

Pysäköinnin maksullisuus

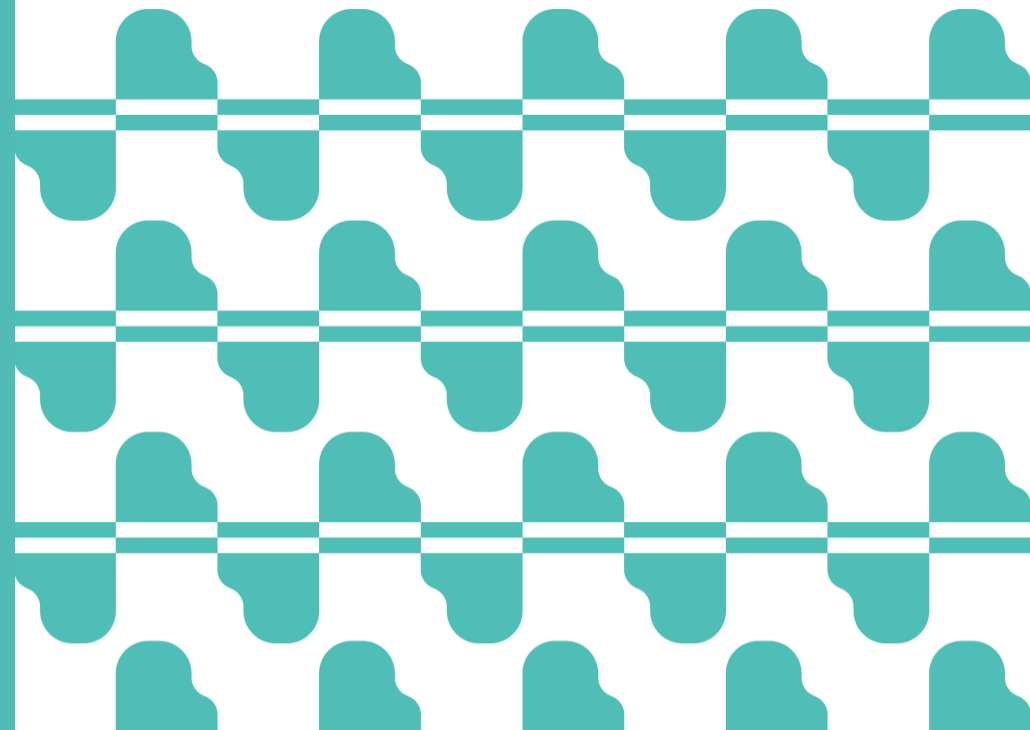
Kaupunkikehityslautakunta 16.5.2024

Vaihtoehdot, oletetut vaikutukset ja päätösehdotus

Eelis Kuisma, Timi Veikkolainen, Mikko Kaukinen



Järvenpää



Maksullisen pysäköinnin käyttöönotto edellyttää päätöksiä ja toimenpiteitä

1. Päätös maksullisuuden käyttöönotosta

- Taustalla Kaupunkikehityslautakunnan päätös käyttötalouden taloudellisista sopeuttamistoimista: vuosille 2024-2025 maksullisen pysäköinnin käyttöönotto: 56 000€/ vuosi.
- Maksullisen pysäköinnin päätöksenteko **kaupunkikehityslautakunnassa 5/2024**. Päätökseen liittyy lisäksi:
- Päätös hinnoittelusta (taksat / maksut)
- Linjaus alueen laajuudesta ja mahdollisista vyöhykemalleista

2. Suunnittelutyö jokaisen maksulliseksi muutettavan alueen/kadun liikennemerkeistä

- Työmäärä suoraan verrannollinen vyöhykkeiden laajuuteen. Suunnittelu aloitettiin loppuvuonna 2023, maksullinen pysäköinti voisi mahdollisesti olla ainakin osittain käytössä v. 2024 Suunnittelutyö on tehtävä huolellisesti, sillä merkintöjen tulee luonteensa vuoksi olla yksiselitteiset ja tavanomaisia liikennemerkkitoita tarkemmin laaditut.

3. Viranhaltijan liikennemerkkipäätös käyttöön otettavista merkinnöistä

4. Merkkien asennustyö

- Todennäköisesti erillishankintana
 - Kustannus lähes suoraan verrannollinen merkintöjen määrään. Perustuen muihin vastaaviin hankintoihin, joka tapauksessa vähintään 20t€, suurimmillaan ehkä 60-80t€ mikäli alue on laaja.

5. Taksajärjestelmän suunnittelu

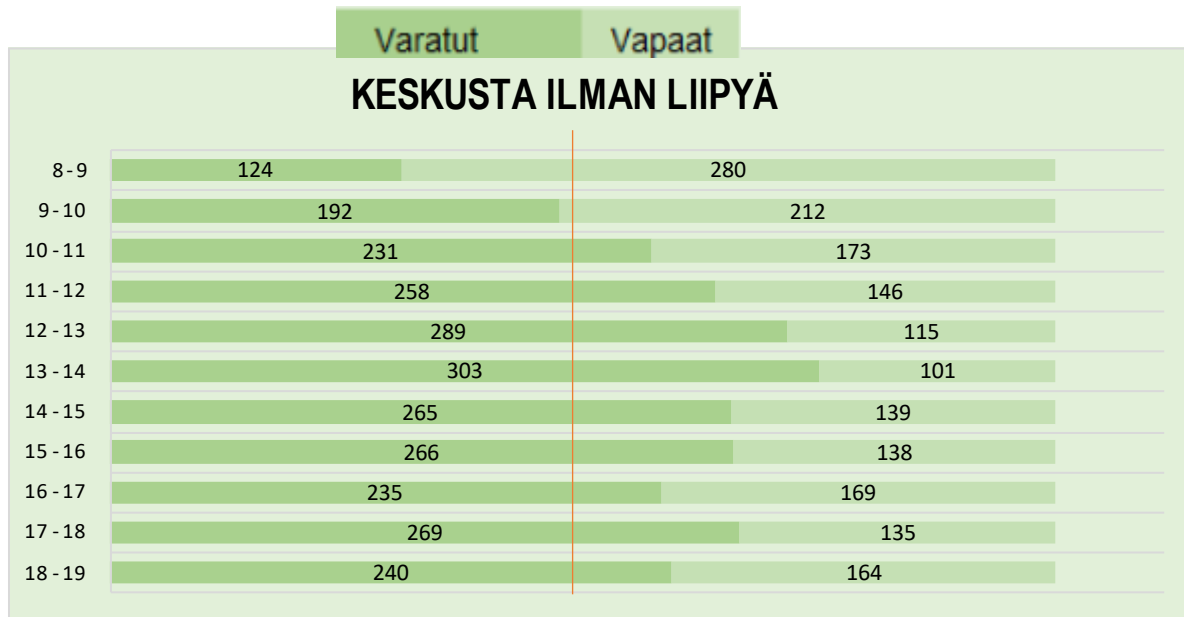
- Ei tarvetta järjestelmän kilpailuttamiselle, ei tarvetta maksuautomaateille (Espoon malli)
- Järjestelmä tulee toteuttaa siten, että eri toimijat voivat välittää kaupungin maksullisen pysäköinnin maksuja kuluttajille.

