos parkkipaikkoja aiotaan vähentää, se ei voi tapahtua kehittämättä joukkoliikennettä.

**Vastine:** Voimassa olevassa asuintonttien autopaikkojen laskentaohjeessa joukkoliikenteen palvelutaso huomioidaan autopaikkamäärien määrittelyssä. Esimerkiksi kehitettäessä raitiotieverkkoa pysäköintipaikkoja on joskus ollut pakko vähentää katuverkolta.

Pitkäaikaisen kadunvarsipysäköinnin kieltäminen (auto seisoo esimerkiksi kahden viikon matkan ajan kadunvarressa) on hyväksyttävä periaate, mutta se edellyttää sitä, että pitkäaikaispysäköintialue on tarjottava hyvän joukkoliikenneyhteyden päästä.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetään vaihtoehtoja auton säilyttämiselle kadun varressa. Tällaisia ovat esimerkiksi autohotellit, jotka tulee pyrkiä sijoittamaan alueille, joita joukkoliikenne palvelee. Kantakaupungin asukaspysäköintilaitostunnus tarjoaa vaihtoehdon asukaspysäköintitunnukselle, mutta se soveltuu huonosti auton pitkäaikaiseen säilyttämiseen.

Sivulla 50 on esitetty, että sekä Munkkiniemi että Munkkivuori liitettäisiin mukaan asukaspysäköintijärjestelmään. Aikarajoitus on mielestämme parempi vaihtoehto, jolloin myös alueen kivijalkaliikkeissä asioivilla on mahdollisuus löytää pysäköintipaikka.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetään asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista niin sanotuille vanhoille kantakaupungin tuntumassa sijaitseville asuinalueille. Laajentamiskriteerit on esitetty Pysäköintipolitiikassa. Aikarajoitukset ovat niin lyhyitä, että ne eivät mahdollista asukaspysäköintiä. Vaikka asukaspysäköintijärjestelmä otettaisiin käyttöön, myös lyhytaikainen pysäköinti muille säilytettäisiin.

Sama aikarajoitus kuin muussakin pysäköinnissä tulisi koskea myös Munkinseudun asukkaiden talviparkkeerausta.

**Vastine:** Mahdolliset kadunvarsipysäköinnin aikarajoitukset ovat voimassa kaikkina vuodenaikoina.



## Helsingin Yrittäjät ry

Keskustan on oltava hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla, myös henkilöautolla, vaikka autoilun rooli näyttäisikin olevan pitkällä aikavälillä vähentymässä helsinkiläisten keskuudessa.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetyillä toimenpiteillä aktiiviset pysäköintimahdollisuudet keskustassa paranevat. Tätä edistävät esimerkiksi asukaspysäköintitunnuksen hinnan nosto, asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto, pysäköinninvalvonnan tehostaminen sekä pysäköinnin progressiivinen hinnoittelu.

Pääkaupunkiseudun asukasmäärän kasvaessa on syytä pyrkiä tekemään auton jättäminen mahdollisimman kauaksi Helsingin keskustasta houkuttelevaksi. Helsingin pitäisi olla valmis rakennuttamaan liityntäpysäköintiä myös yhdessä kehyskuntien kanssa – kuten luonnoksessa todetaan, liityntäpysäköinnin kasvun painopisteen tulee olla jatkossa Kehä III:n ulkopuolella ja pysäköintipolitiikan seudullista.

**Vastine:** HSL:n vetämänä on valmistunut Liityntäpysäköintistrategia, jonka laadintaan myös Helsinki on osallistunut. Uusien liityntäpysäköintialueiden rakentaminen painottuu etäämmälle Helsingin keskustasta. Liityntäpysäköintistrategiassa esitetään kustannusjakomallia, jossa muutkin kunnat kuin liityntäpysäköintialueen sijaintikunta sekä valtio osallistuvat alueen rakentamis- sekä kunnossapitokustannuksiin.

Autopaikkoja tarvitaan aikaisempaa enemmän toimiston pinta-alaan nähden.

**Vastine:** Helsingissä voimassa olevat työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet ovat vuodelta 1994. Ne ovat vanhentuneet. Pysäköintipolitiikassa esitetään, että Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet päivitetään vuoden 2014 aikana. Ohjeiden päivittämisessä tulee ottaa huomioon muun muassa yritysten tilankäytön tehostuminen, joukkoliikenteen palvelutaso sekä seudullinen kilpailutilanne.

Kivijalkamyymälöiden lähellä on oltava paikkoja lyhytaikaista asiointia ja 15–30 minuutin pysäköintiä varten. Luonnokseen otettu kärkitoimenpide 11 ”Progressiivinen hinnoittelu” tukeekin lyhytaikaista asiointipysäköintiä ja vähentää autojen pitkäaikaista säilytystä katujen varsilla. Hinnoittelumuutosten lisäksi paikkoja pitää olla myös hyvin saatavilla kivijalkamyymälöiden keskittymien lähistöllä.



**Vastine:** Progressiivisen hinnoittelun lisäksi myös asukaspysäköinti-tunnuksen hinnan nosto sekä asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto vähentävät auton säilyttämistä kadun varressa ja vapauttavat tilaa asiointipysäköinnille. Uudet tietotekniset sovellukset lisäävät informaatioita vapaista pysäköintipaikoista ja helpottavat niiden käyttöä. Lyhytaikaiseen pysäköintiin soveltuvat parhaiten kadunvarsipaikat, joissa asukas- ja yrityspysäköinti ei ole sallittua.

Ehdotuksemme on, että keskustan katupaikoille varattaisiin 5-10 minuutin nopean asiointipaikkoja jakelutyötä varten. Näistä pitäisi myös tiedottaa yrittäjäjärjestön ja kaupungin tiedotuskanavien kautta tehokkaasti yrittäjille. Tehokas pysäköinninvalvonta pitää keskusta-alueella huolen siitä, että paikkoja ei käytetä auton pidempään seisottamiseen. Kaupungin alueella on tarjottava riittävästi pysäköintimahdollisuuksia myös paketti- ja kuorma-autoja varten. Kaikki toimitukset eivät hoidu keskustan huoltotunnelin kautta.

**Vastine:** Pysäköintipaikkojen varaamismahdollisuudet jakelutyötä, kuorma- sekä pakettiautoja varten selvitetään luonnokseen lisättävässä tavara- ja jakeluliikenteen kehittämisessä. Jos paikkoja päätetään perustaa, niitä myös markkinoidaan. Ongelmana on, että kantakaupungin pysäköintipaikkojen määrä kadun varressa on rajallinen, ja niitä tarvitaan moneen käyttötarkoitukseen.

Etenkään kalleimpien hotellien asiakkaat eivät itse raahaa laukkujaan hotelliin, joten matkatavaroiden purun/lastauksen pitäisi tapahtua hotellien välittömässä läheisyydessä. Tämä pitäisi ottaa pysäköintipolitiikassa huomioon.

**Vastine:** Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Tähän sisältyy pysäköinnin kehittämismahdollisuuksien selvittäminen merkittävimpien hotellien edustoilla.

Busseille on tarjolla hyvin vähän pysäköintipaikkoja, joissa ne voivat odottaa ryhmää. Turistipysäkeille pysäköi usein ulkomailla rekisteröityjä busseja – toisinaan koko päiväksi. Näille pysäkeille asetettava aikarajoitus ja valvonnan lisääminen tehostaisivat paikkojen käyttäjien vaihtuvuutta. Keski-Euroopassa (esim. Wien) pysäkeillä on valvojat, jotka neuvovat bussit tarvittaessa pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitetuille paikoille ja vapauttavat siten paikkoja asiakkaiden purkua ja lastausta varten.





**Vastine:** Kärkitoimenpiteeseen 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen lisätään Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittämisen. Turistibussien pysäköintiä selvitetään tässä kohdassa.

Erityisen tärkeää olisi saada näkyville ja helposti saataville tieto maanalaisista pysäköintipaikoista ja niiden ajoreiteistä, koska autoilijat näytävät suosivan katujen varsilla olevia paikkoja. Samoin tarvitaan tieto jakeluautojen käytettävissä olevista lyhyen pysäköinnin paikoista, joita edellä esitimme.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpide 10 sisältyy Pysäköintilaitosten statusinformaation tuottaminen keskitetysti autoilijoille (tiedon avaaminen ja antaminen sovellusten tekijöiden käyttöön). Tämä parantaa tiedonsaantia maanalaisista pysäköintipaikoista. Jakeluautojen käytettävissä olevista paikoista saadaan tietoa, jos siihen kehitetään sovellus. Sovellus voi sisältyä pysäköinnin reittioppaaseen.

Kaupungin ei pitäisi ottaa esimerkiksi autojen talvisäilytystä omaksi tehtäväkseen. Yksityistä pysäköinninvalvontaa luonnoksessa ei käsitellä lainkaan.

**Vastine:** Kaupunki voi ottaa joitakin tehtäviä, esimerkiksi autojen talvisäilytystä sekä alueellisen pysäköintiyhtiön perustamista, omaksi tehtäväkseen, koska näihin ei välttämättä löydy yrittäjiä suuren taloudellisen riskin tai matalan tuotto-odotuksen vuoksi. Jos halukkaita yrittäjiä löytyy käyttäjille kohtuullisilla ehdoilla, kaupungin ei tarvitse olla toiminnassa mukana. Yksityiseen pysäköinnin valvontaan ei esitetä muutoksia.

Yritysten liikkumistarpeisiin vaikuttavat yrityksen henkilöstö (joka vaihtuu, samoin kuin heidän asuinpaikkansakin) ja asiakkaat omine tarpeineen. Yrityksille ei pidä säilyttää velvoitetta liikkumissuunnitelman laatimiseen.

**Vastine:** Liikkumissuunnitelman laatiminen voi edistää kestävien liikku-  
mismuotojen käyttöä. Kaupunki voi ehdottaa liikkumissuunnitelmien  
laatimista. Ehdotuksessa luovutaan vaatimuksesta, mutta kaupunki eh-  
dottaa ja suosittelee liikkumissuunnitelman laatimista.

## Kiinteistöliitto Uusimaa

Kiinteistöliitto Uusimaa vastustaa jyrkästi esitettyjä pysäköintimaksujen korotuksia. Keskusta-alueen taloyhtiöillä on mahdollonta järjestää pysäköintipaikkoja taloyhtiöiden omille piha-alueille. Taloyhtiöitä on kannustettu ja veloitettu käyttämään sisäpihoja asumisviihtyisyyttä edistävällä tavalla mikä tarkoittaa sitä, että autopaikkojen määrä ei ole lähi-



mainkaan riittävä. Ainoaksi mahdollisuudeksi jää pysäköinti katujen varsille, mikä ei saa muodostua kohtuuttoman kalliiksi. Myös kantakaupungin ulkopuolella kadunvarsipysäköinnillä on keskeinen merkitys. Kiinteistöliitto Uusimaan näkemyksen mukaan asukaspysäköinnin tulee olla etusijalla pysäköintipaikkaresursseja jaettaessa.

**Vastine:** Tällä hetkellä asukaspysäköinnin hinta on niin alhainen, että se houkuttaa säilyttämään autoa kadun varressa. Kansainvälisessä vertailussa, esimerkiksi verrattaessa Ruotsin kaupunkeihin Tukholmaan, Göteborgiin ja Malmöön, Helsingin asukaspysäköintitunnuksen hinta on huomattavan matala. Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelumuutoksen tavoitteena on siirtyä asteittain kohti käyttäjä maksaa periaatetta sekä edistää asukkaiden tasapuolista kohtelua kaupungin eri osissa. Tavoitteena on myös vapauttaa tilaa aktiiviselle asukas- ja asiointipysäköinnille, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vapauttaa tilaa muille toiminnoille. Kaupunki on arvioinut, että yhden kadunvarsi-paikan kustannukset kaupungille ovat huomattavasti korkeammat kuin asukaspysäköintitunnuksen hinta, kun otetaan huomioon paikan rakentamis- ja kunnossapitokustannukset sekä maan arvo. Pysäköintipolitiikassa esitetään asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista niin sanotuille vanhoille kantakaupungin tuntumassa sijaitseville asuinalueille. Laajentamiskriteerit ja perustelut on esitetty Pysäköintipolitiikan kohdassa Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu.

Asukaspysäköitsijöille ei tule asettaa lisäkustannuksia talvikunnossapitoon vedoten, kun käytännössä asukkaat taloyhtiön vastikkeiden kautta osallistuvat jo merkittävässä määrin kunnossapidon kustannuksiin.

**Vastine:** Kadun ajoratojen talvikunnossapito kuuluu kaupungille. Talvikunnossapito maksaa kaupungille noin 25 miljoonaa euroa vuodessa. Kadun varressa talvella pitkään seisovat autot haittaavat talvikunnossapitoa ja lisäävät kustannuksia, heikentävät liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vievät tilaa aktiiviselta pysäköinniltä.

Kiinteistöliitto Uusimaan käsityksen mukaan huoneistokohtainen autopaikka tai autopaikkojen riittävä kokonaismäärä on merkittävä asunnon kysyntään vaikuttava tekijä.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa kärkitoimenpiteessä 7 esitetään alueellisen pysäköintiyhtiön perustamista, keskitettyyn pysäköintiin siirtymistä sekä nimeämättömiä paikkoja. Tavoitteena on kustannusten säästö vuorottaispysäköinnin avulla, jolloin tarvitaan vähemmän paikkoja. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärää ei rajoiteta Helsingin pysäköintipolitiikassa. Tärkeää olisi saada kohdistettua pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset sen käyttäjille.



Autopaikkojen saatavuus on merkittävä osa asumisviihtyisyyttä ja edesauttaa niin vanhusväestön palvelemista kuin lapsiperheiden käytännön arkea. Pysäköinnin kulujen on oltava kohtuullisia ja autopaikkojen saatavuutta ei tule ainakaan rajoittaa.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa parannetaan autopaikkojen saatavuutta siltä osin, kun tavoitellaan kadulle varastoitujen autojen siirtymistä paremmin pitkäaikaiseen säilytykseen soveltuviin paikkoihin. Tavoitteena on, että pysäköinnistä aiheutuvat kulut kohdistetaan käyttäjille, toisin sanoen autottomien ei tarvitse osallistua pysäköinnistä aiheutuviin kustannuksiin.

## RAKLI ry

Helsingin seudun kunnat ovat tehneet pysäköintipolitiikkaa liikaa yksin. Pääkaupunkiseudun toimistorakentamisessa kilpaillaan autopaikkavelvoitteiden täyttämisen kanssa ja tässä kilpailussa Helsingin on vaikea menestyä, jos kaupunkien autopaikkamäärien yhteisiä sääntöjä ja laskentaohjeita ei ole laadittu. Kehitystyö pitäisi ulottaa yli kuntarajojen siten, että pysäköinnin kehittämiseen yhdistetään joukkoliikenteen yleisen sujuvuuden kehittäminen.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteessä 2 esitetään Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittämistä sekä yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointia seudullisena hankkeena. Rakli toivoo, että pysäköinnin selvityksiä ja toimintamalleja laadittaessa alan toimijoille tarjotaan mahdollisuuksia sparrata malleja ja käytäntöjä. RAKLI on valmis tarjoamaan klinikkaprosessinsa käytäntöjen kehittämisen yhdeksi työkaluksi.

**Vastine:** Toteutettaessa pysäköintipolitiikan toimenpiteitä käytännössä tarvitaan kokeiluja ja uusia käytäntöjä mahdollisimman hyvän lopputilanteen saavuttamiseksi. Helsingin kaupunki on tyytyväinen Rakli:n tekemään yhteistyötärjoukseen.

Asuntohankkeissa rakennuttajien tulisi olla mukana jo alueiden tai yksittäisten hankkeiden kaavoitusvaiheessa, jotta pysäköintiratkaisuista saataisiin paremmin kysyntää vastaavia.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa selvitetään mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä rakennuttajien kanssa kaavoitusprosessissa. Tämä lisätään strategiseen linjaukseen 4 Pysäköinti tukee asumiskustannusten koh-



tuullistamista sekä kärkitoimenpiteeseen 2 Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen.

Ehdotamme, että Ruoholahden Pysäköintiyhtiö otettaisiin Helsingin kaupungin pysäköinnin kehittämishankkeessa aidoksi alueelliseksi pysäköinnin case-esimerkiksi. Ruoholahdessa on hyvin toteutettu alueellisen pysäköinnin perusasiat yhtiön perustamisesta ja rakentamisesta aina nykypäivään. Yhtiö on halukas kehittämään jatkossa omaa toimintaansa ja olemaan pilottina muille toimijoille esim. pysäköinnin tehostamisen, pysäköinninvalvonnan ja nettipalveluiden osalta. Eli tarjoudumme aktiivisesti mukaan kehittämishankkeeseen.

**Vastine:** Perustettaessa alueellisia pysäköintiyhtiöitä sekä toteutettaessa keskitettyjä pysäköintiratkaisuja tarvitaan operoijia käynnistämään hankkeita. Helsinki kaupunki merkitsee tiedoksi Ruoholahden pysäköintiyhtiön osoittaman kiinnostuksen. On myös tärkeää ottaa mallia jo toteutetuista esimerkeistä.

Uusilla alueilla ja täydennysrakentamisessa tulee voida toteuttaa vähäautoisia ja autottomia kortteleita ja rakennuksia. RAKLI:n jäsenillä on hyviä kokemuksia "Vähäautoisista /autottomista" vuokrataloista ja tällaisille rakennuksille on kysyntää.

**Vastine:** Autottomia ja vähäautoisia kohteita on toteutettu Helsingissä. Käyttäjä maksaa periaate pysäköinnin osalta edistää tavoitetta, että pysäköintipaikkoja rakentuu sopivasti tarpeeseen nähden. Kärkitoimenpiteessä 6 esitetty pysäköinnin palvelumalli (huutokaupamalli) myös edistää tätä tavoitetta.

Asukaspysäköintipaikoista nykyisin perityillä vuokrilla voidaan kattaa vain murto-osa autopaikkojen todellisista kustannuksista, joten käytännössä kaikki asukkaat maksavat autopaikoista käytöstä riippumatta.

**Vastine:** Tämän asian ratkaisemiseksi Pysäköintipolitiikassa sovelletaan pysäköinnin osalta "käyttäjä maksaa periaatetta". Kärkitoimenpide 6 Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan toteuttaa tavoitetta, että autottomien asukkaiden ei tarvitsisi maksaa pysäköinnistä.

Täydennyskaavoitushankkeiden yhteydessä edellytetään usein pysäköintiratkaisujen tutkimista kohdekiinteistöä laajemmalla alueella, joka hidastaa ja vaikeuttaa kaavoitusta, mikä puolestaan heijastuu asumiskustannuksiin.



**Vastine:** Keskitetty pysäköinti ja nimeämättömät paikat voivat olla ratkaisu täydennysrakentamisen pysäköintiongelman hoitamisessa. Keskitetty pysäköinti edellyttää suurehkoa kokonaisuutta, jotta saadaan synergiahyötyjä.

Jatkossa tulisi laatia ja julkaista selkeitä ja ymmärrettäviä laskelmia pysäköinnin kokonaiskustannuksista pääomakustannuksineen ja ylläpito-kustannuksineen.

**Vastine:** Kaupunkisuunnitteluvirastossa on tehty laskelmia. Tulevaisuudessa niitä on tarkoitus edelleen kehittää.

Tekstissä todetaan, että pysäköintiratkaisujen tulee perustua asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Tämä on hyvin totta. RAKLI tarjoaa jatkossakin mielellään apua jäsentensä näkemysten kartoittamiseen ja tämän tiedon tuottamiseen pysäköintiratkaisujen miettimisen tueksi.

**Vastine:** Helsinki tarvitsee eri sidosryhmien tukea tehdessään käyttäjä-tutkimusta. RAKLI:n tarjous merkitään tiedoksi.

Veneiden talvisäilytyspaikat laitureiden ja rannan lähellä vievät paikoi-tellen myös muuhun käyttöön soveltuvaa maata (esim. Merisatama, Pajalahti). Voisiko veneiden talvisäilytystä kehittää siten, että veneet(kin) säilytettäisiin talven aikana valvotuilla alueilla kauempana keskustasta ja nykyisiä veneiden talvisäilytyspaikkoja hyödynnettäisiin talviajan pysäköintiin esim. väistöalueina tai lumen läjitykseen?

**Vastine:** Tilapäisiä pysäköintialueita tarvitaan vain runsaslumisina talvina. Veneiden talvisäilytys on jokatalvista. On ratkaistava, onko veneiden talvisäilytyksen sijaittava niin arvokkailla paikoilla kuin nykyään osittain tapahtuu. Maa-alueen vaihtoehtoinen käyttö vaatii laajempaa tarkastelua eikä ole Pysäköintipolitiikassa ratkaistava asia.

Nykyisiä pysäköintipaikkojen laskentaohjeita tarkistettaessa alueita ei tulisi katsoa liian suurina kokonaisuuksina, vaan pyrkiä tunnistamaan mikrosijaintien merkitys (mm. hyvät joukkoliikenneyhteydet). Julkisen liikenteen käytettävyyden alueella pitää kohdekohtaisesti pystyä huomiomaan kaavassa autopaiden lukumäärää ohjeistettaessa. Kaavamaisen laskemisen tilalla pitää voida käyttää tapauskohtaista arviointia autopaiden ja myös pyöräpaikkojen mitoituksessa.

**Vastine:** Jo nykyisessä asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohjeessa hyvä joukkoliikenteen palvelutaso huomioidaan autopaiden määräämällä. Uudistettaessa työpaikka-alueiden laskentaohjetta



joukkoliikenteen palvelutaso otetaan paremmin huomioon autopaikkannormia määritettäessä. Lisätään maininta näistä raporttiin.

Laskentaohjeiden tarkastamisen rinnalla harkintavaltaa vaadittavista/sallittavista pysäköintipaikkamääristä voisi siirtää päätösprosessiin, jossa virkamies- ja/tai lautakuntakäsittelyn yhteydessä päätös tehtäisiin laskentaohjeissa määriteltyjen rajojen puitteissa. Kiinteistöomistajan / suunnittelijan tulisi päästä esittelemään kaavailemansa pysäköintiratkaisu ja -mitoitus sekä ratkaisun perustelut.

