

MARKKINAEHTOINEN PYSÄKÖINTI

Vuorovaikutusraportti

Tiivistelmä

Keskustelu 1: uudistuksen vaikutukset

Keskusteluun uudistuksen vaikutuksista osallistui 28 henkilöä.

Markkinaehtoinen pysäköinti mahdollistaa tehokkaamman tilankäytön nykytilanteeseen verrattuna, koska pysäköintipaikkamääriä ei määrätä, vaan niitä voi tehdä tarvetta vastaavasti. Uudistusta pidettiin oikeuden mukaisena, koska autottomien ei tarvitse osallistua autopaikkojen kustannuksiin. Kaupungin on turha säädellä pysäköintipaikkamääriä. Niitä kannattaa toteuttaa kysyntää vastaava määrä, koska hankkeisiin ryhtyvien intressi on huolehtia, että kaikki markkinahinnalla paikkaa haluavat saavat paikan.

Epäiltiin, että kaupunki päätöksellään luopua pysäköintipaikkamääräyksestä vain edistää hankkeisiin ryhtyvien voiton maksimointia. Epäiltiin hankkeisiin ryhtyvien vilpittömyyttä rakentaa markkinoiden osoittamaa pysäköintipaikkamäärää. Kaupungin on järkevää määrätä pysäköintipaikoista, jotta varmistetaan, että asukas saa pysäköintipaikan. Oltiin huolestuneita, että asukkaan elämäntilanteen muuttuessa hän ei saa pysäköintipaikkaa ja joutuu muuttamaan pois alueelta. Kaupunki haluaa vain hankaloittaa autoilua ja tehdä siitä kalliimpaa.

Mahdollisuutta toteuttaa pysäköintipaikkoja myöhemmin lisää markkinaehtoisen kysynnän toteutuessa epäiltiin. Luontoarvojen säilymisestä rakentamisessa yleensäkin oltiin huolestuneita.

Keskustelu 2: malli A Korttelikohtaiset ratkaisut sekä varaus keskitetyille pysäköintiratkaisulle

Keskusteluun osallistui 5 henkilöä.

Mallia pidettiin markkinaehtoisuuden toteutumisen kannalta parhaana. Tontin vaihtoehtokustannus muussa kuin pysäköintikäytössä tulee huomioida. On tärkeää, että asunnot ja pysäköintipaikat myydään erikseen, jotta niiden hinnat voidaan erottaa toisistaan. Pysäköintivarausten viiden vuoden määräaika voi olla liian lyhyt.

Pysäköinnin järjestämistä ei voi jättää markkinoiden huoleksi. Oltiin huolestuneita liikuntarajoitteisten pysäköinnistä, pysäköintitarpeen mahdollisen

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

lisääntymisen seurauksista tulevaisuudessa sekä sähköautojen latausmahdollisuudesta.

Keskustelu 3: malli B: Keskitetty kilpailutettu pysäköintiratkaisu sekä korttelikohtaiset paikat

Keskusteluun osallistui 2 henkilöä.

Keskustelussa oltiin huolestuneita pysäköintilaitosten turvattomuudesta, pieni- ja keskituloisten pysäköintimahdollisuuksista sekä pysäköintilaitosten laajentamisen toteutumisesta.

Keskustelu 4: malli C: Kaavassa ei ole pysäköintimääräystä paikkojen lukumäärästä, mutta rakennuttajalla on velvollisuus liittyä alueelliseen pysäköintiyhtiöön, jossa kaupungilla on määräysvalta

Tähän osakokonaisuuteen ei tullut kommentteja.

Keskustelu 5: malli D: Kaava velvoittaa autopaikkojen rakentamisen, millä varmistetaan keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutuminen

Keskusteluun osallistui 2 henkilöä.

Keskustelussa oltiin huolestuneita taloyhtiöiden mukanaolosta pysäköinnin järjestämisessä sekä pysäköintilaitosten turvattomuudesta.

Keskustelu 1: uudistuksen vaikutukset

Kommentti

Markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan siirtyminen on hyvä ja kannatettava asia.

Olisi hyvä, että pyörävarastoja lisättäisiin, jos autopaikat vähenevät.

Vastine

Polkupyöräpaikoille on asemakaavoissa minimimääräykset, joiden tavoitteena on turvata riittävä ja laadukas pyöräpysäköinti. Markkinaehtoinen pysäköinti ei välttämättä vähennä autojen pysäköintipaikkojen määrää kaikilla alueilla, vaikka näin voi toki käydä. Pyöräpysäköintipaikkojen tarvetta seurataan, ja määräyksiä uudistetaan tarvittaessa.

Kommentti

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Olenmaisista on erottaa pysäköinti ja asuminen toisistaan.

Jos asukas haluaa pysäköintipaikan, hänen pitää hankkia paikka vuokraamalla se jostakin alueella toimivasta pysäköintiyhtiöstä. Tarjolla on oltava myös paikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin (vieraspaikkoja). Jotta pysäköinti luvallisten pysäköintipaikkojen ulkopuolella ei ryöstäydy käsistä, pysäköinninvalvonnan pitää olla niin tehokasta, että väärinpysäköinti ei ole halvempaa kuin laillinen pysäköinti.

Jos alueella toimii vain yksi pysäköintiyhtiö, sen hinnoittelua on valvottava tai on varmistettava, että alueella on kilpailevia pysäköintiyhtiöitä.

Pysäköintiyhtiöiden omistajina voivat toimia yksityiset henkilöt (kuten esim. alueen asukkaat), alueen taloyhtiöt, kaupunki tai toiset yritykset. Pysäköintiyhtiön omistaminen ja pysäköintipaikan hallinta pitää erottaa toisistaan niin, että yhtiöt omistajat ovat vain omistajia, eikä yhtiön osakkeiden omistaminen anna oikeutta pysäköintiin, vain pysäköintiyhtiön mahdollisiin osinkoihin.

Vastine

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä ovat mahdollisia sekä pysäköintiosakkeet että vuokrattavat paikat. Vieras-, asiointi- ja invapaikat tulee huomioida. Ne voivat sijaita sekä katualueilla että tontilla. Alueet tulee suunnitella siten, että ei ole niin sanottua vuotopysäköinnin mahdollisuutta, jolloin voi pysäköidä villisti suunniteltua pysäköintijärjestelmää halvemmalla. Pysäköinninvalvonta on tärkeää, mutta pelkästään sen varaan pysäköinnin toteutusta ei voi suunnitella. Yksityisen pysäköintiyhtiön tulon edellytyksenä alueelle on, että siellä on riittävä pysäköintikysyntä markkinahinnalla.

Pysäköintiyhtiöt voivat vaihtoehtojen mukaan olla lopputilanteessa joko yksityisten sijoittajien tai alueen taloyhtiöiden omistuksessa. Taloyhtiöiden omistajuus antaa taloyhtiön osakkaille oikeuden pysäköidä pysäköintiyhtiön paikoille. Monopolin syntymistä voidaan ehkäistä käyttöasteen sääntelyllä sekä myymällä pysäköintioikeuksia yksittäisille ulkopuolisille ostajille.

Kommentti

Rakennusnormeja on, koska ei uskota, että rakennusala itse pystyisi sääntelemään itseään. Ihmiset eivät ole riittävän valistuneita, jotta lopputuloksena olisi pitkällä aikavälillä järkeviä ratkaisuja. Miksi kuvitellaan, että autopaikkojen osalta tämä mekaniikka toimisi jotenkin toisin? Rakennusala pyrkii minimoimaan kustannukset kaikin mahdollisin keinoin ja ostajat eivät toimi niin rationaalisesti, että ajattelisivat kymmeniä vuosia eteenpäin asuntoa hankkiessaan. On eri asia purkaa normi asiassa, jonka pystyy korjaamaan

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

jälkikäteen, mutta kun alue on rakennettu, niin autopaikkojen lisääminen jälkikäteen on lähes mahdotonta. Mikäli autopaikkamäärä poistetaan, siitä tullaan maksamaan kallis hinta pitkällä aikavälillä. Toimivan pysäköinnin varmistaminen on minkä tahansa alueen toimivuuden kannalta yksi kriittisiä infrastruktuurikysymyksiä, jota pitää ohjata kaupungin toimesta.

Vastine

Nykyiset autopaikkamääräykset perustuvat alueiden auton omistukseen sekä autokantaennusteisiin tulevaisuudesta. Koska autopaikkoja on määrätty rakennettavaksi siten, että tavoitteena on jokaisen auton omistajan saavan autopaikan, niitä myydään alle todellisten rakentamis- ja ylläpitokulujen. Markkinaehtoisena pysäköinnin ajatus on, että paikkoja tehdään vain niin paljon kuin on maksajia markkinahinnalla. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä osassa vaihtoehtoja paikkoja on mahdollista lisätä myöhemmin tiettyjen mallien mukaisesti.

