

Autoilun, kävelyn ja logistiikan sujuvoittaminen Helsingin keskustassa

2022

johtavat tuloksellisuustarkastajat
Liisa Kähkönen ja Aija Kaartinen

Sisällys

1	Arvioinnin taustatiedot.....	4
1.1	Arvioinnin tavoite ja laajuus.....	4
1.2	Arvioinnin kohde ja taustatiedot	5
1.3	Arviointikysymykset ja -kriteerit	6
1.4	Arvioinnin aineistot ja menetelmät.....	7
1.5	Liikenteellinen saavutettavuus ja asiointi eri kulkumuodoilla	7
1.5.1	Kävely on yleisin liikkumismuoto kantakaupungissa.....	8
1.5.2	Kaupunkilaisista 68 prosenttia saapuu keskustaan joukkoliikenteellä	12
1.6	Saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistäminen.....	17
1.6.1	Kaavoituksella pyritään monikeskustaiseen kaupunkiin	17
1.6.2	Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 konkretisoi tavoitteet.....	21
2	Havainnot.....	24
2.1	Elinvoimaprojekti on käynnistetty ja käveltävää keskustaa edistetty	24
2.1.1	HELY-työryhmä perustettiin ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi	24
2.1.2	Käveltävän keskustan kehittäminen etenee vähitellen.....	27
2.2	Keskustassa kärjistyy kilpailu rajallisesta katutilasta	32
2.2.1	Katutilasta suurin osa oli varattu ajoneuvoille ja pysäköinnille	32
2.2.2	Keskeisimmät pysäköintipolitiikan toimenpiteet on toteutettu	35
2.2.3	Liikennehankkeiden vaikutuksia keskustan saavutettavuuteen arvioidaan....	53
2.3	Osa logistiikkaa edistävästä-toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta.....	55
2.3.1	Keskustan huoltotunnelin käyttö on liian vähäistä.....	59
2.3.2	Jakeluliikenteen pysäköintitunnusta ei ole saatu käyttöön.....	63
2.3.3	Lastaus- ja purkupaikkoja on lisätty ja vähäpäästöisiä jakeluratkaisuja on edistetty	64
2.4	Tehdyt toimenpiteet näkyvät pitkällä aikavälillä	67
2.4.1	Matkustajamäärät eivät ole palautuneet ennalleen.....	67
2.4.2	Kävelijöiden määrä on edelleen melko vähäinen.....	69
2.4.3	Elinvoima on heikentynyt, mutta vähemmän kuin edellisinä vuosina.....	72
2.5	Kokoavat havainnot.....	76
3	Johtopäätökset.....	80
	Lähteet	84



Liitteet..... 87

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1 ARVIOINNIN TAUSTATIEDOT

1.1 Arvioinnin tavoite ja laajuus

Arviointi kohdistui Helsingin keskustan saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistämiseen autoilun, kävelyn ja logistiikan¹ näkökulmasta. Liikenteellinen saavutettavuus kuvaa ihmisten potentiaalia liikkua kaupunkitilassa, kun otetaan huomioon eri kulkutavat, ajankohdat ja liikkumisen tarpeet.² Toiminnallisuutta tarkasteltiin keskustan liike-elämän logistiikan, lähinnä huolto- ja jakeluliikenteen näkökulmasta muun autoilun ja kävelyn ohella.

Arvioinnin ulkopuolelle rajattiin pyöräily ja joukkoliikenne, sillä niitä tarkasteltiin toisessa tarkastuslautakunnan vuoden 2022 tarkastussuunnitelmaan kuuluvassa arvioinnissa Kestävien liikennemuotojen edistäminen. Kävelyn edistämisohjelman toimenpiteiden toteutuminen rajattiin pääosin myös arvioinnin ulkopuolelle samasta syystä. Strategian mukaista katu- ja kaivutöiden haittojen minimoimista ei tarkasteltu, sillä aihetta arvioitiin viimeksi vuonna 2019. Sähköautoiluinfra vahvistamista koskevat toimenpiteet rajattiin arvioinnin ulkopuolelle, koska niiden katsottiin liittyvän ensisijaisesti kaupungin ilmastotavoitteisiin.³

Kaupunkikeskustan saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistämiseen on tähdätty pitkään strategioilla ja erilaisilla ohjelmilla. Tässä arvioinnissa käsiteltiin vain niistä keskeisimpiä ja tuoreimpia.

Arviointi rajautui enimmäkseen Helsingin ydinkeskustaan ja sitä ympäröivään alueeseen. Ydinkeskusta on Helsingin niemellä sijaitseva liike- ja palvelukeskus, joka on osa laajempaa kantakaupunkia.⁴ Kaupungin maankäytön näkökulmasta ydinkeskusta on laajempi käsite kuin toimistomarkkinoiden näkökulmasta määritelty Central Business District tai Prime Retail -alue⁵. Pääasiallisesti arvioinnissa tarkoitettiin liit-

¹ Suppeassa merkityksessä logistiikalla tarkoitetaan tavaroiden kuljetusta ja varastointia. Ks. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/> (luettu 5.8.2022).

² Pääkaupunkiseudun erilaiset saavutettavuusmaisemat. Kaupunkiakatemia tutkimustiivistelmä 2018. <https://urbanacademy.fi/wp-content/uploads/2020/01/paakaupunkiseudun-erilaiset-saavutettavuusmaisemat.pdf> (luettu 22.8.2022).

³ Vuoden 2021 ladattavien autojen osuus Helsingissä rekisteröidyistä henkilöautoista oli noin 8,4 % ja näistä vain noin kolmannes oli täyssähköautoja. Helsingin pysäköintipolitiikka 24.5.2022, 40. Arviointisuunnitelmaa laadittaessa pääteltiin, että latauspisteiden vähyys ei arviointia laadittaessa ollut kovin merkittävä ydinkeskustan saavutettavuutta estävä seikka, vaikka sähköautojen yleistymiseen toki pitää varautua myös saavutettavuusnäkökulmasta ilmastonäkökulman ohella.

⁴ Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:18, 5,24.

⁵ Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (ELMA). Helsingin ydinkeskustaa koskevat tavoitteet. Diaesitys kaupunginhallituksen elinkeinojaostossa 14.3.2022 ja Helsingin Rakennusalan järjestö Raklin Helsinki Research Forum <https://www.rakli.fi/kiinteistosijoittaminen/helsinki-research-forum/> (luettu 3.1.2023).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

teessä 2 kuvion 20 mukaisia alueita Helsingin niemellä, josta on saatavilla myös liikumistietoa pitkältä aikaväliltä.⁶ Keskustan käsitettä käytetään kuitenkin arvioinnissa välttäen, sillä alue on muuttunut ja muuttuu ajan myötä.

1.2 Arvioinnin kohde ja taustatiedot

Kaupunkistrategian 2017–2021 tavoitteet

Kaupunkistrategiassa 2017–2021 todettiin, että Helsingin keskusta on elinvoimainen kaupallisia palveluja, tapahtumia, viihtymistä ja kansalaistoimintaa kokoava vetovoimainen paikka. Tavoitteena oli kehittää keskustan elinvoimaisuutta yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Kaupungin tuli selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Kaupunkistrategian mukaan myös Olympiaterminaalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä tuli kehittää tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen. Liike-elämän logistiikan edellytyksiä tuli kehittää aktiivisesti. Uusilla asuinalueilla tuli siirtyä alueelliseen, markkinaehtoiseen pysäköintijärjestelmään, jotta kaupunkirakenne tiivistyisi ja rakentamisen kustannukset pysyisivät kohtuullisina.⁷

Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu olivat strategiakauden kärkihanke. Maanalainen kokoojakatu, vanhalta nimeltään keskustatunneli, on ollut pitkään poliittisen kiistelyn kohteena.⁸ Kaupunginhallitus teki 25.1.2021 päätöksen 25.1.2021, joka sisälsi muun muassa sen, että maanalaisen kokoojakadun suunnittelua ei jatketa.⁹

Kaupunkistrategian 2021–2025 tavoitteet

Kaupunkistrategiassa 2021–2025 kärkihankkeena kaupunkiuudistuskohdeiden ja asemanseutujen lisäksi on kantakaupungin ja keskustan elinvoiman lisääminen kaupunkisuunnittelun keinoin. Strategiassa todetaan, että Helsingin keskusta on Suomen suurin työpaikkojen, palveluiden, viihtymisen ja kulttuurin keskittymä, jolla on ainutlaatuinen rooli koko maan taloudessa. Kaupungin keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi yhdessä asukkaiden ja keskustaa-alueen elinkeinoelämän ja yritysten kanssa.¹⁰

Kaupunkistrategiassa saavutettavuutta ja toiminnallisuutta edistetään seuraavasti:

- Käynnistetään keskustan elinvoimaprojekti, jossa panostetaan käveltyvään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Keskustan elinvoimaprojektiin kuuluu

⁶ Maankäyttöjohtajan haastattelu, kaupunkiympäristön toimiala 16.6.2022; Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle. Helsinki 14.3.2022.

⁷ Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021.

⁸ Valtuustoseminaarin 4.-5.2.2021 aineisto <https://hel.fi/static/helsinki/valtuustoseminaari-2021/kavelykeskusta-baarman.pdf> (luettu 3.8.2022).

⁹ 56 §.

¹⁰ Kasvun paikka. Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025, 12, 36–37, 39.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

olennaisesti liikennejärjestelyiden kehittäminen keskustan elinvoiman kasvua tukevaksi.

- Suunnitellaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja tuodaan ehdotus päätöksentekoon.
- Liikennehankkeiden vaikutukset kaupungin keskustan saavutettavuuteen selvitetään.
- Toteutetaan ratkaisuja, joilla voidaan saada maanalaisia pysäköintilaitoksia nykyistä tehokkaammin käyttöön.
- Jatketaan askeleittain siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa. Varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys asukaspysäköinnissä sekä liityntäpysäköinnissä.
- Satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista jatketaan.
- Huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta huolehditaan ydinkeskustassa.¹¹

Strategioiden linjaukset konkretisoituvat kaavoituksessa, erillisissä ohjelmissa ja hankkeissa, joissa asetetaan tavoitteita. Tällaisia ovat yleiskaava 2016 ja sen toteuttamisohjelma, maanalainen yleiskaava 2021, Kävelyn edistämishjelma 2021, Pysäköintipolitiikka 2014 ja sen päivitys 2022 Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelma (päivitetty) 2020, Helsingin Satama Oy:n kehittämissuunnitelma 2021, Helsingin keskustavisio ja Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 2022.

1.3 Arviointikysymykset ja -kriteerit

Pääkysymys:

Onko kaupungin keskustan saavutettavuutta ja toiminnallisuutta edistetty kävelyn, autoilun ja logistiikan näkökulmasta strategisten tavoitteiden mukaisesti?

Osakysymykset:

1. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät kävelyn liittyvät toimenpiteet?
2. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät autoiluun ja pysäköintiin liittyvät toimenpiteet?
3. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan liike-elämän logistiikan edellytyksiä edistävät toimenpiteet?

Osakysymyksen 1 kriteerinä oli, että strategian tavoitteen mukaisesti on käynnistetty keskustan elinvoimaprojekti, jossa panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan, alettu suunnitella kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun.

Osakysymyksen 2 kriteerinä oli, että on toteutettu kaupunkistrategian tavoitteiden mukaisia ratkaisuja, joilla voidaan saada maanalaisia pysäköintilaitoksia nykyistä te-

¹¹ Kasvun paikka. Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025, 12, 36–37, 39.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

hokkaammin käyttöön, jatkettu siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa sekä toteutettu tai aikataulun mukaisesti aloitettu keskeisimmät Helsingin pysäköintipolitiikan 2014 ja 2022 autojen pysäköintiä keskustassa koskevat toimenpiteet. Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden toteutumisen tarkastelusta on rajattu pois sähköautoiluinfraan vahvistamista koskevat toimenpiteet.

Lisäksi osakysymyksen 2 kriteerinä oli, että satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista on jatkettu strategian mukaan (satamatunneli) ja alettu edistää maanalaisen yleiskaavan Sörnäistentunnelin toteuttamista. Kriteerinä oli myös, että liikennehankkeiden vaikutukset kaupungin keskustan saavutettavuuteen selvitetään.

Osakysymyksen 3 kriteerinä oli, että huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta huolehditaan ydinkeskustassa toteuttamalla toimenpiteitä Citylogistiikan 2020 päivitetyn toimenpideohjelman mukaisesti. Toimenpiteiden toteutumisen tarkastelu rajataan niihin toimenpiteisiin, joissa kaupunki on vastuutahona (14/19 toimenpiteestä¹²).

Arvioinnissa selvitettiin lisäksi tilastotietojen pohjalta, onko keskustan saavutettavuus parantunut saavutettavuusseurannan mukaan, ovatko Helsingin niemen yli liikkuvien määrät palautuneet lähelle koronapandemiaa edeltävää aikaa. Lisäksi tarkastellaan keskusta-alueen elinvoiman kehittymistä (elinvoimalaskenta) ja kaupunkilaisten tyytyväisyyden kehitystä kaupunkikeskustaan saatavilla olevien tietojen avulla, sekä onko keskusta-alueiden kävely-ympäristön laatu parantunut, kuten kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelmassa 2022 tavoiteltiin.¹³

1.4 Arvioinnin aineistot ja menetelmät

Arviointiaineistona käytettiin teemaan liittyviä asiakirja-aineistoja ja seuranta-aineistoja sekä tehtiin haastatteluja arvioiduista asioista vastaaville kaupunginkanslian ja kaupunkiympäristön toimialan henkilöille. Lisäksi hyödynnettiin saavutettavuutta, elinvoimaa ja liikkumista, logistiikkaa ja pysäköintiä kuvaavaa seuranta- ja mittaritietoa. Arvioinnissa käytettiin myös tarkastuslautakunnan ensimmäisen toimikunnan arviointikäynnillä kaupunginkansliaan saatuja tietoja.

1.5 Liikenteellinen saavutettavuus ja asiointi eri kulkumuodoilla

Helsingissä on suuria alueellisia eroja saavutettavuudessa eri kulkutavoilla. Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenne ja pyöräily ovat autoon nähden kilpailukykyisiä kulkutapoja suurelle osalle alueen väestöä. Itäisiin tai läntisiin aluekeskuksiin suuntautuvilla matkoilla auto on nopeudessaan ylivoimainen. Autoilun ja joukkoliikenteen saavutettavuusalueiden voimakas eriytyminen eriyttää kaupungin toimintoja. Tämä on saavutettavuutta selvittäneiden kaupunkiakatemian tutkijoiden mukaan ongelmallista esimerkiksi asukkaiden tasa-arvon kannalta. Eri kulkutapojen verkostoja keskeisempää on kuitenkin palveluverkoston tiheys: se tukee saavutetta-

¹² Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen. Khs 14.9.2020 § 553 liite.

¹³ Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 2022, 3.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vuotta ympäristöystävällisillä kulkutavoilla, minimoi matka-aikaa ja vähentää liikku- mistarvetta.¹⁴ Helsingin asuntokunnista 54 prosenttia oli autottomia vuonna 2017.¹⁵ Keskustan työpaikoista jopa 70–85 prosenttia on sellaisia, johon autolla pääsee puo- lessa tunnissa. Joukkoliikenteellä puolessa tunnissa saavutettavien työpaikkojen osuus on huomattavasti vähäisempi. Helsingin niemen alueella oli myös työpaikkoja, joihin joukkoliikenteellä on hyvinkin aikaa vievää matkustaa. Autoilijoille saavutetta- vimpia alueita olivat kuitenkin kehätiet. Julkisella liikenteellä ydinkeskusta on Helsin- gin alueista parhaiten saavutettava, ja tilanteen arvioitiin ennusteessa pysyvän en- nallaan.¹⁶

Kaupunkiympäristön toimiala hyödyntää Helsingin yliopiston Digital Geography Labin tekemää matka-aikamatriisi, joka kattaa vuodet 2013, 2015 ja 2018. Paikkatietoai- neisto kattaa joukkoliikennesaavutettavuuden, joka perustuu HSL:n reittioppaan tie- toihiin sekä myös autoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn (nopea/hidas) laskennalliset matka-ajat ”ovelta ovelle” 250 metrin ruutujen välille pk-seudulla. Eri kulkumuotojen vertailuja on tehty eri alueilla. Helsingin päärautatieasemalle suunnatuilla matkoilla matka-ajat autolla ovat pidentyneet nopeusrajoitusten laskun takia vuodesta 2013 vuoteen 2018. Lähellä raideliikenteen runkolinjoja joukkoliikenne on autoa nopeampi, muilla alueilla auto on nopeampi. Suurimmalle osalle väestöstä joukkoliikenne on au- toiluun nähden melko kilpailukykyinen vaihtoehto keskustaan suuntautuvilla mat- koilla. Arviointiajankohtana ei ollut vielä saatavilla vuotta 2018 tuoreempaa tietoa.¹⁷

1.5.1 Kävely on yleisin liikkumismuoto kantakaupungissa

Helsingin kantakaupunkiin tehdään eniten vapaa-ajan matkoja. Vielä 2019 työmat- koja tehtiin lähes yhtä paljon, mutta etätyön yleistyminen koronapandemian myötä on vaikuttanut tilanteeseen. Vaikka työ- ja koulumatkat ovat lisääntyneet vuoden 2020 jälkeen, ne eivät ole samalla tasolla kuin aiemmin (kuvio 1).

¹⁴ Pääkaupunkiseudun erilaiset saavutettavuusmaisemat. Kaupunkiakatemian tutkimustiivistelmä 2018. <https://urbanacademy.fi/wp-content/uploads/2020/01/paakaupunkiseudun-erilaiset-saavutettavuusmaise- mat.pdf> (luettu 22.8.2022)

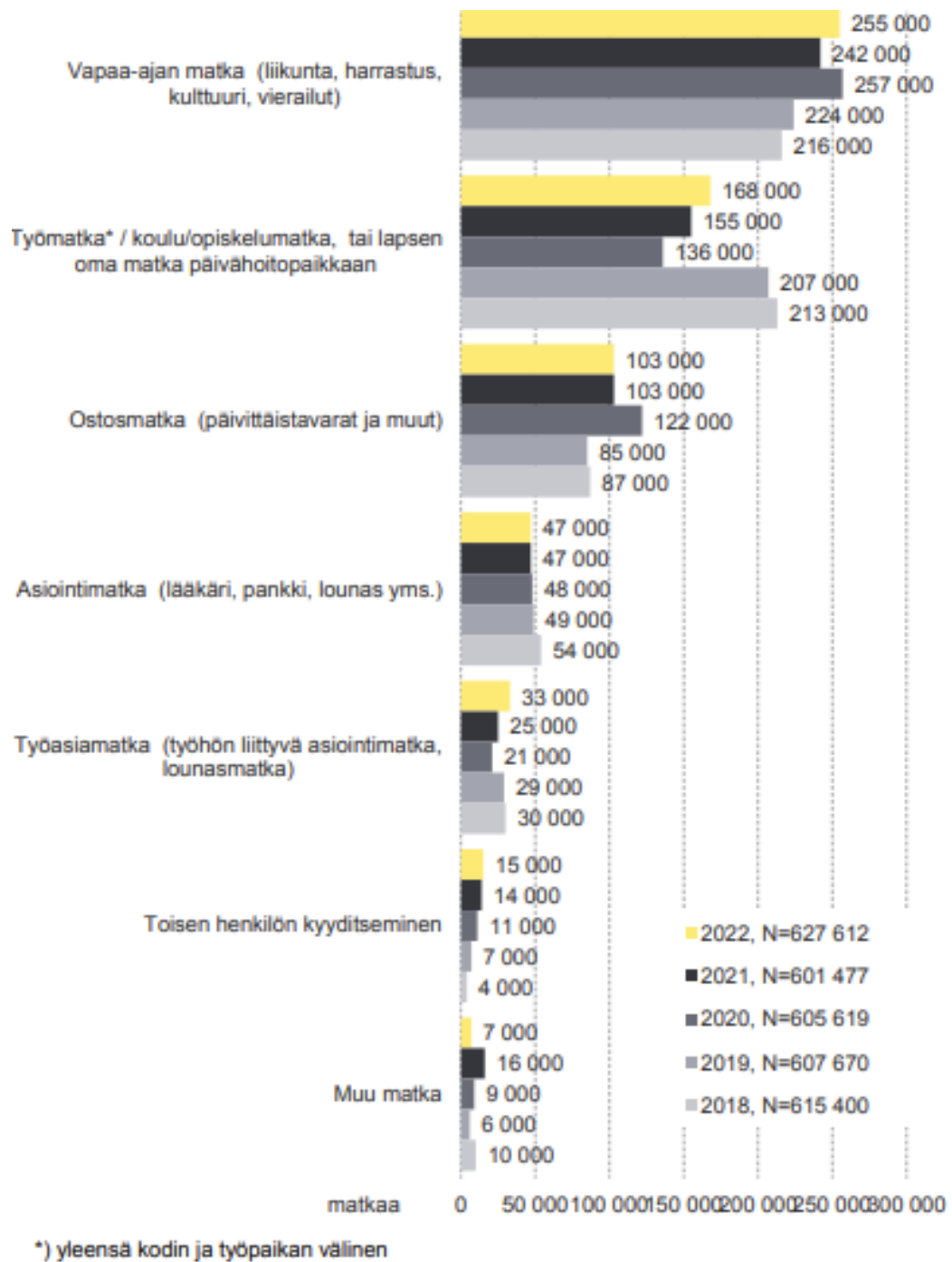
¹⁵ Helsinki alueittain 2019.

¹⁶ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 2.10.2022.

¹⁷ Kaupunkiympäristön toimialan yleiskaavasunnittelijalta ja liikenneinsinööriltä sähköpostitse 24.2.2023 saatu tieto ja <https://blogs.helsinki.fi/saavutettavuus/matka-aikamatriisi-2013-2018-analyysi-vertailut/> (luettu 27.2.2023).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

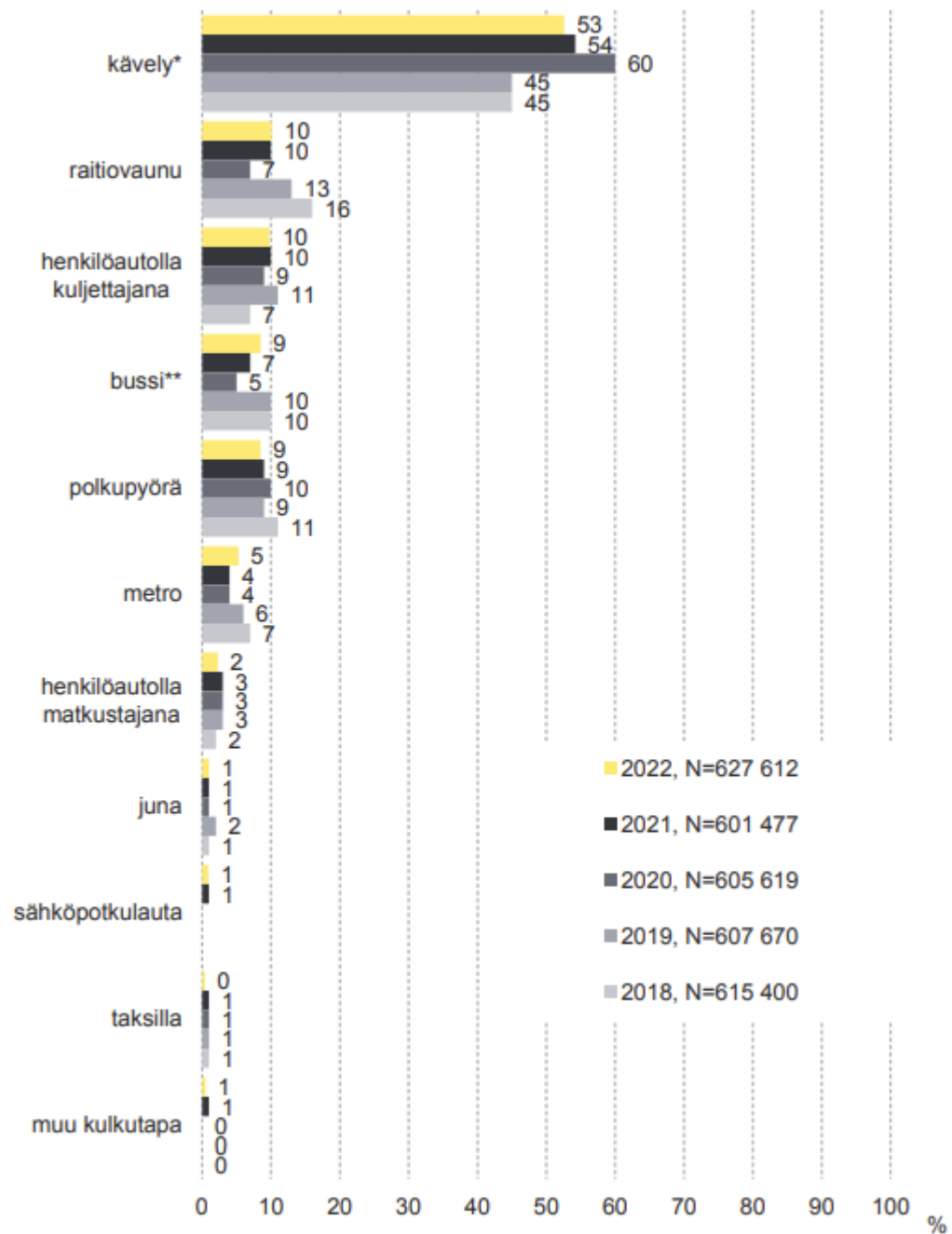


Kuvio 1 Helsingin kantakaupunkiin tehtyjen matkojen tarkoitus 2018–2022, päivän aikana tehtyjen matkojen lukumäärä.¹⁸

¹⁸ Helsingiläisten liikkumistottumukset 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



*) myös juoksu, potkukelkka, pyörätuoli, rollaattori, rullaluistimet, rullasukset, potkulauta

**) myös palvelulinja, koulukuljetus

Kuvio 2 Kantakaupungissa tehtyjen matkojen pääasiallinen kulkutapa, % 2018–2022.¹⁹

Kävely on ylivoimaisin kulkumuoto kantakaupungissa, ja sen osuus on kasvanut runsaasti koronapandemian aikana. On kuitenkin huomattava, että kävelyn on laskettu

¹⁹ Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kuuluvaksi myös sähköpotkulautailu (kuvio 2). Esikaupunkialueella kävelyn osuus on vähäisempi ja autoilun osuus korkeampi.²⁰

Helsingin kävelyn edistämishjelman taustaksi laaditussa tutkimuskatsauksessa todetaan, että kävelykadut ja muut kävely-ympäristöihin tehdyt parannukset yleensä lisäävät kävelijämääriä katutilassa. Käveltävyyden edistäminen vaikuttaa usein positiivisesti kävelyalueen yritysten asiakasmääriin, liikevaihtoon, tuottoon, yritysten lukumäärään, asuin- ja liikekiinteistöjen arvoon, toimitilojen käyttöasteisiin ja vuokratuottoihin sekä yritystoiminnan tuottamiin verotuloihin. Euroopassa käveltävät kaupunkikeskustat eivät ole esikaupungistumisen myötä samalla tavalla taantuneet kuin Yhdysvalloissa. Vuonna 2014 tehty kirjallisuuskatsaus eri maiden kaupungeissa kävelyolojen kehittämiseen tehtyjen ratkaisujen vaikutuksista osoitti asiakasmäärien kasvaneen 20–40 prosenttia, liikevaihdon 10–25 prosenttia, vähittäiskaupan vuokratason 10–30 prosenttia ja toimistotilojen vuokratason 15–35 prosenttia.²¹ Kaupunginhallituksessa esittelijä totesi, että jotkut kävelyn edistämishjelmassa mainitut kansainväliset tutkimukset ja selvitykset ovat jo suhteellisen vanhoja, eivätkä ole suoraan sovellettavissa Helsingin nykyisiin olosuhteisiin.²²

Helsingin kävelyn edistämishjelmaa varten laaditun tutkimuskatsauksen mukaan kävelykatujen laajentamisen haasteet liittyvät huoliin logistiikan hankaloitumisesta perustettavien jalankulkualueiden takia, muutospäivän negatiivisista vaikutuksista yrityksen liikevaihdolle ja liiketilavuokrien nousemisesta alueen vetovoiman parantua muutosten myötä.²³

Vuonna 2018 Taloustutkimuksen laatimassa haastattelussa Helsingin ydinkeskustassa toimivat pienet ja keskisuuret yritykset suhtautuivat pääosin positiivisesti kävelykeskustan laajentamiseen. Jopa 72 prosenttia katsoi, että Helsingin kävelykeskustaa tulee laajentaa joko merkittävästi tai jonkin verran.²⁴ Toisessa kävelykeskustan laajentamiseen liittyvässä selvityksessä tehtiin haastattelu 14 yrityksen ja organisaation johdolle. Haastateltavat eivät toivoneet kävelykeskustan merkittävää laajennusta, mikäli se tarkoittaisi keskustan katujen sulkemista suurilta osin autoliikenteeltä. Sen sijaan osa kannatti maltillista, korkeintaan kolmen kadun, muuttamista kävelykaduiksi.²⁵

²⁰ Helsingiläisten liikkumistottumukset 2022.

²¹ Norppa, 2020.

²² Kh 14.3.2022 § 206.

²³ Norppa, 2020.

²⁴ Taloustutkimus, 2018.

²⁵ Koli & Sneck, 2018.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1.5.2 Kaupunkilaisista 68 prosenttia saapuu keskustaan joukkoliikenteellä

Kaupunkiympäristön toimiala toteutti lokakuussa 2022 viestintätutkimuksen, jossa oli useita Helsingin keskustan saavutettavuutta ja houkuttelevuutta koskevia kysymyksiä. Tutkimus toteutettiin paneelitutkimuksena²⁶, johon vastasi 1 000 yli 16-vuotiasta helsinkiläistä. Otos on poimittu siten, että otoksen sukupuoli- ja ikäjakauma vastaa kaikkien suomalaisten jakaumaa näiden taustamuuttujien suhteen.²⁷ Arvioinnissa tehdyn havainnon mukaan tutkimuksen luotettavuutta saattaa heikentää se, että kyselyyn vastaajissa oli selvästi suurempi osuus keskustassa asuvia (23 %) kuin Helsingin väestössä (noin 5 %).²⁸

Kaupunkiympäristön viestintätutkimuksen mukaan 68 prosenttia kaupunkilaisista saapui keskustaan joukkoliikenteellä ja 14 prosenttia henkilöautolla. Kävelen, polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla keskustaan saapui yhteensä 18 prosenttia (kuvio 3). Keskustaan henkilöautolla saapumisessa on viestintätutkimuksen mukaan selvä sukupuoliero: miehistä 20 prosenttia saapui keskustaan yleisimmin henkilöautolla, kun naisista vain seitsemän prosenttia. Suurin henkilöautolla saapuvien osuus oli ikäluokassa 46–55-vuotiaat (18 %) ja pienin ikäluokassa 36–45-vuotiaat (9 %).²⁹

²⁶ Paneelitutkimus tarkoittaa sellaista tutkimusta, jossa tutkimuksen tekijä poimii taustatietojen perusteella vastaajat joukosta henkilöitä, joiden kanssa on etukäteen sovittu heidän halukkuudestaan vastata tutkimuskyselyihin. Ks. esim. <https://yle.fi/a/3-5820035>. Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimuksesta 2022 ei ole ilmoitettu käytetyn paneelin kokoa, eikä vastausprosenttia.

²⁷ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 2. Helsingiläisten ikäjakauma painottuu hieman enemmän nuorempiin ikäluokkiin kuin kansallinen ikäjakauma, eli tutkimuksessa vanhempien ikäluokkien vastaukset ovat vähäisessä määrin ylliedustettuna. Helsingin (vanha) intranet, KYMP, Uutiset, Viestintätutkimus kertoo, mitä helsinkiläiset ajattelevat kasvusta. Luettu 14.2.2023.

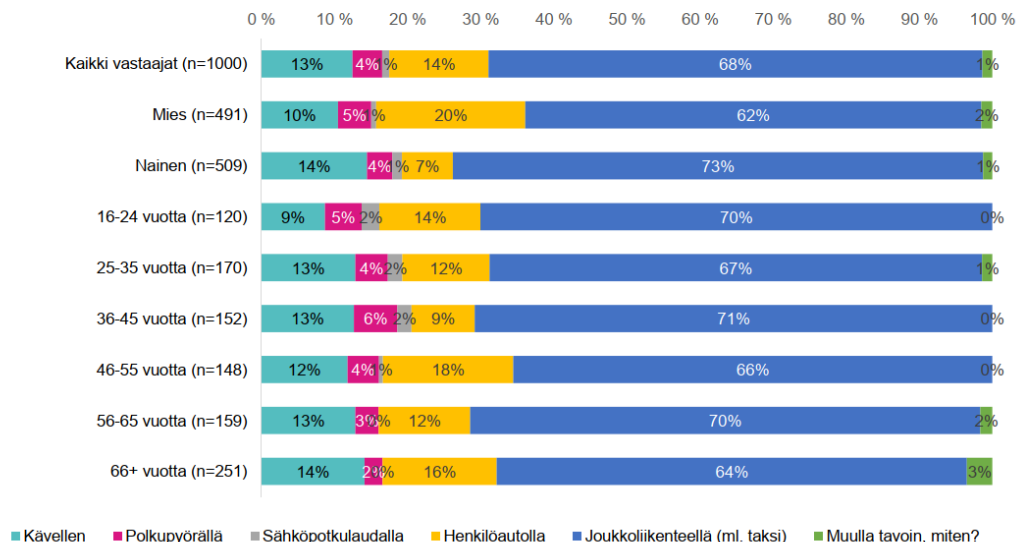
²⁸ Kyselyyn vastanneista 23 prosenttia asui oman ilmoituksensa mukaan keskustassa. Tilastokeskuksen vuodenvaihdetta 2020–2021 koskevan väestötilaston mukaan perinteisesti keskustaksi miellettyissä kaupunginosissa 010 Kruunuhaka, 020 Kluuvi, 030 Kaartinkaupunki, 040 Kamppi ja 050 Punavuori asui viisi prosenttia helsinkiläisistä. Helsingin väestö piireittäin ja osa-alueittain iän mukaan 2004 alkaen. Helsingin kaupunginkanslia / Kaupunkitutkimus ja -tilastot ja Tilastokeskus. Saatavilla <https://hri.fi/data/dataset/helsingin-vaesto-piireittain-ja-osa-alueittain-ian-mukaan-2004-alkaen>. Luettu 19.12.2022. Keskustaan kuuluvat kaupunginosat on valittu tarkasteluun https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsingin_keskusta perusteella. Luettu 19.12.2022.

²⁹ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 6.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

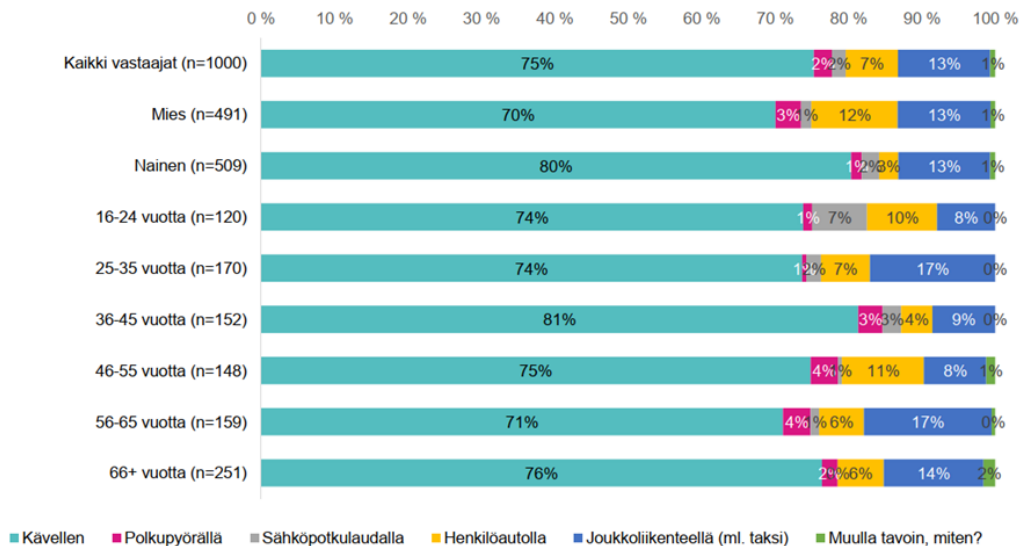
N=1000



Kuvio 3. Tulen keskustaan yleisimmin. Vastaajien määrät ja osuudet, prosenttia³⁰

Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimuksen mukaan tärkein kulkutapa keskustan sisällä oli kävely, sillä 75 prosenttia vastaajista liikkui keskustassa mieluiten jalkaisin (kuvio 4).³¹

N=1000



Kuvio 4. Keskustassa ollessani liikun mieluiten. Vastaajien määrät ja osuudet, prosenttia³²

³⁰ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 6.

³¹ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 7.

³² Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 7.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Niille, jotka asuivat Helsingin keskustassa (N=235), merkittävimmät syyt asuinpaikan valintaan olivat olleet saavutettavuus (41 % vastaajista) ja alueen tunnelma (35 %).

Syy keskustassa ajanviettoon oli yleisimmiksi vaihtoehtoisiksi valittujen vastauksen mukaan

- kahvila tai ravintola (49 % vastaajista)
- ystävien ja muiden ihmisten tapaaminen (49 %)
- ostosten tekeminen (42 %)
- kuljeskelu kaupungilla ja kaupungin tunnelmasta nauttiminen (32 %)
- museot ja näyttelyt (30 %).³³

Helsingin keskusta koetaan viihtyisänä

Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimuksen vastaajista 52 prosenttia piti Helsingin keskustaa hyvin viihtyisänä tai viihtyisänä. Viihtyisimmiksi koettiin Esplanadien alue, Vanhan kirkkopuiston ja Bulevardin ympäristö sekä Senaatintori ja sen ympäristö. Epäviihtyisäksi tai hyvin epäviihtyisäksi keskustan koki 15 prosenttia. Epäviihtyisimmäksi paikaksi koettiin Rautatieaseman ja Elielinaukion ympäristö, sillä jopa 19 prosenttia vastaajista piti sitä hyvin epäviihtyisänä.³⁴ Viestintätutkimus toteutetaan eri vuosina eri teemoista, joten seurantatietoa ei ole saatavilla.³⁵

Kaupunkiympäristön viestintätutkimuksen mukaan kaupunki voisi parantaa ydinkeskustan viihtyisyyttä erityisesti lisäämällä vehreyttä ja istutuksia, tehostamalla siivousta ja lisäämällä roskiksidä sekä rajoittamalla sähköpotkulautoja (kuvio 5). Kyseeseen vastaajista 29 prosenttia kannatti kävelykatujen lisäämistä ja 24 prosenttia auto liikenteen rajoittamista keskustan viihtyisyyden parantamiseksi. Lisää autojen pysäköintipaikkoja toivoi 23 prosenttia vastaajista.³⁶

³³ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 12.

³⁴ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 12.

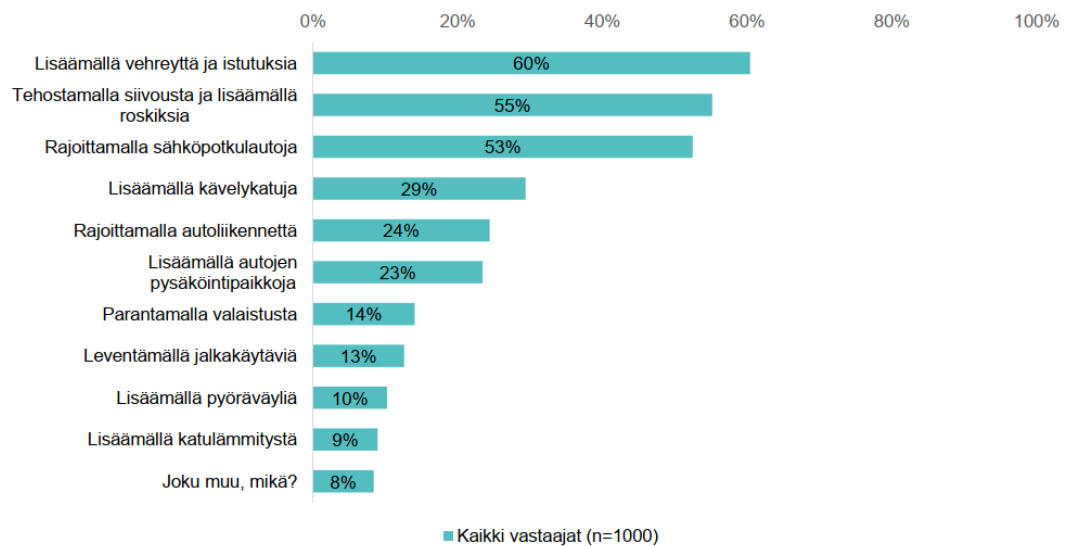
³⁵ Viestintäpäällikön sähköpostivastaus 29.12.2022.