**Vastine:** Jo nykyisestä asuntojen autopaikkamäärien laskentaohjeesta voi poiketa esittämällä erityisiä perusteluja. Vuorovaikutusta kaavoituksessa on tehty ja sitä edelleen tehostetaan.

Kokeilemisen arvoinen asia on raportissa mainittu autopaikkannormista luopuminen keskustassa ja joukkoliikenteen korkean palvelutason alueilla. Tällöin rakennuttaja määritteli toteutettavan autopaikkamäärän asiakkaiden maksukyvyyn ja -halun huomioon ottaen.

**Vastine:** Kokonaan autopaikkannormista ei luovuttaisi, mutta autopaikkoja voisi toteuttaa alussa vain osan ja rakentaa myöhemmin lisää, jos maksuhalukkuutta tuotantokustannushinnalla ilmenee.

Tekstissä (kohta a asuinpaikkannormin tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen osalta) todetaan, että autopaikkannormeista voidaan erityisesti täydennys- ja lisärakentamisessa poiketa. Joustavan poikkeamisen tulee olla mahdollista myös ”tavanomaisissa” asuntokohteissa.

**Vastine:** Asuntokohteissa pysäköintipaikkojen laskentaohjeesta voi poiketa erityisten perusteluiden avulla. Julkisen liikenteen käytettävyys alueella pitää kohdekohtaisesti pystyä huomioimaan kaavassa autopaikkojen lukumäärää ohjeistettaessa. Kaavamaisen laskemisen tilalla pitää voida käyttää tapauskohtaista arviointia autopaikkojen ja myös pyöräpaikkojen mitoituksessa.

**Vastine:** Nykyisessä asuntojen autopaikkamäärien laskentaohjeessa joukkoliikenteen palvelutaso huomioidaan. Tapauskohtaisessa arvioinnissa tulee tarkastella, voidaanko soveltaa laskentaohjeiden erityisiä perusteluja niistä poikkeamiseen.

Pyöräpaikoissa on lisäksi vaatimus sijoittaa vähintään puolet paikoista rakennukseen. Mitoitus johtaa suuriin tilavarauksiin ja niiden sijoittaminen rakennukseen nostaa rakentamisen kustannuksia.



**Vastine:** Helsingin tavoitteena on kasvattaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta. Tämä edellyttää myös korkeatasoisia ratkaisuja pyörien säilytykseltä. Tässä mielessä rakennuksessa sijaitsevat pyöräpaikat ovat perusteltuja. Pyöräpysäköintiä edistetään systemaattisesti pyöräilyn edistämissuunnitelman ja pyöräpysäköintisuunnitelman mukaisesti.

Tulee pohtia, voisiko sama yrityspysäköintilupa kuulua nykyistä useammalle rekisteritunnukselle (=ajoneuvolle), toki siten, että lupaa voitaisiin käyttää vain yhdessä ajoneuvossa kerrallaan.

**Vastine:** Yrityspysäköintitunnus otettiin aikoinaan käyttöön tukemaan pienyrittäjien toimintaa kantakaupungissa. Tunnuksia voi lunastaa kolme yrityksen toimipaikkaa kohden. Jokaiseen tunnukseseen voi merkitä kolme rekisteritunnusta. Tämä on katsottu sopivaksi määräksi, koska ei toisaalta haluta suosia autolla töihin tuloa Helsingin kantakaupunkiin. Aiheesta on myös keskusteltu yrittäjäjärjestöjen kanssa.

Kivijalkaliikkeiden pysäköintipaikat kadunvarressa: jos kaupunki tulee edellyttämään, että asuinrakennusten ensimmäiseen kerrokseen varataan kivijalkaliikkeille myymälätilaa, samassa yhteydessä kaavoituksen osana tulee myös varmistaa, että näiden liikkeiden edustalle / välittömään läheisyyteen sijoitetaan asiointipysäköintipaikkoja. Kivijalkatiloihin on usein vaikeaa löytää käyttäjää, jota kuitenkin voidaan helpottaa kaavoituksessa varmistetuilla asiointipysäköintipaikoilla.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa asiointipysäköintiä helpotetaan progressiivisella hinnoittelulla sekä järkeistämällä asukaspysäköintiä. Pysäköintipaikkojen yksityiskohtaisen sijoittelun suunnittelu ei kuulu Pysäköintipolitiikkaan.

Yhteispysäköintiyhtiöiden tarkoituksenmukaista hallintoa tulee kuitenkin arvioida: Ei välttämättä ole perusteltua, että tietyn käynnistysvaiheen jälkeen kaupunki luovuttaa hallinnan asukkaille/asuntoyhtiöille, sillä tällöin pysäköintiyhtiön hallinto voi repsahtaa ja jäädä puutteelliselle hoidolle. Ammattimaisen hallinnon turvaaminen pitkällä aikavälillä olisi myös kaupungin etu ja kaupungin tulisi harkita omaa rooliaan yhteispysäköintiyhtiöiden ammattimaisen hallinnon turvaamisessa. Voisiko kaupungin yhtiö pyörittää autopaikkayhtiöitä?

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetään, että kaupunki voisi käynnistysvaiheessa olla mukana alueellisessa pysäköintiyhtiössä. Kuinka kauan kaupungin on järkevää olla mukana, on tapauskohtaista. Selvitetään myös toimintamallia, jossa kaikki eri alueille toteutettavat alueelliset pysäköintilaitokset olisivat kaupungin hallinnassa ja sille osoitettai-



siin riittävät resurssit tähän tarkoitukseen. Myös yksityinen tarjonta tulee kartoittaa.

Kun pysäköintiä järjestetään keskitetysti esimerkiksi rakentuvilla alueilla, pysäköintitilan rakentamisen aikataulu ei ole asuinrakennuttajan omassa päätäntävallassa. Pysäköintitilan valmistuminen voi viivästyä muista osapuolista ja rakentajista johtuen. Tämän tyyppisten ongelmakohtien ennaltaehkäisyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota.

**Vastine:** Nämä asiat on tiedostettu haasteina keskitetyn pysäköinnin järjestämisen yhteydessä. Aihetta kuvataan ehdotuksessa vielä tarkemmin.

Yhteistyötä ja vuorovaikutusta pysäköinninvalvonnan ja alan toimijoiden kesken voisi pyrkiä kehittämään esim. kerran vuodessa järjestettävillä yhteistilaisuuksilla. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta tulisi kehittää myös siten, että hylättyjen ja pitkään samaan paikkaan pysäköityjen autojen häätämistä tehostettaisiin rajoituksia ja puuttumistapoja kehittämällä. Puuttumistehokkuuteen voisi hakea keinoja yhteistyössä kiinteistön omistaja- ja huoltoyritysten ja isännöintitoimistojen kanssa.

**Vastine:** Pysäköinninvalvonta yksityisillä tonteilla vaatii tehostamista. Aloitteellisuus tässä asiassa kuuluu kiinteistöjen omistajille.

Tekstissä väläytetään ajatusta (Kohta b siirtyminen mobiilipalveluilla maksamiseen), että pidemmällä aikavälillä Helsinkiin on mahdollista toteuttaa malli, jossa kaikki maksaminen tapahtuu matkapuhelimella. Yhtenä näkökulmana tuomme esiin sen, että jos/kun pysäköintimaksu on ajateltu laskuttaa matkapuhelinlaskussa, tämä voi aiheuttaa ongelmia ja lisätyötä niille tahoille, joiden (vapaa-ajan) puhelinlaskun maksavat esimerkiksi työnantaja. Esitetty väite (s. 63) siitä, että yritykset hyötyvät, ei välttämättä pidä paikkaansa, vaan uusi käytäntö voi synnyttää monenlaista lisätyötä. Asiaa voi olla tarpeen selvittää tarkemmin.

