



12.11.2013

Lsp/1

## 1 Helsingin pysäköintipolitiikka (a-asia)

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä liitteenä 2 olevan Helsingin pysäköintipolitiikan ehdotuksen.

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

### Tiivistelmä

Helsingin pysäköintipolitiikkaa on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla eri hallinnonalojen kanssa yhteistyössä alkuvuodesta 2012 lähtien. Laaditun pysäköintipolitiikan päätavoitteina ovat asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyen edistäminen. Vaikka Helsingin liikennepolitiikkaan kuuluu vahva painotus kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi, kuuluu henkilöauto nyt ja tulevaisuudessakin merkittävän osan kaupunkilaisista elämään.

Helsingin pysäköintipolitiikalle on määritetty seitsemän strategista linjausta. Näiden avulla helpotetaan lisä- ja täydennysrakentamista, otetaan huomioon alueiden erityispiirteet pysäköinnin suunnittelussa, tuetaan kohtuuhintaista asumista, edistetään läpinäkyvää hinnoittelua ja käyttäjä maksaa -näkökulman toteutumista sekä huomioidaan pysäköinnin suunnittelussa käyttäjien erilaiset tarpeet.

Esitetty Helsingin pysäköintipolitiikka sisältää 12 kärkitoimenpidettä. Näitä toimenpiteitä ovat mm:

- Asuin- ja työpaikkatonttien autopaikkamäärien laskentaohjeiden tarkistaminen.
- Asukaspysäköintijärjestelmän maantieteellinen laajentaminen. Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen 680 euroon vuodessa vaiheittain vuoteen 2020 mennessä. Vuoden 2014 hintatasoksi esitetään 170 euroa. Asukaspysäköinnin erillinen talvi- ja kesähinnoittelu siten, että talvikuukaudet ovat kesäkuukausia kalliimpia.



- Yrityspysäköinnin kehittäminen uudella tuotteella, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä. Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen siten, että toimintaedellytykset varsinkin kantakaupungissa paranevat.
- Yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa siten, että asukkaille tarjotaan nykyistä houkuttelevampia mahdollisuuksia korkealaatuiseen laitospysäköintiin.
- Asunnon ja pysäköintipaikan hintojen erottaminen. Niin sanotun huutokaupparamallin pilotointi asuntotuotantoon liittyvissä pysäköintipaikoissa.
- Alueellisesti keskitettyjen pysäköintijärjestelyjen toteuttaminen. Edistettäessä alueellisten pysäköintiyritysten perustamista kaupungilla tulee olla valmius lähteä yhtiöiden osakkaaksi ainakin toiminnan alkuvaiheessa.
- Pysäköintivirhemaksuja koskevan lakialoitteen tekeminen valtiolle siten, että pysäköintivirhemaksu nostetaan joukkoliikenteen tarkastusmaksun tasolle. Samalla raitioliikennettä estävästä väärinpysäköinnistä tai invapaikalle pysäköinnistä esitetään 500 euron maksu ja liian lähelle suojatietietä, jalkakäytävälle tai yhteiskäyttöauton tai jakeluliikenteen paikalle pysäköinnistä 250 euron maksu.
- Pysäköintiin liittyvien mobiilipalveluiden kehittäminen. Muun muassa pysäköinnin maksamisessa on pitkällä aikajänteellä tavoitteena luopua pysäköintiautomaateista ja siirtyä mobiilimaksamiseen.
- Pysäköinnin progressiivinen hinnoittelu kivijalkaliikkeiden edustoilla. Progressiivisessa hinnoittelussa lyhytaikainen pysäköinti on edullista ja pitempiaikainen pysäköinti suhteessa selvästi kalliimpaa. Progressiivisella hinnoittelulla parannetaan asiakkaiden asiointimahdollisuuksia kivijalkaliikkeissä.

## Esittelijä

Helsingin pysäköintipolitiikka

Johdanto

Pysäköintipolitiikka on keskeinen osa liikennepolitiikkaa. Pysäköintipolitiikka on jo useita vuosikymmeniä toiminut onnistuneesti esimerkiksi kantakaupungin henkilöautoliikenteen säätelijänä ja sujuvuuden varmistajana.



Helsingin pysäköintipolitiikka on vuosikymmenten saatossa muodostunut palanen kerrallaan. Nyt tehdyn työn tarkoituksena on ollut arvioida ainakin pysäköintipolitiikan keskeisimmät osat yhtenä kokonaisuutena.

Pysäköintipolitiikan toteuttamisen merkittävimpiä keinoja ovat olleet asuintonttien ja toimitilojen autopaikkamäärien laskentaohjeet sekä erilaiset maksu-, asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmät. Asukkaille on haluttu varmistaa asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeilla riittävä määrä pysäköintipaikkoja. Toimitilojen pysäköintipaikkamääriä on haluttu rajoittaa kantakaupungissa ja kantakaupunkia ympärivällä vyöhykkeellä liikenteen ruuhkautumisen estämiseksi. Maksullisen pysäköinnin tavoitteena on saada paikkojen käyttöön kiertoa ja paikat näin tehokkaampaan käyttöön.

Tulevaisuudessa liikenne Helsingissä on muuttumassa johtuen niin koko Helsingin seudun kasvusta kuin Helsingin kantakaupungin kasvusta satamilta vapautuvien alueiden rakentuessa. Liikennepolitiikkaan kohdistuu paineita muun muassa kestävän liikkumisen edistämiseksi ja ajoneuvoliikenteen palvelutason varmistamiseksi. Pysäköintipolitiikkaa on syytä arvioida uudelleen muun muassa näiden haasteiden valossa.

Vaikka Helsingin liikennepolitiikkaan kuuluu vahva painotus kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi, kuuluu henkilöauto nyt ja tulevaisuudessakin suuren osan kaupunkilaisista elämään. Pysäköintiin liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen elämän laatuun.

#### Työn tavoite

Työn tavoitteena on esittää Helsingin pysäköintipolitiikan tärkeimmät strategiset linjaukset ja valitut kärkitoimenpiteet yhdessä julkaisussa hyvin perusteltuna. Pysäköintipolitiikan tulee ohjata kaupungin kehitystä oikeaan suuntaan kaupunkilaisten elämän laadun parantamiseksi ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn lisäämiseksi. Työssä esitetään etenemispolku ja vastuutahot kärkitoimenpiteiden toteuttamiseksi ja eteenpäin viemiseksi. Aikaisemmin Helsingin pysäköintipolitiikkaa ei ole esitetty kootusti yhdessä julkaisussa. Tämä on vaikeuttanut tärkeän asian hahmottamista.

Pysäköintipolitiikan ratkaisuilla on tavoitteena tarjota pysäköijälle mahdollisimman korkealaatuista palvelua siten, että autoilun rooli on yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Pysäköintipolitiikan tulee tarkoituksenmukaisella tavalla ohjata toisaalta kestävien liikkumismuotojen käyttöön ja toisaalta asukkaiden ja yritysten todellisten pysäköintitarpeiden tyydyttämiseen.



Muita tavoitteita, joita työssä esitettävät toimenpiteet pyrkivät tukemaan, ovat muun muassa pysäköintiin liittyvien ratkaisujen ja niiden kustannusten ja muiden vaikutusten läpinäkyvyyden lisääminen, käyttäjä maksaa -periaatteen toteutuminen ja pyrkimys taloudellisesti tehokkaisiin ratkaisuihin. Pysäköintiratkaisuilla pyritään myös tukemaan kohtuuhintaista asumista. Kantakaupungissa asukaspysäköintipaikkojen pulaan etsitään ratkaisuja ja toisaalta tarjotaan mahdollisuuksia entistä korkealaatuisempaan pysäköintiympäristöön. Kivijalkaliikkeiden elinvoimaisuutta edistetään parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

Pysäköinnin nykytilanne, kehittämistarpeet ja pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset on kuvattu esityslistan liitteessä.

### Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteet

Edellä mainittuihin strategisiin linjauksiin pohjautuen on muodostettu 12 kärkitoimenpidettä, joiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Joidenkin osalta valmistelevat toimenpiteet on käynnistettävä nyt, jos niiden halutaan vaikuttavan täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua. Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteet ovat:

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys
2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen
3. Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen
4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen
5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa
6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen
7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan
8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus
9. Autojen talvipysäköintiratkaisut
10. Mobiili- ja internetpalvelut
11. Progressiivinen hinnoittelu
12. Liityntäpysäköinti

### Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Raidekaupungin alueella mahdollisuudet hyödyntää pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä pysäköinnin tehokkaaksi järjestämiseksi ovat parhaat. Kaavoituksessa aiempaa voimakkaammin mahdollistetaan maankäytön riittävä sekoittuminen. Vuorottaiskäyttöratkaisuja haetaan erityisen aktiivisesti täydennysrakentumiskohteissa. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyyteen liittyen tehdään selvitys pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön esteiden tunnistamiseksi ja poistamiseksi. Esteitä ovat



ainakin alueellisen toimijan puute, keskitetyn pysäköinnin vähäisyys, asuntojen ja työpaikkojen pysäköinnin tapahtuminen erillään sekä voimassa olevat arvonnalisäverokäytännöt. Vuorottaiskäytön huomioiminen rakennuslupavaiheessa edellyttää uudentyyppisiä asemakaavamääräyksiä.

#### Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Luodaan pelisäännöt autottomien ja vähäautoisten kohteiden toteuttamista koskien. Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohje tarkistetaan lisäksi ainakin siten, että raidekaupungin alueella edellytykset keskusten vahvistamiseen paranevat ja pysäköintivaatimukset nykyistä paremmin edistävät täydennys- ja lisärakentamisen sekä yhteiskunnan tukeman asuntorakentamisen toteutumista.

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet tulee päivittää seudullisesti yhteistyössä Espoon, Vantaan ja HSL:n kanssa. Erityisesti raidekaupungissa määritellään toimistoille ja liiketoille autopaikkamäärän sallittu vaihteluväli. Normin päivittämisessä otetaan huomioon tilankäytön tehostuminen, yritysten kilpailukykyvaatimukset sekä joukkoliikenteen palvelutaso.

Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien enimmäisnormin ylittäminen johtaa huomattavaan yhteiskuntataloudelliseen kustannukseen. Kantakaupungissa yhden pysäköintipaikan lisäys toimitilalle aiheuttaa elinkaaren aikana noin 27 000 euron toteutuspaineen liikenneinvestoinneille, jotka kantakaupungissa tilan vähäisyyden vuoksi usein ovat tunneleita. Tämä vaikutus tulee ottaa huomioon aiempaa selvemmin jatkossa, mikäli mahdollisia poikkeamia pysäköintinormeista tehdään. Tulee harkita joustavaa menettelyä kaavoitus- tai tontinluovutusprosessin yhteyteen, jossa mahdollistettaisiin oikeus toteuttaa normia suurempi autopaikkamäärä, mikäli aiheutettu haitta korvataan kaupungille. Jos esimerkiksi ylimääräiset pysäköintipaikat osoitetaan vuorottaispysäköinnin tarpeisiin, voitaisiin tällä kattaa osa haitoista. Kaupungin tulee myös harkita kannustimia, joilla kantakaupunkiin houkuteltaisiin keskimääräistä vähemmän pysäköintipaikkoja edellyttäviä työpaikkoja.

Pysäköintinormeihin lisätään pyöräpysäköintipaikkojen laskentanormi ja suunnitteluohjeistus.

#### Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen

Asukaspysäköintijärjestelmää laajennetaan kriteerit täyttävälle alueelle. Kriteereitä ovat esimerkiksi alueelta saatu aloite, riittämätön pysäköintipaikkatarjonta sekä tarve siirtää auton pitkäaikaista säilytystä kadunvarresta tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin. Ensimmäisiä



laajennuskohteita ovat Munkkiniemi, Käpylä, Lauttasaari ja Munkkivuori.

Asukaspysäköinnin hinnoittelussa otetaan käyttöön talvikuukausien erillishinnoittelu, jolloin marras-maaliskuussa kuukausihinta on kesäkuukausiin verrattuna kaksinkertainen. Talvihinnoittelu perustuu huomattavasti suurempiin kunnossapitokustannuksiin (lumenpoisto) talviaikana sekä lumen vuoksi pienempään pysäköintipaikkatarjontaan. Kadunvarsipysäköinti aiheuttaa talvella myös selvästi kesää enemmän häiriöitä muulle liikenteelle ja on tarkoituksenmukaista hinnoittelulla ohjata talviajan pysäköintiä enemmän esimerkiksi pysäköintilaitoksiin.

Asukaspysäköinnin hintaa korotetaan niin, että vuonna 2014 hinta on 170 euroa (nykyisin 120 euroa). Hintaa korotetaan vuosittain vaihteittain niin, että vuonna 2020 hinta on 680 euroa. Nykyisin asukaspysäköinti vastaa vain murto-osasta siitä aiheutuvista kustannuksista. Liikennejärjestelmän näkökulmasta ei ole tarkoituksenmukaista, että kaupunki subventoi ruuhkaisessa ytimessä asukkaiden pysäköintikustannuksia, mutta esikaupunkialueilla asuinkiinteistöt pääsääntöisesti kattavat pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset. Vertailukohtana Tukholmassa asukaspysäköinnin hinta on nykyisin yli 1100 euroa vuodessa ja Göteborgissa noin 800 euroa vuodessa.

Autohotelli (talvisäilytys) tms. järjestelyjä kehitetään niin kaupungin omana kuin yksityisenä toimintana auton pitkäaikaissäilytyksen tarpeisiin.

Muutosten tavoitteena on helpottaa asiakas- ja asukaspysäköintiä, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vähentää autojen pitkäaikaissäilytystä kadulla.

Hinnankorotusten vaikutuksista kerätään kokemuksia ja selvitetään mahdollisuuksia huomioida hinnoittelussa uusia näkökohtia esimerkiksi vähäpäästöisyys, auton koko, kitkarenkaiden käyttö ja asutokunnassa olevien ajoneuvojen määrä. Tulevaisuudessa tulee määritellä maksimiaika, jonka asukaspysäköintitunnuksella pysäköivä auto voi olla kadun varressa liikuttamatta. Tulee myös vaatia, että pysäköivä auto on liikennevakuutettu sekä ajoneuvovero on maksettu. Asukaspysäköintitunnuksen lunastusmenettelyä kehitetään niin, että jatkossa asukaspysäköintitunnuksen hankkiminen perustuisi asukkaan ja kaupungin väliseen sopimukseen, jonka rikkomisesta voi seurata tunnuksen menettäminen.

Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

Yrityspysäköinti on nykyisin (370 euroa/vuosi) asukaspysäköintiä (120 euroa/vuosi) selvästi kalliimpaa. Yrityspysäköinnin hinnoittelua



kehitetään vaiheittain niin, että vuodesta 2017 lähtien yritys- ja asukaspysäköinnin hinnat vastaavat toisiaan.

Yrityspysäköinnissä otetaan nykyisen yhden alueen kattavan pysäköintioikeuden rinnalla käyttöön uusi tuote, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä sekä uuden tuotteen yhteiskäyttöautojen pysäköintiin.

Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköintiä kehitetään. Helsingin ydinkeskustasta tulee järjestää tarvittava määrä tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja. Kantakaupungin kadunvarsipaikkoja on rajallinen määrä ja niitä tarvitaan moniin käyttötarkoituksiin. Tutkittavia ratkaisuja ovat jakelulle määriteltyjen aikarajoitusten pidentäminen, jakelutoiminnan valvonta, lastaus- ja purkuruutujen määrän lisääminen ja oikean käytön varmistaminen sekä varaamisjärjestelmän ja pysähtymistunnusten suunnittelu ja käyttöönotto.

Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköintiä kehitetään, koska näille toiminnoille on liian vähän pysäköintitilaa varsinkin Helsingin kantakaupungissa. Pysäköintipaikkojen määrän ja valvonnan lisäämistä, aikarajoituksia sekä varausmahdollisuutta tutkitaan.

Mainittujen ongelmakohtien ratkaisemiseksi laaditaan tavara- ja jakeluliikenteen sekä turistibussien pysäköinnin kehittämissuunnitelma.

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyöstä on neuvoteltu yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa. Tavoitteena on sopia pysäköintilaitoksista asukkaille tarjottavista pysäköintituotteista ja niiden pitkäjänteisistä hinnoittelun periaatteista. Pysäköintilaitoksissa on erityisesti yöaikaan paljon vapaata kapasiteettia, jota voisi hyödyntää aktiivisimmin autoa käyttävien tai laadukkaampia pysäköintimahdollisuuksia tarvitsevien tarpeisiin. Tavoitteena on luoda uusi pysäköintituote asukaspysäköintilaitostunnus, jonka voi lunastaa jokainen asukaspysäköintitunnukseen oikeutettu. Molempia tunnuksia ei myönnetä samalle ajoneuvolle. Tällöin kaduilta vapautuisi pysäköintikapasiteettia esimerkiksi asiointipysäköinnille ja kunnossapito helpottuisi. Hahmotelma pääpiirteisestä sisällöstä "Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen yhteistyö kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintilaitostunnus)" on esityslistan liitteenä.

On myös neuvoteltu pysäköintilaitosten paikkojen hyödyntämisestä siirtämällä jonkin katualueen pysäköinti talvikunnossapidon ajaksi



esimerkiksi yhdeksi yöksi kokonaan pysäköintilaitokseen, jolloin kyseisen katualueen lumenpoisto voidaan hoitaa korkeatasoisesti ja tehokkaasti.

Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto mahdollistaisi myös, että torialueiden käyttöä tilapäispysäköintiin talvisin voitaisiin nykyistä paremmin välttää. Jos lähialueella on pysäköintilaitos, jossa on vapaata kapasiteettia, sitä tulisi ensisijaisesti käyttää asukkaiden ja yritysten tilapäispysäköintiin. Pysäköidyt autot toreilla ja aukioilla huonontavat kaupunkikuvaa.

Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen

Käyttäjä maksaa -periaatteen soveltamiseksi ja tarkemmin kysyntää vastaavan pysäköintipaikkamäärän toteuttamiseksi kokeillaan uusia ratkaisuja asuintonttien pysäköintipaikkojen toteutuksessa. Pilotoidaan ns. huutokauppamallia. Tällä mahdollistetaan kustannustehokas rakentaminen siten, että kaavaan asuinkiinteistölle merkittyjä autopaikkoja ei ole ensi vaiheessa pakko täydessä mitassa toteuttaa. Osa paikoista voidaan jättää toteuttamatta, kun luodaan sitova menettely, jolla paikat toteutetaan, mikäli maksuhalukkuus nousee todellista kustannustasoa vastaavaksi. Pilotointi voidaan tehdä sekä Helsingin kaupungin Asuntotuotantotoimiston että yksityisten rakennuttajien kanssa. Piloteista saatavien kokemusten perusteella etsitään pysyvä toteutusmalli. Pilotointia on suunniteltu esimerkiksi Asuntotuotantotoimiston kohteeseen Jätkäsaareen.

Kokeiluissa kaavaan mahdollistetaan pysäköintinormin edellyttämä pysäköintipaikkamäärä, mutta siitä edellytetään ensivaiheessa toteuttavan vain osa, esimerkiksi 50 %. Oikeudet pysäköintipaikkojen käyttämiseksi myydään tai vuokrataan määräajoin, esimerkiksi vuosittain. Jos todellista kustannusvastaavaa maksuhalukkuutta löytyy enemmän kuin paikkoja on tarjolla, niitä on rakennettava asteittain lisää pysäköintinormin mukaiseen määrään asti. Paikat myydään tai vuokrataan joko markkina- tai tuotantokustannushintaan. Markkinahinta tarkoittaa paikkojen huutokauppaamista.

Tuotantokustannusperiaatteessa yhtiöjärjestykseen tulee kirjata lauseke, että autopaikasta perittävien kustannusten tulee vastata paikkojen toteuttamisesta ja ylläpidosta syntyviä kuluja. Järjestely edellyttää, että lähialueella ei ole maksutonta tai subventoitua pysäköintiä. Oletus on, että todellista maksuhalukkuutta ei löydy pysäköintinormin edellyttämään paikkamäärään asti, jolloin rakentamiskustannuksissa säästetään rakentamatta jäävien pysäköintipaikkojen verran.

Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan





Uusilla asuntoalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa pysäköinnin tulee jatkossa perustua kustannus- ja ympäristösyistä ensisijaisesti keskitettyyn pysäköintiin. Keskitettyyn pysäköintiin kehitetään alueellinen toimijamalli. Ratkaistavia asioita ovat eri toimijoiden roolit, rahoitusvastuut ja tehtävät.

Keskitetyn pysäköinnin tavoitteena on pysäköintipaikkojen tehokkaampi hyödyntäminen verrattuna ratkaisuun, jossa kunkin tontin pysäköinti huolehditaan kyseisen tontin alueella. Pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa vähemmän keskitetyn ratkaisun mahdollistaman korkeamman käyttöasteen, paikkojen nimeämättömyyden ja tehokkaamman vuorottaiskäytön ansiosta. Lisäksi keskitetysti toteutettuna rakennuskustannukset paikkaa kohden ovat pääsääntöisesti alhaisemmat. Keskitetyssä ratkaisussa pysäköintipaikkojen vaiheittain toteuttaminen eli paikkojen lisääminen jälkikäteen on myös paremmin mahdollista kuin hajautetussa ratkaisussa. Pysäköintipaikkoja voidaan alkuvaiheessa toteuttaa vähemmän ja myöhemmin esimerkiksi rakentaa pysäköintitaloon lisäkerros. Kokonaisuutena keskitetyllä pysäköinnin järjestämisellä voidaan saavuttaa merkittävä kustannussäästö ja yhteiskunnallisia hyötyjä.

Keskitetyn pysäköinnin järjestämisen ongelma on alueen kiinteistöjen rakentuminen eritahtisesti. Osa kiinteistöistä rakentuu usein vuosia ensimmäisten kiinteistöjen jälkeen ja viimeisille kiinteistölle joudutaan mahdollisesti rakentamaan pysäköintipaikat huomattavasti ennen kuin pysäköintipaikkojen tarve realisoituu. Tämä sitoo pääomaa ja on riski pysäköintilaitoksen toteuttajalle. Kaupunki on toimija, jolla on parhaat mahdollisuudet vaikuttaa riskiin.

Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen lisääntyessä tulevaisuudessa kaupungilta tulee osoittaa riittävät resurssit omaava vastuutaho näiden hankkeiden toteuttamiseen. Jatkotutkimustarpeena on koko kaupungin alueella toimiva kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, jolle osoitetaan riittävät resurssit. Tämä vaatii kaupungilta panostusta, mutta vastavuoroisesti kaupunki voi helpommin toteuttaa haluamaansa yhdyskuntarakennetta elinkaarikustannusten näkökulmasta edullisimmin. Myös yksityiseltä puolelta voi löytyä halukkaita operoijia ja heidän olemassa olonsa tulee aina kartoittaa.

Keskitetyn pysäköintiratkaisun toteuttajaa on syytä arvioida jo kaavoitusvaiheessa. Keskitetty malli pysäköintiyhtiöstä voidaan kirjata kaavaan, tontinluovutusehtoihin ja tonttien vuokra- ja myyntisopimukseen. On myös mahdollista, että kaupunki osallistuu pysäköintiyhtiöön alkuvaiheessa, ja luopuu omistuksestaan vaiheittain kiinteistöjen rakentuessa alueelle. Asuntotonttien varauksen yhteydessä varauksen saajat velvoitetaan merkitsemään paikkoja



sovituksen määrän laitoksesta ja maksupostit voidaan niin haluttaessa sopia etupainotteisiksi.

Esitetty toimintatapa edellyttää kaupungin taloudellista panostusta alueiden toteuttamisen alkuvaiheessa. Järjestelyllä voidaan kuitenkin saavuttaa merkittäviä kokonaiskustannussäästöjä elinkaaren aikana ottaen huomioon myös rahoituskustannukset. Kaupunki voi myös varautua riskiin hinnoittelemalla paikkojen myyntihinnan riskivaruksen sisältäväksi.

**Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus**

Pysäköinninvalvontaa lisätään ja tehostetaan muun muassa lisäämällä tarkastajien määrää sekä hyödyntämällä teknologiaa.

Kaupunki tekee lakimuutosesityksen valtiolle pysäköintivirhemaksun määräytymisperusteita koskien. Pysäköintivirhemaksun suuruus esitetään nostettavaksi vähintään samaksi kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu sekä porrastettavaksi haitan mukaan. Pysäköinti joukkoliikennettä haitaten (esim. liian lähelle raitiotiekiskoa) tai invapaikalla ilman asianmukaista lupaa aiheuttaisi 500 euron sekä pysäköinti suojatien eteen, yhteiskäyttöauton paikalle, jalkakäytävälle tai tavaraliikenteen jakeluruutuun 250 euron virhemaksun.

Rengaslukkoa voidaan Helsingissä käyttää väärinpysäköityyn autoon, jos viidestä eri pysäköintivirheestä on jätetty virhemaksu maksamatta. Rengaslukon kiinnittämisen ja irrottamisen taksat vastaavat vahvistettuja ajoneuvotyypikohtaisia varastosiirtokustannusten taksoja. Kun rengaslukon käytöstä on saatu kokemuksia, arvioidaan, onko tarpeen kiristää piittaamattomuusperiaatetta ja onko siirtokustannuksiin lisättävissä välillisiä kustannuksia esimerkiksi talvikunnossapidolle aiheutettuja haittoja.

Nykyisen lainsäädännön mukaan ajoneuvon saa pakottavista syistä erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle kuormaamista varten. Tämä on vaikeasti tulkittavissa, joten ulkomaisten esimerkkien avulla tutkitaan lainsäädännön muuttamistarvetta tältä osin.

**Autojen talvipysäköintiratkaisut**

Autojen talvisäilytysmahdollisuuksia (nykyisin Tattarisuo ja Kalasatama) laajennetaan ja palvelukokonaisuutta kehitetään, jotta varsinkin pitkään käyttämättä olevia autoja ei varastoitaisi esimerkiksi kantakaupungissa kadunvarsipaikoilla.

Vuoropysäköinti alkoi kokeiluna Munkkivuoressa kevättalvella vuonna 2012. Positiivisten kokemusten johdosta vuoropysäköintiä laajennettiin



vuonna 2013 Munkkivuoren lisäksi uusille alueille Käpylään, Herttoniemeen ja Patolaan. Vuoropysäköinti helpottaa talvikunnossapitoa sekä parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja yleistä viihtyisyyttä. Talviajan vuoropysäköintiä laajennetaan edelleen saatujen kokemusten perusteella.

Tavoitteena on luoda kantakaupungin asukaspysäköijille uusi palvelu, jossa voi tiettyinä etukäteen tiedotettuina huoltoinä pysäköidä asukaspysäköintitunnuksella sovitussa pysäköintilaitoksessa, jolloin haluttujen katujen talvikunnossapito tehostuu.

#### Mobiili- ja internetpalvelut

Pysäköintioperaattoreiden kanssa on käynnistetty sopimusneuvottelut pysäköintilaitosten statusinformaation tuottamisesta. Informaation avulla voitaisiin ottaa käyttöön esimerkiksi pysäköinnin reittiopas, muita pysäköintiin liittyviä mobiilipalveluita sekä mahdollisesti myös liikenteen valvontaan liittyviä sovelluksia.

Kehitetään pysäköintipörssi-palvelu henkilöauto- ja jakeliikenteelle siten, että se otetaan käyttöön vuonna 2014.

Tavoitteena on siirtyä enenevässä määrin pysäköinnin maksamiseen mobiilipalveluilla. Helsingin rakennusvirasto ja Palmia ovat tehneet aiesopimuksen järjestelmästä, jossa pysäköintimaksu voidaan maksaa matkapuhelimella kertaluonteisesti ilman rekisteröitymistä palvelun käyttäjäksi. Järjestelmän on tavoitteena olla käytössä vuoden 2014 aikana. Mobiilimaksamiseen siirtymistä on tavoitteena kokeilla esimerkiksi siten, että uudelle rakentuvalle alueelle ei tule pysäköintiautomaatteja kuin alueen rajoille sisään tuloväylien varsille. Muu maksaminen tapahtuu mobiililaitteilla. Tulevaisuudessa pysäköinti- ja joukkoliikennemaksamisen yhdistämistä tulee selvittää, jolloin kumpikin maksu voidaan tehdä samalla laitteella.

#### Progressiivinen hinnoittelu

Progressiivisessa hinnoittelussa pysäköinnin suhteellinen hinta kasvaa pysäköinnin pitkittyessä ja siihen voi vaikuttaa pysäköinnin täyttöaste, viikonpäivä ja kellonaika. Esimerkinomaisesti ensimmäinen 20 minuuttia voi maksaa 50 senttiä, seuraava 20 minuuttia euron ja sitä seuraava 20 minuuttia 2 euroa. Hinnoittelu suunnitellaan siten, että se kannustaa joukkoliikenteen käyttöön. Progressiivista hinnoittelua on tarkoitus käyttää kivijalkaliikkeiden edustoilla asiointipysäköintiin soveltuvilla paikoilla. Tavoitteena on suosia lyhytaikaista asiointipysäköintiä pitkäaikaisen auton säilyttämisen kustannuksella. Tämä parantaa kantakaupungin kivijalkayritysten toimintaedellytyksiä. Progressiivista hinnoittelua pilotoidaan vuonna 2015.



## Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin osalta edetään HSL:n johdolla valmistellun liityntäpysäköinti-strategian sekä Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämisselvityksen esitysten mukaisesti.

Helsingin tulee eri hallintokuntien välisissä jatkoneuvotteluissa sopia, mikä hallintokunta vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta.

## Toimenpiteiden vaikutuksia

Pysäköintipolitiikassa esitetyillä toimenpiteillä tavoiteltavia vaikutuksia ovat muun muassa:

- tarkoituksenmukaisten pysäköintiolosuhteiden ja -palveluiden tarjoaminen eri pysäköintitarpeisiin
- kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantaminen ja kaupunkitilan tarkoituksenmukaisempi käyttö
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä huolehtiminen
- liikenneverkon ruuhkautumisen väheneminen
- pysäköinnistä aiheutuvien kustannusten väheneminen asunto- ja toimitilatutuotannossa sekä kustannusten kohdentuminen nykyistä paremmin paikkojen käyttäjille
- uusien pysäköintipalvelujen kehittäminen asukkaille, asioijille ja yrityksille.

## Ympäristövaikutukset

Helsingin pysäköintipolitiikka ei perustu lakiin tai hallinnolliseen määräykseen, joten SOVA-arviointia ei tarvitse tehdä. Yleinen velvollisuus on kuitenkin selvittää ja arvioida ympäristövaikutukset riittävässä määrin valmistelun aikana. Ympäristövaikutuksista on laadittu muistio, joka on esityslistan liitteenä.

Kärkitoimenpiteiden ympäristövaikutukset ovat suurelta osin positiivisia. Ainoastaan asiointipysäköinnin lisääntymisellä asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelun sekä progressiivisen hinnoittelun yhteydessä voi aiheuttaa negatiivisia ympäristövaikutuksia. Toisaalta keskustan kivijalkayritysten toimintaedellytykset paranevat.

## Vuorovaikutus



Helsingin pysäköintipolitiikka on tehty luonnosvaiheen alusta alkaen kaupungin eri hallintokuntien yhteistyönä. Mukana työssä ovat olleet kaupunkisuunnitteluvirasto, talous- ja suunnittelukeskus, kiinteistövirasto, rakennusvirasto, asuntotuotantotoimisto sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Luonnoksen teon aikana järjestettiin keskustelu- tai esittelytilaisuuksia Helsingin seudun kauppakamarin, Helsingin Yrittäjien, muutaman yksityisen rakennusliikkeen, Suomen Kiinteistöliiton, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliiton, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:n sekä suurimpien yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa. Tapaamisissa saatiin monipuolisia näkemyksiä pysäköintiin ja sen toteuttamiseen, esimerkiksi asunnon ja autopaikan hinnan erottamiseen toisistaan sekä kaupungin ja pysäköintioperaattoreiden väliseen yhteistyöhön.

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnosta käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.4.2013. Lautakuntakäsittelyn yhteydessä pysäköintipolitiikan linjauksista käynnistyi laaja keskustelu lehtien sivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Jotta luonnoksesta saataisiin laajempaa ja syvällisempää palautetta, järjestettiin osana kaupungin alueellisen osallistumisen kokeilua kaupunkilaisten pysäköintiraati sekä teetettiin pysäköinnistä kattava kyselytutkimus. Pysäköintipolitiikkaluonnosta esiteltiin myös kaupunkisuunnittelumessuilla vuoden 2013 huhtikuussa omalla messuosastolla. Messuilla oli noin 2 300 kävijää. Pysäköintipolitiikasta pyydettiin lisäksi lausunnot tai kannanotot tärkeimmiltä sidosryhmiltä.

Lausuntoja pyydettiin kaupungin hallintokunnilta, joita asian katsottiin koskevan sekä kaupungin organisaation ulkopuolelta Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä, Helsingin poliisilaitokselta, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:ltä (Helka) sekä Helsingin seudun kauppakamarilta. Kaikki antoivat lausunnot. Kannanottoja pyydettiin yhteensä lähes sadalta taholta. Mukana olivat muun muassa Helsingin asukas- ja yrittäjäyhdistykset. Kannanottoja saatiin yhteensä kahdeksan kappaletta. Lausuntojen ja kannanottojen vastineet ovat liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

Kaupunkilaisten raatiin valittiin 196 hakijan joukosta 16 henkilöä. Raatilaisille esiteltiin pysäköintipolitiikan keskeiset linjaukset, minkä jälkeen raati laati kaikkien raatilaisten yhteisesti hyväksymän julkilausuman pysäköintipolitiikasta. Työskentelyn toisessa vaiheessa järjestettiin Laiturilla kaikille kaupunkilaisille avoin tilaisuus, jossa esiteltiin politiikan kärkitoimenpiteet sekä raatilaisten julkilausuma ja käytiin niistä keskustelua. Raadin kolmannessa vaiheessa raatilaiset esittelivät työnsä tuloksia kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginvaltuuston jäsenille.



Kyselytutkimuksen tavoitteena oli selvittää asukkaiden mielipiteitä ja tarpeita pysäköintipolitiikasta. Tutkimus toteutettiin paneelitiedonkeruulla touko - kesäkuussa ja kohderyhmän muodostivat Helsingin ja lähialueiden asukkaat. Tutkimus perustuu 1781 vastaukseen ja virhemarginaali on +/- 2,3 %. Raportti tutkimuksen päätuloksista on esityslistan liitteenä.

#### Pysäköintipolitiikan käsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 9.4.2013 merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".  
Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon pyyntöjä varten.

Kaupunginhallitus on 30.4.2013 pyytänyt lausuntoja "Helsingin pysäköintipolitiikka" raporttiluonnoksesta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on syksyn 2013 aikana viimeistellyt Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen ehdotukseksi eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.

Kaupunkisuunnitteluviraston näkemys tarkoituksenmukaisesta jatkokäsittelyprosessista on seuraava:

- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee viimeistellyn Helsingin pysäköintipolitiikka ehdotuksen lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
- Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Poliittinen käsittely olisi tärkeää tehdä vuoden 2013 loppuun mennessä.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

- 1 Pysäköinnin nykytilanne, kehittämistarpeet ja pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset
- 2 Raportti Helsingin pysäköintipolitiikka, ehdotus
- 3 Vuorovaikutusraportti
- 4 Raporttiluonnoksesta saadut lausunnot ja kannanotot
- 5 Kaupunkilaisten raadin julkilausuma



12.11.2013

- 
- |    |   |
|----|---|
| 6  | Pysäköintitutkimus 2013   |
| 7  | Pysäköintitutkimus 2013 - tulostiedote  |
| 8  | Keskeinen sisältö Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välisestä sopimusluonnoksesta "Sopimus pysäköintilaitosten paikkatietojen luovuttamisesta (Statusinformaatio)"   |
| 9  | Hahmotelma pääpiirteisestä sisällöstä Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen yhteistyö kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintitunnus) |
| 10 | Pysäköintipolitiikassa esitettyjen toimenpiteiden ympäristövaikutukset  |

## Otteet

### Ote

Ne kannanotonsa esittäneet,  
jotka ovat antaneet osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu