**AL Helsinki**

**Lausunto luonnoksesta Helsingin pysäköintipolitiikaksi 2022**

Autoliiton Helsingin seudun osasto kiittää siitä, että Helsingin kaupunki on pyytänyt lausuntoamme luonnosasteella olevasta Helsingin uudesta pysäköintipolitiikasta 2022. Tuomme mielellämme tietoon näkemyksemme tässä asiassa. Osastomme on itsenäinen rekisteröity yhdistys. Siinä on noin 25 000 jäsentä ja sen toimialue kattaa Helsingin lisäksi Kirkkonummen, Espoon, Kauniaisen, Vantaan sekä Sipoon.

Ehdotettu Helsingin pysäköintipolitiikka on täsmällisistä tavoitteistaan ja toimenpide-ehdotuksistaan huolimatta laadittu kohtalaisen väljäksi. Se jättää käytännön toteuttajilleen yksityiskohdissa suhteellisen vapaat kädet. Toisin sanoen politiikkaa voidaan toteuttaa monella eri tavalla. Miten se tapahtuu, on osastomme jäsenistölle sekä seudun autonomistajille varsin tärkeää.

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

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

Luonnoksessa esitetään asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hinnoitteluun erilaisia malleja. Yhteistä niille on, että suunnitellut hinnankorotukset ovat järkyttävän suuria. Ne ylittävät odotettavissa olevan yleisen kustannustason nousun moninkertaisesti. Korotussuunnitelmia perustellaan muun muassa ”markkinahinnoittelulla” ja tarpeeseen käyttää katutilaa myös muuhun kuin liikenteeseen. Molemmat perustelut ovat kestämättömiä. Markkinavoimien ei tarvitse kaduilla jyllätä. Kadut ovat jo olemassa ja ne on aikanaan rakennettu yhteisillä verovaroilla. Katutilan käyttäminen muuhun kuin liikkumiseen ja liikenteen tarpeisiin tulee kyseeseen lähinnä suppealla ydinkeskusta-alueella.

Luonnoksessa käsitellään ”liikkuminen palveluna” -konseptia ja sen vaikutusta pysäköintiin. Käsityksemme mukaan tämän konseptin vaikutus liikenteeseen ja pysäköintiin tulee seuraavan vuosikymmenen aikana olemaan melko vähäinen. Sen varaan ei pidä suunnitelmia perustaa. Oman auton omistaminen säilyy vielä pitkään erittäin vahvana ilmiönä Suomessa ja myös pääkaupunkiseudulla, eivätkä autonomistajat juurikaan siirry liikkumispalvelujen asiakkaiksi. Autottomien henkilöiden mahdollinen siirtyminen näiden palvelujen käyttäjiksi saattaa kantakaupungin alueella hiukan lisätä pysäköintipaikojen tarvetta, mutta suuresta muutoksesta tuskin tulee olemaan kysymys.

Kaupungin pysäköinninvalvonta tarvitsee uudistamista, kuten luonnoksessa ehdotetaankin. Valvontatoimialaa pitäisi myös vahvistaa niin, että kaupungin valvojat voisivat toimia myös yksityisillä alueilla kuten markettien pihoilla, joiden valvontaa tällä hetkellä hoitavat yksityiset yritykset. Niiden toiminta on kestämätöntä. Toiminta on juridisesti heikolla pohjalla eikä sen tarkoituksena ole pysäköinnin järkeistäminen vaan rahan ansaitseminen. Tämän asian soisi tulla mukaan tekstiin. Ehdotettu pysäköintivirhemaksujen porrastaminen rikkeen vakavuuden mukaan on kannatettavaa.

Autoille varatut liityntäpysäköintipaikat vaikuttavat tällä hetkellä riittämättömiltä. Ongelma koskee Helsingin lisäksi myös ympäristökunnissa olevia paikkoja. On kuitenkin myös Helsingin ongelma, jos radan varresta naapurikuntien alueelta ei löydy pysäköintipaikkaa ja autoilija joutuu sen vuoksi ajamaan Helsinkiin. Kuntarajojen ylittävä yhteistyö on tässä asiassa välttämätöntä, mihin luonnoksessa viitataankin. Koska tarkoitus on kehittää liityntäpysäköintiä HSL:n laatiman toimenpideohjelman mukaan, Helsingin kaupungin tulee kehitystyössä ennen muuta huolehtia siitä, että liityntäpysäköintipaikkojen hinnoittelu säilyy maltillisena. Muuten järjestelmä ei toimi. Mieluiten mahdollinen liityntäpysäköintimaksu pitäisi sisältyä junalipun hintaan.

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

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

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

Haluamme myös huomauttaa, että nyt laadittava pysäköintipolitiikka vaikuttaa suunnitteluun ja päätöksiin monta vuotta tästä eteenpäin ja politiikan voimassaolon aikana toteutetut järjestelyt vaikuttavat vielä paljon pitempään. Liikenne ja erityisesti henkilöautoilu sähköistyy nopeasti ja Suomessa pääkaupunkiseutu johtaa tätä kehitystä. Näköpiirissä on aika, jolloin henkilöautoliikenne ei tuota henkilökilometriä kohti sen enempää kasvihuonepäästöjä kuin joukkoliikennevälineetkään. Pysäköintiä kehitettäessä tämäkin on syytä ottaa huomioon.

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

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

Helsingissä 28.10. 2021

Autoliiton Helsingin seudun osasto ry

Hannu Hänninen Kari Tornivaara

Puheenjohtaja Toiminnanjohtaja