Kommentti

Miten eri vaihtoehtoissa voi lisätä paikkoja myöhemmin?

Vastine

Vaihtoehdossa A pysäköintitonttivarausta voi toteutua yksityisesti, jos on riittävä kysyntä markkinahinnalla. Vaihtoehdossa B keskitettyä yksityistä pysäköintilaitosta voidaan laajentaa, jos on riittävästi kysyntää markkinahinnalla. Vaihtoehtoissa C ja D kaupunki koordinoi pysäköintiyhtiön toteuttamisen, joten alueen aikaisemmat rakennusvaiheet voivat myöhemmin lunastaa paikkoja alueellisesta pysäköintiyhtiöstä, kun pysäköintiyhtiö rakentaa lisää paikkoja uusille rakennushankkeille.

Kommentti

"Nykyiset autopaikkamääräykset perustuvat alueiden auton omistukseen sekä autokantaennusteisiin tulevaisuudessa."

Kuka tutkimukset tekee ja mistä tämä tieto tulee kaupungille? Miten rakennusyrityksille tämä tieto on saatavilla markkinaehtoisessa pysäköinnissä? Tekisivätkö rakennusyritykset itse vai saadaanko tieto kaupungilta? Jos kaikki yritykset tekisivät tutkimukset itse, kuuluu siihen resursseja ja tulokset voivat olla hyvinkin moninaisia.

Vastine

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Nykyinen auton omistus ja hallinta perustuvat Trafin nykyinen Traficom ylläpitämään tietoon auton omistuksesta ja hallinnasta. Näiden avulla voidaan selvittää, paljonko kaupungin eri alueilla on autoja. Autokantaennusteita tehdään mallinnusten avulla, jossa on erilaisia muuttujia. Rakennusyritykset voivat käyttää kaupungilta saamaansa tietoa tai perustaa tietonsa omaan kokemukseensa ja käsityksiinsä. He tekevät itse päätöksen, mitä tietoa tai ennusteita käyttävät.

Kommentti

Asukkaan näkökulmasta tärkeää on voida ennakoida asuinalueen tilannetta etukäteen. Jos asukas/talous on autoton, toiveena voi olla (lähes) autoton asuinalue. Siellä jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen on todennäköisesti keskitytty tavanomaista paremmin ja autoliikenteen haittoja on vähemmän.

Helsingissä on jo yksi asuinalue, Suomenlinna, jota kehitetään autottomana. Alueelle muuttaville on selvää, ettei autoa saa omaan halliin tai edes lähelle. Uusienkin autottomien alueiden rakentamisen pitäisi olla mahdollista. Toteutuisiko tämä koskaan esimerkiksi tontti-/korttelikohtaisilla pysäköintimalleilla? Olisiko autottoman ihmisen mahdollista muuttaa uudelle asuinalueelle, josta tietäisi jo etukäteen tulevan autoton?

Samoin autokeskeisen ihmisen pitäisi olla mahdollista valita alue, jolla pysäköintiedellytykset on turvattu. Ennakointimahdollisuus on siis tärkeää kumpaankin suuntaan. Kyetääkö markkinamalleissa tarkastelemaan alueita suurempina kokonaisuuksina etukäteen?

Vastine

Markkinaehtoinen pysäköinti ei tarkoita autottomuutta. Siinä hankkeisiin ryhtyvät päättävät toteuttamansa autopaikkamäärän. Todennäköisesti autopaikkoja toteutetaan, vaikka se ei ole pakollista. Kaupunki ei ole toteuttanut täysin autottomia asuinalueita. Jos alueesta halutaan autoton, sinne ei asemakaavassa tulisi lainkaan varata autopaikkoja. Tällaisia kokonaisuuksia alueita ei liene suunnitteilla tällä hetkellä. Autopaikattomia asuintaloja on toteutettu.

Helsinki pyrkii kaikilla asuinalueilla edistämään kestäviä liikkumismuotoja riippumatta, kuinka paljon alueelle tulee autopaikkoja. Todennäköisesti tiiviillä kantakaupunkimaisilla alueilla on vähemmän auton omistusta kuin väljemmin rakennetuilla esikaupunkialueilla.

Kommentti

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Tietenkään markkinaehtoinen pysäköinti ei ole synonyymi autottomuudelle. Valittavan pysäköintijärjestelmän pitää kuitenkin mahdollistaa asuinalueen autottomuus, mikäli se on asukkaiden toiveissa. Markkinaehtoisuuden täysi toteutuminenhan tarkoittaa sitä, että jos autopaikkoja ei haluta, niitä ei rakenneta.

Niinpä uusien asuinalueiden suunnittelun ja rakentamisen kohdalla pitää pystyä ennakoimaan tulevien asukkaiden tarpeita. Kun asukkaat ovat tulossa alueelle, heidän pitää pystyä tekemään valintoja itselle tärkeillä kriteereillä, joillekin se tarkoittaa mahdollisimman vähäistä automäärää asuinalueella ja joillekin hyviä pysäköintimahdollisuuksia (ja niistä maksamista).

Aluekehityksessä on huomioitava, että autottomat ihmiset eivät automaattisesti halua elää tiiviillä kantakaupunkimaisilla alueilla. Jos väljästi rakennetun alueen kaikki asukkaat luottavat julkiseen liikenteeseen sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn, näillä on paremmat toteutumisedellytykset kuin silloin, jos 90% talouksista omistaa autoja.

Vastine

Siinä mielessä markkinaehtoinen pysäköinti mahdollistaa autottomuuden, että pysäköintipaikkoja ei määrätä rakennettavaksi. Tosin haastavaa voi olla löytää niin suuri joukko autottomia ihmisiä samalle asuinalueelle, että kenelläkään ei ole nyt eikä tulevaisuudessa autoa.

Autottomuus on mahdollista myös väljästi rakennetuilla alueilla, mutta todennäköisempää se on tiiviillä kantakaupunkimaisilla alueilla, koska esimerkiksi tarvittavat palvelut ovat lähempänä.

Kommentti

Uudistus on kokonaisuutena hyvä ja oikein suuntainen. Tehokkaan pysäköintimarkkinan tuottamiseksi olisi kuitenkin perusteltua ottaa myös työpaikkapysäköinti mukaan samaan malliin.

Vastine

Kaupunkistrategian mukaan markkinaehtoinen pysäköinti käynnistetään uusista asuinalueista aloittaen. Työpaikkapysäköinti tulee mahdollisesti mukaan myöhemmin. Siinä problematiikka on erilainen kuin asuinrakentamisessa. Usein yrityspysäköinnissä halutaan tehdä enemmän pysäköintipaikkoja kuin on liikennejärjestelmän välityskyvyn ja ympäristönäkökohtien kannalta suotavaa. Markkinaehtoisuus on mahdollista ottaa työpaikkapysäköinnissä käyttöön, jos ruuhka-ajan autoliikenteen määrään vaikutetaan taloudellisin keinoin.

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Kommentti

Muiden liikkumismuotojen osuutta kaupunkialueilla on syytä nostaa, ja jättää yksityisauto vain välttämättömiin tilanteisiin, kun muita liikkumistapoja ei ole mahdollista käyttää. Toivon, että parkkipaikkojen kustannukset kohdennetaan niitä käyttäville, mutta toisaalta täyttä markkinaehtoisuutta ei ole syytä tässäkään asiassa sallia, jos riskinä on yhteiseen hyvään tarvittavan kaupunkitilan käyttö yksityisiin (uusiin) parkkihalleihin.

Vastine

Asemakaavoituksessa voidaan edelleen määrätä, minne pysäköintipaikkoja sijoitetaan.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Asioista pitää puhua niiden oikeilla nimillä ja kertoa selkeästi, mitä esitetyt asiat todellisuudessa tarkoittavat. Mitä tarkoittaa "tiivin kaupunkirakenteen toteutuminen saavutettavuutta ja kilpailukykyä vaarantamatta"?
Markkinaehtoinen pysäköinti ei tässä esityksessä ole millään tavalla markkinaehtoista. Toteutuessaan tämä esitys määritteli mm. yksityisten kiinteistöjen pysäköintipaikkojen määrän ja niiden rakentaminen uudiskohteisiin. Ilmeisesti uusissa "koe" kaupunginosissa ei taloyhtiöissä sallittaisi omia yhtiön autopaikkoja, vaan asukkaiden tulisi pysäköidä kaupungin rakentamiin, ylläpitämiin ja rahastamiin pysäköintilaitoksiin joissa paikkojen tarjonta olisi minimoitu. Tämä ei ole markkinaehtoisuutta vaan sanelupolitiikkaa. Rakennusyhtiöt luonnollisesti jättävät mielellään autopaikat pois koska maksullisia asuinneliöitä saadaan rakennettua enemmän. Perheen kasvaessa ja asukkaan ikääntyessä auton hankinta tietää muuttoa muualle.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

Kirjoitat, että "tämä esitys määritteli mm. yksityisten kiinteistöjen pysäköintipaikkojen määrän ja niiden rakentaminen uudiskohteisiin".

