

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

## Helsingin pysäköintipolitiikka 2022

### VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

#### 1 Vuorovaikutusprosessi

Pysäköintipolitiikan vuorovaikutus tehtiin vuoden 2021 syksyllä. Vuorovaikutuksen tavoitteena on saada monipuolista palautetta pysäköintipolitiikan keskeisestä sisällöstä asukkailta, yrityksiltä ja muilta toimijoilta kaupungin eri alueilta. Pysäköinti vaikuttaa merkittävästi monen kaupunkilaisen elämään, joten on tärkeää, että kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan pysäköinnin kehittämiseen tulevaisuudessa. Pysäköintipolitiikan vuorovaikutustapoja olivat:

- Kerro kantasi –kysely
- Lausunnot
- Uutta Helsinkiä –tilaisuudet
- Asukas- ja yrityskyselyt
- Operaattorihaastattelut

Pysäköintipolitiikka oli avoinna Kerro kantasi –kyselyssä 20.9.2021 – 21.11.2021. Kerro kantasi –kysely on kaupunkilaisen tärkein vuorovaikutuskanava pysäköintipolitiikkaan. Pysäköintipolitiikka oli kyselyssä jaettu 11 teemaan, jolloin kommentoijan oli helpompi valita häntä kiinnostavat asiat. Kommentteja tuli yhteensä 1414 kappaletta. Kommentit käytiin läpi, ja niiden vaikutukset pysäköintipolitiikkaan on kirjattu.

Lausuntoja pyydettiin tärkeimmiltä yhteistyökumppaneilta. Lausuntojen tavoitteena oli hankkia tärkeimpien yhteistyökumppaneiden mielipiteet ja parannusehdotukset pysäköintipolitiikkaan.

Pysäköintipolitiikkaa esiteltiin neljässä Uutta Helsinkiä –tilaisuudessa syksyn 2021 aikana. Tilaisuudet olivat

- 22.9.2021 Uutta Kaakkois-Helsinkiä
- 6.10.2021 Uutta kantakaupunkia
- 27.10.2021 Uutta Länsi-Helsinkiä
- 17.11.2021 Uutta Keski-Helsinkiä

Uutta Keski-Helsinkiä tilaisuudessa oli haastattelu, jossa nostettiin keskusteluun tärkeimpiä teemoja ja toimenpiteitä. Muissa tilaisuuksissa oli esitykset. Sekä haastattelun että esitysten pituus oli noin 5 minuuttia. Tilaisuuksien ohjelma oli tiivis, joten keskusteluun ja kommentointiin jäi vähän aikaa. Uutta Helsinkiä –tilaisuuksissa tuotiin aktiivisesti esiin, että pysäköintipolitiikkaa voi kommentoida Kerro kantasi –kyselyssä.

Pysäköintipolitiikan luonnoksen laadinnan yhteydessä tehtiin asukas- ja yrityskyselyt, joiden tavoitteena oli saada tietoa ja kehittämissuhteita Helsingin pysäköinnistä sekä asukkaiden että yritysten näkökulmasta. Kyselyiden tulokset on huomioitu pysäköintipolitiikan tavoitteiden ja teemojen laadinnassa. Asukaskysely perustuu 1 224 vastaukseen. Vastaaajista 1 024 oli helsinkiläisiä sekä autollisia että autottomia ja 200 Espoossa tai Vantaalla asuvia Helsingissä autoilevia. Yrityskyselyssä haastateltiin 203 yrityksen edustajaa. Yrityksen sijaitivat Helsingin eri osissa ja olivat usealta toimialalta.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Yksityisillä pysäköintioperaattoreilla on merkittävä rooli Helsingin pysäköinnin järjestämisessä varsinkin ydinkeskustassa, joten yritysten edustajia haastateltiin luonnoksen laadinnan yhteydessä. Haastateltuja operaattoreita olivat Aimo Park, EuroPark, Finnpark, Töölönkadun Pysäköintilaitos sekä Pasilan Pysäköinti. Haastatteluiden perusteella operaattorit ovat kiinnostuneita tuottamaan erilaisia lisäpalveluita, esimerkiksi yhteiskäyttöautopalveluita ja latauspalveluita, perinteisen liiketoiminnan lisäksi. Myös yhteistyö kaupungin kanssa kiinnostaa operaattoreita. Pysäköintipolitiikkaan nostettuja yhteistyötoimenpiteitä ovat yhteistyö asukaspysäköinnissä ja katujen ylläpidon yhteydessä sekä reaaliaikaisen pysäköintitiedon tuottamisessa ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön digitaalisessa kokeilussa.

## 2 Pysäköintipolitiikan lausunnot

Pysäköintipolitiikan lausuntopyynnöt lähetettiin 21.9.2021. Lausunnot tuli toimittaa 29.10.2021 mennessä. Lausuntoja pyydettiin:

- Helsingin seudun liikenteeltä
- Helsingin kaupungin liikennelaitokselta
- Uudenmaan ELY –keskukselta
- Helsingin poliisilaitokselta
- Helsingin seudun kauppakamarilta
- Autoliiton Helsingin seudun osastolta
- Helsingin Taksiautoilijoilta
- Helsingin seudun pyöräilijöiltä
- Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjiltä
- Yhteiseltä Toimialaliitolta
- Kiinteistöliitto Uusimaalta
- RAKLI:lta
- Helsingin kaupunginosayhdistykseltä
- Helsingin Yrittäjiltä
- Aimo Parkilta
- Europarkilta
- Finnparkilta
- Töölön Pysäköintilaitokselta
- Pasilan pysäköinniltä

Lausunnot saatiin:

- Helsingin seudun liikenteeltä
- Helsingin seudun kauppakamarilta
- Autoliiton Helsingin seudun osastolta
- Helsingin seudun pyöräilijöiltä
- Yhteiseltä toimialaliitolta
- Kiinteistöliitto Uusimaalta
- RAKLI:lta
- Helsingin Yrittäjiltä
- Töölön pysäköintilaitokselta
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MARA:lta

Pysäköintipolitiikan lausunnoissa esitettiin mielipiteitä pysäköintipolitiikan tavoitteista ja toimenpiteistä sekä esitettiin erilaisia muutosehdotuksia. Seuraavaan taulukkoon on koottu pysäköintipolitiikan lausuntojen perusteella tehdyt muutosesitykset raporttiluonnokseen.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Liitteessä 1 on esitetty pysäköintipolitiikan lausunnoissa esitetyt kommentit sekä niihin laaditut vastineet.

Lausunnonantaja	Ehdotetut vaikutukset raporttiluonnokseen
Helsingin seudun liikenne	<p>Lisätään toimenpide pysäköintiennusteiden laatimisen selvittäminen ja toteutus. Ennen ennusteen laatimista tehdään esiselvitys, onko ennusteen laatiminen järkevää.</p> <p>Lisätään kohtaan autopysäköinnin reaaliaikainen tilannekuva lyhyt riskianalyysi tietojen keräämisestä ja hallinnoinnista. Jos tilannekuvan laadinnan kustannuksista on saatavilla tietoa, ne lisätään myös raporttiin.</p> <p>Lisätään kohtaan Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna lyhyt kuvaus, minkä tyyppistä pysäköintitarvetta toimenpiteellä palvellaan.</p>
Helsingin seudun kaupakamari	<p>Lisätään toimenpiteeseen 8: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma maininta, että vuorottaispysäköinnin suunnittelussa huomioidaan eri pysäköintityyppien kysynnän ajankohtien vaihtelut liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaamiseksi.</p> <p>Lisätään teemaan jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat, että seudullisella yhteistyöllä on tavoitteena löytää helpotusta raskaan liikenteen pysäköinti- ja ajantasausalueiden akuuttiin pulaan.</p>
Autoliiton Helsingin seudun osasto	<p>Lisätään toimenpiteeseen 8 Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma kaupunkistrategian kirjaus: varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys liityntäpysäköinnissä.</p>
Helsingin seudun pyöräilijät	<p>Toimenpiteeseen 1 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa täsmennetään, minkälaista tietoa missäkin kohteessa ja paikassa on tarkoituksenmukaista kerätä (paikkamäärät, pyörämäärät, vapaat paikat).</p> <p>Lisätään tavoitteen 2 seurantamenetelmään täsmennys, että tietoa kerätään kaikista liikennemuodoista sisältäen myös pyöräilijät.</p> <p>Lisätään toimenpiteeseen 6 Haitaton 2.0 -sovelluksen käytöllä saavutettavaksi eduksi työmaan pysäköinnin haitat ympäristölle vähenevät, esimerkiksi pysäköinti jalkakäytävillä ja pyörävyillä vähenee.</p> <p>Lisätään lukuun 7 Seuranta, vastuutahot ja resurssit Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen mittariksi jalkakäytävällä tai pyöräkaistalla pysähtymisen vähentyminen.</p>
Yhteinen toimialaliitto	<p>Lisätään teemaan Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat maininta, että keskustan huoltotunnelin käyttöä on tavoitteena lisätä citylogistiikan toimenpideohjelman mukaisesti.</p>

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

	Lisätään teemaan jakeluliikenteen lastaus ja purkupaikat maininta, että raskaan liikenteen pysäköintialueet turvaavat liikenteen toimivuutta ja jakelun oikea-aikaisuutta.
Kiinteistöliitto Uusimaa	Lisätään pysäköintipolitiikkaan toimenpide sähköautoiluinfra vahvistamiseksi kaupunkistrategian mukaisesti. Tämä toimenpide tulee sähköautojen latausstrategian ja yleissuunnitelman tilalle.  Lisätään toimenpiteeseen 16 Pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen maininta, että laskentaohjeen päivytystyössä selvitetään kaupungin mahdollisuudet taloyhtiöiden kannustamiseen latauspisteiden rakentamiseksi..
RAKLI	Lisätään pysäköintipolitiikkaan toimenpiteeseen 2 Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna esimerkkeinä mahdollisuus käyttää keskitettyjä pysäköintilaitoksia liikkumisen monipalvelupisteinä ja liityntäpysäköintialueita osana liikkumista palveluna.
Helsingin Yrittäjät	Tiivistelmään lisätään lause: Helsingissä pysäköintiä suunnitellaan asukkaille, siellä toimiville yrityksille, yritysten ja palvelujen asiakkaille, yritysten työntekijöille sekä Helsingissä vieraileville ihmisille.  Lisätään toimenpiteisiin selvitys pysäköinnin maksuhyvitysjärjestelmän toteuttamismahdollisuuksista. Järjestelmässä yritys voisi halutessaan maksaa asiakkaansa pysäköinnin kaupungin järjestelmään.  Viedään tiedoksi järjestelmän kehittäjille kommentti jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käytön digitaalisesta seurannasta. ”Mahdollinen digitaalinen seuranta jakelupaikkojen käytöstä olisi hyvä toteuttaa siten, että kaikille paikkoja tarvitseville myönnettäisiin pysäköintitunnus, jolla he voisivat rekisteröityä paikan käyttäjäksi paikalle saapuessaan ja samalla ilmoittaa tarvitsemansa lastausajan.”
Töölön pysäköintilaitos	Lisätään liitteeseen 7 sivulle 86 maininta, että maankäytön suunnittelussa uudet pysäköintilaitokset tulee suunnitella mahdollisimman muuntojoustaviksi siten, että niitä voidaan muuntaa eri käyttötarkoituksiin mahdollisimman kustannustehokkaasti.  Lisätään pysäköintipolitiikan toimenpiteeseen 3 maininta, että kaupunki nimeää omalta osaltaan edustajan / edustajat, jotka edistävät toimenpiteen 3 Yhteistyö yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa toteutumista.
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MARA	Ei vaikutusta

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

### 3 Kerro kantasi –kysely

#### 3.1 Yleistä

Kerro kantasi kyselyyn saatiin kaikkiaan 1 414 kommenttia. Seuraavassa taulukossa on esitetty kerro kantasi –kyselyssä tulleiden kommenttien määrä teemoittain, kommenttien lyhyt analysointi sekä esitettävät muutokset pysäköintipolitiikkaan. Taulukon jälkeen on esitetty vielä jokaisesta teemasta tiivistelmä. Lisäksi teemoista pysäköintipolitiikan tavoitteet, kadunvarsipysäköinti (hinnoittelusta palvelutasoon), aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet sekä kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen on tehty hieman tarkempi analyysi kommenttien suuren määrän takia (liite 2). Kerro kantasi –kysely on alla olevan linkin takana.

<https://kerrokantasi.hel.fi/pysakointipolitiikka2021?headless=false&lang=fi>

Teema	Kommenttien määrä (kpl)	Kannattavat/vastustavat kommentit	Muutokset pysäköintipolitiikkaan
Pysäköintipolitiikan tavoitteet	357	Suurin osa mielipiteistä ei koskenut tehtävänantoa eli pysäköintipolitiikan tavoitteiden kommentointia	Ei ole
Toimenpiteet ja kärkihankkeet	99	Suurin osa mielipiteistä ei koskenut annettua aihetta.	Tarkistetaan, että kommentteissa esitetyt puuttuvat asiat on riittävästi huomioitu varsinaisissa toimenpiteiden kuvauksissa.  Tarkistetaan, onko toimenpiteiden vaikutusosioihin luontevasti lisättävissä seuraava arvio. <i>Kärkihankkeita olisi hyvä peilata erityyppisiin autoilijoihin: työssään autoa tarvitsevat, ruuhkavuosien useampilapsiset perheet, vapaa-ajan asujat ym.</i>
Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon	482	Kommenteista vähän yli puolet oli vastustavia, hieman alle viidesosa	Tehdään tulotasotutkimus, jolla selvitetään, miten

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

		kannattavia ja noin neljäsosa neutraaleja.	asukaspysäköintitunnusten omistaminen jakautuu eri tuloluokkiin.
Aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet	115	Saapuneista kommentteista jonkin verran alle puolet oli vastustavia, hieman yli neljäsosa kannattavia ja vähän alle kolmasosa neutraaleja. Osa kommentteista ei koskenut annettua aihetta.	Ei ole
Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen	46	Hieman yli neljäsosa kommentteista oli kannattavia, hieman alle puolet vastustavia ja hieman alle neljäsosa neutraaleja.	Varmistetaan, että huolet on huomioitu toimenpiteen vaikutusosiossa.  Lisätään raporttiin esitys, että selvitetään edellytykset tuotteelle, jolla voi pysäköidä sekä kadun varressa että laitoksessa.
Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa	38	Noin puolet kannatti ja puolet vastusti.	Kommenteissa esille nousseet pelonaiheet kirjataan pysäköintipolitiikkaan järjestelmän suunnittelussa huomioitavina asioina.
Joustavan katutilan mahdollistavat IT-järjestelmät	57	Kannattavia kommentteja oli noin kuudesosa, loput vastustavia	Ei ole, mutta lisätään raporttiin maininta, että katutilan joustavalla käytöllä tarkoitetaan muuntuvia ratkaisuja väärin mielikuvien ja väärinymmärrysten välttämiseksi
Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen teon haitan mukaan	86	Kommenteista puolet kannatti virhemaksun porrastamista Vajaa viidennes kannatti pysäköinnin valvonnan lisäämistä.	Lisätään väärin pysäköinti latausasemalle vakavaa haittaa aiheuttavaan väärin pysäköintiin.
Liityntäpysäköinti	38	Pidettiin pääsääntöisesti tärkeänä	Ei ole
Sähköautojen lataus ja latausasemat	67	Teemaa pidettiin tärkeänä, mutta näkökannat vaihtelivat	Esille nousseet näkökulmat huomioidaan kaupunkistrategian mukaisen

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

			toimenpidekokonaisuuden laadinnassa.
Vuorottaispysäköinnin kehittäminen ja digitaalinen kokeilu	29	Kommentit koskivat annettua aihetta. Noin puolet vastaajista esitti selvän kannatuksen	Raporttiin kirjataan, millaisia alueita toimenpide erityisesti koskee. Tämän tarkoituksena on vähentää epäilyksiä vuorottaispysäköintiä kohtaan. Lisäksi kirjataan huolenaiheet huomioon otavaksi kokeilun toteutuksessa.

### 3.2 Pysäköintipolitiikan tavoitteet

Pysäköintipolitiikan tavoitteista annettiin 357 mielipidettä. Suurin osa mielipiteistä ei koskenut tehtävänantoa eli pysäköintipolitiikan tavoitteiden kommentointia. Osassa kommentteista esitettiin, että asukkaiden edulliset pysäköintipaikat tulee turvata ja niitä tulee olla riittävästi. Kommenteissa todettiin myös, että kaupunkitila on aivan liian arvokasta autojen pysäköintiin ja säilyttämiseen, jolloin on aivan oikein, että pysäköintiä rajoitetaan tiiviissä kaupunkirakenteessa.

Osassa kommentteista tuotiin esiin, että tavoitteet ovat liian kaukana kaupunkilaisen arjesta, ne ovat liian yleispiirteisiä ja niillä voi perustella monenlaisia toimenpiteitä. Toisaalta kommentoitiin myös, että tavoitteet toteuttavat hyvin kaupungin strategisia tavoitteita.

Kriittisiä kommenttikokonaisuuksia olivat:

- tiivis kaupunkirakenne, joka mahdollistaa vähäautoisuuden, ei ole vetovoimaista,
- tavoitteissa tulisi olla visio, miten liikenne ja autoilu tulevat kehittymään ja tavoitteissa tulee näkyä laajemmin liikkumisen strategia, jossa henkilöautoliikenne on priorisoitu julkisten, pyöräilyn ja kävelyn jälkeen,
- miten pysäköinti kytkeytyy asuntotuotantotavoitteiden toteutumiseen sekä
- pysäköintipolitiikan tavoitteet perustuvat väärin oletuksiin ja perusteettomiin väitteisiin.

Liitteeseen 2 on koottu yleisimpiä kommentteja.

#### Muutokset pysäköintipolitiikkaan

Kerro kantasi –kysely ei aiheuta muutoksia pysäköintipolitiikan tavoitteisiin. Pysäköintipolitiikan tavoitteita laadittiin työn aikana syvällisesti ohjausryhmässä ja työryhmissä. Lisäksi tavoitteissa on huomioitu kaupungin strategiat.

#### Tiivistetty vastine

Tiivis kaupunkirakenne toteuttaa Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitteita sekä edistää hiilineutraaliustavoitteiden toteutumista. Pysäköintiratkaisuilla tuetaan Helsingin ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteiden toteutumista ohjaamalla kestävien kulkutapojen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön sekä ohjaamalla kehitystä haluttuun suuntaan muidenkin strategioiden avulla. Järkevällä pysäköintipolitiikalla helpotetaan rakennushankkeiden toteutumista.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Pysäköintipolitiikan tavoitteisiin ovat vaikuttaneet pysäköinnin nykytilanne, tunnistettujen toimintaympäristöjen muutokset ja pysäköintiin vaikuttavat trendit, edellisen pysäköintipolitiikan tavoitteet siltä osin, kuin ne on todettu edelleen ajankohtaisiksi, seudulliset tavoitteet, kaupungin strategiat ja ohjelmat sekä muut työn aikana esille nousseet teemat ja työssä selvitetty kansainväliset esimerkit.

### 3.3 Kärkihankkeet

Kommentteja tuli 99 kappaletta. Suurin osa mielipiteistä ei koskenut tehtävänantoa eli kärkihankkeiden kommentointia. Usea kommentti koski pysäköinnin hinnoittelua ja pysäköintipolitiikan tavoitteita yleisellä tasolla. Tiettyjä teemoja koskevat kommentit on käsitelty kyseisten teemojen yhteydessä. Keihäänkärkihankkeisiin kohdistetuista kommentteista toistui useampaan otteeseen seuraavia asioita:

- lastaus- ja purkupaikat puuttuvat kärkihankkeista. Samalla tuotiin esille, että niiden sijoittelussa ja rakenteissa pitää ottaa huomioon turvallisuus, sekä esteettömät reitit niiden ohi. Paikat tulee merkitä selkeästi ja niin, että näkövammaisen pystyy ne valkoisella kepillä tunnustellen turvallisesti kiertämään.
- kärkihankkeissa eivät näy kotihoito, yhteiskäyttöautot, liikkumisesteisten paikat, ruokapalvelun kuljettajat, vieraspysäköinti, lähettipalvelut, polkupyörien, sähköpotkulautojen ja moottoripyörien, mopojen pysäköinti eikä sähköbussien kääntöpaikat ja latauspaikat
- sähköautojen latausstrategia ei huomioi muita tulevaisuuden käyttövoimia, kuten kaasua, vety-, etanoli- ja uusiutuvaa dieseliä käyttävät kulkuneuvot
- asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen tulisi tehdä esitettyä nopeammin
- markkinaehtoisen pysäköinti ei näy kärkihankkeissa.

Lisäksi tuotiin yhdessä kommentissa esille ajatus, että kärkihankkeita olisi hyvä peilata erityyppisiin autoilijoihin: työssään autoa tarvitsevat, ruuhkavuosien useampilapsiset perheet, vapaa-ajan asujat ym.

### Muutokset pysäköintipolitiikkaan

Tarkistetaan, että kommentteissa esitetyt puuttuvat asiat on riittävästi huomioitu varsinaisissa toimenpiteiden kuvauksissa.

Tarkistetaan se, että onko toimenpiteiden vaikutusosioihin luontevasti lisättävissä seuraava arvio. *Kärkihankkeita olisi hyvä peilata erityyppisiin autoilijoihin: työssään autoa tarvitsevat, ruuhkavuosien useampilapsiset perheet, vapaa-ajan asujat ym.*

### 3.4 Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon

Kommenttiosioon annettiin kommentteja 482 kappaletta. Kommentteista vähän yli puolet oli vastustavia, hieman alle viidesosa kannattavia ja noin neljäsosa neutraaleja. Kommentteista näki, että pysäköinti on tärkeä asia kaupunkilaisille ja pysäköintiin ehdotetut muutokset, varsinkin kustannusten mahdollinen nousu, herättävät tunteita.



19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Palvelutason mukainen hinnoittelu on teema, joka herätti paljon keskustelua. Pysäköintiä pidettiin perusoikeutena, jota verrattiin terveys- ja koulutuspalveluihin. Näiden palveluiden hintoja ei nosteta, vaikka kysyntä ylittäisi tarjonnan. Myös pysäköinnin pitäisi olla asukkaille edullista ja paikan pitäisi löytyä helposti. Toisaalta kommentoitiin myös, että auton pysäköinti kantakaupungin kaduille on tehotonta kaupunkiympäristön käyttöä ja vie tilaa tärkeämmiltä ja tuottavammilta toiminnoilta. Asukas- ja yrityspysäköinnin hinta on nykyisellään aivan liian halpa, ja se on tulonsiirto autottomilta autollisille.

Vastustavista kommentteista nousi esiin, että auto on voitava pysäköidä lähelle kotia edullisella hinnalla. Autoa tarvitaan välttämättä erilaisiin käyttötarkoituksiin esimerkiksi työssäkäymiseen, lasten kuljettamiseen harrastuksiin, mökkimatkoihin sekä sairaiden vanhempien hoitoon. Palvelutason mukainen hinnoittelu aiheuttaa sosiaalista epätasa-arvoa ja yksipuolistaa väestörakennetta, koska vain varakkaat voivat pysäköidä korkean hintatason alueilla. Keskusta-alueet autioituvat, koska varsinkin kivijalkayritykset lähtevät pois asiakkaiden vähennyttyä kalliiden pysäköintimaksujen vuoksi.

Kannattavista kommentteista nousi esiin, että nykytilanteessa pysäköinnin kysyntä tiiveimmän yhdyskuntarakenteen alueilla ylittää tarjonnan. Koska paikkojen merkittävä lisääminen on mahdotonta, tasapainotilannetta tulee hakea hintoja nostamalla. Autojen pitkäaikainen pysäköinti katutilassa on tehotonta kaupunkitilan käyttöä. Lisäksi pysäköintipaikan etsimisestä johtuva liikenne aiheuttaa ympäristöhaittoja. Jos autot vähenevät kaupunkitilasta, viihtyisyys, turvallisuus ja kaupunkitilan käytettävyys lisääntyvät.

Liitteeseen 2 on koottu yleisimpiä kommentteja.

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Kerro kantasi –kyselyn palautteen perusteella tehdään tulotasotutkimus, jolla selvitetään, miten asukas-pysäköintitunnuksen omistaminen jakautuu eri tuloluokkiin. Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan analysoida palvelutason mukaisen hinnoittelun vaikutusten kohdistumista.

### **Tiivistetty vastine**

Kommentteja kyselyyn tuli paljon. Suuressa osassa kommentteja ehdotettiin, että asukkaalla tulisi olla käytettävissä riittävästi pysäköintipaikkoja edullisesti läheltä kotia tai auton käyttö on välttämätöntä arjessa. Tiiviissä kaupunkirakenteessa riittävä määrä pysäköintipaikkoja edullisesti on mahdoton toteuttaa. Pysäköinnin kysynnän ja tarjonnan tasapainottaminen parantaa ei vain pysäköinnin vaan myös muiden toimintojen tehokkuutta ja toimivuutta.

### **3.5 Aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet**

Kommentteja tuli 115 kappaletta. Osa kommentteista ei koskenut pysäköinnin maksullisuuden tai asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän laajentamista, joihin kommentteja pyydettiin, vaan esimerkiksi pysäköinnin hinnoittelua yleisesti, vapaiden paikkojen saatavuutta sekä pysäköinnin toimivuutta Helsingissä. Kommentteja analysoitiin myös annetun tehtäväalueen ulkopuolelta. Pysäköinnin maksullisuus herättää keskustelua. Saapuneista kommentteista jonkin verran alle puolet oli vastustavia, hieman yli neljäsosa kannattavia ja vähän alle kolmasosa neutraaleja. Neutraaleissa kommentteissa ovat mukana kommentit, jotka eivät koskeneet kyseistä aihealuetta. Näitä kommentteja oli jonkin verran. Niistä nostettiin esiin pysäköintipolitiikan kannalta merkittävimmät.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Kannattavista kommentteista nousi esiin, että asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä tulisi laajentaa koko Helsinkiin kaupunkilaisten tasapuolisen kohtelun nimissä. Pysäköinnin hintataso tulisi kuitenkin pitää matalana. Maksullisuudella ja aikarajoituksilla ehkäistään ajoneuvojen säilyttämistä katujen varsilla ja nopeutetaan pysäköintipaikkojen kiertoa. Pysäköinnin lajin, esimerkiksi asukas- tai yrityspysäköinti tai vyöhykepysäköinti, ei pitäisi vaikuttaa pysäköinnin hintaan, vaan hinnan pitäisi muodostua markkinaehtoisesti kysynnän ja tarjonnan mukaisesti. Toisaalta kommentoitiin myös, että pysäköinnissä tulisi priorisoida alueella asuvien ja siellä sijaitsevien yritysten pysäköintiä muualta tulevien pysäköinnin edelle.

Vastustavista kommentteista nousi esiin, että pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen on vain rahastusta. Kaupunkilaiset eivät kaipaa uusia maksuja. Kaupungissa tulee olla myös maksuttomia pysäköintipaikkoja. Edullinen pysäköinti turvaa ydinkeskustan elinvoiman. Esikaupunkialueilla on paljon tilaa. Siellä ei ole mitään tarvetta pysäköinnin aikarajoituksille tai maksullisuudelle. Kommentoitiin myös, että korkean pysäköintikysynnän alueilla aikarajoitukset ja joissain tapauksissa myös maksullisuus voivat olla perusteltuja. Aikarajoitusten tai maksullisuuden laajentamista kaikkialle Helsinkiin ei pidetty perusteltuna.

Liitteeseen 2 on koottu yleisimpiä kommentteja

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Kerro kantasi –kysely ei aiheuta muutoksia pysäköintipolitiikan teemaan Aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet. Molempien toimenpiteiden toteuttamiselle on asetettu kriteerit ja esitetty aikarajoitusten ja maksullisuuden laajentamiselle tehtäväksi laajat vaikutusarviot. Näihin kriteereihin tai vaikutusarvioihin ei kyselyssä noussut esiin toteutettavissa olevia muutosehdotuksia.

### **Tiivistetty vastine**

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää ei laajenneta kaikkialle Helsinkiin. Se soveltuu vain alueille, joissa asukkaiden pysäköintiä ei ole alun perin suunniteltu täysimääräisesti tonteille. Tällaisia voivat olla vanhemmat asuinalueet. Uusilla asuinalueilla asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää ei oteta käyttöön, koska niissä asukkaiden ja yritysten pysäköinti on suunniteltu tonteille. Vieras- ja asiointipysäköinti on kaduilla ja yleisillä alueilla. Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän sekä aikarajoitusten tai maksullisuuden laajentaminen tehdään, jos riittävän suuri osa pysäköintipolitiikassa asetetuista kriteereistä täyttyy. Toimenpiteistä tehdään tarvittavat vaikutusten arvioinnit.

### **3.6 Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen**

Vastauksia tuli yhteensä 46 kappaletta. Vastauksista suurin osa koski käsiteltyä teemaa. Hieman yli neljäsosa kommentteista oli kannattavia, hieman alle puolet vastustavia ja hieman alle neljäsosa neutraaleja. Pelkona yhteistyön lisäämisessä oli asukkaiden pysäköinnin kustannustason nousu. Pysäköintiä laitoksissa katujen huoltotöiden aikaan pidettiin hyvänä ajatuksena, mutta siinäkin pelkona oli pysäköinnin kustannusten nousu.

Vastustavissa kommentteissa ei yleensä vastustettu yhteistyötä sinänsä, vaan asukkaiden pysäköinnin hinnan nousua sekä etäisyyden kasvamista pysäköintipaikalta kohteeseen. Yksityisten yritysten tukemista yhteiskunnan rahoilla ei pidetty hyvänä. Pysäköinnin tulee jatkua katujen varsilla, koska kadut on tarkoitettu pysäköintiin. Esiintyi myös vastakkaisia kommentteja, joissa katsottiin, että jos on varaa autoon, on varaa myös markkinaehtoiseen pysäköintiin laitoksessa. Katutilaa tulee vapauttaa pysäköinniltä muihin käyttötarkoituksiin. Jos

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

kadunvarsipysäköintiä muutetaan markkinaehtoisempaan suuntaan, pysäköintilaitosten kysyntä kasvaa.

Liitteeseen 2 on koottu yleisimpiä kommentteja.

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Varmistetaan, että huolet on huomioitu toimenpiteen vaikutusosiossa.

Lisätään raporttiin esitys, että selvitetään edellytykset tuotteelle, jolla voi pysäköidä sekä kadun varressa että laitoksessa. Tuotteen hallinnointi voi olla haastavaa, mutta sen selvittäminen otetaan mukaan pysäköintipolitiikkaan.

### **Tiivistetty vastine**

Yksityiset pysäköintilaitokset tarjoavat pysäköintiä hinnalla, joka mahdollistaa niiden toiminnan liiketaloudellisesti kannattavasti. Kaupungin tuki voi laskea hieman pysäköinnin hintaa, mutta ajatus on, että kaupunki saa tuesta vähintään kustannuksia vastaavat hyödyt. Pysäköinti sinänsä ei ole palvelu, jota kaupungin kuuluisi subventoida.

### **3.7 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa**

Kommentteja tuli 38 kappaletta. Kommentit koskivat lähes kokonaan kysyttyä teemaa. Kommentit jakoutuivat hyvin tasan järjestelmän kannattajiin ja vastustajiin.

Kannattavissa kommentteissa ei mikään asia noussut erityisesti esille. Yksittäisissä kommentteissa toivottiin järjestelmän palvelevan ensisijaisesti asukkaita. Lisäksi tuotiin esille, että järjestelmän on oltava helppokäyttöinen eikä se saa muodostua liian kalliiksi. Digitaalisen infran toteuttamista latausasemien yhteyteen nostettiin esille yhtenä vaihtoehtona. Tulevaisuudessa nähtiin myös vaihtoehtona se, että autojen omat järjestelmät avustavat paikan etsimisen ja hoitavat pysäköinnistä maksamisen.

Vastustavissa kommentteissa korostuivat neljää asiaa. Ensimmäiseksi järjestelmän pelättiin muodostuvan hyvin kalliiksi. Toiseksi pelättiin, että järjestelmän avulla valvotaan pysäköijiiä. Kolmantena pelättiin sitä, että paikkoihin syntyy kilpa-ajoa ja tämä voi pahimmillaan heikentää liikenneturvallisuutta. Neljäntenä pelättiin sitä, että joku vie paikan ennen kuin itse siihen ehtii.

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Kerro kantasi –kyselyssä esille nousseet pelonaiheet kirjataan pysäköintipolitiikkaan huomioitavina asioina, kun järjestelmää aletaan suunnittelemaan.

### **3.8 Joustavan katutilan mahdollistavat IT-järjestelmät**

Tähän osioon tuli 57 kommenttia. Kommentit koskivat lähes täysin kysyttyä teemaa. Joustavan katutilan mahdollistavat IT-järjestelmät eivät saaneet juurikaan kannatusta vastaajien keskuudessa. Kannattavia kommentteja oli noin kuudesosa vastauksista.

Joustavan katutilan mahdollistavaa IT-järjestelmää kannattavissa kommentteissa digitalisointia pidettiin jopa välttämättömänä katutilan kestävän ja tehokkaan hallinnan, priorisoimisen ja jäsentämisen näkökulmasta. Sen toivottiin myös lisäävän viihtyisyyttä ja edistävän lihasvoimaisen liikkumista. Toisaalta ratkaisuun kaivattiin lisää konkretiaa.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Vastustavissa kommentteissa epäiltiin ylipäätään IT-järjestelmien tarvetta katutilan hallinnointiin sekä sitä, että tilaa vietäisiin etenkin autoliikenteeltä ja pysäköinnistä. Esille nostettiin lisäksi muun muassa talvikunnossapidon tarpeet sekä suurempi tarve esimerkiksi katutöistä informoinnille ja niiden haittojen vähentämiselle.

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Tuodaan selkeästi esille, että katutilan joustavalla käytöllä tarkoitetaan muuntuvia ratkaisuja väärin mielikuvien ja väärinymmärrysten välttämiseksi

### **3.9 Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen teon haitan mukaan**

Kommentteja tuli 86 kappaletta. Kommentit koskivat lähes kokonaan kysytyä teemaa. Kommenteista puolet kannatti virhemaksun porrastamista teon haitan mukaan. Vajaa viidennes kannatti pysäköinnin valvonnan lisäämistä. Ainoastaan muutama yksittäinen kommentti vastusti esitettyjä toimenpiteitä

#### Pysäköinninvalvonnan kehittäminen

Pysäköinnin valvojen määrän lisäämistä kannattavissa kommentteissa tuotiin esille paljon esimerkkikohteita, joissa pysäköinninvalvonta on riittämätöntä (esimerkiksi jakeluruudut). Valvojen määrän lisäämistä pidettiin tähän ratkaisuna.

Muutamassa kommentissa ehdotettiin mobiilisovelluksen toteuttamista, jolla virheellisestä pysäköinnistä voisi suoraan ilmoittaa pysäköinnin valvojille.

Useammassa kommentissa esitettiin myös valvonnan priorisointia koskemaan suuremman haitan aiheuttavaa väärin pysäköintiä.

Muutamassa kommentissa tuotiin myös esille se, että taksit, diplomaatit ja jakeluautot tekevät paljon pysäköintirikkeitä.

Yhdessä kommentissa pohdittiin porrastamisen vaikutusta virhemaksujen määrään. Yhdessä kommentissa todettiin valvojen määrän olevan tehokkaampi tapa vähentää väärin pysäköintiä kuin korottaa virhemaksu. Lisäksi todettiin, että mitä suurempi pysäköintivirhemaksu on, sitä paremmat oikeusturvatakeet toimenpiteiden kohteille tulisi turvata.

#### Virhemaksun porrastaminen

Noin joka kymmenennessä kommentteissa tuotiin esille, että porrastamisen pitäisi toimia myös alaspäin. Hyvin pienissä rikkeissä maksun pitäisi olla nykyistä pienempi.

Kannattavissa kommentteissa tuotiin esille, että porrastamista pitäisi käyttää erityisesti raitiotiekiskoilla, suojateiden yhteydessä ja jalkakäytävillä. Uutena ajatuksena tuotiin esille korkeammat virhemaksut latausasemien yhteyteen. Kovempien maksujen lisäksi useammassa kommentissa toivottiin tämän lisäksi ajoneuvon siirtämistä muualle.

Vastustavassa kommentissa pelättiin pysäköinnin lisääntyvän puistoissa ja vihheralueilla.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

### Muutokset pysäköintipolitiikkaan

Lisätään väärinpysäköinti latausasemalle vakavaa haittaa aiheuttavaan väärinpysäköintiin.

#### Vastine

Pysäköintipolitiikan mukaan pysäköinnintarkastajien resursointia lisäämällä nostetaan valvonnan tasoa, parannetaan näkyvyyttä ja lisätään kiinnijäämisriskiä.

On suunniteltu ja tulossa uusi asiakaspalvelusovellus, jonka avulla palautteen antaminen pysäköinninvalvonnalle voi olla suorempaa. Pysäköinninvalvonta ei voi perustua pelkästään valvontapyyntöihin reagoimiseen. Kiireellisiä valvontatoimenpiteitä vaativat valvontapyyntöt pysäköinninvalvonta pyrkii hoitamaan niin pian kuin mahdollista. Tällaisia ovat liikenteen sujumista estävät tilanteet, esimerkiksi pysäköinti liikennettä estäen.

Pysäköinninvalvonta suorittaa valvontaa kattavasti. Priorisointia tehdään tapauskohtaisesti.

Liikennevirhemaksu kieltoimerkin noudattamatta jättämisestä on nykyisin 100 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksu on 80 euroa. Kun pysäköintivirhemaksua vertaa näihin, alaspäin porrastaminen ei ole perusteltua.

Väärinpysäköinti latausasemalle on perusteltua lisätä vakavaa haittaa aiheuttavaan väärinpysäköintiin.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä määrittää, milloin ajoneuvon saa siirtää.

### 3.10 Liityntäpysäköinti

Tähän osioon tuli 38 kommenttia. Kommentit koskivat lähes täysin kysyttyä teemaa. Vastauksissa liityntäpysäköintiä pidettiin pääsääntöisesti tärkeänä.

Moni vastaajista toivoi lisää liityntäpysäköintipaikkoja. Kuitenkin osa vastaajista katsoi, että liityntäpysäköintiä pitäisi toteuttaa muualle kuin Helsinkiin yhteistyössä seudun muiden kaupunkien ja kuntien sekä parkkihallioperaattoreiden kanssa. Kommenteissa katsottiin, että liityntäpysäköinti pitäisi ratkaista kehyskunnissa ja ratojen varsilla. Lisäksi erässä kommentissa todettiin, että liityntäpysäköintiä tarvittaisiin valtava määrä, jotta sillä olisi merkittäviä vaikutuksia. Muutamissa vastauksissa panostusta pyöräpysäköintiin kannatettiin erityisesti tiiviillä alueilla ja lähellä keskustaa. Etenkin turvallista pyöräpysäköintiä kaivattiin lisää ja sähköpyörien latausmahdollisuuksia. Lisäksi ehdotettiin, että kaupunkipyörillä ja sähköpotkulaudoilla tehdyistä liityntämatkoista voisi saada alennusta joukkoliikennematkoista kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseksi liityntämatkoilla.

Vastaajat pitivät tärkeänä liityntäpysäköinnin helppoutta ja paikan löytymisen varmuutta sekä reaaliaikaista tietoa ja selkeää ohjeistusta. Lisää tietoa toivottiin myös pyöräpysäköinnistä, vaikkakin reaaliaikaista tietoa pidettiin vielä epärealistisena.

Vastaajien näkemykset liityntäpysäköinnin maksullisuudesta vaihtelivat. Osa piti 1–2 euron maksua kohtuullisena ja osa silloin, kun pysäköinti tapahtuu pysäköintilaitoksessa/vartioidussa tilassa, ja osan mielestä liityntäpysäköinnin tulisi olla ilmaista. Osa piti erillistä maksua huonona ratkaisuna, mutta liityntäpysäköinnin maksun kytkeminen joukkoliikennelippuun nähtiin hyvänä ratkaisuna tai ilmaisena joukkoliikennelipulla. Lisäksi esille nostettiin mahdollisuus varata liityntäpysäköintipaikka etukäteen. Jos paikkaa ei käytäisi varauksesta huolimatta, siitä seuraisi

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

sakkomaksu (terveydenhuollosta tuttu peruuttamattomasta ajasta tuleva ”sakkomaksu”). Lisäksi muutamissa kommentteissa näkyi myös HSL:n joukkoliikennelinun vyöhykerajojen vaikutus liityntäpysäköintipaikkojen käyttöön (esim. Vehkala ja Kauniainen).

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Saatu palaute ei tuo muutostarpeita pysäköintipolitiikkaan.

### **3.11 Sähköautojen lataus ja latausasemat**

Tähän osioon tuli 67 kommenttia. Kommentit koskivat lähes täysin kysyttyä teemaa. Kommenteissa korostui kolme näkökulmaa, jotka on kuvattu tarkemmin alla. Kahteen ensimmäiseen näkökulmaan liittyviä kommentteja tuli lähes yhtä paljon ja kolmanteen hieman vähemmän.

Vastauksissa korostui seuraavat kolme näkökulmaa:

- Latausinfra tulisi toteuttaa yksityisten toimijoiden toimesta markkinaehtoisesti muualle kuin kadunvarsille (taloyhtiöiden tonteille, kaupallisten palveluiden yhteyteen ja pysäköintilaitoksiin). Latausinfra toteutusta ei nähty kaupungin tehtävänä, vaan kaupungin tulisi luoda yksityisille toimijoille kohtuulliset edellytykset tarjota latausasemia käyttäjille. Lataaja maksaa latauksesta.
- Etenkin hidaslatauspaikkoja pitäisi toteuttaa laajasti kadunvarsipaikoille ja asukaspysäköinnin käyttöön etenkin kantakaupungissa. Erässä vastauksessa ehdotettiin latausinfraa osaksi asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää, jolloin esim. digitaalisen tagin avulla välitettäisiin latauspisteille tieto asukaspysäköintioikeudesta. Esille nousivat myös latausinfra toteutukseen liittyvät haasteet taloyhtiöissä, millä niin ikään perusteltiin latausinfra tarvetta kadunvarsilla. Kadunvarsien latausinfra voisi hyödyntää uusia innovaatioita esimerkiksi valaisinpylväisiin integroitua latauspistettä.
- Teknologia kehittyi kiihtyvällä vauhdilla ja jo nykyisin on tarjolla täyssähköautomalleja, joiden latausväli on huomattavan pitkä, eli noin tunnin pikalataus 1–2 kertaa kuussa riittäisi. Tällöin katsottiin, että laajalle kadunvarsilla olevalle latausinfraalle ei ole tulevaisuudessa tarvetta, vaan lataus onnistuu esimerkiksi kaupassa käynnin aikana. Esille nousivat myös muut käyttövoimat. Lisäksi katsottiin, että sähköautot eivät ole tiiviissä kaupungissa ratkaisu, vaan sähköauton sijaan pitäisi suosia kävelyä, pyöräilyä ja sähköpyöräilyä sekä joukkoliikennettä.

Latausinfra puutteiden vaikutukset sähköauton hankintaan olivat niin ikään kaksijakoiset. Moni vastaaja kertoi omistavansa joko ladattavan hybridin tai täyssähköauton ja latauksen onnistuvan nykyisellään hyvin, vaikkakin esimerkiksi latauspaikoille pysäköidään monesti väärin. Osa taas koki latausinfra puutteen kodin läheisyydessä ja sähköauton korkean hankintahinnan vaikuttavan sähköauton hankintaan.

### **Muutokset pysäköintipolitiikkaan**

Esille nousseet näkökulmat huomioidaan kaupunkistrategian mukaisen toimenpidekokonaisuuden laadinnassa.

19.1.2022

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

### 3.12 Vuorottaispysäköinnin kehittäminen ja digitaalinen kokeilu

Tähän osioon tuli 29 kommenttia. Kommentit koskivat lähes täysin kysyttyä teemaa. Noin puolet vastanneista piti vuorottaispysäköinnin kehittämistä ja digitaalista kokeilua hyvänä ajatuksena ja ilmaisivat selvästi kannatuksensa.

Tekstissä esitettyjen pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöön soveltuvien toimintojen lisäksi vastaajat tunnistivat vuorottaiskäyttöpotentiaalia julkisten tilojen (mm. päiväkodit ja koulut) pysäköintipaikoilla. Tärkeänä nähtiin reaaliaikainen tieto vapaista/vuokrattavista paikoista ja mahdollisesta sähköautojen latausmahdollisuudesta sekä sovelluksen toimivuus.

Osa vastaajista taas koki, ettei palvelu toisi heille lisäarvoa tai soveltuisi heille, koska heillä ei ole omaa autopaikkaa, vaan pysäköivät kadunvarressa asukas-pysäköintitunnuksella.

Lisäksi vuorottaispysäköinnin ja kokeilun toimivuutta epäiltiin seuraavista syistä:

- pysäköintipaikat eivät vapaudu mm. etätyön ja sen takia, että arkimatkat tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä, jolloin auto pysyy pysäköitynä paikallaan.
- järjestelmä johtaa siihen, että auto olisi pakko siirtää pois pysäköintipaikalta joka päivä, vaikkei henkilöllä olisi tarvetta käyttää autoa
- järjestelmä lisää pysäköinnin kustannuksia
- yritykset eivät halua sallia pääsyä yksityisiin tiloihin. Toisaalta koettiin, että yritysten tulisi antaa tyhjillään olevat paikat käyttöön ja ratkaisuna olisi sovelluksella saatava kulkuoikeus kiinteistön pysäköintiin vuokrauksen ajaksi.

#### Muutokset pysäköintipolitiikkaan

Raporttiin kirjataan, millaisia alueita toimenpide erityisesti koskee. Tämän tarkoituksena on vähentää epäilyksiä vuorottaispysäköintiä kohtaan. Lisäksi kirjataan huolenaiheet huomioitavaksi kokeilun toteutuksessa.

## Liitteet

LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

LIITE 2: Yleisimpiä kommentteja

- Tavoitteet
- Kadunvarsipysäköinti: Hinnoittelusta palvelutasoon
- Aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet
- Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen

**LIITE 1: Lausunnot ja vastineet****Yhteinen toimialaliitto (YTL)**

## Kommentti

Citylogistiikan toimintaohjelma on tärkeä osa myös pysäköintiratkaisuissa. Nykyisen huoltotunnelin kulkuyhteydet ovat edelleen puutteellisesti toteutettu, mm. hissit katutasolle. Näiden toteuttamiseen puuttuu edelleen tarvittavat resurssit. Tunnelin käyttöaste voisi olla korkeampi, jos toteutus viedään loppuun.

## Vastine

Kaupunginhallituksessa 14.9.2020 hyväksytyssä Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelmissa on kolme toimenpidettä, jotka koskevat keskustan huoltotunnelin parempaa hyödyntämistä. Nämä ovat maanalaisen jakelun kehittäminen, keskustan huoltotunnelin käytön tehostaminen ja maanalaisen jakelun lisääminen sekä keskustan huoltotunnelin saavutettavuuden kehittäminen. Pysäköintipolitiikassa ei sinänsä oteta kantaa keskustan huoltotunnelin liikennöitävyyden ja käytettävyyden parantamiseen, koska nämä asiat nostetaan esiin citylogistiikan toimenpideohjelmissa. Teemaan Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat lisätään maininta, että keskustan huoltotunnelin käyttöä on tavoitteena lisätä citylogistiikan toimenpideohjelman mukaisesti.

## Kommentti

Yksittäinen yrityksille tärkeä toimenpide olisi, että poikkeushuoltoajolupien aikatauluja laajennettaisiin kellonaikarajoitetuilla kaduilla, esim. Aleksanterinkatu ja Iso Roobertinkatu.

## Vastine

Kävelyalueiden huoltoajon aikaikkunoiden ajatus on, että huoltoajo keskittyy haluttuun aikaikkunaan, jolloin alue on muina aikoina toimivampi ja viihtyisämpi jalankulkualueena. Tämä asia ei ole pysäköintipolitiikassa ratkaistava asia, vaan kuuluu yksityiskohtaisempaan pysäköinti- ja liikennesuunnitteluun.

## Kommentti

Jakelulle ja yritysten liikenteelle tarvitaan oma tilansa. Tavaroita ei voi julkisilla kuljettaa.

## Vastine

Jakeluliikenteen toimivuus turvataan. Jakeluliikenteelle on järjestetty kuormauspaikkoja tärkeimmistä kohteista. Lisäksi kaupungissa on paljon pysäköintikieltoja, joista jakelua voi tehdä. Jalkakäytävää tai pyöräkaistaa saa käyttää vain pakottavista syistä.

## Kommentti

Suora käyttöasteeseen hinnan sitominen ei ota huomioon kuljetuksen välttämättömyyttä. Samoin kovin nopeissa hintamuutoksissa voi olla vaikea pysyä perässä. Näissä on tiedotuksen haasteensa

## Vastine

Kuljetukset käyttävät harvoin merkittäviä pysäköintipaikkoja ainakaan pitkiä aikoja, vaikka se liikennesääntöjen mukaan on mahdollista maksamalla pysäköintimaksun. Kuljetuksille on



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

osoitettu kuormauspaikkoja ja pysäköintikieltoja. Pysäköinnin hintojen muutokset suunnitellaan siten, että niistä viestiminen on kuluttajille selkeää.

### Kommentti

Pysäköinnin hinnalla on suora vaikutus kaupunkialueiden elinvoimaisuuteen ja siellä toimivien yritysten toimintaedellytyksiin ja palvelujen kysyntään. Ehdotetut muutokset, joilla kadunvarsipysäköinnin hintaa nostettaisiin nykyisestä, eivät edistä Helsingissä toimivien matkailu – ja ravintola-alan yritysten kilpailukykyä eikä toimintaedellytyksiä. Ehdotetut muutokset olisivat vahingollisia juuri asiakaspalvelu yrityksille keskustan alueella ja siksi noita vaikutuksia ja vaihtoehtoja tulisi arvioida.

### Vastine

Palvelutason mukaiseen hinnoitteluun siirtyminen mahdollisesti nostaa pysäköinnin hintaa Helsingin keskustassa. Samalla kuitenkin mahdollisuus löytää vapaa pysäköintipaikka paranee. Helsingin keskusta ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Keskustan houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muuhun kuin pysäköinnin edullisuuteen. Houkuttelevuustekijöitä ovat esimerkiksi viihtyisä kaupunkiympäristö, laadukkaat ja monipuoliset palvelut sekä hyvä saavutettavuus kestäväillä liikkumismuodoilla. Kadunvarsipysäköinti on edullisempaa kuin pysäköinti yksityisissä laitoksissa. Tavoitteena on saada yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä tehostettua ohjaamalla pysäköintiä niihin. Laitospysäköinti edistää kaupunkitilan toimivuutta kadunvarsipysäköintiin verrattuna.

Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (noin 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliiknevaihdosta noin 60-71 % riippuen kaupp- ja palvelutyypistä. Kävelen keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 %. Kävelen ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaismyynnistä 14-29 % kaupp- ja palvelutyypistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liikevaihdosta on arviolta 8-18 % kaupp- ja palvelutyypistä riippuen.

Pysäköintipolitiikassa on arvioitu toimenpiteiden vaikutuksia. Ne on kuvattu raportissa jokaisen teeman jälkeen. Lisäksi pysäköintipolitiikasta tehdään yritysvaikutusten arviointi.

### Kommentti

Lastaus- ja purkupaikkojen väärinkäyttö on yrityksille keskeinen teema. Tässä haluaisimme todellista panostusta, että purku- ja lastauspaikat tulevat oikeaan käyttöön.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen teon haitan vakavuuden mukaan. Toimenpiteessä esitetään, että pysäköinnin tarkastajaresursseja tulee olla riittävästi, jotta valvonta on hyvällä tasolla ja näkyvää. Pysäköintivirhemaksuun esitetään porrastamista teon haitan vakavuuden mukaan siten, että pysäköintivirhemaksu olisi suurempi muun muassa liikenneturvallisuuden vaarantavasta pysäköinnistä. Pysäköintivirhemaksun porrastaminen edellyttää lakimuutosta. Luvattoman pysäköinnin kuormauspaikalle on tavoitteena olla korotetun virhemaksun piirissä.

### Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

On hyvä, että raportissa esitetyjen kärkihankkeiden toteuttaminen on ajallisesti vaiheistettu. Noita on kuitenkin lukumääräisesti monta ja jälleen herää kysymys, miten toimijat pysyvät muutoksissa perässä.

Vastine

Kaikista muutoksista, joilla on merkittävä vaikutus kaupunkilaisille ja muille toimijoille, tehdään riittävä määrä vuorovaikutusta ennen toimenpiteiden käyttöönottoa.

Kommentti

Rekkojen perävaunuparkkeerausta ei ole huomioitu raportissa. Logistiikkatoimijat odottavat, että kaupunki osoittaisi tällaiseen tarkoitukseen sopivat alueet ja palvelut. Peräkärryn kanssa ei kannata ajaa ydinalueille. Tavarantoimituksen sujuvuus vaatii ratkaisunsa.

Vastine

Raskaan liikenteen pysäköinti on jo pitkään ollut ongelma Helsingin seudulla. Se on nimenomaan seudullinen ongelma, jota minkään kunnan ei yksin kannata lähteä ratkaisemaan. Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020-31 (MAL –sopimuksessa) on kirjaus kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle sopimuskauden aikana. Tämän lisäksi Uudenmaan ELY –keskus, Helsinki, Espoo ja Vantaa kilpailuttavat raskaan liikenteen pysäköintialueen toteuttamisen. Jos tässä onnistutaan, alue voi olla käytössä jo vuonna 2022. Raskaan liikenteen pysäköintiongelmaa ratkaistaan nimenomaan seudullisena yhteistyönä.

Raskaan liikenteen pysäköintialue voi mahdollistaa myös perävaunujen pysäköinnin, mutta ongelmana on perävaunujen pitkä seisottamisaika, johon ajantasaus- ja yönylipysäköintialueet eivät sovellu. Helsingin tiiviistä kaupunkirakenteesta on vaikeaa löytää perävaunujen pysäköintialueita.

Kommentti

Jätkäsaaren satamaan tunnelin kautta kulku vaatii myös tuekseen suunnittelun rekkaparkkien hyödyntämisestä, jotta satamaan ajon ajoitus saadaan oikea-aikaistettua.

Vastine

Valtio ja Helsingin seudun kunnat ovat tunnistaneet raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen tarpeen ja tavoitteena on toimia vaikean tilanteen helpottamiseksi. Helsingin pysäköintipolitiikkaan teemaan jakeluliikenteen lastaus ja purkupaikat lisätään maininta, että raskaan liikenteen pysäköintialueet turvaavat liikenteen toimivuutta ja jakelun oikea-aikaisuutta.

Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Yhteisen toimialaliiton (YTL) lausunnon perusteella esitetään pysäköintipolitiikan luonnokseen seuraavia muutoksia.

Teemaan Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat lisätään maininta, että keskustan huoltotunnelin käyttöä on tavoitteena lisätä citylogistiikan toimenpideohjelman mukaisesti.

Teemaan jakeluliikenteen lastaus ja purkupaikat lisätään maininta, että raskaan liikenteen pysäköintialueet turvaavat liikenteen toimivuutta ja jakelun oikea-aikaisuutta.

**Helsingin Yrittäjät ry**

## Kommentti

Pysäköintipolitiikasta ei käy selkeästi ilmi, keitä varten Helsinkiä suunnitellaan.

## Vastine

Pysäköintipolitiikan tiivistelmän mukaan pysäköintipolitiikka on keskeinen työkalu Helsingin liikenne-, elinkeino-, ympäristö- ja asuntopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Helsingissä pysäköintiä suunnitellaan asukkaille, siellä toimiville yrityksille, yritysten ja palvelujen asiakkaille, yritysten työntekijöille sekä Helsingissä vieraileville ihmisille. Lisätään tämä pysäköintipolitiikan tiivistelmään.

## Kommentti

Ehdotetut keinot eivät edistä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kaupunkikeskustan vetovoimaisuutta toisin kuin arvioihin on kirjattu. Näiden tavoitteiden täytyminen edellyttää, pysäköintipolitiikassa otetaan kattavammin huomioon yritystoiminnan toimintaedellytykset.

## Vastine

Useat esitetyt toimenpiteet edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kaupunkikeskustojen vetovoimaisuutta. Näistä voi nostaa muutamia esimerkkejä. Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa tarjoaa informaatiota vapaista pysäköintipaikoista ja näin auttaa pysäköintipaikan tarvisijaa. Kadunvarsipysäköinti hinnoittelusta palvelutasoon järkevöittää pysäköintiä, jolloin paikan tarvisijalla on mahdollisuus löytää vapaa pysäköintipaikka nykyistä helpommin. Toimenpide lisäksi tehostaa kaupunkitilan käyttöä.

Pysäköinnin ohjauksen ja maksullisuuden laajentamisen periaatteet parantavat kivijalkayritysten toimintaedellytyksiä, koska ohjauksen ja/tai maksullisuuden kriteerien täytyessä ja tarvittavien toimenpiteiden toteuduttua kadunvarsipysäköinnin toimivuus todennäköisesti paranee.

## Kommentti

Helsinki mielletään vain kesäkaupunkina, jossa ei sada vettä tai lunta, eikä ole pakkasta. Ratkaisujen toimivuutta tuleekin tarkastella kaikkina vuodenaikoina.

## Vastine

Pysäköintipolitiikka on strategisen tason suunnitelma. Käytännön yksityiskohtaisemmassa suunnittelutyössä huomioidaan paikalliset olosuhteet. Vuodenaikojen vaihtelut otetaan huomioon, mutta esimerkiksi pyöräilyn edistämisen tavoitteena, että ympärivuotinen pyöräily lisääntyisi.

## Kommentti

Yritysten näkemykset olivat tietyiltä osa-alueilta hyvin kriittisiä ja niissä tuodaan esille perustavaa laatua olevia ongelmia, joihin pysäköintipolitiikan linjauksissa ei ole saatu tyydyttävää ratkaisua. Niihin tuleekin hakea toimivampia keinoja.

## Vastine

Yrityskyselyn mukaan kriittisiä mielipiteitä esiintyi, mutta suurin osa yrityksistä piti kuitenkin pysäköintiratkaisuja erittäin hyvinä tai melko hyvinä. Yritysten vastauksissa näkyi positiivista asennetta nykyisiin pysäköintiratkaisuihin. Tyytymättömmimpiä pysäköintijärjestelyihin olivat

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

kantakaupungissa sijaitsevat yritykset, työntekijämäärältään 20 – 49 henkilön kokoiset yritykset sekä toimialaltaan teollisuus- ja rakentamisyrietykset.

Kommentti

Pysäköintipolitiikassa on selvitetty yritysten näkemyksiä henkilöstön pysäköinnistä, mutta vähälle huomiolle jää keskeinen asia eli yrityksissä asioivien asiakkaiden pysäköinti.

Vastine

Yrityskyselyssä on mukana myös yritysten asiakkaiden pysäköinti. Kysyttiin esimerkiksi, maksavatko asiakkaat itse pysäköintinsä, paljonko asiakkaat maksavat pysäköinnistä tunnissa sekä onko yrityksessänne riittävästi polkupyörien pysäköintipaikkoja asiakkaille.

Asukaskyselyssä kysytään esimerkiksi, pitäisikö keskustan ja kantakaupungin lähistöllä lyhytaikaisen pysäköinnin olla suhteessa halvempaa kuin pitkäaikaisen pysäköinnin, jotta asiointipysäköinnille löytyisi helpommin vapaita paikkoja sekä kuinka suuri vaikutus pysäköintipaikan hinnalla tai saatavuudella on siihen, missä käyt kaupassa.

Kyselyissä kysymysten määrät rajattiin aikataulu- ja resurssisyistä.

Kommentti

Henkilöautolla asiointimahdollisuus kantakaupungissa on muutoinkin heikentynyt. Keskustassa toimivien yritysten ja asiakkaiden kokemusten mukaan henkilöauton käyttö on monesti hankalaa ja kallista, mitä ei pysäköintipolitiikassa ole selkeästi tunnustettu.

Vastine

Kantakaupungissa on puutetta tilasta, joten pysäköinnin kysyntää suhteessa tarjolla oleviin paikkoihin tulee säädellä hinnoittelulla. Kantakaupungissa priorisoidaan kestäviä liikkumismuotoja jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä, mutta henkilöautollakin pääsee liikkumaan. Kantakaupunki ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Sen houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muihin tekijöihin.

Kommentti

Helsingin kantakaupungissa on tarve liikkua myös henkilöautolla. Maanpäällisten ja lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen määriä tulee lisätä ja hintaa laskea.

Vastine

Rajallisen tilan vuoksi kadunvarsipaikkojen määrää ei voi lisätä. Jos hintaa lasketaan, kysyntä lisääntyy ja pysäköintipaikkaa on entistä vaikeampaa löytää. Palvelutason mukainen hinnoittelu säätelee kysyntää ja tarjontaa lähemmäksi toisiaan, mikä lisää todennäköisyyttä löytää pysäköintipaikka.

Kommentti

Pyöräparkit ja Parkletit vähentävät turhaan pysäköintipaikkoja

Vastine

Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä. Pysäköintipaikkojen puute on yksi pyöräilyä estävä ja vähentävä tekijä. Vuoden 2015 jälkeen kantakaupungissa on muutettu pyöräpysäköintikäyttöön 61 autopaiikkaa, jotka mahdollistavat 610 polkupyörän pysäköinnin.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Suhteutettuna kantakaupungin pysäköintipaikkojen kokonaismäärään tämä on pieni määrä. Näiden lisäksi kaupunkipyöräasemat vähentävät jonkin verran paikkoja. Vuoden 2020 kesällä tehtyjen käyttöastetarkastelujen perusteella pyörien pysäköintipaikoista oli käytössä noin 36 %. Paikkakohtaista käyttöasteiden vaihtelua esiintyy. Tulevaisuudessa on tavoitteena kohdistaa kysyntää ja tarjontaa entistä paremmin vastaamaan toisiaan. Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan kestävätkä liikkumismuodot tuovat keskustan kokonaisliikemäärästä 74 – 100 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen, joten heidän liikkumisolosuhteisiin on perusteltua panostaa.

Parklettien tavoitteena on lisätä kaupunkitilan viihtyisyyttä ja edistää yritysten kilpailukykyä. Helsingin kaupungin Parklet –ohjeen mukaan parklet-ruudun vuokraus on mahdollista ainoastaan kesäkaudella (huhti-lokakuu). Parklet-ruutuja voidaan sijoittaa enintään kaksi (2) yhtä kortteliväliä kohden, kuitenkin siten, että erityisen harkinnan pohjalta yrittäjien tasapuolisen kohtelun turvaamiseksi voidaan kortteliin sijoittaa useampi kuin edellä mainittu kaksi pysäköintiruutua kattava parklet-ruutu. Tämä edellyttää kuitenkin aina erityistä harkintaa kyseisen päätöksen vaikutuksista alueen ja sen lähiympäristön pysäköinnin, liikenteen sujuvuuden, muiden liikkeiden sekä alueen muiden toimintojen kannalta. Sama yritys ei voi saada useampaan parklet-toimintaan tarkoitettua kohdetta yhden korttelin alueelta.

## Kommentti

Jakelutoiminta suoraan kotiin on lisääntynyt ja lisääntyy tulevaisuudessa. Lyhytaikaisia paikkoja tuleekin olla riittävästi tarjolla mahdollistamaan palveluiden kehittyvää tarjontaa.

## Vastine

Helsingin kantakaupungissa on paljon pysäköintikieltoja, joista voi tehdä lyhytaikaista jakelua. Pysäköintipaikkoja on tavoitteena saada tehokkaampaan käyttöön esimerkiksi hinnoittelulla. Informaatiota vapaista pysäköintipaikoista lisätään. Myös katutilan joustavalla käytöllä on tarkoitus varmistaa jakeluliikenteen lyhytaikaiselle pysäköinnille hyvät toimintaedellytykset.

## Kommentti

Raskaampaa jakeluliikennettä voidaan sujuvoittaa varaamalla jakelulle lastaus- ja purkupaikkoja ja merkitsemällä ne selkeästi.

## Vastine

Pysäköintipolitiikassa on teemana jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat. Niitä lisätään tarpeen mukaan, ja myös informaatiota lisätään. Kuormauspaikkoja on jo nyt lisätty katuverkolle.

## Kommentti

Mahdollinen digitaalinen seuranta jakelupaikkojen käytöstä olisi hyvä toteuttaa siten, että kaikille paikkoja tarvitseville myönnettäisiin pysäköintitunnus, jolla he voisivat rekisteröityä paikan käyttäjäksi paikalle saapuessaan ja samalla ilmoittaa tarvitsemansa lastausajan.

## Vastine

Helsinki on ottamassa käyttöön jakeluliikenteen pysäköintitunnusta. Tunnukseen oikeutetut määrittävät jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen ehdoissa. Tunnus on mobiilisovellus, joka käynnistetään jakelun alkaessa ja sammutetaan jakelun päättyessä. Kommentti viedään tiedoksi tunnuksen suunnittelijoille.

## Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Yrityspysäköinti tulisi säilyttää kohtuuhintaisena ja laajentaa sen käyttöä myös yrityksille, jotka palvelevat asiakkaitaan maksullisen pysäköinnin alueilla keskustassa. Pysäköinnin nykyiset hinnat ovat selvästi liian korkeita sekä maanpäällisessä että maanalaisessa pysäköinnissä. Tämä ei houkuttele ihmisiä asioimaan Helsingin keskustassa. Pysäköinnin hinnan nosto houkuttelee asiakkaita pois keskustasta. Pysäköinnin hintaa tulisi päinvastoin laskea. Maksullisen pysäköinnin laajentamiselle nykyisestä ei ole tarvetta.

### Vastine

Yrityspysäköintitunnuksen saamisen edellytyksenä on, että yritys tai sen toimipiste sijaitsee yrityspysäköintivyöhykkeellä. Tästä vaatimuksesta ei ole järkevää poiketa, koska jo nyt pysäköintipaikkojen kysyntä ylittää tarjonnan. Tämä muutos huonontaisi tilannetta entisestään.

Helsingin keskusta ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Keskustan houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muuhun kuin pysäköinnin edullisuuteen. Houkuttelevuustekijöitä ovat esimerkiksi viihtyisä kaupunkiympäristö, laadukkaat ja monipuoliset palvelut sekä hyvä saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla.

Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (noin 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliikevaihdosta noin 60-71 % riippuen kauppaa- ja palvelutyypistä. Kävellessä keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 %. Kävellessä ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaisympäristöstä 14-29 % kauppaa- ja palvelutyypistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liikevaihdosta on arviolta 8-18 % kauppaa- ja palvelutyypistä riippuen.

Pysäköinnin ohjausta ja maksullisuutta laajennetaan vain, jos tarvittava määrä kriteereitä täyttyy. Laajennuksesta tehdään myös vaikutusarviot.

### Kommentti

Kaupunki voisi tarjota yrityksille pysäköinnin maksuhyvitysjärjestelmää, jossa yritys voisi halutessaan maksaa asiakkaansa pysäköinnin kaupungin järjestelmään.

### Vastine

Ajatus on hyvä. Järjestelmän toteuttamismahdollisuudet mobiilioperaattoreiden tuotteissa selvitetään.

### Kommentti

Ulkona sijaitsevat liityntäpysäköintialueet ja niihin liittyvät maksupäätteet eivät ole erityisen käyttömukavia varsinkaan talviaikaan eivätkä suosi siirtymistä julkiseen liikennevälineeseen.

Kiinnostukseen hyödyntää liityntäpysäköintiä vaikuttaa matkustamisen sujuvuuden ohella olennaisesti kustannus, joka matkaketjun käyttäjälle kokonaisuudessaan matkasta aiheutuu. Tältäkin osin on tärkeää selvittää kustannusten kasvattamisen välttämättömyys ja arvioidut vaikutukset ihmisten toimintaan ennen korotuspäätöksiä.

### Vastine

Osa liityntäpysäköintialueista sijaitsee ulkona. Ulkoalueet ovat usein vanhempia, ja ne on ollut aikoinaan helppoja toteuttaa. Uudet liityntäpysäköintialueet sijaitsevat usein pysäköintilaitoksissa, koska maantasopaikoille ei enää nykyään tahdo järjestystä tilaa.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Pysäköintilaitosten toteuttaminen on kallista. Paikkakohtainen kustannus voi olla kymmeniä tuhansia euroja. Lisäksi laitosta usein hoitaa ulkopuolinen operaattori. Tällöin käyttäjälle täysin maksuton laitos ei ole mahdollinen.

### Kommentti

Sähköautojen latauspisteiden lisäämiseen nopeassa tahdissa on tarpeen panostaa. Latauspisteet eivät ole pysäköintipaikkoja, joten kadunvarsipaikat tulee kuitenkin varata ensisijaisesti asiakasliikenteelle.

### Vastine

Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan laaditaan toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella. Teemassa kohti ympäristöystävällistä ja kestäväää pysäköintiä on toimenpidekokonaisuutena sähköautoiluinfran vahvistaminen. Toimenpidekokonaisuudessa linjataan, miten sähköautojen latausmahdollisuuksia tulevaisuudessa edistetään. Julkiset latauspisteet sijaitsevat kaduilla ja yleisillä alueilla, joten niiden lisääminen vaikuttaa myös kadunvarsipysäköintipaikkojen määriin.

### Kommentti

Kaupungin tulee määrätietoisemmin ohjata sähköpotkulautojen pysäköintiä merkityille paikoille.

### Vastine

Kaupunki on tunnistanut sähköpotkulautojen pysäköintiin liittyvät ongelmat ja etsii ratkaisuja yhteistyössä sähköpotkulautaoperaattoreiden kanssa.

### Kommentti

Pysäköintipolitiikkaa edelleen kehitettäessä on tärkeää tarkastella suunnitelmien vaikutusta yritysten toimintaan Helsingissä ja etsiä yritystoiminnalle käytännössä toimivia pysäköintiratkaisuja.

### Vastine

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on: pysäköintiratkaisuilla edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta. Tämän tavoitteen toteutumisen seuraamiselle on mittareita. Teemojen ja toimenpiteiden yhteydessä on arvioitu niiden toteuttamisen vaikutuksia. Pysäköintipolitiikasta tehdään yritysvaikutusten arviointi.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Helsingin Yrittäjät ry:n lausunnon perusteella esitetään pysäköintipolitiikan luonnokseen tehtäväksi seuraavat lisäykset:

Tiivistelmään lisätään lause: Helsingissä pysäköintiä suunnitellaan asukkaille, siellä toimiville yrityksille, yritysten ja palvelujen asiakkaille, yritysten työntekijöille sekä Helsingissä vieraileville ihmisille.

Esitetään selvityksen tekemistä pysäköinnin maksuhyvitysjärjestelmän toteuttamismahdollisuuksista. Järjestelmässä yritys voisi halutessaan maksaa asiakkaansa pysäköinnin kaupungin järjestelmään.

Merkitään tiedoksi kommentti jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käytön digitaalisesta seurannasta.

## Helsingin seudun pyöräilijät ry

### Kommentti

Toimenpiteess 1-Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa, toivomme toimenpiteeseen lisättävän pyöräpysäköinnin, jotta pysäköintiä kehitetään kokonaisvaltaisesti. Tällä hetkellä kappale käsittelee vain autopysäköintiä. Reaaliaikaiset tiedot tarvitaan myös pyöräpysäköinnistä, jotta myös pyöräliikenne pysyy mukana toimenpiteessä 2- Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on teema Kohti ympäristöystävällistä ja kestävää pysäköintiä. Siihen sisältyy toimenpide Pyöräpysäköinnin kehittäminen. Vuonna 2020 valmistuneessa Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa on toimenpiteenä pyörätelineiden tilannekuva - tietokannan muodostaminen. Kerätään yhteen tieto nykyisistä julkisten alueiden pyörätelineistä ja niiden kunnosta. Kootaan tieto tietokantaan.

Toimenpiteessä 1 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa täsmennetään, minkälaista tietoa missäkin kohteessa ja paikassa on tarkoituksenmukaista kerätä (paikkamäärät, pyörämäärät, vapaat paikat). Reaaliaikaista tietoa pyöräpysäköintipaikoista ei olla saamassa ihan lähitulevaisuudessa.

### Kommentti

Pyöräpysäköinnin toimenpiteet on mainittu erikseen työssä sivulla 40, mutta harmillisesti toimenpiteitä ei ole integroitu osaksi ohjelmaa. Tästä voi seurata se, että pysäköintiä kehitetään jatkossa siiloittain eikä esim. toimenpiteet 1 ja 2 edisty kokonaisvaltaisesti älyliikenteenä. Tämän takia pyydämme lisäämään pyöräpysäköinnin erityisesti osaksi toimenpidettä 1.

### Vastine

Pyöräpysäköintiä kehitetään Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa esitetyin toimenpitein ja siinä esitetyllä aikataululla. Pyöräpysäköinnin kehittäminen on toimenpiteenä 9 myös pysäköintipolitiikassa. Pyöräpysäköinnin tilannekuva lisätään toimenpiteeseen 1.

### Kommentti

Ohjelman pysäköintipoliittiset tavoitteet kohtaan 2 pyydämme lisäämään seurantamenetelmäksi palautteen keräämisen pyörällä liikkuvilta sekä mittariksi pyörällä liikkuvien tyytyväisyyden toimenpiteisiin.

### Vastine

Tavoitteen 1 seurantamenetelmänä on kaupunkilaisten tyytyväisyys kaupunkiympäristöön. Tavoitteen 2 seurantamenetelmänä on katuverkon toimivuuden ja sujuvuuden seuraaminen. Näihin seurantamenetelmiin sisältyy myös pyörällä liikkuvat ja pyöräliikenne. Tavoitteen 2 seurantamenetelmään lisätään täsmennys, että tietoa kerätään kaikista liikennemuodoista siis myös pyöräilijöiltä.

### Kommentti

Ohjelman toimenpiteen 6 Katutyömaiden pysäköinnin kehittäminen tulee käsitellä muun pysäköinnin lisäksi työmaan työntekijöiden ja työkoneiden pysäköinti. Toimenpiteen



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

perusteluissa on listattu pysäköinnin lisäämisellä sovellukseen saavutettavia etuja, ja listaan tulee lisätä kohta: työmaiden aikaisen pysäköinnin haitta pyöräliikenteen väylillä vähenee.

Vastine

Kun pysäköinti lisätään Haitaton 2.0 –sovellukseen, se sisältää myös työmaan omat pysäköintijärjestelyt ja pysäköinnin. Lisätään sovelluksen käytöllä saavutettavaksi eduksi työmaan pysäköinnin haitat ympäristölle vähenevät, esimerkiksi pysäköinti jalkakäytävillä ja pyöräväylillä vähenee.

Kommentti

Ohjelman toimenpiteessä 15 on nostettu esille sähköautojen pysäköinti. Toivomme kaupungin kehittävän tasa-arvoisesti myös sähköpyörien käytön yleistymistä. Tämä vaatii myös sähköpyöräpysäköinnin infraa, joka tulee huomioida toimenpiteessä. Helsingin kaupungin tulee laatia myös oma sähköpyöräpaikkojen rakentamisvelvoite.

Vastine

Sähköpyöräpysäköinnin tarpeita käsitellään Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmassa ja toteutusohjelmassa 2021–2025 kohdassa 4.3 Sähköpyöräpysäköinnin tarpeet. Pysäköinnin kehittämisessä on syytä tarjota sähköpyörille vastaavia ratkaisuja kuin sähköautoille tarjottava latausverkosto. Sähköpyörien osalta kaupungin tarjoama palvelutaso tulisi nostaa vastaavaksi kuin sähköautoille. Esimerkiksi kaupungin toimipisteissä voisi tarjota sähköpyöräpysäköintiin vastaavat mahdollisuudet kuin sähköautoille on toteutettu. Tätä edistetään omana asiana. Se ei aiheuta muutoksia pysäköintipolitiikkaan.

Kommentti

Toimenpiteessä 15 ehdotetaan myös, että asuintonttien laskentaohjeen päivitystyössä harkitaan laskea pyöräpysäköintipaikkojen määrää. Jo nykyisellään pyöräpysäköintipaikkojen määrä on liian matala, eikä pyöräpysäköinnin laadun parantamisen yhteydessä voida missään tapauksessa vähentää pyöräpysäköintipaikkojen kokonaismäärää.

Vastine

Laskentaohjeiden päivittäminen aloitetaan nykyisten laskentaohjeiden toimivuuden kartoittamisella. Tavoitteena on selvittää, onko normin tuottama polkupyörien paikkamäärä ollut sopiva ja miten laatu on toteutunut. Asuintonttien laskentaohjeen päivitystyössä huomioidaan selvityksen tulokset ja arvioidaan, voitaisiinko vähemmän pyöräpaikkoja tuottavalla normilla saavuttaa parempi laatu ja käytettävyys. Toisaalta pyöräpysäköintinormin tavoitteena on varautua pyöräilyn suosion kasvun jatkumiseen tulevaisuudessa, sillä pyöräpaikkojen lisääminen jälkikäteen on hankalaa. Polkupyörien pysäköintimääräys ratkaistaan vasta nykytilan kartoituksen tulosten sekä suunnittelutyössä saatavien tietojen ollessa käytettävissä.

Kommentti

Teeman 7 toimenpide 23 tulee kytkeä Pyörätielle pysäköinnin sanktioinnin toteuttamissuunnitelmaan. Ohjelman tavoitteeksi tulee asettaa citylogistiikan suojattomille tienkäyttäjille aiheuttaman liikenneturvallisuushaitan merkittävä pieneneminen. Ehdotamme mittariksi lisättäväksi pyörällä liikkuvien tyytyväisyyttä toimenpiteisiin.

Vastine

Pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä 5 Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen teon haitan vakavuuden mukaan. Tavoitteena on lisätä ja tehostaa

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

pysäköinninvalvontaa. Toimenpiteessä ehdotetaan, että pysäköinnistä pyöräliikenneväylälle saisi korotetun pysäköintivirhemaksun. Toimenpiteen toteuttaminen vaatii lakimuutosta.

Citylogistiikan toimenpideohjelmassa on toimenpiteenä vuorovaikutuskampanjan toteuttaminen. Siinä korostetaan jakelun oikeaoppista suorittamista sekä pysäköintikieltoalueiden käyttöä jalkakäytävän tai pyöräkaistan asemasta. Lukuun 7 Seuranta, vastuutahot ja resurssit Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen mittariksi lisätään jalkakäytävällä tai pyöräkaistalla pysähtymisen vähentyminen.

Lisätään mittari ”Pyörällä liikkuvien tyytyväisyys”

### Kommentti

Hinnoitteluun tulee saada selkeää vastuuta pysäköinnin aiheuttamasta haitasta, kuten Helsingin aikaisemmassa pysäköintipoliittisessa työssä 2013 oli rohkeasti ehdotettu (9 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa). Esimerkiksi pysäköitäessä ratikkakiskolle tai pyöräkaistalle, olisi sakko isompi kuin pienimmän haitan virheellisestä pysäköinnistä.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on toimenpide 5 Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen teon haitan vakavuuden mukaan. Vakavaa haittaa aiheuttavasta pysäköinnistä esitetään korkeampaa pysäköintivirhemaksua. Toimenpiteen toteuttaminen edellyttää lakimuutosta.

### Kommentti

Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmassa ja toteutusohjelmassa 2021-2025 on mainittu tarkennetut toimenpiteet pyöräpysäköintiin. Mukana ovat myös toimenpiteet, jotka ovat jääneet toteuttamatta kaupungin edellisessä pyöräilyn edistämishjelmassa (2014), mutta ovat edelleen ajankohtaisia. Näiden asioiden olisi syytä näkyä yhä edelleen myös kaupungin pysäköintipolitiikassa. Nämä ovat pysäköintilaitosten hyödyntäminen pyöräpysäköinnissä sekä kausihuiput ja tapahtumat (pyöräpysäköinnin kapasiteetin lisääminen).

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on toimenpide 9: Pyöräpysäköinnin kehittäminen kaupunginhallituksessa 2020 hyväksytyin kehittämisohjelman mukaisesti. Pyöräpysäköintiä kehitetään Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa esitetyin toimenpitein. Kehittämisohjelmassa on linjattu Pyöräpysäköinnin toteuttamisohjelmien laatiminen ja toteuttaminen. Tähän kokonaisuuteen sisältyvät yllä mainitut asiat.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Helsingin seudun pyöräilijät ry:n lausunnon perusteella pysäköintipolitiikkaan esitetään seuraavia lisäyksiä:

Toimenpiteeseen 1 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa täsmennetään, minkälaista tietoa missäkin kohteessa ja paikassa on tarkoituksenmukaista kerätä (paikkamäärät, pyörämäärät, vapaat paikat). Reaaliaikaista tietoa pyöräpysäköintipaikoista ei olla saamassa ihan lähitulevaisuudessa.

Tavoitteen 2 seurantamenetelmään lisätään täsmennys, että tietoa kerätään kaikista liikennemuodoista siis myös pyöräilijöiltä.

Lisätään toimenpiteeseen 6 Haitaton 2.0 -sovelluksen käytöllä saavutettavaksi eduksi työmaan pysäköinnin haitat ympäristölle vähenevät, esimerkiksi pysäköinti jalkakäytävillä ja pyörävyillä vähenee.

Lukuun 7 Seuranta, vastuutahot ja resurssit Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen mittariksi lisätään jalkakäytävällä tai pyöräkaistalla pysähtymisen vähentyminen.

## Helsingin seudun liikenne HSL

### Kommentti

Henkilöautotiheyttä koskevaa tarkastelua olisi hyödyllistä päivittää ajantasaisen tilannekuvan saavuttamiseksi. Aluekohtainen tarkastelu antaa mahdollisuuden muodostaa erilaisia pysäköintiratkaisuja eri aluetyypeille. HSL esittää, että pysäköintipolitiikan taustaksi muodostettaisiin pysäköinnin kysyntäennusteet.

### Vastine

Pysäköinnin kysyntäennusteita olisi hyvä tehdä suunnittelun tueksi. Niiden mahdollinen laadinta esitetään omana toimenpiteenä pysäköintipolitiikassa. Pysäköinnin kysyntäennusteiden osalta tulee miettiä, tehdäänkö ne seudullisesti vai kuntakohtaisesti.

### Kommentti

Toimenpiteen Autopysäköinnin reaaliaikainen tilannekuva osalta olisi kuitenkin tärkeä tunnistaa yksityiskohtaisemmin, minkälaisia epävarmuuksia eri toimijoiden järjestämän pysäköinnin tietojen keräämisen ja hallintaan liittyy. Lisäksi olisi hyödyllistä tunnistaa toimenpiteen kustannusennusteita eri vaihtoehtojen osalta.

### Vastine

Lisätään Pysäköintipolitiikkaan lyhyt riskianalyysi tietojen keräämisestä ja hallinnoinnista. Kustannusennusteita voi olla haastavaa tehdä. Jos kustannusarvioita on kohtuudella saatavilla, ne voidaan lisätä pysäköintipolitiikkaan. Ajatuksena on, että loppukäyttäjät maksaa kustannukset. Jotta järjestelmä olisi kannattava, hyötyjen tulee olla kustannuksia suurempia.

### Kommentti

Pysäköinti osaksi liikkumisen palvelua -toimenpiteen osalta HSL toivoisi selkeytystä siitä, minkä tyyppistä pysäköintitarvetta toimenpiteellä palveltaisiin.

### Vastine

Toimenpiteeseen kuuluva pysäköinti voi tarkoittaa esimerkiksi auton tai pyörän jättämistä liityntäpysäköintiin ja jatkamista joukkoliikenteellä tai pyörän pysäköimistä ja matkan jatkamista yhteiskäyttöautolla. Tavoitteena on myös sisällyttää pysäköinti tärkeäksi osaksi matkaketjua, jolloin pysäköinti on yksi matkan osa. Lisätään pysäköintipolitiikkaan pysäköintitarpeen kuvaus asian selkeyttämiseksi.

### Kommentti

HSL pitää tärkeänä, että pysäköintiratkaisuja ja joustoja pysäköintinormista tarkastellaan laajempina kokonaisuutena jo kaavoitusvaiheessa sekä uusilla rakentamisalueilla että täydennysrakentamisalueilla. Jos pysäköinnin normeista joustetaan, voisi toimivan kokonaisuuden saavuttamiseksi olla tarpeellista hyödyntää keskitettyjä pysäköintilaitoksia tai vuorottaispysäköintiä. Olisi myös tarpeellista selvittää, miten asuntojen hintaan voidaan aidosti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

vaikuttaa, jos autopaikkoja ei toteuteta. On kuitenkin huomioitava, että pysäköintipaikkojen rajattu määrä voi johtaa kysynnän lisääntymiseen kadunvarsipysäköinnissä, minkä vuoksi pysäköintinormien joustojen vaikutukset tulisi arvioida kattavasti.

### Vastine

Pysäköintimääräysten joustojen käyttö edellyttää vaikutusten arvioimista ei vain kyseiseen kohteeseen vaan myös ympäröiville alueille. Pysäköintipaikkojen käytön tehostamisessa on ensiarvoisen tärkeää hyödyntää keskitettyjä pysäköintiratkaisuja, nimeämättömiä paikkoja ja vuorottaispysäköintiä. Pysäköintipaikkojen määrän vaikutusta asuntojen hintoihin on selvitetty. Ainakin vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa asunnolla on markkinahinta, johon ei juurikaan vaikuta pysäköintipaikan olemassaolo. Kaupunki edistää markkinaehtoista pysäköintiä, jossa pysäköintipaikat rakentuvat ja ne hinnoitellaan markkinaehtoisesti. Tällöin asuntojen ja pysäköintipaikkojen välillä ei ole ainakaan niin suoraa yhteyttä kuin perinteisessä mallissa. Jos pysäköintimääräyksistä annetaan joustoja, niiden vaikutuksia arvioidaan jo nykytilanteessa. Muun muassa pysäköinnin laskentaohjeissa on ohjeistettu, miten riittävä pysäköintipaikkamäärä pyritään varmistamaan.

### Kommentti

Hinnoittelumuutokset ja sitä kautta tapahtuvan niukan katutilan tehokkaamman hyödyntämisen perustuminen kustannusvastaavuuteen edellyttää laajaa vuorovaikutusta, vaikutusten arviointia ja tulosten esittelyä. Laaja vuorovaikutus sekä ennen-jälkeen - tutkimusten esittely vähentävät tiedon puutetta toimenpiteiden vaikutuksista.

### Vastine

Palvelutason mukainen hinnoittelu linjataan pysäköintipolitiikassa. Pysäköintipolitiikan yhteydessä tehdään laajaa vuorovaikutusta. Kun toimenpidettä 11 Siirrytään palvelutason mukaiseen hinnoitteluun toteutetaan, on tästä tärkeää tehdä vuorovaikutusta asukkaiden, yritysten ja muiden toimijoiden kanssa.

### Kommentti

HSL pitää tärkeänä, että pidemmällä tähtäimellä pysäköintiä ohjaavia toimenpiteitä (aikarajoitus, maksullisuus) laajennetaan vaiheittain ja tapauskohtaisesti esitetyn kriteeristön perusteella Helsingin eri osiin. Ajan kuluessa kriteeristöä tulee tarkentaa kokemusten ja pilottien kautta, mikä parantaa kriteeristön läpinäkyvyyttä ja toimenpiteiden parempaa kohdistamista suhteessa muihinkin liikennejärjestelmään tehtäviin toimenpiteisiin.

### Vastine

Kriteerien toimivuudesta saadaan tietoa käytännön toiminnassa. Kriteerejä voidaan päivittää ainakin tulevaisuudessa pysäköintipolitiikoissa sekä riittävin painavin perustein muulloinkin.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Helsingin seudun liikenteen lausunnon perusteella pysäköintipolitiikkaan tehdään seuraavia lisäyksiä:

Lisätään toimenpide pysäköintiennusteiden laatimisen selvittäminen ja toteutus, jos tämä osoittautuu tarkemman selvitystyön perusteella järkeväksi.

Lisätään Pysäköintipolitiikkaan kohtaan Autopysäköinnin reaaliaikainen tilannekuva lyhyt riskianalyysi tietojen keräämisestä ja hallinnoinnista. Jos tilannekuvan laadinnan kustannuksista on saatavilla tietoa, ne lisätään raporttiin.

Lisätään kohtaan Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna lyhyt kuvaus, minkä tyyppistä pysäköintitarvetta toimenpiteellä palvellaan.

## Helsingin seudun kauppakamari

### Kommentti

Koska pysäköintipolitiikalla on merkittäviä vaikutuksia myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, on yrityksiä kuultava valmistelun edetessä varsinaisia toimenpiteitä suunniteltaessa ja toimeenpantaessa.

### Vastine

Kun pysäköintipolitiikan toimenpiteitä toteutetaan, vuorovaikutustarpeet suunnitellaan tapauskohtaisesti. Tällöin kuullaan myös yrityksiä.

### Kommentti

Tehokas pysäköintipolitiikka edellyttää yhteistyötä muiden Helsingin seudun kuntien kanssa. Seudullinen näkökulma tulee ottaa aiempaa paremmin huomioon esim. liityntäpysäköintiä ja raskaan liikenteen taukopaikkoja koskevia linjauksia tehtäessä.

### Vastine

Mainituilla osa-alueilla yhteistyötä on tehty. Yhteistyötä on yritetty myös esimerkiksi työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen laadinnassa, mutta sen yhteydessä yhteistyö osoittautui haastavaksi. Joka tapauksessa seudullista yhteistyötä edistetään tarvittavilla osa-alueilla.

### Kommentti

Asukaspysäköintiä ja katujen talvikunnossapitoa helpottaisi se, että nykyisin vajaakäytöllä olevat yksityiset pysäköintilaitokset olisivat asukkaiden käytettävissä normaaliveloitusta edullisemmin. Se tuskin on mahdollista ilman kaupungin taloudellista tukea, sillä asukkaille tehdyn kyselyn perusteella maksuvalmius pysäköintilaitoksessa sijaitsevasta paikasta on markkinahintaa alhaisempi.

### Vastine

Kaupungin taloudellisen tuen mahdollisuudet on kirjattu selvitettäväksi toimenpiteessä 3: Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen asukaspysäköinnissä ja erityistilanteissa. Pysäköijien huono maksuvalmius yksityisiin pysäköintilaitoksiin johtuu osittain siitä, että heidät on totutettu erittäin edulliseen subventoituun kadunvarsipysäköintiin asukas- tai yrityspysäköintitunnuksella.

### Kommentti

Liittyen pysäköintivirhemaksun porrastamiseen teon haitan vakavuuden mukaan kauppakamari ei kuitenkaan pidä perusteltuna, että pysäköinti jalankulku- ja pyöräliikenneväylällä katsottaisiin aina vakavaksi haitaksi. Jakelu- ja huoltoliikenteen olosuhteet ovat kantakaupungissa jo nykyisin lastaus- ja purkupaikkojen puutteen vuoksi niin haastavat, ettei niitä saa vaikeuttaa lisää.

### Vastine

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Jalankulku- ja pyöräliikenneväylälle saa pysähtyä kuorman purkamista ja lastaamista varten pakottavista syistä. Jakelun tekeminen ei ole pysäköintiä. Jos jalankulku- tai pyöräväylää käytetään pysähtymiseen tai pysäköintiin ilman pakottavia syitä, se aiheuttaa vakavaa haittaa jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden turvallisuudelle. Tästä on aiheellista seurata korotettu pysäköintivirhemaksu.

### Kommentti

Jakelu- ja huoltoliikenteen aiheuttamia ongelmia voidaan välttää ottamalla jo kaavoitusvaiheessa huomioon tavarantoimitusten ja kiinteistöhuollon tarpeet.

### Vastine

Tämä on myös kaupungin tavoite. Tätä edistetään pysäköintipolitiikan toimenpiteessä 25 Yhteistyön kehittäminen (liikenne- ja katusuunnittelu, maankäytön suunnittelu, rakennusvalvonta).

### Kommentti

Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on samalla otettava huomioon seudullinen liikennejärjestelmänäkökuorma. Vaikka kaupungin edun mukaista olisi vähentää liityntäpysäköintipaikkoja, saattaa seudun kannalta olla tärkeämpää niiden säilyttäminen.

### Vastine

Helsinki toteuttaa liityntäpysäköintiä seudullisten suunnitelmien mukaisesti. Lähellä Helsingin keskustaa suositaan pyörien liityntäpysäköintiä. Tiiviissä kaupunkirakenteessa liityntäpysäköinti on yleensä laitospysäköintiä. Tällöin on tärkeää vuorottaispysäköinti paikkojen käytön tehostamiseksi. Tavoitteena on toteuttaa liityntäpysäköintiä suunnitelmien mukainen määrä myös uusissa maankäytön kehittämishankkeissa. Joskus tilanpuute ja kohtuuttomiksi nousevat kustannukset voivat estää tämän.

### Kommentti

Kaupungin tulee panostaa sähköautojen latauspaikkojen lisäämiseen voimakkaasti yhteistyössä yksityisten palveluntuottajien kanssa. Suunnitelmia valmisteltaessa on otettava huomioon sekä henkilöauto- että raskas liikenne. Erityisesti kantakaupunkiin tarvitaan paljon lisää kadunvarsille ja yleisille pysäköintialueille sijoitettavia latausasemia, koska harvalla on mahdollisuutta ladata sähköautoa kotona. Taloyhtiöitä tulee sopivien porkkanoiden avulla kannustaa latauspisteiden rakentamiseen. Lisäksi esim. taksiliikenteen sähköistyminen edellyttää pikalatausasemien määrän lisäämistä varsinkin kantakaupungissa ja joukkoliikenneterminaalien läheisyydessä.

### Vastine

Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan laaditaan toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomootoriautojen määrää kaupunkialueella. Tässä toimenpidekokonaisuudessa linjataan esimerkiksi periaatteet, kuinka latausinfra toteutetaan julkisille alueille. Asumisen rahoitus- ja kehittämisskeskus ARA myöntää myös vuonna 2022 avustusta latausinfra toteuttamiseen. Helsingin kaupunki on laatinut myös oman sähköautojen latauspaikkojen rakentamiselvoituksen uusien asuntotonttien tontinluovutusehtoihin. Ehdon sisältö on kansallista ja EU-tason ohjeistusta tiukempi. Takseille ei ole toteutettu julkista latausinfraa. Ensi vuoden kilpailutuksessa on tavoitteena löytää toteuttaja yli 10 latauspisteelle takseille vuoden 2022 loppuun mennessä.

Yleinen havainto: Meidän pitää muuten ottaa uusi kaupunkistrategia pysäköintipolitiikan perustaksi. Nyt on vanha. Meidän on siis peilattava koko politiikka uuteen kaupunkistrategiaan.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

En usko, että tulee isoja muutoksia, mutta noloa, jos mainitaan vanha. Onkohan joitakin muita uusia/päivitettyjä linjauksia/ohjeita?

Kommentti

Kantakaupungissa tulee mahdollistaa uusien maanalaiden pysäköintilaitosten toteuttaminen.

Vastine

Kantakaupunkiin on toteutettu maanalaisia pysäköintilaitoksia ja uusia on suunnitteilla. Helsinkiin on laadittu uusi maanalainen yleiskaava. Se ohjaa myös maanalaisia asemakaavoitusta. Maanalainen yleiskaava on oikeusvaikutteinen ja tullut voimaan elokuussa 2021. Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 on kaupungin strateginen maankäyttösuunnitelma, jonka keskeinen tehtävä on sovittaa yhteen ja varata maanalaisia merkittäviä suuria tiloja ja tilavaroja kaupungin välttämättömille teknisen huollon ja liikenteen yhteystarpeille. Kaavassa esitetyt pysäköintihankkeet sijoittuvat suurimmaksi osaksi keskusta-alueelle. Yhteensä rakennettuja ja suunnitteilla olevia pysäköintilaitoksia on kolmisenkymmentä.

Kommentti

Kauppakamari pitää yrityspysäköintitunnuksen hinnan korottamista vääränä elinkeinopoliittisena signaalina erityisesti pienemmille yrityksille. Sen hintaa ei myöskään tule kytkeä asukas-pysäköintitunnuksen hinnan kehitykseen.

Vastine

Pysäköintipolitiikassa esitetään toimenpiteenä 11 siirtymistä palvelutason mukaiseen hinnoitteluun, koska nykytilanteessa lunastettujen asukas- ja yrityspysäköintitunnusten lukumäärä on monilla alueilla paikkojen määrää suurempi. Palvelutason mukaisessa hinnoittelussa yrityspysäköintitunnuksen hinta määräytyy kaiken pysäköinnin käyttöasteen sekä yrityspysäköintitunnuksella pysäköivien osuuden kaikista pysäköijistä mukaan. Yrityspysäköintitunnuksen hinta nousee vain, jos pysäköinnin käyttöaste on korkea ja yrityspysäköintitunnuksella pysäköivien osuus on suuri suhteutettuna kaikkiin pysäköijiin.

Kommentti

Muun maksullisen kadunvarsipysäköinnin hintaa esitetään nostettavaksi enimmillään lähes kaksinkertaiseksi, jos käyttöasteet ovat korkeat ja asukas- ja yrityspysäköintitunnuspysäköijä on vähemmän. Toimenpide vaikuttaa negatiivisesti erityisesti kalliimman maksuvyöhykkeen kivijalkakauppoihin ja muihin kaupallisiin toimijoihin, kun asiointin hinta nousee.

Vastine

Helsingin keskusta ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Keskustan houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muuhun kuin pysäköinnin edullisuuteen. Houkuttelevuustekijöitä ovat esimerkiksi viihtyisä kaupunkiympäristö, laadukkaat ja monipuoliset palvelut sekä hyvä saavutettavuus kestäville liikkumismuodoilla.

Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (noin 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliiknevaihdosta noin 60-71 % riippuen kauppa- ja palvelutyypistä. Kävellessä keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 %. Kävellessä ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaisympäristöstä 14-29 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liikevaihdosta on arviolta 8-18 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen.

### Kommentti

Asukkaille tehdyssä kyselyssä 70 % arvioi, että pysäköintipaikan hinnalla tai saatavuudella on erittäin tai melko suuri vaikutus siihen, missä käy kaupassa. Päivittäistavarakaupoille tärkeitä ovat kauppojen välittömässä läheisyydessä olevat ilmaiset lyhytaikaiset pysäköintipaikat.

### Vastine

Maksuttomia lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja on toteutettu kauppojen edustoille pysäköinnin maksullisuusvyöhykkeiden ulkopuolella. Maksullisuusvyöhykkeillä kaikkien paikkojen tulee olla maksullisia pysäköinnin toimivuuden parantamiseksi ja valvonnan helpottamiseksi.

### Kommentti

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

### Vastine

Kaavoitusprosessissa etsitään parhaat sijainnit pysäköinnille. Asukkaiden pysäköintipaikkojen osalta asemakaavassa on pysäköintipaikkojen minimimääräykset. Rakennuttajien kanssa tehdään yhteistyötä tapauskohtaisesti mahdollisuuksien mukaan. Rakennuttajilla on hyvät edellytykset mitoittaa pysäköinnin tarjonta kysyntää vastaavaksi. Maanalaiset laajat pysäköintihankkeet linjataan vuoden 2021 elokuussa voimaan tulleessa maanalaisessa yleiskaavassa.

### Kommentti

Vaikka yritykset yhä enenevässä määrin hakeutuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, on hyvä saavutettavuus henkilöautolla ja autopaikkojen määrä edelleenkin erittäin tärkeä asia useimmille yrityksille.

### Vastine

Helsingin tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja joukkoliikennettä, jalankulkua ja pyöräilyä. Helsingillä on tavoitteena olla hiilineutraali vuonna 2030. Tämä edellyttää, että henkilöautoliikenteen kokonaismäärä ei kasva nykytilanteesta. Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkojen maksimimääräykset ovat Helsingin ainoita keinoja säädellä ajoneuvoliikenteen määriä korkean kysynnän aikoina.

### Kommentti

Helsingin tulee varmistaa kilpailukykyensä myös toimitilojen sijaintipaikkana mahdollistamalla tarvittavien autopaikkojen toteuttaminen. Pysäköintipaikkojen maksimimääräykset eivät ole toimivia varsinkaan kantakaupungin rajalla tai sen ulkopuolella, missä julkiset liikenneyhteydet eivät vielä ole kovin hyvät.

### Vastine



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Katso edellinen vastine. Maksimimääräysten alueilla julkisen liikenteen palvelutaso on varsin hyvä.

### Kommentti

Liityntäpysäköinnin järjestäminen vuorottaispysäköintinä kaupan kanssa ei välttämättä ole toimiva ratkaisu, koska liityntäpysäköintipaikoilla autoja säilytetään aamuvarkaisesta iltamyöhään. Sama koskee vuorottaispysäköintiä asukkaiden kanssa, koska päivittäistavarakauppojen suurin asiakaspaine ajoittuu klo 8-21 välille. Mutta tapauskohtaisesti voi olla löydettävissä kaikkia osapuolia hyödyttäviä malleja.

### Vastine

Liityntäpysäköinnin ja muiden toimintojen, esimerkiksi asuminen ja kaupallinen toiminta, vuorottaispysäköinnin suunnittelussa tulee ottaa huomioon, että pysäköijät saapuvat ja poistuvat pysäköinnistä vaihteittain, jolloin tapauskohtaisella suunnittelulla saadaan paras tulos. Lisätään toimenpiteeseen 8: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma maininta, että vuorottaispysäköinnin suunnittelussa huomioidaan eri pysäköintityyppien kysynnän ajankohtien vaihtelut liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaamiseksi.

### Kommentti

Täydennysrakentamista voidaan edistää monenlaisilla pysäköintinormien joustoilla, mutta tällöin on vapaarahoitteista ja tuettua asuntotuotantoa kohdeltava yhdenmukaisesti.

### Vastine

Selvitysten mukaan tuetun asuntotuotannon pysäköintipaikkakysyntä on pienempi kuin vapaarahoitteisen tuotannon. Tämä huomioidaan asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeessa.

### Kommentti

Jakelu- ja huoltoliikenteen tarpeet pitää ottaa huomioon aiempaa paremmin jo uusien alueiden suunnitteluvaiheessa, jolloin se on helpointa. Olemassa olevilla alueilla olosuhteita on parannettava mm. lisäämällä lastaukseen ja purkuun tarkoitettujen kadunvarsipaikkojen määrää. Huoltoliikenteen määrää ruuhkaisimpina aikoina kantakaupungissa voidaan vähentää esim. sallimalla jätekeräys nykyistä laajemmin yöaikaan.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on teema jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat. Teemaan sisältyvät toimenpiteet Paikkojen riittävyys ja viestintä sekä Yhteistyön kehittäminen (liikenne- ja katusuunnittelu, maankäytön suunnittelu sekä rakennusvalvonta). Uusien kohteiden logistisia ratkaisuja yhdenmukaistetaan ja ne otetaan huomioon heti hankkeen alusta lähtien. Lisäksi arvioidaan nykyisten lastaus- ja purkupaikkojen sekä pysäköintikieltoalueiden riittävyys ja lisätään tarvittaessa paikkoja katutilaan. Samalla lisätään tietoisuutta paikkojen sijainneista ja käyttöoikeuksista.

### Kommentti

Jo toteutetuista jakeluliikenteen piloteista on mahdollisimman nopeasti jalostettava käyttökelpoisia ratkaisuja, jotta jakeluliikenteen paikat saadaan tehokkaampaan käyttöön ja väärinkäyttöä vähennettyä.

### Vastine

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen pilotointi on tavoitteena käynnistää vuonna 2022. Siitä kerätään kokemuksia ennen käyttöönoton mahdollista vakinaistamista.

### Kommentti

Helsingin ydinkeskustan huoltotunneli pitää viimein saada tehokkaammin hyödynnettyä. Sen osittainen avaaminen henkilöautoille ja nykyistä useamman kiinteistön liittäminen maanalaiseen huoltoon olisi ratkaisu moneen ydinkeskustan ongelmaan. Näin voitaisiin parantaa maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta ja helpottaa katutason huolto- ja jakeluliikenteen ongelmia. Kaupungin on tarjottava alueen kiinteistönomistajille riittävät taloudelliset kannustimet liittyä huoltotunneliin, kuten kompensoimalla liittymisestä aiheutuvia kuluja rakennusoikeutta lisäämällä.

### Vastine

Kaupungin tavoitteena on myös, että keskustan huoltotunnelia hyödynnettäisiin paremmin ja siihen liittyisi enemmän kiinteistöjä nykytilanteeseen verrattuna. Keskustan huoltotunnelin käytön edistämistä käsiteltiin 14.9.2020 kaupunginhallituksessa hyväksytyssä Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittämisessä.

Uusien kiinteistöjen liittäminen huoltotunneliin on tavoiteltavaa. Kannusteita voisivat olla maankäyttökorvausten arvonnousuperusteiden vähennysten korottaminen, lisärakennusoikeuden aktiivinen tarjoaminen tunneliin liittyville kiinteistöille sekä liittymismaksun pienentäminen tai uusien liittymisehtojen valmistelu.

Työ on käynnissä tunnelin liikennöinnin laajentamiseksi pysäköintilaitoksiin tapahtuvan ajon sallimiseksi. Tunnelin liikennöitävyyttä edistetään erilaisilla hankkeilla esimerkiksi Helenin muuntamon siirrolla.

### Kommentti

Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista pysäköinti- ja palvelualueista, joilla kuljettajat voisivat mm. yöpyä. Lisäksi on pula lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitetuista ns. ajantasauspaikoista, joita käytetään esim. satamiin ja rakennustyömaille saavuttaessa tai perävaunun väliaikaisena jättöpaikkana. Yönylpaikoituksen ja ajantasauspaikkojen tarve lisääntyy jatkuvasti jakeluliikenteen kasvaessa. Ajantasauspaikoiksi sopivia alueita on osoitettava eri puolilta kaupunkia. Tarkoitukseen voi osoittaa sellaisia pienempiäkin käyttämättömiä alueita, joita myöhemmin tarvitaan muuhun käyttöön.

### Vastine

Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat laativat Uudenmaan ELY-keskuksen selvitykseen perustuen suunnitelmat ja tarvittavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä MAL -sopimuskauden aikana vuosina 2020 – 2031.

MAL –sopimuksessa määriteltyjen pysäköintialueiden lisäksi Uudenmaan ELY, Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat vuoden 2021 loppupuolella kilpailuttamassa raskaan liikenteen yönyli- ja ajantasauspysäköintialuetta. Jos kilpailutus onnistuu, alue voi aloittaa toimintansa vuoden 2022 aikana.

Kaupungilla on ollut tavoitteena osoittaa sopivia alueita tilapäisesti raskaan liikenteen pysäköintikäyttöön, mutta tämä on osoittautunut vaikeaksi. Lisätään teemaan jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat, että seudullisella yhteistyöllä on tavoitteena löytää helpotusta raskaan liikenteen pysäköinti- ja ajantasausalueiden akuuttiin pulaan.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

### Kommentti

Kärkitoimenpiteiden joukossa on monia elinkeinoelämän kannalta keskeisiä toimenpiteitä. Kauppakamari pitää tärkeänä, että kärkitoimenpiteisiin sisällytetään lisäksi koko seudun liikennejärjestelmän kannalta olennainen liityntäpysäköinnin kehittäminen sekä jakelu- ja huoltoliikenteen paikkojen lisääminen.

### Vastine

Kärkitoimenpiteisiin on nostettu vaikuttavuudeltaan tärkeimmät toimenpiteet. Kärkitoimenpiteitä ei kuitenkaan saa olla liikaa, jotta niiden prioriteetti säilyy. Liityntäpysäköinnin kehittämistä tehdään seudullisena yhteistyönä. Mainitut toimenpiteet ovat tärkeitä, mutta seudullisen kehittämisen vuoksi liityntäpysäköintiä ei nosteta kärkitoimenpiteeksi Helsingin pysäköintipolitiikkaan. Jakelu- ja huoltoliikenteen paikkojen lisääminen on mukana Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivityksessä, joten huolimatta asian tärkeydestä sitä ei nosteta kärkitoimenpiteeksi pysäköintipolitiikkaan.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Helsingin seudun kauppakamarin lausunnon perusteella esitetään seuraavat muutokset pysäköintipolitiikan luonnokseen.

Lisätään toimenpiteeseen 8: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma maininta, että vuorottaispysäköinnin suunnittelussa huomioidaan eri pysäköintityyppien kysynnän ajankohtien vaihtelut liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaamiseksi.

Lisätään teemaan jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat, että seudullisella yhteistyöllä on tavoitteena löytää helpotusta raskaan liikenteen pysäköinti- ja ajantasausalueiden akuuttiin pulaan.

## Kiinteistöliitto Uusimaa

### Kommentti

Pysäköintipolitiikan laadinnassa olisi ollut toivottavaa kuulla laajasti asukkaita edustavia tahoja jo aikaisemmin valmistelun aikana. Politiikkaa on nyt valmistellut kymmeniä virkamiehiä ja joitakin asiantuntijoita, mutta asukkaita tai elinkeinonharjoittajia edustavia tahoja ei ole tietääksemme kuultu valmistelun aikana.

### Vastine

Pysäköintipolitiikan luonnoksen valmistelun aikana tehtiin asukas- ja yrityskyselyt, joiden tavoitteena oli saada tietoa asukkaiden ja yritysten toiveista ja tavoitteista pysäköinnin suhteen. Pysäköintipolitiikka on laaja hanke, jossa on paljon erilaisia osa-alueita ja työvaiheita. Katsottiin parhaaksi työtavaksi tehdä ensiksi raporttiluonnos, joka on riittävän pitkällä ja siitä on helppo pyytää lausuntoja ja kommentteja. Vuorovaikutuksesta saatu palaute analysoidaan perusteellisesti ja loppuraporttiehdotukseen tehdään tarvittavat muutokset ennen kuin se viedään poliittiseen päätöksentekoon.

### Kommentti

Asiointi Helsingin naapurikaupungeista ja kauempaa Uudenmaan sisältä Helsinkiin tulisi tehdä vielä nykyistä helpommaksi huolehtimalla riittävien liityntäpysäköintitilojen saatavuudesta hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheltä kaupungin ulkokehällä. Näissä tulisi olla myös riittävästi latauspisteitä.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

### Vastine

HSL:n laatimassa liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL 2017) on esitetty liityntäpysäköinnin lisäystavoite vuoteen 2025 sekä linjaukset liityntäpysäköinti-informaation, maksullisuuden ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön osalta. Helsinki kehittää liityntäpysäköintiä seudullisen toimenpideohjelman mukaisesti. Pääpaino Helsingissä on pyörien liityntäpysäköinnin kehittämisessä varsinkin lähellä kantakaupunkia, mutta myös autojen liityntäpysäköintiä kehitetään. Liityntäpysäköintipaikoille on toteutettu latauspisteitä. Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan laaditaan toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella. Tämä toimenpidekokonaisuus sisällytetään pysäköintipolitiikkaan. Tässä työssä otetaan kantaa myös liityntäpysäköintipaikkojen latauspisteisiin.

### Kommentti

Pysäköintipolitiikassa ei ole esitetty lainkaan toimenpiteitä taloyhtiöiden kannustamiseen latauspisteiden rakentamiseen esimerkiksi lupamenettelyiden helpottamisen, taloudellisen tuen tai muiden keinojen avulla. Myös kannusteisiin ja tukeen tulisi kiinnittää huomiota.

### Vastine

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA) myöntää avustusta sähköautojen latausinfraan toteuttamiseen. Toimenpiteessä 16 Pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen on maininta, että sähköautojen latauspaikkojen ja latausvalmiuden toteuttaminen huomioidaan laskentaohjeen päivitystyössä. Tässä yhteydessä selvitetään kaupungin mahdollisuudet taloyhtiöiden kannustamiseen latauspisteiden rakentamiseksi.

### Kommentti

Asuintalojen sisäpihoilla on varsinkin kantakaupungin alueella runsaasti autopaikkoja, joiden juridinen ja rakennustekninen asema on epäselvä. Vaikka alue olisi ollut pitkään pysäköintikäytössä, saattaa esimerkiksi latauspisteiden rakentaminen tai latauspisteiden rakentamiseen myönnettävän ARA-avustuksen saaminen estyä sen vuoksi, että kaupungin rakennuslupaviranomainen ei tunnusta autopaikkoja ns. virallisiksi.

### Vastine

Viralliset autopaikat on merkitty asemakaavaan tai muihin suunnitelmiin. Jos pysäköintipaikkoja ei ole merkitty, ne eivät ole virallisia pysäköintipaikkoja. Asuintalojen sisäpihat pyritään tekemään viihtyisiksi, jolloin pysäköinti ei välttämättä ole siellä oikea toiminto.

### Kommentti

Kaavoituksen kokeiluluonteiset autopaikattomat kiinteistöt voivat aiheuttaa suurtakin haittaa naapurikiinteistöille, mikäli autottomaksi ajateltuun rakennukseen kuitenkin asettuu asumaan autoilevia asukkaita. Tällöin jo alueella olevien naapurikiinteistöjen aiemmin käyttämät parkkipaikat voivat ruuhkautua ja aiheuttaa siten välillisesti isoakin haittaa niissä asuville.

### Vastine

Kaupungilla oli autopaikattomien kortteleiden kokeilu, joka päättyi 21.6.2021. Kokeilua ei jatkettu. Jos nykytilanteessa halutaan määrätä asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen määräystä vähemmän autopaikkoja, tämä suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä. Tällöin mahdollisiin haittavaikutuksiin voidaan reagoida paremmin.

### Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Autoilijoille tehdystä kyselystä voi päätellä, että noin 200 metrin etäisyys asunnon ja autopaikan välillä on kriittinen raja. Tämä tulee ottaa huomioon asukas- ja yhteispysäköintialueiden suunnittelussa.

Vastine

Tavoitteena on pitää kävelyetäisyydet pysäköintilaitoksista asuntoihin kohtuullisina. Uusien alueiden suunnittelussa on paljon huomioitavia asioita, jolloin aina ei kaikkia tavoitteita voida täyttää ja joudutaan käyttämään tapauskohtaista harkintaa.

Kommentti

Joskus täydentyvillä alueilla olisi olemassa olevaa pysäköintikapasiteettia. Kaavoitus on kuitenkin itsepintaisesti edellyttänyt, että pysäköinti tulee ratkoa korttelikohtaisesti, eikä jo toteutettuja autopaikkoja saa hyödyntää, vaikka toisaalla olisi kapasiteettia ja hankkeet voisivat sujuvasti sopia keskenään autopaikoista win-win-periaatteella.

Vastine

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeissa on kirjattu olemassa olevien pysäköintipaikkojen hyödyntämismahdollisuus täydennysrakentamisessa. Tämä koskee myös laajempaa aluetta ei vain yhtä tonttia. Pysäköintipolitiikan toimenpiteessä 18 Täydennysrakentamisen pysäköinnin työkalupakki on pysäköintinormin joustoissa esimerkiksi olemassa olevan pysäköintikapasiteetin käyttö. Tällä pyritään edistämään olemassa olevan pysäköintikapasiteetin hyödyntämistä täydennysrakentamisen pysäköinnissä.

Kommentti

Täydennysrakentamishankkeille asetetut pysäköintivaatimukset yhdistettynä veloitteeseen korvata rakentamisen alta poistuvat pysäköintipaikat muodostavat näille hankkeille todella merkittävän lisäkulun, joka on suurin yksittäinen syy täydennysrakentamishankkeiden kannattamattomuuteen.

Vastine

Kaupungin tavoitteena on edistää täydennysrakentamishankkeita. Alla oleva kohta on suoraan asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeesta koskien täydennysrakentamista:

Nykyisten asukkaiden paikkatarpeen määrittämiseksi tehdään pysäköintiselvitys, jonka kaupunkisuunnitteluvirasto hyväksyy. Jos nykyinen paikkamäärä suhteessa auton omistukseen ja hallintaan on riittävä, uusia paikkoja ei määrätä rakennettavaksi. Jos tontilla tai alueella on osoitettavissa täydennysrakentamishankkeelle vapaita pysäköintipaikkoja, ne voidaan laskea hankkeen hyödyksi. Muissa tapauksissa ja uusille asukkaille aina noudatetaan kaikilta osin tämän laskentaohjeen määräyksiä. Pysäköintitarpeen arvioinnissa voidaan hyödyntää myös olemassa olevia pysäköintipaikkoja ja näihin voidaan kohdistaa myös paikkamäärän lievennyksiä, mikäli pysäköintijärjestelyt muuttuvat tontilla myös olemassa olevien paikkojen osalta.

Kaupungilla on tiedossa täydennysrakentamishankkeiden ongelmat liittyen pysäköintipaikkamäärien toteuttamiseen. Ratkaisuna ei kuitenkaan voi olla, että pysäköintipaikat jätetään kokonaan toteuttamatta, koska tästä aiheutuu ongelmia alueiden toimivuudelle.

Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Kadunvarsipysäköintipaikkojen määrää ei pidä vähentää korkean käyttöasteen pysäköintialueilla. Määrää voidaan vähentää vain silloin, jos poistuva volyyymi voidaan korvata mahdollistamalla muita pysäköintiratkaisuja, kuten maanalaiset ja maanpäälliset pysäköintilaitokset. Kantakaupungissa tulee mahdollistaa uusien maanalaisten pysäköintilaitosten toteuttaminen.

### Vastine

Pysäköintipolitiikan toimenpiteeseen 4 Kolme selvitystä joustavasta pysäköinnistä sisältyy Joustavan katutilan mahdollistavat IT –järjestelmät. Toimenpiteessä on tavoitteena optimoida katutilan käyttöä siten, että katutilan käytöstä saataisiin mahdollisimman suuri hyöty. Tällöin mahdollisuus esimerkiksi pitkäaikaiseen pysäköintiin voi joissain tapauksissa pienentyä. Pysäköintipolitiikassa ei suoraan esitetä pysäköintipaikkojen vähentämistä. Kantakaupungissa on paljon yksityisiä maanalaisia pysäköintilaitoksia, joissa on viime aikoina ollut vapaata kapasiteettia. Kantakaupunkiin on viime aikoina suunniteltu uusia maanalaisia pysäköintilaitoksia, joiden toteutukseen vaikuttaa paljon hankkeisiin ryhtyvien investointihalukkuus. Lisäksi pysäköintipolitiikassa esitetään toimenpiteessä 3 kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen asukas-pysäköinnissä ja erityistilanteissa.

### Kommentti

Kantakaupungin alueella on lisäksi taloyhtiöitä, joilla ei ole lainkaan pysäköintipaikkoja. Näiden osalta kadunvarsipaikoituksen säilyminen ja latauspisteiden saaminen myös katualueille ovat erityisen kriittisiä.

### Vastine

Kantakaupungissa tilasta on pulaa ja tilalle on paljon halukkaita käyttäjiä. Kaupungin tavoitteena on, että kantakaupungissa pysäköitäisiin mahdollisimman paljon maanalaisissa pysäköintilaitoksissa. Ladattavien ajoneuvojen latauksista noin 90 % tapahtuu yksityisillä tonteilla eli pääsääntöisesti kotona ja työpaikoilla. Koko Helsingin kaupunkia koskeva latausasemien yleissuunnitelma on vuodelta 2017. Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan laaditaan toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella. Tämä toimenpidekokonaisuus sisällytetään pysäköintipolitiikkaan. Tässä työssä määritellään periaatteet uusien latauspaikkojen toteuttamiseksi.

### Kommentti

Kiinteistöliitto Uusimaa toivoo, että kaupunki jatkaisi pysäköinnin valvontaa taloyhtiöiden pysäköintialueilla, vaikka se ei olekaan enää lakisääteinen tehtävä. Pysäköinninvalvontaan liittyvät ongelmat ovat yksityisille kiinteistönomistajille merkittäviä. Toimiva asukas-pysäköinti vaikuttaa viihtyisyyteen ja ennaltaehkäisee pysäköinnin haittoja.

### Vastine

Kunnallisen pysäköinninvalvonnan toimivallassa on antaa virhemaksuja tieliikenne- ja maastoliikennelain vastaisista pysäköinneistä ja pysäyttämistä sekä virheellisestä pysäköinnistä pelastustielle (Pysäköinninvalvonnasta annettu laki 1§). Jos pysäköintivirhe on tehty yksityisellä alueella tai maastossa, pysäköintivirhemaksua ei saa määrätä ilman kiinteistön omistajan tai haltijan pyyntöä tai valtuutusta (2 §).

Vanhassa tieliikennelaissa oli säännös, että yksityisalueella voi pysäköidä kiinteistön omistajan/haltijan luvalla. Jos pysäköinti ei ollut luvallista, kyse oli tieliikennelain mukaisesta virheestä ja kunnallisen pysäköinninvalvonnalla oli valtakirjan saatuaan toimivalta virhemaksun

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

antamiseen tällä virheperusteella. Uudesta tieliikennelaista poistettiin edellä mainittu yksityisalueita koskeva säännös.

Tämän poistamisen seurauksena yksityisalueiden valvontamahdollisuus kunnallisen pysäköinninvalvonnan toimesta muuttui. Jos yksityinen alue ei ole samalla tavalla yleisessä käytössä kun esim. kauppojen ja huoltoasemien pihat, niin se ei ole suoraan tieliikennelain soveltamisen piirissä. Jotta kunnallinen pysäköinninvalvonta voi valvoa taloyhtiön alueella, alueelle tulee suunnitella liikennejärjestelyt, eli suunnitella mitä liikennemerkkejä pystytetään ja tämän jälkeen hakea Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelulta hyväksyntä järjestelyille (TLL 71§). Tämän jälkeen alue on tieliikennelain soveltamisen piirissä ja virhemaksuja voidaan antaa.

Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Kiinteistöliitto Uusimaan lausunnon perusteella pysäköintipolitiikkaan esitetään seuraavat muutokset:

Lisätään pysäköintipolitiikkaan toimenpide sähköautoiluinfran vahvistamiseksi kaupunkistrategian mukaisesti. Tämä toimenpide tulee sähköautojen latausstrategian ja yleissuunnitelman tilalle.

Lisätään toimenpiteeseen 16 Pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen maininta, että laskentaohjeen päivistyössä selvitetään kaupungin mahdollisuudet taloyhtiöiden kannustamiseen latauspisteiden rakentamiseksi.

### RAKLI

Kommentti

Voimassa olevat normit vuodelta 2015 tuntuvat olevan jo ajastaan jäljessä, mikä aiheuttaa ongelmia kestävien täydennysrakennushankkeiden kaavoituksessa.

Vastine

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen on pysäköintipolitiikassa ajoitettu vuoteen 2024. Työhön liitetään selvitys nykyisten laskentaohjeiden toimivuudesta, joka on tavoitteena toteuttaa vuonna 2023. Nykyiset laskentaohjeet eivät ole vielä kovin vanhat, joten aikaisempaa päivittämistä ei ole katsottu tarpeelliseksi. Täydennysrakentamishankkeiden autopaikkamäärien määrittämiseksi laskentaohjeessa on oma kappaleensa.

Pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä 18 Täydennysrakentamisen pysäköinnin työkalupakin edistäminen. Siinä on muun muassa esitetty erilaisia joustoja täydennysrakentamisen helpottamiseksi.

Kommentti

Pysäköintinormeja ei pidä laatia ja soveltaa niin, että asumisen eri hallinta- ja rahoitusmuotoja kohdellaan epätasa-arvoisesti. Pysäköintipolitiikan tulee tukea autopysäköintinormien keventämistä (ja markkinaperusteisuutta) yleisperiaatteena, joka koskettaa tuetun asuntotuotannon ohella myös vapaarahoitteista asuntotuotantoa.

Vastine

Laadittaessa asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita selvitettiin eri asumismuotojen autonomistusta Helsingissä. Tällöin tuetussa vuokra-asuntotuotannossa oli pienempi autonomistus kuin vapaarahoitteisessa tuotannossa. Väljempää autopaikkamääräystä perustellaan tällä. Kun laskentaohjeita on uudistettu määrääjoin, niiden autopaikkamääräyksiä

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

on kevennetty. Markkinaehtoinen pysäköinti on otettu kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä pilottikäyttöön Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueilla. Markkinaehtoisen pysäköinnin edistäminen on nostettu esiin myös pysäköintipolitiikassa.

### Kommentti

Autopysäköinti, yhteis- ja liiketilat sekä pyöräpysäköinti ovat kaikkein merkittävimpiä kustannuksia aiheuttavia yksittäisiä määräyksiä rakennushankkeille. Monia muitakin kustannuksia lisääviä määräyksiä on olemassa, ja ne kaikki yhdessä vaikuttavat siihen, onko investoijilla mahdollisuus käynnistää hankkeita vai ei. Kaavalla tulee ohjata tavoitteita, ei yksityiskohtaisia teknisiä ratkaisuja tavoitteiden toteuttamiseksi.

### Vastine

Autopysäköinnin osalta laskentaohjeiden määräyksiä on vuosien saatossa kevennetty. Tulevaisuudessa markkinaehtoinen pysäköinti tuo lisää joustoa autopysäköinnin järjestämiseen. Helsingillä on tavoite edistää kestäviä liikkumismuotoja, johon pyöräily kuuluu. Laadukas pyöräpysäköinti asumisen yhteydessä on keskeinen tekijä, jolla pyöräilyn suosiota ja kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

### Kommentti

RAKLI odottaa, että Helsingin pysäköintipolitiikka linjaa konkreettisia toimenpiteitä kohentamaan raskaan liikenteen ajantasauspysäköinnin tilannetta.

### Vastine

Raskaan liikenteen pysäköinti on jo pitkään ollut ongelma Helsingin seudulla. Se on nimenomaan seudullinen ongelma, jota minkään kunnan ei yksin kannata lähteä ratkaisemaan. Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020-31 (MAL –sopimuksessa) on kirjaus kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle sopimuskauden aikana. Tämän lisäksi Uudenmaan ELY –keskus, Helsinki, Espoo ja Vantaa kilpailuttavat raskaan liikenteen pysäköintialueen toteuttamisen. Jos tässä onnistutaan, alue voi olla käytössä jo vuonna 2022. Raskaan liikenteen pysäköintiongelmaa ratkaistaan nimenomaan seudullisena yhteistyönä. Sitä ei sisällytetä Helsingin pysäköintipolitiikkaan.

### Kommentti

RAKLI esittää, että asunto- ja toimitilapysäköintinormeja katsotaan kokonaisuutena ja että niitä päivitetään samanaikaisesti. Pysäköinti on kokonaisuus – asutuspysäköintiä ei olisi lainkaan olemassa, ellei olisi muitakin pysäköintiä. Normit ja määrät yhtäällä vaikuttavat normeihin ja määriin toisaalla. Pyöräpysäköinnissä normeja olennaisempaa on väylien sekä katuverkon ja siellä olevien pysäköintipaikkojen kunto ympäri vuoden.

### Vastine

Pysäköintimääräysten päivitystyö aloitetaan nykyisten laskentaohjeiden toteutumisen ja toimivuuden tarkastelulla. Tästä työstä saadaan lähtöaineistoa laskentaohjeiden uudistustyölle, joten päivitystyön samanaikainen tekeminen asuin- ja työpaikkatonttien laskentaohjeille ei ole välttämätöntä. Resurssien riittävyyden näkökulmasta on myös hyvä, että päivitystyö tehdään vaiheittain. Pyöräilyinfran hyvä kunto on välttämättömyys pyöräilyn suosion kasvattamiselle, mutta myös pysäköintipaikkojen riittävä määrä helpottaa oleellisesti pyöräilyä ja kasvattaa näin sen suosiota.

### Kommentti



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

RAKLI toteutti yhdessä Helsingin kaupungin ja muiden kumppaneiden kanssa klinikan MaaS-palveluista ja kaupunkikehittämisestä talvella 2018–2019. Yksi sen viesteistä oli keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttaminen liikkumisen monipalvelupisteinä. Lisäksi kaupunkien tulee osaltaan tukea liityntäpysäköintialueiden käyttämistä MaaS-palvelupisteinä, eli mahdollistaa autopysäköinti silloinkin, kun asiakas vaihtaa johonkin muuhun MaaS-kulkumuotoon kuin lähijunaan.

Vastine

Tämä on hyvä ajatus. Osittain tämä jo sisältyy pysäköintipolitiikan teemaan 1 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa ja sen toimenpiteeseen 2 Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna. Lisätään pysäköintipolitiikkaan toimenpiteeseen 2 esimerkkeinä mahdollisuus käyttää keskitettyjä pysäköintilaitoksia liikkumisen monipalvelupisteinä ja liityntäpysäköintialueita osana liikkumista palveluna.

Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

RAKLI:n lausunnon perusteella pysäköintipolitiikkaan tehdään seuraavia lisäyksiä:

Lisätään pysäköintipolitiikkaan toimenpiteeseen 2 Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna esimerkkeinä mahdollisuus käyttää keskitettyjä pysäköintilaitoksia liikkumisen monipalvelupisteinä ja liityntäpysäköintialueita osana liikkumista palveluna.

### Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Kommentti

MaRa toteaa, että pysäköinnin hinnalla on suora vaikutus kaupunkialueiden elinvoimaisuuteen ja siellä toimivien yritysten toimintaedellytyksiin ja palvelujen kysyntään. Ehdotetut muutokset, joilla kadunvarsipysäköinnin hintaa nostettaisiin nykyisestä, eivät edistä Helsingissä toimivien matkailu- ja ravintola-alan yritysten kilpailukykyä eikä toimintaedellytyksiä. Ehdotetut muutokset olisivat päinvastoin vahingollisia.

Vastine

Palvelutason mukaiseen hinnoitteluun siirtyminen mahdollisesti nostaa pysäköinnin hintaa Helsingin keskustassa. Samalla kuitenkin mahdollisuus löytää vapaa pysäköintipaikka paranee. Helsingin keskusta ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Keskustan houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muuhun kuin pysäköinnin edullisuuteen. Houkuttelevuustekijöitä ovat esimerkiksi viihtyisä kaupunkiympäristö, laadukkaat ja monipuoliset palvelut sekä hyvä saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla. Kadunvarsipysäköinti on edullisempaa kuin pysäköinti yksityisissä laitoksissa. Tavoitteena on saada yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä tehostettua ohjaamalla pysäköintiä niihin. Laitospysäköinti edistää kaupunkitilan toimivuutta kadunvarsipysäköintiin verrattuna.

Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (noin 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliiknevaihdosta noin 60-71 % riippuen kauppaja- ja palvelutyypistä. Kävelen keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 %. Kävelen ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaismyynnistä 14-29 % kauppaja- ja palvelutyypistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liiknevaihdosta on arviolta 8-18 % kauppaja- ja palvelutyypistä riippuen.

Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

MaRa vastustaa toimenpide-ehdotuksia 11 ja 12 koska ne nostavat kadunvarsipysäköinnin hintaa ja tekevät kaupungissa asioimisen omalla henkilöautolla nykyistä kalliimmaksi. Henkilöautolla asioimisen vähentyminen vähentää kulutuskysyntää kaupungista ja ohjaa sitä muualle. Tästä seuraa se, että kaupungissa toimivien yritysten toimintaedellytykset ja mahdollisuudet työllistää heikkenevät. Ruuhkamaksut ja kadunvarsipysäköinnin hinnan korottaminen nykyisestä heikentävät keskusta-alueiden elinvoimaisuutta.

Vastine

Kantakaupungissa on puutetta tilasta, joten pysäköinnin kysyntää suhteessa tarjolla oleviin paikkoihin tulee säädellä hinnoittelulla. Kantakaupungissa priorisoidaan kestäviä liikkumismuotoja jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä, mutta henkilöautollakin pääsee liikkumaan. Kantakaupunki ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Sen houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muihin tekijöihin. Pysäköintipolitiikassa ei oteta kantaa ruuhkamaksuihin. Ne ovat osa liikenteen hinnoittelun laajempaa kokonaisuutta, jota valmistellaan seudullisesti ja valtakunnallisesti. Keskustan elinvoimaisuus ei voi perustua edulliseen pysäköintiin. Elinvoimatekijöitä on nostettu esiin edellisessä vastineessa.

Kommentti

MaRa vastustaa myös asukaspysäköintiluvan hinnan nostamista. Ehdotuksen mukaan asukaspysäköinnin hinta voisi nousta vuoteen 2029 mennessä jopa sadoilla prosenteilla ja kuukaudessa useilla kymmenillä euroilla. Jos asukkaat joutuvat maksamaan pysäköinnistään nykyistä enemmän, vähentää se kotitalouksien yksityistä kulutusta ja siirtää varoja yksityiseltä sektorilta julkiselle sektorille.

Vastine

Palvelutason mukaisessa hinnoittelussa pysäköinnin hintaa nousee vain, jos pysäköintipaikkojen kysyntä on riittävän suurta niiden tarjontaan nähden. Hinnan nousu ei ole itsestäänselvyys. Useilla alueilla asukaspysäköintitunnuksia on lunastettu paljon enemmän kuin on paikkoja. On järkevää tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan suhdetta hinnalla, koska pysäköintipaikkojen määrää kantakaupunkiin ei voida lisätä. Kantakaupungissa katutilalla on paljon käyttäjiä. Yleisen edun mukaista on, että katutila on mahdollisimman tehokkaassa ja monipuolisessa käytössä. Tämä on myös alueella sijaitsevien yritysten etu. Kantakaupungissa on monia yksityisiä pysäköintilaitoksia, jotka hinnoittelevat palvelunsa markkinaehtoisesti. Nämä ovat vähäisessä käytössä, koska asukaspysäköintiä tarjotaan kadunvarresta erittäin edullisesti. Kaupunkitilan käytön kannalta on järkevää, jos varsinkin pitkäaikainen pysäköinti tapahtuu pysäköintilaitoksissa.

Kommentti

MaRa vastustaa myös yrityspysäköintitunnuksen maksun nostamista. Ehdotuksen mukaan yrityspysäköinnin hinta voisi nousta vuoteen 2029 mennessä sadoilla prosenteilla ja kuukaudessa useilla kymmenillä euroilla. Esimerkiksi matkailu- ja ravintola-alan yritykset tarvitsevat muun muassa tavara- ja muihin kuljetuksiin omia autoja ja yritystunnuksen hinnan nostaminen nostaisi myös matkailu- ja ravintola-alan yritysten kuluja vuodessa sadoilla euroilla. Valtion ja kaupunkien tulee pidättäytyä säättämstä yrityksille maksuja, koska ne heikentävät yritysten mahdollisuutta työllistää ja tehdä investointeja.

Vastine

Yrityspysäköintitunnuksen hinnoittelulla säädellään katutilan käyttöä kuten muidenkin pysäköintimuotojen hinnoittelulla. Edellinen asukaspysäköintitunnuksen hinnoittelua koskeva vastine soveltuu myös tähän kohtaan.

## Kommentti

Henkilöautolla asiointimahdollisuus kantakaupungissa on muutoinkin heikentynyt. Keskustassa toimivien yritysten ja asiakkaiden kokemusten mukaan henkilöauton käyttö on monesti hankalaa ja kallista, mitä ei pysäköintipolitiikassa ole selkeästi tunnustettu.

## Vastine

Kantakaupungissa on puutetta tilasta, joten pysäköinnin kysyntää suhteessa tarjolla oleviin paikkoihin tulee säädellä hinnoittelulla. Kantakaupungissa priorisoidaan kestäviä liikkumismuotoja jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä, mutta henkilöautollakin pääsee liikkumaan. Kantakaupunki ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Sen houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muihin tekijöihin.

## Kommentti

Helsingin kantakaupungissa on tarve liikkua myös henkilöautolla. Maanpäällisten ja lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen määriä tulee lisätä ja hintaa laskea.

## Vastine

Rajallisen tilan vuoksi kadunvarsipaikkojen määrää ei voi lisätä. Jos hintaa lasketaan, kysyntä lisääntyy ja pysäköintipaikkaa on entistä vaikeampaa löytää. Palvelutason mukainen hinnoittelu säätelee kysyntää ja tarjontaa lähemmäksi toisiaan, mikä lisää todennäköisyyttä löytää pysäköintipaikka.

## Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n lausunnon perusteella ei esitetä muutoksia pysäköintipolitiikan luonnokseen.

## Töölönkadun pysäköintilaitos Oy

### Kommentti

Vuoden 2022 Pysäköintipolitiikka luonnokseen on sisällytetty tavoitteita, seurantamenetelmiä, toimenpiteitä, mittareita ja vastuutahoja, mutta näitä ei ole todellisuudessa määritetty tai avattu asianmukaisella tavalla. Pysäköintipolitiikan seurantamenetelmät ja mittarit ovat niin laaja-alaisia ja ympäripyöreitä, että lukijalle tai vastuutaholle ei muodostu kokonaiskuvaa, joka selventää tahto – ja/tai tavoitetilaa. Kaupungin tulisi asettaa tarkemmat tavoitteet ja tavoiteaikataulut asioiden läpivientiin ja selkeyttää tehtäviä toimenpiteitä ja menetelmiä.

### Vastine

Helsingin pysäköintipolitiikka on strategisen tason suunnitelma, jossa asioiden yksityiskohtainen avaaminen ei ole mahdollista. Tavoitteiden seurantamenetelmissä on mainittu asiakokonaisuudet, joita seurataan. Yksityiskohtaisemmat seurattavat yksiköt määritellään seurantamenetelmien tarkemmassa suunnittelussa. Toimenpiteille on asetettu tavoitteelliset aikataulut toteutusvuoden tarkkuudella. Toimenpiteiden mittarit on asetettu niin tarkoin kuin strategisessa suunnitelmassa on mahdollista. Mittarit voivat täsmentyä sen mukaan, kun niitä käytetään, kun esimerkiksi saadaan täysi varmuus, mitä mitattavaa tietoa on saatavilla. Toimenpiteiden vastuutahot on esitetty selkeästi.

### Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Läpinäkyvyyden ja avoimuuden takaamiseksi pysäköintipolitiikan mittareiden ja toimenpiteiden tulisi olla selkeitä, ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä.

Vastine

Toimenpiteet on muotoiltu selkeiksi. Niiden sisältöä pyritään selittämään raportissa mahdollisimman hyvin. Toimenpiteiden mittareiden selkeyttämismahdollisuudet tutkitaan.

Kommentti

Pysäköintipolitiikassa muodostetaan selkeä suunnitelma seuraavista vaiheista, valvonnasta ja seurannasta sekä nimetään osastot ja henkilöt, jotka ovat vastuussa tuloksista ja raportoinnista. Lisäksi kaupungin tulisi määrittää mahdolliset jatkotoimenpiteet, mikäli haluttuihin tuloksiin ja tavoitteisiin ei päästä sekä arviointi ja seuranta tulisi toteuttaa kaupungista ja pysäköintipolitiikasta riippumattoman elimen toimesta.

Vastine

Pysäköintipolitiikan toteuttamiseksi on määritelty aikataulu sillä tarkkuudella kuin strategisissa suunnitelmissa on järkevää. Aikataulut voivat tarkentua siirryttäessä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Vastuutahot on nimetty palvelu –tasolla. Vastuita ei kohdisteta yksittäisiin henkilöihin. Jos haluttuihin tuloksiin ja tavoitteisiin ei päästä, kaupunki selvittää syyt tähän ja tekee tarvittavat toimenpiteet. Esimerkkitoimenpiteenä voi olla resurssien lisääminen. Julkisena toimijana kaupungilla on järjestelmät, jolla sen toimintaa seurataan. Pysäköintipolitiikkaa varten ei perusteta uutta ulkopuolista seurantajärjestelmää.

Kommentti

Tällä hetkellä kaupunki ei riittävissä määrin siirrä kadunvarsien pysäköintiä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, vaikka alueelle tarjoutuisi mahdollisuuksia pysäköinnin siirtämiseen. Helsingin kaupungin tämänhetkiset toimenpiteet eivät kannusta yksityisiin uusiin pysäköintihalli-investointeihin.

Vastine

Helsingin kaupungin tavoitteena on edistää yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä ja siirtää kadunvarsipysäköintiä niihin. Tätä tavoitetta edistämässä pysäköintipolitiikassa ovat toimenpiteet Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen asukas-pysäköinnissä ja erityistilanteissa sekä kolme selvitystä joustavasta pysäköinnistä, johon sisältyy esimerkiksi joustavan katutilan mahdollistavien IT –järjestelmien selvittäminen. Teema kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon myös edistää yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä.

Kommentti

Vaikka vuoden 2022 pysäköintipolitiikka pohtiikin markkinaehtoisuutta, politiikka ei anna riittävästi vaihtoehtoja markkinaehtoisuuden toteuttamiseen ja pysäköintipaikkojen vähentämiseen. Toimenpiteet toteutetaan liian hitaassa tahdissa, kun katsotaan esimerkiksi luonnoksen sivun 44 asukas-pysäköintihintojen korotuksia. Helsinki on maailmanlaajuisesti jäänyt asukas - ja yritystunnusten hinnoissa jälkeen, kun vertaamme hintoja esimerkiksi Tukholman hintoihin. Kaupungin tulisi tarttua tilaisuuksiin vähentää maanpäällistä pysäköintiä aina kun se on joustavasti mahdollista ja tehdä pysäköinnistä markkinaehtoista nopeammassa tahdissa.

Vastine

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Teemaa Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon vaatii valmistelua ja resursseja. Sitä ei voi toteuttaa nopeammassa aikataulussa. Joustavan katutilan käytön edistäminen tuo tehokkuutta katutilan käyttöön.

### Kommentti

Tuemme vuoden 2022 pysäköintipolitiikan liitteessä 7 esiintyvää pysäköintilaitosten muuntojoustavuutta. Yleis- ja asemakaavan on mahdollistettava ja ohjattava maanalaisen pysäköintihallien käyttötarkoituksia mahdollisimman joustaviksi siten, että nyt ja tulevaisuudessa kaavoitus sallii tilojen joustavan käytön kaupallisina ympäristöinä. Maanalaiseen pysäköintiin ja tiloihin on varauduttava yhä enemmän. Näin voidaan optimoida maanpäällisen maankäytön tilatarpeita ja säilyttää maan päällä kulttuuriarvoja viheralueineen, kävelyteineen, jne...

### Vastine

Lisätään pysäköintipolitiikan liitteeseen 7 Pysäköintilaitosten muuntojoustavuus sivulle 86, että maankäytön suunnittelussa uudet pysäköintilaitokset tulee suunnitella mahdollisimman muuntojoustaviksi siten, että niitä voidaan muuntaa eri käyttötarkoituksiin mahdollisimman kustannustehokkaasti.

### Kommentti

Käyttötarkoituseräykset on laadittava mahdollisimman väljästi maanalaisiin pysäköintihalleihin, ei ainoastaan pysäköintiin, vaan siellä voi olla esimerkiksi liike-, liikunta-, varasto- yms. tiloja, sähköautojen latausfarmeja, yms, hyvin joustavasti. Toisaalta myös maanpäällinen pysäköinti olisi kaavamääräyksin tai -ohjauksin rajoitettava tai kiellettävä kokonaan. Samalla maanalaiset pysäköintilaitokset ja toiminnot vapauttavat maanpäällistä tilaa muulle rakentamiselle ja maankäytölle. Näin voidaan vähentää maan päälle rakennettavien tilojen määrää, kokoa ja kustannuksia ja edistää alueen viihtyisyyttä ja elinvoimaa sekä yhdistettyä rinnakkaisia toimintoja.

### Vastine

Kaupungin tavoite on edistää pysäköintilaitosten muuntojoustavuutta. Pysäköintipolitiikassa on tavoitteena siirtää varsinkin pitkäaikaista kadunvarsipysäköintiä laitoksiin alueilla, joissa laitoksia on käytettävissä. Tätä tukevat toimenpide 3 yhteistyö yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa sekä toimenpiteen 4 selvitys joustavasta katutilasta. Esimerkiksi lyhytaikaiselle pysäköinnille tarvitaan tilaa kaduilla ainakin jonkin verran myös tulevaisuudessa.

### Kommentti

Kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden yhteistyön kehittämiseksi ehdotamme vastaavan yhteyshenkilön määrittämistä ja vuosittaisen yhteispalaverin sopimista, jossa pysäköintihallien edustajien kanssa keskusteltaisiin tehtävistä toimenpiteistä, tavoitteista ja pohdittaisiin eri alueiden uusia potentiaalisia ratkaisuja. Yhteistyön edistäminen lähtee liikkeelle vuorovaikutuksesta.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä 3 Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen asukas-pysäköinnissä ja erityistilanteissa. Jotta yhteistyöstä saadaan toimivaa ja tuloksellista, osallistumisen yhteistyön suunnitteluun tulee olla molemminpuolista ja motivoitunutta. Pysäköintipolitiikan toimenpiteeseen 3 lisätään maininta, että kaupunki nimeää omalta osaltaan edustajan / edustajat, jotka edistävät toimenpiteen toteutumista.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Töölönkadun pysäköintilaitos Oy:n lausunnon perusteella pysäköintipolitiikkaan tehdään seuraavia lisäyksiä:

Lisätään pysäköintipolitiikkaan liitteeseen 7 sivulle 86, että maankäytön suunnittelussa uudet pysäköintilaitokset tulee suunnitella mahdollisimman muuntojoustaviksi siten, että niitä voidaan muuntaa eri käyttötarkoituksiin mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Lisätään toimenpiteeseen 3 maininta, että kaupunki nimeää omalta osaltaan edustajan / edustajat, jotka edistävät toimenpiteen 3 toteutumista.

## Autoliiton Helsingin seudun osasto ry

### Kommentti

Erityisesti kantakaupungin alueella pysäköinti on viimeisen vuosikymmenen aikana kallistunut tuntuvasti. Tämän näkyy muun muassa siinä, että Helsingin niemen rajan ylittävien henkilöautoilla matkustavien ihmisten määrä on vähentynyt samalla, kun joukkoliikenteen käyttäjät ovat lisääntyneet. Johtopäätös on se, että pysäköinnin hinta tällä hetkellä säätelee tehokkaasti henkilöautojen käyttöä.

### Vastine

Helsingin vyöhykepysäköinnin hintaa on edellisen kerran korotettu 1.1.2010, joten se ei viime vuosikymmenen aikana ole kallistunut. Asukas-pysäköinnin hintaa on korotettu edellisen pysäköintipolitiikan linjausten mukaisesti, mutta se on edelleen edullista vyöhykepysäköinnin hintaan verrattuna. Henkilöautoliikenteen osuus vuorokaudessa niemen rajan yli on laskenut noin 8 prosenttiyksikköä vuoden 2010 jälkeen ja joukkoliikenteen osuus noussut. Tässä ei ole huomioitu koronasta johtuvien poikkeusolojen vaikutusta. Tämä ei johdu pysäköinnin hinnan nostosta, koska sitä ei ole nostettu. Helsingin kaupunkistrategiassa sanotaan, että joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Tällöin kestävien liikkumismuotojen kulkumuoto-osuuden kasvu on Helsingin tavoitteiden mukaista.

### Kommentti

Lyhytaikaisen pysäköinnin hinta onkin Helsingissä jo ”kipukynnyksellä”. Tämä koskee sekä kadunvarsipysäköintiä että laitospysäköintiä. Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa asia käsitellään laajasti, eikä tarkalleen käy selväksi, mihin tähdätään. Toivottavasti kaupunki ei omilla toimillaan vaikuta siihen, että pysäköinnin hinta tästä eteenpäin kasvaa edelleen yleistä kustannustasoa enemmän. Jos näin käy, seuraukset kaupungin elinvoimaisuudelle voivat olla kohtalokkaat, kun esikaupunkialueiden ja ympäristökuntien asukkaat alkavat kasvavassa määrin asioida kaupungin ulkopuolella olevissa kauppakeskuksissa ja muissa kohteissa, joissa pysäköinti on helppoa ja yleensä ilmaista.

### Vastine

Kadunvarsipysäköinnissä esitetään siirtymistä palvelutason mukaiseen hinnoitteluun. Siirtyminen mahdollisesti nostaa pysäköinnin hintaa Helsingin keskustassa. Samalla kuitenkin mahdollisuus löytää vapaa pysäköintipaikka paranee. Helsingin keskusta ei voi kilpailla pysäköinnin hinnalla esikaupunkialueiden kanssa. Keskustan houkuttelevuus asiointipaikkana perustuu muuhun kuin pysäköinnin edullisuuteen. Houkuttelevuustekijöitä ovat esimerkiksi viihtyisä kaupunkiympäristö, laadukkaat ja monipuoliset palvelut sekä hyvä saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla. Kadunvarsipysäköinti on edullisempaa kuin pysäköinti yksityisissä laitoksissa. Tavoitteena on saada yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä tehostettua ohjaamalla pysäköintiä niihin. Laitospysäköinti edistää kaupunkitilan toimivuutta kadunvarsipysäköintiin verrattuna.

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Helsingin keskustan asiointiselvityksen 2019 mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (noin 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliiknevaihdosta noin 60-71 % riippuen kauppa- ja palvelutyypistä. Kävellessä keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 %. Kävellessä ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaisympäristöstä 14-29 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liiknevaihdosta on arviolta 8-18 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen.

### Kommentti

Luonnoksessa esitetään asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hinnoitteluun erilaisia malleja. Yhteistä niille on, että suunnitellut hinnankorotukset ovat järkyttävän suuria. Ne ylittävät odotettavissa olevan yleisen kustannustason nousun moninkertaisesti.

### Vastine

Palvelutason mukaisessa hinnoittelussa pysäköinnin hintaa nousee vain, jos pysäköintipaikkojen kysyntä on riittävän suurta niiden tarjontaan nähden. Hinnan nousu ei ole itsestäänselvyys. Useilla alueilla asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia on lunastettu paljon enemmän kuin on paikkoja. On järkevää tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan suhdetta hinnalla, koska pysäköintipaikkojen määrää kantakaupunkiin ei voida lisätä. Kantakaupungissa katutilalla on paljon käyttäjiä. Yleisen edun mukaista on, että katutila on mahdollisimman tehokkaassa ja monipuolisessa käytössä. Tämä on myös alueella sijaitsevien yritysten etu. Kantakaupungissa on monia yksityisiä pysäköintilaitoksia, jotka hinnoittelevat palvelunsa markkinaehtoisesti. Nämä ovat vähäisessä käytössä, koska asukaspysäköintiä tarjotaan kadunvarresta erittäin edullisesti. Kaupunkitilan käytön kannalta on järkevää, jos varsinkin pitkäaikainen pysäköinti tapahtuu pysäköintilaitoksissa. Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa sanotaan: Helsinki on kaupunki, joka käyttää kaupunkitilaa kaupunkilaisten kannalta tehokkaasti ja järkevästi, tehden tilaa ihmisten erilaisille tarpeille.

### Kommentti

Luonnoksessa käsitellään ”liikkuminen palveluna” -konseptia ja sen vaikutusta pysäköintiin. Käsitteemme mukaan tämän konseptin vaikutus liikenteeseen ja pysäköintiin tulee seuraavan vuosikymmenen aikana olemaan melko vähäinen. Sen varaan ei pidä suunnitelmia perustaa.

### Vastine

Toimenpiteen 2 Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna tavoitteena on, että pysäköinti integroituu kiinteämmin osaksi liikkuminen palveluna -alustoja ja pysäköintipalvelun käyttäjälähtöisyys parane. Näin auto- ja pyöräpysäköinti kytkeytyvät tulevaisuudessa paremmin muihin kulkumuotoihin ja matkaketjujen muodostaminen helpottuu. Liikkumisen palveluna keskeisimpiä ajatuksia on luoda saumattomia matkaketjuja ja hyödyntää eri kulkumuotojen parhaita ominaisuuksia tukeutuen runkojoukkoliikenteeseen. Kehitys mahdollistaa henkilöautoliikenteen paremman kytkemisen osaksi muita kulkumuotoja. Pysäköinti on tärkeä tapahtuma eri kulkumuotojen vaihdon näkökulmasta. Se on yksi tarjottava palvelu osana laajaa kokonaisuutta. Kaupungin tavoitteena on edistää liikkumista palveluna, koska sen avulla kaupunkitila ja siinä käytettävät liikkumisvälineet on mahdollista saada tehokkaampaan käyttöön.

### Kommentti

Kaupungin pysäköinninvalvonta tarvitsee uudistamista, kuten luonnoksessa ehdotetaan. Valvontatoimialaa pitäisi myös vahvistaa niin, että kaupungin valvojat voisivat toimia myös

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

yksityisillä alueilla kuten markettien pihoilla, joiden valvontaa tällä hetkellä hoitavat yksityiset yritykset.

### Vastine

Kunnallisen pysäköinninvalvonnan toimivallassa on antaa virhemaksuja tieliikenne- ja maastoliikennelain vastaisista pysäköinneistä ja pysäyttämistä sekä virheellisestä pysäköinnistä pelastustielle (Pysäköinninvalvonnasta annettu laki 1§). Jos pysäköintivirhe on tehty yksityisellä alueella tai maastossa, pysäköintivirhemaksua ei saa määrätä ilman kiinteistön omistajan tai haltijan pyyntöä tai valtuutusta (2 §).

Vanhassa tieliikennelaissa oli säännös, että yksityisalueella voi pysäköidä kiinteistön omistajan/haltijan luvalla. Jos pysäköinti ei ollut luvallista, kyse oli tieliikennelain mukaisesta virheestä ja kunnallisen pysäköinninvalvonnalla oli valtakirjan saatuaan toimivalta virhemaksun antamiseen tällä virheperusteella. Uudesta tieliikennelaista poistettiin edellä mainittu yksityisalueita koskeva säännös.

Tämän poistamisen seurauksena yksityisalueiden valvontamahdollisuus kunnallisen pysäköinninvalvonnan toimesta muuttui. Jos yksityinen alue ei ole samalla tavalla yleisessä käytössä kun esim. kauppojen ja huoltoasemien pihat, niin se ei ole suoraan tieliikennelain soveltamisen piirissä. Jotta kunnallinen pysäköinninvalvonta voi valvoa taloyhtiön alueella, alueelle tulee suunnitella liikennejärjestelyt, eli suunnitella mitä liikennemerkkejä pystytetään ja tämän jälkeen hakea Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelulta hyväksyntä järjestelyille (TLL 71§). Tämän jälkeen alue on tieliikennelain soveltamisen piirissä ja virhemaksuja voidaan antaa.

