

17.3.2022

Huomioita Helsingin pysäköintipolitiikkaan liittyvään toimenpideohjelmaan

Yleishuomioita

Helsingin kaupunki on päättänyt siirtyä kohti markkinaehtoisuutta pysäköinnin kehittämissä. Kokonaisuudessaan toimenpideohjelma vie kaupungin pysäköintiä selvästi nykyistä markkinaehtoisempaan suuntaan.

Markkinaehtoisuus tarkoittaa pysäköinnin tapauksessa yksinkertaistetusti kahta asiaa:

- a. **Olemassa olevien pysäköintipaikkojen tapauksessa** pysäköintipaikat hinnoitellaan siten, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat sekä sitä, että kaikki markkinatoimijat saavat pysäköintipaikan käyttöönsä samalla hinnalla.

Markkinaehtoisuus tarkoittaa myös sitä, että aika ajoin jo valmiiksi rakennetuilla alueilla on arvioitava, onko olemassa oleville pysäköintipaikoille kysynnästä kumpuavia taloudellisia perusteita vai olisiko joitakin alueen pysäköintipaikkoja muutettava pysyvästi vastaamaan johonkin muuhun kysyntään. Joissain tapauksissa markkinakysyntä saattaa myös ohjata johonkin muuhun tarkoitukseen varatun tilan muuttamista pysäköintipaikoiksi.

- b. **Uusia alueita rakennettaessa tai täydennysrakentamista toteutettaessa** pysäköintipaikkoja rakennetaan juuri niin monta, että jokainen pysäköintipaikka on taloudellisesti kannattava investointi. Käytännössä tämä tarkoittaa pysäköintipaikkakorjauksista luopumisesta.

Markkinaehtoisuuden lisäämisessä voidaan edetä vähitellen, kuten nyt toimenpideohjelmassa esitetään tehtäväksi. On huomattava, että alueilla, joilla otetaan käyttöön markkinaehtoinen hinnoittelu, täytyy myös olla toimiva pysäköinnin valvonta.

Yksityiskohtaisia huomioita

Tarve ja kysyntä

Toimenpideohjelmassa käytetään toistuvasti käsitettä tarve. Käsitteenä tarve soveltuu huonosti ajatteluun markkinaehtoisesta hyödykkeestä. Kuluttajilla on lukematon määrä tarpeita, joita ei millään ajateltavissa olevilla rajallisilla resurssilla voida tyydyttää. Tarve ei sisällä ajatusta arvostuksesta (maksuvalmius) ja markkinatasapainon hakemisesta muiden kyseisen kuluttajan tai muiden kuluttajien erilaisten tarpeiden kanssa.

Erimerkiksi voidaan ajatella, että yksittäisillä kuluttajilla on tarve niin asuntoon kuin pysäköintipaikkaan. Asunto ja pysäköintipaikka käyttävät samaa tilaa, mistä seuraa se, että pysäköintipaikkatarpeen tyydyttäminen vähentää mahdollisuuksia tyydyttää asuntotarvetta ja asuntotarpeen tyydyttäminen vähentää mahdollisuuksia pysäköintipaikkatarpeen tyydyttämiseen. Markkinoilla tapahtuva hinnoittelu on tehokas keino näiden tarpeiden tasapainottamiseen, eli sen päättämiseen, miten niukka maaresurssi asuntojen ja pysäköintipaikkojen välillä jaetaan.

Olisikin hyödyllistä läpi dokumentin johdonmukaisesti käyttää tarpeen sijaan käsitettä kysyntä, joka sisältää ajatuksen arvostuksesta ja siitä, että ainoastaan sellaiseen kysyntään kannattaa vastata tarjonnalla, jossa kuluttajan arvostus ylittää hyödykkeen tuotantokustannukset.

Markkinaehtoinen hinnoittelu vs. kustannusperustainen hinnoittelu

Toimenpidesuunnitelmaa lukiessa herää ajatus, että kirjoittaja ajattelee markkinaehtoisen pysäköinnin hinnoittelun vastaavan tilannetta, jossa hinta vastaa pysäköinnistä kaupungille aiheutuneita kustannuksia.

