



12.11.2013

Lsp/1

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 05.11.2013 § 351

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

05.11.2013 Pöydälle

Ville Lehmuskoski: Esittelijän muutos:

Päätösehdotuksen kappale (2) korvataan seuraavalla uudella muotoilulla:

"Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen lähettää pysäköintipolitiikkaehdotuksen kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi esittäen, että asian valmistelua jatketaan siinä esitettyjen toimenpidelinjausten mukaisesti."

Pöydällepanoehdotus:

Matti Niiranen: Pyydän asian viikoksi pöydälle.

09.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

26.03.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Talous- ja suunnittelukeskus 3.10.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen tarkoituksena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden haasteisiin ja tarpeisiin. Luonnoksessa päätavoitteita ovat asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistäminen. Muita tavoitteita on mm. pysäköintiratkaisujen vaikutusten



ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate, taloudellisesti tehokkaat pysäköintiratkaisut ja kohtuuhintainen asuminen. Kantakaupungissa tavoitteita ovat korkealaatuinen pysäköintiympäristö ja kivijalkamyymälöiden elinvoimaisuuden edistäminen parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen pysäköintiin. Raporttiluonnoksessa luodaan suuntaviivoja em. tavoitteille. Luonnoksen mukaan pysäköintipolitiikan tavoitteiden on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkujia kestävien kulkumuotojen valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enemmän asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen jälkeen 24.4.2013 kaupungin strategiaohjelman 2013–2016. Strategiaan sisältyy yhtenä tavoitteena liikennepolitiikan eri osa-alueiden koordinaation parantaminen, jonka toimenpiteenä yhdensuuntaistetaan liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisohjelma (nyk. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma). Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteena on tukea liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjata Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua. Kehittämisohjelma vastaa Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin ja tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteita. Kehittämisohjelman on tarkoitus valmistua vuoden 2013 loppuun mennessä.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä on tärkeää, että Helsingin pysäköintipolitiikan keskeisimmät osat on tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena. Pysäköintipolitiikassa esiin nostetut kokonaisuudet kytkeytyvät liikennepolitiikan ohella kaupungin strategiaan, asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmaan 2012 sekä elinkeinopolitiikkaan. Pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksessa pysäköinnin strategialinjaukset tulee jatkovalmistelussa selkeämmin kytkeä kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 tavoitteisiin. Erityisesti tulisi kiinnittää huomiota strategiaohjelman tavoitteeseen ”Helsinki on Suomen yritysmyönteisin kaupunki vuonna 2016”. Helsingin pysäköintipolitiikka on olennainen osa strategiaohjelman pohjalta laadittavaa liikkumisen kehittämisohjelmaa, jossa sitä koskevat päälinjaukset tulisi myös määritellä. Pysäköintipoliittisten linjausten tulisi myös tukea enemmän strategiaohjelman ja asumisen ja maankäytön toteuttamisohjelman keskeisen täydennysrakentamistavoitteen toteutumista.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä raporttiin tulisi lisätä tärkeälle huolto- ja tavaraliikenteen pysäköinnille sekä työmaapysäköinnille oma kärkitoimenpide. Myös muualta Suomesta tulevan henkilöautoliikenteen ja lisääntyvän matkailun pysäköinnin tarpeet tulisi



ottaa toimenpiteissä huomioon. Jatkovalmistelua varten talous- ja suunnittelukeskus esittää lisäksi jäljempänä lähinnä elinkeinopolitiikan- ja täydennysrakentamismäkökultasta näkemyksiään yksityiskohtaisemmin. Osa näistä toimenpiteistä on sellaisia, jotka parantavat esim. täydennysrakentamisen edellytyksiä, jolloin niiden edistäminen on kiireellistä.

Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen elinkeinopolitiikkaan

Helsingin kilpailuasema yritysten sijaintipaikkana

Yritykset sijoittuvat nykyisin pääsääntöisesti vuokralle tiloihin, jotka rakennuttaja on toteuttanut yhdessä kiinteistösijoittajan kanssa. Kiinteistösijoittaja toteuttaa yleispätevää tilaa saadakseen tiloille kysyntää ja voidakseen aikanaan myös luopua tiloista. Yritysten, sijoittajien ja kaupungin tontinluovutustavoitteiden yhteensovittaminen on tärkeää, jotta yrityksiä saadaan Helsinkiin. Samalla kun toimitilaa muutetaan asumiseen, on tärkeää osoittaa yrityksille uusia soveltuvia, myös pysäköintitarpeet täyttäviä sijaintipaikkoja muualta Helsingistä.

Helsingin yritysmuönteisyyden kannalta on tärkeää tunnistaa, mitkä seikat nostavat rakentamisen kustannuksia muuta maata korkeamman maan hinnan lisäksi. Kaupungin päättämällä asemakaavaratkaisuilla ja -määräyksillä, jotka koskevat myös pysäköintiä on olennaista vaikutusta rakentamisen kustannuksiin (esim. pysäköintipaikkojen lukumäärä ja pysäköinnin toteuttaminen maantasoon tai esim. laitokseen). Helsingin hyvästä imagosta huolimatta, yritys voi korkeiden kustannusten vuoksi hakeutua Helsingin ulkopuolelle.

Yritykset valikoivat tontteja entistä tarkemmin, jolloin kohteet, jotka ovat saavutettavissa sekä hyvillä julkisilla liikenneyhteyksillä että henkilöautoliikenneyhteyksillä toimivine pysäköintiratkaisuineen ovat etusijalla. Helsingin seudun kauppakamarin äskettäin 2013 julkaistussa Kuntakyselyssä Helsinki sai kritiikkiä nimenomaan pysäköinnin ja liikenteen järjestelyistä.

Kaavoituksessa uudet toimistokohteet on järkevää osoittaa hyvien joukkoliikenne- ja tieyhteyksien välittömään läheisyyteen kuten strategisessa linjauksessa 1 todetaan. Tällä tuetaan myös joukkoliikenteen käyttöä työmatkaliikenteessä.

Toimitilojen normin ylittävien pysäköintipaikkojen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Raporttiluonnoksen yhteydessä on laskettu liikennejärjestelmään syntyvät ns. yhteiskuntataloudelliset haitat (s. 40). Selvityksessä todetaan, että nykyisin yritykset vaativat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohje sallisi ja että vaatimukseen suostutaan kaavoituksessa



usein elinkeinopoliittisista syistä (s. 40). Tämä menettely kertoo toisaalta joustavuudesta, mutta myös siitä, että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohje voi olla liian joustamaton. Myös yhteiskuntataloudellisten haittojen laskentamallin luotettavuudesta tulisi saada enemmän tietoa.

Luonnoksessa esitetään, että jatkossa autopaikkamäärien laskentaohjeen enimmäisnormin ylittämisestä tulisi maksaa "haittamaksu". Toisaalta todetaan, että mikäli hyödyt kuten esimerkiksi yhteisöverotulot ovat haittoja suuremmat, korvausta ei perittäisi. Tällaisen menettelyn soveltaminen ei ole yritysmuotoista ja heikentäisi mm. kasvuyrityksien mahdollisuuksia.

Raporttiluonnoksen kehittämistarpeena on esitetty, että "pysäköinti ei saa heikentää Helsingin kilpailuasemaa asukkaista ja yrityksistä". Myös kärkitoimenpiteessä 2 todetaan, että Helsingin kilpailuasemaa yritysten sijaintipaikkana ei saa heikentää. Helsingin osuus työpaikoista Uudellamaalla oli vuonna 2011 pudonnut hieman alle 50 prosenttiin, kun se vielä vuonna 1980 oli lähes 60 prosenttia.

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tarkistaminen

Helsingissä on käytössä vuonna 1994 laadittu työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohje, jossa on määritelty autopaikkojen enimmäisnormi kantakaupunkiin (ydinkeskusta 1 ap/ 500 kem2, muualla 1 ap/ 350 kem2), vaihteluväli kantakaupungin pohjoisosiin ja Pitäjänmäelle sekä vähimmäisnormi muualle kaupunkiin (1 ap/ 75 kem2 ja 1 ap/ 60 kem2). Vastaavasti naapurikaupunkien toimistokohteissa autopaikkoja pitää toteuttaa vähintään yksi autopaikka 50 kerrosneliömetriä kohti. Nykyisellään naapurikaupungeissa sallitaan rakentaa autopaikkoja enemmän kuin Helsingin esikaupunkialueilla ja huomattavasti enemmän kuin Helsingin ydinkeskustassa. Helsingin osuus työpaikoista Uudellamaalla oli vuonna 2011 pudonnut hieman alle 50 prosenttiin, kun se vielä 1980-luvulla oli lähes 60 prosenttia. Tilankäytön tehostumisen myötä nykyisellä laskentatavalla autopaikkojen määrä työntekijää kohti laskee entisestään, koska autopaikkojen määrä kytkeytyy tilojen pinta-alaan.

Raporttiluonnoksessa todetaan, että liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet edellyttävät enimmäisnormin määrittämistä kaupan autopaikoille koko kaupungissa ja toimistokohteiden autopaikoille raidekaupungissa. Lisäksi todetaan, että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tulee noudattaa samoja periaatteita koko Helsingin seudulla (Kärkitoimenpide 2 b). Pysäköintinormin päivittäminen on välttämätöntä, mutta uuden määrittelyn tulee perustua tilankäytön tehostumiseen ja alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä. Myös markkinatilanne tulee ottaa



12.11.2013

huomioon. Jotta toimitilarakentamisen uudet pysäköintipaikkamääräykset vastaisivat myös elinkeinoelämän ja kiinteistömarkkinoiden tarpeisiin, normien uudelleen määrittelyssä tulee kuulla rakennuttajia ja elinkeinoelämän edustajia.

Yritysten toimintaympäristön ja toimintaedellytysten kehittäminen

Selvityksessä on hyvin tunnistettu nykymuotoisen yrityspysäköintijärjestelmän puutteet. Kärkitoimenpiteessä 4 yrityspysäköintijärjestelmää esitetään laajennettavan tuotteella, joka olisi voimassa usealla tai kaikilla vyöhykkeillä. Lisäksi järjestelmän kehittämistä selvitettäisiin laajemminkin yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Tätä ehdotusta kannattaa harkita ja selvittää tarkemmin jatkossakin.

Asiointipysäköinnin merkitystä korostetaan selvityksessä monissa kohdin. Asiointipysäköinnin tukemiseksi esitetään progressiivisen hinnoittelun käyttöönottoa (s. 65) ja mm. pitkäaikaisen pysäköinnin siirtämistä pois kadulta esimerkiksi pysäköintilaitoksiin. Molemmat tavoitteet ovat tässä yhteydessä tarkoituksenmukaisia, mutta edellyttävät onnistuakseen asian huolellista valmistelua yhdessä eri sidosryhmien (asukkaat, yritykset, pysäköinti-operaattorit) kanssa. Kaavoitettaessa kivijalkaliiketiloihin ja muita palvelutiloja uusille alueille tulee lisäksi varmistaa, että tilojen läheisyyteen sijoitetaan lyhytkestoista asiointia varten riittävästi pysäköintipaikkoja kaupallisten palvelujen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tältä osin selvitystä tulisi täydentää ao. toimenpiteellä.

