



8.8.2013

Infraj/1

Päätöshistoria

Asuntotuotantotoimikunta 26.06.2013 § 119

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta:

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa esitetään uudenlainen, entistä aktiivisempi tapa käsitellä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Luonnoksessa tarkastellaan pysäköintiä monesta eri näkökulmasta ja esitetään pysäköinnin monipuoliseksi kehittämiseksi tarvittavat strategiset linjaukset ja niitä tukevat kärkitoimenpiteet. Selvityksen taustaksi on haettu esimerkkejä Euroopan kaupunkien käytännöistä. Luonnoksen tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksen keskeiset strategiset linjaukset ovat periaatteellisia valintoja. Tavoitteena on tukea ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista siten, että pysäköintiratkaisuissa otetaan huomioon alueiden erilaisuus. Pysäköintipolitiikan valinnoilla arvioidaan voitavan vaikuttaa Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden vision toteutumiseen sekä kohtuuhintaisen asumisen toteutumiseen. Keskeisenä periaatteena ovat asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet sekä "käyttäjä maksaa" -periaate. Lisäksi Helsingistä halutaan kehittää "pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki".

Pysäköintipolitiikan strategisista linjauksista

Seuraavassa käsitellään pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Strategisessa linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Linjaus on kustannustehokas. Osa hyvien liikenneyhteyksien äärelle



toteutettavista asuntokohteista olisi luontevaa suunnata autottomille talouksille.

Asuntotuotantotoimisto on toteuttanut Kalasatamaan autopaikattoman korttelin, johon on valmistunut autopaikaton vuokratalo. Kortteliin on lisäksi rakenteilla autopaikaton omistusasuntokohde. Näiden lisäksi asuntotuotantotoimistolla on rakenteilla Jätkäsaareen kaksi omistusasuntokohdetta, joissa autopaikat on osoitettu joidenkin asuntojen omistukseen. Näissä kohteissa autopaikkojen investointikustannukset ovat osa niiden asuntojen kustannusta, joihin sisältyy autopaikka. Koekohteista saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää hyödyksi uusia mahdollisia autopaikattomia tai vähäautopaikkaisia kohteita suunniteltaessa.

2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa Helsinki on jaettu kolmenlaiseen vyöhykkeeseen: 1) ratikkakaupunki, 2) raidekaupunki ja 3) bussikaupunki. Palveluiden näkökulmasta on luontevaa ohjata erilaiset asumistyyliä niille soveltuville alueille ja tukea myös pysäköintiratkaisuilla kullekin alueelle soveltuvaa elämäntapaa. Asuntotuotannon näkökulmasta tämä vaikuttaa mm. sovellettaviin autopaikkainormeihin ja talotyyppeihin.

4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autottomien kotitalouksien osuus pääkaupunkiseudulla on 38 %. Lähtökohtaisesti autopaikat on toteutettu kerrostaloihin pääsääntöisesti taloyhtiön hallintaan ja osana kaikkien kohteen asuntojen kustannuksia. Investointikustannuksiin ovat osallistuneet kaikki kohteessa asuvat taloudet riippumatta siitä, onko talouden käytössä ollut autopaikkaa vai ei. Käyttökustannukset on lähtökohtaisesti pyritty perimään autopaikkojen käyttökustannuksina.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetään periaatteellista muutosta kustannusten jakamiseen.

5. Pysäköinnin hinnoittelun läpinäkyvyys ja "käyttäjä maksaa" -periaate

"Käyttäjä maksaa" -periaate on omalla tavallaan selkeä valinta. Myös toisenlainen valinta on mahdollinen ja perusteltu. Pysäköintipolitiikan keskeisenä kustannusten jakoperiaatteena voisi olla "hyötyjä maksaa" -käytäntö. Tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisessa hyötyjiä ovat kaupunki ja alueen asukkaat sekä todennäköisesti myös yritykset. Kaupungin näkökulmasta hyöty syntyy tehokkaammasta maankäytöstä saatavista maan myynti- ja vuokraustuloista sekä erityisesti kantakaupungin alueella helpommin toteutettavasta



talvikunnossapidosta. Asukkaiden näkökulmasta tiivis kantakaupunkimainen asuinympäristö tarjoaa enemmän lähipalveluita, joiden myötä arkielämä on helpompaa ja virikkeisempää. Yritysten näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