**Vastine:** Tämä on asia, jota selvitetään tarkemmin. Se kirjataan kärki-toimenpiteeseen 10 kohtaan siirtyminen mobiilipalveluilla maksamiseen.

Progressiivinen hinnoittelu tukee hyvin lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Mallin soveltumista ja hinnoittelun tasoa tulee verrata kaupallisten pysäköintilaitosten hintoihin. Onko tarpeen harkita erilaisia hintatasoja eri alueiden lisäksi eri ajankohdille (esim. virka-aika vs. ilta-aika ja vkl:t). Käyttöönottoon tulee kytkeä tehokas viestintä.





**Vastine:** Pysäköinnin hinnoittelussa otetaan aina huomioon alueellisuus ja pysäköinnin ajankohta. Lisätään tästä maininta ehdotukseen. Otettaessa progressiivinen hinnoittelu käyttöön siitä tulee tiedottaa aktiivisesti.

Autojen liityntäpaikoitukset tulisi mitoittaa siten, että osa paikoista varataan kantakaupungin asukkaiden vähäkäyttöisten autojen säilytyspaikaksi, julkisilla pääsisi kätevästi hakemaan oman auton kun sitä tarvitsi vaikkapa kesämökkimatkalle.

**Vastine:** Helsingin liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat keskeisillä alueilla raideliikenneasemien läheisyydessä. Tulevaisuudessa paikat ovat enenevässä määrin maanalaisia paikkoja. Paikat ovat kalliita ja liityntäpysäköintikin onnistuu usein vain vuorottaispysäköintinä. Liityntäpysäköintipaikat eivät pääsääntöisesti sovellu autojen pidempiaikaiseen säilyttämiseen.

Yritysten liikkumissuunnitelma on uudehko ajatus. Kannustamme kaupunkia laatimaan yrityksille suunnatun palvelun, jonka tuloksena yritys saa käyttöönsä liikkumissuunnitelman. Palvelun tulisi kuitenkin olla yrityksille ilmaiseksi tarjottava vapaaehtoinen tuki, jonka laatimiseen kaupunki kannustaa, mutta jota ei pakollisena vaadita.

**Vastine:** Liikkumissuunnitelman laatimisella edistetää kestävien liikkumismuotojen käyttöä. Kaupunki ehdottaa liikkumissuunnitelmien laatimista.

Pysäköintipolitiikassa voitaisiin ottaa vahvemmin kantaa vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimahdollisuuksien parantamiseen, esimerkiksi saatavuuden tai hinnan kautta.

**Vastine:** Tällä hetkellä on voimassa vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintialennus maksullisilla paikoilla. Tulevaisuudessa selvitetään mahdollisuutta huomioida vähäpäästöisyys esimerkiksi asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelussa.

## Autoliitto Helsingin osasto

Autoliiton Helsingin osasto paheksuu kuitenkin ajatusta, että pysäköintipolitiikan tarkoitus on menestyksellä hillitä autoliikenteen kasvua, kuten tavoitteissa esitetään s. 8.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikalla on onnistuttu menestyksekkäästi hillitsemään kantakaupungin autoliikenteen kasvua. Tämä on välttämätön-



tä, jotta liikenneverkon välityskyky riittää ja liikenne Helsingissä on sujuvaa. Pysäköintipolitiikan lisäksi autoliikenteen kasvua kantakaupungissa ovat hillinneet joukkoliikenteen hyvä palvelutaso sekä jalankulun ja pyöräilyn parantuneet liikennöintiolosuhteet. Ympäristösyistä ja kaupungin elinvoimaisuuden näkökulmasta henkilöautoliikenteen kasvu kantakaupungissa ei ole tavoiteltavaa.

Helsingin kaupungin liikennesuunnittelun tehtävänä tulisi olla saada kaupunkiliikenne sujuvammaksi kaikilta osin, nykyisten keinotekoisien ruuhkien purkaminen järkevin liikennejärjestelyin sekä asiallisten pysäköintipaikkojen tarjoaminen niitä tarvitseville autoilijoille, sen sijaan että keskustassa ajetaan turhaa ajoa korttelin ympäri vapaata pysäköintipaikkaa etsimässä. Realiteetit on otettava huomioon ja tarjottava pysäköintiä sitä tarvitseville, myös keskustassa.

**Vastine:** Helsingin liikennesuunnittelussa yhtenä tavoitteena on huolehtia autoliikenteen sujuvuudesta. Tähän on päästy esimerkiksi jakamalla kantakaupungin rajallista väyläkapasiteettia järkevästi varsinkin ruuhka-aikoina. Helsingin kantakaupungissa on pysäköintikapasiteettia sekä yksityisissä pysäköintilaitoksissa että kadun varressa. Pysäköintipolitiikassa esitetyillä toimenpiteillä, esimerkiksi asukas- ja yritys-pysäköintitunnuksen hinnan nostolla sekä progressiivisella hinnoittelulla, vähennetään auton seisottamista ja varastoimista kadulla, jolloin vapaa pysäköintipaikka on helpompi löytää. Maanalaisissa pysäköintilaitoksissa on lisäksi lähes aina saatavilla pysäköintipaikkoja lyhyt- ja pitkäaikaiseen käyttöön.

Hienoa, että Helsingin asukkaiden elämänlaadun parantaminen on arvossaan, mutta kenen elämänlaatua parantaa lapsiperheen asunto, jonka parkkipaikka, päivittäin tarvittavalle autolle, sijaitsee puolen kilometrin päässä asunnosta, kiitos autottoman/parkkipaikkattoman korttelin.

**Vastine:** Tavoitteena on, että autopaikattomiin asuinkohteisiin muuttaa ihmisiä, jotka eivät omista tai hallitse autoa.

Asukaspysäköintitunnuksella varustetut pitkään seisovat autot tarvitsevat omat alueensa kaupunginosittain.

**Vastine:** Kaupunginosittain alueiden järjestäminen ei ole tarkoituksenmukaista, mutta jonkinlainen alueellinen jako on hyvä olla olemassa. Selvitystarve tästä lisätään ehdotukseen. Kaupungilla on ollut autohottelleja Kalasatamassa sekä Tattarisuolla. Pysäköintipolitiikassa autojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen soveltuvia paikkoja on tavoitteena lisätä varsinkin talvella.



Kun kaupunki tekee pysäköintipolitiikkaa, tulisi sen kattaa kaikki pysäköinnin lajit kuten asukaspysäköinti, asiointi- ja työssäkäyntipysäköinti, huolto ja tavaraliikenteen pysäköintitarpeet, polkupyöräpysäköinti ja puistonpenkit, jalankulkijan pysäköintitarve.

**Vastine:** Huolto- ja tavaraliikenteen pysäköintitarpeet ovat luonnoksessa jääneet liian vähälle huomiolle. Niitä tarkennetaan ehdotukseen lisäämällä kohta tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Polkupyörien pysäköinnistä on käynnissä erillinen selvitys/suunnitelma. Jalankulkijoiden "pysäköintiä" ei käsitellä pysäköintipolitiikassa.

Pysäköintipolitiikkaa tehdessä on kuultu laajasti eri sidosryhmiä, mutta ei autojen käyttäjiä. Kansalais-raatiinkin valittiin ilmeisesti tarkoitushakuisesti muita kuin autoilijoita ja pysäköintipaikkojen loppukäyttäjiä.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan yhteydessä on tehty laajaa vuorovaikutusta. Muun muassa Helsingin asukasyhdistyksiltä pyydettiin kannanottoja ja pysäköintipolitiikkaan liittyen oli auki nettikysely. Muun muassa näissä oli mukana sekä autollisia että autottomia helsinkiläisiä. Kansalaisraatiin valittiin eri-ikäisiä, molempaa sukupuolta olevia, eri puolilla Helsingiä asuvia sekä autollisia ja autottomia helsinkiläisiä. Tavoitteena oli, että raatilaiset edustaisivat helsinkiläisiä mahdollisimman laajasti.

Autoliiton Helsingin osasto ry on koko pääkaupunkiseudun autoilijoiden yhdistys, jonka jäsenmäärä tällä hetkellä on n 24.000 henkeä. Toivomme, että kaupunkisuunnitteluvirasto neuvottelisi nykyistä aktiivisemmin osastomme johdon kanssa Helsingin liikenneongelmista ja haluamme olla tasa-arvoisia muiden yhdistysten kanssa, joita raportin mukaan on kuultu suunnitteluvaiheessa.

**Vastine:** Liikennesuunnitteluosasto suhtautuu hyvin positiivisesti esitettyyn yhteistyöehdotukseen.

Vaikka Autoliitto on autoilijoiden etujärjestö, haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota pyöräparkkien tilaan, kukaan järjissään oleva ei halua jättää pyöräänsä nykyisen kaltaiselle suojattomalle ja vartioimattomalle alueelle astuessaan julkiseen kulkuneuvoon.

**Vastine:** Tällä hetkellä polkupyörien liityntäpysäköinnin palvelutasossa on parantamisen varaa. On sekä laadukkaita että parantamista vaativia alueita. Parhailaan on liikennesuunnitteluosastolla käynnissä polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelma, jossa esiin nostettuihin aiheisiin paneudutaan. Myös polkupyörien liityntäpysäköintialueiden palvelutasoon ja turvallisuuteen panostetaan.



Liityntäpysäköintipaikat ovat metropolialueella yleensä täynnä, niiden kokoa tulisi ehdottomasti lisätä. 300 autopaikan liityntäpysäköintipaikka ei riitä kattamaan alueen tarpeita. Liityntäpysäköintialueen/laitoksen minimikoko pääkaupunkiseudulla tulisi olla 500 paikkaa ja suositus 1000 autopaikkaa.

**Vastine:** Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä Helsingin seudun nykyinen henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkamäärä kaksinkertaistetaan noin 20 000 paikkaan.

Liityntäpysäköinnissä kohtuullista on se, että liityntäpysäköintioikeuden saa maksetulla joukkoliikennelipulla. Muita kustannuksia ei saisi käyttäjiltä periä.

**Vastine:** Pääsääntönä nykyisin on, että liityntäpysäköintioikeuden saa joukkoliikennelipulla tai ilman sitä. Jos liityntäpysäköintialueen kysyntä ylittää selvästi tarjonnan tai pysäköintipaikka on erityisen kallis, voidaan harkita myös maksun perimistä pysäköinnistä. Liikennepoliittisesti perusteltua ei ole, että liityntäpysäköintipaikasta perittäisiin kovin suurta hintaa.

Liityntäpysäköintipaikkojen rahoittamiseksi metropolialueen kunnat voisivat miettiä Helsingissä sijaitsevia yrityksiä rahoittajiksi. Yritykset saisivat rahoituksen turvin korvamerkitä arkikäyttöön tietyn määrän pysäköintipaikkoja omille työntekijöilleen. Näin yritys voisi sijaita Helsingin keskustassa ja sen pysäköintipaikat metropolialueen liityntäpysäköintialueella.

**Vastine:** Liityntäpysäköintialueiden paikkojen korvamerkitseminen yrityskohtaisesti on vaikeaa. Tavoitteena on, että liityntäpysäköintipaikkoja rakentuisi tarpeeksi esimerkiksi yritysyhteistyöllä, jossa raideliikenneasemien läheisyydessä olisi vuorottaiskäyttöä liityntäpysäköinnin ja liikekeskusten asiointipysäköinnin kesken.

Jokaisella pitäisi olla mahdollisuus saapua autolla ydinkeskustaankin. Mikäli kaupunki haluaa vähentää autoilua ydinkeskustassa, pitäisi sen tarjota niin laadukkaita ja edullisia joukkoliikennepalveluita, että metropolialueella asuvat valitsisivat mieluummin muun vaihtoehdon. Näin autojen määrä vähenisi ja pysäköintipaikat jäisivät henkilöauton kulkumuodokseen todella tarvitsevien käyttöön.

**Vastine:** Helsingin ydinkeskustaan on mahdollisuus saapua autolla, mutta subventoitua pysäköintiä ei tulisi olla käytettävissä. Helsingin



kaupungin tavoitteena on suosia joukkoliikennettä sekä jalankulkua ja pyöräilyä. Jos näiden kulkumuoto-osuus kasvaa, myös pysäköintipaikkoja on enemmän käytössä niitä todella tarvitseville.

Talvipysäköinnin kärkitoimenpide 9 sivulla 60 ei sisällä mitään suunnitelmia rahoituksen ja kapasiteetin lisäämisestä talvikunnossapitoon. Ehdotetut toimenpiteet ovat aivan marginaalisia verrattuna siihen, mitä saadaan aikaan aurauksella, liukkauden torjunnalla ja lumen poistovienillä. Tähän ohjattuja varoja ja resursseja tulisi lisätä monenkertaisesti nykyiseen varsinkin jos tavoitteena on 'pohjoisen pallopuoliskon paras talvikaupunki'. Varsinkin kun toisaalla tässä selvityksessä perusteellaan pysäköintimaksujen korotusta talvikunnossapidon kustannuksilla, niin on todella omituista, että samassa selvityksessä ei näitä kerättyjä maksuja korvamerkitä pysäköinnin kehittämiseen.

**Vastine:** Jos pysäköityjä autoja saadaan siirretyksi pois talvikunnossapidon tieltä, nykyisilläkin resursseilla voidaan talvikunnossapitoa tehostaa merkittävästi. Pysäköintipolitiikassa esitetään, että asukas- ja yrityspysäköinnin hinnan korotuksilla voidaan tukea asukaspysäköintilaitostunnuksen hankintaa, jolloin autoja siirtyisi kadunvarresta pysäköintilaitoksiin.

Asukaspysäköintitunnuksen maksu halutaan nostaa seitsemässä vuodessa lähes kymmenkertaiseksi nykyisestä. Tällä toimenpiteellä ajetaan auton omistajat pois Helsingin keskustasta, jolloin kaupunkiin jää asumaan vain autottomia opiskelijoita ja kortittomia eläkeläisiä. Tästä seuraa vääjäämättä slummiutumisen.

**Vastine:** Asukaspysäköinnin hinnan korotuksen tavoitteena on saada hinta paremmin vastaamaan pysäköintipaikan todellista arvoa. Suurimmalla osalla asukaspysäköintialueista on nykytilanteessa myyty enemmän tunnuksia kuin on paikkoja, joten hinnan noustessa myös paikan saa helpommin. Kansainvälisten esimerkkien perusteella ei voida sanoa, että pysäköinnin hinnalla olisi yhteyttä slummiutumiseen. Esimerkiksi Tukholmassa ja Göteborgissa asukaspysäköinnin hinta on nykyisin samaa luokkaa, mitä Helsinkiin vuodelle 2020 esitetään.