Olemassa olevien paikkojen tapauksessa kustannusperustaisuus ei ole mielekäs lähestymistapa. Lähes kaikki pysäköintipaikan kustannukset ovat kiinteitä kustannuksia ja siten muuttuvat kustannukset ovat lähellä nollaa. Eli kun parkkipaikka on kerran rakennettu, kaupungille ei tule lisäkuluja siitä, että joku parkkeeraa autonsa parkkipaikalle. Kaupunki ei myöskään säästä rahaa, vaikka parkkipaikka olisikin jonkun ajanhetken tyhjänä.

Olemassa olevien pysäköintipaikkojen tapauksessa markkinaehtoinen hinnoittelu saa kullakin ajanhetkellä pysäköintiruutujen kysynnän ja tarjonnan kohtaamaan mahdollisimman hyvin. Eli hinta asetetaan sellaiselle tasolle, että halukas pysäköijä löytää aina pienellä vaivalla itselleen paikan, mutta kuitenkin niin, että paikkojen tyhjänä oleminen on maltillista.

Kysyntää tasapainottavan hinnoittelun vaihtoehtona on pysäköintiresurssin jakaminen jonotamalla, kuten tällä hetkellä suuressa osassa kantakaupunkia toimitaan. Käytännössä jonottaminen tarkoittaa pysäköintipaikan pitkittynyttä etsimistä.

Markkinaehtoisessa ajattelussa kustannukset ovat kiinnostavia tilanteessa, jossa uusia alueita rakennetaan tai tehdään täydennysrakentamista. Tällöin kuluttajien maksuhalukkuuden pitää ylittää parkkipaikan rakentamisen kustannus, jotta parkkipaikka kannattaa rakentaa. Tärkeä huomioitava kustannus on maan vaihtoehtoiskustannus, eli sen huomioiminen, mitä vaihtoehtoista käyttöä pysäköintipaikkaan suunnatulle maalle voisi olla.

Kaupungin omistuksessa olevien pysäköintipaikkojen käyttäjien ja paikkojen vaihtoehtoisen käytön diskriminointi

Asiakirjasta ilmenee ajatus hinnoitella pysäköintipaikat eri käyttäjäryhmille (erilaiset pysäköijät tai muut pysäköintipaikan käyttötarkoitukset, kuten esimerkiksi terassi) eri tavoin. Tälle ei ole taloudellisesta tehokkuudesta kumpuavaa perustetta.

Mikäli siirrytään hinnoitteluun, jossa hinnat asetetaan siten, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat niin, että halukkaalle pysäköijälle on aina parkkipaikka tarjolla, ei ole perusteltua ottaa korkeampaa hintaa esimerkiksi satunnaisesti pysäköivältä ja antaa asukkaille samaa parkkipaikka samaksi ajanhetkeksi edullisemmin.

Kysyntäperustainen hinnoittelu mahdollistaisi suuren osan toimenpideohjelmassa esitettyjen mahdollisten toivottavien skenaarioiden toteutumisen ilman erillisiä yksittäisille käyttäjäryhmille räätälöityjä toimenpiteitä. Mikäli pysäköinti on hinnoiteltu kysyntäperusteisesti, se tarjoaa kaikille toimijoille tasapuolisen mahdollisuuden hyödyntää pysäköintipaikkaa.

Pysäköintipaikan antaminen jollekin ryhmälle alle markkinahinnan on tehoton tulonsiirto kaupungilta ko. ryhmälle. Tulonsiirrosta tekee tehottoman se, että tulonsiirron voi käyttää vain yhteen asiaan, eli tässä tapauksessa pysäköintiin. Huomioitava on, että kyseessä on tulonsiirto, vaikka tulonsiirto onkin budjetin ulkopuolella, ja jää siten näkymättömäksi kaupungin kirjanpidossa.

Esimerkki tehottomasta tulonsiirrosta ja vääriä kannusteita luovasta järjestelmästä on kotihoidon pysäköintitunnus.

Vaihtoehtona kotihoidon nykyiselle pysäköintitunnukselle olisi kysyntäperustaisen markkinahinnan ottaminen kaikilta pysäköijiltä (myös kotihoidolta) ja antamalla kotihoidon yrityksille/työntekijöille markkinahintaisen pysäköinnin kattava maksu rahana. Markkinaehtoinen pysäköinnin hinnoittelu johtaisi myös siihen, että myös kotihoidon kysyntään olisi aina lähellä kohdetta tyhjä parkkipaikka.

Kun tuki annettaisiin rahana, sellaiset kotihoitoyritykset/työntekijät, jotka esimerkiksi käyttämällä muita liikkumisteknologioita tai työn järjestelyä kehittämällä, voisivat vähentää pysäköintiään ja näin saada säästetyn rahan itselleen. Tämä loisi yrityksille ja työntekijöille hyvät kannustimet toimintatapojensa kehittämiseen tavalla, joka huomioi pysäköintipaikkojen niukkuuden ja tämän niukkuuden vaihtelun alueiden välillä.

Hintataso ja hintojen muutokset

Nyt, kun kaupunki on jo tehnyt periaatepäätöksen pysäköintipalvelun muuttamisesta markkinaehtoiseksi, ja koska eri alueilla pysäköintipaikkojen kysyntä ja tarjonta vaihtelevat merkittävästi, seuraa tästä se, että alueiden väliset hintaerot pysäköinnissä ovat suuret. Selvityksessä esitetylle asukaspysäköinnin kattohinnalle ei ole taloudellisesta tehokkuudesta kumpuavaa perustetta.

Mikäli pysäköintipaikkoja tarjotaan alle markkinahinnan, tarkoittaa se väistämättä ylikysyntää ja näin ollen palvelun laadun heikkenemistä ja siirtymistä pysäköintipaikkojen allokaatiosta hintaperusteisesta järjestelmästä jonottamiseen perustuvaan järjestelmään. Toimenpideohjelmassa esitetty hintojen suurin mahdollinen nostovauhti ja esitetyt kattohinnat ovat varsin maltillisia.

Yhteistyö pysäköintiyritysten kanssa ja talvisäilytys

Toimenpideohjelmassa esitetään yhteistyötä pysäköintiyritysten kanssa siten, että esimerkiksi talvella auruksen aikaan, asukkaille tarjottaisiin mahdollisuutta pysäköintiin yksityisen pysäköintiyrityksen tiloissa.

Mikäli pysäköinti on hinnoiteltu kysyntäperusteisesti myös talvella ja lumen tai aurauksen vuoksi paikkoja on kesää vähemmän tarjolla, hinnat joustavat ylöspäin siten, että kysyntä saadaan vastaamaan lumen aiheuttamaa tarjonnan pienenemistä. Mikäli hintojen annetaan joustaa, on vaikea nähdä perusteita sille, miksi kaupungin pitäisi erityisesti puuttua tai subventoida yksityisten pysäköintilaitosten toimintaa tai miksi kaupungin pitäisi ylipäättään kantaa huolta autojen talvisäilytyksestä.

Kohonneet hinnat ohjaavat autoilijoita viemään autonsa omasta näkökulmastaan järkevään paikkaan. Joissain tapauksissa se voi olla pysäköintilaitos lähellä, jossain tapauksessa se voi olla esimerkiksi auton siirtäminen tavisäilytykseen kokonaan toiselle paikkakunnalle. Tämän tyyppisissä kysymyksissä voimme luottaa siihen, että mikäli kysyntää on, tarjontaa syntyy ilman kaupungin puuttumista.

Mittaamisen merkitys

Parkkipaikat ovat merkittävä kaupungin omaisuuserä. Tällä hetkellä kaupunki kerää heikosti dataa tämän omaisuuserästä ja sen käytöstä.

Kysyntäperusteinen hinnoittelu edellyttää tietoa kysynnästä eri ajankohtina. Ilman tällaista tietoa kysyntäperusteiden hinnoittelun rakentaminen on käytännössä mahdotonta. Ennen kehittyneiden teknisten välineiden käyttöönottoa kaupungin kannattaisi tehdä itse tai teettää manuaalinen parkkipaikkojen käyttöasteen mittaus sekä kaupungin omistuksessa olevien sekä yksityisten parkkipaikkojen inventaario.

Marko Terviö
Professori
Taloustiede
Aalto-yliopisto

Oskari Nokso-Koivisto
Toiminnanjohtaja
Aalto Economic Institute