6. Pysäköintiratkaisut erilaisten tarpeiden mukaan

Pysäköintiratkaisut tulisi perustaa asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Suunnittelussa voidaan tietoon perustuen toteuttaa erilaisia pysäköintiratkaisuja erilaisiin tarpeisiin. Pitkäaikainen pysäköinti voidaan sijoittaa kauemmaksi asunnoista. Asiointipysäköinnillä tulee turvata elinkeinoelämän tarpeet. Pysäköintiratkaisuilta vaaditaan yhä enemmän joustavuutta ja esteettömyyttä. Monipuolisilla pysäköintipalveluilla luodaan mahdollisuuksia helppoon jokapäiväiseen elämään.

7. "Helsinki – pohjoisen pallon puoliskon paras talvikaupunki"

Viime vuosien runsaslumiset talvet voivat olla osoitus sateiden lisääntymisestä. Talviaikainen kaupungin käytettävyyden heikentyminen ja lumenpoistoon joudutaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota myös kaupunkisuunnitteluratkaisuja valittaessa. Talvikunnossapito on yksi pysäköintiratkaisujen suunnittelun lähtökohta. Tämä tarkoittaa sitä, että on varauduttava auraskeihin ja lumen välivarastointiin sekä kaupunkirakenteessa että asuinrakennustonteilla.

Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä

Seuraavassa on käsitelty niitä pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä, jotka koskevat asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtäviä. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa vuorottaiskäytöllä. Erityisesti toteutettaessa pysäköintipaikkoja alueellisiin palvelukeskittymiin voitaisiin pysäköintinormissa ottaa huomioon mahdollinen autopaikkojen vuorottaiskäyttö. Palvelun toteuttaminen on helppoa erityisesti silloin, kun alueelle perustetaan pysäköintin operoinnista huolehtiva yhtiö. Yksittäiselle asuntoyhtiölle toiminnan pyörittäminen voi olla turhan työlästä.

Asuntojen yhteyteen toteutettavien helppokäyttöisten polkupyörien säilytystilojen toteuttaminen on keino edistää pyöräilyä. Asuntotuotantotoimiston autopaikattomaan kortteliin toteutettiin polkupyöräpaikka jokaista asuinhuonetta kohden. Kohteen asukkaille



suunnatun kyselyn mukaan 66 % vastaajista oli ennestään aktiivisia pyöräilijöitä, ja 13 vastaajaa 35:stä ilmoitti pyöräilyn lisääntyneen kohteeseen muuton jälkeen. 5 vastaajaa ilmoitti auton käytön vähentyneen, automarketeissa asioinnin loppuneen ja metron käytön sekä kävelyn määrän lisääntyneen. Kyselyn vastusprosentti oli 55,6.

2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012.

Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakennuskohteet ovat usein laajuudeltaan pieniä, mikä jo itsessään voi johtaa tavanomaista korkeampiin rakentamiskustannuksiin. Lisäksi alueelle kohdistuva asuntojen kysyntä voi olla heikkoa. Asuntojen markkinoitavuuden vuoksi kohtuuhintaisuus olisi tärkeää. Pelkästään kalliit autopaikkakustannukset voivat estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö voisi olla ratkaisu asuntokohteiden pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön toteutumiseksi. Yksittäisen asuntoyhtiön voi olla ylitsepääsemätöntä tarjota pysäköintipaikkojaan ulkopuolisille. Toimintaan erikoistuneen toimijan on mahdollista toteuttaa pysäköintipalvelun välittäminen kustannustehokkaasti ja kannattavasti.