### Kommentti

Autoille varatut liityntäpysäköintipaikat vaikuttavat tällä hetkellä riittämättömiltä. Ongelma koskee Helsingin lisäksi myös ympäristökunnissa olevia paikkoja. Koska tarkoitus on kehittää liityntäpysäköintiä HSL:n laatiman toimenpideohjelman mukaan, Helsingin kaupungin tulee kehitystyössä ennen muuta huolehtia siitä, että liityntäpysäköintipaikkojen hinnoittelu säilyy maltillisena. Muuten järjestelmä ei toimi. Mieluiten mahdollinen liityntäpysäköintimaksu pitäisi sisältyä junalipun hintaan.

### Vastine

Liityntäpysäköintipaikkojen määrille asetetaan tavoitetasot seudullisessa suunnittelussa. Helsingissä panostetaan ensisijaisesti polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämiseen, mutta myös autojen liityntäpysäköintiä kehitetään. Asemanseutujen maankäytön tiivistyessä Helsingissä liityntäpysäköinti on usein laitospysäköintiä. Koska pysäköintilaitosten kustannukset ovat korkeita, liityntäpysäköinti ei voi olla maksutonta. Liityntäpysäköintimaksut ovat kuitenkin kohtuullisia.

Helsingin uuteen kaupunkistrategiaan on kirjattu: varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys liityntäpysäköinnissä. Lisätään toimenpiteeseen 8 Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma kaupunginstrategian kirjaus.

### Kommentti

Katutyömaiden pysäköintiä ehdotetaan kehitettäväksi. Ehdotus on tärkeä, sillä työmaiden aiheuttama haitta pysäköinnille on suuri ja vaikutta siltä, että työmaan vuoksi poistettuja pysäköintipaikkoja ei juurikaan pyritä korvaamaan. Lisäksi työmaan työntekijöiden autot, jotka eivät normaalisti ole alueella, täyttävät yleensä harvat jäljelle jääneet paikat. Katutyömaakäsitteeseen pitäisi sisällyttää ehdottomasti myös katujen varsilla olevat talonrakennustyömaat.



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

### Vastine

Työmaiden vuoksi poistuneiden pysäköintipaikkojen korvaaminen katutilassa on vaikeaa, koska varsinkin kantakaupungissa katutila on jo käytössä. Jos talonrakennustyömaa tarvitsee katutilaa esimerkiksi roskalavan sijoittamiseen, myös tällainen toiminta huomioidaan katutyömaiden pysäköinnin kehittämisessä.

### Kommentti

Autopaikattomat korttelit, jotka on otettu luonnokseen mukaan, eivät mielestämme ole toteuttamiskelpoisia. Niistä pitää luopua. Uusien toimi- ja asuintalojen yhteyteen pitää aina järjestää riittävä määrä autopaikkoja. Nykyiset käytössä olevat ohjeistukset ovat käsittääksemme hyvät. Niitä ei pidä heikentää.

### Vastine

Kaupungilla oli autopaikattomien kortteleiden kokeilu, joka päättyi 21.6.2021. Kokeilua ei jatkettu. Jos nykytilanteessa halutaan määrätä asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen määräystä vähemmän autopaikkoja, tämä suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä. Tällöin mahdollisiin haittavaikutuksiin voidaan reagoida paremmin. Työpaikka-alueiden osalta keskeisimmillä ja joukkoliikenteen palvelutason kannalta parhaimmilla alueilla ei edellytetä rakennettavaksi autopaikkoja. Autopaikattomuuteen ei kuitenkaan velvoiteta.

Nykyisiä pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita sovelletaan niin kauan kuin laaditaan uudet. Laskentaohjeiden päivitys ohjelmoitu pysäköintipolitiikkaan vuosille 2024 – 2025.

### Kommentti

Pysäköinnin kehittämisellä sanotaan tuettavan Helsingin ilmasto- ja hiilineutraalisuustavoitteiden toteuttamista. Päästöjen vähentämispyrkimys on perusteltua, mutta tässä yhteydessä sillä nähtävästi tarkoitetaan, että pysäköintiin liittyvien keinojen avulla henkilöautojen käyttöä halutaan vaikeuttaa. Tähän pyrkiminen heikentäisi alueen asukkaiden elämän laatua eikä ole oikeudenmukaista suhteessa siihen, mikä on henkilöautojen osuus kaikista Helsingin kasvihuonepäästöistä. Tuota osuutta, tällä hetkellä noin kymmentä prosenttia, ei tietenkään pidä vähätellä, mutta autotekniikan kehittymisen myötä se on joka tapauksessa pienenemässä. Kehitystä voidaan myös kiihdyttää vähentämällä asukkaiden autonkäyttötarvetta. Keinot siihen pitää kuitenkin löytyä koko liikennejärjestelmän parantamisesta, ei autoilun tarkoituksellisesta vaikeuttamisesta.

### Vastine

Pysäköintipolitiikassa ei tavoitella henkilöauton käytön vaikeuttamista. Esimerkiksi palvelutason mukaisen hinnoittelun tavoitteena on, että pysäköintipaikka löytyisi helpommin ilman turhaa ajoa. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Tuohon tavoitteeseen pääseminen edellyttää kaikkien käytettävissä olevien toimenpiteiden toteuttamista. Pysäköintipolitiikan tavoite 3 on seuraava: pysäköintitarkoituksella tuetaan Helsingin ilmasto- ja hiilineutraalisuustavoitteiden toteutumista ohjaamalla kestävien kulkutapojen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön.

Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan sekä maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestävällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Helsingissä maankäytön ja liikenteen suunnittelu kytketään yhteen, jotta kestävä liikkuminen olisi mahdollisimman kilpailukykyistä.

### Kommentti

## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Liikenne ja erityisesti henkilöautoilu sähköistyy nopeasti ja Suomessa pääkaupunkiseutu johtaa tätä kehitystä. Näköpiirissä on aika, jolloin henkilöautoliikenne ei tuota henkilökilometriä kohti sen enempää kasvihuonepäästöjä kuin joukkoliikennevälineetkään. Pysäköintiä kehitettäessä tämäkin on syytä ottaa huomioon.

### Vastine

Helsingin uuden kaupunkistrategian mukaan laaditaan toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella. Pysäköintipolitiikassa huomioidaan liikenteen sähköistyminen, ja se on myös kaupungin tavoite. Pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä 10 toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi. Vaikka liikenne sähköistyy nopeasti, polttomoottoriautoja tulee olemaan liikenteessä vielä varsin pitkään. Liikenteen sähköistyminen ei myöskään ratkaise tiiviin kaupunkirakenteen tilankäyttöongelmaa. Henkilöauto ei ole kovin tilatehokas liikkumismuoto.

### Kommentti

Yleisesti ottaen luonnoksessa pysäköintipolitiikaksi on paljon hyvää. Ei voi kuitenkaan välttyä ajatukselta, että tekstissä ja graafisissa esityksissä on useassa kohdassa nähtävissä henkilöautokielteinen sävy. Autoilun vähentäminen halutaan nähdä tavoitteena, jota pysäköintitoimenpitein pitää edistää. Ilmeisesti tällainen ajattelu on vahvasti vallalla kaupunkiympäristön suunnittelussa. Pidämme sitä valitettavana. Henkilöauto pitäisi myös nähdä erilaisten asioiden mahdollistajana, mitä se tosiasiansa on.

### Vastine

Helsingin kaupunkistrategian mukaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Pysäköintipolitiikan tavoite on 3 on seuraava: pysäköintiratkaisuilla tuetaan Helsingin ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteiden toteutumista ohjaamalla kestävien kulkutapojen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön. Pysäköintipolitiikan tulee toteuttaa näitä tavoitteita. Kaupungin tavoitteena on luoda liikennejärjestelmä, jossa kestävä liikunnan palvelut ovat mahdollisimman laadukkaita, jolloin mahdollisimman moni valitsisi sellaisen liikkumistavakseen. Tällöin henkilöt, joiden on välttämätöntä liikkua henkilöautolla, saavat mahdollisimman hyvän palvelutason. Jos henkilöautoja on liikaa tiiviissä kaupunkirakenteessa, liikenteen toimivuus on huono. Huono liikenteen toimivuus ei palvele ketään.

### Kommentti

Lopullisesta hyväksytystä pysäköintipolitiikasta pitäisi käydä ilmi, että henkilöautojen käyttö on alueen asukkaille tarpeellista ja usein myös välttämätöntä. Sitä tulisi mahdollisuuksien mukaan pysäköinnin kehittämisellä sujuvoittaa, sillä helppo ja turvallinen autoilu kuuluu omalta osaltaan hyvään kaupunkiympäristöön.

### Vastine

Varsinkin kantakaupungissa henkilöautoilua ja pysäköintiä vaikeuttaa tilanpuute. Pysäköintipolitiikassa on esitetty monia asioita, jotka helpottavat autoilua ja tekevät siitä turvallisempaa. Näitä ovat esimerkiksi palvelutason mukainen hinnoittelu, yhteistyö yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa sekä olemassa olevien pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen.

### Vaikutukset pysäköintipolitiikan luonnokseen:

Autoliiton Helsingin seudun osasto ry:n lausunnon perusteella esitetään seuraavat muutokset pysäköintipolitiikan luonnokseen.



## LIITE 1: Lausunnot ja vastineet

Lisätään toimenpiteeseen 8 Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma kaupunkistrategian kirjaus: varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys liityntäpysäköinnissä.

## Liite 2: Yleisimpiä kommentteja

### Pysäköintipolitiikan tavoitteet

Kommentti

Pysäköintipolitiikan tavoitteet ovat liian autoilukeskeisiä. Autojen määriä tulee ohjata vähäisemmiksi ja autottomuus tehdä houkuttelevammaksi esimerkiksi lisäämällä yhteiskäyttöautopalveluita ja edistämällä pyöräilyä. Pysäköintipaikkoja tulee vähentää hallitusti ydinkeskustasta. Näin saadaan tilaa paremmin tuottaville toiminnoille esimerkiksi ravintoloiden terasseille. Käveltävyys ja ympäristön miellyttävyys paranevat.

Kommentti

Esitetyt tavoitteet ovat hyviä, selkeitä, ymmärrettäviä ja kannatettavia. Tulee kiinnittää huomiota, että suunnitelmat toteuttavat niitä. Pysäköinnissä tulee siirtyä markkinaehtoisuuteen. Pysäköintipolitiikan tavoitteet ovat liitoksissa Helsingin kokonaisstrategiaan.

Kommentti

Tavoitteena tulee olla, että asukkaille ja elinkeinoelämälle on riittävästi edullisia pysäköintipaikkoja. Pysäköintipolitiikan tavoitteet eivät huomioi asukkaita ja asumisen tarpeita ja ovat jopa ristiriidassa niiden kanssa. Tavoitteissa tulee huomioida myös asukkaat, jotka eivät asu keskustassa.

Kommentti

Pysäköintipolitiikassa on määritelty kuusi tavoitetta. Pysäköintimaksujen valtava korotus ei toteuta yhtäkään tavoitetta.

Kommentti

Tavoitteena tulisi olla, että uusien asuinalueiden suunnittelussa huomioidaan, että asukkaille rakennetaan riittävästi pysäköintipaikkoja

Kommentti

Miksi pysäköinti on kytketty asuntotuotantotavoitteiden toteutumiseen?

Kommentti

Pysäköintipolitiikan tavoitteet ovat suurelta osin epäoleellisia ja vääriä ja sen vuoksi koko pysäköintipolitiikka perustuu väärin asioihin. Tavoitteet perustuvat väärin ja perusteettomiin väitteisiin. Lista on kerätty epämääräisiä ja tarkoitushakuisia perusteita joilla ei ole pysäköinnin kanssa oikein mitään tekemistä.

Kommentti

Pysäköintipaikkojen käyttöä ei tule tehostaa, jos sille ei ole perusteita. Aikarajoituksia ei tule asettaa alueille, missä pysäköinnissä ei ole ongelmia.

### Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon, yleisimpiä kommentteja

Kommentti

## LIITE 2: Yleisimpiä kommentteja

Kaupunki on velvollinen tarjoamaan asukkaille kohtuuhintaista pysäköintiä riittävän läheltä kotia. Pysäköinti on palvelu, jota kaupunki on velvollinen tuottamaan asukkailleen. Kaupunki tuottaa asukkailleen muitakin palveluita, esimerkiksi terveys-, koulu- ja päiväkotipalveluita.

Kommentti

Autoilu kuuluu asukkaan arkeen. Asukas tarvitsee autoa esimerkiksi työmatkoihin, harrastuksiin, mökkimatkoihin, lasten kuljettamiseen, asioimiseen ja iäkkäiden vanhempien hoitamiseen. Kaikkialle ei pääse polkupyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kommentti

Palvelutason mukainen hinnoittelu on sosiaalisesti epätasa-arvoinen. Pieni- ja jopa keskituloiset välttämättä autoa esimerkiksi töissä käymiseen tarvitsevat eivät enää voi asua keskustassa tai heidän elintonsa madaltuu kasvaneiden pysäköintikustannusten vuoksi.

Kommentti

Pysäköinnin kallistuminen yksipuolistaa Helsingin kaupunginosien väestörakennetta. Kalliin pysäköinnin alueille jäävät asumaan pienituloiset tulonsiirtoja saavat asuntokunnat sekä hyvin varakkaat. Keskituloisten laajasta joukosta suuri osa muuttaa alueille, joissa pysäköinnin hinta on kohtuullisempi.

Kommentti

Varsinkin kivijalkayritykset ja muut liikkeet, joihin tullaan asioimaan, menettävät asiakkaita. Tästä seuraa yritysten muuttoa pois kantakaupungista ja keskusta-alueiden vaiheittaista autoitumista.

Kommentti

Jos asukas- ja yrityspysäköinnin hintaa nostetaan, pitäisi pysäköintipaikka olla aina saatavilla ja palvelutasoa, esimerkiksi talvikunnossapitoa, pitäisi parantaa.

Kommentti

Asukas- ja yrityspysäköinti tulee pitää edullisena. Vyöhykepysäköinnin hintaa tulee mieluummin korottaa. Vyöhykepysäköinnin maksullisuusajoja voi laajentaa. Vaihtoehtona on sallia pysäköinti esimerkiksi klo 18 jälkeen vain asukkaille.

Kommentti

Pyöräparkkeja ja Parkletteja ei tulisi laittaa pysäköintiruutuihin. Ne vähentävät pysäköintipaikkoja turhaan

Kommentti

Jos paikkoja ei ole tarpeeksi kysyntään nähden, hintoja pitäisi päinvastoin alentaa

Kommentti

Palvelutason mukainen hinnoittelu tulee ottaa käyttöön. Nykyinen asukas- ja yrityspysäköinti tarjoaa aivan liian edullista kaupunkitilan käyttöä. Se on tulonsiirto autottomilta asukkailta autollisille. Kaupungin ei tule tukea pysäköintiä.

Kommentti

## LIITE 2: Yleisimpiä kommentteja

Palvelutason mukainen hinnoittelu tuottaa parempaa kaupunkitilaa, jos pysäköidyt ajoneuvot vähenevät katujen varsilta. Pysäköidyt autot rumentavat katuja ja vievät tilaa kestävämmiltä kulkumuodoilta (esim. pyöräily ja kävely), mutta myös monelta muulta asialta (kaupunkivihreä, terassit/oleskelu, kuljetuspalvelut). Yksityiset pysäköintilaitokset pitäisi saada tehokkaampaan käyttöön.

Kommentti

Nykyään pysäköidään vaaraa aiheuttaen esimerkiksi suojatien eteen. Jos pysäköinnin hintaa nostetaan, paikkoja on paremmin vapaana. Tällöin pysäköidään harvemmin väärin ja vaaraa aiheuttaen.

Kommentti

Asukaspysäköinnin hinnan ei tule vaihdella liian tiheästi. Pysäköinnin hinnoittelussa täytyy olla ennustettavuutta.

### **Aikarajoitusten ja maksullisuuden sekä asukas- ja yrityspysäköintialueiden laajentamisen periaatteet, yleisimpiä kommentteja**

Kommentti

Pysäköinnin hintaa tulee nostaa ja edistää kestäviä liikkumismuotoja. Maksuttomat pysäköintipaikat ovat ajoneuvojen säilytyspaikkoja.

Kommentti

Suuren pysäköintikysynnän alueilla tulee nostaa pysäköinnin hintaa, muuttaa aikarajoitukset kaikkia ajankohtia koskeviksi, asettaa asukkaiden pysäköinti etusijalle sekä parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Kommentti

Asukaspysäköintivöhykkeitä tulisi laajentaa kaikkialle Helsinkiin. Näin se olisi kaupunkilaisille tasapuolista sekä katujen talvikunnossapito helpottuu. Vasta tämän jälkeen kannattaa harkita pysäköintimaksujen korotuksia. Alueiden saavutettavuudesta tulee kuitenkin huolehtia.

Kommentti

Tämän uudistuksen hyvänä tavoitteena on vapauttaa tilaa autoille, joita käytetään. Nyt autot seisovat jopa kuukausia käyttämättöminä, koska asukaspysäköinti on lähes maksutonta. Korkeammalla hinnalla pysäköintikapasiteettia vapautuisi käyttöön.

Kommentti

Asukaspysäköinnin käyttöä tulee laajentaa ja hintataso pitää edullisena. Yksityisten pysäköintilaitosten määrää pitää lisätä, ja niiden hintataso tulee saada esim. asukaspysäköintiyhteistyön avulla useampien ulottuville.

Kommentti

Asukkaille tulee mahdollistaa maksuton tai edullinen pysäköinti kotinsa läheisyydessä. Muualta tulevien pysäköintiä tulee säännellä hinnoittelulla ja aikarajoituksilla sekä ohjata sitä yksityisiin pysäköintilaitoksiin. Asukaspysäköintialueiden laajentaminen on perusteltua.

## LIITE 2: Yleisimpiä kommentteja

### Kommentti

Asukas pysäköintipaikkojen määrä on nostettava vastaamaan pysäköintilupien määrää. Pysäköintipaikkojen määrää tulee lisätä vastineiksi maksujen korotuksille.

### Kommentti

Yrityspysäköinnille Helsingissä ei ole perusteita, koska kaupungissamme on erittäin hyvä pyörätieverkosto ja yleiset kulkuneuvot, joilla voidaan hoitaa kaikki tarvittava liikkuminen.

### Kommentti

Pysäköinnin maksuvyöhykkeitä ei tule laajentaa. Kaupungissa tulee olla myös maksuttomia pysäköintipaikkoja. Pysäköinti on pidettävä kohtuuhintaisena kaikille kuntalaisille. Myös ydinkeskustassa tulee olla edullisia pysäköintipaikkoja sen elinvoiman turvaamiseksi. Esikaupunkialueilla on tilaa. Siellä ei saa kadunvarsipysäköintiä rajoittaa aikarajoilla eikä tehdä maksulliseksi.

### Kommentti

Niillä alueilla, esim. Etelä-Helsingissä, joissa pysäköintipaikkoja suhteessa autoihin on vähän, olisi ensiksi turvattava alueella asuvien pysäköintitarpeet, siellä toimivien yritysten tarpeet ja vasta kolmanneksi muiden tarpeet.

### Kommentti

Pysäköinnin aikarajoitus on käyttökelpoinen paikoissa, joissa on paljon asiointiliikennettä ja vilkkaimmissa paikoissa toki maksullisuuskin. Pelkillä aikarajoituksilla voidaan pitkälti poistaa haitallista autojen säilyttämistä katujen varsilla. Maksullisuuden tai aikarajoitteiden laajentaminen koko kaupunkiin on ihmisten elämän tarkoituksellista vaikeuttamista.

### Kommentti

Maksullisen pysäköinnin laajentaminen ja esitetyt kriteerit sen perustelemiseksi eivät ole kannatettavia. Pysäköinnin aikarajoituksia ei tule ulottaa liian myöhäiseen iltaan.

## **Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen**

### Kommentti

Jos käyttää autoa eikä saa julkista tukea liikkumiselleen, on kohtuullista, että saa julkista tukea pysäköinnille. Pysäköity auto ei aiheuta päästöjä.

### Kommentti

Yksityisten pysäköintilaitosten hinnat ovat korkeita, ja kävelyetäisyydet kohteisiin ovat pitkiä. Lisäksi jatkuvan pysäköinnin kustannukset yö- ja viikonloppupysäköintiä lukuun ottamatta nousevat korkeiksi. Kaupungin pitäisi tukea pysäköintilaitosten käyttöä myös arkisin päivällä. Yhteistyön lisääminen yksityisten pysäköintilaitosten kanssa ei saa tarkoittaa sitä, että asukkaiden pysäköintimaksut nousevat.

### Kommentti

## LIITE 2: Yleisimpiä kommentteja

Pysäköinnin alennukset tulee poistaa ja katutila hinnoitella markkinaehtoisesti haitan mukaan. Näin yksityisestä pysäköinnistä tulee kannattavaa. Voisi kehittää tuotteen, johon kuuluu sekä asukas- tai yrityspysäköintitunnus sekä yksityisen pysäköintilaitoksen käyttöoikeus. Dynaaminen hinnoittelu muuttaisi hintaa kysynnän mukaan

### Kommentti

Jos katutilaa halutaan tilapäisesti vapauttaa muihin käyttötarkoituksiin kuin pysäköintiin ja samalla vähentää asukaspysäköintipaikkoja, kaupungin tulee hankkia korvaavat paikat maksuttomasti asukkaille.

### Kommentti

Yksityisten pysäköintilaitosten käyttöä voi edistää erityistilanteissa esimerkiksi runsaan lumentulon aikoina. Näissä tilanteissa pysäköintilaitoksen käyttö tulisi olla asukkaalle maksutonta. Kaupungin kannattaa tukea pysäköintilaitosyrittäjää hinnoittelussa, koska on myös kaupungin intressi, että pysäköityjä autoja saadaan kaduilta pois mahdollisimman paljon.

### Kommentti

Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisestä yhteistyöstä ei saa aiheutua pysäköintilaitosyrittäjien monopolia Helsingin pysäköintiin.

### Kommentti

Pysäköinnin hinnoittelussa täytyy olla jatkuvuutta ja ennustettavuutta sekä pitkäaikaisia sopimuksia, joissa pysäköinnin kustannukset ovat tiedossa. Jatkuvat muutokset ja mobiililaitteiden katsominen ovat huonoa kehitystä.