³⁶ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 12.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

N=1000



Kuvio 5. Millä keinoilla kaupunki voisi mielestäsi parantaa ydinkeskustan viihtyisyyttä? Vastaajien määrät ja osuudet prosenttia³⁷

Joukkoliikenne tuo kulkumuodoista eniten ostovoimaa keskusta

Vuonna 2019 tehdyn asiointiselvityksen mukaan suurin osa Helsingin keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (n. 73–74 prosenttia). Autoilijoiden osuus on noin 11–15 prosenttia. Kävellessä keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8–12 prosenttia ja pyörällä noin 3 prosenttia. Autoilijat tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin.³⁸

Helsingin keskustan kokonaismyynnistä joukkoliikenteellä saapuvien asioiden osuus on noin 60–71 prosenttia riippuen kaupp- ja palvelutyyppistä (kuviot 6). Kävellessä ja polkupyörällä keskustaan asioimaan tulevien keskimuutostuotot asiointimatkaa kohden on melko pieni, 14–29 prosenttia Helsingin keskustan kokonaismyynnistä kaupp- ja palvelutyyppistä riippuen. Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskimuutostuotot on suurin, arviolta 8–18 prosenttia Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liikevaihdosta kaupp- ja palvelutyyppistä riippuen. Asiointikohde ei vaikuta kovin suuresti siihen, millä kulkumuodolla keskustaan tullaan, mutta jos tarkastellaan kokonaismuutostuotosta vuositasolla niin sanotun ostovoimavirtauksen mukaan, joukkoliikenne tuo eniten ostovoimaa näihin kaikkiin kauppa- ja palvelutyyppisiin (osuus 60–71 %). Kävelijöiden osuus on seuraavaksi suurin (10–24 %) kaikissa muissa kauppa- ja palvelutyypeissä, lukuun ottamatta kulttuuripalveluja, joihin autoilijat tuovat joukkoliikenteen käyttäjien jälkeen seuraavaksi eniten ostovoimaa (18 %). Suhteessa vähiten ostovoimaa keskustaan tuovat pyöräilijät (4–8 % keskustan kokonaismyynnistä).³⁹

³⁷ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2022, 12.

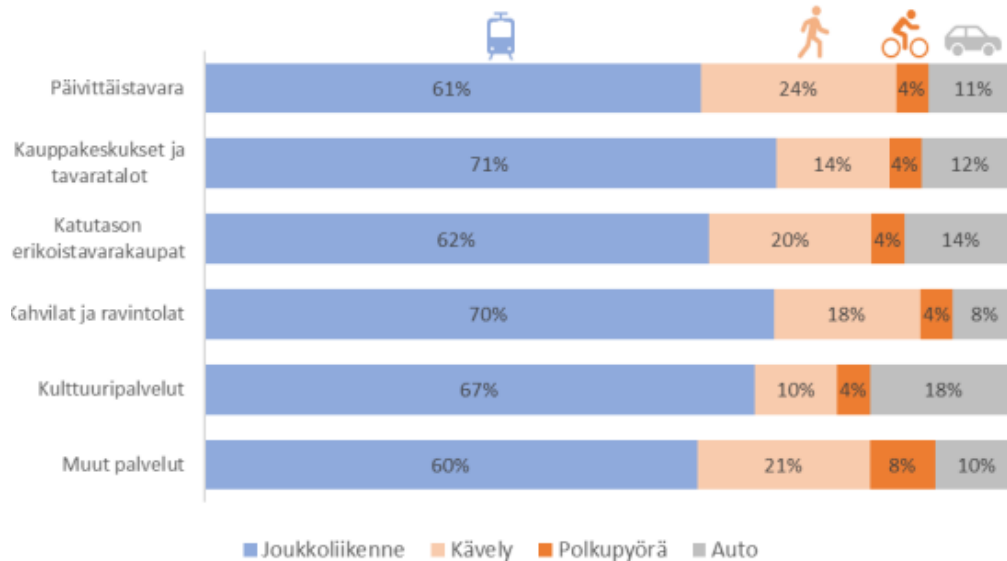
³⁸ Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.

³⁹ Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Asiointitutkimus tehtiin ennen koronapandemiaa, joten tilanne on voinut jokin verran muuttua.



Kuvio 6 Ostovoiman virtaus Helsingin keskustaan kulkumuodon mukaan⁴⁰

Päivittäistavarakaupoista Helsingin keskusta-alueella sijaitsee 9 supermarketkoko-luokan päivittäistavaramyymälää, valtaosa erityisesti joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa paikoissa (Kampin keskuksen lähialue, Rautatieaseman ympäristö, Yliopiston metroasema). Kauppakeskuksia Helsingin keskustassa on viisi: Kampin keskus, Forum, City Center, Kluuvi ja Kämp Galleria, ja tavarataloja neljä: Stockmann, Sokos, Tokmanni ja Clas Ohlson. Katutason erikoistavarakauppoihin kuuluu laaja valikoima erilaisia tuotteita myyviä kauppiaita. Kahvila- ja ravintolapalveluihin laske-taan mukaan laajasti erilaisia ravitsemuspalveluita, ja niitä on ydinkeskustassa run-saasti. Kulttuuripalveluihin lasketaan muun muassa museot, taidenäyttelyt, konsertit, elokuvat, teatteri yms. palvelut. Kulttuuripalvelut sijaitsevat hajallaan ympäri kes-kusta-alueen, eikä varsinaisia kulttuuripalveluiden keskittymiä ole, pois lukien Kan-salaistorin ja Senaatintorin ympäristöt.⁴¹

Mikäli vastaaja ei asioinut Helsingin keskustassa, syynä oli se, että muut asiointipai-kat ovat lähempänä kotia tai muut asiointipaikat vastaavat paremmin tarvetta. Paljon tai erittäin paljon merkitystä oli myös sillä, että keskustassa on liian kallista pysäköidä, liikenne on ruuhkainen tai pysäköintipaikkoja on liian vähän (noin 55 prosenttia vas-taajista). Autolla pääsyä keskustaan piti vaikeana 49 prosenttia vastaajista.⁴²

⁴⁰ Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.

⁴¹ Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.

⁴² Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1.6 Saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistäminen

1.6.1 Kaavoituksella pyritään monikeskustaiseen kaupunkiin

Yleiskaava 2016 ja keskustavisiotyö

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Helsingin voimassa oleva yleiskaava on hyväksytty vuonna 2016. Yleiskaavan kehittämislinjauksena on, että Helsinki on vuonna 2050 raideliikenteen verkostokaupunki, jossa on vahva, nykyistä laajempi pääkeskus.⁴³

Yleiskaavan mukaan Helsingin kantakaupungissa on kaksi laajaa liike- ja palvelukeskusta-alueita: Helsingin niemen ydinkeskusta sekä Pasila-Vallila-Kalasatama-akseli itäisen kantakaupungin ytimessä. Ne ovat palvelu-, liike- ja toimitilapainotteisia alueita ja niitä kehitetään toiminnallisesti sekoittuneina kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueina. Kaavaselostuksen mukaan nämä ja laajempia palveluja tarjoavat esikaupunkien keskustat on merkitty liike- ja palvelukeskustoiksi. Muut keskustamerkinnot ovat kantakaupunki ja lähipalveluja tarjoavat lähikeskustat. Ne ovat kävelypainotteisia alueita, joilla rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Yleiskaavassa linjataan myös, että palvelut tulee saada läheltä, mikä tarkoittaa keskustamaisen rakenteen luomista myös esikaupunkeihin. Pyrkimyksenä on luoda monikeskustainen kaupunki: yleiskaavan selostuksessa viitataan keskuksien sijaan keskustoihin. Ydinkeskustan laajentamiseen pyritään, jotta keskusta säilyisi kilpailukykyisenä. Laajentamista on toteutettu säteittäin.⁴⁴

Yleiskaavassa 2016 asetetaan kävely ja pyöräily etusijalle muihin kulkumuotoihin nähden sekä pyritään varmistamaan hyvä joukkoliikennesaavutettavuus kaikkialle. Yleiskaavan selostuksen mukaan saavutettavuus henkilöautoilla on ollut koko Helsingin alueella ylivoimainen muihin kulkumuotoihin nähden ydinkeskustaa lukuun ottamatta.⁴⁵ Yleiskaavan jatkosuunnittelua ohjasi yleiskaavan toteuttamisohjelma 2017, jossa vielä maanalainen kokoojakatu oli ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavana liikennehankkeena.⁴⁶

Käveltävyyden edistämiseksi on tehty paljon taustatyötä. Yleiskaavatyön taustaksi kysyttiin vuonna 2013 kaupunkilaisilta sopivista kaduista uusiksi kävelykaduiksi. Vuonna 2014 toteutettiin kaupunkilaisille Kiva keskusta kävelijöille -karttakysely paikoista, joissa on ”hankala kulkea jalan”. Vuonna 2016 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto julkaisi Jalankulkijan kantakaupunki -raportin, jossa esitettiin laaja jalankulukupainotteisten katujen tavoitteellinen verkko.⁴⁷ Kävelykeskustalle valmisteltiin

⁴³ Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 9.

⁴⁴ Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 7, 9, 12.

⁴⁵ Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 7, 9, 12.

⁴⁶ Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 14; Yleiskaavan toteuttamisohjelma. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:12.

⁴⁷ Jalankulkijan kantakaupunki, 2016.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vuonna 2017 periaatesuunnitelmaa, jossa ehdotettiin kävelyalueiden laajentamista ja parantamista hyvin monilla alueilla ydinkeskustassa ja sitä ympäröivissä kaupunginosissa. Suunnitelmaa käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa, mutta sitä ei sitä ei kuitenkaan hyväksytty, vaan lautakunta palautti asian jatkovalmisteluun.⁴⁸

Vuonna 2019 Helsingin kaupunkiympäristö kysyi asukkailta maanalaisten kävelyreittien viihtyisyydestä sekä Jalan kaupunginosissa -kyselyssä hyvistä ja huonoista kaupunkiympäristöistä. Huonon jalankulkuympäristön elementteinä mainittiin hallitsematon autoliikenne, erilaiset – usein katujen ylittämiseen liittyvät – jalankulun estevaikutukset, heikkolaatuinen rakennettu ympäristö, puutteelliset jalankulkualueet, puutteet yleisessä siisteydessä, jalankulun ja pyöräilyn sekoittuminen, pyöräilijöiden aiheuttamat uhat sekä autoliikenteen melu.⁴⁹

Kaupunki käynnisti keskustavisiotyön huhtikuussa 2018 vuorovaikutteisesti kaupunkilaisten kanssa. Työ alkoi samaan aikaan kantakaupungin asemakaavojen ajantasaistamisen, kävelykeskustan laajentamisen ja maanalaisen kokoojakadun hankkeen käynnistymisen kanssa. Helsingin kantakaupungin vanhoja asemakaavoja on alettu päivittää, sillä osa voimassa olevista kaavoista on 1800-luvulta. Yksi visiotyön linjauksista oli ”Kaupunkisuunnittelun tulisi edistää liikenteen toimivuutta ja keskustalueella sijaitsevien toimijoiden saavutettavuutta sekä keskustan sisäisesti että sisääntuloväylillä.” Kävely, pyöräily ja julkinen liikenne sekä keskustan saavutettavuus näiden liikennemuotojen näkökulmasta nähtiin tärkeänä. Erityisesti elinkeinoelämän toimijat muistuttivat, ettei yksityisautoilua saisi kuitenkaan unohtaa, eikä autoilun hankaloittaminen saa olla ensisijainen keino autoilun vähentämiseen. Keskustavisiotyö jatkui vuoteen 2020 asti, ja sen lopputuloksena laadittiin Helsingin keskustavisiio 2021.⁵⁰

Helsingin keskustavisiio hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 25.1.2021. Se sisältää 20 ohjeellista, yleispiirteistä linjausta maankäytön ja liikenteen suunnittelulle. Liikekeskustaa on tarkoitus laajentaa Kaartinkaupunkiin, laajemmalle Kampin ympäristöön, Töölöön, Hakaniemeen ja Sörnäisiin, joka edellyttää muun muassa keskeisten reittien kehittämistä. Logistiikkaratkaisulla on tarkoitus minimoida jakelun aiheuttamia haittoja ja ruuhkautumista samalla kun tehostaa jakelutoimintoja muun muassa tiedonjaon avulla. Kävelyreittejä suunnitellaan sujuvasti jatkuvina ja poikittaisina kulkuysteiksiä parannetaan. Rantareittien, puistokatujen ja kaupunkipuistojen reittien epäjatkuvuuskohtia poistetaan. Katutilan käyttöä suunnitellaan myös lyhytaikaisen tarpeisiin. Linjausten mukaan autoliikenteen määrä katutilassa ei kasva ja liikenteen haitat, kuten pienhiukkaset, rengasmelu ja autojen viemä tila vähenevät.⁵¹ Kaupunginhallituksen päätöksessä (25.1.2021 § 57) kuitenkin todettiin, että keskustan ja

⁴⁸ Kaupunkisuunnittelulautakunta 9.5.2017 § 12.

⁴⁹ Norppa, 2020.

⁵⁰ Millainen on tulevaisuuden kantakaupunki? Keskustavision vuorovaikutuksen kuvaus, 2019 ja Khs 25.1.2021 § 57.

⁵¹ Helsingin keskustavisiio. Linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa. 29.9.2020.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kantakaupungin elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilla tapahtuvan asiointiliikenteen toimivuus tulee jatkossakin turvata. Keskustavisiio toimii ohjeena muulle suunnittelulle.

Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa tehtiin kaupunginvaltuustossa 3.2.2021 (§ 19). Länsisatamasta Länsiväylälle suunnitellaan satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen. Kaupunginhallitus hyväksyi 17.1.2022 (§ 36) kaupungin ennakokantana Helsingin Satama Oy:n kehittämisohjelman. Ohjelmassa on tarkoitus keskittää Tallinnan liikenne Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalle ja pienentää satama-aluetta Eteläsatamassa siten, että se mahdollistaa kaupungin kehittämishankkeet alueella.⁵²

Kaupunginvaltuuston 13.10.2021 hyväksymän kaupunkistrategian toimeenpanopäätös tehtiin kaupunginhallituksessa 4.4.2022 (§ 245). Päätöksessä todetaan, että kaupunkistrategiaa toteutetaan valtuustokaudella neljällä strategisella poikkihallinnollisella ohjelmalla: Vastuullinen ja kestävä talous, Kunnianhimoinen ilmastovastuu, Viihtyisä kaupunki ja Segregaation ehkäiseminen. Ohjelmia varten perustettiin ohjausryhmät, joiden puheenjohtaja on pormestari. Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmä kokoontui ensimmäisen kerran 27.9.2022, eli toiminta oli vasta käynnistymässä arviointiajankohtana.⁵³ Strategian ohjelmaryhmillä ei ole asetuspäätöstä eikä määriteltyä tehtävää, vaan niiden tavoite on vahvistaa erityisesti kokonaisvaltaista, poikkihallinnollista tarkastelua ja ymmärryksen luomista.⁵⁴

Maanalainen yleiskaava 2021 ja yleiskaavan 2016 päivittäminen

Maanalainen yleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.6.2021 (§ 194). Se korvasi edellisen, vuonna 2011 laaditun maanalaisen yleiskaavan. Maanalainen yleiskaava täydentää yleiskaavaa 2016. Se on pitkän aikavälin suunnitelma, jossa ennakoita ja mahdollistetaan muutoksia. Siinä on esitetty olemassa olevia maanalaisia yhteyksiä ja tunneleita, jotka toimivat pohjatietona tuleville liikenne- ja muille hankkeille. Asemakaavapäällikön mukaan yleiskaavalla voidaan esimerkiksi varmistaa, ettei joillakin maanpäällisillä hankkeilla tarvella maanalaisen yleiskaavan mahdollistamia asioita, esimerkiksi vaikkapa tukita maanalaisen tunnelin suuaukkoa.⁵⁵

Maanalaisessa yleiskaavassa esitettiin edellisen yleiskaavan keskustatunnelille toisenlainen maanalaisen kokoojakadun linjaus, mikä mahdollistaa myös muut maanalaiset hankkeet keskustassa. Maanalaisen yleiskaavan 2021 teemoina ovat tekninen huolto, liikenne, kävely-ympäristö ja maalämpö, ja se on sovitettu yhteen maanpäällisen yleiskaavan 2016 kanssa. Kaava sisältää vesi- ja energiahuollon sekä lii-

⁵² Helsingin Satama Oy. Kehittämisohjelmasuunnitelma 22.10.2021.

⁵³ Kaupunginkanslian strategiapäälliköltä sähköpostitse saatu tieto 23.9.2022.

⁵⁴ Tarkastusvirasto 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

⁵⁵ Helsingin maanalainen yleiskaava 2021. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:2 ja haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kenteen suuret tunneli- ja tilavaraukset. Varsinkin keskusta-alueella kaavan keskeisiä tehtäviä on uusien hankevarausten ja jo olevien rakennettujen tilojen yhteensovittaminen maan alla useassa eri korkeustasossa sekä maanpäällisen suunnittelun ja olemassa olevan rakenteen kanssa.⁵⁶

Kaupungissa on maan alla lähes 500 tilaa tai tunnelia, alimmillaan 80 metrin syvyydessä meren pinnasta. Erityisesti kantakaupungin alueella maanalaisen rakentamisen kysyntä on voimakasta. Tälle alueelle on keskitetty paljon olemassa olevia maanalaisia tiloja ja tunneleita, jonka takia uuden maanalaisen rakentamisen suunnittelun ohjauksen tarve on suuri. Kaavassa on uusia suunniteltuja erillisiä tilavarauksia noin 70 kappaletta.⁵⁷

Kaupunkiympäristön toimialalla tehdyn haastattelun mukaan keskustan kehittämisessä keskeisiä asioita maanalaisessa yleiskaavassa ovat liikennejärjestelmän kehittämiseen ja saavutettavuuteen liittyvät asiat, kuten maanalaiset raideliikennevaraukset ja kävelykeskustan kehittämismahdollisuudet.⁵⁸ Uusina tavoitteina aiempaan maanalaiseen yleiskaavaan nähden ovat muun muassa maanalaisten kaupallisten ympäristöjen kehittäminen, kävely-ympäristöjen kehittäminen, viihtyisyyden parantaminen ja toiminnallisten yhteyksien luominen maanalaisten raideliikenneasemien alueilla. Kaava ohjaa asemakaavoitusta ja muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Toimenpiteitä toteutetaan asemakaavoituksen ja hankesuunnittelun yhteydessä.⁵⁹

Yleiskaavan toteuttamisohjelman 2022 mukaan koko kantakaupunkia kehitetään tiivistyvänä ja kasvavana valtakunnan keskuksena. Ydinkeskustan aluetta ei mainita ohjelmassa. Ensimmäisen vaiheen suunnitteluun nostettavat kävelyä koskevat liikennehankkeet ovat käveltävyyden parantaminen keskustoissa⁶⁰ ja maanalaisen kävelyn edistäminen. Autoliikenteen sujuvoittamiseen tähtäävät hankkeet kuvattiin vuonna 2021 laaditussa raportissa Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.⁶¹ Autoiluun liittyvät ydinkeskustaa lähimpänä olevat hankkeet ovat Sattamatunneli ja Sörnäistentunneli, joita kuvataan jäljempänä luvussa 2.2.2.⁶²

Toimenpiteet tuli määritellä ja aikatauluttaa ydinkeskustan elinvoiman kasvuun tähtäävässä toimenpideohjelmassa. Toimenpideohjelmaan kirjataan työpaikkojen ja toimitilojen kasvutavoitteet, ja aikataulutuksessa otetaan huomioon jo käynnissä olevat ja käynnistyvät rakennus- ja liikennehankkeet, jotta mahdolliset rakennusaikaiset haitat voidaan minimoida.⁶³

⁵⁶ Helsingin maanalainen yleiskaava 2021. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:2.

⁵⁷ Helsingin maanalainen yleiskaava 2021.

⁵⁸ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

⁵⁹ Helsingin maanalainen yleiskaava 2021.

⁶⁰ Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa viitataan keskustoihin monikossa. Tällä tarkoitetaan Helsingin niemellä sijaitsevan ydinkeskustan ohella myös esikaupunkikeskuksia, joissa pyritään yleiskaavan 2016 mukaisesti saamaan aikaan keskustamainen kaupunkirakenne. Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 7, 9, 12, 13, 16.

⁶¹ Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, 2021.

⁶² Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2022. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:17.

⁶³ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Kaupunginkanslian mukaan suurin osa Helsingissä lyhyellä ja pitkällä aikavälillä viireillä olevista olevat useista liikenne- ja rakennushankkeista vahvistaa toteutuessaan keskustan elinvoimaa hankkeiden valmistuttua. Hankkeiden rakentamisen aikaiset vaikutukset saavutettavuuteen ja elinvoimaan ovat kuitenkin todennäköisesti negatiivisia.⁶⁴

1.6.2 Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 konkretisoi tavoitteet

Kaupunkiympäristön toimialan mukaan ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 konkretisoi keskustavision ja yleiskaavoituksen tavoitteita keskustan vetovoimaisuuden ja elämyksellisuuden kasvattamiseksi.⁶⁵ Kaupunkiympäristölautakunta on käsitellyt asiaa 15.11.2022 ja esittänyt kaupunginhallitukselle ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 hyväksymistä ydinkeskustan maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjaksi.⁶⁶ Suunnitelmaa ei vielä arviointiajankohtana oltu käsitelty kaupunginhallituksessa.

Kehityskuvassa kuvataan ydinkeskustan ja sitä ympäröivän, niin sanotun käveltävän keskustan toiminnallista ja rakenteellista tulevaisuutta. Siinä esitetään toimenpiteitä, joiden avulla voidaan vahvistaa keskustan elinvoimaa, houkuttelevuutta, saavutettavuutta ja toimivuutta sekä kaupunkitilan käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Se on myös perusta kaupunginhallituksen kokouksessaan 25.1.2021 (57 §) edellyttämälle kävelykeskustan ja käveltävän keskustan laajentamisen suunnittelulle. Samalla se toimii pohjana maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemmalle suunnittelulle. Taustalla ovat myös tavoitteet työpaikkamäärien kasvusta ja kestävien kulkumuotojen priorisoimisesta Hiilineutraali Helsinki 2030 -toimenpideohjelman mukaisesti.⁶⁷

Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032 tuodaan näkyväksi se, miten käynnissä olevat ja suunnitellut maankäytön ja kiinteistökehittämisen hankkeet tukevat keskustan kehittämistä, ja mitä muita toimenpiteitä on tehtävä tavoitteiden saavuttamiseksi. Siinä pyritään esittämään useiden hankkeiden muodostama kokonaiskuva ja yhteisvaikutus, ja tuottamaan tietoa kaupungin investointien priorisoinnin tueksi, tilanteessa, jossa arvioidaan hankkeiden vaikutuksia keskustan elinvoimaan. Tarkemmat toimenpide-ehdotukset konkretisoidaan erillisissä suunnitelmissa hanketsolla.⁶⁸

Näkökulma on, että ydinkeskusta ei ole muuttumaton. Monipaikkainen työnteon kulttuuri ja kulutustottumusten muutokset sekä uudet toiminnalliset konseptit vaikuttavat keskusta-alueen käyttöön. Fyysisesti keskusta-alue laajenee jo nyt käynnissä olevien

⁶⁴ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

⁶⁵ Maankäyttöjohtajan haastattelu 16.6.2022.

⁶⁶ Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 634.

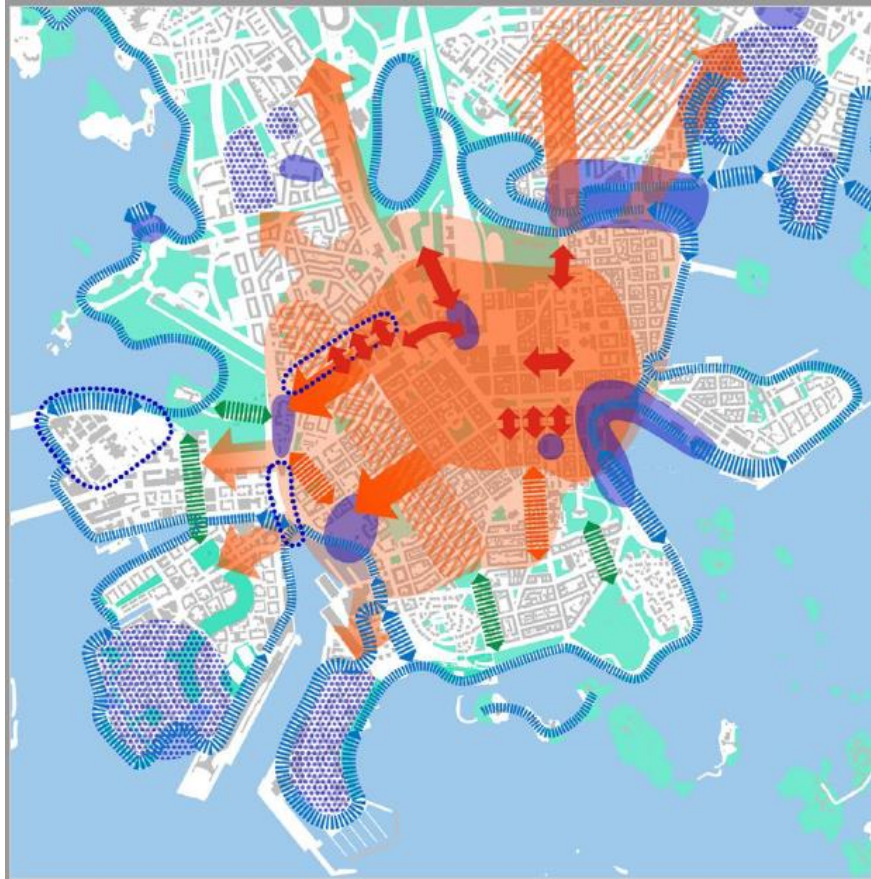
⁶⁷ Maankäyttö luo edellytykset elävälle keskustalle. Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

⁶⁸ Maankäyttö luo edellytykset elävälle keskustalle. Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

hankkeiden myötä, ja ympärille on syntymässä uusia painopistealueita. Useat yksittäiset hankkeet muokkaavat lähiympäristöä ja kasvattavat houkuttelevuutta ja veto-voimaisuutta. Raideliikenteen hankkeet parantavat yhteyksiä kantakaupungin sisällä ja sen lähialueille. Pyöräliikenteen kehittämishankkeet sekä katujen peruskorjaukset selkeyttävät ja sujuvoittavat liikkumisympäristöä.⁶⁹



Kuvio 7 Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva. Strateginen kehityskuvakartta.⁷⁰

Kuviossa 7 esitettyä kehityskuvakarttaa selkeyttävät tarkemmat toimenpide-ehdotukset, joista osa on jo käynnistynyt. Yleisinä toimenpiteinä maankäytön kehityskuvassa ovat

- Keskustan kehittämiseen liittyvien yleisten alueiden investoinnit
- Yhteistyö kiinteistönomistajien / toimijoiden kanssa ja ohjelma toiminnallisille konsepteille
- Linjaukset yleisten alueiden osalta sekä kaikkien hankkeiden osalta.

Keskustavision keskeisiin tavoitteisiin liittyvät toimenpiteet ovat:

⁶⁹ Maankäyttö luo edellytykset elävälle keskustalle. Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

⁷⁰ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

- Monipuoliset kaupalliset palvelut ja sujuva asiointiympäristö
- Keskustan työpaikkamäärien kasvattaminen
- Keskustan houkuttelevuuden ja elämyksellisyyden vahvistaminen
- Asumisen lisääminen laajenevan kantakaupungin alueella.

Lisäksi tehdään alue- ja teemakohtaisia toimenpiteitä.⁷¹ Näitä toimenpiteitä tarkastellaan seuraavissa luvuissa tarkemmin.

⁷¹ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

2 HAVAINNOT

2.1 Elinvoimaprojekti on käynnistetty ja käveltävää keskustaa edistetty

2.1.1 HELY-työryhmä perustettiin ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi

Kansliapäällikkö asetti 1.9.2021 strategiakauden ajaksi yhteistyöryhmän ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY), johon kuuluu Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän edustajia. Käytännössä HELY on kaupunkistrategiassa mainittu elinvoimaprojekti.⁷² Syynä perustamiselle oli se, että elinvoimalaskennan tulosten mukaan ydinkeskustan elinvoima oli laskenut edellisen kolmen vuoden ajan. Koronapandemian vuoksi erityisesti keskustan alueen kaupan ja ravitsemusalan toimintaedellytykset olivat heikentyneet, vaikkakin erikoiskauppa on ollut jo pidempään muutoksessa. Työryhmän puheenjohtajana on elinkeinojohtaja ja varapuheenjohtajana maankäyttöjohtaja. HELY-yhteistyötyöryhmän tehtävänä on määritellä ydinkeskustan kehittämiselle kaupungin ja elinkeinoelämän yhteinen tahtotila sekä kartoittaa keskeiset kehittämistarpeet. Yhteistyöryhmän tavoite oli laatia toimenpidesuunnitelma vuosien 2021–2022 aikana toteutettavista nopeista sekä pidemmän aikavälin kehittämistoimenpiteistä ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi sekä ohjata kokonaisvaltaisesti ydinkeskustan elinvoiman vahvistamista tukevien toimenpiteiden valmistelua ja toteutusta.⁷³

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto hyväksyi 14.03.2022 (§ 10) elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (ELMA). Yhtenä linjauksena keskustan saavutettavuudessa siinä painotetaan sujuvaa henkilöautoliikenteen turvaamista sekä asukkaille että liikkeissä asioiville, ja että kaupunki varmistaa keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin. Lisäksi linjataan, että ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta laajennetaan ja kaupunki tarjoaa keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle. Helsingin yrittäjien ja Helsingin seudun kauppakamarin lausunnoissa linjauksiin korostettiin keskustapysäköinnin kehittämistä.⁷⁴

HELY-yhteistyöryhmä on kokoontunut perustamisensa jälkeen vuoden 2022 loppuun mennessä kahdeksan kertaa. Käsiteltävinä asioina ovat olleet ydinkeskustan maankäytön kehityskuva, elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle, ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet, suurten hankkeiden liikennevaikutukset, kävelykatujen kehittäminen, kesäkatujen ja -terassin valmistelu, elinvoiman vahvistamiseen liittyvät keinot, viestintä ja markkinointi sekä mittaaminen.⁷⁵ HELY-työryhmän oman palaute-

⁷² Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

⁷³ Kansliapäällikön pöytäkirja 1.9.2021 § 18.

⁷⁴ Kansliapäällikön pöytäkirja 1.9.2021 § 18 ja Elinkeinovaliokunnan tavoitteet maankäytölle 14.3.2022.

⁷⁵ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston kehityspäälliköltä saadut diat 23.9.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kyselyn (N=6) mukaan vastaajista suurin osa oli sitä mieltä, että työryhmässä on onnistuttu lisäämään yhteistyötä kaupungin ja elinkeinoelämän kanssa, mutta muiden tavoitteiden edistämisessä ei vielä ole näkyvissä tuloksia.⁷⁶

Edellisten toimenpiteiden ohella kansliapäällikkö asetti huhtikuussa 2022 ohjausryhmän ohjaamaan Helsingin kaupungin elinvoimatoimintojen uudelleenjärjestelyä koskevaa selvitysprosessia. Myös tämän ohjausryhmän puheenjohtajana toimii elinkeinojohtaja. Selvitys kaupungin elinvoimatoimintojen uudelleenjärjestelystä alkoi 31.8.2022 Helsingin kaupungintalolla järjestetyssä seminaarissa, jossa tarkasteltiin elinvoimaisuutta eri näkökulmista. Selvitystyön tavoitteena on tunnistaa mahdollisuudet kaupungin elinvoimatoimintojen organisoimiseksi sekä löytää kaupungille mahdollisimman hyvä tapa tukea yritysten menestymismahdollisuuksia ja kaupunkilaisten työllistymistä. Selvitysprosessissa tarkastellaan osaamista ja työllistymistä tukevia palveluita, kaupungin ammatillisen koulutuksen palveluita sekä maahanmuuttopalveluita. Lisäksi selvityksen kohteina ovat yrityspalvelut aloittaville yrityksille, yritysten kasvun tukemiseen, yritysmaynteyden toimintaympäristön kehittämiseen, korkeakouluyhteistyö sekä rajapinnat elinkeinoyhtiöiden kanssa. Selvityksen on tarkoitus valmistua vuoden 2023 toukokuun loppuun mennessä. Selvitys liittyy myös siihen, että vuoden 2025 alusta työllisyyspalvelujen siirtymiseen valtiolta kuntien hoitettavaksi.⁷⁷

Kaupunginkanslian aluerakentamisen asiantuntijoiden mukaan nykyisessä strategiassa keskustan vetovoiman edistäminen on nostettu esiin, mutta koronan tuoma toimintaympäristön muutos on tuonut vetovoiman edistämisen vielä merkittävämmäksi kysymykseksi. Strategiassa ei ole kuvattu vastuutahoja, mutta strategian toimeenpanossa on löydetty uusia tapoja vahvistaa vetovoimaa. Yksi näistä on yhteistyön vaikiinnuttaminen keskustan elinkeinoelämän ja yritysten kanssa, joka näkyy erityisesti HELY-työryhmän toimintana. Elinkeinoelämän toimijat ovat toistaiseksi vaikuttaneet tyytyväisiltä lisääntyneeseen informaation saamiseen, mutta toisaalta ovat kokevat, ettei heidän näkemyksiään kuulla riittävällä tasolla liikenneasioissa.⁷⁸ HELY-työryhmältä vuoden 2022 lopussa kerätyssä palautteessa tuodaan kehittämiskohteena esiin muun muassa se, että ryhmältä kaivattaisiin enemmän konkreettista toimintaa.⁷⁹ Kaupunkiympäristön toimialalla koetaan, että kaupunginkanslian ydinkeskustaan liittyvissä linjauksissa painottuu liikaa tiettyjen elinkeinoelämän toimijoiden näkemykset, ja että HELY-työryhmä ole yksiääninen, joten kaikkien toiveiden toteuttaminen on mahdotonta.⁸⁰

Maankäytön kehityskuvaa on esitelty HELY-työryhmässä 26.11.2021. Sitä käsiteltiin myös kaupungin johtoryhmässä 23.8.2022, jossa arvioitiin hankkeiden aikajanaa

⁷⁶ HELY-työryhmän palautekysely, tulosten yhteenveto 1.2.2023.

⁷⁷ Kansliapäällikön pöytäkirja 14.4.2022 (§ 95) ja Helsinki haluaa vahvistaa kaupungin elinvoimaa. Uutinen Helsingin kaupungin intranetissa 13.9.2022.

⁷⁸ Haastattelu kaupunginkansliassa 25.10.2022.

⁷⁹ HELY-työryhmän palautekysely. Tulosten yhteenveto 1.2.2023. Saatu HELY-työryhmän Teamsistä 14.3.2023.

⁸⁰ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistioon 9.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

osin epärealistiseksi, koska hankelistausten monilla hankkeilla ei ole rahoitusvarausta investointisuunnitelmassa.⁸¹ Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymät keskustan kehittämiseen liittyvät keskeiset investoinnit, joiden kehittäminen tai kaa-voitus on käynnissä, on esitetty liitteen 2 kuvioissa 20 ja 24.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmisteilla

Keskustan maankäytön kehityskuvan tueksi tehdään ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kaupunkiympäristön toimialan mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa kaupunkistrategiassa mainittuun tarpeeseen arvioida liikennehankkeiden yhteisvaikutuksia. Aiemmin keskustan liikennejärjestelmää on kehitetty yksittäisissä hankkeissa, kaduittain ja kulkumuodoittain. Lisäksi katurakentamisen yleissuunnitteluohje päivitettiin vuoden 2021 alussa. Kyseessä on yleissuunnitteluohje, joka on laadittu isojen liikennevetoisten infrahankkeiden yleissuunnitelmien laatimista varten, mutta jota voidaan hyödyntää myös muihin yleissuunnitelmiin. Ohjeen mukaan vaikutukset liikenteelliseen saavutettavuuteen tulee arvioida kaikissa hankkeissa.⁸²

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan laajassa projektiryhmässä, jossa on mukana edustajia laajasti kaupunkiympäristön toimialalta, sekä kaupunginkanslian aluerakentamisyksiköstä, elinkeino-osastolta ja HSL:stä. Lisäksi työn ohjaukseen on perustettu ohjausryhmä, jossa on edustus maankäytön yleissuunnittelusta, asema-kaavoituksesta, liikenne- ja katusuunnittelusta, kaupunkitila- ja maisemapalvelusta, aluerakentamisyksiköstä ja elinkeino-osastolta.⁸³ Suunnitelmaa varten on asetettu tavoitteet ja laaditaan skenaariota. Työn tulos on tarkoitus viedä kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn huhtikuussa 2023, ja saada suunnitelma valmiiksi syyskuussa 2023. Tuolloin liikennejärjestelmäsuunnitelma pitäisi sisällään ehdotuksen siitä, mihin toimenpiteisiin ryhdytään ja millä aikataululla.⁸⁴

Kaupunginkanslian edustajat katsoivat, ettei kaupunginkanslian näkemyksiä ole otettu riittävällä tasolla huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelman skenaarioiden valmistelussa, vaikutusten arvioinnissa ja laadinnassa.⁸⁵ Kaupunkiympäristön toimialan mukaan näkemykset on otettu huomioon, mutta ei aina kaupunginkanslian toivomalla tavalla, koska suunnitelmassa on jouduttu tekemään kompromisseja. Laaja projektiryhmä on moniääninen ja välillä keskenään erimielinen, jonka vuoksi kaikkia näkemyksiä ei ole mahdollista ottaa huomioon, vaikka näkemykset on kuultu ja käsitelty.⁸⁶

⁸¹ Helsingin kaupungin johtoryhmän muistio 23.8.2022.

⁸² Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022 ja haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

⁸³ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistiluonnokseen 9.3.2023.

⁸⁴ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022 ja haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

⁸⁵ Haastattelu kaupunginkansliassa 25.10.2022.

⁸⁶ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistiluonnokseen 9.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on ydinkeskustan maankäytön kehityskuva ja siten käveltävyyyden parantaminen ja ihmisten viihtyvyyden lisääminen keskustassa. Lisäksi lähtökohtina ovat liikenneturvallisuus sekä liikenteen eri kulkumuotojen saavutettavuus ja toimivuus. Päätaavoite on ”Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan”, ja ylätaavoitteina on ”kävely ja oleilu keskustassa on nykyistä miellyttävämpää”, ”Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa” ja ”jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat hyvin keskustassa toimivien tarpeita”. Tarkasteltavia alueita ovat muun muassa Esplanadien alue, Iso Roobertinkadulta Erottajalle ja Mannerheimintien alkuun sijoittuva vyöhyke, Mannerheimintien alkupää ja kantakaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyvyyden lisäämiseksi on nostettavissa käveltävyyyden edistämiseksi. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on esitelty HELY-työryhmässä 24.3.2022, 25.5.2022 ja 8.12.2022.⁸⁷

2.1.2 Käveltävän keskustan kehittäminen etenee vähitellen

Kaupunginhallituksen päätöksen 21.5.2021 (§ 56) mukaan kävelykeskustaa ja käveltävää keskustaa laajennetaan ja jatkosuunnitteluun otetaan mukaan Esplanadien alue. Alueesta tehdään analyysi, jossa arvioidaan esimerkiksi vaihtoehtoja kaistojen määrälle, logistiikalle ja pysäköinnille. Käveltävän keskustan vaiheita valmistellaan siten, että alue on laaja, jotta voidaan valita parhaimmat ideat toteutukseen ja aika- tauluttaa ne vaiheittain. Kävelykeskustan valmistelussa painotetaan luonnollisia kävelyreittejä, keskeisiä pysähtymispaikkoja ja niiden välisiä yhteyksiä sekä kävelykeskustan luomaa kaupallista potentiaalia. Suunnittelussa huomioidaan liikenteen kokonaisuus.⁸⁸ Kävely-yhteyksien kehittämisen toimenpiteet konkretisoituvat vuonna 2023 valmistuvassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.⁸⁹

Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 tavoitteena on vahvistaa nykyisen ydinkeskustan käveltävyyttä, luoda kävely-ympäristö Eteläesplanadilta etelään ja liittää se osaksi aktiivista liikekeskustaa ja suunnitella Eteläsataman alue osaksi uutta käveltävää keskustaa. Eteläsataman kehittämiseen liittyy satamatoimintojen uudelleenjärjestäminen.⁹⁰

Maankäyttöjohtajan mukaan ydinkeskustan kehittämisessä nojataan erityisesti palvelujen, kulttuurin, ravintoloiden ja tapahtumien laatuun ja erikoistumiseen. Matkailun odotetaan palautuvan koronapandemian jälkeen. Maankäytöllä ja rakentamisella pyritään muodostamaan puitteet avoimille kaupunkitiloille, sille että katutasolla on nähtävää ja koettavaa, avaamalla rakennusten maantasakerroksia ja parantamalla yhteyksiä kortteleiden läpi.⁹¹

⁸⁷ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022 ja kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistioluonnokseen 9.3.2023.

⁸⁸ Khs 21.5.2021 § 56.

⁸⁹ Helsingin kaupungin johtoryhmä 23.8.2022.

⁹⁰ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022.

⁹¹ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl. 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Tavoitteiden saavuttamiseksi edellytetään, että hankkeisiin ryhtyvät parantavat jalankulun olosuhteita ja korttelien sisäisiä yhteyksiä merkittävän lisärakentamisen yhteydessä. Tämä koskee ydinkeskustan liikekortteleita, kuten esimerkiksi Esplanadin ja Aleksanterinkadun alueen tavoitetilaa, mutta voi olla ehkä mahdotonta toteuttaa muualla, missä on asumista ja toimitilaa samoissa kortteleissa. Ydinkeskustan kortteleissa on jo varauksia, joita ei ole vielä toteutettu. Kortteleiden sisäisten jalankulun yhteyksien rakentamista siten, että niitä saa rakentaa asemakaavassa määritellyn rakennusoikeuden lisäksi, on määriteltävä kannusteeksi rakentamiselle, jotta hankkeesta tulee kannattavampi.⁹²

Lisäksi mahdollistetaan katettujen pihatilojen rakentaminen siten, että niitä voi käyttää ravintola- ja kahvilatyypisessä käytössä. Tämä on useissa tiloissa mahdollista. Syksyllä 2022 on meneillään hankealoitteita, joiden kaavamuutoksista keskustellaan (Pohjoisesplanadi 37), ja rakenteilla tai valmistuneena on muun muassa Kasarminkadulla hanke. Soveltuvissa paikoissa ravintoloiden ja kahviloiden paviljonkityyppisten terassiosien toteuttaminen on tarkoitus sallia, mikäli jalkakäytävän leveys ja kaupunkikuvalliset olosuhteet sen mahdollistavat.⁹³

On myös tarkoitus parantaa käveltävän verkoston koettua jatkuvuutta uusimalla ja yhtenäistämällä jalankulkualueiden pinnoitteita ja kalusteita sekä muutenkin parantaa ydinkeskustan jalankulkuympäristön laatua, esteettömyyttä ja jalankulun ensisijaisuutta suhteessa muihin kulkumuotoihin. Tämä koskee sekä tonttimaata että katu-alueita, tarkoitus on saavuttaa yhtenäinen kaupunkikuva.⁹⁴

Toimenpiteet kohdistuvat alueittain seuraavasti:

Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun alueella

- lisätään kadulle avautuvien tilojen määrää erityisesti Aleksanterinkadulla,
- parannetaan Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun poikittaisten kävely-yhteyksien olosuhteita ja
- kehitetään Fabianinkadusta käveltävämpää ympäristöä.⁹⁵

Tarkoitus on varmistaa, että kadulle avautuva tila on myös toiminnallisesti avoin, esimerkiksi kauppa tai kahvila vaikkapa hotellin tai toimiston sijasta. Poikittaisilla kävely-yhteyksillä on tarkoitus saada luonteva kävelyreitti eteläiseen Helsinkiin. Kävely-ympäristön kannalta on olennaista, että kävelylle varattu tila on riittävä.⁹⁶

Eteläesplanadin eteläpuolella

- parannetaan kävely-yhteyttä Kasarmitorin suuntaan Fabianinkadulla sekä Kasarmikadulla

⁹² Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

⁹³ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

⁹⁴ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

⁹⁵ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

⁹⁶ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

- pienennetään Unioninkadun liikenteen haittavaikutusta Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä. Hyödynnetään sataman rekkaliikenteen poistuminen alueelta.
- parannetaan Kasarmitorin viihtyisyyttä ja liikeyritysten toimintaedellytyksiä sekä kävelijöiden yhteyttä toriin Fabianinkadun tai Pohjoisen Makasiinikadun autoliikennettä rajoittamalla.
- parannetaan jalankulun yhteyksiä tulevaan Makasiinirantaan Arkkitehtuuri- ja designmuseon alueelle.
- kehitetään rantareittiä sekä muita kävelyreittejä Eteläsataman ympäristössä ja Katajanokalla satamatoimintojen siirtämistä ja keskittämistä koskevien, valtuustossa hyväksyttävien periaatteiden mukaisesti.
- levennetään Laivasillankadun jalkakäytäviä.⁹⁷

Kaupunginhallitus hyväksyi 14.3.2022 (§ 206) kävelyn edistämishjelman. Se painottuu vahvasti kävelyn ydinalueiden ja asemanseutujen käveltävyyden edistämiseen osana Helsingin kaupunkikeskustojen kokonaiskehitystä ja sisältää viisi vuoteen 2030 mennessä toteutettavaa toimenpidettä. Niistä kahta, keskustojen kävelyverkkojen hierarkian laadintaa sekä kävelyn suunnitteluohjetta, alettiin laatia syksyllä 2022. Katuvihreän verkoston suunnittelutyö on alkamassa vuonna 2023 kaupunkitilaja maisemasuunnittelupalvelussa.⁹⁸

Käveltävän keskustan erityisinä toimenpiteinä aiotaan edistää keskustan huoltotunnelin laajamittaisempaa käyttöä ja täydentää maanalaisia kävely-yhteyksiä. Huoltotunneliin liittyvien esitysten valmistelu oli tarkoitus tehdä vuorovaikutuksessa tunnelin vaikutuspiirissä olevien kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden kanssa. Maanalaisen kävely-ympäristön kehittäminen on tarkoitus kytkeä keskustan kehittämishankkeisiin, millä edistetään kaupungin ja yksityisten toimijoiden sekä maanomistajien yhteistyötä hankkeiden toteuttamisessa. Huoltotunneliin ja maanalaiseen kävelyyn liittyvät periaatteet määritetään maanalaisessa yleiskaavassa.⁹⁹ Toimenpiteitä toteutetaan asemakaavoituksen ja hankesuunnittelun yhteydessä. Hankkeiden yhteydessä selvitetään maanalaisten yhteyksien tarvetta ja mahdollisuuksia yleiskaavan esiselvitysten mukaisesti.¹⁰⁰

Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelmassa 2022 on tavoitteena, että keskusta-alueiden kävely-ympäristön toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen laatu parane. Tätä tavoitetta seurataan vuonna 2017 käyttöön otetulla seurantamenetelmällä.¹⁰¹

Kesäkatukokeilujen avulla on testattu ratkaisujen toimivuutta kävelijöiden ja alueiden yritysten näkökulmasta pysyvien ratkaisujen suunnittelun pohjaksi. Unioninkadun ja

⁹⁷ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

⁹⁸ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja katutila- ja maisemasuunnittelupalvelussa 24.10.2022.

⁹⁹ Käveltävä keskusta, 11.1.2021. Maankäyttöjohtajalta saatu diaesitys.

¹⁰⁰ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

¹⁰¹ Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Etelärannan liikenne ratkaisuja tutkitaan osana ydinkeskustan liikennejärjestelmätöitä. Jalankulun yhteyksiä tulevaan Makasiinirantaan parannetaan laatimalla kaa-voituksen yhteydessä tarvittavat suunnitelmat Makasiinirannan kilpailun ratkaisujen mukaisesti. Eteläsataman rantareitti sekä muut kävelyreitit ratkaistaan alueen kaa-voituksen yhteydessä. Katajanokanrannalle ollaan laatimassa suunnitteluperiaatteita, jossa kävelyreitit ovat yksi lähtökohta.¹⁰²

Kesäkatukokeilut ja kävelyn edistämisen nopeat toimenpiteet

Kävelyn edistämiseen liittyvät esimerkiksi kesäkatukokeilut. Kesällä 2021 kesäkatua kokeiltiin Kasarmikadulla, ja kesällä 2022 avattiin neljä ns. kesäkatua (Kasarmikatu, Pieni Roobertinkatu, Korkeavuorenkatu ja Erottajankatu), joista rakentui yhtenäinen kävelyverkosto Esplanadilta kohti Designmuseon aukiota. Kesäkatukonseptilla on tarkoitus parantaa katujen viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja palvelujen kirjoa. Suunnitelmista käytiin keskustelua alueen yrittäjien ja asukkaiden kanssa. Kaduille on tuotu lasten leikkipaikkojen ja terassien ohella tapahtumia. Kesäkatujen kävijämäärät lisääntyivät erityisesti iltaihin ja viikonloppuisin, ja niistä saatu palaute on ollut pääosin positiivista.¹⁰³ Valmisteilla olevaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voidaan kaupunkiympäristön toimialan mukaan laatia osia, joiden toteutus ei ole ympärivuotista vaan koskee erityisesti kesäkautta tai muita rajattuja aikoja.¹⁰⁴

Kaupungin johtoryhmä totesi kokouksessaan 23.8.2022, että ydinkeskustan maankäytön kehityskuva ei vastaa riittävällä tasolla kaupunginhallituksen 25.1.2021 päätökseen, ja ennen ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumista ja sen toimenpiteiden toteutumista on saatava toteutumaan joitakin kävelyn edistämisen toimenpiteitä. Sovittiin, että asian käsittelyä jatkaa Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmä.¹⁰⁵ Kaupunkistrategian toimeenpanoa varten asetettu Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmä otti syyskuussa 2022 tehtäväkseen suunnitella nopeita toimenpiteitä kävelyn edistämiseksi. Lopulta kaupunkiympäristölautakunta päätti marraskuun 2022 kokouksessaan esittää kaupunginhallitukselle 1.11.2022 päivätyn Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 hyväksymistä ydinkeskustan maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjaksi. Lisäksi lautakunta päätti, että kaupunkiympäristötoimialalla valmistellaan Esplanadeille ja niihin liittyville tietyille kaduille liikennejärjestelyiden ja katuym-
päristön kokeilut alkaen vuodesta 2023.¹⁰⁶

HELY-yhteistyöryhmän yhtenä tehtävänä oli ohjata kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävää jatkosuunnittelua kaupunginhallituksen 25.1.2021 päättämien periaatteiden ja toimenpiteiden mukaisesti ajalla 2021–2022. Jatkosuunnittelu sisältäisi sekä

¹⁰² Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

¹⁰³ <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/keskusta/uudistukset#helsingin-keskustaan-on-avattu-kesakatuja-koko-kesaksi> (luettu 9.9.2022).

¹⁰⁴ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022 ja Kylk 8.11.2022 § 620.

¹⁰⁵ Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, diaesitys Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmässä 27.9.2022 ja Kylk 15.11.2022 § 634.

¹⁰⁶ Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022 ja Kylk 15.11.2022 § 635.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

nopeita, että pidemmän aikavälin toimenpiteitä.¹⁰⁷ HELY-työryhmässä on suhtaututtu autokaistojen sulkemiseen kriittisesti. Pääsääntöisesti kiinteistönomistajat ja huippuluokkaisia tuotteita tarjoavat toimijat ovat olleet sitä mieltä, että Pohjoisesplanadilta ei missään tapauksessa saa poistaa yhtään ajokaistaa.¹⁰⁸ HELY-työryhmä on esittänyt näkemyksen, että kesäkatujen kokeilun tulokset eivät ole olleet kovin vakuuttavia ja ollut huolissaan satamaliikenteen ruuhkautumisesta ja turistibussien sijainnista edellä mainittujen toimenpiteiden mahdollisesti toteutuessa. Sen sijaan Aleksanterinkadun jakelu- ja huoltoliikenteen pysäyttämiskiellon valvonnan tehostaminen saa ryhmän tuen, samaten Mannerheimintien liikenteellisen roolin arviointi ja nykyisten kävelykatujen viihtyisyyden parantaminen.¹⁰⁹ Kaupunkiympäristön katu- ja liikennesuunnittelun edustajat katsovat, että kansainvälinen tutkimus osoittaa kävelymahdollisuuksien lisäämisen parantavan keskustan elinvoimaisuutta.¹¹⁰

Kaupunginkanslian aluerakentamisesta vastaavien henkilöiden mukaan toteutettavat nopeat toimet todennäköisesti heikentävät keskustan sisääntulokatujen liikenteen sujuvuutta. Liikennejärjestelyjä ja niiden tuomia vaikutuksia tulee arvioida ja käsitellä koko keskustaa käsittävänä asiakokonaisuutena, eikä yksittäisinä paikallisina toimina. Heidän mukaansa kokeiluille tulee tehdä kattavat vaikutusten arvioinnit sekä laatia tavoitteet ja mittarit, minkä lisäksi pitää olla valmius keskeyttää tarvittaessa mahdollisesti epäonnistuviksi osoittautuvat kokeilut. Lisäksi keskustaa pitäisi suunnitella sen mukaisesti, millaisia vaikutuksia suunnitelmilla olisi keskustan toimijoille, ei liikennejärjestelmäsuunnittelulähtöisesti.¹¹¹ Kaupunkiympäristön toimialan mukaan nopeiden kokeilujen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen on tutkittu koko seudun laajuisesti, ei pelkästään ydinkeskustan osalta. Vaikutuksia on, mutta ne nähdään vähäisinä. Kokeiluista tehtyyn päätöstekstiin on kirjattu, että kokeilu kestää alustavasti kesästä 2023 loppuvuoteen 2024, saatujen kokemusten perusteella kokeilu voidaan kuitenkin päättää suunniteltua aiemmin tai vastaavasti jatkaa suunniteltua pidempään, jos se on ydinkeskustan liikenteen kokonaistoimivuuden kannalta perusteltua.¹¹²

Kaupunkiympäristön toimiala hyväksyi marraskuussa 2022 kesäkatujen kokeilujen toimintamallin ohjeellisena noudatettavaksi. Toimintamallissa eritellään oleelliset vaiheet onnistuneiden kesäkatujen ja muiden kävely-ympäristön kokeilujen toteuttamiseksi ja toiminnan jatkuvuuden takaamiseksi. Vuosittaisten kokeilujen toteuttaminen sidotaan jatkossa talousarvioehdotukseen, millä varmistetaan tarvittavat resurssit kesäkatujen toteuttamiseen.¹¹³ Esplanadeille ja niihin liittyville tietyille kaduille lii-

¹⁰⁷ Kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmä ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi.

¹⁰⁸ Kesäkokeilu 2020. Pohjoisesplanadi. Kooste haastatteluista alueen toimijoille 8.6.2020 ja Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, diaesitys Viihtyisä kaupunki -ohjausryhmässä 27.9.2022.

¹⁰⁹ Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, diaesitys Viihtyisä kaupunki -ohjausryhmässä 27.9.2022.

¹¹⁰ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022 ja sähköpostilla 13.10.2022 saatu täydentävä tieto.

¹¹¹ Haastattelu kaupunginkansliassa 25.10.2022 ja kaupunginkanslian aluerakentamispäällikön kommentit arviointimuistioluonnokseen 8.3.2023.

¹¹² Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistioluonnokseen 9.3.2023.

¹¹³ Kylk 8.11.2022 § 620.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kennejärjestelyiden ja katu ympäristön valmistellaan kokeilut vuodesta 2023 yhteistyössä keskusta-alueen yrittäjien kanssa. Vuoden 2023 kokeilun tulokset analysoidaan ja tuodaan lautakuntaan syyskauden 2023 aikana jatkotoimenpiteistä päättämistä varten.¹¹⁴

2.2 Keskustassa kärjistyy kilpailu rajallisesta katutilasta

2.2.1 Katutilasta suurin osa oli varattu ajoneuvoille ja pysäköinnille

Traficommin ajoneuvokannan tilastojen mukaan vuoden 2021 lopussa Helsingissä oli rekisteröity noin 332 600 autoa, joista liikennekäytössä oli 255 100. Autojen määrä on kasvanut tasaisesti 1970-luvulta lähtien lukuun ottamatta 1990-luvun lamavuosia. Myös liikennekäytössä olevien autojen määrä on lisääntynyt. Henkilöautotiheys (autojen määrä/1000 henkilöä) ja autojen määrän kasvu on laman jälkeen eriytynyt: Helsinkiin on tullut lisää autoja asukasmäärän kasvun myötä, mutta autotiheys on kasvanut hitaammin kuin autojen määrä. Koronapandemian jälkeen henkilöautotiheys on kasvanut hieman.¹¹⁵

Autoiluun liittyvät toimet liittyvät suuresti myös käveltävyyteen ja viihtyisyyteen. Ydinkeskustan kaavahankkeiden keskeisiä rajoitteita liikenteen näkökulmasta on se, että kaupunkikeskustassa tilaa on vähän, joten katutilan suunnittelu on ”niukkuuden jakamista”¹¹⁶ (kuvio 8):

¹¹⁴ Kylk 15.11.2022 § 635.

¹¹⁵ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, s. 33.

¹¹⁶ Kaavakoulu: ydinkeskusta 16.11.2021. Liikenne- ja katusuunnittelun diasarja.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 8 Kaupunkikeskustan katutilan käyttäjät liikenteen näkökulmasta¹¹⁷

Vuonna 2021 tehdyn yleisten alueiden rekisteriin perustuvan laskelman mukaan Helsingin kantakaupungin¹¹⁸ katutilasta 86 prosenttia oli varattu moottoriajoneuvoille. Moottoriajoneuvoille varattu katutila tarkoittaa laskelmassa ajoradoille ja pysäköinnille varattua tilaa. Osuudessa ovat mukana bussikaistat ja raitiotiet (kuvio 9).¹¹⁹

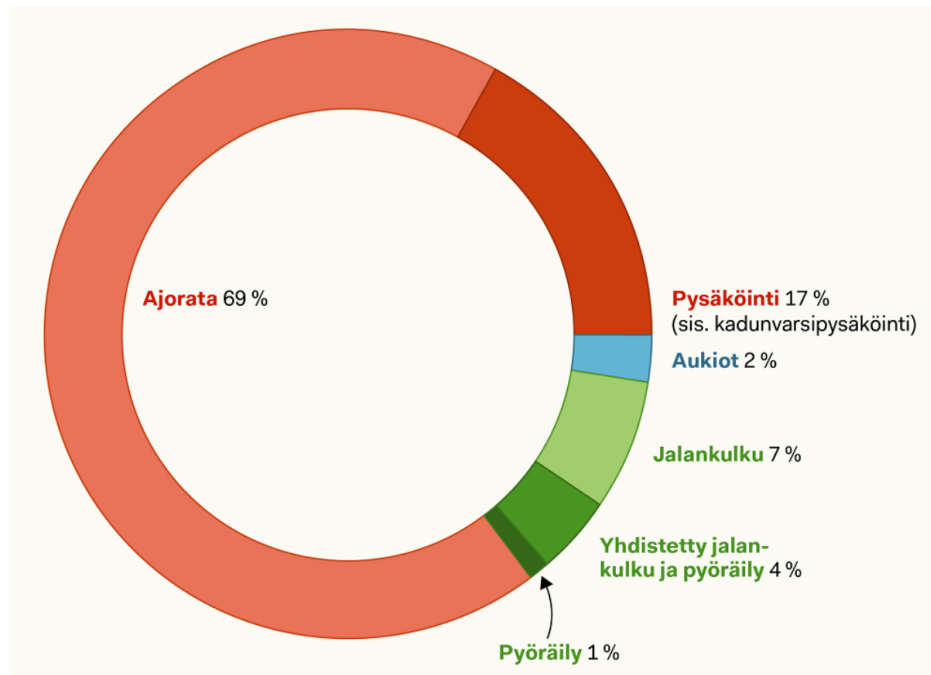
¹¹⁷ Kaavakoulu: ydinkeskusta 16.11.2021. Liikenne- ja katusuunnittelun diasarja.

¹¹⁸ Laskelmassa kantakaupunki tarkoittaa kaupunginosia 1–27 poislukien Mustikkamaa-Korkeasaari. Koponen/Hildén, <https://hri.fi/data/fi/showcase/helsingin-kantakaupungin-katutilasta-86-on-varattu-autoille>. Luettu 14.11.2022.

¹¹⁹ Koponen/Hildén, <https://hri.fi/data/fi/showcase/helsingin-kantakaupungin-katutilasta-86-on-varattu-autoille>. Luettu 14.11.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 9. Eri käyttötarkoituksiin varatun katutilan osuus Helsingin kantakaupungissa.¹²⁰

Liikennehankkeet eivät yleensä kaupungeissa ole vain yhden kulkutavan hankkeita, vaan kaikkien kulkutapojen edistäminen kytkeytyy toisiinsa. Vuonna 2021 julkaistu raportti Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamishjelmassa keskittyy autoliikennettä merkittävästi parantaviin hankkeisiin, kuten uusiin silta- tai tunneliyhteyksiin tai lisäkaistoihin ja erityisesti niihin hankkeisiin, joissa autoliikenteen edistäminen on hankkeen pääroolissa. Hankekortit on laadittu 12 hankkeesta.¹²¹

Ydinkeskustan läpi ei kulje pääkatua, vaan pääkadut kiertävät Helsingin niemen. Poikittaista liikennettä palvelevat Hakamäentie ja Kehä I. Keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentämään on laadittu suunnitelma keskustatunnelista. Keskustatunneli on maanalainen yhteys Länsiväylältä Sörnäisten rantatielle, jolle on suunniteltu 2+2 ajokaistaa. Tunnelin kustannusarvio vuonna 2019 oli 490 miljoonaa euroa. Kaupunginhallituksen 25.1.2021 päätöksen mukaisesti tunnelin suunnittelua ei jatketa, vaan hanke säilyy yleiskaavan toteuttamishjelmassa pitkän aikavälin hankkeena, joka tulisi toteutettavaksi 2040–2050. Lyhyen tähtäimen hankkeeksi tuli Sörnäistentunneli. Sörnäistentunnelin on määrä parantaa autoliikenteen sujuvuutta pohjoisen ja etelän suunnassa Kalasataman alueella sekä Kalasata-

¹²⁰ Koponen J./Koponen/Hildén, <https://hri.fi/data/fi/showcase/helsingin-kantakaupungin-katutilasta-86-on-varattu-autoille>. Luettu 14.11.2022. Laskelma perustuu seuraaviin lähteisiin: Helsingin kantakaupungin ja asukas-pysäköintivöhykkeiden pysäköintipaikat. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala 2021; Helsingin kaupungin karttapalvelu; Helsingin kantakaupungin yleisten alueiden rekisteri 2020. Helsingin kaupungin kartta-

¹²¹ Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamishjelmassa, 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

man metroaseman ympäristön jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Sörnäistentunnelilla on voimassa oleva asemakaava, joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2013 ja kaupunginvaltuustossa 8/2018.¹²²

Pelkästään autoliikenteen sujuvuutta parantavien hankkeiden ohella tärkeitä voivat olla myös muut autoliikenteeseen merkittävästi vaikuttavat hankkeet, kuten Länsisatamasta Länsiväylälle suuntautuva satamatunneli. Satamatunneli on vain satamaliikenteelle suunnattu tunneli, ja vaikka se ei ole osa tie- ja katuverkkoa, sillä on kuitenkin merkittävä vaikutus myös alueen katuihin ja teihin. Tunnelin toteutuessa katuverkolla liikenne vähenee sataman liikenteen käyttäessä tunnelia. Toteutus päätöksiä ei vielä ole, mutta hankkeiden arvioidaan toteutuvan lyhyellä aikavälillä, ennen vuotta 2035.¹²³

Muut autoilun sujuvoittamista parantavat hankkeet sijaitsevat sisääntuloväylillä, poikittaisteillä tai liittymissä. Vaikka nämä eivät sijaitse kaupungin keskustassa, niillä on vaikutuksensa myös kaupungin keskustaan. Hankkeiden ajoittumisen arvioinnissa joudutaan ottamaan huomioon niiden suunnittelutilanne, kaupungin investointiohjelma ja liittyminen muihin kaupungin hankkeisiin. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa vaiheistetaan suunnittelua, ei suoraan toteuttamista. Kaupungin 10-vuotisessa investointiohjelmassa varaudutaan taloudellisesti hankkeiden toteutukseen. Investointiohjelmaa päivitetään vuosittain.¹²⁴

Kaupungin keskustan kaavat ovat tällä hetkellä pääosin pienehköjä hankekaavoja, joissa muutetaan käyttötarkoitusta, toteutetaan täydennysrakentamista tai puretaan tai uudelleenrakennetaan. Autoliikenteessä on aloitettu kokeilu, jossa rajoitetaan nastarenkaiden käyttöä melun ja pienhiukkasten vähentämiseksi.¹²⁵ Lisäksi on alettu uudistaa katuverkon toiminnallista luokitusta ja ohjata liikennettä korkealuokkaisemille kaduille. Samalla rauhoitetaan asuinalueita. Lisäksi on tarkoitus lisätä nopeusrajoitusten kameravalvontaa. Kiinteistön ajoyhteydet ja huoltoliikennejärjestelyt on suunniteltava jo kaavavaiheessa. Tarkoitus ei ole lähtökohtaisesti rajoittaa pysäköintiä katualueella.¹²⁶ Pysäköintipaikkoja voidaan kuitenkin joskus joutua vähentämään muiden tavoitteiden toteuttamiseksi, esimerkiksi kestävien liikkumismuotojen sujuvoittamiseksi.

2.2.2 Keskeisimmät pysäköintipolitiikan toimenpiteet on toteutettu

Kaupunki on linjannut pysäköinnin kehittämisestä kaupunkistrategioissa 2017–2021 ja 2021–2025 sekä asettanut pysäköinnin kehittämisen tavoitteet ja niihin liittyvät toimenpiteet ja pysäköintipolitiikka-toimenpideohjelmassa vuosina 2014 ja 2022. Tässä arvioinnissa arvioidaan vain sellaisten keskeisimpien pysäköintipolitiikkaohjelmien

¹²² Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, 2021.

¹²³ Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, 2021.

¹²⁴ Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, 2021.

¹²⁵ Kaupunkiympäristölautakunta päätti 8.2.2022 § 67 nastarengaskieltokeilusta Lönnrotinkadulla syksystä 2022 kevääseen 2025.

¹²⁶ Kaavakoulu: ydinkeskusta 16.11.2021. Liikenne- ja katusuunnittelun diasarja.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

toimenpiteiden toteutumista, jotka liittyvät suoraan autojen pysäköinnin kehittämiseen ydinkeskustassa. Tarkastelusta on rajattu pois sellaiset toimenpiteet, joiden alkaminen on aikataulutettu vuoden 2022 jälkeiselle ajalle sekä sähköautoiluinfraan liittyvät toimenpiteet. Pysäköintipolitiikka 2014 sisältää joitakin huolto- ja jakeluliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä, joita tarkastellaan huolto- ja jakeluliikenteen yhteydessä. Pysäköintipolitiikkaohjelmien 2014 ja 2022 kaikki toimenpiteet ja niiden tarkastelu arvioinnissa on esitetty muistion liitteissä 4 ja 5.

Markkinaehtoinen pysäköinti

Keskeisin vuosien 2017–2021 ja 2021–2025 kaupunkistrategioiden pysäköintiä koskeva linjaus on asteittainen siirtyminen kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa.¹²⁷ Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä eli pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla.¹²⁸ Markkinaehtoiseen pysäköintiin siirtymisellä kaupunki tavoittelee erityisesti pysäköinnistä kaupungille koituvien kustannusten hillitsemistä sekä kaupunkirakenteen tiivistämistä. Jos esimerkiksi uusille asuinalueille voidaan rakentaa vähemmän pysäköintipaikkoja, asuntoja voidaan tuottaa enemmän. Tämä auttaisi kaupungin asuntotuotantotavoitteiden täyttämisessä. Kaupunkistrategiasta 2017–2021 on tulkittavissa, että kaupunki on tiedostanut, että markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttaminen jollakin alueella saattaa heikentää kyseisen alueen saavutettavuutta autolla.¹²⁹

Asukkaiden pysäköintipaikkojen minimimäärä on Helsingissä määrätty asemakaavassa, jolloin rakennushankkeissa on yleensä toteutettu minimimääräyksen mukainen pysäköintipaikkamäärä. Taloyhtiöt ovat vuokranneet näitä paikkoja alle todellisten kustannusten. Jos paikkoja on myyty pysäköintiosakkeina, kaikkia niiden kustannuksia ei välttämättä ole sisällytetty niiden hintaan, jotta paikat saataisiin myytyä. Koska pysäköintipaikat ovat olleet käyttäjille edullisia, niitä on usein jonotettu.¹³⁰

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä asukkaiden pysäköintipaikkojen lukumääriä ei määrätä asemakaavassa, vaan rakennushankkeisiin ryhtyvät toteuttavat itse päättämänsä lukumäärän pysäköintipaikkoja. Paikkojen sijainti tulee kuitenkin kaavassa osoittaa, jos niitä halutaan toteuttaa. Pysäköinti-investoinnit perustuvat taloudelliseen kannattavuuteen. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä pysäköinti ei ole subjektiivinen oikeus ja pysäköinnin saatavuus ja hinta vaihtelevat alueiden välillä kustannusten ja kysynnän vaihdellessa. Kysynnän vaihtelu heijastuu hintojen, ei jonottamisen vaihteluna.¹³¹

¹²⁷ Maailman toimivin kaupunki. Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021, 6; Kasvun paikka. Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025, 39.

¹²⁸ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 50.

¹²⁹ Maailman toimivin kaupunki. Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021, 6.

¹³⁰ Kaupunkiympäristölautakunta 16.4.2019 § 203.

¹³¹ Kaupunkiympäristölautakunta 16.4.2019 § 203.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Pysäköintipolitiikka 2014 toimenpideohjelmassa on toimenpiteitä, joiden voidaan tulkitä liittyvän markkinaehtoiseen pysäköintiin, vaikka tätä käsitettä ei toimenpideohjelmassa käytetä. Näitä toimenpiteitä ovat asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan (toimenpide 6) ja tonttikohtaisesta toimijasta alueelliseen toimijaan (toimenpide 7). Konkreettisesti toimenpiteiden tarkoituksena oli määritellä tietyt kokeilualueet, joilla toteutetaan vähäautoisia alueita ja käyttäjä maksaa -periaatetta pysäköinnissä sekä toteuttaa uusilla asuntoalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa keskitettyä pysäköintiä. Keskitetty pysäköinti tarkoittaa sitä, että tonteilla ja asunnoilla ei nimettyjä paikkoja, vaan yhteiset pysäköintilaitokset, joista paikkaa tarvitsevat asukkaat voivat ostaa tai vuokrata pysäköintioikeuden.¹³²

Pysäköintipolitiikkaohjelman 2014 toimenpiteenä oli myös autopaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen siten, että uusia asuntoja ja toimitiloja suunniteltaessa voitaisiin osoittaa vähemmän tai tietyissä tapauksissa enemmän autopaikkoja kuin aiemmin on ollut mahdollista. Toimenpide on toteutunut, sillä asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohje on uusittu vuonna 2015 ja toimitilojen vuonna 2017. Ohjeiden päivitykset tulevat pysäköintipolitiikka 2022 mukaan jälleen ajankohtaiseksi vuosina 2024–2025. Pysäköintipolitiikassa 2022 on tunnistettu ohjeiden päivityksen aikana tarkasteltavaksi asiaksi muun muassa markkinaehtoisen pysäköinnin integrointi ohjeeseen kokeilualueilta saatujen kokemusten perusteella.¹³³

Kaupunkistrategiassa 2017–2021 linjattiin, että markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa toteutetaan uusista asuinalueista alkaen.¹³⁴ Linjaukseen ja pysäköintipolitiikan 2014 toimenpideohjelmaan liittyen kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 16.4.2019 markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilun tulevien Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemennrannan uusien asemakaava-alueiden tai niiden osa-alueiden asuntorakentamisessa.¹³⁵ Kokeilualueet eivät ole ydinkeskustan alueella, joten ne eivät ole varsinaisesti arvioitavina tässä arvioinnissa.

Vuonna 2022 hyväksytyssä pysäköintipolitiikassa on suoraan kaupunkistrategian 2021–2025 linjaukseen liittyvänä toimenpiteenä jatkaa askeleittain siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa asuintonttien pysäköintiratkaisuissa (toimenpide 17). Ohjelmassa todetaan, että ensimmäisten markkinaehtoista pysäköintiä toteuttavien tonttien rakentaminen oli vasta käynnistynyt kokeilualueilla, joten kokemusten saaminen kestää vielä useita vuosia. Jotta markkinaehtoista pysäköintiä voisi edistää jo ennen kokeilujen tulosten saamista, on tarkoitus laatia periaatteet etenevän vaiheista, soveltuvista alueista sekä täytettävistä vaatimuksista, joiden perusteella markkinaehtoinen pysäköintipolitiikka voidaan ottaa käyttöön. Tavoitteena on, että markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa laajennetaan hallitusti kantakaupungista

¹³² Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 57–61.

¹³³ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 50–51; Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 50–52.

¹³⁴ Maailman toimivin kaupunki. Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021, 6.

¹³⁵ Kaupunkiympäristölautakunta 16.4.2019 § 203.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

alkaen. Toimenpiteen suunniteltu aikataulu on 2023–2025, ja uudet asuinalueet tuskin sijoittuvat ydinkeskustaan, joten toimenpiteen toteutumista ei arvioida tässä arvioinnissa.¹³⁶

Pysäköintipolitiikka 2022 määrittelee uusien asuintonttien pysäköintiratkaisuja koskevan toimenpiteen (nro 17) ohella kuitenkin useita muitakin toimenpiteitä markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan siirtymistä edistäviksi toimenpiteiksi. Tässä arvioinnissa arvioidut markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan liittyviksi tunnistetut toimenpiteet pysäköintipolitiikkaohjelmissa 2022 ja 2014 sekä toimenpiteiden aikataulut on esitetty taulukossa 1.

¹³⁶ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 50–51.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Taulukko 1. Arvioidut markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan (pp) liittyvät toimenpiteet Helsingin pysäköintipolitiikassa 2022 ja 2014.

Toimenpide	Aikataulu	Onko edistynyt aikataulun mukaisesti vuonna 2022	Vastaavia toimenpiteitä pp 2014	Onko toteutunut pp 2014 mukaisesti
Asukas- ja yritys-pysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa (nro 3)	2022–2024	Osin	Asukas- ja yritys-pysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa (nro 5)	Kyllä
Siirytään palvelutason mukaiseen hinnoitteluun (nro 13)	Käyttöaste-laskentojen pilotointi 2022 Muut toimenpiteet ja hinnoittelun käyttöönotto 2023–2025 mennessä.	Kyllä	Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen (nro 3)	Kyllä
Siirytään reaaliaikaiseen mobiili-seurantaan ja hinnoitteluun (nro 14)	2026	ei arvioitu	Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen (nro 3)	Kyllä
Laskentaohjeiden päivittäminen (nro 18)	2023–2025	ei arvioitu	Autopaikkannormien tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta (nro 2) Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke) (nro 2)	Kyllä

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Yhteistyö yksityisten pysäköintilaitosten kanssa

Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten yhteistyön lisääminen on yksi Helsingin pysäköintipolitiikassa 2022 kärkihankkeista ja se on keskeinen toimenpide ydinkeskustan pysäköinnin kehittämisessä.¹³⁷ Yhteistyön lisääminen liittyy myös kaupunkistrategiassa 2021–2025 linjattuun keskustan elinvoimaprojektiin liittyvään tavoitteeseen maanalaisten pysäköintilaitosten tehokkaammasta käytöstä sekä yleisesti koko kaupunkia koskevaan linjaukseen asukaspysäköintipaikkojen pysäköintimahdollisuuksien riittävydestä huolehtimisesta.¹³⁸

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa on toimenpiteenä sekä 2014 pysäköintipolitiikassa että vuoden 2022 pysäköintipolitiikassa. Vuoden 2014 toimenpiteen konkreettisena sisältönä oli, että toteutetaan kokeiluja, joilla asukaspysäköintiä voitaisiin järjestää yksityisissä pysäköintilaitoksissa. Kaupunki voisi esimerkiksi maksaa osan asukkaan pysäköinnistä yksityisessä maanalaisessa pysäköintilaitoksessa, jos asukas luopuu asukaspysäköintitunnuksesta. Siirtämällä asukaspysäköintiä pysäköintilaitoksiin voitaisiin vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön, esimerkiksi asiointiliikenteeseen kivijalkakauppojen toimintaedellytysten parantamiseksi tai muille toiminnoille.¹³⁹

Pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteen ”asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa” voi katsoa toteutuneen, sillä Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 mukaan kaupungilla oli vuonna 2022 muutaman yksityisen pysäköintilaitoksen kanssa sopimus, joka mukaan pysäköintilaitos myöntää asukaspysäköintitunnukseen oikeutetulle henkilölle alennuksen pysäköinnistä. Näissä pysäköintilaitoksissa voi pysäköidä arkisin kello 16–09 ja viikonloppuisin ilman aikarajoitusta 90 eurolla kuukaudessa. Lisäksi laitoksissa voi pysäköidä arkisin kello 9–16 normaalilla tuntiveloitushinnalla kuitenkin niin, että enimmäisveloitus yhdeltä päivältä on 18 euroa. Edellä kuvattuja sopimuspysäköintikokeiluja ei kuitenkaan voi pitää kovin onnistuneina, koska asukkaat eivät juurikaan ole käyttäneet mahdollisuutta pysäköintiin alennetulla hinnalla pysäköintilaitoksissa. Pysäköintipolitiikka 2022 mukaan todennäköisin syy on se, että asukkaille hinta on alennuksenkin jälkeen liian korkea. Lisäksi sopimuspysäköinnin käyttöä saattavat vähentää sopimukseen sisältyvät aikarajoitukset ja se, että sopimuspysäköintimahdollisuus ei ole laajasti asukkaiden tiedossa. Kaupunkiympäristön toimialalta ja kaupunginkanslian elinkeino-osastolta tammi-kuussa 2023 saatujen tietojen mukaan sopimispysäköintijärjestelmä oli edelleen käytössä, mutta siihen kuuluneet pysäköintilaitokset ovat vaihdelleen vuosien kuluessa. Vuoden 2022 aikana kaupunki ei ole tehnyt uusia toimenpiteitä sopimuspysäköintiin liittyen.¹⁴⁰

¹³⁷ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 24 ja 60.

¹³⁸ Kasvun paikka. Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025, 37, 39.

¹³⁹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 56.

¹⁴⁰ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 32; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Pysäköintipolitiikka 2022 toimenpideohjelman toimenpiteen ”asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa” konkreettisempänä sisältönä on pysäköintilaitosten kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden parantaminen asukas- ja yrityspysäköintitunnukseen verrattuna tekemällä yhteistyötä pysäköintilaitostoimijoiden kanssa. Toimenpiteeseen sisältyy selvityksen laatiminen maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuudesta ja pysäköintilaitosten muodostaman verkoston toimivuudesta. Selvitystä ollaan laatimassa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä vuonna 2023.¹⁴¹

Asukaspysäköinti katujen varsilla aiheuttaa haasteita katujen talvikunnossapidolle, koska osa asukkaista ei noudata siirtokehotuksia aurauksen ajaksi. Kaupunkiympäristölautakunnan vuonna 2019 hyväksymän lumen käsittelyn periaatteiden ja toimenpideohjelman mukaan lumen käsittelyä ja talvikunnossapitoa kehitetään muun muassa Tukholman mallin mukaisesti. Mallissa kortteliväli tyhjennetään kokonaan pysäköidyistä autoista lumen poiston ajaksi. Talvikunnossapidon näkökulmasta olisi ihanteellista, jos pitkäaikainen pysäköinti sijoittuisi kokonaan pysäköintilaitoksiin katujen varsien sijaan. Kaupunki tarjosi talvella 2022–2023 autojen säilytyspaikaksi Tatarisuon autohotellin, jossa pysäköinti oli ilmaista asukaspysäköintitunnuksella vuoden 2022 joulukuussa verkkosivulla olleen tiedon mukaan. Ilman asukaspysäköintitunnusta hinta oli 35 euroa kuukaudessa. Autohotelli on ollut vähäisellä käytöllä ja sen käyttöasteen nostamista pyritään selvittämään.¹⁴²

Autojen pitkäaikaissäilytykseen tarjotut paikat ovat vähentyneet Helsingissä.¹⁴³ Autojen talvipysäköinnin ongelmia oli tarkoitus ratkoa vuoden 2014 pysäköintipolitiikassa esimerkiksi laatimalla selvitys talvisäilytyspaikkojen toteuttamisperiaatteesta ja laajentamalla aurasaikatauluista asukkaille tiedottavaa tekstiviestipalvelua.¹⁴⁴ Arviointiin kaupunkiympäristön toimialalta saatujen tietojen mukaan selvitystä ei ole tehty.¹⁴⁵ Aurasaikatauluista tiedottava tekstiviestipalvelu on käytössä koko kaupungin alueella.¹⁴⁶

Kevättalvella 2016 kaupungin oli tarkoitus kokeilla niin sanottua huoltoyöpysäköintiä yhteistyössä yksityisen pysäköintioperaattorin kanssa. Kokeilussa oli tarkoitus tarjota talvikunnossapitotyöalueen asukkaille ilmainen pysäköinti pysäköintihallissa lumitöiden ajaksi. Kokeilu ei kuitenkaan toteutunut, koska seuraavat talvet olivat vähälumisia.¹⁴⁷ Vuoden 2022 pysäköintipolitiikan mukaan kaupunki edelleen pyrkii tekemään

¹⁴¹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 31–32; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan! Diaesitys kaupunkiympäristölautakunnan seminaarissa 30.8.2022; Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

¹⁴² Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 31–32; <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/py-sakointi/pysakointipaikat-hinnat-ja-maksutavat/autojen-sailytyspalvelu-autohotelli>. Luettu 12.12.2022

¹⁴³ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 32.

¹⁴⁴ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 67.

¹⁴⁵ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

¹⁴⁶ <http://www.puhdistussuunnitelmat.fi/helsinki/tekstiviestit/>. Luettu 6.2.2023.

¹⁴⁷ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

sopimuksia, jotka mahdollistavat asukkaiden pysäköinnin yksityisissä pysäköintilaitoksissa lumen poiston ajan. Ajatuksena olisi myös samassa yhteydessä hyödyntää nykyisiä mobiilikäyttöisiä pysäköintisovelluksia siten, että yhteistyössä yksityisten pysäköintilaitosoperaattoreiden ja pysäköinnin mobiilimaksuoperaattorien kanssa niihin lisätään toiminto, jolla käyttäjiä voidaan informoida katutilan talvikunnossapidon ajankohdista. Sovellus näyttäisi käyttäjälleen talvikunnossapidon aikana käytettävissä olevien pysäköintilaitoksen täyttöasteet ja pysäköintiin liittyvät säännöt.¹⁴⁸

Pysäköinnin hinnoittelu

Kaupungin tavoitteena on saada kadunvarsipysäköinti vähenemään, jotta saataisiin katutilaa muille toiminnoille ja lyhytaikaiselle pysäköinnille ja helpotettaisiin pysäköintipaikan löytymistä.¹⁴⁹ Kaupunki voi parantaa pysäköintilaitosten kilpailuasemaa kadunvarsipysäköintiin verrattuna asukas- yritys ja muun kadunvarsipysäköinnin pysäköinnin hintaa nostamalla. Samalla kaupunki voi saada pysäköintimaksut vastamaan paremmin pysäköinnistä kaupungille aiheutuvia kustannuksia.¹⁵⁰

Yhtenä vuoden 2014 pysäköintipolitiikkaohjelman kärkitoimenpiteistä oli korottaa asukaspysäköintitunnuksen hintaa vaihteittain niin, että vuonna 2021 hinta olisi 360 euroa vuodessa kantakaupungin alueella ja kantakaupungin ulkopuolella sijaitsevilla uusilla asukaspysäköintialueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa. Saman kotitalouden toisen ja sitä useampien autojen asukaspysäköintitunnus maksaisi 1,5 kertaisesti kotitalouden ensimmäisen auton asukaspysäköintitunnukseen verrattuna.¹⁵¹

Asukaspysäköinnin hinnankorotus on toteutunut. Saman kotitalouden toisen ja sitä useampien autojen asukaspysäköintitunnuksen hinta ei kuitenkaan ole noussut 1,5 kertaiseksi, koska tietojärjestelmiä on päivitetty ja uuden verkkokaupan toteutus oli kesken vielä vuoden 2023 alussa. Kun verkkokauppa ja päivitykset ovat valmiina (kunnallisen pysäköinninvalvojan arvion mukaan toukokuussa 2023), hinnankorotus on tarkoitus toteuttaa suunnitellun suuruisena. Hinnan muodostumisen määrittelyä kuitenkin muutetaan siten, kotitalouden sijaan korotus koskisi saman henkilön toista tunnusta. Muutos tehdään siksi, että on vaikea määrittää, mitkä autot omistaa sama kotitalous.¹⁵²

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 25.4.2017 korottaa asukaspysäköinnin hintaa vaihteittain vuosina 2018–2021 siten, että kantakaupunkiin kuuluvilla asukaspysäköintivyöhykkeillä hinta oli 30 euroa kuukaudessa vuoden 2021 alusta.¹⁵³ Vuoden 2022 pysäköintipolitiikkaohjelman hyväksymisen yhteydessä kaupunginhallitus

¹⁴⁸ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 32.

¹⁴⁹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 77.

¹⁵⁰ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 31–32;

¹⁵¹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 77.

¹⁵² Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinöörin kommentit muistionluonnokseen 9.3.2023; kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistionluonnokseen 10.3.2023.

¹⁵³ Kaupunkisuunnittelulautakunta 25.4.2017 § 205.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

päätti edelleen nostaa kaikkien asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hintaa 15 eurolla kuukaudessa 1.6.2023 alkaen ja jälleen 15 eurolla 1.12.2023 alkaen.¹⁵⁴

Pysäköintipolitiikan 2022 yhtenä toimenpiteenä on, että pysäköinnissä siirrytään palvelutason mukaiseen hinnoitteluun. Palvelutason mukainen hinnoittelu tarkoittaa sitä, että pysäköinnin hinta voi vaihdella alueittain riippuen esimerkiksi siitä, minkä verran alueella on yleensä vapaita paikkoja. Suosituilla tai täysillä alueilla pysäköinti maksaisi enemmän kuin vähemmän suosituilla alueilla, joilla on paremmin tarjolla vapaita paikkoja. Palvelutasoa ja samalla pysäköinnin hintaa voisivat nostaa myös esimerkiksi alueen kunnossapito, talvikunnossapito, sähköautojen latausmahdollisuus, paikan varaamismahdollisuus, etäisyys kohteeseen, palvelun käytön helppous (maksaminen, tunnuksen saaminen), sisätilat, valvonta tai turvallisuus ja mahdolliset lisäpalvelut.¹⁵⁵

Yksikertaisimmillaan palvelutasoa voidaan mitata laskemalla eri alueiden asukas-pysäköintitunnusten määrät pysäköintipaikkoja kohti. Tämä laskentatapa olisi heti mahdollinen, koska tieto on saatavissa. Mikäli saataisiin tietoa siitä, minkä verran autoja on pysäköitynä ja minkä verran paikkoja on vapaana, voitaisiin myös laskea pysäköintipaikkojen käyttöaste. Pysäköintipolitiikkaohjelman 2022 mukaan mikäli käyttöasteet pystytään laskemaan, jatkossa pysäköinnin käyttöasteeksi tavoiteltaisiin päivisin 87,5 prosenttia ja öisin 92,5 prosenttia. Näitä matalammista käyttöasteista voitaisiin päätellä, että tarpeettomat pysäköintipaikat voidaan ottaa johonkin muuhun käyttöön. Korkeiden käyttöasteiden tavoittelu edellyttäisi sitä, että pysäköijällä olisi käytössään reaaliaikainen tieto vapaista pysäköintipaikoista, jottei vapaata paikkaa joutuisi etsimään kohtuuttoman kauan.¹⁵⁶

Pysäköintipolitiikka 2022 mukaan palvelutason mukaiseen hinnoitteluun siirtymiseksi oli ensin tarkoitus toteuttaa kokeilu parhaiden käyttöastelaskentamenetelmien löytämiseksi vuonna 2022.¹⁵⁷ Arviointiin kaupunkiympäristön toimialalta saatujen tietojen mukaan kokeilu on toteutettu Kampin ja Katajanokan alueilla vuoden 2022 marraskuussa, joten toimenpide on edennyt aikataulun mukaisesti.¹⁵⁸ Kaupunginhallitus on päättänyt lokakuussa 2022, että palvelutason mukaiseen hinnoitteluun siirrytään 1.12.2024 alkaen, jonka jälkeen pysäköintimaksuja tarkistetaan vuosittain joulukuun alussa.¹⁵⁹ Vuodesta 2026 alkaen pysäköintipolitiikan 2022 mukaisena tavoitteena on siirtyä reaaliaikaiseen pysäköinnin alueellisen käyttöasteen seurantaan ja hinnoitteluun. Kun käyttöaste olisi mobiilipalvelujen avulla jatkuvasti tiedossa, asukas-, yritys- ja kadunvarsipysäköinnin hintaa voisi säädellä vaikkapa kerran kuukaudessa. Pysäköintipolitiikka 2022 mukaan kadunvarsipysäköinnin enimmäistuntihintaa on mahdollista korottaa vaiheittain vuodesta 2024 alkaen siten, että pysäköinnin tuntihinnaksi

¹⁵⁴ Khs 24.10.2022 § 702.

¹⁵⁵ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 42–47.

¹⁵⁶ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 42.

¹⁵⁷ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 42.

¹⁵⁸ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

¹⁵⁹ Khs 24.10.2022 § 702.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

ydinkeskustassa sijaitsevalla pysäköintivyöhykkeellä numero yksi tulisi maksimissaan 7,10 euroa vuonna 2029. Maksimikorotus edellyttää riittävän korkeita käyttöasteita sekä riittävän suurta vyöhykepysäköijien osuutta kaikista pysäköijistä.¹⁶⁰

Reaaliaikainen tieto pysäköinnistä

Pysäköintipaikkojen saatavuudesta tarvittaisiin anonymisoitua, reaaliaikaista ja kaikki pysäköintitavat ja -paikat kattavaa tietoa. Autoilijan pysäköintiä sujuvoitaisi, jos hän saisi mobiilisovelluksen avulla ajantasaisen tiedon vapaista paikoista. Tästä hyötyisivät myös muut kaupunkilaiset, sillä pysäköintipaikan etsimisestä johtuva liikenne ja ruuhka vähenisi. Kaupunki saisi myös pysäköinnin hinnoittelussa tarvittavaa tietoa paikkojen käyttöasteesta. Pysäköinti tehostuisi, kun paikkojen kierto olisi nopeampi ja niiden käyttöaste korkeampi.¹⁶¹

Yksityiset pysäköintioperaattorit voivat antaa halutessaan tietoa laitostensa vapaasta kapasiteetista. Julkisesta kadunvarsipysäköinnistä voi saada maksuoperaattoreiden tuottamaa dataa. Näitä tietoja hyödyntävällä sovelluksella voisi navigoida suoraan vapaaseen pysäköintipaikkaan ja maksaa pysäköinnin. Pysäköintipolitiikan 2022 mukaan tavoitteena on, että kaikista Helsingin kaduilla ja pysäköintilaitoksissa tapahtuvista pysäköintitapahtumista saataisiin tällaista tietoa. Se, että autoilijat saisivat pysäköintioperaattorien jakaman tiedon vapaista pysäköintipalveluista mobiilipuheliin, on ollut tavoitteena jo vuoden 2014 pysäköintipolitiikassa. Palvelu oli tarkoitus saada aikaan siten, että kaupunki luovuttaa pysäköintiä koskevat tiedot sovelluskehittäjille, jotka puolestaan rakentavat tiedon hyödyntämisessä tarvittavat mobiilisovellukset.¹⁶²

Kaupunki on toteuttanut oman osuutensa reaaliaikaisen pysäköintitiedon tuottamiseksi avaamalla vuonna 2018 rajapinnan tietovarastoon, joka sisältää osan voimassa olevista pysäköinnin kertamaksuista. Yksityiset toimijat eivät kuitenkaan ole kehittäneet dataan perustuvia sovelluksia. Pysäköintimaksusovelluksia tarjoavat yksityiset toimijat ovat kehittäneet omien järjestelmiensä tietojen perusteella vastaavia suppeampia sovelluksia omalle asiakaskunnalleen. Liityntäpysäköinnin reaaliaikainen tilannekuva on kaupunkiympäristön toimialalta ja kaupunginkanslian elinkeino-osastolta saatujen tietojen mukaan parantunut. Kattavan mobiilisovelluksen toteuttaminen edellyttää, että kaikki operaattorit jakaisivat tietonsa sellaisessa muodossa, että ne olisivat käytettävissä reaaliaikaisen tiedon jakamiseen. Myös asukas- ja yrityspysäköintilupien myöntämisperusteita tulee muuttaa mobiilisovelluksen toteuttamiseksi. Toteutuksessa pidetään tärkeänä tietosuojan huomioimista. Tietosuojan vuoksi vuoteen 2025 mennessä on tarkoitus saada lähinnä korttelikohtaista tietoa.

¹⁶⁰ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 42–47; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinöörin kommentit muistiolounnokseen 9.3.2023.

¹⁶¹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 26–28, 82–83; Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 69; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

¹⁶² Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 26–28; Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 69; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Tulevaisuudessa paikkakohtaisen tiedon saaminen voi olla mahdollista, mikäli uudenlaiset autot toimittavat tiedot. Autojen toimittamaan tietoon perustuva sovellus on mahdollinen vasta pitkän ajan kuluttua, koska se vaatii käytännössä koko autokannan päivittämisen.¹⁶³

Jos reaaliaikaista ja kattavaa pysäköintietoa saadaan, sitä on pysäköintipolitiikka 2022 mukaan tarkoitus hyödyntää pysäköinnin kytkemisessä osaksi liikkuminen palveluna -alustoja. Liikkuminen palveluna tarkoittaa sitä, että jollakin sovellusalustalla voi luoda saumattomia matkaketjuja, joissa käytetään tarvittaessa useita eri kulkumuotoja. Palveluun sisältyvät kaikki matkaketjussa tarvittavat osat, kuten matkojen valinta, hallinnointi ja maksaminen. Lisäksi tavoitteena on, että tulevaisuudessa on mahdollista myös varata pysäköintipaikka etukäteen.¹⁶⁴

Pysäköinninvalvonnan kehittäminen

Pysäköinninvalvonnan tarve Helsingissä on kasvanut viime vuosina ja sen ennakoidaan kasvavan edelleenkin. Valvonnan tarvetta ovat kasvattaneet esimerkiksi liikkeen sunnuntaiaukiolon yleistyminen, asukas- ja yrityspysäköintitunnusalueiden laajeneminen ja uusien asuinalueiden rakentaminen. Kaupunkilaiset pitivät vuonna 2015 tehdyn kyselytutkimuksen mukaan pysäköinnintarkastajien työtä tärkeänä. Pysäköinninvalvontaa lisää keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä edistää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.¹⁶⁵

Pysäköintipolitiikassa 2014 oli toimenpiteenä pysäköinninvalvonnan kehittäminen. Tarkoituksena oli lisätä pysäköinnintarkastajia erityisesti ilta- ja viikonloppuvuoroihin, sekä hyödyntää digitalisaatiota valvonnassa ja väärin pysäköimisen ehkäisemisessä.¹⁶⁶ Pysäköinninvalvonnan resurssien vahvistaminen ja sen tehokkuuden parantaminen esimerkiksi digitalisaation avulla ovat tavoitteena myös vuonna 2022 hyväksytyssä pysäköintipolitiikassa. Tekniikka sujuvoittaa pysäköinninvalvontaa, mutta tekniset laitteet eivät täysin korvaa pysäköinnintarkastajaresursseja, koska pysäköintivirhemaksun määrääminen vaatii viranomaispäätöksen.¹⁶⁷

Vuonna 2012 kaupungilla oli 71 pysäköinnintarkastajaa.¹⁶⁸ Vuodesta 2017 vuoteen 2020 pysäköinnintarkastajia oli 80, joten virkoja on lisätty vuosien 2012 ja 2017 välillä. Pysäköinnintarkastajien virkoja kuitenkin muutettiin vuodesta 2021 alkaen siten, että pysäköinnintarkastajien virkoja jäi 78 kappaletta, joista viisi on valvontatyöhön

¹⁶³ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 26–28, 82–83; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

¹⁶⁴ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 26–28.

¹⁶⁵ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 37, 71, 74.

¹⁶⁶ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 62.

¹⁶⁷ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 30, 34–36.

¹⁶⁸ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 62.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

osallistuvaa vastaavan pysäköinnintarkastajan virkaa. Pysäköinnintarkastajia aiotaan lisätä keväällä 2023 kymmenellä tarkastajalla.¹⁶⁹ Arviointia laatiessa ei ollut tietoa, onko kaupunginhallitus myöntänyt haetut virat.

Pysäköintipolitiikan 2014 tavoite pysäköinnin mobiilimaksamisen laajentamisesta on toteutunut hyvin. Vuoden 2015 tammi-lokakuussa mobiilimaksamisen osuus Helsingin kaupungin pysäköintituloista oli noin 43 prosenttia.¹⁷⁰ Vuonna 2022 mobiilimaksamisen osuus kaupungin pysäköintituloista oli noin 88 prosenttia.¹⁷¹ Pysäköinnin voi maksaa useilla eri sovelluksilla sekä tekstiviestillä ja lisäksi automaateilla, joita oli vuoden 2022 alussa noin 550 kappaletta.¹⁷²

Pysäköinninvalvontaa on digitalisoitu pysäköintipolitiikka 2014 tavoitteen mukaisesti. Vuonna 2020 pysäköinninvalvonnassa on otettu käyttöön pysäköinninvalvonnan kehittämä PaCo-sovellus (parking control), joka toimii älypuhelimessa. Tarkastaja skannaa sovelluksella pysäköidyn auton rekisteritunnuksen ja pystyy tarkistamaan nopeasti maksun tai luvan voimassaolon pysäköintitietoja keräävän tietovaraston tiedoista. Tarkastajat ovat olleet tyytyväisiä järjestelmään. Järjestelmän käyttöönotto on myös parantanut virhemaksun saaneiden asiakkaiden oikeusturvaa ja virhemaksujen jälkiselvittelyjä. Pysäköinninvalvontaa on tehty digitaalisesti kämmentietokoneen avulla jo vuodesta 2012, mutta eri järjestelmän avulla.¹⁷³

Pysäköinninvalvonnalla oli myös käytössä konenäköä hyödyntävä kamera-auto vuodesta 2020. Kamera-auto ei tehostanut valvontaa toivotulla tavalla. Autoa pääasiassa käytettiin maksujen ennakkotarkistamiseen, koska sillä voitiin sulkea pois tapauksia. Autosta tuli tarkastajalle tieto mahdollisesta väärinpysäköinnistä, jolloin tarkastaja meni paikan päälle. Kone ei kuitenkaan voi tehdä viranomaispäätöstä pysäköintivirhemaksusta. Kamera-auto ei enää ole käytössä, koska järjestelmän sopimus umpeutui. Pysäköinninvalvonnassa on tarkoitus tehdä markkinaselvitystä siitä, ovatko vastaavat järjestelmät kehittyneet siten, että niiden avulla pysäköinninvalvontaa voisi tulevaisuudessa tehostaa.¹⁷⁴

Pysäköintipolitiikassa 2014 ja edelleen vuonna 2022 pysäköinninvalvonnan tehostamiseen liittyvissä toimenpiteissä on yhtenä tavoitteena pysäköintivirhemaksun porrastamista estävään lainsäädäntöön vaikuttaminen. Kaupungin toiveena on, että py-

¹⁶⁹ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistiolounnokseen 10.3.2023.

¹⁷⁰ Khs 25.4.2016 § 405 liite 1.

¹⁷¹ Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö 9.12.2022 § 91.

¹⁷² <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/pysakointi/pysakointipaikat-hinnat-ja-maksutavat>. Luettu 12.12.2022; Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö 9.12.2022 § 91.

¹⁷³ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 75; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

¹⁷⁴ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 75–76; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistiolounnokseen 10.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

säköintivirhemaksu voitaisiin porrastaa teon aiheuttaman haitan mukaan. Pysäköintivirhemaksun suuruus on pysäköinninvalvonnasta annetun lain mukaan 20 euroa virheen laadusta riippumatta. Sisäministeriön päätöksellä se voi kuitenkin olla 60 euroa sellaisissa kunnissa, joissa on esimerkiksi paljon liikennettä, niukasti paikkoja tai paljon pysäköintivirheitä. Jos eri osissa kuntaa peritään eri suuruista pysäköintimaksua, pysäköintivirhemaksu voi olla enintään 80 euroa kalleimman maksun alueilla. Helsingissä pysäköintivirhemaksu on lain sallimien enimmäismäärien mukaisesti 80 euroa pysäköinnin kalleimmalla maksuvyöhykkeellä ja 60 euroa muualla.¹⁷⁵

Suurimmat pysäköintivirhemaksut, mikäli pysäköintivirhemaksun porrastaminen tulisi lain mukaan mahdolliseksi, voitaisiin pysäköintipolitiikka 2022 mukaan liittää esimerkiksi seuraaviin suurimpia haittoja aiheuttaviin pysäköintivirheisiin:

- liikenneturvallisuuden vaarantava pysäköinti esimerkiksi suojatien yhteyteen tai pysäyttämiskieltoalueelle,
- pysäköinti liikuntaesteiselle varatulle paikalle
- pysäköinti joukkoliikennettä estäen,
- pysäköinti jalankulku- ja pyöräliikenneväylällä (mikä olisi käytännössä hankalaa, koska laki sallii pysäyttämisen tietyin ehdoin)
- pysäköinti latausasemalle tai
- väärinpysäköinti kuormauspaikkaliikennemerkillä osoitetulle paikalle.¹⁷⁶

Mahdollisen lainmuutoksen valmistelun yhteydessä Helsinki voisi esittää yllä mainittuja porrastusperiaatteita, mutta lain sisällöstä ja mahdollisesta voimaantulosta päättää eduskunta.¹⁷⁷

Kaupungin tavoitteena oli pysäköintipolitiikka 2014 pysäköinninvalvontaan liittyvän toimenpiteen mukaan, että pysäköintivirhe olisi samansuuruinen kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu koko kaupungissa. Vuoden 2022 pysäköintipolitiikassa tavoitteena on, että pysäköintivirhemaksu olisi vähintään samansuuruinen kuin liikennevirhemaksu kieltomerkin noudattamatta jättämisestä¹⁷⁸. Näidenkin tavoitteiden toteuttaminen vaatii lain muuttamista.¹⁷⁹

Kaupunki on jo pitkään yrittänyt vaikuttaa siten, että laki sallisi pysäköintivirhemaksun porrastamisen teosta aiheutuvan haitan mukaan. Kaupunki on esittänyt jo vuonna 2012 voimaan tullutta nykyistä lakia valmisteltaessa, että virhemaksun suuruus porrastettaisiin teon moitittavuuden mukaan. Kaupungin esitys ei tuolloin saanut kannatusta. Vuonna 2014 kaupunki on käynyt keskusteluja virhemaksun porrastamismahdollisuuksista liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, mutta asia ei tuolloinkaan edennyt. Arviointiin saatujen tietojen mukaan pysäköintivirhemaksun porrastaminen

¹⁷⁵ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 63; Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 34–37; Laki pysäköinninvalvonnasta (727/2011) § 3.

¹⁷⁶ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 34.

¹⁷⁷ Kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistiolounnokseen 10.3.2023.

¹⁷⁸ Tieliikennelain (729/2018) 166 § mukaan 100 euroa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle.

¹⁷⁹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 63; Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 34–37; Laki pysäköinninvalvonnasta (727/2011) § 3.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl. 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

ei tämän jälkeen ole ollut esillä sellaisissa pysäköinninvalvontaa koskevan lain muuttamisesta käydyissä keskusteluissa, joissa Helsingin kaupunki on ollut osallisena. Helsinki on yrittänyt vaikuttaa pysäköinninvalvonnasta annetun lain muuttamiseen viimeksi vuonna 2021, jolloin Kuntaliitto, pysäköinninvalvontojen neuvottelukunta ja poliisihallitus tekivät oikeusministeriölle 2021 esityksen pysäköinninvalvonnasta annetun lain muuttamisesta siten, että pysäköintivirhemaksu voitaisiin antaa myös yksityisellä alueella kiinteistön omistajan tai haltijan määräysten vastaisesta pysäköinnistä. Esitys ei käsitellyt pysäköintivirhemaksujen porrastamista.¹⁸⁰ Keskustan tunnelihankkeet edistyvät

Satamatunnelia viedään eteenpäin osana sataman kehittämishanketta

Kaupunginhallitus hyväksyi kaupungin ennakkokantana Helsingin Satama Oy:n kehittämishankkeen toteuttamisen 17.01.2022. Kaupungin tavoitteena on ollut pitkään kehittää Eteläsatamaa, ja alueella on järjestetty useita suunnittelukilpailuja. Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailun ratkesi vuonna 2022 ja myöhemmin käynnistettiin arkkitehtuuri- ja designmuseon arkkitehtikilpailu. Samalla Eteläsatama toimii Helsingin Sataman yhtenä matkustajaliikennesatamana.¹⁸¹ Sataman alueen kehittämishanke kytkeytyy tiiviisti logistiikkaan ja vaikuttaa autoiluun.

Helsingin Satama Oy on laatinut Helsingin Sataman kehittämishankkeen suunnitelman 2022–2030, joka ”luo alueenkäytölliset ja liikenteelliset edellytykset satamatoimintojen uudelleenjärjestelyille sekä esittää niiden toteuttamiseen vaadittavat investoinnit”. Suunnitelman mukaan Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalle ja satama-alue Eteläsatamassa pienenee mahdollistaen kaupungin kehittämishankkeet alueella. Kehittämishankkeen mahdollistaa sataman kasvun ja kehittämisen erityisesti Länsisatamassa. Ohjelma sisältää satamatunnelin Länsisataman ja Länsiväylän välillä, Länsisataman satama-alueen laajentamisen sekä matkustajaterminaalien uusimiset Länsisatamassa ja Katajanokalla.¹⁸²

Jotta satamatoiminnot voidaan järjestää uudelleen, toimenpiteet tehdään tietyssä järjestyksessä. Ensin toteutetaan Länsisataman aluejärjestelyt ja satamatunnelin toteuttaminen Tallinnan liikenteen keskittämiseksi Katajanokalta Länsisatamaan. Tämän jälkeen tehdään Katajanokan sataman järjestelyt Tukholman liikenteen keskittämiseksi Katajanokalle ja lopuksi Eteläsataman järjestelyt satama-alueen pienentämiseksi. Helsingin Sataman ja Helsingin kaupungin välistä koordinaatiota ja yhteisvalmistelua varten on perustettu ohjausryhmä ja kaksi asiantuntijaryhmää.¹⁸³ Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelman 2022 mukaan satamatunnelin asema-

¹⁸⁰ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Helsingin pysäköintipoliitikka 2022, 34–35–37; Kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistioluonnokseen 10.3.2023.

¹⁸¹ Khs 17.01.2022 § 36.

¹⁸² Khs 17.01.2022 § 36 ja Kehittämishankkeen suunnitelma 2030. 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

¹⁸³ Khs 17.01.2022 § 36 ja Kehittämishankkeen suunnitelma 2030. 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kaavoitus aloitetaan, Länsisataman terminaalialueen asemakaava viedään hyväksymiskäsittelyyn, ja laaditaan Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan suunnitteluperiaatteet (ks. liite 2, kuvio 22).¹⁸⁴

Suunnitelmassa tavoitellaan sataman ja sen asiakkaiden liiketoiminnan kasvu- ja kehittämisedellytysten turvaamista Helsingin keskustassa. Maaliikenne paranee Länsisataman ajoneuvoliikenteen tunnelilla (satamatunnelilla). Satamatunneli yhdistää Länsisataman ja Länsiväylän. Länsisataman koko tavaraliikenne ja suuri osa henkilöautoliikenteestä siirtyy maan alla kulkevaan sataman yksityiseen tunneliin (kuvio 10). Tunneli rahoitetaan satamamaksuin.¹⁸⁵ Satamatunnelin tavoitteena on myös mahdollistaa se, että raskaan liikenteen virrat eivät haittaa asukkaita. Helsingin satamien kautta kulki viime vuonna ennätysmäärä rahtia eli jopa enemmän kuin ennen koronapandemiaa.¹⁸⁶



Kuvio 10 Länsisatama 2030 ja satamatunneli¹⁸⁷

Tunnelin toteutuminen on satamatoimintojen keskittämisen edellytys, ja tekee mahdolliseksi satama-alueen pienentämisen Eteläsatamassa. Satamatunneli parantaa muun muassa sataman saavutettavuutta ja Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueen lii-

¹⁸⁴ Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 2022.

¹⁸⁵ Khs 17.01.2022 § 36 ja Kehittämishojelman suunnitelma 2030. 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

¹⁸⁶ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentti muistioon 14.3.2023.

¹⁸⁷ Kehittämishojelman suunnitelma 2030, 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kenteen sujuvuutta. Tunneli ollaan toteuttamassa Helsingin Satama Oy:n investointina. Kehittämishojelman mukaiset investoinnit vuosille 2022–2030 ovat noin 560 miljoona euroa ja muut Satamayhtiön investoinnit arviolta 130 miljoonaa euroa.¹⁸⁸

Kehittämissuunnitelman mukaisten toimenpiteiden vaikutukset maankäyttöön ja ajoneuvoliikenteeseen arvioidaan merkittäviksi. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat Eteläsatamaan Makasiinirannan ja Olympiarannan alueelle, jossa satamatoimintojen pääosin väistyessä vapautuu laaja alue keskeisellä paikalla kaupunkilaisille. Katajanokalla satama-alueen kehittäminen mahdollistaa Katajanokan uuden asuinalueen suunnittelun, ja satamaliikenne vähenee keskustan alueella matkustaja-autolauttaliikenteen keskittyessä Katajanokalle. Satamatunnelin myötä liikenteen ruuhkautuminen vähenee Länsisataman ja Länsiväylän välisillä kaduilla. Satamatunnelin yleissuunnitelma laadittiin vuoden 2022 aikana.¹⁸⁹ Se oli Kerro kantasi -sivustolla kaupunkilaisten kommentoitavana 20.1.2023 asti.¹⁹⁰

Kaupunkiympäristön yleiskaavapäällikön mukaan Satamatunnelin edistäminen on ensimmäinen askel vaikeaa hanketta, mutta sitä on viety aktiivisesti eteenpäin kaupunkiympäristön toimialan, kaupunginkanslian, Helsingin Satama Oy:n ja sittemmin Helen Oy:n kanssa, sillä se on keskeinen toimija Salmisaaren voimalaitoksen takia. Kyseessä on tiivis yhteistyöprojekti, johon on sidottu kaupungin resursseja. Hanketta edistetään viikoittain, ja tällä hetkellä näyttää siltä, että toteuttamisen aikataulu pitää. ELY-keskus on ulkoisena tahona merkittävä yhteistyötaho, sillä ELY-keskus ja Väylävirasto ovat tienpitäjiä, jotka vastaavat Länsiväylästä. Lisäksi ELY vastaa hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyprosessin toteuttamisesta.¹⁹¹ Kaupunginkanslian aluerakentamisesta vastaavien mukaan Satamatunnelin vaihtoehtoiset linjaukset edellyttävät haasteellisia tekniseen toteutettavuuteen liittyviä selvityksiä sekä periaatteellisia ratkaisuja olemassa olevan infran uudelleen järjestelyihin liittyen. Tästä syystä he arvioivat, että hankkeen toteuttamiseen liittyy merkittävä viivästymisen riski, arviolta noin kaksi vuotta vuoteen 2027.¹⁹²

Sörnäistentunnelin rakentamisesta tehtiin päätös syksyllä 2021

Sörnäistentunneli on sisältynyt Kalasataman osayleiskaavaan, kuten muutkin Kalasataman metroaseman lähiympäristöön suunnitellut liikennehankkeet. Hermannin rantatien eteläosan, Työpajankadun ja Leonkadun katusuunnitelmat on laadittu ja kadut pääosin toteutettu näiden suunnitelmien pohjalta (kuvio 11). Vuoden 2021 talousarviossa on kirjattu, että Sörnäistentunnelin rakentamiseen varaudutaan 10-vuotisen liikenneinvestointiohjelman lopulla ja osittain Kalasatama-Pasila raitiotien aikataulun mukaisena edellytysinvestointina.¹⁹³ Sörnäistentunnelilla on voimassa oleva

¹⁸⁸ Khs 17.01.2022 § 36 ja Kehittämissuunnitelman suunnitelma 2030. 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

¹⁸⁹ Khs 17.01.2022 § 36 ja Kehittämissuunnitelman suunnitelma 2030. 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

¹⁹⁰ <https://kartta.hel.fi/?sukkalid=2021-012679> (luettu 29.12.2022).

¹⁹¹ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

¹⁹² Haastattelu kaupunginkanslian toimialalla 25.10.2022.

¹⁹³ Kvsto 24.11.2021 § 358.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

asemakaava, joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2013 ja kaupunginvaltuustossa 29.8.2018. Suunnitelma oli kaupunkilaisten kommentoitavana vuonna 2020 Kerro kantasi -palvelussa.¹⁹⁴



Kuvio 11 Sörnäistentunneli ja Kalasataman alueen muita kehittämishankkeita¹⁹⁵

Sörnäistentunneli on 1,6 kilometriä pitkä autoliikenteen tunneli, joka yhdistää Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien vieden pitkämatkaisen läpiajoliikenteen maan alle. Sörnäistentunnelin myötä Hermannin rantatien eteläosa muuttuisi pääväylästä alueelliseksi kokoojakaudeksi, mikä tarkoittaa nykyistä vähäisempiä liikennemääriä sekä miellyttävämpää jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöä sekä kadun estevaikutuksen pienenemistä muun muassa Kalasataman alueella. Tunneli varmis-

¹⁹⁴ <https://kerrokantasi.hel.fi/sornaistentunneli> (luettu 23.8.2022).

¹⁹⁵ Sörnäistentunnelin vaikutusten arviointi 22.9.2020. https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/kerrokantasi/sornaistentunneli/sornaistentunneli_vaiikutukset_2020-09-22.pdf (luettu 24.8.2022).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

taa autoliikenteen sujumisen pohjoisen ja etelän suunnista. Sörnäistentunnelin kustannusarvio on noin 178 miljoonaa euroa, ja vuotuiset käyttökustannukset noin kaksi miljoonaa euroa.¹⁹⁶

Valtuusto päätti 24.11.2021, että ensimmäinen vaihe rakennetaan Kalasatamasta Pasilaan hankkeen yhteydessä vuosina 2022–2024. Tuolloin rakennetaan Sörnäistentunnelin pohjoinen betonitunneliosuus sekä siihen liittyvien ajorampien maanalaiset rakenteet Kalasatamasta Pasilaan raitiotien ja Hermannin rantatien peruskorjauksen yhteydessä. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 50 miljoonaa euroa elokuun 2021 kustannustasossa. Toisessa vaiheessa rakennettavan Sörnäistentunnelin loppuosan suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota tunnelin suuaukkojen suunnitteluun ja niiden sopivuuteen kaupunkiympäristöön. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin panostetaan suunnittelemalla Sörnäisten rantatien ylikulkusillat. Lisäksi valtuusto hyväksyi kaksi toivomuspontta, joissa selvitetään mahdollisuutta lyhentää tunnelin ulosajoramppeja ja voidaanko Jokeri 0:n suunnittelu aloittaa ennen tunnelin valmistumista. Kaupunginvaltuuston päätöksen perustelujen mukaan Sörnäistentunneli parantaa kaikkien kulkutapojen olosuhteita. Henkilöauto- ja tavaraliikenne hyötyy sekä matka-ajaltaan että pituudeltaan lyhemmästä ajoyhteydestä Lahdenväylän suunnasta eteläiseen kantakaupunkiin. Kalasataman kävely-, pyörä- ja joukkoliikenne hyötyvät maapäällisen katuverkon liikenteen rauhoittumisesta. Henkilöautoliikenteen hyödyt ovat suurimmat.¹⁹⁷

Sörnäistentunnelin vaikutusten arviointi perustui neljään suunnitteluvaihtoehtoon. Arvioinnissa Sörnäistentunnelilla arvioitiin toteuduttuaan olevan myönteisiä yritysvaikutuksia, koska se parantaa autoliikenteen ja logistiikan keskustan saavutettavuutta Lahdenväylän suunnasta, ja Kalasataman alueella sijaitsevien yritysten saavutettavuus paranee kaikilla kulkumuodoilla. Autoliikenteen määrän arvioitiin lisääntyvän eri tavoin eri vaihtoehdoissa.¹⁹⁸

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön mukaan valtuuston päätös Sörnäistentunnelin rakentamiseen haettiin, koska Kalasatama-Pasila-raitiotiehankkeessa jouduttiin varaamaan tunnelin pohjoisen suuaukon rakentamiseen kymmeniä miljoonia euroja. Sörnäistentunnelin loppuosan rakentamista on jouduttu siirtämään muutama vuosi, koska investointiohjelmassa on paine sopeutustarpeelle. Meneillään on paljon rakennusteknisesti tärkeitä hankkeita, joten Sörnäistentunnelin suunnitteluun ja rakennuttamiseen ei ole vielä varattu määrärahaa.¹⁹⁹

Kaupunginvaltuuston päätöksen 24.11.2021 mukainen valinta lisää henkilöautolla tehtävien matkojen määrää arviolta noin 1900 matkalla vuorokaudessa, vähentää joukkoliikenteen matkamäärää 1000 matkalla ja jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärää 600 matkalla vuorokaudessa. Päätöksestä ei oltu yksimielisiä. Koska autoli-

¹⁹⁶ Kvsto 24.11.2021 § 358.

¹⁹⁷ Kvsto 24.11.2021 § 358.

¹⁹⁸ Sörnäistentunnelin vaikutusten arviointi 22.9.2020.

¹⁹⁹ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 3.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kenteen kulkutapaosuus tulisi arvion mukaan kasvamaan noin 0,08 prosenttiyksikköä, osa päättäjistä katsoi ratkaisun olevan kestäviin kulkutapoihin liittyvien kaupungin linjausten vastainen.²⁰⁰

2.2.3 Liikennehankkeiden vaikutuksia keskustan saavutettavuuteen arvioidaan

Helsingin keskustassa on runsaasti hankkeita, jotka muuttavat kaupunkikeskustaa ja vaikuttavat ydinkeskustan liikenteellistä saavutettavuuteen erityisesti idästä ja koillisesta ainakin koko 2020-luvun ajan. Keskeisenä syynä hankkeiden ajankohtaisuuteen ovat vanhentuneen infran peruskorjaustarpeet, kaupungin kasvu ja strategian mukainen liikennejärjestelmän kehittäminen.²⁰¹ Eteläsataman alueella on useita hankkeita, Rautatieaseman ympäristö on muuttumassa, ja liikennehankkeita on erityisesti Hakaniemen alueella. Myös muita hankkeita on vireillä (ks. liite 2, kuvio 23).

Kaupunkiympäristön toimialan selvitystä Helsingin suurten hankkeiden työmaiden liikennevaikutukset ja aikataulut esiteltiin HELY-työryhmälle 26.1.2022. Vuoden 2021 loppupuolella toteutetun selvityksen päätavoitteena oli tunnistaa sellaiset investointihankkeet, joita ei ole suotavaa toteuttaa samaan aikaan muiden käynnissä olevien hankkeiden takia työnaikaisten kohtuuttoman liikennehaitan takia. Tarkasteltavia hankkeita oli 110, ja tarkastelu kohdistui kaikkiin liikennemuotoihin. Työssä tarkasteltiin kahta erilaista hankkeiden vaihtoehtoista aikataulutusta. Päähuomio kohdistui Mannerheimintien eri osien korjaukseen ja muihin keskustan liikennehankkeisiin, jotka vaikuttavat keskustan saavutettavuuteen, erityisesti Hakaniemen sillan korjaukseen ja Sturenkadun hankkeeseen.²⁰²

Hely-työryhmässä kommentoitiin esitystä todeten, että pääväylien (Mannerheimintie ja Hakaniemen silta) kiinni laittaminen samaan aikaan johtaa ydinkeskustan saavutavuuden merkittävään laskuun. Haittavaikutukset ydinkeskustassa ovat selvästi suurimmat. Hankkeiden toteutuksissa tulisi ottaa huomioon niiden vaikutukset ja erityisesti haittavaikutukset yritysten toimintaan. Huomio kiinnittyi myös siihen, miten kaupunki kykenee johtamaan hankekokonaisuutta, vaikka sillä on käytössään maankäytön, liikenteen ja liiketoiminnan huippuammattilaiset.²⁰³

Isojen rakentamishankkeiden työnaikaisten liikennevaikutusten ja aikataulutuksen päivitys tehtiin lokakuussa 2022, jolloin hankeohjelma päivitettiin vastaamaan talousarviota 2023. Siinä todetaan, että keskustan tavoitavuuden varmistamiseksi ”on tärkeää huomioida hankeohjelmoinnissa myös näkökulma, jonka mukaan keskustaan johtavien pääkatuyhteyksien ei tulisi olla samanaikaisesti työmaina”. HELY-työryhmän näkemys tilanteessa on myös ollut se, että Mannerheimintien peruskorjausta ei

²⁰⁰ Sörnäistentunnelin vaikutusten arviointi 22.9.2020 ja Kvsto 24.11.2021 § 358.

²⁰¹ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistioluonnokseen 9.3.2023.

²⁰² Helsingin suurten hankkeiden työmaiden liikennevaikutukset ja aikataulut. Diaesitys HELY-työryhmässä 26.1.2022 ja HELY-työryhmän kokousmuistio 26.1.2022.

²⁰³ Helsingin suurten hankkeiden työmaiden liikennevaikutukset ja aikataulut. Kommentit. Diaesitys HELY-työryhmässä 26.1.2022 ja HELY-työryhmän kokousmuistio 26.1.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tule ajoittaa samaan aikaan Esplanadien kokeilujen kanssa, sillä Esplanadeilla tarvitaan saatto- ja huoltopaikkoja liikekiinteistöjen edustoilla.²⁰⁴ Kaupunkiympäristön toimialan mukaan liikennetarkastelujen perusteella näiden hankkeiden samanaikaisella toteutuksella on vähäiset vaikutukset liikenteen sujuvuuteen.²⁰⁵ Myöskään Etelärannassa ei tule heikentää autoliikenteen toimivuutta, kun alue on vielä satamatoimintojen käytössä.²⁰⁶

Kaupunkiympäristölautakunta päätti lopulta Esplanadien kokeilujen valmistelusta 2023 yhteistyössä keskusta-alueen yrittäjien kanssa. Kokeilut olisi tarkoitus toteuttaa kesällä 2023 siten, että kokeilujakson aikana arvioidaan kokeilun onnistumista ja tarvittaessa kehitetään järjestelyjä kokeilujakson aikana. Kokeilun on suunniteltu jatkuvan syksyyn 2024. Saatujen kokemusten perusteella kokeilu voidaan kuitenkin päättää suunniteltua aiemmin tai vastaavasti jatkaa suunniteltua pidempään, jos se on ydinkeskustan liikenteen kokonaistoimivuuden kannalta perusteltua.²⁰⁷

Mannerheimintien peruskorjaus ajoittuu samaan aikaan Esplanadien kokeilujen kanssa, koska se alkaa 6.3.2023 ja töiden on tarkoitus päättyä vuoden 2025 loppuun mennessä. Peruskorjaus tehdään kahdessa osassa: ensin rakennetaan Postikadun ja Runeberginkadun välinen osuus ja sen jälkeen Runeberginkadun ja Reijolankadun välinen osuus.²⁰⁸

Helsingin suurten hankkeiden työmaiden liikennevaikutukset ja aikataulutus -tarkastelun myötä hankkeiden ajoituksia on muutettu liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Päivitys työstä on toimitettu HELY-työryhmän kokoukseen 10.10.2022. Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun näkemyksen mukaan lisäksi on syytä ottaa huomioon, että hankkeiden ohjelmointiin liittyy paljon muita seikkoja kuin liikenteen sujuvuus työmaan aikana, kuten Mannerheimintiellä Baanan ylittävän sillan huono kunto, joka olisi remontin lykkäytyessä voinut johtaa käyttörajoituksiin ennen peruskorjausta.²⁰⁹

Eri liikennemuotojen edistäminen aiheuttaa kitkaa kaupunkiympäristön ja kaupunginkanslian välillä

Keskustan kehittämisestä on poliittisesti eriävien näkemysten ohella näkemyseroja myös kaupungin virkahenkilöstön, erityisesti kaupunkiympäristön toimialan liikenne ja katusuunnittelun ja kaupunginkanslian aluerakentamisen välillä. Kanslian näkökulmasta osa kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelussa valmisteluista päätöksistä heikentää keskustan saavutettavuutta autolla ja samalla keskustan

²⁰⁴ HELY-työryhmän muistiot 8.9., 10.10. ja 8.12.2022.

²⁰⁵ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistiluonnokseen 9.3.2023.

²⁰⁶ HELY-työryhmän muistiot 8.9., 10.10. ja 8.12.2022.

²⁰⁷ Kylv 15.11.2022 § 635.

²⁰⁸ <https://www.hel.fi/fi/uutiset/mannerheimintien-peruskorjaus-alkaa-maaliskuussa-urakoitsijaksi-valittu-vm-suomalainen-oy>. Luettu 17.2.2023.

²⁰⁹ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistiluonnokseen 9.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

elinvoimaa. Kaupunginkanslian näkemyksen mukaan juuri erityisesti raideliikenteeseen ja pyöräilyyn liittyvät hankkeet ovat heikentäneet keskustan saavutettavuutta autolla.²¹⁰ Liikenne-ennusteiden määrittäminen hankkeiden vaikutusten arvioinnissa on asia, josta ei olla päästy keskinäiseen yhteisymmärrykseen. Keskustelua on käyty myös pysäköintipaikkojen vähentämisestä. Kaupunginkanslialla on ollut huolenaiheena se, että pysäköintipaikkoja vähentäviä päätöksiä on tehty yksittäisille kaduille tai niiden osille ilman kokonaisnäkemystä siitä, miten nämä yksittäiset päätökset vaikuttavat koko keskustan alueen pysäköintiin ja elinvoimaan. Lisäksi Kanslia on korostanut sitä, että keskustaan saapumisen tulee olla ajoneuvoliikenteen ja erityisesti huoltoliikenteen näkökulmasta ennakoitavaa. Keskustavision 2020 kannaksi on otettu se, että autojen määrä katutilassa ei kasva.²¹¹

Kaupunkiympäristön toimialalla todetaan, että autoliikenteen kilpailukykyisyys on edelleen ylivoimainen kaupungissa: 80 prosenttia autoilijoista pääsee keskustan työpaikoille puolessa tunnissa. Joukkoliikenteellä osuus huonompi, mutta keskustan saavutettavuus ei ole heikko millään liikennemuodolla ei ole heikko. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetilanteessa autolla saavutettavuus on yhä edelleen omassa luokassaan suhteessa joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Eri liikennemuotojen tasapainoisuutta voidaan kaupunkiympäristön toimialan mukaan edistää nimenomaan kantakaupungissa. Toimialan mukaan eri kulkumuodoilla on eri käyttäjäryhmät, eivätkä esimerkiksi joukkoliikennettä käyttävät ryhmät ole kovin äänekäitä, toisin kuin autoilijat. Kaupunkiympäristön toimialan näkemyksenä on, että joukkoliikennettä tai kevyttä liikennettä suosivat päätökset eivät heikennä autolla saavutettavuutta kohtuuttomasti. Toisaalta on otettava huomioon, että saavutettavuuden parantaminen kapealla niemellä lisäämällä pysäköintipaikkoja ei ole mahdollista, kun tilaa pysäköinnille ei ole. Maanalaiset ratkaisut ovat yksityisiä investointeja. Lisäksi tiivistyvässä kaupunkirakenteessa autoliikenteen kapasiteetin lisääminen ei sujuvoita autoliikennettä, koska kysyntä ei ole stabiili. Lisäkapasiteetti synnyttää lisää kysyntää ja siten lisää ruuhkaa hyvin tiiviillä alueella.²¹²

2.3 Osa logistiikkaa edistävästä-toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta

Kaupunginhallitus hyväksyi päivitetyn Citylogistiikan kehittämisohjelman 14.9.2020 (§ 553). Aiempi toimenpideohjelma oli vuodelta 2015. Ohjelman tavoitteena on kuljetusten tehostaminen Helsingin kantakaupungin alueella niin, että liikenteen ruuhkautuminen ja sen aiheuttamat haitat vähenevät.²¹³ Jakelua tehostamalla voidaan vähentää kaikkien jakeluketjun osapuolten kustannuksia ja poistaa huoltoliikenteen häiriöitä. Hyvin suunnitelluilla jakeluliikenteen ratkaisuilla voidaan myös vähentää jakeluliikenteestä aiheutuvaa haittaa muulle liikenteelle. Tällaista aiheutuu esimerkiksi

²¹⁰ Kaupunginkanslian aluerakentamispäällikön kommentit arviointimuistioluonnokseen 8.3.2023.

²¹¹ Haastattelu kaupunkiympäristön toimialalla 2.10.2022 ja kaupunginkansliassa 25.10.2022.

²¹² Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistioluonnokseen 9.3.2023.

²¹³ Citylogistiikka. Toimenpideohjelma 2014, 6,8.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

jakeluajoneuvon pysäyttämistä lastauksen tai purun ajaksi ajoradalle tai jalkakäytävälle.²¹⁴

Helsingin citylogistiikkaohjelma on elinkeinoelämän ja viranomaisten kumppanuudella laadittu yhteistyötä suuntaava ohjelma-asiakirja. Ohjelman toimenpiteiden toteuttajina on laajasti erilaisia tahoja, mukaan lukien elinkeinoelämän ja kuljetusalan järjestöjä. Toteuttajatahoja ei ole kaikilta osin yksilöity, vaan ohjelmassa toimenpiteiden toteuttajiksi voi olla merkittynä esimerkiksi kuljetusalan järjestöt.²¹⁵ Tässä arvioinnissa rajaudutaan vain niiden citylogistiikkaohjelman toimenpiteiden arvioimiseen, joissa vastuutahona on Helsingin kaupunki.

Myös pysäköintipolitiikkaan 2014 ja 2022 on kirjattu logistiikkaan liittyviä tavoitteita, joista osa on samoja tai samansuuntaisia kuin citylogistiikan kehittämisohjelmassa. Pysäköintipolitiikassa 2014 oli logistiikkaan liittyvinä toimenpiteinä tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen. Toimenpiteen konkreettisena sisältönä oli jake- lulle määriteltujen aikarajojen pidentäminen aamuisin ja iltaisin esimerkiksi kävelyka- duilla, huoltoliikenteen mahdollistaminen ruuhka-aikojen ulkopuolella, pysäköinti- paikkojen varaamismahdollisuuden tutkiminen, kuorma-autopaikkojen varaaminen kaavoituksessa ja raskaan liikenteen lepopaikat seudullisesti. Lisäksi toimenpiteessä mainittiin pysäköinti- ja pysähtymistunnukset, jakeluliikenteen paikkojen väärinkäy- tön valvonta ja lastaus- ja purkupaikkojen lisääminen, jotka ovat myös citylogistiikka- ohjelman 2020 tavoitteina. Näitä käsitellään luvuissa 2.3.2 ja 2.3.3. Pysäköintipoli- tiikka 2014 toimenpide keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen käsi- tellään luvussa 2.3.1.²¹⁶

Pysäköintipolitiikan 2014 tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä kos- keva toimenpide toteutui osittain:

- Huoltoliikenteen mahdollistamista ruuhka-aikojen ulkopuolella kokeiltiin pidentämällä mahdollista sekajätteen keräysaikaa aamusta ja illasta jät- teenkuljetusten kehittämisprojektissa vuosina 2015–2017. Kokeilussa kuljetusten turvallisuus ja sujuvuus parani, mutta meluhaitat asukkaille lisääntyivät.²¹⁷
- Jakelupaikan varausmahdollisuutta selvitettiin, mutta sitä ei toteutettu. Toimenpiteeseen liittyen kokeiltiin web-kameran käyttöä jakelupaikan ti- lanteen näyttämiseksi. Kameran avulla jakelupaikan tarvitsija pystyi tar- kistamaan, onko paikka käytössä vai vapaana. Kokeilu on päättynyt.

²¹⁴ Citylogistiikka. Toimenpideohjelma 2014, 5,6; Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 3, 46.

²¹⁵ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 14.3.2023.

²¹⁶ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 58–59; Citylogistiikka. Toimenpideohjelma 2014, 5,6; Helsingin citylo- gistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 15–17.

²¹⁷ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 9.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Useiden selvitysten perusteella paikan varaaminen ei toimi kaupunkijakelussa, koska aikataulusta poikkeamia aiheuttavia tekijöitä on liian paljon.²¹⁸

Citylogistiikan vuonna 2020 päivitetyn toimenpideohjelman tärkeimpiä kehittämis-kohteita ovat pysähtymisen helpottaminen jakelukohteissa, liikenteen välityskyvyn parantaminen pahimmissa ongelmakohteissa, maanalaisen jakelun kehittäminen edistämällä keskustan huoltotunnelin käyttöä, ympäristöystävällisten jakeluratkaisujen edistäminen, yhteistyön parantaminen alan eri toimijoiden ja viranomaisten kesken sekä informaatiojärjestelmän toteuttaminen jakelua helpottamaan.²¹⁹ Kehittämisohjelma sisältää yhteensä 19 toimenpidettä, joista 14:ssä kaupunki on vastuutahona. Kaikki citylogistiikkaohjelman toimenpiteet ja arvioinnissa tehty päätelmä niiden toteutumisesta on esitelty liitteessä 3.

Keskeisimmät keskustan logistiikan kehittämiseen liittyvät toimenpiteet ovat:

- maanalaisen jakelun kehittäminen ja keskustan huoltotunnelin käytön tehostaminen,
- jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotto,
- jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittäminen,
- maankäytön ja jakeluliikenteen suunnittelun yhteensovittaminen,
- väärin pysäköityjen henkilöautojen valvonnan tehostaminen sekä
- lähijakeluasemien ja kevyiden jakeluratkaisujen edistäminen.²²⁰

Osa ohjelman toimenpiteistä on määritelty lyhyellä aikavälillä (2019–2022) ja osa pitkällä aikavälillä tai jatkuvasti toteutettaviksi.

Vaikka toimenpiteitä on edistetty, lyhyen aikavälin toimenpiteistä osa oli vielä toteutumatta vuoden 2023 tammikuussa (ks. liite 3). Tarkastusviraston arvioinnin perusteella lyhyen aikavälin toimenpiteistä on toteutunut jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittäminen ongelmakohtien analysoinnin osalta. Kaupunginkanslian elinkeino-osastolta saadun tiedon mukaan lastaus- ja purkupaikkoja on myös lisätty aiemmin tehdyn yrityskyselyn ja palautteissa esitettyjen toiveiden perusteella, mutta arviointiin ei saatu tarkempaa tietoa vuodesta 2019 alkaen lisättyjen paikkojen määrästä. Lisäksi maankäytön ja jakeluliikenteen suunnittelun yhteensovittamista on asemakaavoituksesta saadun tiedon mukaan tehty osana normaalia kaavoitustyötä. Huoltotunnelin jakelu- ja viitoitusjärjestelmä sekä erilaiset kokeilut lähijakeluasemien ja kevyiden jakeluratkaisujen edistämiseksi on toteutettu. Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelusta saatujen tietojen mukaan osa citylogistiikan toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta aika- ja resurssipulan vuoksi. Pitkälle valmisteltua

²¹⁸ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 10; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinöörin kommentit muistiolounnokseen 9.3.2023.

²¹⁹ Khs 14.9.2020 § 553.

²²⁰ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 14–21.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

jakeluliikenteen pysäköintitunnusta ei ole saatu otettua käyttöön tietosuojaongelmien vuoksi.²²¹

Ohjelman toteuttamista seuraamaan oli tarkoitus perustaa uusi yhteistoiminta- tai kehittämistyöryhmä laajentamalla Yhteinen toimialaliitto ry:n²²² koordinoimaa citylogistiikan yhteistyöryhmää tarvittaessa uusilla jäsenillä.²²³ Yhteistyöryhmä on kuitenkin pysynyt melko samana kuin aikaisemmin.²²⁴ Ohjelman tavoitteiden toteutumiselle ei ole kehitetty mittareita, vaikka tämä oli yksi citylogistiikkaohjelman toimenpiteistä.²²⁵ Toimenpiteiden toteutumista ei siis ole seurattu kovin systemaattisesti.

Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan mukaan citylogistiikan yhteistyöryhmä on kuitenkin toiminut elinkeinoelämän ja viranomaisten säännöllisesti kokoontuvana yhteistyö- ja tiedonvaihtokanavana. Ryhmän toimintaan on osallistunut kolmen kaupungin edustajia sekä Forum Viriumin²²⁶, Helsingin seudun kaupunkikamarin, Helsingin seudun liikenteen, SKAL/Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry:n, Yhteinen toimialaliitto ry:n sekä joidenkin yksittäisten yritysten edustajia. Ryhmään on kutsuttu myös Helsingin Sataman edustaja, mikäli asialistalla on ollut satama-asioita. Helsingin kaupungilta ryhmän toiminnassa ovat olleet mukana sekä kaupunkiympäristön toimialan että elinkeino-osaston edustajat.²²⁷

Citylogistiikan yhteistyöryhmä on myös järjestänyt vuosittain Citylogistiikkafoorumin, joka on koostunut yrityksistä ja kuljetusalan edustajia keskustelemaan kaupungin viranomaisten kanssa kaupunkikehityshankkeista ja seudullisista hankkeista. Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan mukaan tämä vuorovaikutus on ollut arvokasta kaupungille. Erityisasiantuntijan mukaan kuljetusalan yritykset kokevat, että kaupunkikehityshankkeissa ei aina oteta kuljetusalan yritysten näkemyksiä riittävästi tai riittävän aikaisessa vaiheessa huomioon.²²⁸

Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan mukaan Citylogistiikan yhteistyöryhmä on käsitellyt paljon muitakin asioita, kuin niitä, jotka on kirjattu citylogistiikkaohjelmaan. Ryhmä on vaikuttanut muun muassa siihen, että pääkaupunkiseudulle saatiin helpotusta raskaan liikenteen pysäköintiin. Ryhmän kautta saatiin myös

²²¹ Kaupunkiympäristö toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sähköpostitse saadut tiedot 29.9.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Asemakaavapäällikön vastaus sähköpostitiedusteluun 13.12.2022.

²²² Yhteinen Toimialaliitto ry on Elinkeinoelämän keskusliittoon kuuluva työnantajajärjestö, johon kuuluu muun muassa logistiikka-alan työnantajia. http://www.ytl.fi/ytl_ry.

²²³ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 17.

²²⁴ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 18.

²²⁵ Kaupunkiympäristö toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sähköpostitse saadut tiedot 29.9.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

²²⁶ Forum Virium on Helsingin sataprosenttisesti omistama innovaatioyhtiö. <https://forumvirium.fi/>. Luettu 14.3.2023.

²²⁷ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistioloonnokseen 14.3.2023.

²²⁸ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistioloonnokseen 14.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

markkinavuoropuhelussa kuljetusalan yritysten palaute Helsingin ajoneuvo- ja kuljetuspalvelujen ympäristökriteereihin.²²⁹

2.3.1 Keskustan huoltotunnelin käyttö on liian vähäistä

Ydinkeskustassa on 13 korttelia ja näillä yhteensä 63 tonttia, joilla olisi asemakaavojen mukaan mahdollisuus liittyä keskustan maanalaiseen huoltoväylään. Liittymättä on yli 50 tonttia. Tämä johtuu pääasiassa taloudellisista syistä, sillä maanalaisen huoltopihan rakentaminen hissiyhteyksineen ja sen huoltotunneliin liittäminen on tonteille merkittävä kustannuserä. Käytännössä maanalaisen huoltopihan rakentaminen on taloudellisesti, sopimuksellisesti ja usein myös fyysisesti mahdollista vain, jos suurin osa saman korttelin tonteista toteuttaa sen yhdessä ja jakaa siitä aiheuttavat kustannukset. Eräs kortteli on arvioinut, että neljän tontin yhteisen huoltopihan rakentaminen maksaisi vähintään 20 miljoonaa euroa. Lisäksi kullekin tontille aiheutuu maan päällä olevaan rakennukseen muutostöitä huollon tapahtuessa maan alta. Näiden kustannusten ohella kaupunki perii kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti kulkijan huoltoväylään liittyvältä tontilla liittymismaksun, jonka tarkoituksena on kattaa puolet huoltoväylän 90 miljoonan euron rakennuskustannuksista. Tästä aiheutuu tontin rakennusoikeudesta riippuen 1–2 miljoonan euron lisäkustannus tontin omistajalle.²³⁰

Kaupungin liittymismaksu on sidottu kiinteistön maanpäälliseen kokonaiskerrosalaan riippumatta tilojen käyttötarkoituksesta. Liiketiloilla ja toimistoilla ei ole tarvetta samanlaiseen tavarantoimitukseen ja huoltoon kuten tavarataloilla ja kaupoilla, joten kiinteistönomistajalla ei ole kaupunginkanslian elinkeino-osaston näkemyksen mukaan kannustetta liittyä tunneliin. Merkittävimmät kiinteistönomistajat keskustassa ovat eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen ja Kuntien eläkevakuutus KEVA. Kaupunginhallituksen elinkeinojaoston hyväksymiin maankäytölle asetettuihin elinkeinopoliittisiin tavoitteisiin on kirjattu, että kaupunki tarjoaisi yrityksille kannusteen liittyä tunneliin. Keinoiksi tähän on pohdittu huoltotunnelin liittymismaksun määräytymiskriteerien muuttamista, huoltotunnelin liittymismaksusta luopumista ja lisärakennusoikeuden osoittamista kiinteistöille joko kiinteistöön tai toisaalta kaupungista.²³¹ Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan tämä muuttaisi kuitenkin kaupunginvaltuuston alkuperäisen hankepäätöksen periaatetta, että puolet huoltoväylästä saatavasta hyödyistä peritään liittyviltä tonteilta. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että liittymismaksun alennukset tai luopumiset jäisivät tältä osin kaupungin maksettaviksi. Helsingin Väylä Oy:llä on vielä huoltoväylän rakentamisesta lainaa maksamatta 60 miljoonaa euroa, josta aiheutuvat rahoituskustannukset se perii kaupunginkanslialta vuosittain kaupungin ja yhtiön välisen käyttöoikeussopimuksen mukaan.²³²

²²⁹ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistiolounnokseen 14.3.2023.

²³⁰ Kaupunkiympäristön toimialan maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelusta sähköpostitse saadut tiedot 7.3.2023.

²³¹ Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 14.3.2022 ja Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan kaupunginkanslian käynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

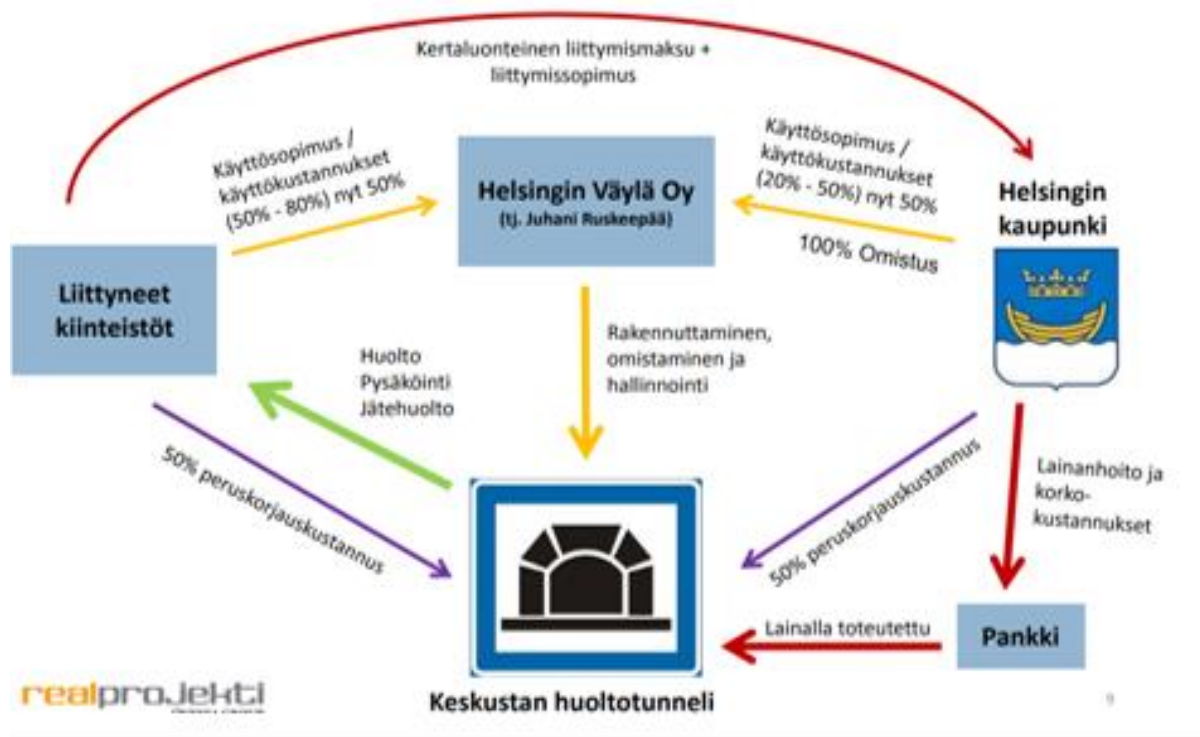
²³² Kaupunkiympäristön toimialan maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelusta sähköpostitse saadut tiedot 7.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Keskustan huoltotunnelissa (KeHu) on kysymys kokonaisuudesta, jonka muodostavat Kluuvin huoltotunneli, huoltoväylä sekä näihin liitetty pysäköintilaitokset (3 kpl), huoltopihat ja vastaavat sekä huoltopihavaraukset. Tunneli on tarkoitettu vain kiinteistöjen huoltoliikenteelle ja maanalaisiin pysäköintilaitoksiin suuntautuvalle liikenteelle. KeHu on kokonaisuudessaan noin kolme kilometriä pitkä. Kluuvin tunnelin ja Huoltoväylän omistaa Helsingin kaupunki. Kehun hallinnoinnista vastaa kaupungin kokonaan omistama Helsingin Väylä Oy.²³³

Huoltoväylän käytöstä ja ylläpidosta aiheutuu vuosittain noin miljoonan euron kustannukset. Kaupunki maksaa huoltoväylän ylläpitokustannuksista 50 prosenttia ja liittyneet yksityiset kiinteistöt 50 prosenttia, joka jaetaan niiden kesken pääsääntöisesti ajoneuvomäärien perusteella. Kluuvin tunnelin ylläpitokustannukset olivat noin 300 000 euroa vuonna 2021. Kaupunki ei osallistu Kluuvin tunnelin ylläpitokustannuksiin vanhojen liittymissopimusten mukaan, vaan Helsingin Väylä Oy perii tunnelin käytöstä ylläpidosta aiheutuvat omakustannusperusteiset kustannukset tunneliin liittyneiltä yksityisiltä kiinteistöiltä (kuvio 12).²³⁴



Kuvio 12 Keskustan huoltotunnelin hallinto ja vastuunjak²³⁵

Pysäköintipolitiikassa 2014 yhtenä toimenpiteenä oli keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen. Toimenpiteeseen sisältyi, että kaupunki ohjaa ja kannustaa

²³³ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

²³⁴ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

²³⁵ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kiinteistöjä liittymään huoltotunneliin taloudellisin ja hallinnollisin keinoin. Käytännössä keinoina oli mainittu esimerkiksi huoltotunneliin liittymisen vaatiminen kaavassa tai alueellisella poikkeuspäätöksellä. Pysäköintipolitiikka 2014:n toimenpiteet oli aikataulutettu vuosille 2013–2020. Tänä aikana uusia liittyjiä on ollut viisi, eli tuolloin on tapahtunut edistystä. Keskustan huoltotunnelin käytön tehostaminen ja maanalaisen jakelun lisääminen on myös vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman jatkuvana toimenpiteenä. Toimenpiteen kuvauksessa ei avata tarkemmin, millä konkreettisilla toimenpiteillä huoltotunnelin käyttöä olisi tarkoitus tehostaa, vaan ”asiaa edistetään eri osapuolten yhteistyönä”.²³⁶ Maanalaiseen huoltotunneliin liittyi uusia tontteja vielä vuosina 2015–2016, mutta tämän jälkeen tehdyt toimenpiteet eivät ole lisänneet liittyjiä. Käytännössä maanalaisen huoltotunnelin kautta tapahtuvan huolto liikenteen lisääntyminen on ollut hyvin vähäistä koko väyläkokonaisuuden valmistumisen 2011 jälkeen. Mahdollisten liittyjien kanssa on kuitenkin jatkuvasti neuvoteltu. Yhtenä haasteena käytön lisäämiselle ovat tekniset, esimerkiksi kallioperään liittyvät syyt.²³⁷

Elinkeino-osaston mukaan, mikäli huoltotunneliin saataisiin uusia liittyjiä, myös tunnelin ylläpitokustannuksille saataisiin lisää jakajia. Maankäytölle asetettujen elinkeinopoliittisten tavoitteiden mukaan (ELMA 14.3.2022) mukaan kaupungin tulisi tarjota keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle. Mahdollisia kannustimia uusien liittyjien saamiseksi huoltotunneliin voisivat olla huoltotunnelin liittymismaksun määräytymiskriteerien muuttaminen, huoltotunnelin liittymismaksusta luopuminen ja lisärakennusoikeuden osoittaminen kiinteistöille joko kyseiseen kiinteistöön tai toisaalle kaupunkiin. Kaupungin asiantuntijat selvittävät liittymättä olevien keskustan kiinteistöjen teknisiä tai muita mahdollisuuksia ja kiinteistönomistajien kiinnostusta liittää uusia kohteita huoltotunneliin. Kaupungin elinkeinojohtajan mukaan tarvittaisiin proaktiivisia keinoja maanalaisen huoltotunnelin kehittämiseksi, ei perinteisiä kieltoja ja rangaistuksia.²³⁸

Vuonna 2020 päivitetystä citylogistiikkaohjelmassa on toimenpiteenä ”kauppakeskusten logistiikan edistäminen”. Tähän liittyen kaupunki on suunnitellut vuoden 2023 kevääksi projektia. Elinkeino-osaston edustaja on käynyt keskustelua Aleksanterinkadun varren kiinteistöjen omistajien kanssa määrääjän ylittävän huoltoliikenteen pysäköinnistä ja alkavasta tehovalvonnasta. Aleksanterinkadun pysäköinninvalvonnan tehovalvontaa on suunniteltu huhtikuuksi 2023.²³⁹

Vaikka nykyistä useampi kiinteistö liittyisi keskustan huoltotunneliin, jatkossakin jakelupisteitä olisi paljon kaduilla tai sisäpihoilla. Tämä johtuu siitä, että keskustassa

²³⁶ Citylogistiikka. Toimenpideohjelma 2014, 5,6; Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 21.

²³⁷ Kaupunkiympäristön toimialan johtavan asiantuntijan vastaus sähköpostitiedusteluun 3.1.2023; Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot ja kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistion luonnokseen 9.3.2023.

²³⁸ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

²³⁹ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023 ja 27.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

on runsaasti liiketiloja ja monissa liiketiloissa ainoa sisäänkäynti on kadulta. Elinkeino-osaston mukaan kaupungin olisi kehitettävä keinoja vapaan jakelupaikan löytymiseksi nykyistä helpommin. Jakeluliikenteen vaatimia tiloja tulisi osoittaa ydinkeskustassa paikoin jopa korttelikohtaisesti. Lisäksi käyttöön tulisi ottaa jakeluliikenteen pysäköintitunnus sekä lisätä ydinkeskustassa jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkoja.²⁴⁰

Citylogistiikka-ohjelma 2020 sisältää käytännön toimenpiteitä huoltotunnelin kehittämiseksi. Huoltotunnelia koskevista lyhyen aikavälin toimenpiteistä on toteutunut huoltotunnelin opastus ja viitoitus vuonna 2021. Uuden liikenteen mittaajajärjestelmän rakentaminen huoltotunneliin on edennyt siten, että rakennuttaja on kilpailutettu ja neuvottelumenettely on tarkoitus käydä 2023. Tarkoitus oli myös laatia julkiseen karttapalveluun toiminto, jonka avulla voisi reitittää ajoreitin huoltotunnelin ulkopuolelta tunnelissa sijaitsevaan lastauslaituriin. Citylogistiikkaohjelman toimenpiteisiin sisältyneessä logistiikan saavutettavuusdatahankkeessa on edistetty jakelu- ja huoltoliikenteen viimeisten metrien reititystä kävellen purkupaikoilta ovelle. Hankkeen tuloksena syntyneessä karttapalvelussa on kuvattu myös huoltotunneli, joten toimenpide on toteutunut. Saavutettavuusdata-hanketta on vetänyt Helsingin omistama innovaatioyhtiö Forum Virium.²⁴¹

Helsingin seudun kauppakamarin lausunnossa 10.11.2021 ELMA-työhön sekä pysäköintipolitiikan luonnokseen 29.10.2021 todetaan, että huoltotunnelin osittainen avaaminen henkilöautoille ja nykyistä useamman kiinteistön liittäminen maanalaiseen huoltoon parantaisi muun muassa maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta ja helpottaisi katutason huolto- ja jakeluliikenteen ongelmia.²⁴²

Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan päätöksenteon yhteydessä 15.11.2022 Kaupunkiympäristölautakunta täydensi päätöstä seuraavalla velvoitteella: "Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi jatkoselvitetään vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeita. Vaihtoehtoja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä." Näitä vaihtoehtoja tarkastellaan osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Lisäksi huoltotunnelin käytön kehittämisen suhteen on aktivoiduttu huhtikuusta 2022 alkaen. Kaupunginkanslian ja kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijat ovat kokoontuneet aiheen tiimoilta viisi kertaa pohtimaan sekä lyhyen että pitkän tähtäimen toimenpiteitä.²⁴³

²⁴⁰ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

²⁴¹ Kaupunkiympäristön toimialan johtavan asiantuntijan vastaus sähköpostitiedusteluun 3.1.2023.

²⁴² Khs Ej 14.3.2022 § 10, liite 4. https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/paatoksenteke/jaostot/elinkeinojaosto/paatosasiakirjat/asiakirja?year=2023&ls=11&doc=Keha_2022-03-14_Eja_2_Pk sekä <https://helsinki.chamber.fi/lausunto-helsingin-pysakointipolitiikka-2022-raporttiluonnos/> (luettu 3.1.2023).

²⁴³ Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajien kommentit arviointimuistiluonnokseen 9.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Huoltotunnelissa oleva Helen sähköverkko Oy:n muuntamo on tarkoitus purkaa vuonna 2023, jolloin siltä kohtaa liikennöitävyys paranee. Muutoksen jälkeen on tarkoitus, että rakennusvalvonnalta haetaan henkilöautoliikenteelle lupa ajaa huoltoväylän kautta Kluuvin pysäköintilaitokseen ja vastavuoroisesti idästä Kluuvin tunnelin kautta huoltoväylässä oleviin pysäköintilaitoksiin, joihin tällä hetkellä on vain huoltoajo sallittu. Tämän arvioidaan jonkin verran vähentävän ydinkeskustan läpiajoa maan päällä. Kaupunkiympäristön toimialan mukaan kapasiteetin ja kaavamääräysten takia ydinkeskustan huoltotunneli ei kuitenkaan sovellu läpiajotunneliksi.²⁴⁴

2.3.2 Jakeluliikenteen pysäköintitunnusta ei ole saatu käyttöön

Jakeluliikenteen pysäköintitunnus antaa jakelu- keräily ja huoltoliikennettä harjoittavalle autoilijalle luvan pysäköidä näitä tarkoituksia varten osoitetuille paikalle.²⁴⁵ Jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönoton tavoitteena on tehostaa jakelua, määrittää kriteerit sille, miten tunnuksen voi saada, edistää viihtyisyyttä ja turvallisuutta kaupungissa, selkeyttää ja helpottaa pysäköinninvalvonnan toimintaa sekä tiedottaa kaupunkilaisille siitä, että jakeluliikenteen paikkoja tulee käyttää vain jakelutoimintaan.²⁴⁶

Jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen ”tutkiminen” sisältyi pysäköintipolitiikan 2014 tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä koskevaan toimenpiteeseen.²⁴⁷ Tältä osin toimenpide on toteutunut, sillä kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt tavara- ja jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotosta 4.12.2018. Tunnus piti vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman mukaan saada käyttöön jo maaliskuussa 2021. Tammikuussa 2022 asia eteni, kun kaupunkiympäristölautakunta päätti jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen ehtojen hyväksymisestä. Tunnus oli tuolloin tarkoitus saada pilottivaiheen jälkeen käyttöön vuoden 2022 kesällä. Tunnuksen käyttöönoton valmistelu on kuitenkin pysähtynyt tietosuojaongelmiin ja jäänyt odottamaan koko kaupungin tason linjausta tietosuojakysymyksistä.²⁴⁸ Pysäköintipolitiikka 2022 ei mainitse lainkaan jakeluliikenteen pysäköintitunnusta.²⁴⁹

Jakeluliikenteen pysäköintitunnus oli tarkoitus toteuttaa mobiilisovelluksena, jonka toteutus tilattaisiin minikilpailutuksen perusteella kilpailutuksen voittaneelta maksullisen pysäköinnin mobiilioperaattorilta. Tunnuksen ehdoissa määriteltäisiin, kuka tunnuksen saa ja minkälaisilla ehdoilla, mitä velvoitteita hakijan tulee täyttää, millaiseen ajoneuvoon se myönnetään, tunnuksen voimassaolo sekä tunnuksen käyttö ja hinta. Tunnuksen saamiseen liittyisi myös vähäpäästöisyyskriteereitä. Tunnus oli tarkoitus ottaa ensin pilottikäyttöön kahdeksi vuodeksi, jonka jälkeen siihen voitaisiin tehdä

²⁴⁴ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä 1.11.2022 saadut tiedot.

²⁴⁵ Citylogistiikka. Toimenpideohjelma 2014, 26.

²⁴⁶ Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2023 § 23.

²⁴⁷ Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 55.

²⁴⁸ Kaupunkiympäristölautakunta 4.12.2018 § 617; Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 15; Kaupunkiympäristö toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sähköpostitse saadut tiedot 29.9.2022; Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022 § 23.

²⁴⁹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tarvittaessa muutoksia. Citylogistiikkaohjelman 2020 toimenpiteenä on myös jakelu-liikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönoton yhteydessä toteutettava vuorovaikutuskampanjaa jakelun oikeaoppisesta suorittamisesta kaupunkiympäristössä sekä jakelun tehokkuuden että ympäristövaikutusten kannalta. Kampanjassa oli tarkoitus myös korostaa pysäköintikieltoalueiden käyttöä. Koska jakeluliikenteen pysäköintitunnusta ei ole saatu käyttöön, myös vuorovaikutuskampanja on jäänyt toteuttamatta.²⁵⁰

2.3.3 Lastaus- ja purkupaikkoja on lisätty ja vähäpäästöisiä jakeluratkaisuja on edistetty

Vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman yhtenä toimenpiteenä on ”jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämissuunnitelman laatiminen ja nopean aikavälin kehittäminen”. Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen oli myös vuoden 2014 pysäköintipolitiikan toimenpiteenä. Vuonna 2022 hyväksytyssä pysäköintipolitiikassa on kolme jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkoihin liittyvää toimenpidettä. Kaikissa mainituissa ohjelmissa tavoitteena on lastaus- ja purkupaikkojen lisääminen.²⁵¹

Kaupungin toimivuuden kannalta on tärkeää, että lastaus- ja purkupaikkoja on riittävästi ja niitä tarvitsevat tietävät niiden sijainnit ja käyttöoikeudet. Vapaan lastaus- ja purkupaikan etsiminen hidastaa merkittävästi tavaroiden jakelua. Lastaus- ja purkupaikan tulisi sijaita korkeintaan muutamien kymmenien metrien päässä tavarantoimittajayrityksestä työn tehokkuuden, työergonomian, turvallisuuden sekä talviolosuhteiden vuoksi. Jos lastaus- ja purkupaikkaa ei ole erikseen osoitettu, ajoneuvo saatetaan pysäyttää kuormauksen ajaksi ajoradalle, jalkakäytävälle tai pyörätielle, mikä voi heikentää muun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kaduilla lastaus- ja purkupaikkoja voidaan lisätä osoittamalla lisää jakeluruutuja tarpeellisiin paikkoihin. Kadunvarsien pysäköintikieltopaikkoja sekä pysäköintikielloilla osoitettuja maksullisia kadunvarsipaikkoja voidaan käyttää jakeluajoneuvojen lastaus- ja purkupaikkoina. Kadunvarsien pysäköintikieltoja voidaan lisätä tarvittaessa.²⁵²

Vuonna 2019 kaupunki toteutti citylogistiikkaohjelman päivittämisen yhteydessä kyselyn kaupungin logistiikan kehittämistarpeista tavaraliikenteen kuljetusyrityksille ja tavarantoimittajayrityksille. Kyselyssä tuotiin esiin useita lastauksen ja puron kannalta ongelmallisia paikkoja tai uusien lastaus- ja purkupaikkojen tarpeita ydinkeskustan alueella. Citylogistiikkaohjelman 2020 jakelu- purkupaikkojen kehittämistä koskevassa toimenpiteessä oli tarkoitus inventoida tarkemmin yrityskyselyn lastaus- ja purkupaikkoja koskevat tulokset ja lisätä niiden perusteella paikkoja mahdollisuuksien mukaan. Toimenpiteeseen sisältyi myös pitkän tähtäimen kehityssuunnitelman

²⁵⁰ Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022 § 23; Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 18. Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

²⁵¹ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 15–16; Helsingin pysäköintipolitiikka 2014, 55; Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, 58–59.

²⁵² Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 3.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

laatiminen. Lastaus- ja purkupaikkoja on lisätty, mutta kehittämissuunnitelmaa ei ole laadittu. Vuonna 2016 lastaus- ja purkupaikkoja oli 22 kappaletta ja ne sijaitsivat kantakaupungissa. Vuoden 2023 alussa lastaus- ja purkupaikkoja oli 67, joista 61 oli kantakaupungissa,²⁵³ joten vuoden 2014 pysäköintipolitiikkaohjelman tavoite on toteutunut. Arviointiin ei saatu vuosittaista seurantatietoa lastaus- ja purkupaikkojen määrästä. Ei siis ole tiedossa, onko paikkoja lisätty citylogistiikkaohjelman 2020 jälkeen. Citylogistiikkaohjelmassa ei ollut määrällisiä tavoitteita jakelu- ja purkupaikkojen lisäämiselle vaan toimenpiteenä oli, että inventoidaan jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen ongelmakohdat ja tarpeet ja tarvittaessa lisätään jakelu- ja purkupaikkoja. Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan mukaan toimenpide on toteutunut varsin hyvin, koska analysointi ja tarvekartoitus on tehty ja jakelu- ja purkupaikkojen määrän trendi on ollut kasvava.²⁵⁴

Vaikka lastaus- ja purkupaikkoja on lisätty, niitä tarvitaan pysäköintipolitiikan 2022 mukaan edelleen lisää. Paikkojen kysyntä on viime vuosina kasvanut ja tulee kasvamaan todennäköisesti jatkossakin. Kysynnän kasvuun on vaikuttanut muun muassa koronapandemian vauhdittama verkkokaupan ja sen myötä kotiinkuljetuspalvelujen kasvu. Myös ruokatoimituspalvelut ovat lisääntyneet.²⁵⁵ Arviointiin ei ole saatu tarkempaa tietoa siitä, onko paikkoja lisätty pysäköintipolitiikkaohjelman toimenpiteen mukaisesti myös vuonna 2022.

Pitkällä tähtäimellä kaupunki pyrkii pysäköintipolitiikan 2022 mukaan ohjaamaan kuljetuspalveluita sellaisiin jakelutapoihin, joissa suuri kuljetuskalusto ei aja suoraan loppuasiakkaalle. Niin sanottu viimeinen kilometri kuljetuksesta hoidetaan vähäpäästöisemmällä ja pienemmällä kalustolla, esimerkiksi polkupyörällä.²⁵⁶ Vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman yhtenä toimenpiteenä oli tähän liittyen se, että kaupunki edistää kevyiden jakeluratkaisujen kehittymistä tuomalla sidosryhmiä yhteen ja osallistumalla ratkaisujen pilotointiin ”mahdollistajana” ja asiantuntijana. Tämä toimenpide on toteutunut. Toteutettuja pilotteja ovat olleet esimerkiksi lähijakeluasema Helsingin keskustan pyörävyhlän baanan viereen vuonna 2020, automaattiset jakelurobotit muun muassa Jätkäsaarella 2020–2021 ja droonien käyttö jakelussa yhteistyössä muun muassa Lauttasaaren apteekin kanssa syksyllä 2021. Vuonna 2023 on määrä käynnistyä uusi EU-hanke, jossa on tarkoitus pilotoida mikrohubeja. Mikrohubit ovat lähijakeluasemia, jotka mahdollistavat jakelun viimeisten kilometrien kuljetukset kevyillä, vähän tilaa vievillä tai vähäpäästöisillä jakeluratkaisuilla, kuten esimerkiksi sähkökäyttöisillä pakettiautoilla tai polkupyörillä.²⁵⁷

²⁵³ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 43, 15–16, 49–52; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

²⁵⁴ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistiluonnokseen 14.3.2023.

²⁵⁵ Pysäköintipolitiikka 2022, 58–59.

²⁵⁶ Pysäköintipolitiikka 2022, 58–59.

²⁵⁷ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 19–20; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupun-

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Keväällä 2022 kaupunginhallitus hyväksyi kaupungin ajoneuvo- ja kuljetuspalveluille ympäristökriteerit. Kuljetusalan yritykset vaikuttivat ympäristökriteerien laadintaan Citylogistiikan yhteistyöryhmän kautta.²⁵⁸

Pysäköintipolitiikan 2022 yhtenä toimenpiteenä on informaation parantaminen jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikoista sekä niiden valvonnan tehostaminen. Jakelu-liikennettä hoitavilta yrityksiltä ja kuljettajilta on tullut kaupungille toiveita siitä, että jakelun toimijat kaipaisivat parempaa ja ajantasaisempaa tietoa jakelu- ja purkupaikojen tilanteesta, esimerkiksi niiden tarkasta sijainnista tai niin sanotun viimeisen kilometrin jakeluratkaisuista. Toimenpidettä on edistetty toukokuussa 2022 valmistuneessa logistiikan saavutettavuusdata-hankkeessa, jota on rahoitettu kaupungin innovaatorahastosta. Hankkeessa muun muassa kokeiltiin tiedon keräystä kiinteistöjen sisäänkäynneistä ja muista jakelulle tärkeistä kohdetiedoista ja kehitettiin sovel-lustyökalut tietojen syöttämiseen, niiden tarkasteluun ja jakeluliikenteen viimeisten metrien reititykseen.²⁵⁹

Lastaus- ja purkupaikkojen väärinkäyttö on citylogistiikkaohjelman päivityksen yhteydessä kerättyjen tietojen mukaan melko yleistä. Väärinkäytön vuoksi paikkoja ei ole saatavilla niitä tarvitseville. Lastaus- ja purkupaikkojen kameraseurantaa on kokeiltu vuonna 2017²⁶⁰. Lastaus- ja purkupaikoille väärin pysäköityjen henkilöautojen valvonnan tehostaminen oli yhtenä vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman jatkuvana toimenpiteenä. Toimenpidettä oli tarkoitus toteuttaa kampanjatyypisesti. Pysäköinninvalvonta ei kuitenkaan ole kohdistanut mitään erityisiä toimenpiteitä lastaus- ja purkupaikkojen valvontaan vuosina 2020–2022, vaan pysäköinninvalvonnasta saatujen tietojen mukaan lastaus- ja purkupaikkoja on valvottu muun pysäköinninvalvonnan yhteydessä. Lastaus- ja purkupaikkojen valvonnan tehostaminen sisältyy myös vuoden 2022 pysäköintipolitiikan toimenpiteisiin. Toimenpiteen toteuttamisessa on tarkoitus hyödyntää kameraseurannasta saatuja kokemuksia automaattisen seurantamenetelmän kehittämisessä. Automaattisen seurantamenetelmän kehittäminen ei kuitenkaan välttämättä kokonaan ratkaise väärinpysäköinnin ongelmia, koska viranomaispäätös pysäköintivirhemaksusta kuuluu lain mukaan ihmiselle.²⁶¹

Pysäköintipolitiikassa 2022 on lisäksi lastaus- ja purkupaikkoihin liittyvänä toimenpiteenä, että yhteistyötä tulisi kehittää eri osapuolten kesken. Toimenpide on ajoitettu

ginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023; <https://forumvirium.fi/projektit/smud/> ja <https://mobilitylab.hel.fi/projects/>. Luettu 9.2.2023. Mikrohubi-käsitteen selitys on laadittu arvioinnissa <http://www.citylogistics.info/research/2895/> ja Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite sivuilla 30–34 olleiden esimerkkien perusteella.

²⁵⁸ Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistiolounnokseen 14.3.2023.

²⁵⁹ Pysäköintipolitiikka 2022, 58–59; Elinkeinojaosto 29.11.2021 § 26 ja liite perustelumustio; <https://tieke.fi/hankkeet/logistiikan-saavutettavuusdata/>. Luettu 8.2.2023; Logistiikan saavutettavuusdata (pdf).

²⁶⁰ Vuosiluku on tiedusteluvastauksessa saatu arvio kamerakokeilun ajankohdasta. Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

²⁶¹ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 16–17; Pysäköintipolitiikka 2022, 58–59; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun, kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vuosille 2022–2025. Toimenpiteen konkreettisena sisältönä on, että kaupunkisuunnittelussa (liikenne- ja katusuunnittelu, maankäytön suunnittelu, rakennusvalvonta) pyritäisiin ottamaan paremmin huomioon logistiikan tarpeet.²⁶² Käytännössä pysäköintipolitiikan toimenpide on sama kuin citylogistiikkaohjelman 2020 toimenpide maankäytön ja jakeluliikenteen suunnittelun yhteensovittamisesta (ks luku 2.3). Arviointiin asemakaavapäälliköltä saadun tiedon mukaan kaavoituksen yhteydessä varmistetaan aina jo alkuvaiheessa osana normaalia suunnitteluprosessia, että huolto-liikenne tonteille onnistuu.²⁶³

2.4 Tehdyt toimenpiteet näkyvät pitkällä aikavälillä

Tässä luvussa kuvataan, miten liikkuminen Helsingin niemen yli, kävelijämäärät ja kaupunkikeskustan elinvoima ovat kehittyneet viime vuosina. Tämän arvioinnin toimenpiteistä useat ovat varsin pitkän aikavälin suunnittelun tuloksia, eivätkä niiden vaikutukset liikkumisessa ja liikenteellisessä saavutettavuudessa sekä toiminnallisuudessa välttämättä näy lyhyellä tähtäimellä. Lisäksi ihmisten liikkumiseen vaikuttavat monet muutkin seikat kuin kaupungin toimenpiteet.

2.4.1 Matkustajamäärät eivät ole palautuneet ennalleen

Kun tarkastellaan Helsingin niemen ylittävää joukkoliikennettä ja henkilöautoliikennettä, havaitaan, että matkustajamäärät ovat 1990-luvun lamaa lukuun ottamatta pysyneet aika tasaisena, ja pudonneet kolmanneksella koronapandemian myötä. Joukkoliikenteen osuus on ollut vuoteen 2019 asti kaksi kolmasosaa ja henkilöautolla kolmasosa kulkutavoista. Koronapandemia-katkaisi tämän pitkäaikaisen trendin. Matkustajamäärät lisääntyivät jonkin verran vuonna 2021, mutta ovat edelleen kaukana vuoden 2019 määristä. Ennen koronapandemiaa joukkoliikenteen osuus on ollut kasvussa ja vastaavasti henkilöautoliikenteen osuus laskussa. (kuvio 13).²⁶⁴

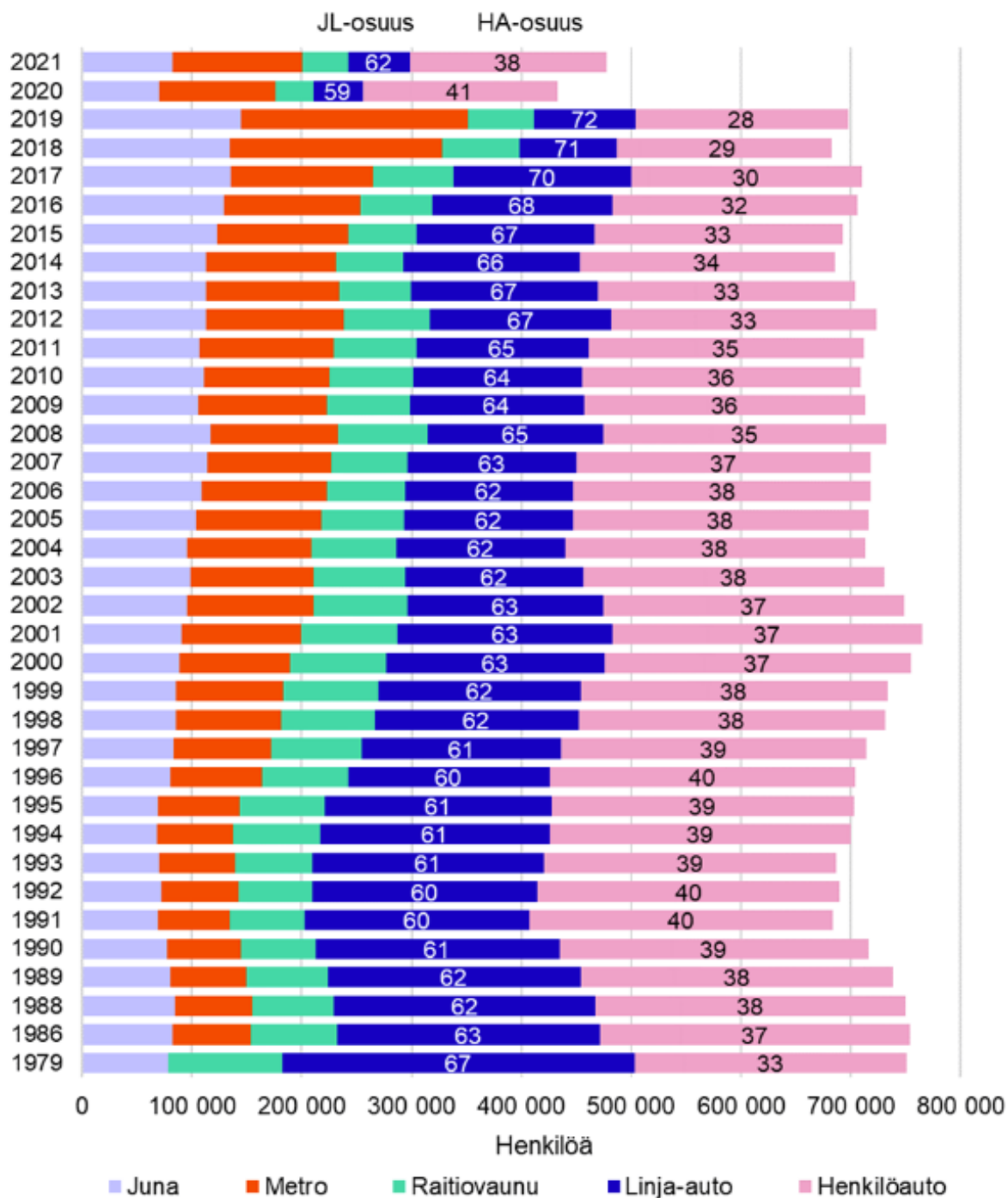
²⁶² Pysäköintipolitiikka 2022, 58–59.

²⁶³ Asemakaavapäällikön vastaus sähköpostitiedusteluun 13.12.2022.

²⁶⁴ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, 12.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



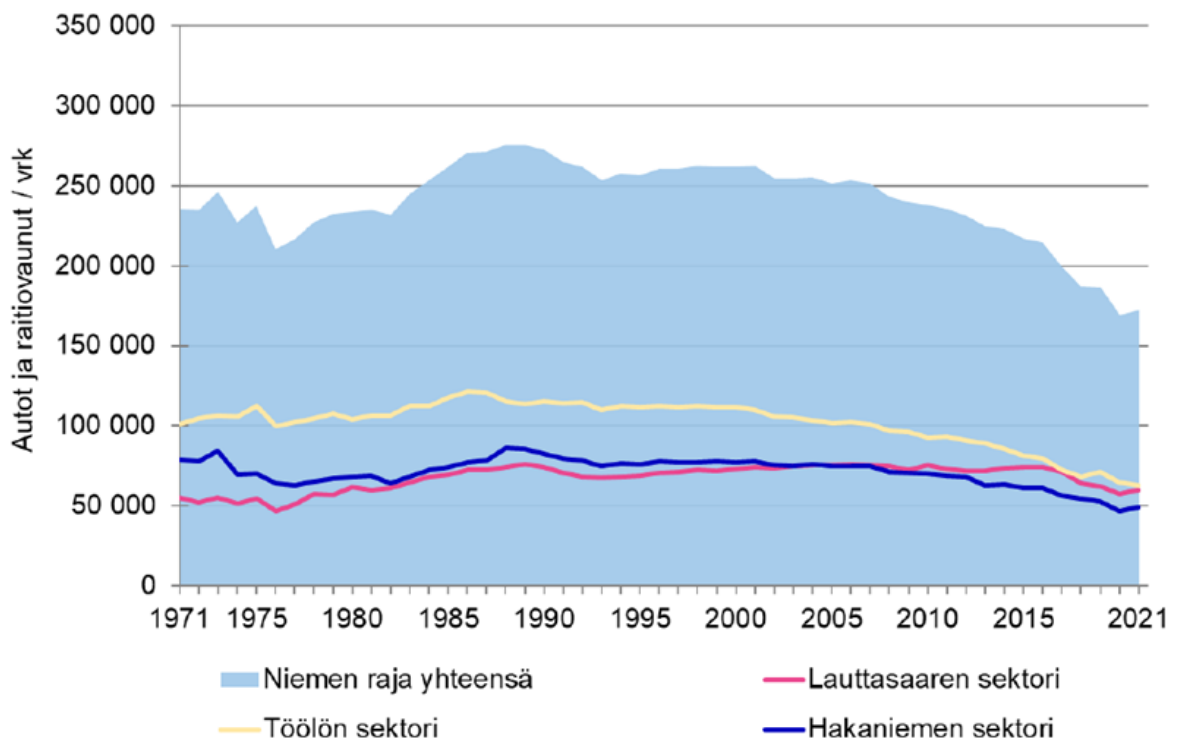
Kuvio 13 Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet Helsingin rajalla, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat (1979–2021)²⁶⁵

²⁶⁵ <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/henkiloliikenne-kulkutavoittain/> (luettu 4.10.2022).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Helsingin moottoriajoneuvoliikenteen kehitystä seurataan neljällä kehämäisellä ja yhdellä poikittaislaskentalinjalla. Laskentalinjoilla mitataan muun muassa Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenteen määrä. Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne on vähentynyt varsin paljon 1980-luvun puolivälistä runsaasti, ja vuoden 2000 jälkeen vähentynyt lähes jatkuvasti (kuvio 14). Vuosikohtaisiin muutoksiin vaikuttavat muun muassa katu- ja tietyöt, ja vuoden 2019 jälkeiseen kehitykseen koronapandemia. Viimeisen viiden vuoden aikana niemen rajan ylittävä henkilöautoliikenne on vähentynyt 20 prosenttia. Vuonna 2021 liikennemäärä kasvoi hieman edelliseen vuoteen nähden.²⁶⁶



Kuvio 14. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla.²⁶⁷

2.4.2 Kävelijöiden määrä on edelleen melko vähäinen

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsinlaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteilla. Vuonna 2021 laskimista kuusi sijaitti keskustassa. Aleksanterinkadun mittauspisteestä havaitaan aktiivisimman kuu-kauden olevan joulukuu kesäkuukausien ohella. Koronapandemian voimakaan pu-

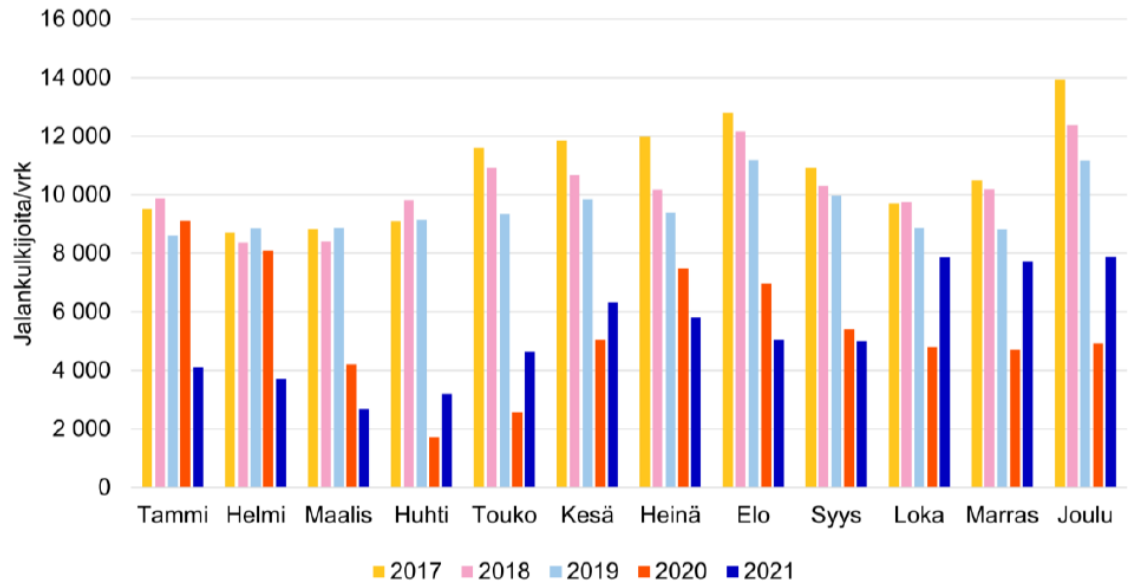
²⁶⁶ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021.

²⁶⁷ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

dotuksen ohella on nähtävissä, että jalankulkijoiden määrä on vähentynyt myös vuosien 2017–2019 välillä (kuvio 15).²⁶⁸ Eri kulkumuotojen liikennemäärät ydinkeskustaan olivat vuonna 2022 kaupunginkansliasta saatujen tietojen mukaan 20–30 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019.²⁶⁹



Kuvio 15 Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2017–2021²⁷⁰

Helsingin Sanomissa on vuoden 2022 aikana ollut lähes kymmenen artikkelia Helsingin ydinkeskustan elinvoiman heikkenemisestä, kuten ihmisten liikkumisen vähenemisestä ja tyhjiä liiketiloista, sekä elvyttämisestä muun muassa asuntorakentamisella ja elämyksellisyyden lisäämisellä ja monipuolisella tapahtumallisuudella.²⁷¹

Liikkumisen vähentymistä oli mitattu Telian matkapuhelindatasta saadun tilaston avulla, joka koottiin Helsingin Sanomille. Käynti tarkoittaa sitä, että alueella vietetään vähintään 20 minuuttia, ja alueena oli suorakaiteen muotoinen alue, joka rajautui Kampin metroasemaan, Tuomiokirkkoon, Eduskuntataloon ja Kasarmintoriin. Liikkujien määrä ei ollut datan mukaan palautunut vuoden 2020 kevään jälkeen ennalleen (kuvio 16).²⁷²

²⁶⁸ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021.

²⁶⁹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

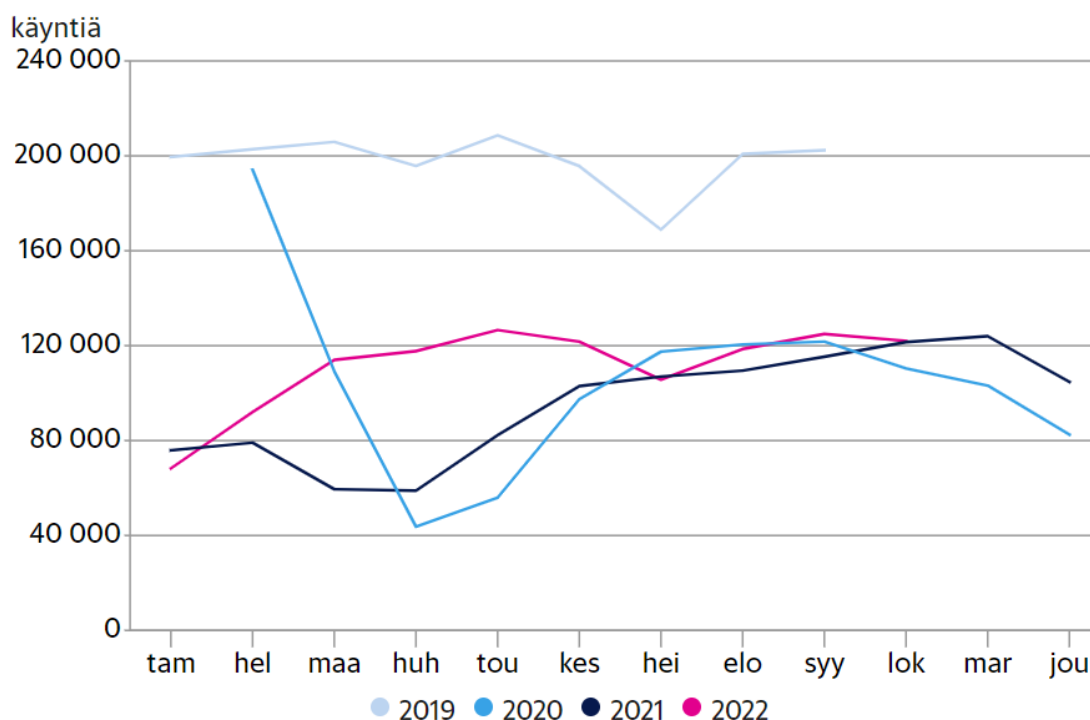
²⁷⁰ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021.

²⁷¹ Esimerkiksi Yli 15 prosenttia ydinkeskustan liiketiloista on tyhjiään Helsingissä. HS 17.11.2022, Toisivatko uudet asunnot eloa ydinkeskustaan? HS 30.11.2022, Keskustan elvyttäjät, HS 5.12.2022.

²⁷² Ihmisten liikkuminen Helsingin keskustassa romahti. HS 29.11.2022. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009225848.html> (luettu 3.1.2023).

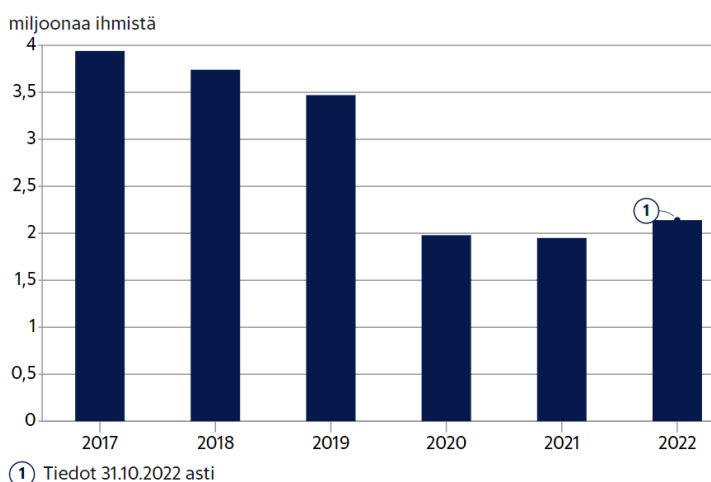
ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 16 Päivän keskimääräinen käyntimäärä ydinkeskustassa mobiilidatan perusteella 2019–2022²⁷³

Datan mukaan myös Aleksanterinkadulla kävelevien määrä on vähentynyt selvästi pandemian myötä, mutta vuonna 2022 on havaittavissa pientä nousua (kuvio 17).²⁷⁴



Kuvio 17 Kulkijoiden määrä Aleksanterinkadulla 2017–2022²⁷⁵

²⁷³ Ihmisten liikkuminen Helsingin keskustassa romahti. HS 29.11.2022. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009225848.html> (luettu 3.1.2023). Tieto puuttuu ajalta 10/19–1/20.

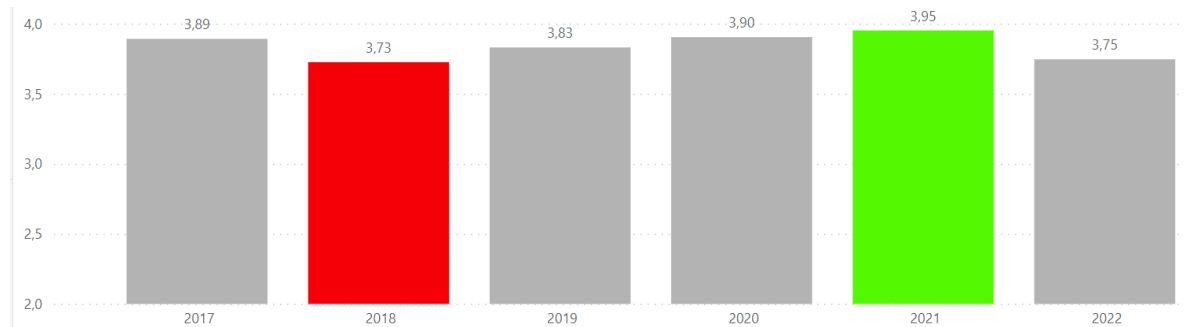
²⁷⁴ Ihmisten liikkuminen Helsingin keskustassa romahti. HS 29.11.2022. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009225848.html> (luettu 3.1.2023).

²⁷⁵ Ihmisten liikkuminen Helsingin keskustassa romahti. HS 29.11.2022. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009225848.html> (luettu 3.1.2023).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Kaupunkiympäristön sitovana toiminnallisena tavoitteena vuonna 2022 talousarvioissa oli, että asukastytyväisyys katujen ja teiden kuntoon sekä puhtaanapitoon on vähintään 3,5 keskustan alueella (kadut, asuinkadut, keskustaan johtavat, pääkadut, jalankulku- ja pyörätiet). Tavoitteen ei arvioida toteutuvan runsaslumisen talven takia.²⁷⁶ Kuviosta 18 havaitaan, että asukastytyväisyys nimenomaan keskustan katu- ja teiden puhtauteen ja siisteyteen on vaihdellut välillä 3,73–3,95 (asteikolla 0–5) ja ollut hyvällä tasolla erityisesti vuosina 2020 ja 2021. Vastajamäärät ovat tosin vähentyneet vuodesta 2019. Vuonna 2022 vastaajia oli 640.²⁷⁷



Kuvio 18 Keskustan katujen puhtaus ja siisteys. Asiakastytyväisyyskyselyn tulokset 2017–2022²⁷⁸

Kaupunkiympäristön toimialan toiminnallisena tavoitteena talousarvioissa 2022 oli laatia ja toteuttaa kävelyn edistämishjelmassa esitetty kävelyverkoston hierarkia sekä kunnossapidonhierarkia ensisijaisesti yleiskaavan C1-, C2- ja C3-keskusta-alueille. Työ siirtyi vuodelle 2023. Toisena kävelyn liittyvänä toiminnallisena tavoitteena oli kävely-ympäristön laadun seurannan jatkaminen vuonna 2017 käyttöön otetuilla mittareilla. Tätä on tehty, mutta toistaiseksi seuranta tehdään alue kerrallaan, jonka vuoksi tietyn alueen kävely-ympäristön laadusta ei ole ajallista seurantatietoa.²⁷⁹ Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimuksen 2022 mukaan yli puolet vastanneista piti Helsingin keskustaa viihtyisänä tai viihtyisänä, ja vain 15 prosenttia koki keskustan epävihtyisäksi tai hyvin epävihtyisäksi (ks. luku 1.5.2).

2.4.3 Elinvoima on heikentynyt, mutta vähemmän kuin edellisinä vuosina

Keskustojen elinvoimalaskenta on Elävät Kaupunkikeskustat (EKK) ry:n toimesta kehitetty menetelmä, jolla mitataan ja seurataan kaupunkikeskustojen elinvoimaa. Elinvoimalaskentaa on tehty vuodesta 2015 alkaen. Tuoreimmassa toukokuussa 2022

²⁷⁶ Kylk 15.11.2022 § 641, liite 5.

²⁷⁷ Tutkimus asukkaiden teknisistä palveluista koskevista mielipiteistä. Kaupunkiympäristön toimiala, Lato-työkalu 18.1.2023.

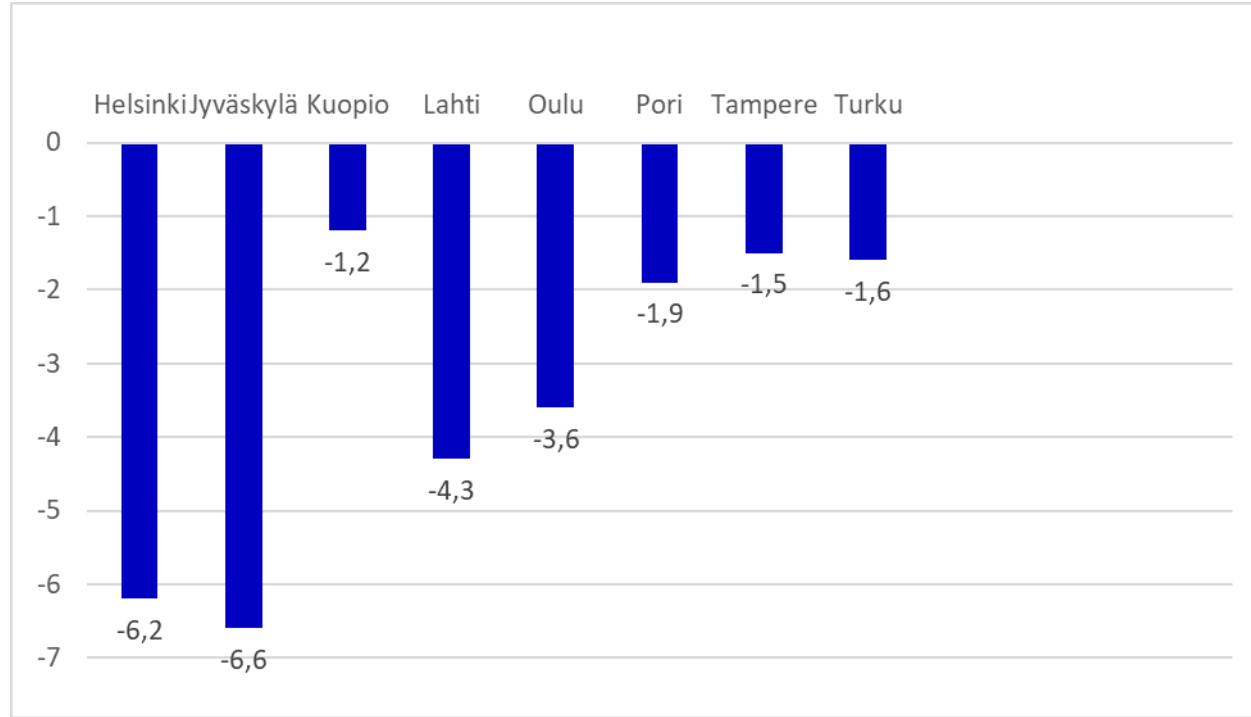
²⁷⁸ Tutkimus asukkaiden teknisistä palveluista koskevista mielipiteistä. Kaupunkiympäristön toimiala, Lato-työkalu 18.1.2023.

²⁷⁹ Kylk 15.11.2022 § 641, liite 5.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

julkaistussa laskennassa oli mukana 37 kaupunkia. Kuviossa 19 on esitetty elinvoimamittauksen kehitys vuodesta 2019–2022 Suomen suurimpien kaupunkien keskuksissa.²⁸⁰



Kuvio 19. Elinvoimaluvun keskimääräinen vuosimuutos 2019–2022²⁸¹

Laskennan mukaan elinvoimaluku on laskenut lähes kaikissa laskennassa mukana olleissa kaupunkikeskuksissa vuodesta 2019 vuoteen 2022. Syinä keskustojen elinvoiman laskuun ovat laskentaa tekevän Elävät kaupunkikeskustat ry:n mukaan muun muassa kaupan rakennemuutos, verkkokaupan kasvu, etätyön lisääntyminen ja kansainvälisten matkailijoiden väheneminen.²⁸²

Lisäksi keskustan ulkopuolella olevien kauppojen tarjonta on vähentänyt keskusta-asiointia.²⁸³ Pääkaupunkiseudulla oli vuonna 2022 yhteensä 20 keskenään asiakkaista kilpailevaa kauppakeskusta, joista selvityksen mukaan vain kolme sijaitsi Helsingin keskustassa. Keskustan ulkopuolella sijaitsevat kauppakeskukset ovat keskustaa nopeammin saavutettavissa kaikista muista ilmansuunnista paitsi etelästä.

²⁸⁰ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022). Kuviosta puuttuvat Suomen suurimmista kaupungeista Espoo ja Vantaa, joista elinvoimalaskennassa oli Tapiolan ja Tikkurilan elinvoimaluvut. Arvioinnissa tehdyn päätelmän mukaan nämä luvut eivät ole vertailukelpoisia muiden kaupunkien lukujen kanssa, koska ko. kaupungeista asioidaan Helsingin keskustassa.

²⁸¹ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022).

²⁸² <https://www.kaupunkikeskustat.fi/2022/05/27/elinvoimajulkistus/>. Luettu 2.6.2022.

²⁸³ <https://www.kaupunkikeskustat.fi/2022/05/27/elinvoimajulkistus/>. Luettu 2.6.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Suurin osa keskustan ulkopuolisista kauppakeskuksista sijaitsee raiteiden päällä tai niiden vieressä.²⁸⁴

Taulukko 2. Helsingin keskustan elinvoimaluku ja sen vuosimuutokset, %, 2019–2022²⁸⁵

Vuosi	Elinvoimaluku	Vuosimuutos, %
2019	2,89	
2020	2,61	-9,5
2021	2,47	-5,6
2022	2,38	-3,6
	Vuosimuutoksen keskiarvo 2019–2022	-6,2

Helsingin keskustan elinvoima on kolmen vuoden ajalla laskenut enemmän kuin muiden suurten kaupunkien Jyväskylää lukuun ottamatta. Muutos on tapahtunut jo ennen koronapandemiaa. Taulukosta 2 kuitenkin havaitaan, että heikentyminen on ollut vähäisempää vuosi vuodelta.

Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan saatujen tietojen mukaan Helsingin ydinkeskustan elinvoima kärsi muita kaupunginosia enemmän koronapandemiasta johtuneista rajoituksista. Työntekijöiden ja matkailijoiden puuttuminen sekä tiettyjä toimialoja koskevat mittavat rajoitukset ovat heikentäneet useiden ydinkeskustassa toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Muotikaupan ja asustemyymälöiden määrä on vähentynyt eniten ja niiden väheneminen alkoi jo ennen koronapandemiaa.²⁸⁶

Tyhjien liikeytilojen osuus Helsingin keskustan liikeytiloista on jatkuvasti kasvanut. Tyhjien liikeytilojen osuus keskustassa oli yhdeksän prosenttia vuonna 2022, kun vuonna 2019 se oli 5,5 prosenttia. (21).²⁸⁷

²⁸⁴ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot. Kauppakeskusten lukumäärää koskevat tiedot perustuvat kaupunginkanslian KTI Kiinteistö tiedolta saatuihin tietoihin.

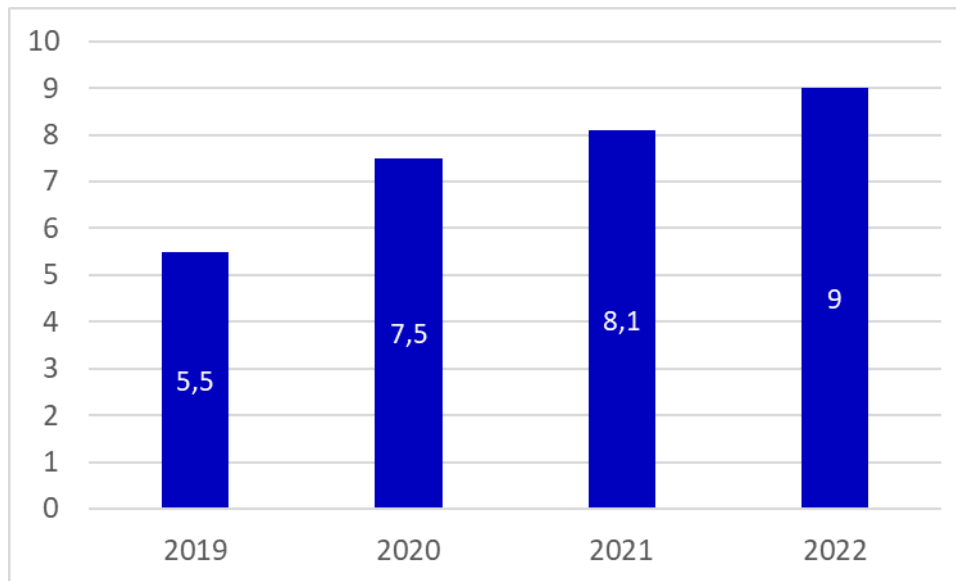
²⁸⁵ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022).

²⁸⁶ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

²⁸⁷ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 20. Tyhjen liiketilojen osuus Helsingin keskustassa 2019–2022, %²⁸⁸

Helsingissä oli kuitenkin vuonna 2022 pienin tyhjän liiketilan osuus keskustassa verrattuna viiteen muuhun Suomen suurimpaan kaupunkiin (Espoo, Tampere, Oulu, Vantaa, Turku, kuvio 20).²⁸⁹ On huomattava, että vajaakäyttölaskennassa ei oteta huomioon sitä, että tilat voivat olla tyhjänä erilaisten remonttien ja vuokralaisparanusten takia. Helsingin ydinkeskustan (CBD-alue) toimistojen uusien vuokrasopimusten neliövuokrien mediaani nousi vuoden 2022 maalis–elokuussa solmituissa sopimuksissa lähes 35 euroon kuukaudessa, kun se edellisenä vuonna samalla ajanjaksolla oli 31,7 euroa. Vastaava neliövuokra Ruoholahden alueella oli 26,7 ja Keilaniemien alueella 26,1. Vuokrat ovat kohonneet kaikilla pääkaupunkiseudun keskeisillä toimistoalueilla. Ydinkeskustan uusien vuokrasopimusten lukumäärä nousi vuonna 2022 lähelle koronapandemiaa edeltävää tasoa.²⁹⁰

Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynnillä kaupunginkansliaan saatujen tietojen mukaan ydinkeskustan yritysten liikevaihto oli syksyllä 2022 20–30 prosenttia alemmalla tasolla kuin ennen koronapandemiaa. Osa kiinteistönomistajista myönsi vuokralaisilleen koronan aikaan sopeuttamistoimia vuokranmaksuun. Yritykset alkaivat maksaa viivästyneitä vuokria takaisin vuodesta 2023 alkaen.²⁹¹

²⁸⁸ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022).

²⁸⁹ Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. ALL-in elinvoimalaskenta. <https://www.salo-korpi.com/wp-content/uploads/2022/05/Elinvoimajulkistus-2022-liite-270522.pdf> (luettu 7.10.2022).

²⁹⁰ Kaleva, H. & Kumpula S, & Rantanen, P., 2023.

²⁹¹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynnillä kaupunginkansliaan 1.11.2022 saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

2.5 Kokoavat havainnot

Seuraavassa vastataan arvioinnin osakysymyksiin perustuen arvioinnissa esitettyihin havaintoihin.

Osakysymys 1: Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät kävelyyn liittyvät toimenpiteet?

Vastaus: Kyllä.

Kaupunki on käynnistänyt strategian mukaiset keskustan saavutettavuutta edistävät kävelyyn liittyvät toimenpiteet. Keskustan elinvoimaprojekti on käytännössä kansliapäällikön 1.9.2021 asettama Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän edustajien yhteistyöryhmä ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY). Sen tehtävä on määritellä ydinkeskustan kehittämiselle kaupungin ja elinkeinoelämän yhteinen tahotila ja ohjata kokonaisvaltaisesti ydinkeskustan elinvoiman vahvistamista tukevien toimenpiteiden valmistelua ja toteutusta. HELY-työryhmässä käsitellään muun muassa kaupungin keskusta-alueeseen liittyviä maankäyttöön ja liikennehankkeisiin liittyviä suunnitelmia.

Kaupunginhallitus hyväksyi 14.3.2022 kävelyn edistämishojelman, jonka toimenpiteet ovat käynnistyneet 2022. Suunnittelussa nojataan aiemman kauden valmisteluun. Käveltävyyttä on tarkoitus edistää ydinkeskustan maankäytön kehityskuvalla 2032, joka on kaupunginhallituksen hyväksyttävänä alkuvuodesta 2023. Siinä tavoitteena on muun muassa vahvistaa nykyisen ydinkeskustan käveltävyyttä, luoda kävely-ympäristö Eteläesplanadilta etelään ja liittää se osaksi aktiivista liikekeskustaa ja suunnitella Eteläsataman alue osaksi uutta käveltävää keskustaa. Kävely-yhteyksien kehittämisen konkreettiset toimenpiteet tulevat sisällymään keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jonka arvioidaan valmistuvan vuonna 2023. Lisäksi on päätetty niin sanotuista kävelyn edistämisen nopeista toimenpiteistä.

Osakysymys 2: Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät autoiluun ja pysäköintiin liittyvät toimenpiteet?

Vastaus: Suurimmaksi osaksi kyllä.

Pysäköinti

Kaupunki on toteuttanut lähes kaikki pysäköintipolitiikan 2014 mukaiset keskustan saavutettavuutta edistävät pysäköintiin liittyvät toimenpiteet. Toimenpiteillä ei kuitenkaan ole ollut toivottuja vaikutuksia katutilan vapauttamiseen eli esimerkiksi asukas-pysäköinnin ja muun pitkäaikaisemman pysäköinnin siirtämiseksi katujen varsilta vaajakäytössä oleviin pysäköintilaitoksiin.

Ydinkeskustassa keskeinen markkinaehtoiseen pysäköintiin siirtymiseen liittyvä toimenpide on asukas- yritys- ja kadunvarsipysäköinnin hinnan nosto vastamaan paremmin kaupungille pysäköinnistä koituvia kustannuksia. Hinnalla voidaan myös kan-

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

nustaa kaupunkilaisia pysäköimään pysäköintilaitoksissa katujen varsien sijaan. Vapautuvia kadunvarsipaikkoja voitaisiin hyödyntää lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin tai muihin toimintoihin, joilla voisi parantaa keskustan elinvoimaisuuteen. Hintoja on nostettu pysäköintipolitiikka 2014 tavoitteiden mukaisesti ja hintojen nostoa on jatkettu vuonna 2022. Pysäköintipolitiikka 2022 tavoitteena on siirtyä palvelutason mukaiseen hinnoitteluun, jossa alueen pysäköintipaikkojen käyttöaste vaikuttaisi pysäköinnin hintaan. Tavoitetta on edistetty vuonna 2022 käyttöastelaskentojen kokeilulla.

Kaupunki on pyrkinyt samaan maanalaisia pysäköintilaitoksia tehokkaammin käyttöön tekemällä sopimuksia yksityisten pysäköintilaitosten kanssa alennetusta pysäköintihinnasta asukaspysäköintitunnukseen oikeutetulle henkilölle alennuksen pysäköinnistä. Sopimuspysäköinti ei kuitenkaan ole saavuttanut suurta suosiota kaupunkilaisten keskuudessa, koska pysäköinnin hinta pysäköintilaitoksessa on alennuksen jälkeenkin liian korkea suhteessa asukaspysäköinnin hintaan kadun varressa. Yhteistyön kehittäminen yksityisten pysäköintioperaattorien kanssa on myös uusimman pysäköintipolitiikan toimenpiteenä, mutta kaupunki ei ole tehnyt uusia toimenpiteitä sopimuspysäköintiin liittyen vuonna 2022.

Pysäköinnin sujuvuutta ja katutilan järkevää käyttöä helpottaisi, jos pysäköintipaikkaa etsivä autoilija saisi keskitetysti tiedon vapaana olevista paikoista. Kaupunki on avan-
nut rajapinnan Helsingin pysäköintipaikkojen käytöstä vuonna 2018, mutta yksityiset toimijat eivät ole kehittäneet sen pohjalta sovelluksia. Reaaliaikaisen pysäköintitiedon saaminen on toimenpiteenä myös 2022 pysäköintipolitiikassa, mutta sitä ei ole edistetty vielä vuonna 2022. Pysäköinnin maksamista on kuitenkin helpotettu pysäköintipolitiikan 2014 mukaisesti ottamalla mobiilimaksaminen laajasti käyttöön.

Keskustan tunnelihankkeet

Kaupunki on aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät autoilun sujuvuutta parantavat toimenpiteet strategian mukaisesti. Satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista on jatkettu Sataman kehittämisohjelman avulla. Satamatunnelin asemakaava laadittiin 2022. Sörnäistentunnelille on tehty varaus pohjoisen suuaukon rakentamiseen Kalasatama-Pasila-raitiotiehankeissa, mutta sen loppuosan rakentamiselle ei ole vielä varattu määrärahaa. Toteutuspäätöksiä ei vielä ole, mutta hankkeiden arvioidaan toteutuvan lyhyellä aikavälillä, ennen vuotta 2035.

Suurten liikennehankkeiden vaikutukset keskustan saavutettavuuteen

Strategiassa mainittua tavoitetta selvittää liikennehankkeiden vaikutukset keskustan saavutettavuuteen on tarkoitus toteuttaa keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla vuonna 2023. Lisäksi strategian mukaisesti erillisten hankkeiden osana selvitetään aina vaikutukset keskustan saavutettavuuteen. Helsingin isojen rakentamishankkeiden työnaikaisten liikennevaikutusten ja aikataulujen yhteensovitus on päivitetty viimeksi syksyllä 2022. Työtä on käsitelty useaan kertaan HELY-työryhmässä, jossa on painotettu erityisesti Mannerheimintien ja Hakaniemen remonttien vaikutuksia keskustan saavutettavuuteen, ja toivottu saavutettavuutta olennaisesti vaikeuttavien hankkeiden toteuttamista eriaikaisesti. Kaupunginkanslian näkemyksen mukaan

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

raideliikenteeseen ja pyöräilyyn liittyvät hankkeet ovat heikentäneet keskustan saavutettavuutta autolla. Kaupunkiympäristön toimialan mukaan keskustan saavutettavuus autolla on hyvä, eivätkä kävely- ja joukkoliikennettä edistävät hankkeet heikennä sitä kohtuuttomasti.

Osakysymys 3: Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan liike-elämän logistiikan edellytyksiä edistävät toimenpiteet?

Vastaus: Osin ei.

Pysäköintipolitiikka 2014 tavara- ja jakeluliikenteen kehittämistä koskeva toimenpide on toteutunut, niiltä osin, kun arviointiin on saatu tietoa toimenpiteen toteutumisesta. Tietoa puuttuu esimerkiksi vuosittaisesta jakelupisteiden määrän kehityksestä. Osa vuonna 2020 päivitetyn citylogistiikkaohjelman toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta.

Kaupunkiympäristön toimiala valmisteli hyvin pitkälle jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönottoa, joka sisältyi myös pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteisiin, mutta se ei ole edennyt tammikuun 2022 jälkeen tietosuojaongelmien vuoksi. Jakelu- ja purkupaikkoja on lisätty huoltoliikenteen toimijoiden toiveiden mukaisille paikoille, mutta lisäys tuskin riittää viime vuosina kasvaneen jakeluliikenteen tarpeisiin. Jakelu- ja purkupaikkojen lisääminen on sisältynyt jo pysäköintipolitiikka 2014 tavoitteisiin ja on myös uusimman pysäköintipolitiikan tavoitteena vuosille 2022–2025. Lähijakelu- asemien ja kevyiden jakeluratkaisujen käyttöönottoa on edistetty useilla kokeiluilla. Jakelu- ja purkupaikkojen pysäköinninvalvonnan kehittäminen sisältyy sekä pysäköintipolitiikan 2014 että 2022 toimenpiteisiin ja myös citylogistiikkaohjelman 2020 toimenpiteisiin. Jakelu- ja purkupaikkojen pysäköinninvalvontaan ei kuitenkaan ole kohdistettu mitään erityisiä toimenpiteitä vuosina 2014–2022. Aleksanterinkadun pysäköinnin tehovalvontaa on suunniteltu huhtikuuksi 2023.

Citylogistiikkaohjelmalta puuttuu systemaattinen seuranta: esimerkiksi toimenpiteiden toteutumiselle ei ole kehitetty mittareita, vaikka tämä oli yhtenä ohjelman toimenpiteistä. Kaupunkiympäristön toimialan liikenneinsinöörin mukaan osaa citylogistiikkaohjelman toimenpiteitä ei ole voitu toteuttaa suunnitellun aikataulun mukaisesti, koska niiden toteuttamiseen ei ole osoitettu riittävästi resursseja.

Maanalaisen huoltotunnelin käyttöä onnistuttiin lisäämään pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteen mukaisesti vielä vuosina 2015–2016, mutta tämän jälkeen tehdyt toimenpiteet eivät ole lisänneet liittyjiä. Kehitys on ollut pysähtynyttä vuoteen 2022 asti, jolloin kaupunkiympäristön toimialan ja kanslian edustajat ovat kokoontuneet pohtimaan tunnelin kehittämisen lyhyitä ja pitkän aikavälin toimenpiteitä. Liittyminen maanalaiseen huoltotunneliin on sidottu kiinteistön maanpäälliseen kokonaiskerrosalaan, joka on taloudellinen rasite toimijoille, jotka eivät tarvitse maanalaista huoltoa tai jakelua. Keino lisätä huoltotunneliin liittyjiä voi olla liittymismaksun määräytymiskriteerien muuttaminen tai siitä luopuminen myöntämällä lisärakennusoikeutta.

Keskustaan ja keskustassa liikkuminen sekä elinvoima edelleen matalalla tasolla

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Elinvoimalaskennan mukaan keskusta-alueen elinvoima on heikentynyt vuosien 2019–2022 välillä 6,2 prosenttia, enemmän kuin muissa suurissa kaupungeissa Jyväskylää lukuun ottamatta. Vuonna 2022 heikkeneminen oli kuitenkin vähäisempää edellisiin vuosiin nähden. Matkustajamäärät ovat jonkin verran lisääntyneet vuonna 2021, mutta ovat edelleen kaukana vuoden 2019 määristä. Määrät eivät ole palautuneet lähelle koronapandemiaa edeltävää aikaa. Elinvoimaan ja liikkumiseen vaikuttaa kaupankäynnin muutos (verkkokaupat ja suuret kauppakeskukset). Lisäksi etätyötä tehdään edelleen todella paljon, joka vähentää työmatkaliikennettä.

Kaupunkiympäristön viestintätutkimuksen 2022 mukaan 52 prosenttia piti Helsingin keskustaa hyvin viihtyisänä tai viihtyisänä, mutta vastaavaa tietoa ei ole saatavilla aiemmilta vuosilta. Toimialan sitova tavoite (asukastytyväisyys katujen ja teiden kuntoon sekä puhtaanapitoon on vähintään 3,5 keskustan alueella käsittäen kadut, asuinkadut, keskustaan johtavat, pääkadut, jalankulku- ja pyörätiet) on heikentynyt vuonna 2022 edellisiin vuosiin verrattuna, mutta tavoite toteutui, mittarin arvolla 3,75. Mittareita kaupunkilaisten tyytyväisyyteen ydinkeskustan saavutettavuudesta ei ole saatavilla.

Citylogistiikkaohjelmalle ei ole kehitetty mittareita. Huoltotunnelin käytön lisäämiseksi on tehty toimenpiteitä Citylogistiikka 2020 mukaisesti, mutta uusia liittyjiä ei ole saatu. Aiemmillä pysäköintipolitiikan ja citylogistiikkaohjelman 2014 huoltotunnelia koskevilla toimenpiteillä sen sijaan oli vaikutuksia, sillä vuosina 2013–2015 huoltotunneliin liittyi viisi kiinteistöä. Jakeluliikenteen pysäköintipisteiden määrä on kasvanut. Elinkeinopoliittisissa tavoitteissa mainittiin ”riittävä” kasvu. Koska jakeluliikenteen määrä on kasvanut runsaasti, pysäköintipisteiden määrän kasvu tuskin on riittävä. Kasvava jakeluliikenne käyttää pysäköintipisteiden puuttuessa muuta katutilaa.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kaupunki on toteuttanut tai aloittanut lukuisia strategian mukaisia keskustan saavutettavuutta edistäviä kävelyyn, autoiluun ja pysäköintiin liittyviä toimenpiteitä, mutta merkittäviä vaikutuksia ei ainakaan vielä ole havaittavissa. Liikkumistottumuksien muuttuminen on tyypillisesti hidasta. Logistiikan toimenpiteistä osa on jäänyt toteuttamatta. Erityisesti julkisen ja kevyen liikenteen liikennehankkeiden sekä katuremonttien käytännön toteuttamisesta sekä ja niiden vaikutuksesta autoliikenteeseen on risiriitaisia näkemyksiä.

Elinvoimaprojekti on käynnistetty ja käveltävyyttä on alettu edistää

Kaupunki on käynnistänyt strategian mukaiset keskustan saavutettavuutta edistävät kävelyyn liittyvät toimenpiteet. Keskustan elinvoimaprojekti (HELY) perustettiin vuonna 2021. Työryhmä käsittelee aktiivisesti keskusta-alueen maankäyttöön ja liikenteeseen liittyviä asioita. HELY-työryhmä koostuu kaupunginkanslian ja kaupunkiympäristön toimialan lisäksi pääasiassa elinkeinoelämän ja jossakin määrin kulttuuri- ja tapahtuma-alan edustajista. Arvioinnissa jäi epäselväksi, miten asukkaiden näkemys tuodaan esille kaupunkikeskustan elinvoiman edistämisessä.

Kaupunginhallitus hyväksyi keväällä 2022 kävelyn edistämishjelman, jonka toimenpiteiden suunnittelussa nojataan aiemman kauden valmisteluun. Käveltävyyttä on tarkoitus edistää myös ydinkeskustan maankäytön kehityskuvalla 2032, ja keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Lisäksi on päätetty niin sanotuista kävelyn edistämisen nopeista toimenpiteistä. Ydinkeskustan maankäytön kehittämiskuva on tarkoitus viedä kaupunginhallituksen käsittelyyn keväällä 2023. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus tuoda kaupunkiympäristölautakuntaan syksyllä 2023.

Kaikkien kulkutapojen edistäminen kytkeytyy toisiinsa kaupungeissa. Katuremonttien käynnistämiseen, kävelyn edistämisen ja autoilun sujuvoittamisen tapoihin ja aika-tiloihin liittyy näkemyseroja. Kohteena ovat olleet erityisesti autokaistojen sulkeminen käveltävyyden edistämiseksi Esplanadilla, katuremonttien käynnistäminen (Mannerheimintie, Hakaniemi), pysäköinti ja tavat vaikuttaa jakelu- ja huoltoliikenteen muille kaupunkialueen toiminnoille aiheuttamien haittavaikutusten vähentämiseen katutilassa. Kaupunginkansliassa nähdään, että keskustaa kehitetään liian liikennepainotteisesti suosien kävelyä ja julkista liikennettä, ja kaupunkiympäristön toimialalla nähdään, että kaupunginkanslian ydinkeskustaan liittyvissä linjauksissa painottuvat liikaa tiettyjen elinkeinoelämän toimijoiden näkemykset.

Pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteet on toteutettu

Kaupunki on toteuttanut pysäköintipolitiikan 2014 mukaiset pysäköintiin liittyvät toimenpiteet. Toimenpiteillä ei kuitenkaan ole ollut toivottuja vaikutuksia katutilan vapauttamiseen. Ydinkeskustassa keskeinen markkinaehtoiseen pysäköintiin siirtymiseen liittyvä toimenpide on asukas- yritys- ja kadunvarsipysäköinnin hinnan nosto

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vastamaan paremmin kaupungille pysäköinnistä koituvia kustannuksia. Hinnalla voidaan myös kannustaa kaupunkilaisia pysäköimään pysäköintilaitoksissa katujen varsien sijaan. Vapautuvia kadunvarsipaikkoja voitaisiin hyödyntää lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin tai muihin toimintoihin, joilla voisi parantaa keskustan elinvoimaisuuteen. Hintoja on nostettu pysäköintipolitiikka 2014 tavoitteiden mukaisesti ja hintojen nostoa on jatkettu vuonna 2022. Pysäköintipolitiikka 2022 tavoitteena on siirtyä palvelutason mukaiseen hinnoitteluun, jossa alueen pysäköintipaikkojen käyttöaste vaikuttaisi pysäköinnin hintaan. Tavoitetta on edistetty vuonna 2022 käyttöastelaskentojen kokeilulla.

Kaupunki on pyrkinyt samaan maanalaisia pysäköintilaitoksia tehokkaammin käyttöön. Sopimuspysäköinti ei kuitenkaan ole saavuttanut suurta suosiota kaupunkilaisten keskuudessa, koska pysäköinnin hinta pysäköintilaitoksessa on alennuksen jälkeenkin liian korkea suhteessa asukaspysäköinnin hintaan kadun varressa. Yhteistyön kehittäminen yksityisten pysäköintioperaattorien kanssa vuonna 2022 ei ole edennyt, vaikka sopimuspysäköinnillä edistettäisiin pysäköintiä yksityisissä pysäköintilaitoksissa katujen varsien sijaan.

Pysäköinnin sujuvuutta ja katutilan järkevää käyttöä helpottaisi, jos pysäköintipaikkaa etsivä autoilija saisi keskitetysti tiedon vapaana olevista paikoista. Kaupunki on avan-
nut rajapinnan Helsingin pysäköintipaikkojen käytöstä vuonna 2018, mutta yksityiset toimijat eivät ole kehittäneet sen pohjalta sovelluksia. Reaaliaikaisen pysäköintitiedon saaminen on toimenpiteenä myös 2022 pysäköintipolitiikassa, mutta sitä ei ole edistetty vielä vuonna 2022. Helpompi pysäköintipaikan löytäminen vähentäisi henkilöautoliikennettä kaduilla. Pysäköinnin maksamista on kuitenkin helpotettu pysäköintipolitiikan 2014 mukaisesti ottamalla mobiilimaksaminen laajasti käyttöön.

Tunneliratkaisuja on viety eteenpäin

Satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista on jatkettu Sata-
man kehittämisohjelman avulla. Asemakaavoitus on aloitettu joulukuussa 2022 ja kaavaehdotuksen on tarkoitus valmistua syksyllä 2023. Sörnäistentunnelille on tehty varaus pohjoisen suuaukon rakentamiseen Kalasatama-Pasila-raitiotiehankeessa, mutta sen loppuosan rakentamiselle ei ole vielä varattu määrärahaa. Haastattelujen perusteella ei voida olla varmoja, milloin Sörnäistentunneli alkaa käytännössä rakentua, mutta todennäköistä on, että se tullaan tekemään, koska siihen on jo uponnut runsaasti kustannuksia suuaukon rakentamisen vuoksi. Kummastakaan tunnelihankkeesta ei ole toteutuspäätöksiä, mutta hankkeet on ajoitettu toteutettavaksi ennen vuotta 2035. Huoltotunnelin mahdollinen avaaminen pysäköintilaitoksiin saapuville henkilöautoille voi vähentää maanpäällistä autoliikennettä.

Liikennehankkeiden ajoitus vaikuttaa keskustan saavutettavuuteen

Strategiassa mainittua tavoitetta selvittää liikennehankkeiden vaikutukset keskustan saavutettavuuteen on tarkoitus toteuttaa keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla vuonna 2023. Tätä työtä tehdään paraikaa jo nyt käsittelemällä isojen rakentamishankkeiden työnaikaisia liikennevaikutuksia ja aikatauluja ja käymässä vuoropuhelua esimerkiksi HELY-työryhmässä. Ryhmässä on painotettu saavutettavuutta

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

olennaisesti vaikeuttavien hankkeiden toteuttamista eriaikaisesti. Tämä vähentäisi ruuhkautumista erityisesti autoilun osalta. Arviointiajankohtana keskustassa on runsaasti suuria liikenne- ja muita hankkeita, joiden aikatauluttaminen vaikuttaa olennaisesti kaupunkikeskustan saavutettavuuteen. Erityisesti kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian välillä on erilaisia käsityksiä esimerkiksi hankkeiden taustalla olevista laskelmista, jonka vuoksi jatkuvalla vuoropuhelulle on tarvetta.

Logistiikkaan liittyvät tavoitteet ovat toteutuneet osittain

Pysäköintipolitiikan 2014 tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä koskevat toimenpiteiden voi katsoa toteutuneen, mutta osa citylogistiikan 2020 päivitetyn toimenpideohjelman toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta. Jakelu- ja purkupaikkoja on lisätty vuosien 2016–2022 välillä, mutta lisäys tuskin riittää viime vuosina kasvaneen jakeluliikenteen tarpeisiin. Erikseen osoitettujen kuormauspaikkojen puuttuessa jakeluliikenne käyttää muuta katutilaa. Jakelu- ja purkupaikkojen lisääminen on sisällynyt myös pysäköintipolitiikan 2014 tavara- ja jakeluliikenteen kehittämistä koskevaan toimenpiteeseen ja on edelleen kirjattuna myös vuoden 2022 pysäköintipolitiikkaan. Jakelu- ja purkupaikkojen määrän kehityksestä ei ole saatu arviointiin systemaattista seurantatietoa, esimerkiksi paikkojen määrästä vuosittain.

Sekä pysäköintipolitiikkaan 2014 että citylogistiikkaohjelmaan 2020 sisältynyttä jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönottoa on valmisteltu pitkälle, mutta tunnusta ei ole saatu käyttöön tietosuojuongelmien vuoksi. Jakeluliikenteen pysäköintitunnusta ei mainita erikseen vuoden 2022 pysäköintipolitiikassa. Kaupunkiympäristön toimialan tavoitteena on ratkaista tietosuojuongelmat ja ottaa jakeluliikenteen pysäköintitunnus käyttöön.

Maanalaisen huoltotunnelin käyttöä onnistuttiin lisäämään pysäköintipolitiikan ja citylogistiikkaohjelman mukaisesti vuosina 2015–2016, mutta tämän jälkeen liittyjiä ei ole ollut. Tuolloin alettiin uudelleen pohtia käytön edistämisen toimenpiteitä. Liittyminen maanlaiseen huoltotunneliin on sidottu kiinteistön maanpäälliseen kokonaiskerrosalaan, joka on taloudellinen rasite toimijoille, jotka eivät tarvitse maanalaista huoltoa tai jakelua. Keino lisätä huoltotunneliin liittyjiä voi olla liittymismaksun määräytymiskriteerien muuttaminen tai siitä luopuminen myöntämällä lisärakennusoikeutta.

Citylogistiikkaohjelmalta puuttuu systemaattinen seuranta. Arvioinnin perusteella osa Citylogistiikkaohjelman toimenpiteistä on jäänyt toteutumatta, koska niiden toteuttamiseen ei ole osoitettu riittävästi resursseja.

Elinvoima ja liikkumismäärät ovat elpyneet vain vähän

Elinvoimalaskennan mukaan keskusta-alueen elinvoima on heikentynyt enemmän kuin muissa suurissa kaupungeissa. Keskustaan ja keskustassa liikkuvien määrät eivät ole palautuneet samalla tasolle kuin ennen koronapandemiaa. Tarkastusviraston arviointiin saaman tiedon perusteella ei ole mahdollista objektiivisesti arvioida, minkä verran keskustan elinvoiman kehitykseen ovat vaikuttaneet kaupungin toimen-

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

piteet ja minkä verran yleisempi kehitys, kuten esimerkiksi verkkokaupan kasvu, etätyön yleistyminen ja keskustassa vierailevien matkailijoiden väheneminen koronapandemian seurauksena.

Kaupunkiympäristön viestintätutkimuksen 2022 mukaan 52 prosenttia piti Helsingin keskustaa hyvin viihtyisänä tai viihtyisänä, asukastyytyväisyys katujen ja teiden kuntoon sekä puhtaanapitoon on hyvällä tasolla. Logistiikkaohjelmasta ei ole mittareita, huoltotunneliin liittyneiden määrä ei ole lisääntynyt, mutta käytöstä ei ollut saatavissa tietoa. Jakeluliikenteen pysäköintipisteiden määrä on lisääntynyt, mutta todennäköisesti ei riittävästi.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

LÄHTEET**Arviointikäynnit**

Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan käynti kaupunginkansliaan 1.11.2022.

Haastattelut

Maankäyttöjohtaja/ kaupunkiympäristön toimiala 16.6.2022.

Yleiskaavapäällikkö, yleiskaavoituksen selvitykset ja vaikutusten arvioinnit -tiimin tiimipäällikkö, asemakaavapäällikkö, asemakaavoituksen eteläisen alueyksikön päällikkö, kantakaupunkitiimin tiimipäällikkö, liikenne- ja katusuunnittelun toiminnanohjausyksikön päällikkö, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö/ kaupunkiympäristön toimiala 3.10.2022.

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö, aluesuunnittelualueyksikön päällikkö, Läntisen aluesuunnittelun tiimipäällikkö/ kaupunkiympäristön toimiala 24.10.2022.

Aluerakentamispäällikkö, keskustan aluerakentamisprojektin projektinjohtaja, Kävelykeskusta ja maanalainen kokoojakatu -projektin projektinjohtaja, Kalasataman alueen projektinjohtaja/ kaupunginkanslia 25.10.2022.

Sähköpostitiedustelut

Kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan kommentit muistioloonnokseen 14.3.2023.

Kunnallisen pysäköinninvalvojan kommentit muistioloonnokseen 10.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinöörin kommentit muistioloonnokseen 9.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön ja toiminnanohjausyksikön päällikön kommentit muistioloonnokseen 9.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun johtavan erityisasiantuntijan kommentit muistioloonnokseen 7.3.2023.

Kaupunginkanslian aluerakentamispäällikön kommentit muistioloonnokseen 8.3.2023.

Kaupunginkanslian aluerakentamisen projektinjohtajan kommentit muistioloonnokseen 28.2.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinöörin (2 henkilöä), kunnallisen pysäköinninvalvojan ja kaupunginkanslian elinkeino-osaston erityisasiantuntijan ja projektipäällikön vastaukset sähköpostitiedusteluun 10.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Asemakaavapäällikön vastaus sähköpostitiedusteluun 13.12.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sähköpostitse saadut tiedot 29.9.2022.

Muut lähteet

Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamishjelmassa. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:7. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-7-21.pdf> <.

Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle. ELMA. 14.3.2022. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallituksen_elinkeinojaosto/Suomi/Paatos/2022/Keha_2022-03-14_Eja_2_Pk/E9E1A563-5AF1-C7DF-974F-7F96F6A00000/Liite.pdf

Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019. Loppuraportti 19.6.2019. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:22.

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021. Päiväty 26.1.2022, muutettu 27.4.2021. Selostus. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:2.

Helsinkiiläisten liikkumistottumukset 2022. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:6 https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Estys/2023/Kymp_2023-02-07_Kylk_5_EI/5B08D942-E5D0-C37C-95AE-85C42CB00000/Liite.pdf (luettu 13.1.2023).

Helsinki alueittain 2019. Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia Kaupunkitutkimus- ja tilastot https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/20_06_10_Hki_Alueittain_2019_Tikkanen.pdf (luettu 14.11.2022).

Henkilöautoliikenteen sujuvuus Helsingin seudulla syksyllä 2019. HSL Helsingin seudun liikenne 5/2022. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisutarkisto/2022/henkilöautoliikenteen-sujuvuus-helsingin-seudulla-syksyllä-2019--5_2022.pdf (luettu 6.10.2022).

Hiilineutraali Helsinki – päästövähennysohjelma 2022. 21.7.2022. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallitus/Suomi/Estys/2022/Keha_2022-08-22_Khs_29_EI/3E376FF4-7D83-CA09-976F-82340AD00000/Liite.pdf (luettu 24.8.2022).

Jalankulkijan kantakaupunki. Kaupunkisuunnittelulautakunta: 22.11.2016, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016.

Kaleva, H. & Kumpula, S. & Rantanen, P., Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2022/2023. Helsingin kaupunginkanslian tilastoja 1/2023.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2023/23_02_21_Tilastoja_1_Kaleva_Kumpula_Rantanen.pdf (luettu 27.2.2023)

Koli, A. & Sneck, S., Helsingin kaupunki. Keskusta-alueen yritysjohtajan haastattelututkimus. Kuulas Helsinki 20.9.2018. <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/df/df8d50317ac32cea4c00ff0457b339438dbed5d4.pdf> (luettu 6.10.2022).

Laki pysäköinninvalvonnasta (727/2011).

Liikenteen kehitys Helsingissä 2021. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:23.

Logistiikan saavutettavuusdata 2022. Tieke & Forum Virium Helsinki. Saatavana <https://tieke.fi/hankkeet/logistiikan-saavutettavuusdata/losadamateriaalit/>. (Luettu 9.12.2022).

Millainen on tulevaisuuden kantakaupunki? Keskustavision vuorovaikutuksen kuvaus. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, 2019.

Norppa, M., Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus. Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-09-20.pdf> (Luettu 6.10.2022).

Pääkaupunkiseudun erilaiset saavutettavuusmaisemat. Kaupunkitutkimus- ja metropolipolitiikka -ohjelman 2017–2018 tutkimustiivistelmät <https://urbanacademy.fi/wp-content/uploads/2020/01/paakaupunkiseudun-erilaiset-saavutettavuusmaisemat.pdf> (luettu 22.8.2022)

Taloustutkimus (2018). Tutkimusraportti. Helsingin kävelykeskustan laajentaminen sekä maanalainen kokoojakatu – yritys haastattelut. <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/c6/c6a64283971db1b6b687804a49f9f05f08abe96b.pdf> (luettu 6.10.2022).

Tieliikennelaki (729/2018).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

LIITTEET

Liite 1 Arvioinnin toteuttamissuunnitelma

Arviointiaihe
Autoilun, kävelyn ja logistiikan sujuvoittaminen Helsingin keskustassa
Arvioinnin valmistelijat: Liisa Kähkönen ja Aija Kaartinen
Suunnitelman laatijat: Liisa Kähkönen ja Aija Kaartinen
Arvioinnin ohjausryhmä: Tarkastuslautakunnan 1. toimikunta
Valmistumisaika (arvio kuukaudesta, jona muistio toimikunnassa): 3/2023
Arviointiaiheen tausta, arvioinnin kohde ja rajaus
Arvioinnin kohde Arviointi kohdistuu Helsingin keskustan saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistämiseen. Arvioinnissa rajaudutaan tarkastelemaan saavutettavuutta autoilun ja autojen pysäköinnin, logistiikan²⁹² sekä kävelyn edistämisen näkökulmasta. Pyöräily ja joukkoliikenne rajataan pääosin arvioinnin ulkopuolelle, sillä niitä tarkastellaan toisessa tarkastuslautakunnan vuoden 2022 tarkastussuunnitelmaan kuuluvassa arvioinnissa Kestävien liikennemuotojen edistäminen. Kävelyn edistämishelman toimenpiteiden toteutuminen rajataan myös arvioinnin ulkopuolelle samasta syystä. Toiminnallisuutta tarkastellaan keskustan liike-elämän logistiikan, lähinnä huolto- ja jakeluliikenteen näkökulmasta muun autoilun ja kävelyn ohella. Strategian mukaista katu- ja kaivutöiden haittojen minimoimista ei tarkastella, sillä aihetta arvioitiin viimeksi vuonna 2019. Kaupunkikeskustan saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistämiseen on tähdätty pitkään strategioilla ja erilaisilla ohjelmilla. Tässä arvioinnissa käsitellään vain niistä keskeisimpiä ja tuoreimpia. Arviointi rajautuu enimmäkseen Helsingin ydinkeskustaan ja sitä ympäröivään alueeseen. Ydinkeskusta on Helsingin niemellä sijaitseva liike- ja palvelukeskus, joka on osa laajempaa kantakaupunkia.²⁹³ Kaupungin maankäytön näkökulmasta ydinkeskusta on laajempi käsite kuin toimistomarkkinoiden näkökulmasta määritelty Central Business District.²⁹⁴ Keskustan käsitettä käytetään kuitenkin arvioinnissa välttämättä, sillä alue on muuttunut ja muuttuu ajan myötä. Pääasiallisesti arvioinnissa tarkoitetaan kuvion 1 mukaisia alueita Helsingin niemellä.

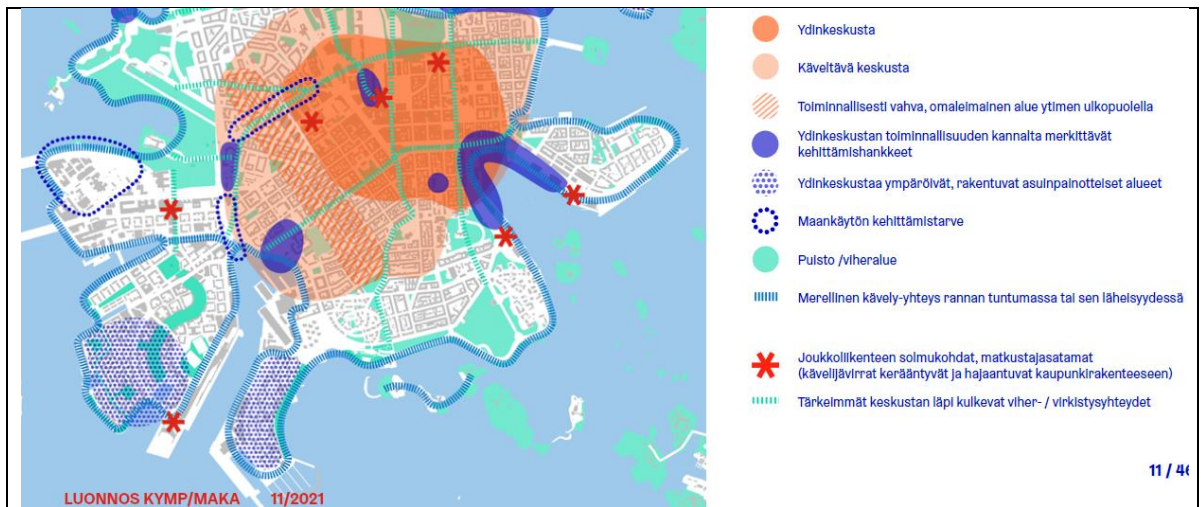
²⁹² Suppeassa merkityksessä logistiikalla tarkoitetaan tavaroiden kuljetusta ja varastointia. Ks. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/> (luettu 5.8.2022).

²⁹³ Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:18, 5,24.

²⁹⁴ Maankäyttöjohtajan haastattelu, kaupunkiympäristön toimiala 16.6.2022; Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle. Helsinki 14.3.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 1. Helsingin keskustan tulevaisuuden tavoitetilaaan liittyvät toiminnallisesti merkittävät alueet/toiminnot²⁹⁵

Kaupunkistrategia 2017–2021

Kaupunkistrategiassa 2017–2021 todettiin, että Helsingin keskusta on elinvoimainen kaupallisia palveluja, tapahtumia, viihtymistä ja kansalaistoimintaa kokoava vetovoimainen paikka. Tavoitteena oli kehittää keskustan elinvoimaisuutta yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Kaupungin tuli selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämman laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Kaupunkistrategian mukaan myös Olympiaterminaaliilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä tuli kehittää tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen. Liike-elämän logistiikan edellytyksiä tuli kehittää aktiivisesti.

Kaupunkistrategia ohjasi yleiskaavan 2016 suunnitelmia. Yleiskaavan mukaan Helsingin kantakaupungissa on kaksi laajaa liike- ja palvelukeskusta-alueita: Helsingin niemen ydinkeskusta sekä Pasila-Vallila-Kalasatama-akseli itäisen kantakaupungin ytimessä. Ne ovat palvelu-, liike- ja toimitilapainotteisia alueita ja niitä kehitetään toiminnallisesti sekoittuneina kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueina. Ne ovat kävelypainotteisia alueita, joilla rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Yksi keskeinen näkemys on perinteisen kantakaupungin alueen laajentuminen. Vahvana kehittämisslinjauksena on ollut raideliikenteeseen perustuva verkostokaupunki. Jatkosuunnittelua

²⁹⁵ Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2031. Elämyksellinen keskusta. KYMP/MAKA Luonnos 18.11.2021. Saatu sähköpostitse maankäyttöjohtajalta 16.6.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

ohjasi yleiskaavan toteuttamisohjelma 2017, jossa vielä maanalainen kokoojakatu oli ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavana liikennehankkeena.²⁹⁶

Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu olivat strategiakauden kärkihanke. Maanalainen kokoojakatu, vanhalta nimeltään keskustatunneli, on ollut pitkään poliittisen kiistelyn kohteena. Kävelykeskustan kehittämisessä ei onnistuttu.²⁹⁷ Kaupunginhallitus teki päätöksen 21.5.2021 kävelykeskustan laajentamisesta ja maanalaisen kokoojakadun jatkosuunnittelusta luopumisesta.²⁹⁸

Kaupunkistrategia 2021–2025

Kaupunkistrategiassa 2021–2025 kärkihankkeena kaupunkiuudistuskohdeiden ja asemanseutujen lisäksi on kantakaupungin ja keskustan elinvoiman lisääminen kaupunkisuunnittelun keinoin. Strategiassa todetaan, että Helsingin keskusta on Suomen suurin työpaikkojen, palveluiden, viihtymisen ja kulttuurin keskittymä, jolla on ainutlaatuinen rooli koko maan taloudessa. Kaupungin keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi yhdessä asukkaiden ja keskustaluonnon elinkeinoelämän ja yritysten kanssa. Strategiassa saavutettavuutta ja toiminnallisuutta edistetään seuraavasti:

- Käynnistetään keskustan elinvoimaprojekti, jossa panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Keskustan elinvoimaprojektiin kuuluu olennaisesti liikennejärjestelyiden kehittäminen keskustan elinvoiman kasvua tukevaksi.
- Suunnitellaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja tuodaan ehdotus päätöksentekoon.
- Liikennehankkeiden vaikutukset kaupungin keskustan saavutettavuuteen selvitetään.
- Toteutetaan ratkaisuja, joilla voidaan saada maanalaisia pysäköintilaitoksia nykyistä tehokkaammin käyttöön.
- Jatketaan askeleittain siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipoliitikkaa. Varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys asukas-pysäköinnissä sekä liityntäpysäköinnissä.
- Satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista jatketaan.
- Huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta huolehditaan ydinkeskustassa.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman 2022 mukaan ensimmäisen vaiheen suunnitteluun nostettavat liikennehankkeet ovat kävelyn osalta käveltävyyden parantaminen

²⁹⁶ Yleiskaavan toteuttamisohjelma. Kaupunkiympäristön julkaisu 2017:12.

²⁹⁷ Valtuustoseminaarin 4.-5.2.2021 aineisto <https://hel.fi/static/helsinki/valtuustoseminaari-2021/kavelykeskusta-baarman.pdf> (luettu 3.8.2022).

²⁹⁸ 56 §.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

keskustoissa²⁹⁹ ja maanalaisen kävelyn edistäminen. Autoiluun liittyen ydinkeskustaa lähimpänä olevat hankkeet ovat Satamatunneli ja Sörnäistentunneli. Keskustatunneli siirtyi pitkän aikavälin liikennehankkeisiin, toteuttavaksi mahdollisesti aikavälillä 2040–2050.³⁰⁰

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 16.06.2021 maanalaisen yleiskaavan, jossa esitettiin edellisen yleiskaavan keskustatunnelille parempi maanalaisen kokoojakadun linjaus, mikä mahdollistaa myös muut maanalaiset hankkeet keskustassa¹. Uusi maanalainen yleiskaava korvasi edellisen, vuonna 2011 laaditun maanalaisen yleiskaavan. Maanalaisen yleiskaavan 2021 teemoina ovat tekninen huolto, liikenne, kävely-ympäristö ja maalämpö. Kaava sisältää vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen suuret tunneli- ja tilavaraukset. Varsinkin keskusta-alueella kaavan keskeisiä tehtäviä on uusien hankevarausten ja jo olevien rakennettujen tilojen yhteensovittaminen maan alla useassa eri korkeustasossa sekä maanpäällisen suunnittelun ja olemassa olevan rakenteen kanssa.³⁰¹

Keskustan saavutettavuuden ja toiminnallisuuden edistäminen

Helsingin keskustavisio hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 25.1.2021. Se sisältää 20 ohjeellista, yleispiirteistä linjausta maankäytön ja liikenteen suunnittelulle. Liikekeskustaa on tarkoitus laajentaa Kaartinkaupunkiin, laajemmalle Kampin ympäristöön, Töölöön, Hakaniemeen ja Sörnäisiin, joka edellyttää muun muassa keskeisten reittien kehittämistä. Logistiikkaratkaisulla on tarkoitus minimoida jakelun aiheuttamia haittoja ja ruuhkautumista samalla kun tehostaa jakelutoimintoja muun muassa tiedonjaon avulla. Kävelyreittejä suunnitellaan sujuvasti jatkuvina ja poikittaisia kulkuyhteyksiä parannetaan. Rantareittien, puistokatuja ja kaupunkipuistojen reittien epäjatkuvuuskohtia poistetaan. Katutilan käyttöä suunnitellaan myös lyhytaikaisen tarpeisiin. Linjausten mukaan autoliikenteen määrä katutilassa ei kasva ja liikenteen haitat, kuten pienhiukkaset, rengasmelu ja autojen viemä tila vähenevät.³⁰²

Kaupunki asetti strategiakauden ajaksi yhteistyöryhmän ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY), johon kuuluu Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän edustajia. Sen tehtävänä on määritellä ydinkeskustan kehittämiselle kaupungin ja elinkeinoelämän yhteinen tahtotila sekä kartoittaa keskeiset kehittämistarpeet. Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto hyväksyi 14.03.2022 (§ 10) elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle. Niissä on täsmennetty strategian tavoitteita. Yhtenä linjauksena keskustan saavutettavuudessa painotetaan sujuvaa henkilöautoliikenteen turvaamista sekä asukkaille että liikkeissä asioiville, ja että kaupunki varmistaa

²⁹⁹ Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa viitataan keskustoihin monikossa. Tällä tarkoitetaan Helsingin niemellä sijaitsevan ydinkeskustan ohella myös esikaupunkikeskuksia, joissa pyritään yleiskaavan 2016 mukaisesti saamaan aikaan keskustamainen kaupunkirakenne. Helsingin yleiskaava, Selostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki 2016, 7, 9, 12, 13, 16.

³⁰⁰ Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2022. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:17.

³⁰¹ Helsingin maanalainen yleiskaava 2021. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:2.

³⁰² Helsingin keskustavisio. Linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa. 29.9.2020.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin. Lisäksi linjataan, että ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta laajennetaan ja kaupunki tarjoaa keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle.³⁰³

Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa tehtiin kaupunginvaltuustossa 3.2.2021 (§ 19). Länsisatamasta Länsiväylälle suunnitellaan satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen. Kaupunginhallitus hyväksyi 17.1.2022 (§ 36) kaupungin ennakkokantana Helsingin Satama Oy:n kehittämisohjelman. Ohjelmassa on tarkoitus keskittää Tallinnan liikenne Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalle ja pienentää satama-aluetta Eteläsatamassa siten, että se mahdollistaa kaupungin kehittämishankkeet alueella.³⁰⁴

Käveltävyys

Kaupunginhallituksen päätöksen 21.5.2021 (§ 56) mukaan kävelykeskustaa ja käveltävää keskustaa laajennetaan ja jatkosuunnitteluun otetaan mukaan Esplanadien alue. Alueesta tehdään analyysi, jossa arvioidaan esimerkiksi vaihtoehtoja kaistojen määrälle, logistiikalle ja pysäköinnille. Käveltävän keskustan vaiheita valmistellaan siten, että alue on laaja, jotta voidaan valita parhaimmat ideat toteutukseen ja aikatauluttaa ne vaiheittain. Kävelykeskustan valmistelussa painotetaan luonnollisia kävelyreittejä, keskeisiä pysähtymispaikkoja ja niiden välisiä yhteyksiä sekä kävelykeskustan luomaa kaupallista potentiaalia. Suunnittelussa huomioidaan liikenteen kokonaistoimivuus.³⁰⁵

Kaupunginhallitus hyväksyi 14.3.2022 (§ 206) kävelyn edistämishojelman. Se painottuu vahvasti kävelyn ydinalueiden ja asemanseutujen käveltävyyden edistämiseen osana Helsingin kaupunkikeskustojen kokonaiskehitystä ja sisältää viisi toimenpidettä toteutettavaksi vuoteen 2030 mennessä.

Autoilu ja pysäköinti

Yleiskaavan toteuttamishojelmassa 2022 mainitun Sörnäistentunnelin on määrä parantaa autoliikenteen sujuvuutta pohjois–eteläsuunnassa Kalasataman alueella. Sörnäistentunnelilla on voimassa oleva asemakaava, joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2013 ja kaupunginvaltuustossa 8/2018. Autoliikenteeseen vaikuttavissa hankkeissa on maankäytön kehittämishankkeiden lisäksi Länsisatamasta Länsiväylälle suuntautuva satamatunneli. Vaikka se on vain satamaliikenteelle suunnattu tunneli, sillä on vaikutus myös alueen katuihin ja teihin, sillä tunnelin toteutuessa katuverkolla liikenne vähenee sataman liikenteen käyttäessä

³⁰³ Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 14.3.2022.

³⁰⁴ Helsingin Satama Oy. Kehittämisohjelmasuunnitelma 22.10.2021.

³⁰⁵ Khs 21.5.2021 § 56.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tunnelia. Toteutuspäätöksiä ei vielä ole, mutta hankkeiden arvioidaan toteutuvan lyhyellä aikavälillä, ennen vuotta 2035.³⁰⁶

Autoilusta kaupungin keskustassa on varsin eriäviä näkemyksiä: toisten mukaan saavutettavuutta tulee parantaa pysäköintiä lisäämällä, ja toisten mukaan autojen määrä on saatava vähenemään. Keskustavision 2020 kannaksi on otettu se, että autojen määrä katutilassa ei kasva. Pysäköintipolitiikan 2014³⁰⁷ strategisena linjauksena oli se, että erityyppisissä kaupunginosissa tarvitaan erilaista pysäköintiä. Keskustassa eli ns. niin sanotussa ratikkakaupungissa on luontevaa liikkua ilman autoa ja katutilaa tulee vapauttaa pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmille muille toiminnoille. Pysäköintipolitiikka 2014 käsitti 12 kärkitoimenpidettä. Näiden tavoitteina olivat muun muassa mobiili- ja internetpalvelut pysäköinnin maksamiseen, tiedon tuottaminen autoilijoille pysäköintilaitosten vapaista paikoista mobiilipalveluna ja pysäköinnin reittiopas henkilöauto- ja jakeluliikenteelle.³⁰⁸

Kaupunkiympäristölautakunta teki esityksen kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikan 2022 hyväksymisestä 3.5.2022. Pormestari päätti 27.6.2022 ottaa asian esittelyynsä. Pysäköintipolitiikan 2022 luonnos on mittava kokonaisuus. Toimenpiteitä on 25, ja niistä 16 edistää ydinkeskustan pysäköintiä. Toimenpiteet liittyvät muun muassa pysäköintitiedon reaaliaikaisuuteen, joustavaan pysäköintiin, kadunvarsipysäköinnin hinnoitteluun ja maksullisuuden laajentamiseen.³⁰⁹

Huolto- ja jakeluliikenne

Pysäköintipolitiikassa 2014 keskeinen linjaus keskusta-alueen näkökulmasta oli tavarajakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen, jota varten tuli laatia suunnitelma vuoden 2014 aikana, samaten pysäköinnin reittiopas henkilöauto- ja jakeluliikenteelle. Muina toimenpiteinä oli mainittu keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen.³¹⁰ Pysäköintipolitiikan 2022 luonnoksessa yhtenä toimenpiteenä on jakelu- ja purkupaikkojen määrän lisääminen sekä niihin liittyvän informaation, valvonnan ja yhteistyön kehittäminen.³¹¹

Kaupunginhallitus hyväksyi päivitetyn Citylogistiikan kehittämisohjelman 14.9.2020 (§ 553). Aiempi toimenpideohjelma oli vuodelta 2015, ja se sisälsi useita toimenpiteitä liittyen pysäköintijärjestelyihin ja jakeluliikenteeseen katualueilla sekä keskustan huoltotunnelin kehittämiseen. Suuri osa toimenpiteistä on toteutettu tai toteutunut markkinaehtoisesti. Päivitetyn kehittämisohjelman tärkeimpiä kehittämiskohteita ovat pysähtymisen helpottaminen jakelukohteissa, liikenteen välityskyvyn parantaminen pahimmissa ongelmakohteissa, maanalaisen jakelun kehittäminen edistämällä keskustan huoltotunnelin käyttöä, ympäristöystävällisten jakeluratkaisujen edistäminen, yhteistyön parantaminen alan eri toimijoiden ja viranomaisten

³⁰⁶ Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:7.

³⁰⁷ Khs 17.02.2014 § 221.

³⁰⁸ Helsingin pysäköintipolitiikka. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Ehdotus 19.11.2013.

³⁰⁹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022. Luonnos 26.4.2022

³¹⁰ Helsingin pysäköintipolitiikka. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Ehdotus 19.11.2013.

³¹¹ Helsingin pysäköintipolitiikka 2022. Luonnos 26.4.2022

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kesken sekä informaatiojärjestelmän toteuttaminen jakelua. Ohjelman toimenpiteille oli tarkoitus luoda seurantamittarit. Seurantavastuu määriteltiin yhteisen toimialaliiton koordinoimalle logistiikan yhteistyöryhmälle, jota oli tarkoitus laajentaa tarvittavilla uusilla jäsenillä. Huoltotunnelin käyttöasteen nostaminen on ollut jo pidempään tavoitteena.³¹²

Arviointikysymykset ja -kriteerit**Pääkysymys:**

Onko kaupungin keskustan saavutettavuutta ja toiminnallisuutta edistetty kävelyn, autoilun ja logistiikan näkökulmasta strategisten tavoitteiden mukaisesti?

Osakysymykset:

1. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan käveltävyyttä edistävät toimenpiteet?
2. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan saavutettavuutta edistävät autoiluun ja pysäköintiin liittyvät toimenpiteet?
3. Onko kaupunki toteuttanut tai aloittanut keskustan liike-elämän logistiikan edellytyksiä edistävät toimenpiteet?

Osakysymyksen 1 kriteerinä on, että strategian tavoitteen mukaisesti on käynnistetty keskustan elinvoimaprojekti, jossa panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan sekä alettu suunnitella kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun.

Osakysymyksen 2 kriteerinä on, että on toteutettu strategian tavoitteiden mukaisia ratkaisuja, joilla voidaan saada maanalaisia pysäköintilaitoksia nykyistä tehokkaammin käyttöön, jatkettu siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa sekä toteutettu muita keskustan pysäköintipolitiikan 2014 keskeisiä linjauksia. Mikäli pysäköintipolitiikan 2022 luonnos hyväksytään alkusyksyllä 2022, kriteerinä on myös, onko sen linjauksia alettu toteuttaa. Lisäksi kriteerinä on, että satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista on jatkettu strategian mukaan (satamatunneli) ja alettu edistää maanalaisen yleiskaavan Sörnäistentunnelin toteuttamista. Kriteerinä on myös, että liikennehankkeiden vaikutukset kaupungin keskustan saavutettavuuteen selvitetään.

Osakysymyksen 3 kriteerinä on, että huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta huolehditaan ydinkeskustassa toteuttamalla toimenpiteitä Citylogistiikan 2020 päivitetyn toimenpideohjelman mukaisesti.

Arvioinnissa selvitetään lisäksi tilastotietojen pohjalta, onko keskustan saavutettavuus parantunut saavutettavuusseurannan mukaan, ovatko Helsingin niemen yli liikkuvien määrät palautuneet lähelle koronapandemiaa edeltävää aikaa, ovatko mahdolliset logistiikkaa kuvaavat mittarit kehittyneet myönteisesti, onko huoltotunnelin käytön määrä lisääntynyt ja jakeluliikenteen pysäköintipisteiden määrä kas-

³¹² Khs 14.9.2022 § 553, liite. Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen, 7.5.2020.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vanut elinkeinopoliittisten maankäytön tavoitteiden mukaisesti. Lisäksi tarkastellaan keskusta-alueen elinvoiman kehittymistä (elinvoimalaskenta) ja kaupunkilaisten tyytyväisyyden kehitystä kaupunkikeskustaan saatavilla olevien tietojen avulla, sekä onko keskusta-alueiden kävely-ympäristön laatu parantunut, kuten kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelmassa 2022 tavoiteltiin.³¹³

Arviointiaineisto

Arviointiaineistona käytetään teemaan liittyviä asiakirja-aineistoja ja seuranta-aineistoja sekä tehdään haastatteluja asiasta vastaaville henkilöille. Lisäksi hyödynnetään saavutettavuutta, elinvoimaa ja liikkumista, logistiikkaa ja pysäköintiä kuvaavaa seuranta- ja mittaritietoa.

Onko aiheesta annettu viimeisen viiden vuoden aikana suosituksia, joiden seuranta on tarpeen?

Ei

Miten tuloksellisuusnäkökulmat otetaan huomioon?

Näkökulmia ei hyödynnetä tässä arvioinnissa.

Miten kunnan koko toiminnan näkökulma otetaan huomioon, eli oman toiminnan lisäksi mahdollinen osallistuminen kuntien yhteistoimintaan sekä muu omistukseen, sopimukseen ja rahoittamiseen perustuva toiminta?

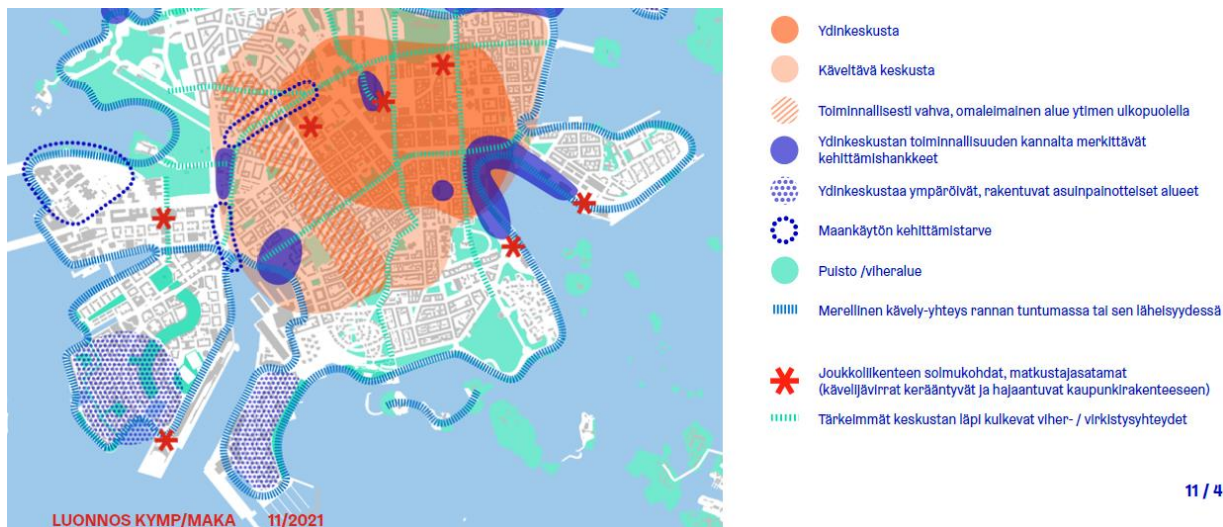
Tavoitteiden edistämiseen liittyy paljon ulkopuolisia toimijoita, joiden rooli on otettu huomioon täsmällisemmin ohjelma-asiakirjoissa (esim. pysäköintiohjelma, Citylogistiikka). Arviointi koskee kaupungin toimintaa myös näiden tahojen kanssa soveltuvien osin.

³¹³ Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti 2022, 3.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liite 2 Helsingin ydinkeskusta ja sitä ympäröivä alue



11 / 41

Kuvio 21. Helsingin keskustan tulevaisuuden tavoitetilaaan liittyvät toiminnallisesti merkittävät alueet/toiminnot³¹⁴



Kuvio 22 Helsingin keskustan kaupunkikehityshankkeita³¹⁵

³¹⁴ Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2031. Elämyksellinen keskusta. KYMP/MAKA Luonnos 18.11.2021. Saatu sähköpostitse maankäyttöjohtajalta 16.6.2022.

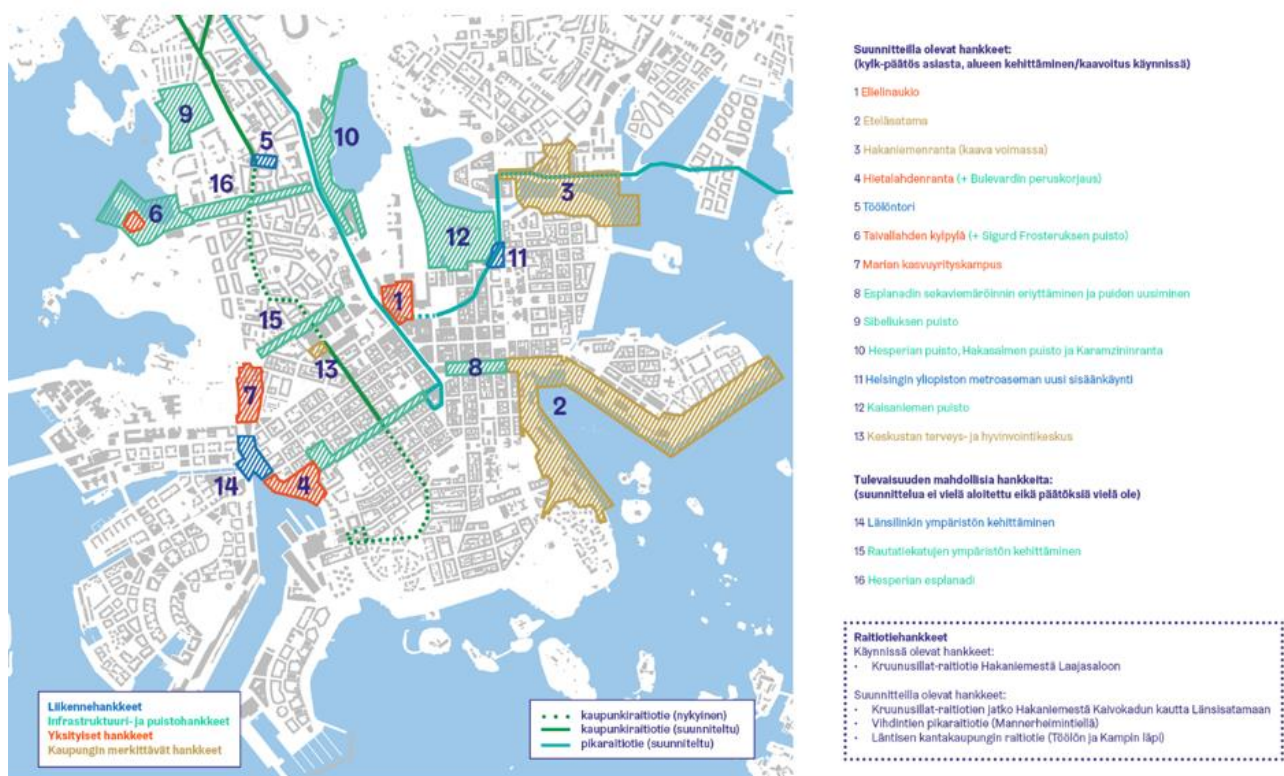
³¹⁵ https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/Helsingin_keskustan_kehityshankekarta.pdf (luettu 24.8.2022).

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 23 Satamatoimintojen kehittämishojelman vaiheet³¹⁶



Kuvio 24 Keskustan kehittämiseen liittyviä keskeisiä investointeja³¹⁷

³¹⁶ Kehittämissuunnitelman suunnitelma 2030, 22.10.2021. Helsingin Satama Oy 2021.

³¹⁷ Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, diaesitys Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmässä 27.9.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liite 3 Helsingin citylogistiikan 2020 päivitetyn ohjelman toimenpiteiden arviointi.

Arvio toteutumisesta perustuu tarkastusviraston valmistelijoiden näkemykseen. Arviointiasteikkona on Toteutunut/Osin toteutunut/Ei toteutunut/Ei arvioitu. Osaan toimenpiteistä sisältyi ohjelmassa useita konkreettisia toimia. Jos näistä vain osa toteutui, toimenpide on arvioitu osin toteutuneeksi. Tässä arvioinnissa toimenpide on katsottu toteutuneeksi, jos toimenpide on tehty siten kuin vuonna 2020 päivitetystä citylogistiikkaohjelmassa on tarkemmin määritelty, esimerkiksi mahdollinen parannus on konkreettisesti otettu käyttöön, jos ohjelmassa on näin määritelty. Pelkkä toimenpiteen edistäminen ei tällä asteikolla riitä siihen, että toimenpide voitaisiin katsoa toteutuneeksi.

Taulukko 3. Helsingin citylogistiikan 2020 päivitetyn ohjelman toimenpiteiden arviointi³¹⁸

Toimenpide	nro	Toimenpiteen tarkennus	Onko toteutunut/ onko arvioitu
Maanalaisen jakelun kehittäminen	1	Keskustan huoltotunnelin opastuksen ja viitoituksen toteuttaminen Uusi liikenteen mittausjärjestelmä keskustan huoltotunneliin Julkinen karttapalvelu, jonka avulla voisi reitittää ajoreitin huoltotunnelin ulkopuolelta tunnelissa sijaitsevaan lastauslaituriin	Osin toteutunut (opastus- ja viitoitus ja muun muassa huoltotunneliin opastava karttapalvelu osana logistiikan saavutettavuusdatahanketta.)
Jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotto	2	Otetaan käyttöön jakeluliikenteen pysäköintitunnus jakelua helpottamaan ja selkeyttämään erikseen kaupunkiympäristölautakunnassa 4.12.2018 hyväksytyn suunnitelman mukaisesti Tutkitaan mahdollisuutta ottaa mukaan tunnuksella operoitaviksi katualueiden erilaisten jakelupaikkojen lisäksi myös katualueilla sijaitsevien alaslaskettavien pollareiden toiminta Edistetään jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen hinnan porrastamista ajoneuvon päästöjen mukaan.	Ei toteutunut (kaupunki valmisteli esityksen, mutta esitys jäi pöydälle tietosuojaongelmien vuoksi)
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämissuunnitelman laatiminen ja nopean aikavälin kehittäminen	3	Inventoidaan tarkemmin yrityskselyssä esille tulleet jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen ongelmakohdat ja uusien lastaus- ja purkupaikkojen tarpeet sekä mahdollisuuksien mukaan lisätään jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkoja. Selkeät kohteet lisätään mahdollisimman nopealla aikataululla.	Osin toteutunut, osin ei arvioitavissa (paikkoja on lisätty, mutta ei ole tiedossa, milloin). Paikkojen lisäykseksi ei ollut määrittäviä tavoitteita.

³¹⁸ Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen 2020. Khs 14.9.2020 § 553 liite, 14–29.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Toimenpiteen tarkennus	Onko toteutunut/ onko arvioitu
		Tehdään kantakaupungin alueelle ja tarvittaessa laajemmallekin alueelle jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämissuunnitelma pidemmän tähtäimen parantamiseksi	
Maankäytön ja jakeluliikenteen suunnittelun yhteensovittaminen	4	Suunniteltaessa ja kaavoitettaessa uutta kaupunkirakennetta tutkitaan ja suunnitellaan, miten jakeluliikenne hoidetaan suunnittelualueen kiinteistöille.	Toteutunut
Väärin pysäköityjen henkilöautojen valvonnan tehostaminen	5	Tehostetaan erityisesti jakeluajoneuvoille tarkoitettujen lastaus- ja purkupaikkojen sekä kadunvarsien pysäköintikieltojen pysäköinninvalvontaa. Tehostaminen voi tapahtua sekä valvontaresursseja kohdistamalla että lisäämällä.	Ei ole toteutunut (ei erityisiä kuormaustapaikkoihin kohdistuvia toimenpiteitä vuoden 2023 alkuun mennessä). Aleksanterinkadun pysäköinninvalvonnan tehovalvontaa on suunniteltu huhtikuuksi 2023
Citylogistiikan yhteistoiminta-/kehittämistyöryhmän perustaminen ja toimenpiteiden vaikutusten seuranta	6	Perustetaan yhteistoiminta-/kehittämistyöryhmä seuraamaan citylogistiikan toimenpideohjelman toteuttamista sekä edistämään citylogistiikkaa. Tällä hetkellä on toiminnassa Yhteisen toimialaliiton koordinoima logistiikan yhteistyöryhmä. Uusi ryhmä perustetaan laajentamalla nykyistä ryhmää tarvittavilla uusilla jäsenillä.	Ei ole toteutunut (uutta ryhmää ei ole perustettu, ei systemaattista seuranta)
Mittareiden kehittäminen citylogistiikan tavoitteiden toteutumisen seuraamiseksi	7		Ei ole toteutunut
Vuorovaikutuskampanjan toteuttaminen	8	Toteutetaan vuorovaikutuskampanja jakelun oikeaoppisesta suorittamisesta kaupunkiympäristössä sekä jakelun tehokkuuden että ympäristövaikutusten kannalta. Korostetaan erityisesti pysäköintikieltoalueiden käyttöä. Tämä voidaan tehdä jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönoton yhteydessä.	Ei ole toteutunut
Citylogistiikkakyselyn tulosten analysointi	9	Tarkennetaan citylogistiikkakyselyssä esiin nousseet liikenteelliset ongelma-kohteet sekä suunnitellaan mahdolli-	Toteutunut

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Toimenpiteen tarkennus	Onko toteutunut/ onko arvioitu
		set parantamistoimenpiteet. Parantamistoimenpiteiden suunnittelussa keskitytään kohteisiin, joiden vaikutukset jakeluliikenteen toimivuuteen ovat suurimmat.	
Tavaran vastaanottajien välisen yhteistyön kehittäminen, logistiikan edistäminen ja korttelikohtaisten logistiikkasuunnitelmien laatiminen	10	Kannustetaan tavaran vastaanottajia yhteistyöhön jakelun tehostamiseksi esim. yhteistyössä citylogistiikan yhteistoimintaryhmän kanssa. Kaupunki voi myös edellyttää logistiikan kannalta vaativissa kohteissa korttelikohtaisia logistiikkasuunnitelmia kiinteistöiltä ja tavaran vastaanottajilta suunniteltaessa uusia kiinteistöjä. Yhteistyötä ja logistiikkasuunnitelmien toimivuutta tulee pilotoida esimerkiksi yhdessä korttelissa sijaitsevien yritysten kanssa.	Ei ole toteutunut tai ei ole arvioitavissa (ydinkeskustaan ei ole tullut uusia kauppakeskuksia)
Lähijakeluasemien ja kevyiden jakeluratkaisujen edistäminen tonteilla	11	Tutkitaan lisää vähäpäästöisten jakeluratkaisujen hyödyntämistä soveltuvissa tapauksissa esimerkiksi verkko-kaupan jakelukuljetuksissa. Kaupunki edistää kevyiden jakeluratkaisujen kehittymistä tuomalla sidosryhmiä yhteen ja osallistumalla ratkaisujen pilotointiin ”mahdollistajana” ja asiantuntijana. Laaditaan erillinen selvitys lennokkien ja muiden kevyeen jakeluun soveltuvien välineiden teknisestä kehittämisestä ja soveltuvuudesta Helsinkiin. Toimitaan ympäristöystävällisten ratkaisujen pilotoinnin käynnistäjänä ja mahdollistajana.	Toteutunut
Kauppakeskusten logistiikan edistäminen	12	Kauppakeskukset laativat logistiikan kokonaissuunnitelman tavaravirtojen optimoimiseksi olemassa olevissa kauppakeskuskiinteistöissä. Mahdollisissa uusissa kiinteistöissä kaupunki edellyttää tarpeen mukaan suunnitelman laatimista.	Ei ole toteutunut tai ei ole arvioitavissa
Keskustan huoltotunnelin käytön tehostaminen ja maanalaisen jakelun lisääminen	13		Ei ole toteutunut 2020 jälkeen (ei uusia liittyjiä), mutta toimenpiteitä ollaan valmistele-massa vuodelle 2023

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Toimenpiteen tarkennus	Onko toteutunut/ onko arvioitu
Ympäristöystävällisten jakeluratkaisujen edistäminen	14	Edistetään ympäristöystävällisten ja- keluratkaisujen yleistymistä etuuksien, hankintakriteerien ja määräysten avulla. Tekniikan ja olosuhteiden muuttuessa tai kehittyessä etuuksia ja määräyksiä päivitetään. Samalla to- teutetaan Hiilineutraali Helsinki - toimenpideohjelman mukaisesti logistiikkaa koskevia toimenpiteitä.	Ei arvioitu, koska liittyy päästövähenn- yksiin, eikä saa- vutettavuuteen ja toiminnallisuuteen
Jakelukuljetusten yönaikaisen jakelun laajentamismahdolli- suuksien kehittämi- nen	15	Selvitetään jakelu- ja tavarantoiminnan vastaanottajayrityksiltä mahdollisia esteitä yönaikaisen jakelun laajentumiselle. Tämä voi tapahtua esimerkiksi kau- punki- logistiikan yhteistoiminta-/ ke- hittämistyöryhmän kanssa yhteis- työssä. Yritykset edistävät yönai- kaisen jakelun lisäämistä omassa toiminnassaan.	Ei arvioitu, koska kaupunki ei vas- tuutahona
Keskustan huoltotun- nelin saavutetta- vuuden kehittäminen	16	Selvitetään keskustan huoltotunnelin pienemmillä kehittämistoimilla ratkais- tavissa olevat ongelmakohdat ja suo- ritetaan tarvittavat toimenpiteet.	Ei arvioitu, koska kaupunki ei vas- tuutahona
Lastauslaitureiden mitoituksen kehit- täminen	17	Laaditaan lastauslaitureiden suunnit- teluohjeet tai korjataan olemassa ole- via ohjeita tarvittavin osin lastauslaitu- reiden toimivuuden parantamiseksi.	Ei arvioitu, koska kaupunki ei vas- tuutahona
Rakennustyömaiden logistiikkayhteis- toiminnan kehit- täminen	18	Suurilla rakennustyömailla otetaan käyttöön logistiikan yhteissuunni- telma, johon yritykset tulevat mukaan, jos ne saavat järjestelmästä taloudel- lista ja aikataulullista hyötyä esimer- kiksi liittymällä yhteiseen jakelukes- kukseen.	Ei arvioitu, koska kaupunki ei vas- tuutahona
Helsingin citylogisti- kan informaatio jär- jestelmän toteutetta- vuusarviointi ja to- teuttamissuunnitel- man laatiminen sekä järjestelmän toteutta- minen	19		Ei arvioitu, koska kaupunki ei vas- tuutahona

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liite 4 Helsingin pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteiden arviointi

Arvio toteutumisesta perustuu tarkastusviraston valmistelijoiden näkemykseen. Osaan toimenpiteistä sisältyi ohjelmassa useita konkreettisia toimia. Jos näistä vain osa toteutui, toimenpide on arvioitu osin toteutuneeksi. Muut kuin kärkitoimenpiteet on rajattu pois arvioinnista, lukuun ottamatta kaupunkistrategiassakin mainittua huoltotunnelia koskevaa toimenpidettä. Arviointiasteikkona on Toteutunut/Osin toteutunut/Ei toteutunut/Ei arvioitu. Tässä arvioinnissa toimenpide on katsottu toteutuneeksi, jos toimenpide on tehty siten kuin Pysäköintipolitiikassa 2014 on tarkemmin määriteltä, esimerkiksi mahdollinen parannus on konkreettisesti otettu käyttöön, jos ohjelmassa on näin määriteltä. Pelkkä toimenpiteen edistäminen ei tällä asteikolla riitä siihen, että toimenpide voitaisiin katsoa toteutuneeksi.

Taulukko 4. Pysäköintipolitiikan 2014 toimenpiteiden arviointi

Toimenpide	nro	Onko toteutunut/onko arvioitu
Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	1	Ei arvioitu. (ei koske ydinkeskustaa, koikeilu Länsi-Pasilassa)
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	1	Ei arvioitu (ei koske autoja)
Autopaikkamäärien tarkistaminen täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta	2	Toteutunut
Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi (seudullinen hanke)	2	Toteutunut
Laskentaohjeiden laajentaminen pyöräpaikkojen laskentaohjeella	2	Ei arvioitu (ei koske autoja)
Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen	2	Ei arvioitu (ei koske keskustaa)
Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen	3	Toteutunut, lukuun ottamatta toimenpidettä, jossa asukaspysäköinnin hinta kotitalouden toiselle tai sitä useammalle autolle olisi 1,5-kertainen.
Pysäköintipalvelut yritysten tarpeisiin	4	Ei arvioitu (ei koske keskustaa)
Yrityspysäköinnin hinnan maltillinen korottaminen	4	Ei arvioitu (ei koske keskustaa)
Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen	4	Kyllä (pääosin, osin ei arvioitavissa, koska tietoa puuttuu)

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Onko toteutunut/onko arvioitu
Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköinnin kehittäminen	4	Osin toteutunut (aikarajoitukset pysäköinnille ovat käytössä)
Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa	5	Toteutunut
Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan Toimenpiteen konkreettinen sisältö: käyttäjätutkimus ja kokeilualueiden määrittely, jossa toteutetaan pysäköinnin palvelumallia eli käyttäjä maksaa -periaatetta ja vähäautoista aluetta.	6	Toteutunut. Markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilualueiksi määritellyt alueet eivät ole ydinkeskustassa.
Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan *) Toimenpiteen konkreettinen sisältö: Kaupungin oli tarkoitus kehittää alueellinen toimintamalli osana toimenpiteeseen 6 liittyviä kokeiluja.	7	Toteutunut. Kaupunkiympäristölautakunta on 16.4.2019 § 203 hyväksynyt markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilun periaatteet ohjeellisena noudatettaviksi Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueiden tai niiden osa-alueiden asuntorakentamisessa. Tällaisia alueita ei vielä ole ydinkeskustassa.
Pysäköinninvalvonnan lisääminen ja tehostaminen	8	Toteutunut
Virhemaksu vähintään sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu ja maksun määräytyminen haitan mukaan	8	Osin toteutunut. Maksu on sama kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu, mutta lainsäädäntö estää maksun porrastamisen.
Rengaslukko käyttöön ja toiminnan kehittäminen	8	Ei toteutunut
Liityntäpysäköinnin kehittäminen	9	Ei arvioitu
Autojen talvipysäköintiratkaisut (talvisäilytys, säännölliset käytännöt, uusi teknologia)	10	Osin toteutunut (tekstiviestipalvelu aurasaikatauluista toteutunut)
Pysäköintilaitosten statusinformaation tuottaminen keskitetysti autoilijoille	11	Osin toteutunut (liityntäpysäköinnissä toteutunut, kaupunki tarjonnut avointa dataa, mutta yksityiset toimijat eivät ole hyödyntäneet sitä sovelluksissa)
Siirtyminen laajemmin mobiilipalveluilla maksamiseen	11	Toteutunut

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Onko toteutunut/onko arvioitu
Pysäköinnin reittiopas	11	Ei toteutunut
Pysäköintipörssi	11	Ei arvioitu (ei koske keskustaa, kokeilu toteutettiin Pitäjänmäellä)
Progressiivinen hinnoittelu	12	Ei toteutunut
Keskustan huoltotunnelin tehokkaampi hyödyntäminen Toimenpiteen konkreettinen sisältö: Kaupungin tulee ohjata ja kannustaa kiinteistöjä liittymään huoltotunneliin taloudellisin ja hallinnollisin keinoin. Käytännössä keinoina voi olla esimerkiksi huoltotunneliin liittymisen vaatiminen kaavassa tai alueellisella poikkeuspäätöksellä.	'-	Osin toteutunut. Joitakin uusia liittyjiä huoltotunneliin saatiin, mutta huoltotunneliin liittymisen vaatiminen kaavassa ei ollut järkevä ajatus. Huoltotunnelin mahdolliset liittyjät ovat vanhoja kiinteistöjä, joille ei voi asettaa tällaisia vaatimuksia kaavoituksella.

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liite 5 Helsingin pysäköintipolitiikan 2022 toimenpiteiden arviointi

Arvio toimenpiteiden edistymisestä perustuu tarkastusviraston valmistelijoiden näkemykseen. Arviointiasteikkona on On edistetty/Ei ole edistetty/Ei arvioitu. Osaan toimenpiteistä sisältyi pysäköintipolitiikassa useita konkreettisia toimia. Jos näistä vain osaa on edistetty, arvioinnissa esitetään, mitä osaa. Toimenpiteen on arvioitu edistyneen, jos vuonna 2022 on tehty uusia toimenpiteitä aikaisempiin nähden.

Toimenpide	nro	Aikataulu	Onko edistetty vuonna 2022/onko arvioitu
Autopysäköinnin reaali-aikainen tilannekuva	1	2021–2025	Ei ole edistetty (on avattu avoin rajapinta vuonna 2018, mutta yksityiset toimijat eivät ole kehittäneet sovelluksia)
Pysäköinti osaksi liikkumista palveluna	2	6/2022–2025	Ei ole edistetty
Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa	3	2022–2024	Ei ole edistetty (ei vielä uusia toimenpiteitä 2022, mutta jatketaan yhteistyötä kuten aikaisemmin)
Kolme selvitystä joustavasta pysäköinnistä	4	2023–2024	Ei arvioitu
Pysäköinninvalvonnan kehittäminen ja virhemaksun porrastaminen	5	2022–2023	On edistetty pysäköinninvalvonnan osalta (esim. tarkastajaresurssia ollaan lisäämässä). Pysäköintivirhemaksun porrastaminen vaatisi lain muutosta, jota ei ollut näköpiirissä vuonna 2023. Arviointiin saatujen tietojen mukaan Helsinki on viimeksi yrittänyt edistää lainsäädännön muuttamista pysäköintivirhemaksun porrastamisen osalta vuonna 2014.
Katutyömaiden pysäköinnin kehittäminen	6	2023–2024	Ei arvioitu
Tontti- ja kokoojakatujen pysäköintijärjestelyt ja talvihoito	7	2023–2025	Ei arvioitu
Kotihoidon pysäköintitunnus otetaan vakinaisesti käyttöön	8	2023–2024	Ei arvioitu
Liityntäpysäköinnin kehittäminen	9	2021–6/2025	Ei arvioitu, ei koske suoraan ydinkeskustaa

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Aikataulu	Onko edistetty vuonna 2022/onko arvioitu
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	10	2021–2024	Ei arvioitu, ei koske autoja
Toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi tavoitteena vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella	11	2022	Ei arvioitu, on rajattu pois arviointisuunnitelmassa
Mikroliikkumispalveluiden pysäköinnin kehittäminen.	12	2022–2025	Ei arvioitu, ei koske autoja
Siirrytään palvelutason mukaiseen hinnoitteluun	13	Käyttöastelaskentojen pilotointi 2022 Käyttöastelaskennat tehdään ja hintojen muutosmekanismi tarkistetaan 2023 Käyttöastelaskentaan tai tunnustiheyteen perustuva hinnoittelu otetaan käyttöön 2024–2025.	On edistetty
Siirrytään reaaliaikaiseen mobiiliseurantaan ja hinnoitteluun	14	2026	Ei arvioitu
Asukas- ja yrityspysäköintitunnusalueita laajennetaan tarpeen mukaan.	15	2024–2026	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Maksullisuusvyöhykkeitä laajennetaan tarpeen mukaan	16	2024–2026	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Jatketaan askeleittain siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa asuintonttien pysäköintiratkaisuissa.	17	2023–2025	On edistetty, mutta alueet eivät ole ydinkeskustassa
Laskentaohjeiden päivittäminen	18	Selvitys nykyisistä ohjeista	Ei arvioitu

ARVIOINTIMUISTIO 4.4.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	nro	Aikataulu	Onko edistetty vuonna 2022/onko arvioitu
		2023 ja päivitykset 2024–2025	
Vuorottaispysäköinnin edistäminen	19	2023–2025	Ei arvioitu
Täydennysrakentamisen pysäköintityökalupakin edistäminen	20	2022–2025	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Kaupungin pysäköintiyhtiön selvittäminen	21	6/2021–2023 (selvittäminen) 2024–2025 (pysäköintiyhtiö käyttöön)	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Autopaikattomat korttelit	22	2022–2023	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Vuorottaispysäköinnin digitaalinen kokeilu	23	2023–2024	Ei arvioitu, ei koske ydinkeskustaa
Asukas- ja yrityspysäköinnin ehtojen päivittäminen	24	2023–6/2024	Ei arvioitu, alkaa 2023
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat: Määrän lisääminen kysynnän mukaan ja tiedotuksen parantaminen	25	2022–2025	Ei tiedossa erityisiä toimenpiteitä vuonna 2022
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat: Informaation ja valvonnan parantaminen	26	2022–2024	Ei tiedossa erityisiä toimenpiteitä vuonna 2022
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat: Yhteistyön kehittäminen eri osapuolten kesken	27	2022–2025	Ei tiedossa erityisiä toimenpiteitä vuonna 2022. Suunniteltaessa ja kaavoitettaessa uutta kaupunkirakennetta tutkitaan ja suunnitellaan, miten jakeluliikenne hoidetaan suunnittelualueen kiinteistöille.