6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

Asuntotuotantotoimisto on jo kokeillut erilaisia malleja, joilla asunnon ja pysäköintipaikan hinta erotetaan toisistaan. Näistä saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää myöhemmin toteutettavien kohteiden suunnittelussa. Kiinteistöyhtiössä autopaikkattoman hankkeen halvempi investointikustannus tasaantuu kaupungin omistaman kiinteistöyhtiön pääomakustannusten tasausmenettelyssä, ja asukkaan asumisen kustannukset alenevat varsin vähän. Omistustuotannossa kohteen toteuttaminen siten, että autopaikat osoitetaan joidenkin asuntojen yhteyteen, on selkeä ja helposti ymmärrettävä keino. Autopaikkojen myyminen omina osakkeinaan olisi pitkäaikaiskäytössä ehkä joustavampi ratkaisu, mutta se voi monesti johtaa siihen, että rakennuttaja jää vähemmistöosakkaaksi yhtiöön myymättömien autopaikkojen osalta. Myymättä jäävien autopaikkojen riski on todellinen.



7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

Alueellisia pysäköintiyhtiöitä on Helsingissä perustettu viime vuosina projektialueille. Autopaikkojen kustannukset jakaantuvat kaikkien pysäköintiyhtiöön liittyvien yhtiöiden kesken. Pysäköintiyhtiö voi toimia myös alueellisena palveluyhtiönä, jolloin sen toimialue tuottaa hyödykkeitä myös autottomille talouksille. Näin on tehty esimerkiksi Arabianrannassa, jossa Arabian Palvelu Oy vastaa mm. asuinkortteleiden yhteispihojen huollosta ja kunnossapidosta alueen LPA-tonttien ja autopaikkojen vuokrauksen lisäksi.

Lopuksi

Pysäköintiin on tarpeen luoda siihen keskittyviä toimijoita ja toimintaedellytyksiä kannattavalle toiminnalle. Pysäköintipalvelun kehittämisellä voidaan parantaa kaupungin toimivuutta, ja siihen liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen laatuun. Pysäköinnin kustannuksiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota ja pohtia siinä yhteydessä "hyötyjä maksaa" -periaatteen soveltamista "käyttäjä maksaa" -periaatteen sijasta tai rinnalla.

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Risto Mykkänen

Lisätiedot

Ifa Kytösaho, kehittämispäällikkö, puhelin: 310 32293
ifa.kytosaho(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 187

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle pysäköintipolitiikka -luonnoksesta seuraavan lausunnon.

Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnos on erinomainen selvitys, jossa pysäköintipolitiikkaa arvioidaan uudella tavalla käsittelemällä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Selvityksen materiaalit ovat erittäin laadukkaita ja avaavat monia eri näkökulmia pysäköintipolitiikan kokonaisuuteen. Esimerkit ja taustaksi laadittu selvitys joidenkin muiden Euroopan kaupunkien käytännöistä osoittavat, että Helsingin pysäköintilinjauksissa ja -käytännöissä on paljon kehitettävää.



Pysäköintipolitiikalla on paljon ympäristöpoliittisia ulottuvuuksia, joihin raportissakin on viitattu. Pysäköintipolitiikka -luonnoksen linjaukset ovat pääpiirteissään ympäristönäkökulmasta positiivisia. Jotkin hinnoittelulinjaukset sisältävät kuitenkin piirteitä, jotka saattavat olla vaikutukseltaan liikennemääriä kasvattavia.

Tehokkaammilla pysäköintijärjestelyillä voidaan parantaa täydennysrakentamisedellytyksiä ja liityntäpysäköinnillä edistää joukkoliikennettä. Esimerkiksi pysäköinnin hintojen erottaminen asuntojen hinnoista ja talvikuukausien pysäköinnin hintojen nostaminen tuovat esiin autoilun kaupunkilaisille ja katujen kunnossapidolle aiheuttamia todellisia kustannuksia.

Pysäköintipolitiikan vaikutukset liikennemääriin ja liikenteen päästöihin

Tieliikenteen päästöt aiheuttavat edelleen EU:n typpidioksidin vuosiraja-arvon ylittymisiä Helsingin kantakaupungin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Helsingin kaupungille on myönnetty lisäaikaa vuoteen 2015 saakka typpidioksidin vuosiraja-arvon alittamiseen. Kantakaupungin liikennemäärien ennustetaan kasvavan uusien asuinalueiden rakentumisen myötä lähivuosina. Jos liikenne kasvaa ennustetulla tavalla, on todennäköistä, että typpidioksidin vuosiraja-arvo ylittyy edelleen vuonna 2015 vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Tämän seurauksena EU voi ryhtyä valvontatoimenpiteisiin tai asettaa sakkoja Suomelle, mikäli katsotaan, ettei riittäviin toimiin raja-arvon ylitysten estämiseksi ole ryhdytty.

Helsingin kaupunki on ottanut käyttöön ilmansuojelun toimintaohjelman, jossa on esitetty toimenpiteitä raja-arvoylitysten estämiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus selvittävät parhaillaan, mitkä lisätoimenpiteet ovat tarpeen, jotta typpidioksidin raja-arvon alle päästäisiin. Yksi selvityksessä tarkasteltava toimenpide on pysäköinnin hinnan nostaminen 50 prosentilla. Pelkästään asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hinnan nostaminen ei kuitenkaan luultavasti johda liikennemäärien laskuun.

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

Pysäköintipolitiikka -luonnoksen ensimmäiseksi strategiseksi linjaukseksi nostettu tavoite ”pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista” ei välttämättä edisty, jos



hinnoittelulla pysäköinnin painopistettä siirretään pitkäaikaisesta asukas-pysäköinnistä lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

Paikkavaatimukset, vuorottaiskäyttö ja autottomat kohteet

Autopaikkojen laskentaohjeiden minimipaikkamäärä-vaatimuksesta joustaminen on erittäin tärkeää täydennysrakentamisen mahdollistamiseksi. Erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien äärellä sijaitsevilla kohteilla minimipaikkavaatimusten tiukkaan soveltamiseen ei ole perusteita.

Pysäköintialueiden vuorottaiskäytöllä saavutettava tilansäästö tukee kaupunkirakenteen tiivistämisen tavoitteita. Vuorottaiskäyttö ei kuitenkaan välttämättä vähennä liikennemääriä, vaan saattaa myös kannustaa asukkaita käyttämään autoa päivän aikana, mikäli pysäköinnin hinta muuttuu päiväsaikaan kalliimmaksi.

Ympäristölautakunta kannattaa vähäautoisten ja autottomien asuntokohteiden kehittämistä erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien äärelle.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintietuus

Kaupunginhallituksen 31.5.2010 päätöksellä vähäpäästöisyyden kriteerit täyttävät henkilöautot saavat 50 % alennuksen pysäköintimaksuista Helsingissä. Alennus myönnetään asukas- ja yrityspysäköintitunnuksista sekä vyöhykepysäköinnistä mikäli maksu suoritetaan Comet-laitteella tai matkapuhelimella. Pysäköintietuudella kaupunki on pyrkinyt edistämään ajoneuvokannan muuttumista vähäpäästöisemmäksi.

Kaupungin myöntämän pysäköintietuuden rahallinen arvo on ollut pieni johtuen erityisesti asukas- ja yrityspysäköintitunnusten alhaisista hinnoista, eikä pysäköintietuuden käyttäjiä ole ollut kovin paljoa. Etuuden hakeminen tuli mahdolliseksi huhtikuussa 2011 ja keväällä 2013 sen oli hakenut noin 450 autoilijaa.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hintojen nostaminen lisää vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintialennuksen rahallista arvoa. Näin ollen pysäköintipolitiikka-luonnoksen linjaukset parantavat vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintietuuden vaikuttavuutta ja ohjausarvoa.

Kitkarenkaiden edistäminen pysäköintipolitiikalla

Keväällä 2013 päättyneessä Nasta -tutkimusohjelmassa esitettiin tavoitteeksi nostaa kitkarenkaiden osuus pääkaupunkiseudun talviliikenteessä 50 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Helsingin



kaupunginvaltuutetut tekivät keväällä 2012 valtuustoaloitteen, jonka mukaan kaupungin olisi ryhdyttävä toimiin katupölyn vähentämiseksi siirtymällä nastarenkaista kitkarenkaisiin. Kaupunginhallitus teki 12.11.2012 valtuustoaloitteesta päätöksen, jonka mukaan rakennusvirasto, kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus valmistelevat kaupunginhallitukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joilla kaupunki voisi edistää kitkarenkaiden käyttöä. Esitys toimenpiteistä kitkarenkaiden käytön edistämiseksi on tarkoitus viedä kaupunginhallitukseen syksyllä 2013.

Pysäköintipolitiikan uudistus tarjoaa mahdollisuuksia myös kitkarenkaiden käytön kannusteiden lisäämiseen. Pysäköintipolitiikka -luonnoksessa esitetään pysäköintitunnusten hinnan porrastusta niin, että talvikuukausien asukas- ja yrityspysäköintitunnukset olisivat muita ajanjaksoja kalliimpia. Talvikuukausien pysäköintimaksujen alennukset kitkarenkaita käyttäville autoille olisivat yksi mahdollisuus kannustaa kaupunkilaisia kitkarenkaiden valintaan ja lisätä kitkarenkaiden osuutta Helsingissä.

Toimenpiteet ja seuranta

Ympäristölautakunta toteaa, että luonnoksessa esitettyjen kärkitoimenpiteiden kehittäminen ja kokeilu on kannatettavaa. Kärkitoimenpiteille on määritelty johdonmukaiset etenemispolut ja vastuutahot. Toimenpiteet on aikataulutettu, millä pyritään varmistamaan laajassa yhteistyössä laadittujen ehdotusten toteutuminen.

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

Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden vaikutuksia tulee seurata. Seuranta palvelee kokonaisvaltaisten linjausten tarkistamista, jota raportissa ehdotetaan tehtäväksi määrävälein.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Jukka-Pekka Männikkö, vs. ympäristötarkastaja, puhelin: + 358 9 310 32033
jukkapekka.mannikko(a)hel.fi



8.8.2013

Infraj/1

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi
Eeva Heckwolf, ympäristöinsinööri, puhelin: 310 34815
eeva.heckwolf(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 04.06.2013 § 252

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Pysäköintipolitiikan strategisissa linjauksissa on onnistuneella tavalla kuvattu pitkän aikavälin suunta, johon pysäköintiä Helsingissä tulee kehittää. Tunnistettuihin pysäköinnin kehittämistarpeisiin on helppo yhtyä.

Yleisten töiden lautakunta pitää erittäin hyvänä, että Helsingin pysäköintipolitiikkaa on valmisteltu näin laajana virastojen välisenä yhteistyönä. Rakennusvirasto on ollut mukana pysäköintipolitiikkaluonnoksen valmistelussa.

Lautakunta pitää tärkeänä Helsingin pysäköintipolitiikka-luonnoksessa esitettyjen linjausten ja toimenpiteiden toteuttamista kaupungin viihtyisyyden ja toimivuuden varmistamiseksi myös tulevaisuudessa.

Seuraavassa on käsitelty pysäköintipolitiikan otsikon 5 kärkitoimenpiteitä yleisten töiden lautakunnan ja rakennusviraston tehtävien kannalta. Numerointi vastaa luonnoksessa käytettyä.

1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Rakennusvirasto edistää pyöräpysäköintiä luovuttamalla paikkoja kaupunkipyöräasemia varten. Lisäksi virasto tulee toteuttamaan



8.8.2013

Infraj/1

paikkoja muuhun pyöräpysäköintiin tästä laadittavan suunnitelman mukaisesti.

3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu

Asukaspysäköintitunnuksen voi jo nykyisin hankkia kuukausiperusteisesti. Tästä on ollut seurauksena, että autoilijat hakevat tunnuksia jopa vain yhdeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Tämän vuoksi on syytä uudistaa sääntöjä, joilla rakennusvirasto palauttaa pysäköintitunnuksen hinnasta osan asiakkaan halutessa luopua tunnuksesta.

Pysäköintitunnuksen myöntämis- ja käyttöehtoja on uudistettava myös siten, että auton pitkäaikainen säilytys kadulla tehdään mahdolliseksi esimerkiksi asettamalla enimmäisaika, jonka autoa voi pitää kadulla sitä liikuttamatta. Kantakaupungissa aika voisi olla lyhyempi kuin muualla. Samalla tulee luoda uusia vaihtoehtoja autojen säilyttämiseen muualla kuin kadulla.

Lautakunta kannattaa pysäköintitunnusjärjestelmän kehittämistä entistä enemmän sähköiseen asiointiin perustuvaksi, jotta asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen olisi mahdollista.

Rakennusviraston pysäköinninvalvonta valvoo pysäköintitunnusten käyttöä. Tunnuksia tarkastetaan lukemalla ajoneuvon rekisterinumero kämmentietokoneella, jonka avulla luvan voimassaolo tarkistetaan taustajärjestelmästä.

Asukaspysäköintijärjestelmän laajeneminen uusille alueille lisää valvonnan ja valvontaresurssien tarvetta. Rakennusvirasto kehittää valvontaa hankkimalla järjestelmän, jolla pysäköityjen ajoneuvojen rekisteritunnuksia voidaan lukea liikkuvasta autosta siihen asennetun kamerajärjestelmän avulla ja näin tarkastaa paitsi pysäköintitunnuksia myös matkapuhelimella maksettuja pysäköintimaksuja.

Asukaspysäköinnin hinnan määräytyminen vuodenajoittain on lautakunnan mielestä perusteltua. Se tulee ohjaamaan autoilijoita hakemaan vaihtoehtoisia pysäköintimahdollisuuksia talvikaudelle tilanteissa, joissa autoa ei käytetä päivittäin.

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

4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen



Yleisten töiden lautakunta pitää yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä kaupungin elinvoimaisen yritystoiminnan turvaamiseksi tärkeänä.

Rakennusvirasto osallistuu yrityspysäköintijärjestelmän kehittämiseen ja varautuu tästä aiheutuviin muutoksiin pysäköinninvalvonnassa.

5 Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

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

8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

Uudet pysäköinnintarkastajan virat on täytetty. Uudet pysäköinnintarkastajat aloittavat koulutuksen jälkeen kenttätyön toukokuussa. Tarkastajia on tällä hetkellä 74.

Rakennusvirasto lisää ja tehostaa pysäköinninvalvontaa uuden teknologian avulla. Taustajärjestelmiin yhteydessä olevat kämmentietokoneet, joilla valvontaa suoritetaan ja tuotetaan virhemaksulomakkeet, on otettu tuotantokäyttöön.

Rakennusvirasto kehittää valvontaa hankkimalla järjestelmän, jolla pysäköityjen ajoneuvojen rekisteritunnuksia voidaan lukea liikkuvasta autosta siihen asennetun kamerajärjestelmän avulla ja näin tarkastaa paitsi pysäköintitunnuksia myös matkapuhelimella maksettuja pysäköintimaksuja.

Vuonna 2014 arvioidaan uudesta teknologiasta saatujen kokemusten perusteella mahdollinen uusien pysäköinnintarkastajien tarve.

Rakennusvirasto on valmis kokeilemaan katuun asennettavia ilmaisimia erityisen kriittisissä paikoissa, esimerkiksi ongelmallisilla asuntokaduilla, joissa väärin pysäköidyt autot aiheuttavat ongelmia raitiotieliikenteelle. Tunnistimia voisi kokeilla myös 5 metrin suoja-alueen valvonnassa.

Pysäköintivirhemaksun pitäisi olla yhtä suuri kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu. Maksu tulisi voida lisäksi porrastaa pysäköintivirheen moitittavuuden perusteella. Helsinki on esittänyt lain muuttamista tältä osin tuloksetta.



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

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

9 Autojen talvipysäköintiratkaisut

Rakennusvirasto laatii 2014 ehdotuksen talvisäilytyspaikkojen toteutusperiaatteista Tattarisuolta ja Kalasatamasta saatujen kokemusten perusteella. Tässä yhteydessä selvitetään pysäköintioperaattoreiden mahdollisuudet ja halukkuus tarjota autoilijoille uusia ratkaisuja.

Rakennusvirasto kehittää asukaspysäköintijärjestelmää niin, että jatkossa tunnuksen haltijoille voidaan lähettää esimerkiksi tekstiviestein ajankohtaista tietoa kadun kunnossa- ja puhtaanapidosta.

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

Rakennusvirasto valvoo kiinteistöille kuuluvan kadun puhtaanapitovelvoitteiden noudattamista erityisesti talvikunnossapidon ja lumen varastoinnin osalta yleensä, ei vain yhteiskäyttöautoille varattuja pysäköintipaikkoja.