Käsitin itse, että esitys nimenomaan lopettaisi kyseisen määrittelyn, ja rakennuttajat saisivat nykyisestä poiketen rakentaa sen verran paikkoja kuin mille arvioivat olevan kysyntää? En siten ihan ymmärtänyt viestisi sisältöä, voisitko vielä hieman avata mitä tarkoitat?

Lisäksi toteat, että "Rakennusyhtiöt luonnollisesti jättävät mielellään autopaikat pois, koska maksullisia asuinneliöitä saadaan rakennettua enemmän". Eihän esim. kellariin voida rakentaa asuntoja mutta autopaikkoja kylläkin. Jos ja kun autopaikoille on maksuhalukasta kysyntää, en näe, miksi rakennuttajat jättäisivät ne rakentamatta?

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Kommenttikokonaisuus 3. kommentti

Tarkoitin sitä että nykyinen kaavamääräys takaa tietyn määrän autopaikkoja/kiinteistö/taloyhtiö. Nyt minimoidaan pysäköintipaikat kaavoitusta muuttamalla siten, että pysäköinti "sosialisoidaan" yhteiskunnalliseksi asiaksi ja näin puututaan myös yksityisten asunto-osakeyhtiöiden pysäköintipaikkoihin. Liitteenä olevassa "Markkinaehtoinen pysäköinti" -yhteenvedossa sanotaan mm., että pysäköintitalo rakennetaan "mikäli kaavoitus sallii". Mitä tämä tarkoittaa? Toisaalta kyse on kaikesta Helsingin kaupungin omistamista maa-alueista joihin suunnitellaan asuinrakentamista. Eli kaupunki määrää vapaasti omastaan ja jos vielä on kyse kunnallisesta asuntotuotannosta (=kaupungin vuokra-asuntoja), ei tulevilla asukkailla ole mitään sananvaltaa asiassa. Kuten aikaisemmin sanoin, rakennusliikkeiden harkittavaksi ei asiaa pidä jättää, autopaikat jäävät rakentamatta, koska oletettavasti vähemmän autopaikkoja tietää enemmän rakennettavia asuineliöitä tässä esityksessä.

Kannattaa tutkia tarkasti netistä vapaasti löytyvät asiakirjat Helsinki Visio 2050, uusin Helsingin yleiskaava, hyväksytty 10/2016 sekä MAL 2019 suunnitelma, joka on parhaillaan lausuntokierroksella. Kaikki edellä mainitut ajavat yksityisautotonta Helsinkiä vihreän ideologian pohjalta. Asukasdemokratiasta ei kukaan välitä mitään. Myöskin muualta Suomesta omalla autolla tulijat on unohdettu, pääkaupunkiseudun sisäinen yksityisautoilu aiotaan kuristaa olemattomiin. Mutta vielä tästä pysäköintisuunnitelmasta: Lause "Kaikkien neljän vaihtoehdon periaatteen toteuttamisen edellytyksenä on, että alueilla ei ole vapaata, maksutonta tai aikarajoittamatonta pysäköintiä, koska tällöin markkinaehtoisuus ei toimi". Vapaan markkinatalouden periaate tarkoittaa aivan muuta kuin kiellot, sääntely, holhous ja valinnanvapauden puuttuminen. Tai tietysti tässä ideologiassa voi valita vapaasti, hankkiiko auton vai ei.

Kommenttikokonaisuus 4. kommentti

"Pysäköinti "sosialisoidaan" yhteiskunnalliseksi asiaksi ja näin puututaan myös yksityisten asunto-osakeyhtiöiden pysäköintipaikkoihin."
Niin siis miten, en nyt vielä kukaan ymmärtänyt? Puuttumisestahan ollaan nyt luopumassa (paikkojen rakentamispakko). Rakentaja saa toteuttaa esim. A-mallissa paikkoja niin paljon kuin haluaa: "jokainen hankkeeseen ryhtyvä päättää, kuinka paljon toteuttaa pysäköintipaikkoja".

Mitä tulee kaupungin vuokra-asuntoihin, joiden vuokrat määräytyvät kustannuspohjaisesti, näkisin, että myös näiden talojen pysäköintipaikkojen vuokran tulisi määräytyä kustannuspohjaisesti. Eli paikkoja on syytä toteuttaa sen verran, mille arvioidaan olevan täydet kustannukset maksamaan valmiita asukkaita. Muutenhan paikkojen kustannuksia maksavat kaikki asukkaat vuokrissaan.

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

"Rakennusliikkeiden harkittavaksi ei asiaa pidä jättää, autopaikat jäävät rakentamatta". Edelleenkin en myöskään ymmärrä, miksi yhtään paikkaa ei rakennettaisi, jos niistä ollaan valmiita maksamaan.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Mahdollistetaan kantakaupunkimainen yhdyskuntarakenne, missä tärkeimmät palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikkumismuodoilla. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä ei määrätä pysäköintipaikkojen määrää lukuun ottamatta vaihtoehtoa D, jossa määräyksellä varmistetaan alueellisen pysäköintilaitoksen toteutuminen. Sekä tontti- ja korttelikohtaiset että keskitetyt pysäköintilaitospaikat ovat mahdollisia. Tavoitteena on, että pysäköintipaikkoja rakennettaisiin markkinaehtoista kysyntää vastaava määrä.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa tavoitteena on, että tärkeimmät kohteet ovat saavutettavissa kestävillä liikkumismuodoilla jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Henkilöautolla voi liikkua, mutta se ei ole ensisijainen liikkumismuoto. Hankkeisiin ryhtyvät päättävät toteuttamansa pysäköintipaikkamäärän. Pysäköintipaikat eivät jää kaupungin omistukseen, vaikka kahdessa mallissa kaupunki kokoaa alueellisen pysäköintiyhtiön. Mallivaihtoehdot sisältävät pysäköintitonttivarauksia, joihin rakennetaan pysäköintiä, mikäli kysyntää on markkinahinnalla. Markkinaehtoisen pysäköinnin tavoite ei ole vähentää autoilua, vaan pysäköintipaikan tarvitsija maksaa paikastaan markkinahinnan eikä autottoman tarvitse osallistua paikan kustannuksiin.

Kommentti

Hankkeisiin ryhtyvät = liiketaloudellista voittoa tavoittelevat rakennusyhtiöt, jotka maksimoivat hyväkätteisten asuinneliöiden tuotannon. Kaavalla on helppo vaikuttaa lisäämällä asuin-m² rakennusoikeutta, mikäli pysäköintipaikkoja rakennetaan vähemmän. Pysäköintitonttivarauksia, joihin rakennetaan pysäköintiä, mikäli kysyntää on markkinahinnalla. Uudelle asuinalueelle muuttavat ensisijaisesti nuoret, parit ja perheet, joilla ei vielä ole välttämättä varaa omaan autoon. Tällöin "markkinoilla ei ollut kysyntää", jolloin tonttivaraus on luovutettu muuhun rakennuskäyttöön. Nuoret parit ja perheet kasvavat ja vaurastuvat ajan kanssa ja tällöin tulee mahdollinen auton hankinta eteen. Mutta alueelle pysäköinti onkin jo ja tulee olemaan jatkossakin mahdotonta, koska "markkinaehtoiselle pysäköinnille ei ollut kysyntää". Näin vähän pitimmällä aikavälillä käy selkeästi MAL2019 suunnitelman mukaisesti, autoilu vähenee, vaikka asia tässä kielletäänkin.

Vastine

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Helsingin tavoitteena on tuottaa asuntokerrosalaa. Hankkeisiin ryhtyvät tekevät myös pysäköintipaikkoja, jotta saavat asunnot myytyä. Tällöin niitä tulee markkinoiden mukaan oikea määrä. Pysäköintipaikkoja ei kannata rakentaa varastoon, jos niitä joku tulevaisuudessa tarvitsee. Tulevaisuudessa voi käydä myös niin, että pysäköintipaikkojen tarve vähenee, jos autojen määrä vähenee. Autoilu voi vähetä sitä kautta, että asukkaat alkavat suosia kestäviä liikkumismutoja ja liikkuminen palveluna –konseptit kehittyvät. Autoilla voi kuitenkin Helsingissä myös tulevaisuudessa.

Kommentti

Eikö kannattaisi katsoa vaikka 20 vuoden päähän, jolloin markkinoilla ja stadin kaduilla on jo valtaosa edullisia saasteettomia sähköautoja, yksityis- ja yhteiskäytössä? Mikä sähköautoilussa ei ole kestävää liikkumismuotoa? Onko teillä kaupunkiympäristötoimialalla joku agenda ajaa autoilijat ahtaalle - tai ympäryskuntiin?

Vastine

Pysäköintipaikkatarpeen ennustaminen tulevaisuuteen on vaikeaa, koska ei tiedetä, kuinka nopeasti erilaiset liikkuminen palveluna -konseptit yleistyvät. Sähköautot eivät aiheuta lähipäästöjä, mutta kovin tilatehokas liikkumistapa yksityisautoilu sähköautolla ei ole. Yhteiskäyttöautoilu tehostaa liikkumista. Sähköautojen yleistyminen polttomoottoriautojen sijasta on toivottavaa, mutta se ei tunnu tapahtuvan kovin nopeasti. Ympäristötavoitteet ovat tiukkoja, ja toimenpiteisiin pitäisi päästä aika nopeasti. Helsingin kaupungilla on poliittisessa päätöksenteossa hyväksytty Liikkumisen kehittämisohjelma, jonka mukaan priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Kommentti

Ei kannata olla liian optimistinen yhteiskäyttöautojen suhteen, joista kukaan ei pidä huolta. Näen kehityksenä ennemminkin, että tulevaisuuden perheellä voi olla yhden nykyauton sijasta kaksi omaa pienempää ekologista automaattisähköautoa, joita perheen alaikäisetkin voivat käyttää omatoimisesti. Näille tarvitaan parkki- /latauspaikka ja niiden puuttuessa aletaan etsiä syyllistä virheelliseen paikoituspolitiikkaan.

Vastine

Yhteiskäyttöautot kuuluvat yksityisille yrityksille, joilla on vastuu autojen ylläpidosta. Yrityksiä on markkinoilla, mutta tarjontaa voisi olla enemmänkin. Liikenteen sähköistyminen on suuri muutos. Toimivan latausverkon rakentaminen on suuri kysymys niin olemassa olevassa rakennuskannassa kuin

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

uudessakin. Yksityisen sähköautoilun yleistymisen suuri ongelma on kaluston suuri tilantarve.

Kommentti

Sähköautoista:

Se, että auton energiamuotona on sähkö, ei tee siitä automaattisesti kokonaisuudessaan saasteetonta ja ympäristöystävällistä. Käyttöpaikalla tuotettu "saastemäärä" pienenee, mutta energiantuotannon päästöt ovat edelleen olemassa. Lisäksi akkujen raaka-aineena käytettyjen materiaalien tuotanto vaikuttaa ympäristöön (kaivokset, Suomessa esimerkiksi Talvivaara).

Pysäköintipaikkoja tuotettaessa pitää kuitenkin jollain tavalla huomioida myös autojen energianlähde: millainen on kysyntä sähköautopaikoille, millainen polttomoottoriautoille. Latauspaikkojen rakentaminen maksanee enemmän kuin pelkkä auton säilytyspaikka.

Vastine

Tämä on totta, että on vaikeaa ennustaa sähköautojen ja ladattavien hybridien yleistymisen nopeus. Helsinki varautuu kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelussa liikenteen sähköistymisen yleistymiseen.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Auton suurin ongelma tiiviissä kaupunkirakenteessa on sen vaatima tila. Sitä sähköauto vaatii yhtä paljon kuin muutkin autot. Yhteiskäyttöauto vaatii ajokaistoja yhtä paljon, mutta pysäköintipaikkoja olennaisesti vähemmän.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

Tässä tilojen minimoinnissa olisi hyvä ottaa huomioon myös asuntojen koot. Varsinaisesti erillisiä makuuhuoneita ei tarvita lainkaan. Tupakeittiö -mallilla pärjää pitkälle. Riippumatot kun vetäsee joka ilta paikalleen ja aamulla pois, saadaan ihmiset mahtumaan entistä pienempiin tiloihin. Vaihtoehtoisesti rakennetaan vain yksityiset makuutilat ja yhteiset viihde/ruokailutilat niiden yhteyteen. Vaihtoehtoja on paljon. Toinen juttu onkin, onko näissä muutoksissa lopulta järkeä. Aidoissa miljoonakaupungeissa nämä tilaongelmat ymmärtäisin, mutta että tupukylähelsingissä... Onko tämä vain sitä kun osaamattomat töpeksijät sysää syyt muiden harteille?

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Merkitään tiedoksi.

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Kommentti

Kannatettava ehdotus ja suotava ulottaa koskemaan myös omakotitalo- ja rivitalotontteja. Mm perhekuntien moninaisuuden, energiatehokkuuden ja suosiota kasvattavan minitalo-trendin takia on nykyään usein järkevää, jos pientaloja voi halutessa rakentaa tontille useita pienempiä yhden suuren sijasta. Tämä mahdollistaa mm monisukupolvipiirit.

Jos kaava ok-tontilla vaatii kerrostalotonttia enemmän autopaikkoja per asuntoneliö kuten nyt, tämä usein estää mainitut usean asunnon ratkaisut. Markkinaehtoinen pysäköinti kannattaa ulottaa myös näille tonteille, jotta mahdollistetaan tontin omistajan sitä halutessa tiivis pienimittakaavainen rakentaminen ja oman harkinnan mukainen määrä autopaikkoja.

Vastine

Markkinaehtoinen pysäköinti käynnistetään uusista asuinalueista aloittaen, joilta valitaan pilottialueet. Sitä on mahdollista soveltaa myös pientalotuotantoon näillä alueilla, mikäli näille alueille rakentuu pientaloja.

Kommentti

Kannatan pysäköinnin ja asumisen erottamista toisistaan yleisesti sekä lisäksi pysäköintijärjestelyjen eriyttämistä asuinkortteleista fyysisesti.

Syy jälkimmäiseen näkemykseeni on teknologinen tai oikeammin sen epävarmuuteen liittyvä. On mahdollista, että uuden asuntokannan elinaikana yksityisautoilu käytännössä katoaa. Mutta on mahdollista myös, ettei niin käykään, tai että autoilu ei katoa, mutta itseohjautuvat autot osaavat ajaa haja-asutusalueelle parkkiin. Emme tiedä.

Koska emme tiedä, on parempi eriyttää pysäköinti isompiin yksiköihin, joiden muuttaminen on helpompaa kuin jättää asia asunto-osakeyhtiöiden ei niin osaaviin käsiin. Esimerkiksi kaupungin omistamat yksityisten firmojen operoimaan pysäköintiin toistaiseksi (n. 20 vuotta) varatut tontit voisivat olla hyvä ratkaisu.

Vastine

Merkitään tiedoksi. Pysäköintitonttivarauksen ongelmana on, että tontit voivat jäädä ainakin joksikin aikaa toteutumatta, mikä aiheuttaa alueille keskeneräisyyden tunnetta.

Kommentti

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Kummallinen ajatus, että ylipäätään haluttaisiin niin yltiötiivistä asumista, ettei autoille olisi tilaa. Vallitseva tosiasia on, että useimmille kaupunkilaisille auto on välttämättömyys. Ei välttämättä päivittäisiin työmatkoihin, mutta muuhun liikkumiseen. Kesämökit, vanhuksien kuljettaminen asioille, lasten vienti harrastuksiin jne. Mikään julkinen liikenne ei edes Helsingissä, saati Suomen tasolla, tuo tarvittavia liikkumispalveluita, joita asukkaat kaipaavat.

Markkinaehtoinen toiminta tarkoittaisi sitä, että rakennusliikkeet rakentaisivat pelkkiä yksiöitä ja kaikki yleiset tilat ja pysäköintipaikat jätettäisiin rakentamatta. Yhtiöiden tehtävä on voiton maksimointi, ei toimivan kaupunkiympäristön luominen.

Jätkäsaari on mainio esimerkki miten kuvitelma autottomuudesta ja kylmä totuus kohtaavat. Ennustettavissa olevassa tulevaisuudessa ei autottomuus toteudu. Sen sijaan hyvät veronmaksajat voivat siirtyä vaikkapa Espooseen autoineen. Tätäkö halutaan?

Vastine

Markkinaehtoinen pysäköinti ei tarkoita autottomuutta. Pysäköintipaikan tarvitsijan tulee edelleen saada paikka, mutta sen hintaa ei subventoida. Myös markkinaehtoisessa pysäköinnissä voidaan huolehtia asuinalueiden monipuolisuudesta ja laadusta. Pysäköintipaikan tarvitsijan tulee huolehtia, että hankkii myös pysäköintipaikan. Hän ei voi luottaa, että saa paikan jostain myöhemmin.

Kommentti

Jos Helsingin asumisen hintoja vertailee, on kaikkein halutuimpaa asuinympäristöä alueet, joissa parkkipaikkoja on hyvin vähän: Punavuori, Ullanlinna, Katajanokka, Töölö ja Kallio. Nämä ovat alueita, jotka on rakennettu ennen nykyisiä pakotettuja parkkipaikkakorjauksia. Veikkaan, että tällaiselle asumiselle olisi lisääkin kysyntää, jos säännöstelyä vain löyhennettäisiin.

Mökkireissua varten voi vuokrata vaikka tila-auton.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Kommentti

Kävin sukulaiseni luona kylässä Kuninkaantammen alueella. Vierasparkkeja ei ole, ehkä tulee, kun alue rakentuu valmiiksi. Alueelle bussit kulkevat muutaman kerran tunnissa, ja kehäradalle on matkaa. Sain sakot kyläillessäni. Alueella on

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

kyllä osalle asukkaista kallis kannen alla oleva autopaikka. Toista kertaa en ihan äkkiä kylään lähde. Keskustassa jossain Kalasatamassa vielä jotenkin ymmärrän, että parkkipaikkoja ei ole, jos oletetaan, että kaikki käyvät keskustassa töissä, eikä heillä ole kesämökkiä eikä muutenkaan asiaa minnekään Helsingin ulkopuolelle. Muuten idea on aivan älytön.

Vastine

Vieras- ja asiointipysäköinnin tarpeet tulee hoitaa myös markkinaehtoisessa pysäköinnissä. Markkinaehtoisuudella ei alkuvaiheessa ole suoraa vaikutusta tähän. Myöhemmässä vaiheessa markkinaehtoisuus voi laajentua myös kadunvarsipysäköintiin, jolloin paikan löytyminen voi myös helpottua, koska paikan hinta voi joustaa kysynnän mukaan.

Kommentti

Asiointipysäköinnin ongelmat näyttävät käytännössä ratkaistun sillä, että ihmiset hoitavat asiansa ja ostoksensa kauppakeskuksissa, joissa on riittävät ja maksuttomat pysäköintimahdollisuudet. Markkinaehtoinen pysäköinti vieras- tai asiointipysäköinnissä tarkoittaa, ettei ko. alueille ole ulkopuolisilla asiaa.

Vastine

Vieras- ja asiointipaikat on nimenomaan tarkoitettu alueilla käyville. Jos on maksu, se yleensä helpottaa paikan löytymistä. Nykyään on osassa kauppakeskuksiakin maksullista pysäköintiä.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Kyläreissut voi unohtaa. Itse olen lopettanut kokonaan Helsingissä käynnit juuri siitä syystä, että kaupungin herrat suhtautuvat vihamielisesti autoiljoita kohtaan. Fillaristit hallitsevat ja kehittävät kaupunkia omien toiveidensa mukaiseksi. Olin yrittäjänä viimeiset 10v alkaen 2008. Yritykseni ei enää loppuaikoina ottanut asiakastöitä, jos ne olivat Helsingissä. Syy yksinkertaisesti se, että autolle ei ole paikkoja. Työmme vaati p-auton käyttöä, eli julkisen käyttö ei tullut kysymykseen, tavaraa oli aina paljon. Sakkoja tuli monasti, ei voinut tunnin tai kahden välein juosta lisäämässä rahaa ja hallipaikat olivat usein mahdottomat, koska niistä oli kohteeseen liikaa matkaa. Oli siis helpointa olla ottamatta töitä Helsingin alueella. Tähän kait pyritäänkin. Helsingin palveluksessa on muistaakseni 76 laputtajaa, jotka keräävät noin 15 milj. euroa vuodessa sakkomaksuja. Tätä kutsutaan rahastukseksi. Pitäkööt tunkkinsa, ei kiinnosta Helsinki enää.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Helsingin kaupunginteatterin alueelle pysäköinyt autoilija maksoi pysäköintimaksunsa, mutta sai silti sakot, koska pysäköinnintarkastajan mukaan lipuke ei ollut oikeassa paikassa.

Tämä on juuri sitä mitä tarkoitan, rahastusta. Helsinki haluaa autot suorastaan pois kaupungista. Fillarit ok, joukkoliikenne ok, risteilijät ok, henkilöautot > bensa ja dieselit pannassa, rekat pannassa, rikkaiden sähköautot ja hybridit ok. Ja kaiken kukkuraksi rikkaat OK. Näin se menee. Mutta ei haittaa, eipä tarvita Helsingin palveluita. Jos oikein olen tulkinut, meitä on paljon ja määrä on isossa kasvussa. Toki myönnettävä on, että liikenne ei suju Helsingissä ja sen takia päättäjät yrittävät kaikin keinoin viestittää, että auto on pahasta. Liikenteen sujuvuutta kenties voisi miettiä. Onko motari hyvä päättää keskustan laitamille ja vielä valoihin?

Kommenttikokonaisuus 3. kommentti

Jokin aika sitten vierailin Arizonan Phoenixissa. Kaupungissa on noin 1,6 miljoonaa asukasta, suuralueella 4,7 miljoonaa. Vaikka on siis huomattavasti Helsinkiä suurempi kylä, niin siellä liikkuminen oli montaa kertaluokkaa sujuvampaa kuin Helsingissä, käytti sitten julkisia tai omaa autoa. Pysäköinti ei myöskään muodostanut minkäänlaista ongelmaa. Siellä ei kaupunkisuunnittelun punaisena lankana olekaan liikenteen haittaaminen, vaan sujuvoittaminen esim. riittäväillä ja hyvin vetävillä väylillä.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Markkinaehtoinen pysäköinti voi myös parantaa liikenteen ja pysäköinnin toimivuutta, jos kysyntä ja tarjonta pysäköinnissä saadaan paremmin kohtaamaan.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Ajatus pysäköintipaikkojen ja asuntojen irtikytkenästä on todella tervetullut. Autopaikkoja, varastoja ja muuta asumista palvelevaa voi rakentaa sen verran kuin niille on kysyntää, mutta ei asuntoja rakentamalla pidä ratkaista kaikkia kaupungin ongelmia.

Asuntorakennuttajan näkökulmasta tilanne on todellakin se, ettei autopaikkojen myynnistä saa kuin noin puolet niiden rakentamisen kustannuksista, muu osuus on kaikkien asuntojen hinnoissa. Lisäksi paikkoja jää myymättä ja siten käyttämättä; uusien talojen autopaikkoja suljetaan betoniporsain, jottei kukaan käyttäisi maksutta paikkaa, josta joku on maksanut. Osa - mutta nykyistä pienempi osa - ihmisistä haluaa ostaa markkinahintaisen autopaikan ja se kannattaa heille rakentaa. Nykymallissa on hyvä myös huomioida, että Hitas-

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

taloissa autopaikkoja ei saa lainkaan myydä vaan kaikki asukkaat maksavat ne aina täysin.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

Taloyhtiömme autopaikat tuottavat yhtiölle tasaista kassavirtaa; ovat tuottaneet sitä kymmeniä vuosia. Ei niitä luultavasti olisi nyt tarjolla, jos aikoinaan olisi ollut mahdollisuus lyhytnäköisesti jättää ne toteuttamatta.

Kommenttikokonaisuus 3. kommentti

En epäile etteikö niistä tasaisesti saa rahaa. Tuottavatko ne kuitenkin niin paljon, että jokainen osakas saa aidosti sijoittamalleen rahalle tuottoa? Kun autohallipaikan rakentamiskustannus on noin 40.000 euroa, pelkkä pääomavuokra on 150-200 euroa kuussa ja hoitokulut päälle. Jos teillä yhtälö toimii näin, on yhtiö ja sen osukkaat hyvässä asemassa. Muuten olette maksaneet niistä rakennusvaiheessa liikaa.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Merkitään keskustelukokonaisuus tiedoksi.

Kommentti

Haluaisin vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

Miksi muuten tällainen julkinen keskustelu käydään ylipäätään? Kaupunkihan voi tehdä omille maille mitä haluaa ja kaavoittaa niitä mielensä mukaisesti vaikkapa kokonaan autottomiksi. Missä on todellinen vaihtoehto tälle suunnitelmalle eli se että pidetään hyväksi havaittu kaavamääräys koskien autopaikkojen lukumäärää edelleen voimassa?

Jos tässä on kyse ns. asukasdemokratiasta, niin miksei julkista keskustelua ole käyty lainkaan Malmin historiallisen lentokentän kaavoittamisesta asuinkäyttöön? Helsingin asukkaista selkeä enemmistö kannattaa lentokentän ja lentotoimintojen säilyttämistä. Eikä asia koske vain Helsingissä asuvia vaan kaikkia Suomalaisia, Helsingin pääkaupunkina tulee olla kaikkien suomalaisten kaupunki ja vanhojen historiallisten rakenteiden ja rakennusten säilyttäminen jälkipolville pitäisi olla itsestään selvä kunnia-asia.

Vastine

Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteet ja pilotointi on suuri muutos nykytilanteeseen verrattuna, jossa on annettu tarkat minimimääräykset asukkaiden pysäköintipaikoista. Tämän vuoksi halutaan kaupunkilaisten

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

mielipiteitä asiasta. Kyseessä ovat markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteet, joiden käyttö aloitetaan pilottialueista. Maankäytön suunnittelua tehdään paikalliset olosuhteet huomioiden. Edelleen on mahdollista käyttää asemakaavoissa autopaikkojen minimimääräystä, jos tämä katsotaan tarpeelliseksi.

Kommenttikokonaisuus kommentti 1

Minusta Ruoholahden kanavan varren asuinalue on jo kammottava esimerkki siitä, mihin ollaan menossa. Siellä ei ole parkkipaikkoja edes asukkaille saati sitten vieraille. Onhan selvää, että rakennuttajat saavat rahaa asunnoista ei parkkipaikoista, jolloin niitä ei myöskään tehdä, vaan asuntoja niidenkin tilalle. Huonojalkaiselle on erittäin vaikeaa päästä alueelle riittävän lähelle julkisilla välineillä ja omalla autolla sinne ei ole mitään asiaa. Taksi taas tulee liian kalliiksi. Kun omakoti/rivitalorakentamisessa vaaditaan kai nykyisin vähintään kolme autopaikkaa / asunto, niin mitä järkeä on tehdä kerrostalo/kaupunkialueita ilman parkkipaikkoja. Tämä vähentää aivan taatusti asuntojen kysyntää ko. alueella. Kaikki kun eivät ole ikivihreitä ja monilla on pakko olla oma auto esim. pitkien työmatkojen takia. Helsingin on pieni kaupunki, ellei vain kylä maailman mittakaavassa ja kyllä todellisissa miljoonakaupungeissakin on saatu autot ja asuminen ihan sulassa sovussa mahtumaan rinnakkain.

Kommenttikokonaisuus kommentti 2

Helsinki näyttää haluavan tosiaan autot pois kaupungista. Samalla kun näitä uusia kriteerejä luodaan pysäköinnille, tulee määrittää mitkä kulkuneuvot kuuluvat tämän asian piiriin. Henkilöautot, matkailuautot, pakettiautot, kuorma-autot, kevyet ajoneuvot, moottoripyörät, mopot, mönkijät, sähköpyörät, polkupyörät, tulevaisuuden sähkökäyttöiset "vempheet", liikuntarajotteisten apuvälineet, peräkärret jne? Määrittäminen on hyvä tehdä tarkasti, koska muuten näitä liikkumavälineitä alkaa löytyä taloyhtiöiden pelastusteiden varsilta ja ovien pielistä. Olen ylläolevan kaverin linjoilla, että on turha rakentaa taloyhtiöitä, joissa ei ole pysäköintimahdollisuuksia. Ongelmat tulevat esille tulevaisuudessa.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Markkinaehtoinen pysäköinti käynnistetään uusien asuinalueiden asukkaiden pysäköinnistä. Tällöin se koskee asukkaiden autoja. Asukkaiden yleisin auto on henkilöauto, mutta toki heillä on omistuksessaan ja hallinnassaan myös muita autoja. Pysäköintilaitosten koko mitoitetaan tapauskohtaisesti tekniset- ja kustannustekijät huomioiden, mikä ratkaisee, kuinka suuret ajoneuvot niihin mahtuvat. Moottoripyörille ja mopoille tulee niille tarkoitettuja paikkoja. Sähköautojen latauspaikkoja on tavoitteena rakentaa tarpeen mukaan

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

tulevaisuuden kehitys huomioiden. Vieras- ja asiointipaikat osoitetaan yleensä katu- ja yleisiltä alueilta. Invapaikat järjestetään mahdollisimman lähelle kohdetta huomioiden esteettömät kulkuyhteydet. Asukkaiden kuorma-autoille on usein haastavaa löytää pysäköintipaikkoja asuinalueilta, mutta niidenkin pysäköinti pyritään hoitamaan melu-, tila- ja saastenäkökulma huomioiden.

Kommenttikokonaisuus kommentti 1

Olisiko tämä keskustelu pseudodemokratiaa? Keskustelijoiden määrä on minimaalinen.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että markkinaehtoinen tapa ei koske ainoastaan autopaikkoja, vaan esimerkiksi myös kellari- ja vinttikomeroita. Olemme menossa kohti sellaista maan pääkaupunkia, jossa sen asukkailla ei toivota olevan mitään tilaa vievää omaisuutta eikä liikkumisen vapautta.

Liikkuminen ratikka-, lähijunien ja bussilinjojen ulkopuolelle (myös muualle kuin Helsinkiin) omien aikataulujen mukaan tulee vaikeaksi.

Markkinaehtoinen rakentaminen (autopaikat, säilytystilat) tulee olemaan voitollista ja voitto rakennusfirmoille, mutta aiheuttaa kallista ja suppeaa elämää kaupungin asukkaille. Mitenkä nämä suunnitelmat ja päätökset lisäävät halua perustaa perheitä.

Vakuuttelette, että markkinaehtoinen pysäköintipaikkojen rakentaminen ei tarkoita autottomuutta. Sitä se kuitenkin tulee tarkoittamaan käytännössä asukkaille ja työn perässä muuttajille. Markkinahinta pitää siitä huolta.

Kommenttikokonaisuus kommentti 2

Eihän tämä muuten läpi menisikään, jollei pieniä vippaskonsteja käytetä. Yleensä pitkälle tulevaisuuteen vaikuttavia asioita on käyty läpi vaalien alla. Nyt ne on tuotu nettiin ja uskotellaan että kaikki voivat vaikuttaa. Valettahan se on. Valtuutettua ei voi vaihtaa, vaikka "väärää" mieltä olisikin. Mitä markkinaaan tulee, sekin on valetta. Toimivat markkinat vaativat useita toimijoita. Kun autopaikat häviävät taloyhtiöistä, pitäisi alueelle olla mahdollista rakentaa useita parkkitaloja, jotta markkinat toimivat. Niille tuskin lupia heltiää. Ehkä se yksi tulee, joka hinnoittelee niin kuin monopoliasemassa voi. Mutta autoiluahan tässä yritetäänkin hävittää, ei luoda toimivaa vaihtoehtoista tapaa. Siksi tarvitaan sumutusta ja vippaskonsteja. Ei autoa käyttävällä perheellisellä ole aikaa tänne kommentoida. Ja virkamiehet, jotka ovat tässä mukana, saavat lapsensa hoitoon työmatkan varrelle. Ei tarvitse ajella ensin toiseen suuntaan.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Markkinaehtoisen pysäköinnin suurin muutos nykytilanteeseen on, että pysäköintipaikan tarvitsijan tulee itse varmistaa, että hankkii pysäköintipaikan, jos sellaista tarvitsee. Nykytilanteessa kaupunki määrää rakennettavan minimimäärän ja on saanut moitteita, että määrää rakennettavaksi liikaa paikkoja, jotka joudutaan myymään alihintaan. Kaavoihin tulee edelleen varata mahdollisuus toteuttaa asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen mukainen autopaikkamäärä.

Tavoitteena on, että pysäköintipaikkamarkkinassa kysyntä ja tarjonta kohtaisivat markkinahinnalla. Helsinki ei estä autoilua, mutta kestävätkä liikkumismuodot ovat tilatehokkaampia ja ympäristöystävällisempiä liikkumismuotoja tiiviissä yhdyskuntarakenteessa. Väljemmin rakennetuilla esikaupunkialueilla autopaikkoja rakennettaneen enemmän ja niiden markkinahinta on todennäköisesti matalampi kuin kantakaupungissa.

Kommentti

Tämä muutos on syytä tehdä nopeasti, koska autojen sähköistyminen on kiihtymässä. Vielä ihmiset eivät tajua sen aiheuttamia vaikutuksia. Kadunvarsipaikoilla pysäköity auto on mahdollista tankata polttoaineella paikallaan, jos on tarvetta, mutta sähköautoa siinä ei voi ladata. Tämän takia omien paikkojen kysyntä kasvaa tulevaisuudessa, mutta nopeasti toimimalla saamme tämän muutoksen läpi ja voimme tarjota 'ei oo':ta autoilijoille. Pikkuhiljaa pääsemme autoilijoista kokonaan eroon Helsingissä ja voimme elää keskenämme.

Vaarana on myös että joku laskee aidot kustannukset tuolle noin 3 neliön ruudulle ja huomaa vedätyksen. Vielä menee hyvin läpi 40 000 kustannukset, vaikka ruutu on vain betonia. Ei kiinteitä kalusteita, ei seiniä, ei hienoa lattiaa eikä viemärointiä ja juoksevaa vettä. Kuka ostaisi 30 neliön asunnon 400 000:lla, jos puuttuu vesi ja oikeastaan kaikki mitä asuntoon kuuluu, kuten seinät naapuriin ja ikkunat ulos. Vauhtia! Nuijikka tämä läpi!

Vastine

Helsinki huomioi liikenteen sähköistymisen lisäämällä erillisen suunnitelman mukaan latauspisteitä katujen varsille. Myös uusia asuntoja suunniteltaessa lisääntyvä sähköautojen lataustarve huomioidaan. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä toteutetaan latauspisteellisiä paikkoja, jos niille on kysyntää.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Metsät, puut ja luonto on erittäin tärkeää säilyttää rakentamisessa ja kunnallistekniikassa. Metsillä ja luonnolla on tärkeä rooli hyvinvoinnissa ja ilmastonmuutoksen torjunnassa. Uutta rakentaessa metsien ja puiden säilytys

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

rakennustyömaan vieressä on tärkeää, koska ne ovat lääkkeitä terveyden ja hyvinvoinnin parantamiseen. Olen hyvin huolestunut, kun olen nähnyt rakentamisessa, jossa metsiä ja kaunista luontoa ei huomioida, vaan revitään kokonaan pois ja jäljelle jää vain pari puuta rakennuksen viereen. Metsät ja rakentaminen on ehdottomasti asia, joka tulee valvotusti huomioida rakentamisessa. Pidetään luonto, maat ja metsät rakentamisessa tasapainossa. Luonto- ja metsäystävällinen rakentaminen kannattaa.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

Autopaikat vievät tilaa noin 30 neliötä paikkaa kohden. Itse paikka on runsaat kymmenen neliötä, mutta sinne on rakennettava myös väylä, joka on osa mitoitusta.

Vastine kommenttikokonaisuuteen

Merkitään keskustelu tiedoksi.

Kommentti

Yllättävää, että kaupunki ei tässä ole asettanut tavoitteita pysäköintipaikkojen määrälle. Kuitenkin kaupungin omassa Hiilineutraali Helsinki 2035 - toimenpideohjelmassa on useita pysäköintiin liittyviä toimenpiteitä: 11) pysäköintimaksuja korotetaan 2021 alkaen, 12) pysäköintimaksut porrastetaan voimakkaammin päästövähennysten ja yhteiskäytön edistämiseksi, 13) pysäköintimaksuvyöhykkeitä laajennetaan ja 15) pysäköintinormilla tuetaan kestävää liikkumista.

Näiden perusteella minusta näyttää selvältä, että kaupunki pyrkii aktiivisesti pysäköintikysynnän vähentämiseen, jolloin voidaan vähentää myös pysäköintipaikkoja ja vapauttaa tilaa muuhun käyttöön. Tämä on minusta kannatettavaa. Kyse ei ole myöskään autovihasta, vaan tällä parannetaan niiden tilannetta, joilla ei ole oikeasti autoilulle vaihtoehtoa, kun pysäköintiruuhkat helpottavat. Tavoitteen saavuttamisessa on se haaste, että pitää onnistua vähentämään pysäköintitarvetta ilman, että estetään ihmisten liikkumista.

Vastine

Pysäköintipaikkamäärille on vaikeaa asettaa tarkkoja tavoitteita, koska tarpeeseen vaikuttavat monet tekijät esimerkiksi alueen sijainti sekä asukkaiden ikärakenne, varallisuus ja liikkumistottumukset.

Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteena on, että pysäköinti ei ole subjektiivinen oikeus, vaan pysäköintipaikan tarvitsija maksaa kaikki siitä

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

aiheutuneet kustannukset. Tiiviissä keskustamaisessa rakenteessa pysäköintipaikat ovat kalliita, mikä parantaa muiden liikkumismuotojen kuin henkilöautoilun asemaa. Pysäköintipaikkamääriä ei määrätä, vaan niitä toteutetaan markkinaehtoista kysyntää vastaava määrä.

Kommenttikokonaisuus 1. kommentti

Helsingin kaupunki on tehnyt erittäin hyvää työtä ottaessaan pysäköintipolitiikan perinpohjaiseen selvitykseen.

Tärkeimpiä hyötyjä tullaan varmaankin saavuttamaan sitä kautta, että ihmiset, joille autopaikka on tärkeä, ohjautuvat asumaan alueille joissa maan arvo on matalampi ja autopaikan rakentaminen siis kannattavampaa. Tällöin saadaan tonttimaan nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Tämä pätee yhtä lailla sähköautoihin. Tuntuu aika kaukaiselta skenaariolta, että kaupunki onnistuisi ennustamaan parkkipaikkojen kysynnän kasvun tulevaisuudessa nykyisiä markkinatoimijoita paremmin.

Kommenttikokonaisuus 2. kommentti

Olennaista tulee olemaan myös kommunikaation tärkeys: esimerkiksi Kalasataman vähäautopaikkaisiin kohteisiin muuttaneet ihmiset ovat kokeneet autopaikan hankinnan vaikeuden pettymyksenä, vaikka heillä olisi tietenkin pitänyt kohteeseen muuttaessaan olla tästä jo selvä käsitys. Markkinaehtoinen autopaikkatuotanto ei tule onnistumaan, jos kuluttajat kuvittelevat voivansa korvata kalliit yksityispaikat edullisella kadunvarsipysäköinnillä. Uudistuksen yhteydessä on siis välttämättä suoritettava dramaattinen kadunvarsipysäköinnin hinnoittelun uudistus.

Vastine

Merkitään tiedoksi. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä kadunvarsipysäköinnin tulee olla maksullista tai vähintään aikarajoitettua.

Keskustelu 2: malli A

Kommentti

Ilman muuta. Ei ole mitään järkeä, että kaavoittaja määritteli pysäköinnin lukumäärää, muuten kuin ehkä siltä osin kuin on oleellista tarkastaa, ettei se ylitä tontin kantokykyä ja sekin ilmoitetun pohjalta.

Lisäksi voisi myös kehittää asukaspysäköintitunnusta (katupysäköinti) digitaaliseen suuntaan sekä miettiä myös, onko sen hinta varmasti ihan oikea.

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Hieman arvokkaalta tuntuu nykyisellään, semminkin kun sen haltijat maksavat jo veronsa kaupunkiin...

Vastine

Asemakaavaan varataan pysäköintivarauksia vähintään nykyisen laskentaohjeen pysäköintipaikkojen minimimääräykseen saakka. Näistä toteutuu hankkeisiin ryhtyvien päättämä määrä. Asukaspysäköintitunnuksen hinnat on päätetty vuoteen 2021 saakka. Tämän jälkeen on mahdollista, että hintaan vaikuttaa paikkojen kysyntä suhteessa tarjontaan siten, että saavutetaan haluttu käyttöaste. Tarvittaessa myös alueen muu pysäköintikysyntä voidaan huomioida hinnoittelussa. Pysäköintiä ei ole tarkoitus subventoida verovaroin.

Kommentti

Tämä on minusta lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisin malli ja toteuttanee parhaiten markkinaehtoisuuden ajatuksen.

Pysäköintitontteihin sisältyy kuitenkin piilosubvention uhka: jos ko. tontit ovat myös asuinrakentamiseen soveltuvia, lienee usein todennäköistä, ettei kaupunki saa niistä pysäköintikäyttöön myytäessä/vuokrattaessa yhtä hyvää hintaa kuin asuinkäytössä, ja niinpä tästä aiheutuu pysäköinnin tueksi laskettava tulonmenetys veronmaksajille. Jos tontit ovat asuinrakentamiseen sopivia, tulisikin asemakaavan joustaa siten, että tontti soveltuisi sekä pysäköintitalo- että asuinrakentamiseen. Tontti tulisi kaupata sopivassa vaiheessa siten, että siitä kilpailisivat sekä pysäköinti- että asuintalojen rakentajat. Jos pysäköintitalosta ollaan valmiita tarjomaan enemmän, sitten se toki toteutetaan.

Em. ongelmasta päästäisiin myös niin, että pysäköintitonttien sijaan kaavoitettaisiin tonttien sijaan maanalaisia pysäköintivarauksia, jos alueella on tällaiseen soveltuvia paikkoja.

Vastine

Asuinrakentamisen rakennusoikeus on selvästi arvokkaampaa kuin pysäköintitalon. Pysäköintitalo kannattaa pyrkiä sijoittamaan tonteille, jotka eivät sovellu asuinrakentamiseen esim. melualueille tai sitten juuri maan alle, jos tämä on mahdollista.

Kommentti

Tämä on hyvä malli. Pientä hiomista vaatinee tuo viiden vuoden aika, se on ehkä vähän lyhyt. Parasta olisi tehdä varaus keskitetylle laitoksella kokonaan

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

maan alle jolloin tarvittava tilanvaraus on vain sisääntuloaukkojen kokoinen. Lisäksi täytyy pitää huoltaa että tontin hinta on vaihtoehtokäytön mukainen.

Vastine

Viisi vuotta on valittu, jotta pysäköintilaitos ehtisi rakentua mutta alue ei olisi keskeneräinen liian kauan.

Kommentti

Kotikaupunkini Helsinki on hyvää vauhtia muuttumassa inhokiksi. Ikääntyminen tuo liikuntarajoitteita ja oman auton tarve korostuu. Vanha kaavamääräys on edelleen toimiva; suohan se mahdollisuuden alunperin autottomalle asukkaalle perheen kasvaessa ja asukkaan ikääntyessä saada taloyhtiöstä, oman kiinteistön alueelta autopaikka. Tämä malli tarkoittaa muuttoa muualle auton hankinnan johdosta.

Vastine

Liikuntarajoitteisten pysäköintitarpeet tulee huomioida markkinaehtoisessa pysäköinnissä. Sekä nykytilanteessa että markkinaehtoisessa mallissa on vaikeaa ennustaa tulevaisuuden pysäköintitarvetta. Pysäköintipaikkoja ei kannata rakentaa varastoon. Kokonaisuutena markkinaehtoisesta pysäköinnistä hinnoitteluun perustuva reagointi kysynnän muutokseen toimii paremmin kuin jonottamiseen perustuva.

Kommentti

Kannatan mallia, jossa asunnot ja parkkitilat rakennetaan samalle tontille. Maan päälle tai maan alle, mutta niitä ei kytketä asuntoa ostettaessa toisiinsa, vaan molemmat maksetaan erillisinä. Joten vain asunto maksetaan ja jos halutaan parkkipaikka, sekin maksetaan itse. Eli ei makseteta parkkipaikkaa sellaisilla, joilla ei ole autoa. Pieni autopaikkamaksu ei kata parkkialueen huoltoa lumen pois viennin, asfaltin hoitamisen, sähkönkulutuksen, parkkikatoksen maalauksen ja mahdollisen tontin vuokran osalta.

Kaupunki voisi myös muuttaa Hitas-tonttien vuokran siten, että asunto- ja parkkitontti veloitetaan erillisenä. Näin autopaikan vuokran maksaisivat vain ne, jotka pitävät siellä autoa/autojaan. Nykyään parkkipaikan kustannukset maksavat kaikki osakkaat. Tämä olisi oikeudenmukainen ratkaisu ja alentaisi asumisen kuluja, jos kulkee julkisilla sellaisen elämän vaiheen aikana, jolloin ei tarvitse autoa. Mutta parkkipaikan saisi silloin, kun siihen on tarvetta. Eli käyttäjät maksamaan.

Vastine

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Markkinaehtoinen pysäköinti edesauttaa näiden tavoitteiden toteutumista.

Kommentti

Kannatan kantakaupungin läheisillä alueilla nykyisenkaltaista sääntelyä, jossa määrätään tontti/korttelikohtainen hallipaikoitus. Normiin on lisättävä pikaisesti myös vaatimus sähköautonlatausmahdollisuudesta.

Yli 100 vuoden elinkaaren maa- ja betonirakenteita ei voida jättää markkinoiden hoidettavaksi. Markkinan muuttuessa ei parkkitilaa saada toteutettua esimerkiksi pihakannen alle järkevin kustannuksin. Erilaisten sähkökulkupelien määrä tulee ennemmin lisääntymään kuin vähenemään, eikä ole tarkoituksenmukaista ajaa maksukykyistä väkeä säilytystilan puutteessa esimerkiksi sinne edellä mainittuun Espooseen.

Vastine

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä tontti- ja korttelikohtaisten paikkojen rakentaminen on mahdollista, mutta siihen ei pakoteta. Pihakansien alle ei jälkikäteen voi toteuttaa lisää pysäköintipaikkoja. Kaava-alueille voidaan toteuttaa pysäköintitalovarauksia tai olemassa olevat pysäköintitalot voidaan suunnitella siten, että niitä voidaan tulevaisuudessa laajentaa. Pysäköinnin kysynnän arvioiminen pitkälle tulevaisuuteen on vaikeaa, mutta kalliita pysäköintipaikkoja ei kannata toteuttaa varmuuden vuoksi.

Keskustelu 3: malli B

Kommentti

Vartioimattomat pysäköintitalot, joissa tuuli puhaltaa läpi, ovat kolhoja laitoksia. Autoihin murtaudutaan ja ilkivallantekijät saavat mellastaa rauhassa. Tämä ehdotus tarkoittaa Helsingin tarkoituksellista slummiuttamista.

Vastine

Pysäköintilaitosten turvallisuudesta voidaan huolehtia sekä nykytilanteessa että markkinaehtoisessa pysäköinnissä.

Kommentti

Paikallisten monopolien, josta autoilevan kaupunkilaisen käytännössä pakotettaisiin hankkimaan paikka, luominen on tuskin kenenkään kaupunkilaisen etujen mukaista. Tässä mallissa eniten kärsisivät autoa

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

tarvitsevat pieni- ja keskituloiset joiden tuloista taas yksi osa vietäisiin yksityisten toimijoiden taskuun, moni kun tarvitsee autoa työnsä puolesta.

Myöskään, jos pysäköintitarve tulevaisuudessa kasvaa, ei tämä malli takaa millään tavalla, että kaupunkilaisille pystyttäisiin tuottamaan tarpeeksi pysäköintipalveluja. Muistettakoon, että kaupungin suurin tarkoitus on palvella kaupungissa asuvia ihmisiä, eikä vain yksittäisiä ihmisryhmiä.

Vastine

Tässä mallissa sekä keskitetyt pysäköintilaitospaikat että tontti- ja korttelikohtaiset paikat ovat mahdollisia, jolloin on monipuolista pysäköintipaikkatarjontaa. Tontti- ja korttelikohtaisia paikkoja ei voi jälkikäteen rakentaa lisää, mutta pysäköintilaitokset voidaan toteuttaa siten, että niitä voidaan laajentaa. Monopolia voidaan ehkäistä vaatimalla riittävän korkeaa käyttöastetta paikoille.

Kommentti

Ongelmaksi esityksessä voivat jäädä pysäköintilaitokset, joiden omistavalta taholta pitäisi saada hyväksyntä laajennuksille, mikäli lisätarvetta pysäköinnille tulevaisuudessa syntyisi. Jos näiltä tahoilta ei enää myöhemmin hyväksyntää saada, ei laajennettavuutta tarpeen vaatiessa voida taata. Toki markkinaehtoisuuttahan tälläkin haetaan, mutta onko siinä järkeä, on eri kysymys.

Vastine

Pysäköintilaitoksia laajennetaan, jos on riittävä markkinaehtoinen kysyntä, koska tällöin se on liiketaloudellisesti kannattavaa. Varmuutta laajennukselle ei voi antaa.

Keskustelu 4: malli C

Ei kommentteja.

Keskustelu 5: malli D

Kommentti

Tämä ei toimi, autopaikka on autokohtainen ja mielellään vielä nimeämätön. On paljon selkeämpää, tehokkaampaa ja helpompaa, että sen ostaa tai vuokraa tarpeensa mukaan sitä tarvitseva. Ei taloyhtiöillä tarvitse olla tästä mitään roolia. Paikkoja on myös väistämättä joko liian vähän tai liikaa, kun niiden määrä ei perustu todelliseen kysyntään, vaan hallinnollisiin päätöksiin.

14.3.2019

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Vastine

Tässä mallissa autopaikka voi olla joko käyttäjälleen nimetty tai nimeämätön. Keskitetyssä laitoksessa paikat ovat taloyhtiön hallinnassa. Tonttikohtaiset paikat voivat olla myös pysäköintiosakkeita. Pysäköintimääräys on sellainen, että keskitetty laitos saadaan toteutetuksi. Muuten paikkojen lukumäärä perustuu todelliseen kysyntään.

Kommentti

Vartioimattomat pysäköintitalot ovat kolhoja laitoksia. Autoihin murtaudutaan ja ilkivalta rehottaa. En ymmärrä tätä yksityisautoilun vainoamista ja vihaamista ennen niin asukas- ja yritysmyohteisessä Helsingissä.

Vastine

Pysäköintitalot voidaan suunnitella myös turvallisiksi. Markkinaehtoisen pysäköinnin tarkoitus ei ole estää pysäköintiä, vaan muuttaa hinnoittelu markkinalähtöiseksi.