Huomioita maksullisesta pysäköinnistä 1/2

1. Pysäköintipaikkoja on keskustassa tällä hetkellä riittävästi, eikä niiden säännöstely maksullisuudella ole välttämätöntä

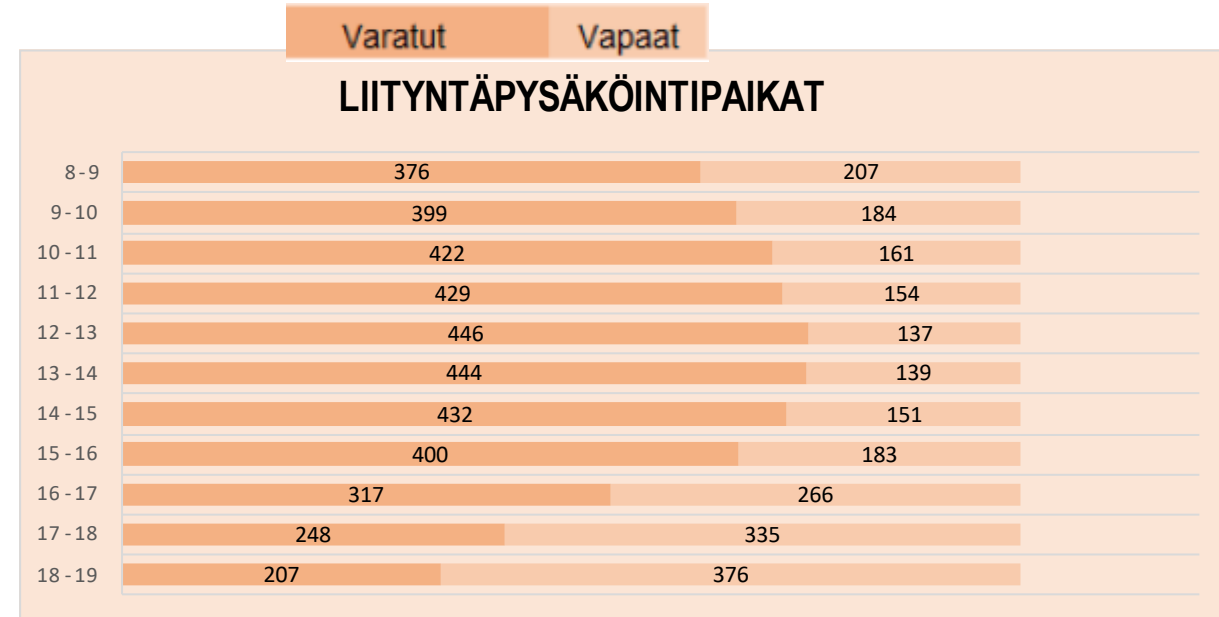
- Seurantatutkimusten perusteella pysäköintipaikkoja on käytännössä aina tarjolla, eli kysyntää ei ole tarvetta rajoittaa maksuilla. Keskustan kehittyessä tilanne kuitenkin todennäköisesti muuttuu ns. ”Op:n parkkikenttien” rakentumisen myötä

2. Järvenpään kaupunki hallinnoi suhteellisen vähäistä osaa pysäköintipaikoista. (esim. ydinkeskustassa kaupungin yleisillä alueilla paikkoja n. 150kpl vs. yksityisillä alueilla olevat paikat, n. 2500kpl.)



Kadunvarsipaikat + p-alueet ilman liityntäpysäköintiä. Varatut vs. vapaat paikat tunneittain. Havaintopäivä 16.4.2024

Laskennassa mukana on OP-korttelin/Venny soldanin raitin paikat. Niiden poistaminen vähentäisi 205 paikkaa.



Liityntäpysäköintialueet yhteenlaskettuna. Varatut vs. vapaat paikat tunneittain. Havaintopäivä 16.4.2024

Huomioita maksullisesta pysäköinnistä 2/2

3. Maksullista pysäköintiä ei ole järkevää toteuttaa kokeiluluontoisena pienellä alueella siten, että kokeilusta saataisiin luotettavaa tietoa

- Tietyt toiminnot aiheuttavat pysäköintitarjonnalla ”häiriöitä” maksulliselle järjestelmälle, mikäli kaupunki esim. asettaa jotkin alueet maksullisiksi ohjaa se kysyntää alueille jotka eivät ole maksullisia, kaikki nämä eivät luonnollisesti ole kaupungin hallinnassa olevia alueita.
 - Kaupungissa on jo maksullisia pysäköintialueita yksityisillä toimijoilla, näiden käyttöasteet ovat erittäin pienet.
- Maksullisuus ohjaa käyttäytymistä väkisin jonkin verran, osa pysäköintitapahtumista siirtyy, osa poistuu kokonaan
- Järjestelmän kokeilun kustannus varsin merkittävä suhteessa siitä saatuun tietoon.

4. Maksullinen pysäköinti tuottaa pitkäaikaista, säännöllistä tuloa

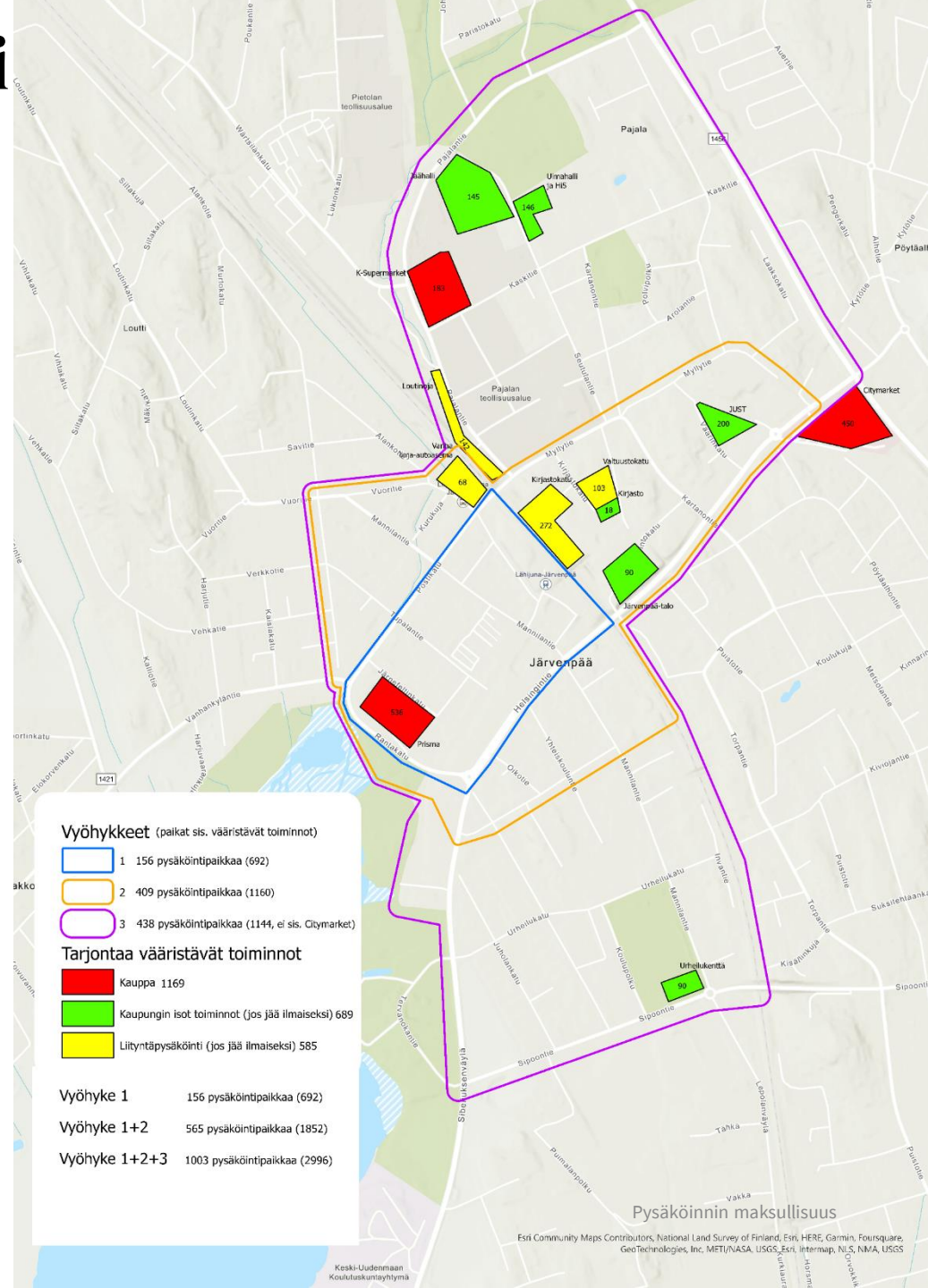
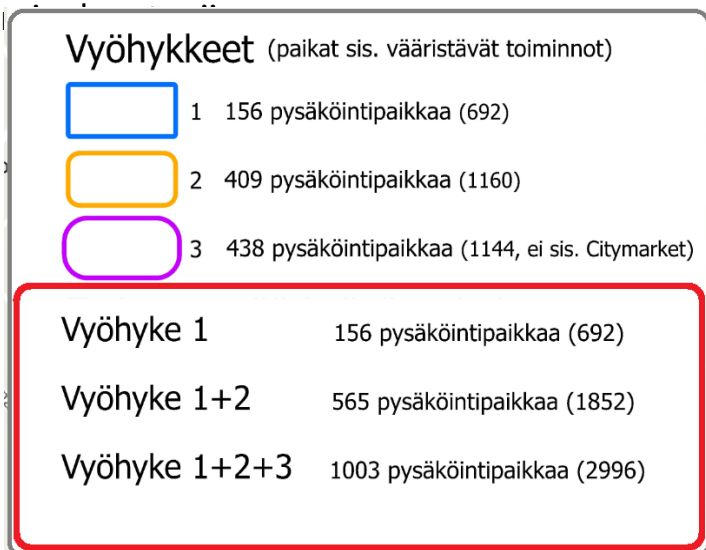
- Ensimmäisenä vuonna tulot ovat huomattavasti vähäisemmät järjestelmän käynnistämiskustannusten vuoksi, sekä ihmisten tottumusten muuttumisen ottamasta ajasta johtuen

5. Päätöksenteossa on linjattava periaatteet myös liityntäpysäköinnin ja urheilutoimintojen pysäköinnistä

- Otetaanko maksulliseksi vai ei.

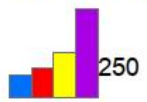
Maksullisuus mahdollinen toteuttaa eri laajuisena, tai eri vyöhykemalleilla

- Tarkasteluun otettiin eri vyöhykkeitä "maksimista" pienimpään "käytännölliseen" rajaukseen
- Aluerajauksen tulee tukeutua kaupunkirakenteeseen ja olla luonteva
 - Tiiviit alueet, pääosin ei pientaloalueita
- Selkeät jakolinjat kysynnän ohjautumisen minimoimiseksi
 - Rata, Tuusulanjärvi, Pohjoisväylä, jne
- Tarjontaa vääristäviä toimintoja ei todennäköisesti voida täysin huomioida
 - Prisma, Liityntäpysäköinti, Citymarket, jne.
- Paikkoja karkealla arviolla maksulliseksi muutettavissa 150-1000 kpl + liityntäpysäköinti,



Yksityisten kiinteistöjen autopaikat keskustassa v. 2019

AP tarkoituksen mukaan 2019

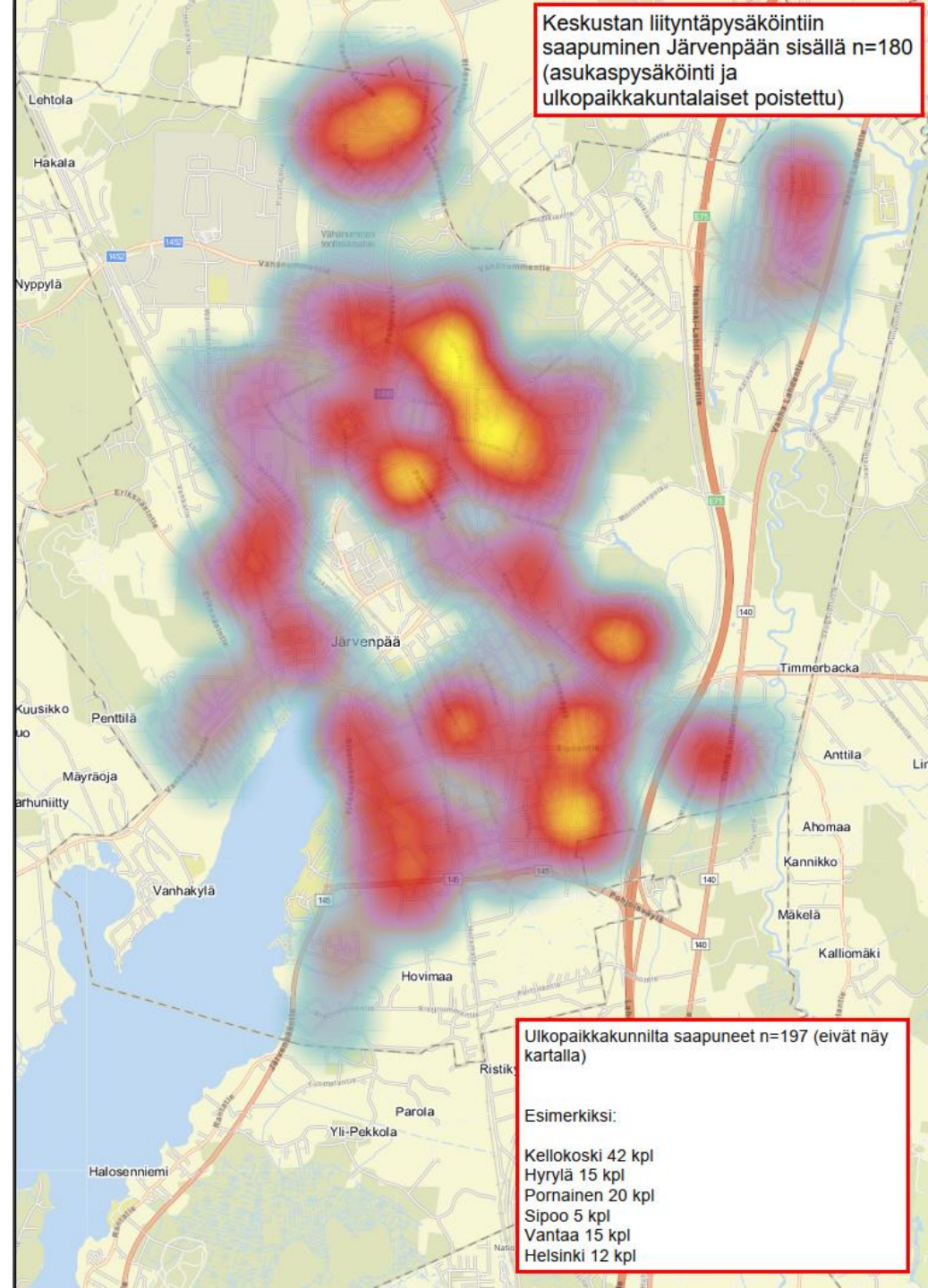


- Asuminen 797 ap
- Työpaikka 358 ap
- Palvelut 1031 ap
- LiipPy 198 ap
- Yhteensä 2384 ap



Keskustan liityntäpysäköintialueiden käyttö

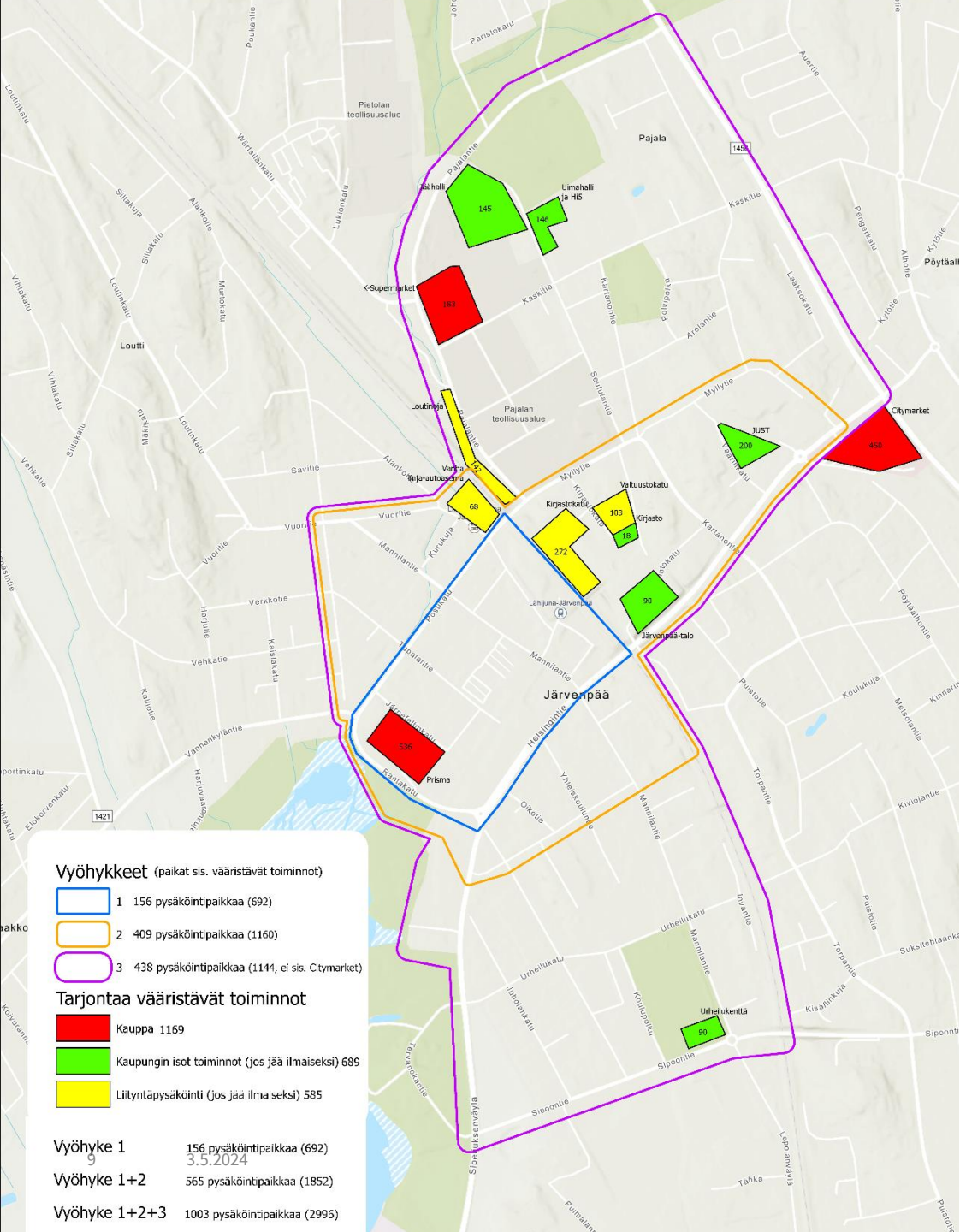
- Liityntäpysäköinti mahdollistaa autoliikenteestä raide- tai muuhun joukkoliikenteeseen siirtymisen.
- Tehty 2 erillistä tarkastelua vuoden 2023 liityntäpysäköintialueiden käyttäjien asuinpaikoista
- Erityisesti Pajalantien varren liityntäpysäköintialueelle suuntautuu lähialueiden asukkaiden pysäköintiä
 - Muuten liityntäpysäköinnin käyttö jakautuu varsin tasaisesti ympäri kaupunkia
 - Ulkopaikkakuntalaisia saapui mittausajankohtana liityntäpysäköintiin yllättävän paljon, n. 50% käyttäjistä.
 - Lukemaa voi vääristää kesäajankohta (20.6.2024), sekä todellisen asuinpaikan vs. auton omistajan kotiosoitteen ristiriita.
- Liityntäpysäköinnin käyttöasteet ovat kohtalaisen korkeita, ja maksullisuudella olisi varmasti vaikutus paikkojen käyttöön.



Maksullisesta pysäköinnistä saatavat arvioidut tulot

- Selvityksessä on kartoitettu kaikkien tarkasteltujen vyöhykkeiden pysäköintipaikat, jotka voisivat periaatteessa olla muutettavissa maksullisiksi
 - Tehty teoreettiset laskelmat mahdollisista vuosittaisista tuloista perustuen paikkamääriin ja nykyiseen pysäköintikäyttämiseen.
 - Minimi, keskitaso ja maksimi –arviot mahdollisista järjestelmän vuosittaisista tuloista, arviot sisältävät kaikki kaupungin hallinnoimat pysäköintipaikat, sisältäen liityntäpysäköinnin (2€/pv) ja urheilutoimintojen paikat, MIN-MAX arviot on tehty käyttöasteperusteisesti. MAX-arvo tarkoittaisi että maksullisuus ei vaikuta pysäköinnin kysyntään kovin paljon .
 - **Maksimi-vaihtoehto ei ole kovin realistinen missään skenaariossa**, laskentojen tuloksia skaalattu vastaamaan muita samankaltaisia kaupunkeja ja selvästi epärealistiset arviot on poistettu
 - Arvioissa esitetty mallit sekä ilmaisella ensimmäisellä tunnilla, sekä ilman ensimmäistä ilmaista tuntia,
 - Kaupungille tilittyvä pysäköintimaksu 1€/h, liityntäpysäköinti 1-2€/päivä, pysäköinti maksullista ma-pe klo 8-18 (50h maksullinen aika/viikko)
 - Tyypillinen hinnasto Järvenpään kokoiselle kaupungille 1-2€/h
 - +Mahdollinen operaattorimaksu, esim. Easypark n. 0,59€/suoritus

- Liian pienellä pysäköintimaksulla suurempi osuus maksusta menee operaattorille vs. kunnalle
- Kun järjestelmä on toiminnassa ja käyttö vakiintunut, voidaan realistisesti odottaa n. **100-200t€ vuosittaista tuloa**
 - Maksuton ensimmäinen tunti leikkaa asiointipysäköinnin tuloarviosta n. 75-80%
 - Arvio on voimakkaasti riippuvainen alueen laajuudesta ja pysäköintimaksuista.



Teoreettinen tulopotentiali	Ilmaisella tunnilla			Ei ilmaista tuntia		
	Minimi	Keski	Maksimi	Minimi	Keski	Maksimi
Alue 1	30,000	40,000	60,000	100,000	170,000	240,000
Alueet 1 + 2	180,000	310,000	430,000	410,000	770,000	1,130,000
Alueet 1 + 2 + 3	250,000	440,000	640,000	660,000	1,280,000	1,890,000
"Alue 1" + liityntäpysäköinti 1€ päivä	70,000	110,000	150,000			

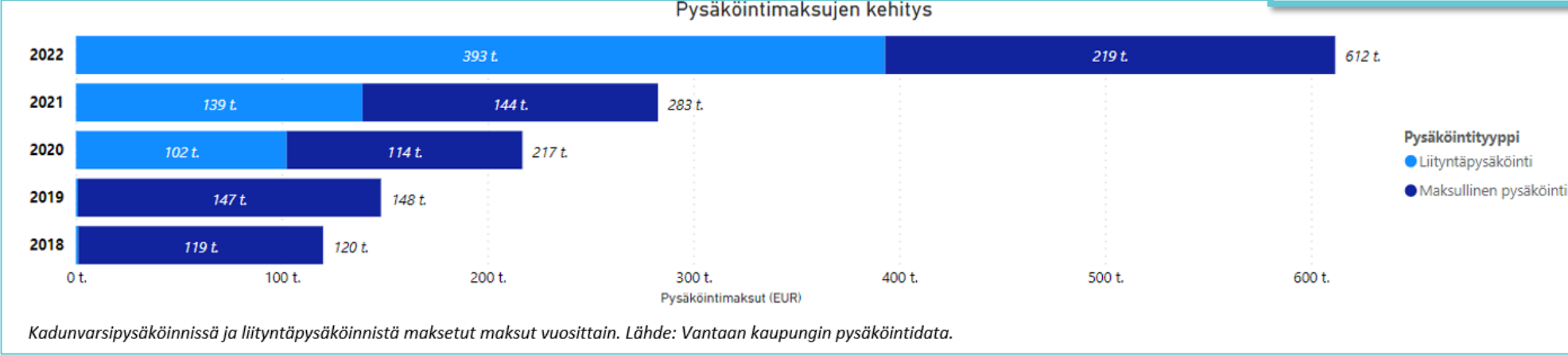
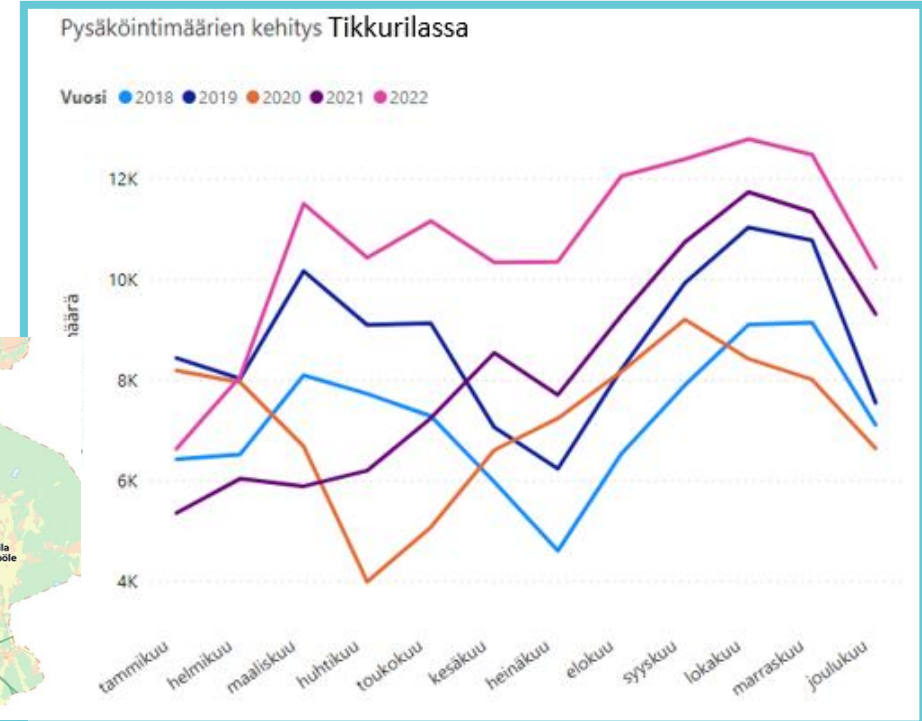
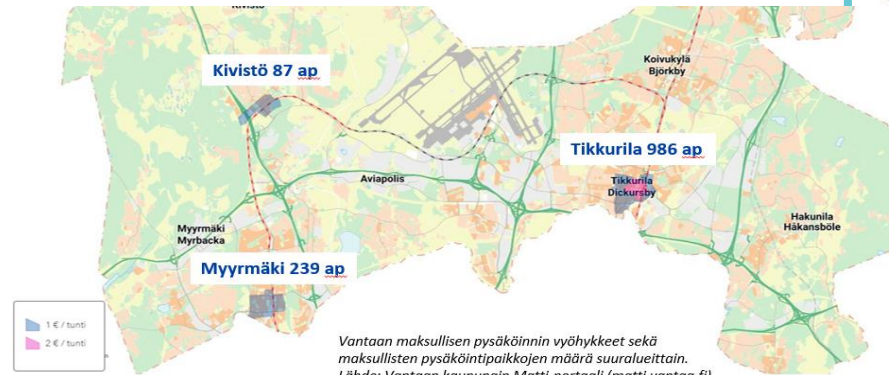
(Alue 1 ja liityntäpysäköinti laskelma päivitetty 5/2024, muut laskelmat tehty 12/2023)

- Kun järjestelmä on toiminnassa ja käyttö vakiintunut usean vuoden ajan, voidaan realistisesti odottaa n. **100-200t€ vuosittaista tuloa**
 - Maksuton ensimmäinen tunti leikkaa asiointipysäköinnin tuloarviosta n. 75-80%
 - Arvio on voimakkaasti riippuvainen alueen laajuudesta ja pysäköintimaksuista.
 - Laskelmassa on mukana kadunvarsipysäköinnin lisäksi liityntäpysäköintialueita ja kaupungin isoja toimintoja. Näiden mahdollinen maksullisuus ja pysäköintihinnat vaikuttavat **huomattavasti** laskentatuloksiin.

• **Laskelma sisältää runsaasti oletuksia ihmisten käyttäytymisestä ja on täten suuntaa-antava!**

Vantaan kaupungilla maksullisuus toimii ensimmäisen ilmaisen tunnin periaatteella kaupungin keskuksissa

- Vantaalla maksullinen pysäköinti otettu käyttöön vuonna 2018. Maksullisten paikkojen lukumäärää on lisätty lähes vuosittain
- Maksumäärien kehitys johtuu laajalti maksullisten paikkojen lukumäärien kasvusta
- Vantaalla kaupungin näkemys on, että maksullinen pysäköinti on ollut onnistunut ratkaisu
- Kokonaispaikkamäärä maksullisena **1312 ap, vuositulot n. 600t€**
- **Päätöksestä käyttöönottoon meni n. 1 vuosi**



Lähde: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 3/2023, WSP Oy
Pysäköinnin maksullisuus

Espoossa maksullinen pysäköinti on hajanaista, ja sekoittunutta ilmaispysäköintiin

- Espoossa maksullinen pysäköinti otettiin käyttöön 5/2021, maksullisten paikkojen lukumäärä on säilynyt kutakuinkin sellaisenaan
- Maksullisista paikoista kertyi vuonna 2023 n. 360t€ (alv 0%), maksullisia paikkoja oli tuolloin 715 kpl.
 - Ei ilmaista tuntia, eikä sen käyttöönottoa ole ainakaan vakavasti harkittu
- Espoossa pysäköinnin maksullisuus on varsin hajanaista, maksullisia paikkoja on sijoitettu maksuttomien paikkojen kanssa sekaisin.
 - Vaikutus pysäköintikäyttäytymiseen on ollut varsin runsasta, kysyntä ohjautunut maksuttomille alueille.
- Espoossa ei ole maksuautomaatteja pl. Liityntäpysäköintialueet, joissa ne ovat välttämättömiä joukkoliikennelipun todentamiseksi.



Pysäköintimaksujen tulot Vantaalla kehittyivät arvioidulle tasolle 5 vuodessa

- Vantaalla v. 2017 arvio tuloista 500t€
 - Toteuma oli alkuun vain n. 120t€ johtuen ensimmäisestä ilmaisesta tunnista
 - Nousut 5 vuoden aikana alkuperäisen arvion mukaiseksi, ja ylikin vuonna 2023.
- Espoossa arvioitiin 2017 selvityksessä 1€/h pysäköintipaikkojen (668kpl) tuotoiksi 1,18M€ vuodessa 50% käyttöasteella
 - Espoon laskennassa **ei ole ensimmästä ilmaista tuntia** (Vantaan malli)
 - Maksullisista paikoista kertyi vuonna 2023 tuloa n. 360t€ (alv 0%)
- Joissain kunnissa maksullisuudesta on myös luovuttu
 - Hyvinkäällä v.2013, syynä luopumiseen oli kauppakeskus Willan valmistumisen vaikutus paikkojen kysyntään, Lohjalla päätetty luopumisesta v. 2024 aikana.
 - Tuotto Hyvinkäällä ollut aiemmin n. 100t€/vuosi
- Järvenpäässä mahdolliset tulot voisivat olla **100 – 200t€ vuodessa**
 - **Ensimmäisenä vuonna järjestelmä on todennäköisesti tappiollinen perustamiskustannuksista – sekä suunnittelun/rakentamisen viemästä ajasta johtuen.**
 - Liityntäpysäköinnin ja muiden yleisten kiinteistöillä sijaitsevien paikkojen vaikutus arvioituihin tuloihin on merkittävä.
- Järjestelmän kustannukset riippuvat aluerajauksesta ja siitä halutaanko esim. yhdenvertaisuuteen perustuen pysäköintiautomaatteja
- (Maksullisen pysäköinnin vyöhykejärjestelmä mahdollistaa kaupungille halutessaan pysäköintivirhemaksun korottamisen anomisen sisäministeriöltä (60€ → 80€), tämä voisi toteutuessaan mahdollistaa muutaman tuhannen euron lisätulot pysäköinninvalvonnalle.)

Maksullisuus vähentää alueella pysäköintiä, vaikutus riippuu hinnasta ja maksullisuuden laajuudesta.

- Hyödykkeen tarjonta/hinta ohjaa aina sen kysyntää
 - Pysäköinnin kysyntä on vahvasti riippuvainen pysäköinnin hinnasta. Kun pysäköinnin hintaa nostetaan, vähenee alueelle pysäköinti.
→ Kysyntä ohjautuu lähimmälle ei-maksulliselle alueelle, tai pysäköintitapahtumaa ei tule (meno perutaan, valitaan muu liikkumismuoto, tms.)
 - Järvenpään keskustassa ei tällä hetkellä ole sellaista pysäköintipaikkojen niukkuutta, jota olisi tarpeen pyrkiä korjaamaan pysäköinnin maksullisuudella
→ Maksullisuudella ei ole asiakaskiertoon positiivista vaikutusta sillä paikkoja on jo nykytilanteessa riittävästi. Paikkojen käytön joustoon vaikutus voi joissain tapauksissa olla positiivinen
 - **Maksullisuuden vaikutus on suhteessa positiivinen niille toimijoille, jotka voivat tarjota asiakkailleen ilmaista pysäköintiä, vaikutus ”kivijalkaliikelle” todennäköisesti negatiivinen**
 - Pysäköintimaksuilla on kaupungille johdannaisia taloudellisia haittavaikutuksia
 - Haittavaikutukset sitä vähäisempiä, mitä enemmän pysäköintipaikoista on pulaa
 - Asiakkaiden määrän vähentyminen keskustassa -> Keskustan elinvoiman/Verotulojen lasku ym.
 - Pysäköintitulojen maksimointiin tähtäävä hinnoittelu voi vähentää kaupungin saamia ”kokonaistuloja” yritysten elinvoimaisuuden kautta
 - Ympäristövaikutukset mahdollisesti positiivisia, vähäisempi autoilu

Yrittäjien/ keskustan elinvoiman näkökulma

Järvenpään yrittäjien hallituksen edustajien näkemys kuultu kyselyn avulla 12/2023. Näkemys lähtökohtaisesti kielteinen.

1) Yleinen suhtautuminen asiaan? Miltä maksullisuus kuulostaa?

- *Maksullisuus sinällään kuulostaa huonolta ja tulee aiheuttamaan vastustusta. Toisaalta jos samaan aikaan kehitetään Ainolan, Saunakallion ja Haarajoen pendelöintipysäköintiä ja pidetään se ilmaisena, voi maksullisuus keskustassa olla pidemmän päälle hyvä asia.*
- *Edellyttää kuitenkin oikeasti vetovoimatekijöiden aktiivista kehittämistä kävelykadulle. Muutoin pendelöintipysäköinnin ohjaaminen keskustasta voi heikentää entisestään yrittämisen edellytyksiä keskustassa. Kts. Seuraava vastaus.*

2) Miten yritykset kokisivat ensimmäisen ilmaisen tunnin mallin vs. sen, että pysäköinti olisi ensimmäisestä hetkestä lähtien maksullista?

- *Yhden tunnin ilmainen pysäköinti ei riitä erilaisten palveluiden / ravintoloiden tarpeisiin. Tulisi olla 2 h ilmaisia pysäköintipaikkoja riittävästi.*

3) Vaikutus yritystoimintaan:

- *Liian lyhyet ilmaiset pysäköintipaikat tai maksulliset pysäköintipaikat tulevat ohjaamaan asiakasvirtoja keskusta-alueen sekä mahdollisesti koko Järvenpään ulkopuolelle.*
- *Jos pendelöijät ohjataan muille asemille edullisemman pysäköinnin avulla, tulee luontaiset heräteostosten määrät keskustan alueella vähentymään, vrt. asiakasvirrat.*
- *Tällä maksullisuudella on myös negatiivinen vaikutus yritysten sijoittumiseen keskustan alueelle. Yritysten työntekijöistä huomattava osa saapuu työpaikalle autoilla ja näin keskustassa työskentelevien työntekijöiden kustannukset ja tätä kautta työnantajien kustannukset tulee kasvamaan. Tämä vaikeuttaa uusien yritysten saamista keskustaan.*

4) Miten uskotte maksullisuuden vaikuttavan ja miten se näkyy yritystoiminnassa?

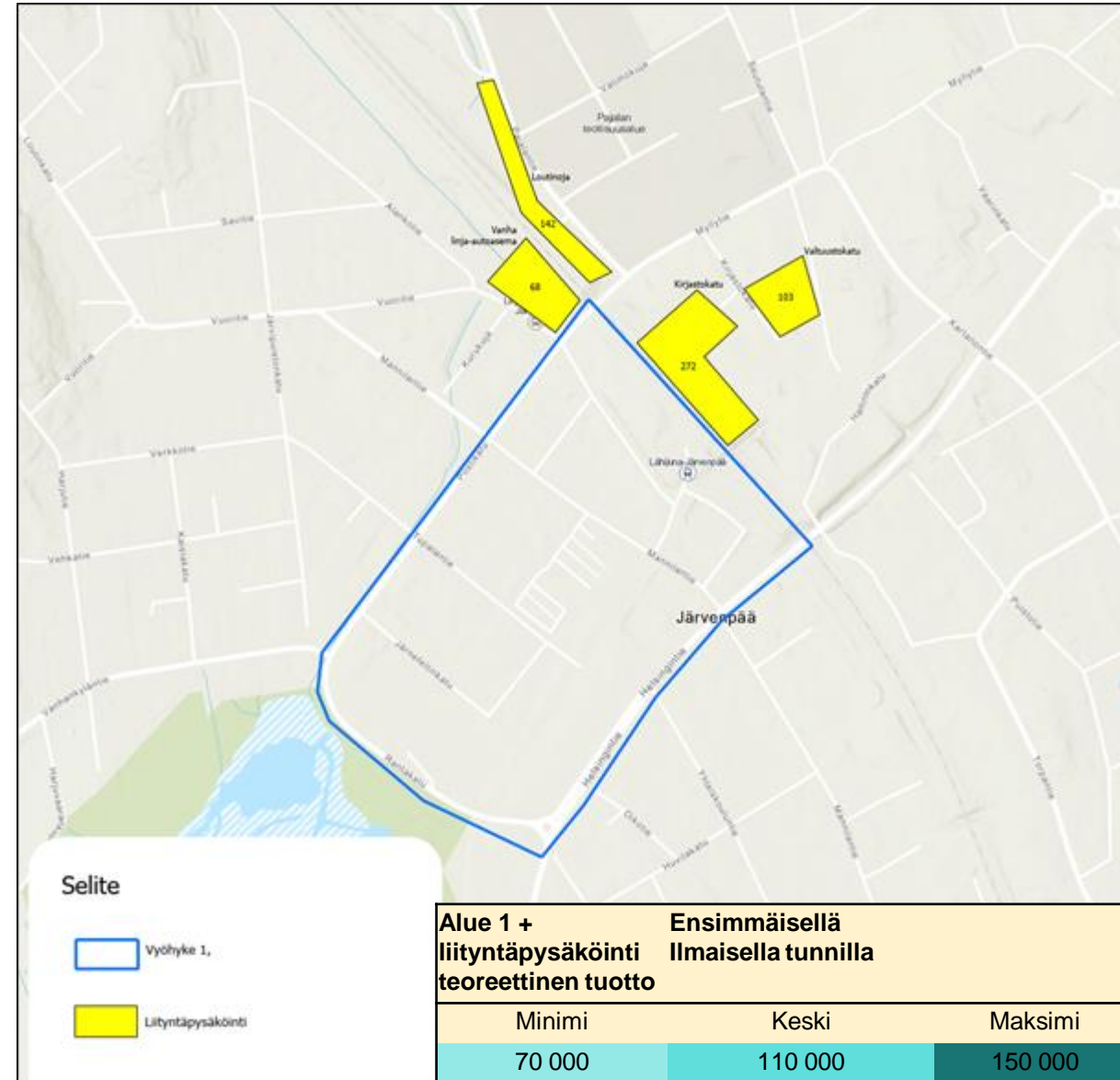
- *Vaikeuttaa oleellisesti uusien yritysten saamista keskustaan.*
- *Syyt tähän on liiketoiminnan kuluja kasvu sekä asiakasvirtojen suuntautuminen keskustasta pois.*

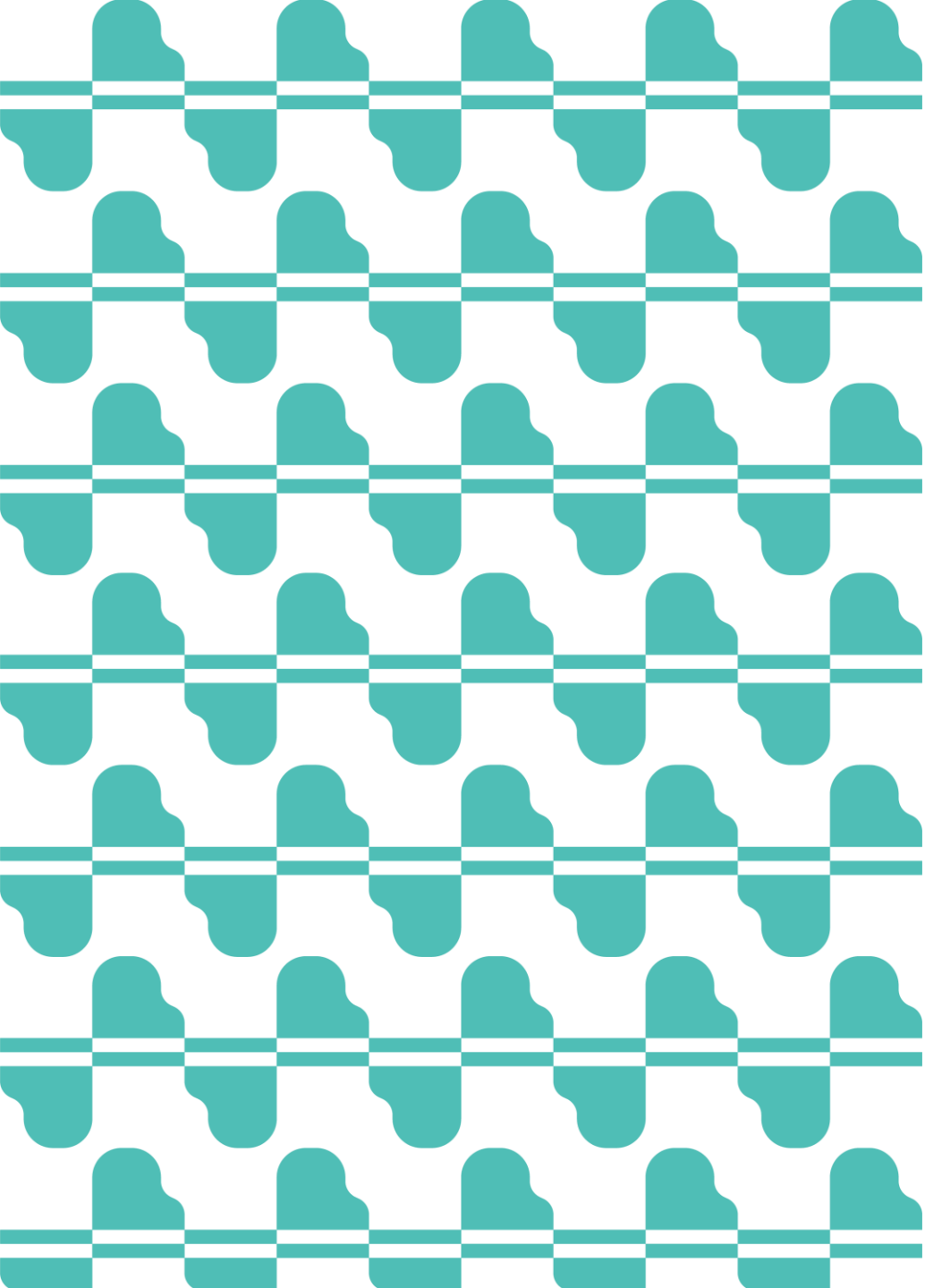
5) Miten maksullisuus vaikuttaa asiakasvirtoihin?

- *Asiakasvirrat suuntautuvat keskustasta pois, mikäli pysäköinti ei ole asiakkaille maksutonta. Riittääkö 1 tai 2 tuntia jää nähtäväksi.*
- *Yrityskanta on, että 2 h on minimi. Pitkäaikaisen pysäköinnin maksullisuus poistaa pendelöijien kautta tulevat asiakasvirrat keskustasta. Merkitystä nimenomaan aamun sekä illan työmatkaliikkujien ostoskäyttäytymiseen keskustan alueella.*

Päätösehdotus

- Kaupunkikehityslautakunnan sopeuttamistoimissa päätetty 56 000 € tuloista maksullisuuden pysäköinnin osalta vuosille 2024-25 → maksullisen pysäköinnin käyttöönotto on osa taloudellisia sopeuttamistoimia
- Keskustassa luonteva maksullisuuden alue olisi **vyöhyke 1 + liityntäpysäköinti**
- **Ehdotettava malli:**
 - Selkeästi rajattu ydinkeskustan alue
 - Liityntäpysäköinnin mukana ololla vähennetään houkutusta sen laajamittaiseen käyttöön asiointipysäköinnissä. Ensimmäinen ilmainen tunti säilyttää asiakaspysäköinnin kilpailukykyä ydinkeskustassa
 - Liityntäpysäköinnissä maksullisuus olisi ainakin alkuun ilman joukkoliikennelipun kytkentää (tällöin ei ole tarvetta maksuautomaateille)
- Maksullisuus:
 - **Arkisin 1€/h klo 8 – 18, ensimmäinen ilmainen tunti**
 - **Liityntäpysäköinti arkisin maksullinen 1€/16h (tai muu "yhtä pysäköintitapahtumaa" edustava aika)**
- Alustavat suunnitelmat merkinnöistä olemassa:
 - Liikennemerkkit, sekä alueet joilla nykyisiä rajoituksia olisi hyvä muokata
 - Merkintämuutosten kustannukset n. 31 t€ (tarjous saatu)
 - Muut järjestelmän käyttöönottokustannukset varsin vähäisiä
- Pysäköinnin taksajärjestelmä suunniteltava:
 - Alustava sopimus pohja pysäköintitoimijoita varten on laadittu.
- Käyttöönoton aikataulu:
 - päätös 5/2024, käyttöönotto vuoden vaihteessa 2024-2025?





Kiitos