10 Mobiili- ja internetpalvelut

Rakennusvirasto ei tule lisäämään pysäköintilippuautomaattien määrää merkittävästi. Tavoitteena on automaattien määrän kääntäminen laskuun edistämällä mobiilimaksamisjärjestelmiä.

Nykyisten kahden sopimusasiakkaille tarkoitetun mobiilimaksamispalvelun rinnalle rakennusvirasto tuo uuden mobiilimaksutavan satunnaisille pysäköijille.

Lautakunnan mielestä uusien asuntoalueiden maksullinen pysäköinti tulee suunnitella ja toteuttaa lippuautomaattien sijasta mobiilimaksamiseen perustuen. Palveluita tulee kehittää käyttäjä maksaa -periaatteella.



Mobiilimaksamisen yleistyessä on arvioitava ajoneuvokohtaisen maksulaitteen tulevaisuus, koska sen käyttöä ei voida valvoa kämmentietokoneilla tai kameroiden avulla kuten mobiilimaksamista ja pysäköintitunnuksia. Lisäksi on arvioitava ajoneuvokohtaisen pysäköintilaitteen käyttäjille myönnettävän 10 %:n alennuksen tarkoituksenmukaisuus

11 Maksullinen pysäköinti ja progressiivinen hinnoittelu

Lautakunnan mielestä pysäköinnin progressiivinen hinnoittelu on kannatettavaa, koska se helpottaa asiointipysäköintiä ja vähentää pidempiaikaista pysäköintiä. Rakennusvirasto osallistuu progressiivisen hinnoittelun suunnitteluun tähän soveltuvalla alueella.

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

12 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää, minkä vuoksi joukkoliikenteestä vastaavien tahojen tulisi lautakunnan mielestä ottaa kokonaisvastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä ja kehittämisestä.

Muut toimenpiteet

Yleisten töiden lautakunta kannattaa keskustan huoltotunnelin parempaa hyödyntämistä. Nykyisellään esimerkiksi Kluuvikatu täyttyy huoltoliikenteestä, joka voitaisiin hoitaa tunnelin kautta.

Rakennusvirasto luovuttaa paikkoja yhteiskäyttöautoille ja sähköautojen latauspisteille näitä koskevien suunnitelmien mukaisesti.

Pysäköintiin vaikuttava maankäytön suunnittelu

Yleisten töiden lautakunta edellyttää, että pysäköintiin vaikuttavassa maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon myös seuraavat näkökulmat:

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



8.8.2013

Infraj/1

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

Esteettömyysnäkökulma on ollut hyvin esillä valmistelussa. Liikkumisesteisten autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen sijoittaminen palvelujen ja toimintojen läheisyyteen ovat ehdoton edellytys niille, joille auto on apuväline ja toimimisessa ja liikkumisessa on esteitä.

Katupuille pitää taata hyvät elinolosuhteet myös pysäköintipaikkojen ja -alueiden lähistöllä. Maankäytön suunnittelussa voidaan harkita tilanteen ja alueen mukaan erillistä riviä katupuille ja pysäköinnille.

Lopuksi

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

Käsittely

04.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutos: Esittelijä muutti päätösehdotuksen alaotsikon "8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus" alla olevan kuudennen kappaleen viimeisen virkkeen kuulumaan seuraavasti: "Helsinki on esittänyt lain muuttamista tältä osin tuloksetta."

Esittelijä

osastopäällikkö
Pekka Henttonen

Lisätiedot

Pekka Henttonen, osastopäällikkö, puhelin: 310 38479
pekka.henttonen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.04.2013 § 107

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon pyyntöjä varten.



Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää, että kaupunginhallituksen pyytämässä lausunnoissa käsiteltäisiin mm.

- erilaisia vaihtoehtoja asukas- ja yrityspysäköinnin maksujen määräytymiseen eri asuinalueilla mukaan lukien mahdollisuuden, että etsitään kokemuksen kautta kaupunginosittain hinta, joka tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan.
- maanalaisten resurssien hyödyntämismahdollisuuksiin pysäköinnissä
- keinoja, kuinka olemassa olevia pysäköintilaitoksia voitaisiin hyödyntää nykyistä paremmin pysäköinnissä

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei ota kantaa Helsingin pysäköintipolitiikka luonnoksessa esitettyihin linjauksiin ja ratkaisuihin vaan tekee sen vasta siinä vaiheessa kun lausunnot, mielipiteet ja palautteet muiden kanavien kautta on saatu.