Kärkitoimenpide-ehdotuksen kohta 3 b) sivulla 51 asukaspysäköinnin hinnoittelusta on taas aivan kohtuuton. Periaate on jo nurinkurinen, sillä pysäköinnin tulisi olla talvella halvempaa, koska huonon talvikunnossapidon takia pysäköintipaikkojen määrä talvella vain vähenee. Esimerkiviittaukset Ruotsin asukaspysäköintihintoihin tulee poistaa, sillä autoilun kustannusrakenne ja -kertymä on Ruotsissa erilainen kuin Suomessa. Ruotsalaista autoilijaa ei rasita kohtuuton autovero, joten kustannuksia ei voi verrata suoraan keskenään.



**Vastine:** Asukaspysäköinnin hinnan korotuksen tavoitteena on saada hinta paremmin vastaamaan pysäköinnistä kaupungille aiheutuneita kustannuksia. Talvella pysäköinnistä aiheutuu kaupungille korkeammat kustannukset muun muassa talvikunnossapidon vaikeutumisen vuoksi. Autoilun verottamisessa ollaan Suomessakin siirtymässä omistamisen verottamisesta kohti käytön verottamista. Pysäköinnin hinnoittelu siitä aiheutuvia kuluja vastaavaksi on oikeudenmukaista.

Päätyy Helsinki pysäköintipolitiikassa mihin tahansa, tulisi sen informoida jokaisen alueen pysäköintipolitiikasta kaikkia kaupunkilaisia ja esim. kaupunkiin muuttoa harkitsevia. On vähintäänkin reilua kertoa suoraan, mikäli jollain alueella ei ole riittävästi autopaikkoja tarjolla. Monet muualta Helsinkiin muuttavat eivät välttämättä edes ymmärrä huomioida näitä kysymyksiä uutta asuntoa etsiessään.

**Vastine:** Helsingin pysäköintipolitiikkaa on tehty laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa. Yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määrään ei oteta pysäköintipolitiikassa kantaa. Yksittäisten alueiden pysäköintipaikkamääräykset annetaan asemakaavassa, joka on julkinen asiakirja. Asuntoa hankkiessa pysäköintipaikan olemassaolon selvittäminen on viime kädessä jokaisen omalla vastuulla, kuten muutkin asuntoon liittyvät asiat. Kaupunki pyrkii kuitenkin mahdollisimman hyvin jakamaan tietoa liikenteeseen liittyvistä asioista, kuten pysäköinnistä.

Selvityksessä todettiin, ajoneuvojen koon pienentyneen, mutta sen vaikutusta pysäköintiruutujen kokoon ei ole huomioitu. Jos joka alueella tietty osa ruuduista olisi mitoitettu ja merkitty pienemmiksi, kannustaisi se osaltaan kaupunkilaisia hankkimaan pienempiä ja ekologisempia autoja. Näin pienempään tilaan saisi mahtumaan enemmän autoja.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikan ehdotukseen lisätään maininta, että tutkitaan mahdollisuutta porrastaa asukas- tai yrityspysäköintitunnuksen hintaa auton koon mukaan. Tämä ei kuitenkaan saa lisätä hallinnollista työtä.

Yhtenä keinona voisi olla talvella muuttaa osa pyöräpysäköintipaikoista lumitilaksi, jolloin autojen pysäköintipaikat eivät vähenisi niin merkittävästi talvella.

**Vastine:** Helsingin strategisena tavoitteena on kasvattaa polkupyöräilyn kulkumuoto-osuutta. Myös talvipyöräilyn suosiota pyritään kasvattamaan esimerkiksi kunnossapitoa tehostamalla. Polkupyöräpaikkojen muuttaminen lumitilaksi ainakin suuressa mittakaavassa olisi väärä signaali.



Mikäli matka viralliselle autopaikalle on pitkä, houkuttaa se purkamaan tavarat talon edessä ja jättämään auton siihen eikä autopaikka tällöin palvele tarkoitustaan.

**Vastine:** Alueilla, joissa on keskitetty pysäköintiratkaisu, raskaiden tavaroiden lastaus- ja purkamismahdollisuudet tulee ratkaista yksityiskohtaisessa asemakaavojen suunnittelussa.

Rengaslukon asettamisen ehtoja voisi madaltaa. Viiden pysäköintipaikan ehto tarkoittaa käytännössä sitä, että väärinpysäköity auto on jo ehtinyt haitata liikennettä viikkoja ennen kuin rengaslukko voidaan asettaa. Varsinkin ulkomaalaisessa rekisterissä olevien autojen väärinpysäköintiin tehoaa vain välitön ensimmäisestä rikkeestä asetettu rengaslukko. Jos pyörälukkoja tulee käyttöön, niiden irrotuksen tulisi tapahtua välittömästi maksun suorittamisen jälkeen (huom. Mobiilimaksaminen).

**Vastine:** Ehdotukseen lisätään selvitettäväksi asiaksi piittaamattomuusperiaatteen tiukentaminen sekä mahdollisuus periä myös välillisiä kustannuksia väärinpysäköijältä esimerkiksi kunnossapidon viivästymisestä. Jos ajoneuvo haittaa pahasti liikennettä, rengaslukon käyttö ei ole oikea ratkaisu, vaan ajoneuvo on siirrettävä välittömästi.

Autoliiton Helsingin osasto ry haluaa olla pysyvästi myös sillä kaupunkisuunnitteluviraston listalla, jonka perusteella pyydetään liikennejärjestelyihin liittyvät lausunnot.

**Vastine:** Toive merkitään tiedoksi. Lausuntoja pyydetään pääsääntöisesti tapauskohtaisesti harkittavilta tahoilta.

### Kirsi-Marja Laitinen

Kantakaupungin ja sen ulkopuolella olevien alueiden pysäköintipolitiikkaa ei voi laittaa samalle viivalle.

**Vastine:** kantakaupungin ja muiden alueiden pysäköinti on erilaista. Kantakaupungissa on käytössä asukaspysäköintijärjestelmä. Esikauptunkien uusilla alueilla pysäköinti tapahtuu tonteilla. Kadunvarret varataan asiointi- ja vieraspysäköinnille. Kadunvarsipysäköinti on asukkaillekin maksullista kantakaupungissa, koska maan arvo on korkea ja paikkoja on suhteessa vähemmän tarjolla kantakaupungissa kuin esikaupunkialueilla.



Katupysäköinnin kuluja ei voida maksattaa vain asukaspysäköintilupien haltijoilla.

**Vastine:** Laskelmissa asukaspysäköinnin hinnasta on otettu huomioon, että osa pysäköintipaikoista on asiointipysäköinnin käytössä.

Voiko kaupunki periä kantakaupunkilaiselta 680 euroa vuodessa ta-  
kaamatta, että asukas saa mitään vastinetta rahalleen.

**Vastine:** Esitetty kustannustaso vastaa suuruusluokaltaan kantakau-  
pungin kadunvarsipysäköinnistä aiheutuvia kustannuksia. Hinnan nous-  
tessa pysäköinnin määrä oletettavasti jonkin verran alenee, jolloin asu-  
kaspysäköintitunnuksen lunastaneet löytävät varmemmin paikan ka-  
dunvarresta. Myös edellytykset pysäköintipaikkojen laadukkaaseen tal-  
vikunnossapitoon paranevat.

Asukaspysäköintiä ei voi verrata autopaikan vuokraami-  
seen/ostamiseen. Asukaspysäköintitunnuksen maksajalle ei osoiteta  
paikkaa, mihin hän voi koska tahansa pysäköidä.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikassa esitetään muuallakin kuin kantakau-  
pungissa mahdollisimman laajassa mittakaavassa siirtymistä keskitet-  
tyihin pysäköintiratkaisuihin ja nimeämättömiin paikkoihin. Asukas-  
pysäköinnin oikeudenmukaista hintaa arvioitaessa on huomioitu, että  
pysäköintipaikka ei ole nimikkopaikka.

Yksityisissä pysäköintilaitoksissa on käyttämätöntä kapasiteettia. Tämä  
ei ole tehokasta tilankäyttöä tiheästi asutuilla alueilla.

**Vastine:** Kantakaupungin yksityisissä pysäköintilaitoksissa on vapaata  
kapasiteettia varsinkin yöaikaan. Tämän kapasiteetin paremmaksi hyö-  
dyntämiseksi sekä katuverkon pysäköintipaineen vähentämiseksi py-  
säköintipolitiikassa esitetään uutta tuotetta asukaspysäköintilaitostun-  
nusta, jolloin asukas voisi yöaikaan pysäköidä laitoksessa.

Keskuskatu on muutettu lämmitetyksi kävelykaduksi. Keneltä sen kus-  
tannukset peritään?

**Vastine:** Kustannuksiin osallistuvat veronmaksajat. Käyttömaksuja ei  
peritä. Kävelyn edellytysten parantaminen on kaikille kaupunkilaisille  
suunnattua palvelua.

Huviaautojen säilytys tulee ohjata kantakaupungin ulkopuolelle, mutta ei  
niin, että maksajina ovat todelliset auton tarvitsijat.





**Vastine:** Vähän käytössä oleville autoille kehitetään säilytysratkaisuja kantakaupungin ulkopuolella. Asukaspysäköintitunnuksen hinnan nosto sekä asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto vähentävät pysäköinnin kysyntää ja parantavat aktiivisten pysäköintipaikan tarvitsijoiden paikansaantimahdollisuuksia.

Talven pysäköintiongelmien ei johdu autojen määrästä, vaan siitä, että lumet kasataan katujen varsille. Lumikasat vievät välillä jopa yli puolet parkkipaikoista.

**Vastine:** Pysäköidyt ajoneuvot haittaavat talvikunnossapitoa. Talvipysäköintiratkaisuilla tavoitteena on vähentää pitkään pysäköityjä autoja katujen varsilla. Väliaikaiseen pysäköintiin kehitetään ratkaisumalleja. Esimerkkinä on huoltoöiden aikainen pysäköinti yksityisissä pysäköintilaitoksissa. Korkeampi asukaspysäköintitunnuksen hinta talvella parantaa aktiivisen pysäköijän paikan saanti mahdollisuuksia.

Talvella väliaikainen pysäköinti asukas- tai yrityspysäköintitunnuksella toreille tai kentille on hyvä ratkaisu, mutta sitä käytetään väärin.

**Vastine:** Talviaikaan tilapäistä pysäköintiä on järjestetty esimerkiksi Kasarmitorille. Se on ollut sallittua vain kyseisen alueen asukas- ja yrityspysäköintitunnuksella. Väärinkäytösten vähentämiseksi pysäköinnin valvontaa tehostetaan.

Miksi kantakaupunkilaisten pysäköintiä ohjataan yksityisiin pysäköintilaitoksiin ja ajatellaan, että kaupunki jopa maksaa siitä osan? Miksi ulkopaikkakuntalaisia ohjataan pysäköimään kadulle?

**Vastine:** Kantakaupungissa asukkaiden kadunvarsipysäköinnin kysynnän vähentämiseksi esitetään uutta asukaspysäköintilaitostunnuksia. Jos asukaspysäköinnin hintaa nostetaan, osa hinnan korotuksesta saatavasta tulosta voitaisiin mahdollisesti ohjata tukemaan asukaspysäköintilaitostunnuksen hankintaa. Kadunvarsipysäköinnin vähentyminen edistää esimerkiksi talvikunnossapitoa ja on kaupungin ja asukkaiden näkökulmasta hyödyllistä. Tavoitteena on, että kantakaupunkiin tulvaisiin mahdollisimman paljon joukkoliikenteellä. Pysäköijä ohjataan mahdollisimman paljon käyttämään yksityisiä pysäköintilaitoksia. Kadunvarsien asiointipysäköinnillä tuetaan pienien kivijalkamyymälöiden toimintaa.

Ylipäätään kantakaupunkiin suuntautuva ulkopaikkakuntalaisten liikkuminen tulisi ohjata käyttämään julkista liikennettä (mm. liityntäpysäköintipaikoista keskustaan). Mikäli he tulevat keskustaan autolla, ohjataan heidät käyttämään yksityisiä pysäköintilaitoksia - omalla rahallaan.



**Vastine:** Tämä on tavoite. Asiointipysäköinti kadulla tukee lähinnä kivi-  
jalkayritysten toimintaa.

Miten paljon tämä pysäköintipolitiikan valmistelu on tähän mennessä  
maksanut ja miten paljon tulee maksamaan ennen kuin siitä tulee to-  
teutuskelpoinen?

**Vastine:** Kustannuksia ei ole erikseen laskettu. Valmistelu on osa koko  
kaupungin liikennesuunnittelua. Avoimuusperiaatteen mukaisesti pysä-  
köintipolitiikkaa on tehty vuorovaikutteisesti laajassa yhteistyössä. Py-  
säköintipolitiikan tavoitteena on parantaa kaupunkilaisten elämän laa-  
tua sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Hyötyjen esittäminen rahalli-  
sesti on vaikeaa.

Liikenneturvallisuutta vaarantava pysäköinti esim. suojatien eteen ja  
suojielle aiheuttavat auton hinaamisen pois. Auton omistajan tulee  
maksaa lunastaessaan auton takaisin esim. 500 euroa kuluja ja 1500  
euroa sakkoja. Jollain pienellä 250 euron sakolla tilannetta ei saada ku-  
riin. Ihmiset jättävät sakot maksamatta. Ulkomaisille autoille sakoilla ei  
ole merkitystä.

**Vastine:** Pysäköinnin valvonnan vaikuttavuutta lisätään esimerkiksi py-  
säköintivirhemaksun korotuksilla ja porrastamisella haitan mukaan.  
Nämä edellyttävät lakimuutoksia. Myös rengaslukon käyttö sekä auton  
siirto omistajan tai haltijan laskuun kuuluvat keinovalikoimaan.

Pysäköintipaikkoja saadaan lisää, jos osa asuinkaduista muutettaisiin  
yksisuuntaisiksi. Näin ainakin toiselle puolelle voitaisiin pysäköidä vi-  
noittain. Samalla vaikeutettaisiin autoilua.

**Vastine:** Kadunvarsipysäköintiä ei ole lisätty Helsingin kantakaupun-  
gissa. Uusia paikkoja on tullut pysäköintilaitoksiin. Kadun varsien pysä-  
köintipaikkojen määrää on vähennetty, koska se vapauttaa kaupunkiti-  
laa muihin käyttötarkoituksiin. Laitospysäköinti tarjoaa parempaa laatua  
pysäköijälle kuin kadunvarsipysäköinti.

Autojen säilyttäminen voitaisiin poistaa kantakaupungin kaduilta määrit-  
tämällä jokaiselle kadulle vähintään joka toinen viikko huoltoaika, jolloin  
pysäköiminen on kielletty ja paikalla olevat autot hinataan pois.

**Vastine:** Pysäköintipolitiikkaan sisältyy tällainen toimenpide kärkitoi-  
menpiteessä 9 Autojen talvipysäköintiratkaisut.