Erityisesti kantakaupungissa sijaitsevien liike- ja muiden tilojen tavarantoimituksen edellytykset tulee ottaa suunnittelussa ja toteutuksessa nykyistä paremmin huomioon esimerkiksi varaamalla kadunvarsilta riittävästi paikkoja jakeluliikennettä ja tavarantoimitusta varten silloin kun huoltoa ei ole mahdollista suorittaa esimerkiksi pihan puolelta. Myös sähköisen kaupankäynnin lisääntyminen edellyttää lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen varaamista jakeluliikenteelle eri puolilla kaupunkia.

Selvityksessä on jätetty vähälle huomiolle sinänsä kannatettava toimenpide keskustan huoltotunnelin tehokkaammasta hyödyntämisestä (sivu 68). Tätä toimenpidettä, jolla parannettaisiin sekä ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiä että lisättäisiin toimivuutta ja viihtyisyyttä alueella, tulisi korostaa enemmän.

Helsinkiin tullaan töihin paitsi naapurikaupungeista myös muualta seudulta. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää erityisesti Helsingin naapuri- ja kehyskunnissa, jotta niissä joukkoliikenteen osuus työmatkaliikenteessä kasvaisi. Liityntäpysäköinti tulee nähdä aikaisempaa vahvemmin osana seudullisen työmatkaliikenteen



12.11.2013

matkaketjuja. Liityntäpysäköintipaikkoja tulisi rakentaa riittävästi raideliikenteen asemien yhteyteen seudun muihin kuntiin. Lisäksi tulee kehittää toimintamalleja, joiden avulla varmistetaan se, että liityntäpysäköintialueet Helsingissä ovat pääosin liityntäliikenteen matkustajien käytössä Helsinkiin tullaan asiointi- liikematkoille autolla muualta Suomesta. Elinkeinoelämän turvaamiseksi myös nämä pysäköintitarpeet on otettava huomioon.

Yritysten liikkumissuunnitelmat

Selvityksen kohdassa "Muita toimenpiteitä" (s. 69) on esitetty, että kaupunki alkaisi vaatia ratikka- ja raidekaupunkiin sijoittuvilta yrityksiltä ns. liikkumissuunnitelmien laatimista. Selvityksessä ei kuitenkaan ole kuvattu, mitä liikkumissuunnitelmalla tarkkaan ottaen tarkoitetaan.

Vaatimukseen liikkumissuunnitelmien laadinnasta liittyy käytännön ongelmia: niissä tapauksissa, joissa yritys sijoittuu vuokralle olemassa olevaan yksityisen tahon omistamaan rakennukseen, kaupungille ei välttämättä välity tietoa yrityksen sijoittumisesta etukäteen. Liikkumissuunnitelmien laadintavelvollisuus asettaisi yritykset eriarvoiseen asemaan. Suunnitelmien ja hallinnollisten dokumenttien vaatiminen ei ole nykyaikaista hallintoa. Vaatimus liikkumissuunnitelmien laadinnasta tulisi ehdottomasti poistaa raportista.

Yhteenvedona elinkeinopolitiikan näkökulmasta pysäköintipolitiikan keskeiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Uudet toimitilat tulisi osoittaa joukkoliikenteellä ja henkilöautolla hyvin saavutettaville paikoille, joissa on otettu huomioon yritysten erilaiset pysäköintitarpeet.
- Toimitilojen pysäköinnin laskentaohjeita uudelleen määriteltäessä tulisi huolehtia siitä, että Helsingin kilpailukykyä yritysten sijaintipaikkana ei heikennettä.
- Asiointipysäköinnin mahdollistamista kantakaupungissa progressiivisen pysäköintimaksun avulla ja uusilla alueilla kaavoittamalla pysäköintipaikkoja kadunvarsiliiketilojen läheisyyteen tulisi tarkemmin selvittää.
- Yrityspysäköintijärjestelmää tulisi kehittää yhdessä elinkeinoelämän kanssa siten, että yritysten käyttöön tuodaan erilaisia yritysten tarpeisiin vastaavia pysäköintitunnuksia ja -palveluja.

Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen täydennysrakentamiseen

Pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksessa esiin nostetut täydennysrakentamisen pysäköintiin liittyvät haasteet on tunnistettu täydennysrakentamisprojektissa. Erityisesti tonttien lisärakentamisessa



vanhojen pysäköintipaikkojen uudelleen sijoittelu ja uusien paikkojen toteuttaminen muodostuvat monesti kynnyskysymyksiksi ja hankkeet pysähtyvät tai kariutuvat kalliiden pysäköintiratkaisujen vuoksi. Täydennysrakentamiskorvauksessa otetaan huomioon kynnysinvestoinnit, joihin luetaan muun muassa pysäköintiratkaisut, tästä huolimatta vanhojen autopaikkojen uudelleen sijoittaminen nähdään monesti liian kalliiksi tai haastavaksi toteuttaa.

Täydennysrakentamisprojekti ja lähiöprojekti ovat yhteistyössä laatimassa konsulttityötä lisä- ja täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisuista. Selvityksen tavoitteena on edistää täydennysrakentamisen toteutusedellytyksiä kehittämällä pysäköinnin toiminnallisia, taloudellisia ja hallinnollisia lähtökohtia. Konsulttityön tulokset tulisi hyödyntää pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksen jatkovalmistelussa.

Pysäköinnin strategisten linjausten arviointia

Pysäköinti nähdään yhtenä tekijänä eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteuttamisessa. Valmisteilla oleva yleiskaava perustuu ajatukseen verkostokaupungista, jossa vahvistetaan erityisesti yhdyskuntarakenteen solmukohtia. Kaupunkirakenteen monipuolistaminen ja verkostokaupungin tukeminen on tärkeää, mutta sekoittunut rakenne ei voi olla kaikkialla itseisarvo. Alueet täytyy analysoida ja varmistaa, että monipuolisille toiminnoille on todellista kysyntää.

Raporttiluonnoksessa esitetty kaupungin jako ratikka-, raide- ja bussikaupunkiin on perusteltu ja kuvaa yleisrakennetta hyvin. On muistettava, että näiden alueiden sisälle sijoittuu rakenteeltaan ja kehittämisedellytyksiltään hyvin erilaisia alueita ja pysäköintiin liittyviä toimenpiteitä ei voi puhtaasti yhdistää tähän jakoon. Osassa raidekaupunkia sekoittuneen rakenteen toteuttaminen voi olla haastavaa ja tämä tulee ottaa huomioon pysäköintiratkaisuja mietittäessä.

Koska ihmisten liikkumistarve ja toiminnallinen alue ei rajoitu pääkaupunkiseudulla kuntarajoihin, on erittäin tärkeää tehdä seudullista yhteistyötä etenkin liityntäpysäköinnin saralla.

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteuttamisohjelman täytäntöönpanopäätöksessä talous- ja suunnittelukeskukselle annettiin tehtäväksi laatia yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa esitys, miten asuintalojen autopaikkojen kustannukset voidaan kohdentaa nykyistä paremmin autopaikkojen käyttäjille. Selvitys valmistuu vuoden 2013 loppuun mennessä. Pysäköintipolitiikassa on todettu tämän olevan yksi keino asumiskustannusten kohtuullistamiseen, vaikka toimivan ratkaisun löytäminen on tähän saakka osoittautunut



haastavaksi. Toiseksi keinoksi on esitetty vähäautopaikkaisia tai autottomia yhtiöitä, joita on toteutettu uusille projektialueille. Näistä kohteista kootaan kokemuksia ja niiden perusteella kehitetään edelleen vähäautopaikkaisia tai autottomia ratkaisuja. Autopaikkojen kustannusten kohtuullistamisselvityksestä saatavia tuloksia tulisi hyödyntää myös Pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen jatkovalmistelussa.

Kohtuuhintaisen asumisen tukeminen on erittäin tärkeää ja kannatettavaa. Helsingissä alueet ovat hyvin erilaisia ja kaikkialla - käyttäjä maksaa periaate ei toimi. Pysäköintiratkaisujen toteuttamiskelpoisuutta ja kustannuksia tulee miettiä alueittain. Pysäköintiratkaisuilla ei tule nostaa tarpeettomasti kustannuksia tai hankaloittaa alueen asuntorakentamisen toteuttamista. Tämän vuoksi on tärkeää etsiä uudenlaisia pysäköintiratkaisuja sekä teknisiä toteutustapoja.

Kärkitoimenpiteiden arviointia

Vuorottaispysäköinti on kannatettava ajatus etenkin sekoittuneilla alueilla. Vuorottaispysäköinnin käytännön toteutukseen liittyy varsinkin isoissa keskittymissä haasteita. Raporttiluonnoksessa ei oteta kantaa vuorottaispysäköinnin toteutusratkaisuihin, mutta kaupunkitasolla yhteisesti sovituilla toimintatavoilla ja periaatteilla on toteutuksen kannalta suuri merkitys. Vuorottaispysäköinnissä on selkeästi määriteltävä, mitä pysäköintipaikan hinnalla saa ja miten taataan asukkaan oikeus pysäköintipaikkaan. Vuorottaispysäköinnin kehittäminen vaatii linjauksia mm. siitä, mitä laskentaohjeita sovelletaan, kuka yhteiskäytöstä päättää ja miten hankkeet rahoitetaan sekä kuka toteuttamista koordinoi. Käytännön kysymykset tulee ratkaista ennen kuin vuorottaiskäyttö otetaan periaatteeksi.

Pysäköinnin laskentaohjeiden tarkistaminen ja joustavuuden kehittäminen on tärkeää etenkin täydennysrakentamisen kannalta. Täydennysrakentamisessa korostuvat tapauskohtaiset ratkaisut, jolloin laskentaohjeiden tulisi joustaa kohtuuhintaisen asuntorakentamisen toteuttamisedellytysten turvaamiseksi. Laskentaohjeiden tulisi kehittyä niin, että joustoperiaatteet olisivat yhteisesti määriteltyjä. Tätä varten tarvitaan koottua tietoa esimerkiksi alueiden pysäköintipaikkojen määristä ja käyttöasteista.

Keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin liittyy haasteita sekä uudisalueilla että täydennysrakentamiskohteissa. Uusilla alueilla pysäköintiratkaisun tulisi olla vaihteittain toteuttavissa. Keskitetyn ratkaisun koko ja toteuttamisessa mukana olevien osapuolien määrä on toteuttamisedellytysten kannalta merkittävä asia. Keskitettyjen ratkaisujen tulee olla taloudellisesti kannattavia ja hallinnollisesti



12.11.2013

toteuttamiskelpoisia. Lisäksi tulisi löytää ratkaisuja, joissa kaupungille ei koituisi takausvastuita tai muita ylimääräisiä rahallisia panostuksia.

Raporttiluonnoksessa ehdotetaan esimerkiksi Jätkäsaarta pilotiksi pysäköinnin maksamiseen matkapuhelimella. Jätkäsaaren suunnitteluperiaatteet ovat olemassa ja rakentaminen on käynnissä. Alueella on tällä hetkellä tarve kehittää toimiva pysäköintijärjestelmä, joten aikataulullisesti Jätkäsaari ei soveltune mobiilipalvelun kokeilualueeksi.

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 19.09.2013 § 486

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikka -raporttiluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Yleistä

Helsingin pysäköintipolitiikka -raporttiluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa käsitellään kattavasti sekä asukaspysäköintiä että elinkeinotoimintaan liittyviä pysäköintikysymyksiä. Raportissa esitetään useita pysäköinnin järjestämiseen liittyviä strategisia linjauksia sekä toimenpiteitä niiden toteuttamiseksi. Tätä voidaan kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan pitää positiivisena.

Pysäköinnin järjestäminen ja pysäköintiin liittyvä normisto on nykyisellään yksi keskeisimpiä maakäytöllisiä kysymyksiä, jolla on merkittävä vaikutus mm. ympäristöön, asuinalueiden viihtyisyyteen, maakäytön tehokkuuteen, kaupungin maaomaisuuden arvoon sekä kaupungin mahdollisuuksiin kilpailla uusista asukkaista ja yrityksistä. Tehtävien strategisten linjausten ja valittavien toimenpiteiden tuleekin olla pitkällä tähtäimellä realistisia ja niiden tulee kaikissa tilanteissa huomioida myös kaupungin asema seudullisessa kilpailutilanteessa.

Jäljempänä käsitellään raporttiluonnoksessa ehdotettuja strategisia linjauksia erityisesti kiinteistötoimen tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen raporttiluonnoksessa esitetyn kanssa.

Pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia



1

Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Velvoiteautopaikkojen laskentaohjeet:

Linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Asetettua linjausta voidaan pitää kannatettavana. Erityisesti rakennettuun kaupunkiympäristöön sijoittuvien täydennysrakentamishankkeiden osalta vanhojen olemassa olevien talojen sekä rakennettavien uudiskohteiden pysäköinnin järjestäminen johtaa hyvin usein erittäin kalliisiin pysäköintiratkaisuihin, jotka tekevät täydennysrakentamisen helposti taloudellisesti kannattamattomaksi. Esimerkiksi hyvien liikenneyhteyksien ääreen sijoittuvia täydennysrakentamiskohteita tulisikin pystyä toteuttamaan ns. vähäautoisina tai autottomina hankkeina.

Kaupunki on luovuttanut asuntotontteja autottomia/vähäautoisia asuntohankkeita varten Jätkäsaaresta ja Kalasatamasta. Vastaavan tyyppisiä hankkeita on syytä toteuttaa myös jatkossa, mikäli ensimmäisistä kohteista saatavat kokemukset osoittautuvat positiivisiksi.

Keskitetty pysäköintijärjestelyt ja autopaikkojen käytön tehostaminen:

Raportin mukaan alueen pysäköintiä tulee tarkastella kokonaisuutena eikä tonttikohtaisesti. Edelleen raportissa todetaan, että kaavoituksella voidaan vaikuttaa asuntojen ja toimitilojen sijoittumiseen sekä luoda edellytykset vuoroittaispysäköinnin mahdollistavalle toimintojen sekoittamiselle. Pyrkimystä vuoroittaispysäköinnin lisäämiseen voidaan pitää kannatettavana, mutta samalla tulee huomioida asunto- ja toimitilamarkkinoiden eri alueille asettamat rajoitteet. Läheskään kaikilla alueilla ei voimakkaasti sekoittuneelle maankäytölle ole edellytyksiä, sillä nykyisellään suuret toimitilakeskittymät sijoittuvat käytännössä vain hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja työpaikka-alueiksi profiloituneille alueille. Pyrkimys vuoroittaispysäköinnin lisäämiseen ja sekoittuneeseen maankäyttöön ei saa ohjata kaavoitusta alueiden rakentamisen kannalta epärealistiseen suuntaan.

Uusille alueille rakennettavien autopaikkojen tehokkaamman käytön mahdollistaminen edellyttää pysäköinnin keskitettyä järjestämistä laitoksiin, mikä on lähes poikkeuksetta maantasoista pysäköintiä merkittävästi kalliimpaa. Kaikilla alueilla keskitettyyn pysäköintiin ei ole taloudellisista syistä edellytyksiä. Yhteispysäköintilaitosten hallinnointia varten tulee yleensä perustaa kaupungin toimesta alueellinen pysäköintiyhtiö. Yksityiset pysäköintialan toimijat eivät



kiinteistölautakunnan käsityksen mukaan ole ainakaan nykyisellään kiinnostuneita velvoitepysäköintiin tarkoitettujen pysäköintilaitosten toteuttamisesta ja hallinnoinnista, koska se ei ole tällä hetkellä taloudellisesti kannattavaa liiketoimintaa.

Pysäköintiyhtiöiden perustaminen ja hallinnointi edellyttää mm. hallinnollista, juridista ja taloudellista erityisosaamista ja on usein varsin vaativaa ottaen erityisesti huomioon alueiden rakentumisen pitkä aikajänne. Kaupungilla on pysäköinti- ja vastaavien yhtiöiden perustamisesta kuitenkin jo varsin paljon kokemusta. Kaupungilla ei kuitenkaan ole nimetty vastuullista tahoa, jonka tehtäviin laajat alueelliset yhteisjärjestelyt varsinaisesti kuuluisivat. Tämä ei ole omiaan edistämään saatujen kokemusten ja osaamisen hyödyntämistä. Mikäli alueellisten pysäköintilaitosten määrä tulevaisuudessa lisääntyy, tulee näille hankkeille nimetä vastuutaho ja tälle osoittaa riittävät resurssit. Kiinteistötoimi ei nykyisellään omaa riittäviä resursseja. Selvitettäväksi voisi tulla myös toimintamalli, jossa kaikki eri alueille toteutettavat pysäköintilaitokset toteutettaisiin yhden, kaupungin perustaman ja hallinnoiman, yhtiön toimesta. Tämä antaisi todennäköisesti hyvät mahdollisuudet tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja saattaisi tuoda myös kustannussäästöjä esim. hallinnon ja ylläpidon järjestämisessä. Koko kaupungin alueella toimiva yhtiö voisi ottaa hoidettavakseen myös vapaana olevien autopaikkojen välitystoimintaa, joka osaltaan tehostaisi jo rakennettujen autopaikkojen käyttöä.

Edellä mainitun lisäksi keskitettyjen, yleensä hyvin suurien, pysäköintilaitosten yhdeksi haasteeksi muodostuu pysäköintilaitosten rakentamisen aikataulu suhteessa alueen muun rakentamisen edistymiseen, eli usein hyvin vahvasti etupainotteiset investoinnit. Investointien etupainotteisuus lisää rahoituskuluja ja vaikeuttaa pysäköintiyhtiön taloudenpitoa. Koska yhteispysäköintilaitokset joudutaan toteuttamaan jo alueen rakentumisen alkuvaiheessa, reagointimahdollisuudet vastaisuudessa mahdollisesti tapahtuviin maankäytön muutoksiin ovat vähäiset. Tällöin voidaan joutua esim. tilanteeseen, jossa autopaikkoja on toteutettu yli lopullisen tarpeen. Tämä riski korostuu erityisesti kalliopysäköintiratkaisujen osalta, jotka joudutaan toteuttamaan suurelta osin yhdellä kertaa. Yhteispysäköintilaitosten toteutettavuuden kannalta olisikin erittäin tärkeää löytää rakennusteknisiä ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat pysäköintilaitosten vaiheittaisen toteuttamisen alueen muun rakentamisen sekä kulloisenkin kysynnän mukaan.

2

Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Raporttiluonnoksen mukaan Helsinki voitaisiin jakaa karkeasti kolmeen luonteeltaan erilaiseen alueeseen, joita ovat ratikkakaupunki,



raidekaupunki sekä bussikaupunki. Näiden alueiden ominaisuudet ja pysäköintitarpeet poikkeavat toisistaan ja tämä huomioitaisiin myös alueiden suunnittelun lähtökohdissa. Jaottelua voidaan lautakunnan näkemyksen mukaan pitää onnistuneena lähtökohtana.

Ratikkakaupungissa tavoitteena pidettäisiin katutilan vapauttamista pitkäkestoisesta pysäköinnistä lyhytkestoiseen pysäköintiin sekä asiointipysäköintiin. Tavoite tukee lautakunnan näkemyksen mukaan pienten esim. kivijalkaliiketiloihin sijoittuvien liikkeiden ja yritysten toimintaedellytyksiä ja parantane myös ympäristön laatua. Tavoitetta voitaisiin edistää esim. luomalla edellytyksiä autohotellitoiminnalle.

Raidekaupungin osalta esitettyä tavoitetta joukkoliikenteeseen tukeutuvasta kantakaupunkimaisesta yhdyskuntarakenteesta voidaan pitää kannatettavana. Raidekaupungin täydennysrakentamisalueilla pysäköintinormeja tulee pystyä soveltamaan erityisen joustavasti. Raideliikenteen käytön edistämisen kannalta toimivan liityntäpysäköinnin rooli lienee yksi keskeisimmistä.

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

3

Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota.

Lautakunta pitää tärkeänä raporttiluonnoksessa esitettyä huomiota siitä, ettei Helsinki tee pysäköintipoliittikkaansa yksin, vaan Helsingin tekemillä ratkaisulla voi olla merkittäviäkin vaikutuksia Helsingin kilpailukykyyn niin toimitila- kuin asuntorakentamisenkin osalta. Lisäksi merkittävät joukkoliikennehankkeet (ja niihin liittyvät liityntäpysäköintikysymykset) edellyttävät kaikissa tilanteissa tiivistä yhteistyötä ja yhteistä näkemystä seudun kaupunkien kesken.

Kiinteistölautakunta pitää Helsingin kilpailukykyyn kannalta erityisen tärkeänä, etteivät tehtävät pysäköintipoliittiset linjaukset ja näiden pohjalta aikanaan tehtävät kaavaratkaisut estä tai vaikeuta jo nykyisellään vähälukuisten uusien toimitilahankkeiden sijoittumista Helsinkiin. Työpaikkojen sijoittaminen Helsinkiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja lähelle työntekijöitä lienee kiistatta ympäristön kannalta paras mahdollinen vaihtoehto. Mainittuun viitaten lautakunta toteaaakin, että myös toimitilahankkeiden osalta



pysäköintinormiston tulee olla riittävän joustava ja mahdollistaa tapauskohtaisten erityispiirteiden huomioimisen kaavaratkaisuissa.

4

Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autopaikkojen järjestäminen on usein yksi suurimmista yksittäisistä kustannustekijöistä asuin- ja toimitilahankkeissa. Autopaikkojen toteutuskustannukset vaikuttavat siten rakentamiskustannuksia nostavasti. Sääntelemättömässä omistus- ja vuokra-asuntotuotannossa rakennuskustannusten nousu ei kuitenkaan lähtökohtaisesti yksittäisen hankkeen osalta nosta asuntojen myyntihintaa tai vuokraa, koska ne määräytyvät rakentamiskustannuksista riippumatta markkinaehtoisesti. Korkeat rakentamiskustannukset voivat kuitenkin vaikuttaa hankkeita hidastavasti tai toteutuksen estävästi, mikäli rakennuskustannukset nousevat liian korkeiksi suhteessa ko. alueen asuntojen markkinahintaan / -vuokraan. Tämä koskee osaltaan myös toimitilahankkeita. Lisäksi korkeat rakentamiskustannukset lisäävät rakentamisen pääomatarvetta, joka puolestaan rajoittaa osaltaan pienempien rakennusalan toimijoiden mahdollisuuksia hankkeiden toteuttamiseen ja heikentää näin rakennusalan kilpailua. Tästä syystä valittavien pysäköintiratkaisujen ja vaadittavien autopaikkojen määrän tulisi olla kohtuullisia.

Helsingin asuntopoliittisten tavoitteiden mukaan 60 prosenttia asuntotuotannosta tulisi olla kohtuuhintaista omakustannusperusteista asuntotuotantoa (esim. Hitas ja ARA-vuokra). Näissä hankkeissa autopaikkojen toteutuskustannukset vaikuttavat suoraan asuntojen myyntihintaan tai perittävään vuokraan. Näin ollen näiden hankkeiden osalta tulisikin autopaikkojen toteutus- ja käyttökustannukset erottaa selvästi asumisen hinnasta ”käyttäjä maksaa” -periaatteen mukaisesti, kuten raporttiluonnoksessa esitetäänkin. Periaatteen toteuttamiseksi tarvittavia mekanismeja on selvitetty useaan otteeseen viimeisten vuosikymmenien aikana, mutta soveltuvaa ja riittävän yksinkertaista mallia ei ole löydetty. Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä, että jatkossa selvitetään ja kokeillaan erilaisia malleja käyttäjä maksaa -periaatteen toteutumisen edistämiseksi.

Kiinteistölautakunta pitää kokemukseen perustuen tärkeänä, että alueiden pysäköintitarpeet ratkaistaan tonttien ja alueiden rakentamisen yhteydessä. Alueiden valmistumisen jälkeen ns. 2-vaiheen autopaikat jäävät suurella todennäköisyydellä toteuttamatta. Tämä erityisesti, jos näiden toteuttaminen jätetään yksin taloyhtiöiden harteille, joilla ei ole asiaan kuuluvaa osaamista eikä usein kykyä tarvittavaan päätöksentekoon. Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan esim. menettelyä, jossa asuntohankkeiden autopaikoista toteutetaan rakentamisen yhteydessä vain rakentamishetken kysyntää



vastaava määrä ja myöhemmin autopaikkoja toteutetaan kysynnän niin vaatiessa, ei voida pitää kovinkaan realistisena. Jotta tällainen menettely voisi olla realistinen, tulisi lisääautopaikkojen rakentaminen hoitaa keskitetysti esim. kaupungin toimesta ja tätä varten erikseen osoitetuille autopaikkatonteille. Kustannuksista vastaisivat tällöin luonnollisesti autopaikkojen käyttäjät.

6

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

Lautakunta pitää myönteisenä tavoitetta, jonka mukaan pysäköinnin ohjaamisessa pyritään siirtymään staattisista ja kategorisesti sovellettavista ohjeista joustavaan, käyttäjien tarpeet huomioivaan normistoon. Esimerkiksi yritysten pysäköintitarpeet vaihtelevat tapauskohtaisesti mm. toimialan mukaan. Myös yritysten toimitilaratkaisut ovat kehittyneet viime vuosina ja kehittynevät myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi viimeisen 20 vuoden aikana toimitilahankkeissa keskimääräinen tilatarve (neliö/henkilö) on pudonnut puoleen ja tämä kehitys tulee todennäköisesti edelleen jatkumaan. Tämä tarkoittaa, että myös toimitilahankkeiden autopaikkatarpeet ovat muuttuneet ja tulevat todennäköisesti muuttumaan edelleen. Lisäksi huomion arvoista on, että myös yksittäisten toimitilahankkeiden autopaikkatarve voi vaihdella voimakkaastikin rakennuksen elinkaaren aikana riippuen rakennuksen käyttäjästä. Mainitun kaltaiset muutokset tulee huomioida myös kaavoituksessa ja autopaikkakorkeissa, koska näillä on huomattava vaikutus muun ohella sijoittajakysyntään Helsingin toimitilamarkkinoilla.

Muilta osin voidaan viitata jo lausunnossa edellä esitettyyn.

Toimenpiteistä strategian toteuttamiseksi

Raporttiluonnoksessa on esitetty lukuisia toimenpide-ehdotuksia, ns. kärkitoimenpiteet, esitettyjen strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Esitettyjä toimenpiteitä voidaan pitää valtaosin kannatettavina. Kiinteistötoimi osallistuu omalta osaltaan toimenpiteiden valmisteluun ja toteutukseen. Toimenpiteiden osalta huomion arvoista on, että usein kokeiluhankkeista voidaan saada luotettavia tuloksia vasta useiden vuosien kuluttua. Tällöinkin tulosten sovellettavuuteen saattaa liittyä epävarmuustekijöitä, koska alueiden ominaisuudet ja erityispiirteet (esim. sijainti ja alueen asuntojen/toimitilojen markkinavuokrat) vaihtelevat voimakkaasti Helsingissä.

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



12.11.2013

mielestä voitaisiin kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa kokeilla normistoa, jossa sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallittaisiin nykyistä normitusta vähemmän autopaikkoja ja toimitiloille nykyistä enemmän autopaikkoja edellyttäen, että toimitilahankkeet tarjoavat autopaikkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi vuoroittaispysäköintiperiaatteen mukaisesti. Tämä voisi parantaa sekä asuin- että toimitilarakentamisen houkuttelevuutta ja edistäisi samalla myös raporttiluonnoksessa esitettyjen tavoitteiden toteutumista.

Lopuksi

Pysäköintipoliittinen strategialuonnos käsittelee kaupungin pysäköintiin liittyviä näkökohtia kiitettävän kokonaisvaltaisesti. Kokonaisvaltainen tarkastelu on tarpeen, koska pysäköintikysymyksen eri osa-alueet vaikuttavat merkittävällä tavalla toisiinsa. Esimerkiksi nykyisellään hyvinkin edullinen asukaspysäköinti kadunvarsilla estää käytännössä kaupallisten asukaspysäköintiin keskittyvien pysäköintilaitosten ja ns. autohotellien toteuttamisen, koska halpoja kadunvarsiautopaikkoja on runsaasti saatavilla. Kalliimmille laitospaikoille ei siten ole riittävästi kysyntää.

Pysäköintipoliittisilla linjauksilla sekä niiden pohjalta tehtävillä kaavaratkaisuilla on huomattava merkitys kaupungin asunto- ja toimitilatonttien kysyntään ja tätä kautta myös niiden arvoon ja rakentumisen aikatauluun. Tehtävien strategisten ratkaisujen tulee siten kaikissa tilanteissa olla realistisia ja joustavia siten, että erilaisten toimijoiden tarpeet voidaan kohtuudella huomioida kaavoituksessa ja rakentamisessa. Kiinteistötoimella on mahdollisuus edistää tehtävien ratkaisujen toteutumista tontinluovutuksen keinoin. Kiinteistötoimelle ja muille hallintokunnille tulee osoittaa riittävät resurssit kehittämishankkeiden läpiviemiseksi, seurannan järjestämiseksi ja saatujen tulosten hyödyntämiseksi.

05.09.2013 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Sami Haapanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 08.08.2013 § 121

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös



12.11.2013

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HKL pitää myönteisenä sitä, että pysäköintipolitiikka -luonnoksen perustana on autoilijoiden ohjaaminen kestävien liikkumismuotojen, kuten pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Liityntäpysäköintiä juna- ja metroasemien yhteydessä on kehitettävä yhtenä kokonaisuutena seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kanssa. Näiden pysäköintipaikkojen omistuksen ja hallinnan käytännön järjestelyt vaihtelevat suuresti. HKL järjestää nykyisin liityntäpysäköinnin osalla metroradan varren asemista. HKL esittää, että jatkossa käytäntöjä selkeytetään ja pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnin kehitykselle, omistukselle ja ylläpidolle luodaan yhtenäiset toimintamallit.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on sovittu liityntäpysäköinnin kustannusjaon perustaksi ”hyötyjä maksaa”-periaate. Joukkoliikenteen lipputuloilla ei voida kustantaa liityntäpysäköintiä pysäköintilaitoksissa. HKL esittää, että Helsingin kaupunki nimeää yhden tahon, joka vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. HKL on halukas osallistumaan liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuksen suunnitteluun.

Helsingin pyöräilyn edistämishjelmassa on polkupyörien liityntäpysäköinnin toteuttamiseen ehdotettu panostettavan huomattavasti nykyistä enemmän resursseja ja ohjattavan tähän vuosittain 490 000€. HKL:n tehtävänä ohjelman toteutuksessa on erityisesti metroasemien yhteydessä olevien polkupyörien pysäköintipaikkojen kehittäminen.

HKL toteaa, että kantakaupungin osalta pysäköintipolitiikassa tulee kiinnittää erityistä huomiota Raitioliikenteen sujuvuuteen, rajoittamalla pysäköintiä siellä missä se aiheuttaa häiriöitä raitioliikenteelle. Virhemaksun suuruuden määrittäminen aiheutetun haitan perusteella on askel oikeaan suuntaan. Raitioliikennettä häiritsevälle pysäköinnille on asetettava nykyistä suuremmat sanktiot ja korvausvelvoitteet. Pysäköintipolitiikassa ehdotettu 500€:n virhemaksu joukkoliikennettä haittaavasta pysäköinnistä nähdään HKL:lla tervetulleena.

HKL on neuvotellut rakennusviraston kanssa siitä, että jatkossa HKL voi rakennusviraston kanssa tehdyn toimeksiantosopimuksen perusteella suorittaa ajoneuvojen pikasiirtoja, joiden avulla raitioliikennettä haittaavat ajoneuvot siirretään pois kiskoalueelta ja periä tästä aiheutuvat todelliset kustannukset ajoneuvon omistajalta. Nämä uudet menettelyt on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2013 aikana.



Käsittely

08.08.2013 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Kari Kälviä: Lisätään kohtaan 4: HKL:n tehtäviin kuuluu johtosäännön mukaan huolehtia joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

Kannattajat: Ari Lehtinen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan 4: HKL:n tehtäviin kuuluu johtosäännön mukaan huolehtia joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

Jaa-äännet: 5

Kimmo Kokkila, Sakari Oka, Riina Simonen, Lilja Tamminen, Tuomo Valve

Ei-äännet: 4

Kari Kälviä, Otso Kivekäs, Ari Lehtinen, Jouni Uusikivi

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Ari Lehtinen ja Kari Kälviä:

Helsingin kaupungin liikennelaitos-liikelaitoksen johtosääntö on hyväksytty Helsingin kaupunginvaltuustossa 3 p:nä helmikuussa 2010. Johtosäännön 2 §:n 3 kohdassa on seuraava maininta:
HKL huolehtii joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

HKL:n johtokunnan jäsenet Kälviä ja Lehtinen pitävät tärkeänä, että tämä kirjaus olisi ollut syytä kirjata HKL:n johtokunnan antamaan lausuntoon Helsingin kaupunginhallitukselle.

06.06.2013 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi



12.11.2013

Eeva Heckwolf, ympäristöinsinööri, puhelin: 310 34815
eeva.heckwolf(a)hel.fi

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 käytettävyyks on heikentynyt ja lumenpoistoon joudutaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota myös kaupunkisuunnitteluratkaisuja valittaessa. Talvikunnossapito on yksi pysäköintiratkaisujen suunnittelun lähtökohta. Tämä tarkoittaa sitä, että on varauduttava aurasukasoihin 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 pysäköinnin 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)



12.11.2013

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 asukaspysäköinnistä 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 asutokohteiden 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

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 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



kämmmentietokoneella, 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 kenttätöön toukokuussa. Tarkastajia on tällä hetkellä 74.

Rakennusvirasto lisää ja tehostaa pysäköinninvalvontaa uuden teknologian avulla. Taustajärjestelmiin yhteydessä olevat kämmmentietokoneet, 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 suojatiesäännön 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.

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 aikataulutusta 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