



Pysäköinnin nykytilanne, kehittämistarpeet ja pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset

Kaupunkielämän muuttuminen

Helsingin asukas- ja työpaikkamäärien sekä asukkaiden varallisuuden ennustetaan kasvavan. Samalla tavoitteena on rakentaa ja ylläpitää mahdollisimman kestävää ja viihtyisää kaupunkia. Kestävien liikkumismuotojen eli joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn arvostus ja merkitys kasvaa. Henkilöautoilulla on tiiveimmin rakennetuilla kaupunkialueilla erilainen rooli kuin muualla. Autoa tarvitaan harvemmin, joten pysäköinnin ei välttämättä tarvitse tapahtua asunnon välittömässä läheisyydessä.

Helsingin tavoite on muuttaa kaupunkia verkostomaisemmaksi. Aluekeskuksia ja niiden välisiä yhteyksiä vahvistetaan. Tällöin asuminen, työpaikat ja palvelut lomittuvat ja löytyvät nykytilanteeseen verrattuna enemmän samoilta alueilta. Tämä vähentää liikkumistarvetta sekä tekee matkat lyhyemmiksi.

Kaupungin näkeminen ja kokeminen palveluna korostuu. Vaatimukset viihtyisälle ja toimivalle kaupungille kasvavat. Kaupunkielämän kehittyminen ja ajattelutapojen muuttuminen huomioidaan myös pysäköintipolitiikassa.

Helsingin pysäköinnin nykytilanne

Helsingin tulot maksullisesta kadunvarsipysäköinnistä ovat noin 11 miljoonaa euroa (alv. 0 %) vuodessa. Pysäköinnin hinta kadunvarressa on 1 - 4 euroa tunnissa vyöhykkeen mukaan. Yksityisessä pysäköintilaitoksessa pysäköinti maksaa kantakaupungin alueella 5,40 - 6,40 euroa tunnissa. Maksullisia kadunvarsipaikkoja on Helsingissä noin 24 000 kappaletta.

Asukaspysäköintijärjestelmä otettiin käyttöön Helsingin niemen alueella vuosina 1982 - 1983. Järjestelmä on voimassa erikseen määrätyllä alueella kantakaupungissa ja sen pohjoisosassa. Osa-alueita on 12 kappaletta. Asukaspysäköintitunnuksen voi lunastaa alueella asuva henkilö tietyt ehdot täyttävää ajoneuvoa varten. Tunnuksen on voimassa yhdellä osa-alueella. Sen hinta on 120 euroa vuodessa.

Yrityspysäköintijärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1992. Tunnuksen aluejako on sama kuin asukaspysäköintitunnuksella. Yrityksen yhtä toimipaikkaa kohti myönnetään enintään kolme tunnusta. Tunnuksen hinta on 370 euroa vuodessa.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia on myönnetty yhteensä noin 28 000 kappaletta. Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksella sallittuja pysäköintipaikkoja on noin 20 400 kappaletta. Samoja paikkoja voivat käyttää kaikki maksullisina paikkoina.



Helsingin pysäköinnin kehittämistarpeet

Työssä on tunnistettu Helsingin pysäköinnin 10 kehittämistarvetta, jotka ovat olleet lähtökohtana pysäköintipolitiikan laatimisessa.

1. Täydennysrakentaminen esikaupunkialueilla edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja. Tavoitteena on ratkaista täydennysrakentamisen pysäköintiongelmia pysäköinnin hinnan ja paikkojen sijoittamisen osalta.
2. Pysäköintiratkaisujen kustannusvaikutukset on määriteltävä ja laskettava päätöksenteon pohjaksi. Vaikutukset tulee esittää läpinäkyvästi, jotta päätökset tehdään oikeiden tietojen pohjalta.
3. Pysäköintipaikkojen ja asuntorakentamisen kustannukset tulee eriyttää. Pysäköinnin kustannukset tulee kohdistaa käyttäjille, pyrkiä taloudellisesti tehokkaihin ratkaisuihin ja tukea kohtuuhintaista asumista.
4. Pysäköinti ei saa heikentää Helsingin kilpailuasemaa asukkaista ja yrityksistä. Pysäköintipolitiikkaa tulee tehdä seudullisesti. Pysäköintipolitiikan ratkaisuilla tulee tukea elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.
5. Pysäköinnin hinnoittelua tulee kehittää. Pysäköijän tulee lähtökohtaisesti maksaa pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset. Liikennepolitiikan näkökulmasta pysäköintiä ei tule tukea yhteiskunnan varoin. Pysäköinnin hinnoittelumallein voidaan kuitenkin esimerkiksi parantaa kivijalkaliikkeiden toimintaedellytyksiä kantakaupungissa.
6. Auton erilaiset käyttötarpeet edellyttävät erilaisia ratkaisuja autojen pysäköintiin ja pitkäaikaiseen säilytykseen. Pysäköintiin tarvitaan uudenlaisia ratkaisuja, jotka hyvin ja monipuolisesti palvelevat erilaisia auton käyttö- ja säilytystarpeita.
7. Katujen sujuva talvikunnossapito edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja. Monessa kaupunginosassa ei ole talvikuukausina onnistuttu ylläpitämään hyväksyttävää laatutasoa. Autojen pitkäaikaissäilytys ja väärinpysäköinti vaikeuttavat eniten talvikunnossapitoa.
8. Pysäköinnin tilantarvetta tulee vähentää etsimällä uudenlaisia toimintamalleja. Kaupunkitalalle on paljon tarvitsijoita. Samanlaiset pysäköintiratkaisut eivät ole hyvinvoinnin kannalta tarkoituksenmukaisia vuosikymmenestä toiseen.
9. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa. Pysäköintivirhemaksu ei nykyään toimi riittävänä pelotteena, vaan autoja pysäköidään toistuvasti ja tietoisesti väärin myös yhteiskunnallisesti erityisen tärkeitä toimintoja haitaten.
10. Tiedot pysäköintipaikkamääristä ja niiden sijainnista tulee koota yhteen. Puutteet tiedoissa vaikeuttavat hyvää suunnittelua.

Pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset

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



Strateginen linjaus 1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Uudet asunnot ja toimitilat tulee sijoittaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutusalueelle. Kaupunkirakenne tulee suunnitella sekoittuneeksi, jolloin eri toiminnot esimerkiksi asuminen, työpaikat, palvelut ja liityntäpysäköinti sijaitsevat samoilla alueilla. Kaavoituksella tulee tukea edellytyksiä vuorottaispysäköinnille ja siten pysäköintipaikkojen tehokkaammalle käytölle.

Uusilla alueilla ja täydennysrakentamiskohteissa tulee voida poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin sekä asuin- että toimitilatonttien osalta. Yksi kokeiltava malli joustoihin voi olla, että sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallitaan laskentaohjeita pienempi autopaikkamäärä ja toimitiloille jonkin verran suurempi määrä, jos toimitilahankkeet tarjoavat autopaikkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi.

Asuinalueiden ja pysäköinnin suunnitteluperiaatteilla tuetaan kestävän liikkumisen valintoja. Kaavoituksessa tulee tavoitteellisesti lähteä siitä, että asunnoista paras saavutettavuus on kestävillä liikkumismuodoilla. Asukkaan tai työntekijän lähtiessä rakennuksesta hän kohtaa ensimmäisenä liikkumismuotonaan hyvät jalankulkuyhteydet, tämän jälkeen polkupyörän, sitten joukkoliikennevälineen tai vähintään opastuksen tai laadukkaan kulkuyhteyden pysäkillä. Kolmantena kohdataan pysäköinti, jota priorisoidaan siten, että erikoispysäköinti ja lyhytaikainen pysäköinti sijaitsevat lähempänä kohdetta kuin pitkäaikainen pysäköinti.

Strateginen linjaus 2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Helsingissä kaupungin eri osilla on omat erityispiirteensä ja tarpeensa, jotka tulee huomioida pysäköintipolitiikassa. Pysäköintipolitiikkaa muodostettaessa Helsinki on jaettu kolmeen aluetyyppiin, jotka ovat ratikka-, raide- ja bussikaupunki.

Ratikkakaupungissa on luontevaa liikua ilman autoa. Tavoitteena on vapauttaa katutilaa pitkäaikaiselta pysäköinniltä ja autojen säilytykseltä tehokkaampaan käyttöön, esimerkiksi asiointipysäköinnille ja aktiiviselle asukas-pysäköinnille, joukkoliikenteelle, pyöräilylle ja jalankululle. Tavoitteena on, että katutila olisi paremmin kaikkien kaupunkilaisten käytössä. Autojen pitkäaikaista säilytystä siirretään väljemmin rakennetuille alueille esimerkiksi autohotelleihin.

Raidekaupunki sijaitsee raideliikenteen asemien sekä joukkoliikenteen runkobussiyhteyksien varsilla. Liityntäpysäköinti ja matkaketjut korostuvat. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä mahdollistetaan täydennysrakentaminen ja maankäytön tiivistyminen. Raidekaupungin alueella tulee aiempaa vahvemmin tavoitella kantakaupunkimaisia pysäköintinormeja, jotta alueet rakentuvat tehokkaasti ja tukeutuvat aidosti joukkoliikenteeseen.

Bussikaupungissa henkilöauto täydentää muita aluetyyppejä vähäisempää joukkoliikennetarjontaa. Pysäköintipaikkojen käyttöä tehostamalla luodaan paremmat edellytykset täydennysrakentamiselle. Tavoitteena ovat keskitetyt pysäköintiratkaisut tonttikohdaisen pysäköinnin sijasta.

Strateginen linjaus 3. Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen visiota



Helsingin seudun kunnat ovat tehneet pysäköintipolitiikkaa liikaa yksin. Kuntien välistä yhteistyötä on lisättävä sekä asumisen että toimitilojen pysäköinnin osalta. Vuonna 2012 HSL:n johdolla valmistellun Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman edistäminen ja täytäntöönpano on tärkeää.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) sisältää seuraavia pysäköinnin kehittämissuunnitelmia ja toimenpidekokonaisuuksia: liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta, pysäköintipolitiikalla tuetaan kulkutapojen valintaa ja autoistumisen kasvun hillintää, pysäköintipolitiikka kytketään kiinteämmin maankäytön suunnitteluun, sovitaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet sekä pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyttöä. Esitettyjen asioiden toteutumista tulee edistää.

Strateginen linjaus 4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Asumiseen liittyvien pysäköintikustannusten oikeudenmukaista kohdentumista ja kohtuuhintaista asumista tulee edistää. Pysäköintipaikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannukset on voitava kohdistaa autopaikan käyttäjille. Myös autopaikattomilla tai vähäautopaikkaisilla asuinrakennuksilla haetaan asumiskustannuksiltaan edullisia vaihtoehtoja. Autottomien ruokakuntien osuus kantakaupungissa on nykyisin noin 60 %. Asukkaiden vaikutusmahdollisuuksia suunnittelussa ja toteutuksessa tulee vahvistaa. Asukkaiden mielipiteitä ja haluja tulee selvittää ennakkoluulottomasti. Myös vuorovaikutusta rakennuttajien kanssa tulee kehittää.

Strateginen linjaus 5. Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa

Pysäköinti tulee hinnoitella todellisiin kustannuksiin perustuen läpinäkyvästi sekä mahdollisimman selkeästi. Esimerkkejä läpinäkyvyydestä ovat talviajan pysäköinnin korkeampi kustannus, jolloin talvesta aiheutuvat lisäkustannukset on kohdennettu pysäköinnin hintaan sekä asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan.

Läpinäkyvällä hinnoittelulla voidaan ohjata pysäköintiä nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla. Kansantalouden näkökulmasta ei esimerkiksi ole tarkoituksenmukaista, että Helsingin kantakaupungissa kalliit pysäköintilaitokset ovat vajaakäytössä, koska voimakkaasti subventoidulla hinnoittelulla asukas-pysäköintiä ohjataan kadun varteen. Subventoidusta kadunvarsipysäköinnin hinnoittelusta aiheutuu, että paikka on vaikea löytää. Tästä aiheutuu turhaa liikennettä ja negatiivisia ympäristövaikutuksia.

Toimitilahankkeiden pysäköintipaikkojen määrää määritettäessä tulee avoimesti nostaa esille liikennejärjestelmälle kohdistuvat haitat ja muodostuvat investointipaineet, mikäli pysäköintinormeista poiketaan väljempään suuntaan. Vastaavasti tulisi harkita kannustimia, joilla liikennejärjestelmän kannalta tehokkaita niukasti pysäköintiä edellyttäviä toimitilahankkeita houkuteltaisiin kantakaupunkiin.



Strateginen linjaus 6. Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet

Pysäköintiratkaisujen tulee olla yhä joustavampia ja niiden tulee perustua asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Auton käyttö ja pysäköinnin kesto määrittävät ratkaisuja. Lyhytkestoisen asiointi-, vieras- ja asukas pysäköinnin tulee sijaita lähellä kohdetta. Valvonnalla tulee varmistaa, että lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja paikkoja ei käytetä väärin. Pitkäaikainen pysäköinti ja auton säilytys on ohjattava pois katujen varsilta varsinkin ratikkakaupungissa. Autojen talvisäilytykselle tulee kehittää omat alueet ja palvelumallit.

Tavara- ja jakeluliikenteellä tulee olla varmuus vapaasta kuormauspaikasta. Raskaan liikenteen pysäköintitarpeet pidempiaikaisten lepo- ja taukoajkojen suhteen tulee ratkaista. Asukkaiden kuorma-autoille tarvitaan pysäköintipaikkoja.

Strateginen linjaus 7. Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta "Helsinki - pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki"

Pysäköintiratkaisujen on mahdollistettava katujen kustannustehokas ja laadukas talviajan kunnossapito. Talvi on otettava pysäköintiratkaisujen ja suunnittelun lähtökohdaksi, koska kaupungin hyvä toimivuus talviolosuhteissa parantaa toimintavarmuutta myös muina vuodenaikoina. Laadukkaan talvikunnossapidon edellytyksiä heikentävää kadunvarsipysäköintiä tulee vähentää tai luoda alueille säännöllisesti toistuvia kunnossapitokäytäntöjä, esimerkiksi vuoropysäköintijärjestelyillä, viikkosiivouksilla päivä- tai yöaikaan sekä erilaisilla pysäköintikielloilla.

Talviaika otetaan huomioon pysäköinnin hinnoittelussa, koska talvella pysäköinnistä aiheutuu kunnossapidolle enemmän kustannuksia kuin muina vuodenaikoina. Yhdessä pysäköintioperaattoreiden kanssa kehitetään toimintamalleja, joissa autot voidaan siirtää tehostetusti talvikunnossapitoon liittyvien järjestelyjen ajaksi erityisille väliaikaispysäköintialueille tai pysäköintilaitoksiin.

Talviajan pysäköintipalveluita kehitetään yhteistyössä asukkaiden kanssa. Rakennusvirastolla on käytössä katukohtainen aurasaikataulupalvelu internetissä ja tekstiviestinä. Palvelua tulee kehittää saatujen kokemusten perusteella.