Kaupunkisuunnittelulautakunta edellyttää, että kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaa laajaa vuorovaikutusta eri tahojen kanssa.

Todetaan myös, että lisäksi lautakunta muutti esitystä seuraavasti:

Kohta pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunnan näkemys tarkoituksenmukaisesta käsittelyprosessista on seuraava:

- Kaupunginhallitus lähettää lausuntopyynnöille saamansa Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen
 - Kaupunginhallitus kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa laatimaan raporttiluonnoksen lopulliseksi raportiksi syksyllä eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.
 - Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee pysäköintipolitiikkatyön raportin lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
 - Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Tavoiteaikataulu kaupunginhallituskäsittelylle on vuoden 2014 alkuun mennessä.
-



8.8.2013

Infraj/1

Lisäksi :

Otsikko Tiivistelmä
muutetaan muotoon Tiivistelmä luonnoksesta ja
otsikko Esittelijä
muutetaan muotoon Esittelijä luonnoksesta.

Lihavoidaan otsikko Pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Lautakunta päätti asiasta yksimielisesti. Kannattaja : jäsen Niiranen

Merkittiin, että esittelijä teki esitykseensä seuraavan muutoksen:
Esityslistan liitteenä olevassa raportissa sivulla 57 (kärkitoimenpiteessä
7) vetovastuulliseksi Taske ja osallistujaksi ksv.

Käsittely

09.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Risto Rautava: KOHDAT 1-3:

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne merkitä tiedoksi
raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää Helsingin
pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon
pyyntöjä varten.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää, että kaupunginhallituksen
pyytämässä lausunnoissa käsiteltäisiin mm.

- erilaisia vaihtoehtoja asukas- ja yrityspysäköinnin maksujen
määräytymiseen eri asuinalueilla mukaan lukien
mahdollisuuden, että etsitään kokemuksen kautta
kaupunginosittain hinta, joka tasapainottaa kysynnän ja
tarjonnan.
- maanalaisten resurssien hyödyntämismahdollisuuksiin
pysäköinnissä
- keinoja, kuinka olemassa olevia pysäköintilaitoksia voitaisiin
hyödyntää nykyistä paremmin pysäköinnissä

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei ota kantaa Helsingin
pysäköintipolitiikka luonnoksessa esitettyihin linjauksiin ja ratkaisuihin
vaan tekee sen vasta siinä vaiheessa kun lausunnot, mielipiteet ja
palautteet muiden kanavien kautta on saatu.



8.8.2013

Infraj/1

Kaupunkisuunnittelulautakunta edellyttää, että kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaa laajaa vuorovaikutusta eri tahojen kanssa.

Kohta pysäköintipolitiikan jatkokäsittely
Kaupunkisuunnittelulautakunnan näkemys tarkoituksenmukaisesta käsittelyprosessista on seuraava:

- Kaupunginhallitus lähettää lausuntopyynnöille saamansa Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen
- Kaupunginhallitus kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa laatimaan raporttiluonnoksen lopulliseksi raportiksi syksyllä eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee pysäköintipolitiikkatyön raportin lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
- Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Tavoiteaikataulu kaupunginhallituskäsittelylle on vuoden 2014 alkuun mennessä.

Lisäksi :

Otsikko Tiivistelmä
muutetaan muotoon Tiivistelmä luonnoksesta ja
otsikko Esittelijä
muutetaan muotoon Esittelijä luonnoksesta.

Lihavoidaan otsikko Pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Lautakunta päätti asiasta yksimielisesti. Kannattaja : jäsen Niiranen

Merkittiin, että esittelijä teki esitykseensä seuraavan muutoksen:
Esityslistan liitteenä olevassa raportissa sivulla 57 (kärkitoimenpiteessä 7) vetovastuulliseksi Taske ja osallistujaksi ksv.

26.03.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi