



11.6.2013

Ypst/7

7

Lausunto kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikka - luonnoksesta

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätösehdotus

Ympäristölautakunta päättäne 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 ylittymiä 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 kestävästä ja viihtyisästä 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 asuntokohteiden kehittämistä erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien äärelle.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintitietuus

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. Pysäköintitiedulla



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

Kaupunkisuunnitteluviraston laatima Helsingin pysäköintipolitiikka-luonnos valmistui maaliskuussa 2013. Kaupunginhallitus pyytää ympäristölautakunnan lausuntoa luonnoksesta 28.6.2013 mennessä.

Tausta

Helsingin pysäköintijärjestelyjä on kehitetty jo yli 50 vuoden ajan. Merkittävimpiä toimenpiteitä ovat olleet asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet (ns. pysäköintinormi), erilaisten maksujärjestelmien käyttöönotto ja asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä. Helsingin väkiluku ja automäärä ovat olleet jatkuvassa kasvussa, ja pysäköintipolitiikka on tärkeä työkalu kantakaupungin autoliikenteen kasvun hillitsemisessä.

Pysäköintipolitiikka-luonnoksen suunnittelussa Helsinki on jaettu kolmeen eri kaupunkityyppiin: ratikka-, raide- ja bussikaupunkiin. Näiden kaupunkityyppien tarpeet pysäköinnin suhteen eroavat toisistaan, ja myös pysäköinnin suunnitteluperiaatteet ovat erilaiset. Bussikaupunki on suhteellisesti enemmän autoilun varassa kuin raideliikenteeseen perustuvat kaupunkityypit. Ratikka- ja raidekaupungin kasvaessa bussikaupungin osuus pienenee.

Tavoitteet

Helsingin pysäköintipolitiikka-luonnoksen tavoitteena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden tarpeisiin ja haasteisiin. Tavoitteena on kaupunkilaisten elämänlaadun parantaminen ja yritysten kilpailukyvyä lisääminen sekä turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikalla pyritään kannustamaan liikkujia käyttämään kestäviä kulkumuotoja, kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Samaan aikaan hyväksytään se, että autoilulla on jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä. Autoilun roolin tulee olla yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Tämän vuoksi pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enemmän asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin.



Pysäköintipolitiikan keskeisinä tavoitteina on eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteutumisen mahdollistaminen muun muassa poistamalla pysäköintinormien esteitä täydennysrakentamiselle. Ratikkakaupungissa tavoitteena on vapauttaa katutilaa pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmalle asiointi- ja asukaspysäköinnille, huolto- ja jakeluliikenteelle sekä muille toiminnoille kuten joukkoliikenteelle, jalankululle, pyöräkaistoille ja katukahviloille.

Strategiset linjaukset ja kärkitoimenpiteet

Pysäköintipolitiikka-luonnoksen lähtökohdaksi on laadittu seitsemän strategista linjausta. Strategiset linjaukset ovat seuraavat: 1) pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista; 2) pysäköinnissä huomioidaan alueiden erityispiirteet; 3) pysäköinti palvelee Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota; 4) pysäköinti tukee kohtuuhintaista asumista; 5) pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa; 6) pysäköinnissä huomioidaan asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet; 7) pysäköinti on osa tavoitetta ”Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki”.

Asetettujen strategisten linjausten perusteella on määritetty 12 kärkitoimenpidettä, joilla pyritään viemään pysäköintiratkaisuja politiikkaluonnoksen linjausten suuntaan. Kärkitoimenpiteet käsittelevät pysäköintipaikkojen käytön tehostamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä, nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista, asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelua ja laajentamista, yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä, asukas- ja yrityspysäköinnin organisointia yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa, asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista, siirtymistä tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan, pysäköinnin progressiivista hinnoittelua, pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisäämistä, autojen talvipysäköintiratkaisuja, mobiili- ja Internetpalveluja sekä liityntäpysäköintiä.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Raporttiluonnos: Helsingin pysäköintipolitiikka 9.4.2013

Otteet



11.6.2013

Ypst/7

Ote
Kaupunginhallitus