

Markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä kansainväliset esimerkit

Sisällys

Esipuhe	3
1. Johdanto	4
2. Tarkastelumenetelmä	5
2.1 Esimerkkien ja kohdekaupunkien alkukartoitus	5
2.2 Tietopyynnot kohdekaupunkeihin ja jatkokartoitus	6
2.3 Kartoituksessa esille nousseet esimerkit	6
3. Malleja maailmalta	7
3.1 Markkinalähtöiset mallit Pohjois-Amerikasta	7
3.2 Liikkumispalvelut huojennusten ehtona	10
3.3 Miniminormista maksiminormiin	15
3.4 Pysäköinnin Airbnb	18
3.5 Yhteistyö yksityisten toimijoiden kanssa	21
3.6 Kaupungin pysäköintiyhtiö	22
3.7 Toisenlaisia lähestymistapoja	27
3.8 Yhteenveto	29
4. Jatkosuositukset	31
LIITE 1 – Tietopyyntö	34

Esipuhe

Helsingin kaupunki määrittelee markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän periaatteet vuoden 2018 aikana. Työvaiheita ovat markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän tavoitteet, vaikutus asemakaavoitukseen maankäyttö- ja rakennuslain kannalta, pysäköintijärjestelmän ja sen hallinnoinnin suunnittelu, pysäköintijärjestelmän vaikutukset eri toimijoille ja osapuolille sekä kansainväliset esimerkit mahdollisesti käytössä olevista järjestelmistä.

Tässä työssä on kartoitettu kansainvälisiä esimerkkejä markkinaehtoisesta pysäköinnistä kaupungeissa. Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan tässä selvityksessä asukkaiden pysäköintiä, jossa pysäköintipaikkojen määrästä tai sijainnista ei anneta tarkkoja määräyksiä tai niissä on paljon joustoa.

Työhön ovat osallistuneet Juha Hietanen Helsingin kaupungilta sekä Leena Gruzdaitis, Katja Kaartinen, Sauli Sarjamo ja Juhani Bäckström WSP Finland Oy:stä.

Helsingissä joulukuussa 2018.

1. Johdanto

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän Helsingin kaupunkistrategian 2017–2021 mukaan Helsinki huolehtii asuntotuotannon edellytyksistä kaavoittamalla vuosittain 600 000–700 000 k-m² asuinkerrosalaa ja luovuttamalla riittävän määrän tontteja. Kaupunki hillitsee rakentamisen kustannuksia ja tiivistää kaupunkirakennetta siirtymällä kilpailukykyään ja saavutettavuuttaan vaarantamatta asteittain kohti alueellista ja markkinaehtoista pysäköintijärjestelmää uusista asuinalueista aloittaen.

Helsingin pysäköintipolitiikassa, joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014, ensimmäisenä kärkitoimenpiteenä on pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys ja seitsemäntenä kärkitoimenpiteenä siirtyä tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti). Lisäksi pysäköintipolitiikassa on mukana uusi pysäköinnin palvelumalli, johon sisältyvät käyttäjä maksaa -periaate ja vähäautoinen alue.

Perinteisesti pysäköinnin määrää on säädelty asemakaavassa pysäköintinormeilla. Pysäköintinormilla kaupunki ilmoittaa, kuinka paljon autopaikkoja rakentajan tulee toteuttaa kerrosneliömetriä tai asuntoa kohden. Markkinaehtoisella pysäköinnillä pysäköintipaikkojen määrästä tai sijainnista ei anneta tarkkoja määräyksiä tai niissä on hyvin paljon joustoa. Pysäköintipaikkojen määrä jää siten rakentajan itsensä päätettäväksi.

Tässä työssä on kartoitettu kansainvälisiä esimerkkejä markkinaehtoisesta pysäköinnistä kaupunkien asuntotuotannossa. Toimistojen ja liiketilojen markkinaehtoiset pysäköintiratkaisut rajattiin tämän työn ulkopuolelle.



2. Tarkastelumenetelmä

2.1 Esimerkkien ja kohdekaupunkien alkukartoitus

Työ käynnistettiin potentiaalisten kohdekaupunkien ja esimerkkien kartoituksella, joka toteutettiin internet-hakuina. Hakusanoina käytettiin muun muassa seuraavia: "parking standards", "parking reform", "minimum parking requirements", "commercial residential parking" "marked-driven parking". Esimerkkejä etsittiin ensisijaisesti Euroopasta.

Alkukartoituksen hakujen kautta löydettiin pääosin uutisartikkeleita tai kaupunkikehitykseen erikoistuneita sivustoja, jotka uutisoivat kaupunkien tekemistä muutoksista. Harvemmin haut johtivat kaupunkien virallisille sivustoille tai julkaisuihin. Hakujen kautta löytyi myös muutamia pysäköintijärjestelmiä vertailevia tutkimuksia.

Alkukartoituksen aikana oltiin yhteydessä WSP:n ulkomaisiin toimipisteisiin muun muassa Ruotsiin, Iso-Britanniaan ja Uuteen Seelantiin paikallisten kontaktien selvittämiseksi.

Alkukartoituksen perusteella tunnistettiin taulukossa 1 esitetyt potentiaaliset esimerkkikohteet ja -kaupungit.

Taulukko 1 Alkukartoituksessa tunnistetut potentiaaliset esimerkkikohteet.

Kaupunki	Asukasluku	Lyhyt kuvaus	Perustelut valinnalle ja tarkastelun näkökulma
Oslo "Fjord City"	650 000 as "9000" as	Kaupungin "rantaviivaa" kehittävä hanke vuosina 2000–2030. Tarkoituksena on rajoittaa pysäköintiä mahdollisimman paljon, poistaa se katukuvasta sekä selvittää keskitetyn pysäköinnin mahdollisuuksia.	Vastaavankokoisen pääkaupungin kehittämishanke, jossa pysäköinti ja kestävä liikkuminen on nostettu tärkeiksi teemoiksi.
Cöteborg "Frihamnen"	570 000 as "suunnitteilla 18 000 as"	Sisäsataman alueen muuttaminen asuin- ja työpaikka-alueeksi. Alueelle pääsee muuttamaan 2021 alkaen. Pysäköinnin pitää keskittyä sisääntuloväylille pysäköintilaitoksiin. Julkisen liikenteen pitää olla vähintään yhtä houkutteleva kuin omalla autolla saapuminen.	Vastaavankokoisen kaupungin kehittämishanke. Alueelle on tehty liikennesuunnitelma.
Antwerpen	500 000 as	Kaikesta pysäköinnistä (sekä kadunvarsit että pysäköintilaitokset) vastaa public-private yhteistyöyhtis GAPA.	Vastaavan kokoinen kaupunki, jossa suuri osittain yksityinen toimija.
Amsterdam	820 000 as	Asukkailla on kolme mahdollisuutta: ostaa paikka, vuokrata paikka hallista tai hakea asukaslisenssiä.	Tiukka suhtautuminen autoiluun. Yksi asukas-pysäköinnin vaihtoehto on hallipaikka (yksityiseltä toimijalta).
Lontoo	8,3 miljoonaa	2004 siirretty minimistä maksimeihin. Maksimit olivat minimejä pienemmät. Vuosina 2004–2010 rakennettiin lähes 150 000 parkkipaikkaa vähemmän kuin vuoteen 2004 voimassa ollut säädös olisi velvoittanut.	Pitkä kokemus muutoksesta, jonka seurauksena rakennusyritykset ovat rakentaneet parkkipaikkoja vähemmän.
Berliini	3,3 miljoonaa	Kaupungissa ei ole ollut pysäköintisäädöksiä inva-pysäköintiä lukuun ottamatta vuodesta 1990. Tämän lisäksi rakennuksen sisään tehty pysäköinti ei ole poikkeus kerrosalan laskennassa, jolloin asuin-alaa joudutaan uhraamaan, jos parkkitilaa rakennetaan.	Kaupungissa ei ollut säädöksiä vuosikymmeniin. Miten se on vaikuttanut asukas-pysäköintiin, onko pysäköinti keskitettyä tai onko syntynyt yksityistä pysäköintiä?
Hampuri	1,9 miljoonaa	Keskustan parkkipaikkamäärä on jäädytetty eikä uusia saa rakentaa.	Kuinka jäädyttäminen vaikuttaa asuinrakentamiseen.
Tukholma	950 000 as	Tukholmassa toimiva kaupungin omistama pysäköintiyhtiö osallistuu pysäköinnin toteutukseen ja operointiin.	

2.2 Tietopyynnöt kohdekaupunkeihin ja jatkokartoitus

Niihin alkukartoituksessa potentiaalisiksi esimerkkikohteiksi tunnistettuihin eurooppalaisiin kaupunkeihin, joista löytyi sopivat yhteystiedot, toimitettiin tietopyynnot. Tietopyynnöillä haluttiin vastauksia markkinaehtoista alueellista pysäköintijärjestelmää koskeviin kysymyksiin. Englanninkielisen tietopyynnön sisältö on esitetty liitteessä 1. Taulukossa 2 on esitetty tahot ja henkilöt, joille tietopyynnot toimitettiin.

Taulukko 2 Tahot ja henkilöt, joille tietopyynnot toteutettiin.

Kaupunki	Yhteyshenkilö	
Tukholma	Linn Simlin, Assistant Project manager, Riksborgen	Vastaus saatu, haastateltu
Tukholma	Nina Linell, Project manager, Bonava	Vastaus saatu, haastateltu
Malmö, Fullriggaren	Pernilla Andersson	Vastaus saatu, haastateltu
Oslo, Fjord City	Stein Kolsto	Tietopyyntö ohjattu eteenpäin, vastaus saamatta
Amsterdam	yleinen palautekanava	Kuitattu vastaanotetuksi ja ohjattu eteenpäin, vastaus saamatta
Lontoo	yleinen palautekanava	Vastaus saamatta
Berliini	Imke Steinmeyer, Senate Department for the Environment, Transport and Climate Protection	Tietopyyntö ohjattu eteenpäin, vastaus saamatta

Haasteena oli löytää oikeat henkilöt ja yhteystiedot esimerkkikaupungeista. Tietopyynnön kysymyksiin saatiin vaihtelevasti vastauksia. Parhaiten tiedonkeruuta palvelivat kohdekaupungeista saadut esimerkit sekä muutamat haastattelut.

Tietopyyntöjen lisäksi kartoitusta jatkettiin edelleen internet-hauin. Tiedusteluja toimitettiin sähköpostitse edelleen Polis Networkiin ja European Parking Associationiin sekä pohjois-amerikkalaisiin kaupunkeihin Los Angelesiin, Pittsburghiin ja Seattleen. Lisäksi Polis Networkin yhteyshenkilöä haastateltiin. Helsingin kaupungin markkinalähtöisen pysäköintijärjestelmän periaatteiden määrittämisen tilannetta esiteltiin myös Rakennustiedon seminaarissa, jossa paikalla olleilta noin 40 kaupunkikehittämisen asiantuntijalta pyydettiin vinkkejä mahdollisista kansainvälisistä esimerkeistä. Lisätiedustelut tuottivat vain vähän toivottuja vastauksia.

2.3 Kartoituksessa esille nousseet esimerkit

Luvussa 3 on esitelty kartoituksessa esille nousseita esimerkkejä. Kohteiksi on valikoitu pitkälti sellaisia kaupunkeja ja esimerkkejä, joista on onnistuttu löytämään tietoja tämän työn puitteissa. Esimerkit kuvaavat erilaisia malleja, joilla pysäköinnin markkinalähtöisyyttä on lisätty eri kaupungeissa. Esimerkkikaupunkien ratkaisujen ovat hyvin erilaisia, ja niillä myös usein tavoitellaan eri asioita. Laajasta ja monikanavaisesta tiedonhausta huolimatta tietoa pysäköinnin vähimmäisvaatimusten luopumiseen ja aitoon markkinaehtoisuuteen liittyvistä seurausvaikutuksista oli kuitenkin tarjolla niukasti.

Esille nousseet esimerkit on jaoteltu seuraaviin teemoihin:

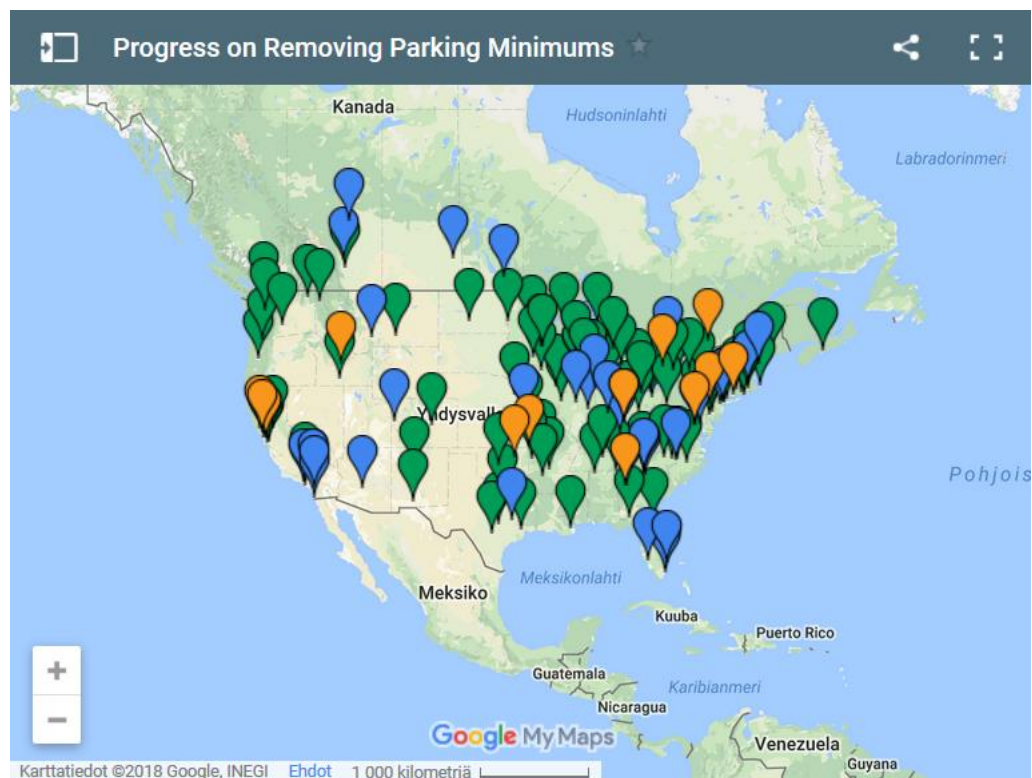
- Markkinalähtöiset mallit Pohjois-Amerikasta: Pittsburgh, Seattle, Los Angeles ja Buffalo
- Liikkumispalvelut huojennusten ehtona: Malmö ja Göteborg
- Minim normista maksim normiin: Lontoo ja Pariisi
- Pysäköinnin Airbnb: Lontoo (Camden) ja Pohjois-Amerikka
- Yhteistyö yksityisten toimijoiden kanssa: Tukholma (Sollentuna)
- Kaupungin pysäköintiyhtiö: Tukholma ja Malmö
- Toisenlaisia lähestymistapoja: Japani, Chicago ja Toronto

3. Malleja maailmalta

3.1 Markkinalähtöiset mallit Pohjois-Amerikasta

Useissa Yhdysvaltalaisissa ja Kanadalaisissa kaupungeissa ollaan siirtymässä kohti varsinaista markkinalähtöistä pysäköintiä, kun kaupungit ovat käynnistäneet prosesseja pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimusten poistamiseksi tai niiden höllentämiseksi [1].

Vuodelta 2015 olevaan karttaan (ks. kuva 1) on kuvattu vihreällä kaupungit, joissa pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteesta on tietyissä osissa kaupunkia luovuttu kokonaan. Sinisellä merkityissä kaupungeissa pysäköintiin liittyviä vaatimuksia on höllennetty, ja oranssilla merkityissä prosessi pysäköintivaatimusten poistamiseksi tai keventämiseksi on aloitettu. [1.]



Kuva 1 Yhdysvaltalaiset ja Kanadalaiset kaupungit, joissa on käynnissä prosessi pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimuksista luopumiseksi [1].

1. Citylab, Mapping America's Fight Against Excess City Parking: <https://www.citylab.com/equity/2015/11/mapping-parking-minimum-policy-city/417486/>

Pittsburgh

Pittsburghissa pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimuksista on kaupungin keskusta-alueella luovuttu kokonaan. Lisäksi muutamissa kaupungin tiiviissä keskuksissa pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen minimivaatimuksia on laskettu ja myös maksimirajoituksia on asetettu. Toisaalta kaupunki on kuitenkin samanaikaisesti rahoittanut rakenteellisen pysäköintin toteuttamista kaupungin keskusta-alueelle. [1.]

Käytännössä pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoite on Pittsburghissa toteutettu siten, että kaupungin pysäköintiä käsittelevissä määräyksissä on asetettu toiminnoittain minimi- ja maksiminormit. Lisäksi kaupunki on erikseen määritellyt pysäköintimääräyksiltään huojennetut alueet, jossa miniminormiin tehdään prosentuaalinen vähennys. Esimerkiksi kaupungin keskusta-alueella kaikkien toimintojen osalta autopaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimukseen tehdään 100 prosentin suuruinen vähennys. [2.]

Seattle

Seattlessa pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimukset on kaupungin keskusta-alueella ja tiiviissä kaupunkikeskuksissa suurilta osin poistettu kokonaan, minkä lisäksi hyvän joukkoliikenteen palvelutason omaavilla alueilla pysäköintiin liittyviä vaatimuksia on kevennetty. [1.]

Seattlen kaupungin pysäköintiä käsittelevissä määräyksissä asumiselle on asetettu yleiset sekä alueittain tarkennetut pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimukset. Esimerkiksi urbaaneissa kaupunkikeskuksissa kaikkien asumismuotojen osalta pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteelle ei ole annettu lainkaan vähimmäisvaatimusta. [3.]

1. Citylab, Mapping America's Fight Against Excess City Parking: <https://www.citylab.com/equity/2015/11/mapping-parking-minimum-policy-city/417486/>

2. Pittsburgh, Article VI. – Development Standards, Chapter 914: - Parking, Loading and Access: https://library.municode.com/pa/pittsburgh/codes/code_of_ordinances?nodeId=PIZOOC_TITNINEZOOC_ARTVIDEST_CH914PAL-OAC_914.02OREPASC

3. Seattle, Chapter 23.54 – Quantity and design standards for access, off-street parking, and solid waste storage, Required parking and maximum parking limits: https://library.municode.com/wa/seattle/codes/municipal_code?nodeId=TIT23LAUSCO_SUBTITLE_IIIILAUSSRE_CH23.54QUDESTACOREPASOWAST_23.54.015REPAMAPALI

Los Angeles

Los Angelesissa on vuonna 1999 hyväksytty paikallinen asetus, jonka mukaan historiallisten rakennusten kunnostaminen asuinkäyttöön ei edellytä uusien pysäköintipaikkojen toteuttamista. Lähtökohtana on, että oleva autopaikkamäärä säilytetään entisellä tasolla. Asetuksella on pyritty tehostamaan osittain tyhjiillään olevien keskusta-alueen vanhojen liikerakennusten käyttöä. [4, 5,6.]

Ennen uutta asetusta liikerakennusten tilojen muuttaminen asuinkäyttöön ei ole ollut mahdollista, koska jokaista asuntoa kohden on edellytetty toteutettavan vähintään kaksi autopaikkaa. Muutoksen jälkeen yhteensä 57 historiallista toimistorakennusta on kunnostettu asuinkäyttöön kahdeksan vuoden aikana, mikä on synnyttänyt keskusta-alueelle lisää elävyyttä. Kriitikoiden mukaan asetus ei ole lisännyt pienituloisten asumismahdollisuuksia, vaan rakennuttajat ovat toteuttaneet lähinnä hienoja loft-asuntoja houkutellakseen varakkaampia asukkaita. [4, 5.]

Buffalo

Buffalo on ensimmäinen Yhdysvaltalainen kaupunki, jossa on vuonna 2017 päätetty luopua pysäköintipaikkojen vähimmäismäärän toteuttamisvelvoitteesta koko kaupungin alueella. Päätös liittyy Buffalo Green Code -strategiaan, joka ohjaa kaupungin maankäytön kehittymistä seuraavien 20 vuoden ajan. Strategian pyrkimyksenä on edistää kävelypainotteisen ja toiminnoiltaan sekoittuneen kaupunkirakenteen muodostumista sekä kestäviä ympäristöratkaisuja ja joukkoliikenteen käyttöä. Pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteesta luopuminen tarkoittaa käytännössä sitä, että liike- ja asuinrakentamishankkeissa rakentajan ei enää edellytetä toteuttavan tiettyä vähimmäispaikkamäärää. Tällöin markkinat määrittelevät uudelle rakentamiselle tarvittavan autopaikkamäärän. Kuitenkin yli 5 000 k-m² hankkeet edellyttävät liikkumistutkimuksen toteuttamista, jossa arvioidaan henkilöautoille vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttömahdollisuuksia ja niiden vaikutuksia alueen pysäköintitarpeisiin. Ratkaisun toimivuudesta ei ole vielä käytännön kokemuksia. [1,4,7,8.]

-
1. Citylab, Mapping America's Fight Against Excess City Parking: <https://www.citylab.com/equity/2015/11/mapping-parking-minimum-policy-city/417486/>
 4. Citylab, Buffalo Becomes First City to Bid Minimum Parking Goodbye: <https://www.citylab.com/equity/2017/01/buffalo-is-first-to-remove-minimum-parking-requirements-citywide/512177/>
 5. Gray, Nolan & Hamilton, Emily (2018): The Case for Ending Parking Requirements in Downtown Los Angeles: http://www.dlanc.org/sites/dlancd7.localhost/files/Abundant%20Housing%20-%20MU.18.003-Los-Angeles-Parking_v3_1.pdf
 6. Los Angeles Municipal Code: 26. Downtown Adaptive Reuse Projects: <http://www.ladbs.org/docs/default-source/publications/ordinances/adaptive-reuse-ordinance---l-a-downtown-incentive-areas.pdf?sfvrsn=7>
 7. The Buffalo News, Buffalo's zoning code steps into the 21st century: <https://buffalonews.com/2016/12/27/city-code-21st-century/>
 8. Buffalo Green Code: <http://www.buffalogreencode.com/overview/>

Taulukossa 3 on kuvattu, kuinka vyöhyke ja tarjottavien liikkumispalveluiden laajuus vaikuttavat asuinkerrostalojen autopaikkannormiin. Esimerkiksi vyöhykkeellä 1 on toteutettava ainoastaan 0,5 ap / 1 000 k-m² vierailijoita varten, mikäli rakennuttaja päätyy tarjoamaan laajan liikkumispalvelupaketin. Vastaavasti vyöhykkeellä 5 on toteutettava 11 ap / 1 000 k-m² ja lisäksi vieraita varten 1 ap / 1 000 k-m², mikäli rakennuttaja päätyy tarjoamaan matalan tason liikkumispalvelut. [9.]

Taulukko 3 Asuinkerrostalojen pysäköintinormi määräytyy vyöhykkeen ja tarjottavien liikkumispalveluiden laajuuden mukaan [9].

	Bpl/1000 m ² BTA för boende			+ bpl/1000 BTA för besök
	Omfattning av mobilitetsåtgärder			
	Låg	Medel	Hög	
Zon 1	6,5	4	0	0,5
Zon 2	8	5,5	1,5	1
Zon 3	9	6,5	2,5	1
Zon 4	10	7,5	3,5	1
Zon 5	11	8,5	4,5	1

Autopaikkannormia alentavia liikkumispalveluita ovat muun muassa yhteiskäyttöpyörät ja -autot, pyöräilijöitä varten toteutetut pyörähuoltopisteet ja peseytymis- ja pukeutumistilat, joukkoliikennelippu sekä pyörä- ja joukkoliikenneinformaatio. Pysäköintipolitiikkaselvityksessä ei ole tarkemmin määritelty, kuinka suuren huojennuksen pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteeseen yksittäisen liikkumispalvelun tukeminen tuottaa. [9].

9. Malmö stad (2018). Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Fastighetskontoret, gatukontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och Parkering Malmö: https://malmo.se/download/18.693435e1616fea8abdb0ac/1518082040984/Remissf%C3%B6rslag_Parkeringspolicy_2018-01-15.pdf

Frihamnen, Göteborg

Göteborgissa on käynnissä aivan keskustan kupeessa sijaitsevan Frihamnenin vanhan satama-alueen kehittäminen. Alueelle tavoitellaan yhteensä 18 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa. Suunnittelun pyrkimyksenä on kytkeä Frihamnen osaksi Göteborgin sisäkaupunkia ja kehittää alueesta Euroopan suurin kestävä kaupunginosa. [10,11,12,13.]



Kuva 3 Tulevaisuudessa Frihamnen kytkeytyy osaksi Göteborgin sisäkaupunkia [14].

Alueelle on asetettu korkeat kestävästä liikkumisesta koskevat tavoitteet. Tavoitteeksi on asetettu, että 90 prosenttia liikkumisesta olisi kestävästä ja että autopaikkoja toteutettaisiin alueelle 75 prosenttia vähemmän kuin mitä tavallisesti toteutettaisiin. [13.]

Tavoitteen saavuttamiseksi Göteborgin kaupungin pysäköintiyhtiö on toteuttanut pysäköinti- ja liikumis-suunnitelman, jossa on pyritty löytämään täydentäviä liikku-mispalveluita ihmisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi, ja sitä kautta edistämään Frihamnenin alueen kehittymistä. Päämäärää tukevana alatavoitteena on Frihamnenin ympäristön kehittäminen kävely-ystävälliseksi vähentämällä alueen henkilöautoliikennettä. Alueen korttelirakenteen ja pysäköintipaikkojen sijoittelun pyrkimyksenä on varmistaa, että alueen saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla on yhtä hyvä tai parempi kuin henkilöautoliikenteellä. [15.]

10. Göteborg, Frihamnen: <https://www.goteborg.com/frihamnen/>

11. Göteborgs-Posten, Så mycket växer din stadsdel: <http://www.gp.se/livsstil/bostad/s%C3%A5-mycket-v%C3%A4xer-din-stadsdel-1.40946>

12. Göteborgs Stad, Frihamnen: <https://stadsutveckling.goteborg.se/sv/projekt/frihamnen/>

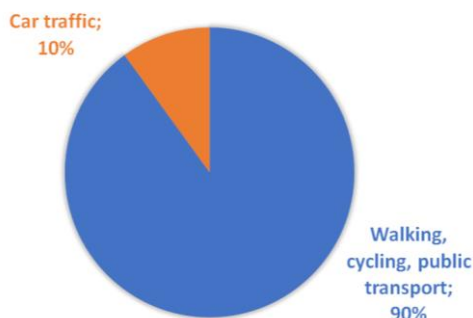
13. Mattsson, Caroline (2017): Frihamnen – The Largest sustainable city district in Europe:

http://epomm.eu/ecom2017/docs/Caroline_Mattson_D4_Frihamnen-the_largest_sustainable_city_district_in_Europe.pptx

14. Göteborgs Stad, Frihamnen: <http://alvstaden.goteborg.se/vara-delomraden/frihamnen/>

15. IVL Svenska Miljöinstitutet, Parkerings- och mobilitetsplan för Frihamnen i Göteborg: <https://www.ivl.se/sidor/konsultuppdrag/konsultuppdrag/parkerings--och-mobilitetsplan-for-frihamnen-i-goteborg.html>

MOBILITY OBJECTIVE



Kuva 4 Tavoitteena on että 90 prosenttia liikkumisesta tapahtuu kestäväillä kulkumuodoilla [13].

Pysäköinti- ja liikkumisselvityksen mukaan päätavoite on, että tuleva autopaikkamäärä voitaisiin vähentää vastaamaan 25 prosenttia nykyisen mallin mukaisesta laskennallisesta pysäköintipaikkamäärästä. Taulukossa 4 on vertailtu Frihamnenin alueelle tarvittavia autopaikkamääriä 25 ja 50 prosentin osuuksilla sekä nykyisen laskentamallin mukaisella pysäköintipaikkamäärällä. [15,16.]

Taulukko 4 Frihamnenin alueen laskennallinen autopaikkatarve eri vaihtoehtoisissa [16].

Parkeringsbil, hela området

Alla etapper	Reduktion till 25 %	Reduktion till 50 %	Enligt p-tal
Boende	1 441	2 882	5 188
Besök boende	144	288	519
Verksamheter och sysselsatta	515	1 029	2 059
Verksamheter besökande	1 314	2 627	5 255
Bilpool	200	200	200
Jubileumspark	150	150	150
Summa antal bilplatser	3 763	7 177	13 370

Tabell 5: Parkeringsbil, hela området

Frihamneniin toteutettavat autopaikat on tarkoitus keskittää pysäköintitaloihin, jotka sijoitetaan alueen reunalle saapumis- ja poistumisyhteyksien läheisyyteen. Pysäköintitaloista on tarkoitus varata tarvittavat tilat täydentäville liikkumispalveluille, muun muassa yhteiskäyttö- ja vuokra-autoille sekä tavarankuljetukseen soveltuville polkupyörille. Frihamneniin toteutettavan yhteiskäyttöpalvelun tulisi järjestää autovuokraus- ja lainapyöräpalvelut, paikallinen joukkoliikennelinja sekä lauttakyydit joen yli Göteborgin keskustaan. Tämän lisäksi alueelle on tarkoitus sijoittaa isoja ja laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja, joiden toteuttamisessa huomioidaan pyöräpysäköinnin saatavuus sekä varkaus- ja sääsuojaus. Kustannusarvioiden mukaan kestävien liikkumispalveluiden toteutus maksaa 60 prosenttia vähemmän kuin autopaikkojen, jos niitä toteutettaisiin tavanomainen määrä. [13, 15.]

13. Mattsson, Caroline (2017): Frihamnen – The Largest sustainable city district in Europe: http://epomm.eu/ecom2017/docs/Caroline_Mattson_D4_Frihamnen-the_largest_sustainable_city_district_in_Europe.pptx

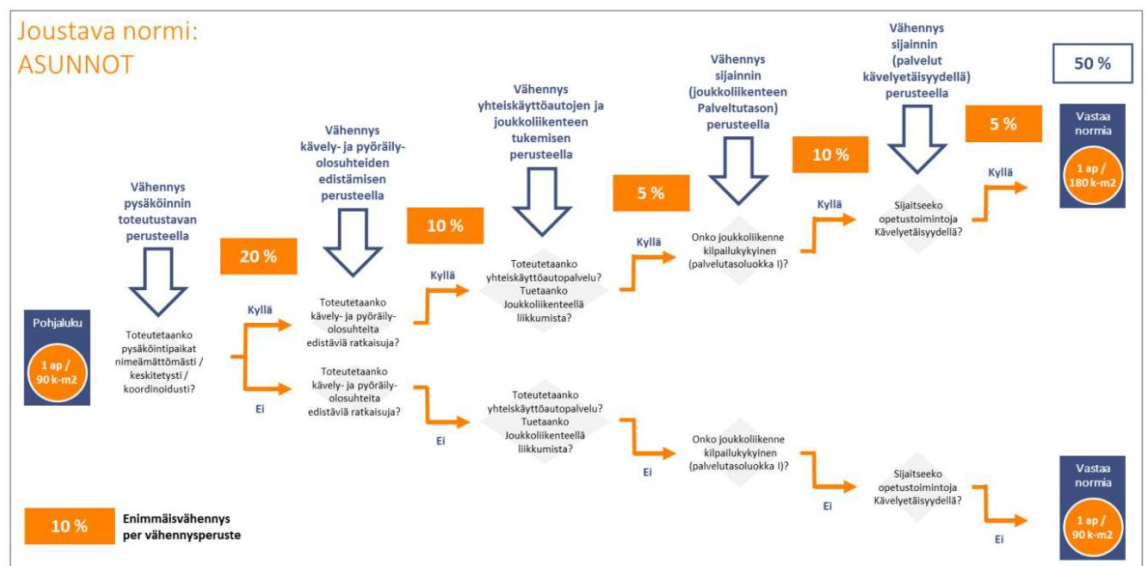
15. IVL Svenska Miljöinstitutet, Parkerings- och mobilitetsplan för Frihamnen i Göteborg: <https://www.ivl.se/sidor/konsultuppdrag/konsultuppdrag/parkerings-och-mobilitetsplan-for-frihamnen-i-goteborg.html>

16. Göteborg Stad Parkeringsbolaget (2015), Parkerings- och mobilitetsplan Frihamnen, Göteborg

Kestävien liikkumispalveluiden tukemisen taustalla on aiesopimusmenettely. Alueen kaikki toimijat allekirjoittavat aiesopimuksen, jolla he sitoutuvat alueen tavoitteita tukevien liikkumiskäytäntöjen toteuttamiseen. Pysäköintipaikkojen rakentamisen sijaan rakennusliikkeet ja kiinteistönomistajat sitoutuvat aiesopimuksen myötä rahoittamaan kestävän liikkumisen palveluita 10 vuoden ajan. Sekä aiesopimus että liikkumistavoitteet, ratkaisut ja toteutus on laadittu alueen toimijoiden kesken tiiviissä yhteistyössä. Tämä on lisännyt toimijoiden hyväksyntää ja ymmärrystä sekä halua sitoutua aiesopimukseen. [13.]

Kuopio, Savilahti

Savilahti on Kuopion kaupungin tärkein kaupunkikehityshanke. Savilahdesta kaavaillaan keskustaan kytkeytyvää noin 35 000 ihmisen viihtyisää ja modernia keskittymää, johon sijoittuu paljon uutta asumista, työpaikkoja ja oppilaitoksia. Kuopion Savilahteen laaditussa pysäköintiselvityksessä määritettiin alueelle joustava pysäköintinormi. Joustavassa pysäköintinormissa vähennykset normin pohjalukuun määräytyvät sijainnin (joukko liikenteen palvelutaso ja palveluiden läheisyys), pysäköinnin toteutustavan (keskitetty, koordinoitu, nimeämättömyys), kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistämisen sekä yhteiskäyttöautojen ja joukko liikenteen tukitoimien perusteella kuvan 5 mukaisesti. Normi mahdollistaa huomattavan jouston toteutettavaan pysäköintipaikkamäärään. [17.]



Kuva 5 Kuopion Savilahteen määritetty joustava pysäköintinormi. [17]

13. Mattsson, Caroline (2017): Frihamnen – The Largest sustainable city district in Europe: http://epomm.eu/ecom2017/docs/Caroline_Mattson_D4_Frihamnen-the_largest_sustainable_city_district_in_Europe.pptx

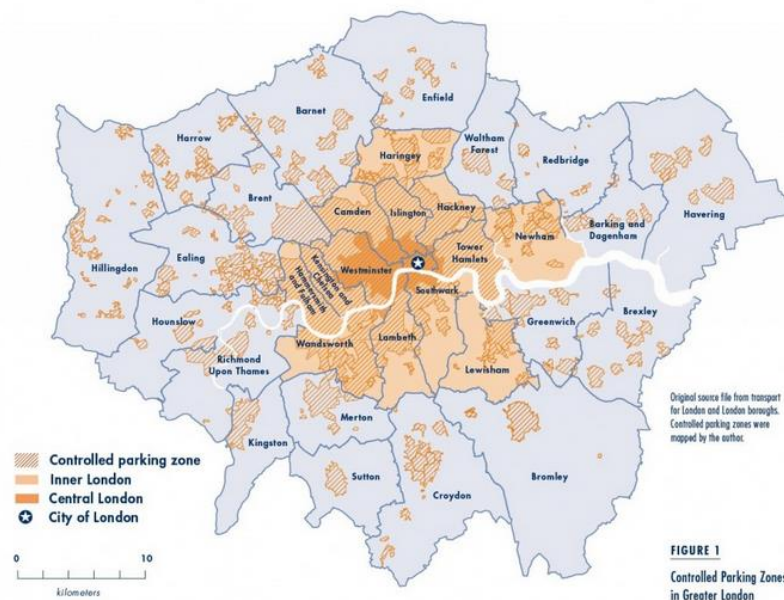
17. Kuopion kaupunki (2016): Savilahden pysäköintiselvitys (Savilahden pysäköintiratkaisujen yleisperiaatteet ja Yliopistorannan asemakaava-alueen pysäköinnin yleissuunnitelma)

3.3 Miniminormista maksiminormiin

Pysäköintipaikkojen enimmäismäärän rajoittamiseen perustuva pysäköintinormi antaa rakentajalle mahdollisuuden päättää itse markkinalähtöisesti, kuinka paljon autopaikkoja haluaa toteuttaa enintään. Maksiminormi on käytössä Euroopassa muun muassa Lontoon metropolialueella, Pariisissa metroasemien läheisyydessä sekä Berliinissä.

Lontoo

Lontoossa on vuonna 2004 uudistettu pysäköintiin liittyviä vaatimuksia siten, että aikaisemmin käytössä olleesta pysäköintipaikkojen toteuttamisveloitteen vähimmäisvaatimuksista (miniminormi) on siirrytty autopaikkojen enimmäismäärän rajoituksiin (maksiminormi) kaikessa rakentamisessa. Pysäköinnin uudet vaatimukset on otettu käyttöön koko Lontoon metropolialueella (ks. kuva 6). [18.]



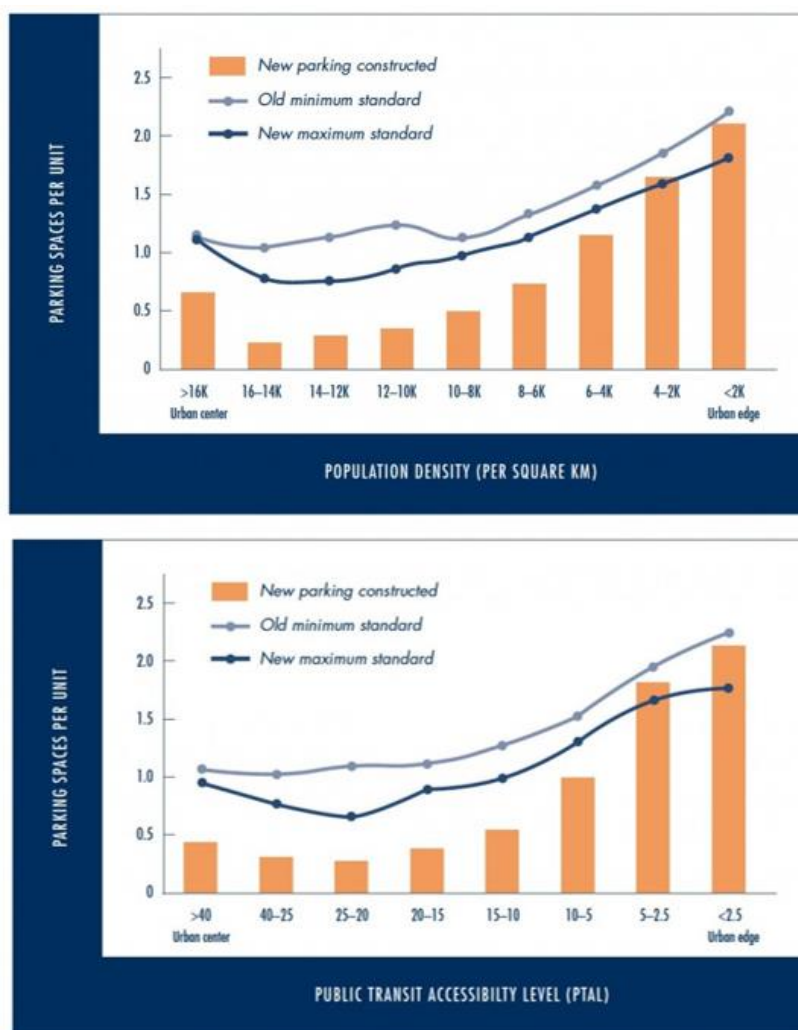
Kuva 6 Lontoon metropolialueella on vuonna 2004 siirrytty pysäköinnin miniminormista maksiminormiin [18].

Maksiminormin käyttöönoton jälkeen Lontoossa on tutkittu normimuutoksen vaikutuksia rakennushankkeissa toteutettuihin autopaikkamääriin. Tutkimuksessa on havaittu, että vähimmäisnormin ollessa voimassa useimmissa rakennushankkeissa on toteutettu ainoastaan vähimmäisnormin edellyttämä autopaikkamäärä. Vastaavasti maksiminormin käyttöönoton jälkeen useimmissa rakennushankkeissa on toteutettu vähemmän autopaikkoja, kun pysäköintinormin mukaan olisi saanut enintään toteuttaa. Neljäsosassa hankkeista ei toteutettu autopaikkoja lainkaan. Näin ollen maksiminormin käyttöönotto ei juurikaan estänyt rakentajaa toteuttamasta haluamaansa autopaikkamäärää, mutta sen sijaan miniminormi on velvoittanut toteuttamaan suuremman autopaikkamäärän kuin, mitä muutoin olisi rakennettu. [18.]

18. Guo, Zhan (2016): *From Parking Minimums to Parking Maximums in London*. Access: <https://www.accessmagazine.org/fall-2016/from-parking-minimums-to-parking-maximums-in-london/>

Tutkimuksessa on lisäksi tarkasteltu toteutunutta asuntokohtaista pysäköintipaikkamäärää suhteessa väestötiheyteen ja joukkoliikenteen palvelutasoon (ks. kuva 7). Tarkastelun perusteella autopaikkoja on toteutettu maksiminormin myötä kaikilla alueilla vähemmän kuin mitä aiemmin käytössä ollut miniminormi olisi edellyttänyt. [18.]

Tutkimuksessa lisäksi havaittiin, että alueilla, joissa väestötiheys on korkein ja joukkoliikenteen palvelutaso suurin, on toteutettu enemmän autopaikkoja asuntoa kohden verrattuna näitä ympäröiviin lähialueisiin. Asuntokohtaisen toteutetun autopaikkamäärän havaittiin kääntyvän uudelleen nousuun, kun siirryttiin etäämmälle alhaisemman väestötiheyden ja joukkoliikenteen palvelutason alueille. [18.]



Kuva 7 Asuntokohtainen toteutunut autopaikkamäärä suhteessa väestötiheyteen ja joukkoliikenteen palvelutasoon [18].

18. Guo, Zhan (2016): *From Parking Minimums to Parking Maximums in London*. Access: <https://www.accessmagazine.org/fall-2016/from-parking-minimums-to-parking-maximums-in-london/>

Yhtenä mahdollisena selittävänä tekijänä todettiin olevan keskimääräinen asuntokoko, joka oli korkean väestötiheyden ja joukkoliikenteen palvelutason alueilla hieman suurempi kuin näitä ympäröivillä lähialueilla. Toisaalta korkean väestötiheyden ja joukkoliikenteen palvelutason alueilla pysäköintipaikkoja todettiin olevan kysyntään nähden niukasti ja lisäksi kotitalouksien mediaanitulon todettiin näillä alueilla olevan Lontoon metropolialueen suurin, jolloin asuntorakentamisessa pysäköinnin tarjonnasta saatavat hyödyt saattoivat olla rakentajalle suuremmat kuin autopaikkojen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Tästä johtuen autopaikkojen enimmäismäärän rajoittaminen voi olla perusteltua, koska vapaasti toimivat pysäköintimarkkinat eivät ota huomioon yksityisautoilusta aiheutuvia muita yhteiskunnallisia vaikutuksia. [18.]

Pariisi

Pariisissa käytössä olevan pysäköintinormin mukaan 500 metrin säteellä metroasemasta ei vaadita autopaikkojen toteuttamista, mutta niiden toteuttaminen on kuitenkin sallittua. Lisäksi käytössä on pysäköinnin maksiminormi, jonka mukaan asumisessa saa toteuttaa enintään 1 ap / 100 k-m². [19.]

18. Guo, Zhan (2016): *From Parking Minimums to Parking Maximums in London*. Access: <https://www.accessmagazine.org/fall-2016/from-parking-minimums-to-parking-maximums-in-london/>

19. *Reinventing Parking*: <https://www.reinventingparking.org/2013/09/which-cities-have-abolished-parking.html>

3.4 Pysäköinnin Airbnb

Paikan hakeminen vapailta markkinoilta tarkoittaa asukaspysäköintiratkaisua, jossa asukkaiden on itse etsittävä pysäköintipaikkaa vapailta markkinoilta. Jos siirrytään asuntorakentamisessa markkinalähtöisyyteen, niin tämälntapaisia järjestelmiä voisi syntyä tueksi. Järjestelmällä itsessään on paljon positiivisia vaikutuksia esimerkiksi paikkojen tehostamisen myötä.

Camden, Lontoo

Lontoossa, noin 200 000 asukkaan Camdenissa, asukaspysäköinti on järjestetty siten, että asukkaat voivat hakea lupaa kadunvarsipysäköintiin. Asukaspysäköintiluvan hinta on jaettu päästöjen mukaisesti neljään luokkaan. Vähäpäästöisimmässä luokassa pysäköintilupa maksaa noin 110 euroa vuodessa. Päästöiltään suurimmassa luokassa luvan hinta on noin 330 euroa vuodessa. Sähköautojen asukaspysäköintiluvan vuosihinta on noin 35 euroa. Asukaspysäköintiluvan lisäksi diesel-käyttöisille henkilöautoille on asetettu erillinen lisämaksu, joka on vähäpäästöisimmässä luokassa noin 24 euroa ja suurimmassa päästöluokassa noin 71 euroa vuodessa. Useat asuintalot on kuitenkin merkitty "autovapaiksi", jolloin sellaisissa asuvat eivät voi saada kadunvarsipysäköintilupaa. [20, 21.]

Alueella on lisäksi kaksi kaupungin pysäköintilaitosta, joista voi hakea autopaikkaa. Laitoksissa on yhteensä noin 258 autopaikkaa. Pysäköinnin vuosihinta laitoksissa on asukkaille yli 1 000 euroa, eli noin 100 euroa kuukaudessa. Myös esimerkiksi alueella työssäkäyvät voivat vuokrata pysäköintilaitoksista autopaikan. Heille pysäköinnin hinta on hieman kalliimpi. Tällä hetkellä ainakin toinen pysäköintilaitoksista on täynnä ja autopaikoille on jonoa. [20.]

Muiden on löydettävä autoilleen pysäköintipaikka vapailta markkinoilta. Vapaan pysäköintipaikan löytämistä varten on kehitetty erilaisia alustoja, kuten esimerkiksi Iso-Britanniassa airbnb-tyylillä toimiva Parklet. Sovelluksen kautta on mahdollista löytää sekä pidempiaikaista (kuukausi, vuosi) tai lyhytaikaista pysäköintiä (tunti, päivä, viikko). Pysäköintipaikkojen omistajat voivat olla esimerkiksi yksittäisiä ihmisiä tai isompia pysäköintiyhtiöitä. [20, 22.]

20. Camden: <https://www.camden.gov.uk/ccm/content/transport-and-streets/parking/where-to-park/council-car-parks.en?page=1#section-1>

21. Camden, *Parking Operations, Fees and Charges 2018/19*: https://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=3724335&

22. Parklet, *The marketplace for parking and storage*: <https://www.parklet.co.uk/>

parklet Search Let a Space Services About Price Guide 0330 056 3399 f t in My Parklet

The marketplace for parking and storage

Instantly book your space today. Trusted by millions.

eg. 'Leeds', 'E14' or 'Waterloo station' Long term Monthly, annually Short term Hourly, daily, weekly Q

Sale Type For Rent

Space Type Allocated Space

Landlord Type Residential

Contract Type Monthly Inc. Weekends

Kuva 8 Parklet on Iso-Britanniassa toimiva alusta pysäköintipaikan etsimistä varten [22].

22. Parklet, The marketplace for parking and storage: <https://www.parklet.co.uk/>

SpotHero, Pohjois-Amerikka

Toinen esimerkki pysäköintipaikkojen välitysalustasta on Yhdysvalloissa ja Kanadassa toimiva SpotHero. Palveluntarjoaja ei itse omista autopaikkoja, vaan kuka tahansa voi Airbnb-tyyppisesti tarjota omaa talliaan tai ylimääräistä autopaikkaa osaksi SpotHeroa. [23.]

Palveluun rekisteröitymisen jälkeen käyttäjä voi varata itselleen etukäteen pysäköintipaikan, myös kuukausittainen varaaminen on mahdollista. Palvelu tarjoaa lisäksi asuinaluepysäköintiä, esimerkiksi New Yorkin East Villagen asuinalueella kuukausihinnat ovat noin 300–850 euroa. Muissa kaupungeissa autopaikkojen kuukausihinnat ovat keskimäärin 80–200 euroa. [23.]

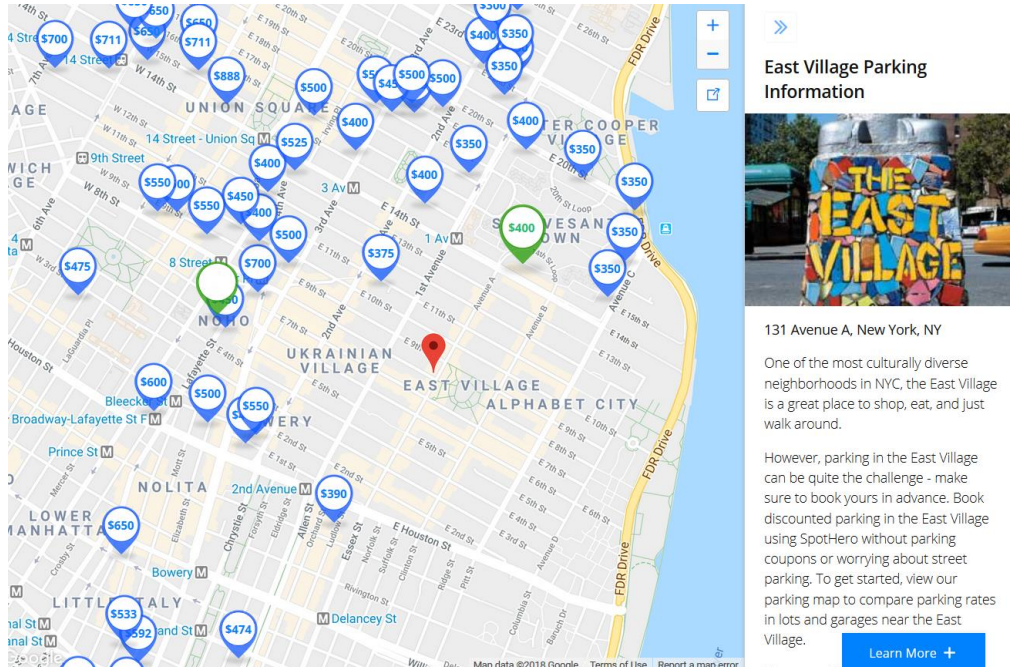
24/7 Parking + Sedan ⓘ

Month Begins: Aug 1st or Sep 1st

Hourly parking available

\$400 Total

Checkout



East Village Parking Information

131 Avenue A, New York, NY

One of the most culturally diverse neighborhoods in NYC, the East Village is a great place to shop, eat, and just walk around.

However, parking in the East Village can be quite the challenge - make sure to book yours in advance. Book discounted parking in the East Village using SpotHero without parking coupons or worrying about street parking. To get started, view our parking map to compare parking rates in lots and garages near the East Village.

[Learn More +](#)

Kuva 9 SpotHero on pysäköintipaikkojen välitystoimintaan perustuva yritys, joka toimii Yhdysvalloissa ja Kanadassa [23].

Vastaavanlaisia Pohjois-Amerikassa toimivia pysäköintipaikan välitystoimintaan perustuvia sovelluksia ovat esimerkiksi Bestparking ja Parking Panda [24, 25]. Suomessa Helsingissä toimii vastaavan tyyppinen sovellus Barking, jonka kautta voi vuokrata pysäköintipaikan tunti-, vuorokausi- tai kuukausiperusteisesti. Vuorattavia paikkoja on sovelluksessa kuitenkin vielä hyvin vähän. [26.]

23. SpotHero: <https://spothero.com/>

24. BestParking: <https://www.bestparking.com/>

25. Parking Panda: <https://www.parkingpanda.com/>

26. Barking <https://www.barking.fi/>

3.5 Yhteistyö yksityisten toimijoiden kanssa

Asukkaiden pysäköinti on osin järjestetty yhteistyössä yksityisen toimijan olemassa olevia pysäköintipaikkoja hyödyntäen markkinahintaan.

Sollentuna, Tukholma

Sollentunan kunnassa Tukholman läänissä (noin 25 minuutin mittaisen junamatkan päässä Tukholman keskustasta) on toteutettu noin 80 asunnon ja 40 autopaikan suuruinen asuinrakennushanke. Kohteen autopaikkatarve on kuitenkin suurempi kuin hankkeen yhteydessä toteutettu 0,5 autopaikkaa asuntoa kohden, mutta puuttuvia paikkoja ei kuitenkaan ole ollut mahdollista hankkeen yhteydessä toteuttaa. Ratkaisuna on päädytty vuokraamaan 10 autopaikkaa kadun toisella puolella sijaitsevasta Sollentunan kauppakeskuksen pysäköintihallista. Alkuun pysäköintipaikoista on tehty 1–2 vuoden mittainen vuokrasopimus kauppakeskuksen kanssa. Yhden autopaikan kuukausihinta on alueen hintatason mukaisesti noin 120–150 euroa, ja asukkaat maksavat sen suoraan kauppakeskukselle. [27.]



Kuva 10 Puuttuvat asukaspysäköintipaikat on vuokrattu markkinahintaan kadun toisella puolella sijaitsevasta Sollentunan kauppakeskuksen pysäköintihallista [28].

27. Linell, Nina / Bonava (2018), Henkilökohtainen tiedonanto

28. Plåtverkstan i Avesta Ab: Sollentuna Centrum, Stockholm: <http://platverkstan.com/sollentuna-centrum>

3.6 Kaupungin pysäköintiyhtiö

Kaupungin omistamia pysäköintiyhtiöitä on olemassa muun muassa Tampereella ja Jyväskylässä. Lisäksi Vantaa pohtii oman yhtiön perustamista. Yhtiön avulla kaupungit haluavat mahdollistaa keskitetyt ja tehokkaat pysäköintiratkaisut, kun markkinat voivat halutessaan toteuttaa osan paikoista vapaaksiostona. Vapaaksiostossa rakentaja hankkii pysäköintioikeuksia kaupungin pysäköintilaitoksisesta ja saa rakentaa vähemmän pysäköintipaikkoja tontille. Seuraavassa on kuvattu Tampereen ja Jyväskylän mallit sekä Ruotsista Tukholman ja Malmön mallit.

Tampere

Finnpark Oy on Tampereen kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, joka omistaa ja operoi pysäköintilaitoksia ja operoi kadunvarsipysäköintiä Tampereella. Finnpark operoi nykyisin yhteensä yli 30 kohteessa yli 20 000 autopaikkaa. Pysäköintiliiketoiminnan lisäksi Finnpark harjoittaa kiinteistöliiketoimintaa (omissa kiinteistöissä olevien toimitilojen vuokraustoiminta), pysäköintijärjestelmien maahantuontia sekä pysäköinnin asiantuntija- ja suunnittelupalvelujen (esim. valvomopalvelut ja järjestelmien tekninen etäoperointi) tarjoamista muille pysäköintiyhtiöille. Finnparkin kiinteistöliiketoiminnasta saatavia tuloja käytetään uusien laitosten investointeihin. Finnparkin toiminnan alkuvaiheessa 1970-luvulla Tampereen kaupunki antoi pysäköintiyhtiölle ensimmäisen tontin, johon yhtiö rakennutti pysäköintilaitoksen ja liikekiinteistön. Finnparkin alkuvaiheen toimintaa rahoitettiin kiinteistön vuokratuotoilla. [29, s.30; 30.]

Vuonna 2017 Finnparkin liikevaihto oli 25,7 miljoonaa euroa ja henkilöstön koko 48 henkilöä [30]. Vuonna 2015 vastaavat luvut olivat 21,6 miljoonaa euroa ja keskimäärin 46 henkilöä. Tällöin operatiiviset kustannukset paikkaa kohden olivat noin 80 euroa kuukaudessa, joista henkilöstökulut käsittivät 20 % ja muut kulut, kuten kiinteistöjen huoltomenot, käsittivät 80 %. [29, s.30.]

Finnparkin operoimilla pysäköintilaitoksilla tarjotaan sekä lyhytaikaista pysäköintiä että pitkäaikaisia pysäköintisopimuksia nimeämättömillä paikoilla. Sopimus pysäköinti käsittää yli puolet käytetystä pysäköintipalveluista. [29, s.30.]

Finnpark soveltaa pysäköintipaikkojen vapaaksioston menettelyä siten, että Finnparkin määrittelemät vapaaksiostomaksut kattavat osan pysäköintipaikkojen rakennuskustannuksista, ja loppuosa maksetaan pysäköintipaikkojen käyttömaksuilla. Finnparkin pysäköintilaitosten sopimus pysäköintimaksut ovat tämän vuoksi korkeammat kuin esimerkiksi Jyväskylässä. Pysäköintilaitospaikkojen hinnat päättää Finnparkin hallitus, joka koostuu kaupungin luottamushenkilöistä. Tampereen kaupunki määrittää katupysäköinnin hinnat. Koska vapaaksi ostettuun veloittepaikkaan ei sisälly pysäköintioikeutta pysäköintilaitokseen, kauppahinta on arvonlisäveroton. Pysäköintimaksut käyttäjille ovat puolestaan arvonlisäverollisia. [29, s.30.]

29. Vantaan kaupunki (2017), *Pysäköinnin ja pysäköinnin hallintomallin kehittäminen Aviapoliksen alueella*.
30. Finnpark: <https://www.finnpark.fi/yritys/>

Sopimus velvoitepaikkojen vapaaksiostosta liitetään rakennuslupahankemukseen. Sopimus tehdään Finparkin kanssa, samoin vapaaksi ostettujen velvoitepaikat maksetaan suoraan pysäköintiyhtiölle. Velvoitepaikkojen vapaaksiosto ei oikeuta pysäköintiin. Pysäköintipaikkaa tarvitseva asukas, työntekijä jne. tekee erikseen sopimuksen Finnparkin kanssa pysäköintioikeudesta. Vapaaksiostettujen paikkojen määrä ei määritä pysäköintioikeuksien määrää. [31.]

31. Tami Koivuniemi, puhelinhaastattelu 30.11.2018

Jyväskylä

Jyvä-Parkki Oy on Jyväskylän kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, joka omistaa ja operoi pysäköintilaitoksia ja operoi kadunvarsipysäköintiä Jyväskylässä. Jyvä-Parkki operoi 10 pysäköintilaitoksessaan yli 4 500 autopaikkaa ja kadunvarsilla noin 500 paikkaa. [29, s.31; 32.]

Vuonna 2017 Jyvä-Parkin liikevaihto oli 10,1 miljoonaa euroa. Jyvä-Parkin henkilöstön koko oli 2015 keskimäärin 12 henkilöä. Operatiiviset kustannukset paikkaa kohden olivat noin 80 euroa kuukaudessa, joista henkilöstökulut käsittivät 15 % ja muut kulut, kuten kiinteistöjen huoltomenot, käsittivät 85 %. Jyvä-Parkki hankkii osan operatiivisista tehtävistään, kuten valvomopalvelut, ulkopuolisina palveluina, mutta toteuttaa esimerkiksi huollon itse. Jyvä-Parkilla ei ole merkittäviä kilpailijoita Jyväskylän alueella. [29, s.31; 33.]

Jyvä-Parkin operoimilla pysäköintilaitoksilla tarjotaan sekä lyhytaikaista pysäköintiä että pitkäaikaisia pysäköintisopimuksia nimeämättömillä paikoilla. Pitkäaikaista pysäköintisopimuksia on noin 60 % pysäköintipaikkojen kokonaismäärään nähden, mutta suurin osa liikevaihdosta on peräisin lyhytaikaisesta pysäköinnistä. Pysäköintilaitos-paikkojen hinnat päättää Jyvä-Parkin hallitus, joka koostuu kaupungin poliitikoista. Jyväskylän kaupunki määrittää kadunvarsipysäköinnin hinnat. Kadunvarsilla sovelletaan pysäköinnin pituuden mukaan nousevia hintoja. [29, s.31.]

Jyvä-Parkki soveltaa pysäköintipaikkojen vapaaksioston menettelyä siten, että Jyvä-Parkin määrittelemät vapaaksiostomaksut kattavat pysäköintipaikkojen rakennuskustannukset täysin. Jyväskylän kaupunki on määrännyt muun muassa uuden Kankaan kaupunginosan asemakaavassa alueen asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt vapaaksiostamaan pysäköintipaikkansa. Lisäksi Jyväskylän uuden pysäköintinormiehdotuksen mukaan keskustassa vapaaksiostolla saa huomattavan vähennyksen autopaikkannormiin. Pysäköintilaitosten rakentaminen on kuitenkin aloitettu ennen kaikkien laitosten paikkojen vapaaksiostoa, joten Jyvä-Parkin pysäköintilaitoksista löytyy edelleen noin 1 000 vapaaksiostettavaa pysäköintipaikkaa. Nämä mahdollistavat esimerkiksi tulevaisuuden täydennysrakentamisen pysäköintitarpeiden täyttämisen. Lisäksi Jyvä-Parkki toimii operaattorina muiden omistamilla paikoilla mm. sairaalan alueella. [29, s.31, 34, 35.]

Koska vapaaksi ostettuun veloittepaikkaan ei sisälly pysäköintioikeutta pysäköintilaitokseen, niin kauppahinta on arvonlisäveroton. Pysäköintimaksut käyttäjille ovat puolestaan arvonlisäverollisia. Vapaaksioston periaatteet ovat samat kuin Tampereella. Vapaaksiosto tehdään rakennuslupavaiheessa. Sopimus liitetään rakennuslupahakemukseen. Järjestelyä on pidetty toimivana. Keskustassa ja Kankaan kaavoissa ainakin osa paikoista veloitetaan sijoittamaan kaupungin pysäköintiyhtiön laitoksiin vapaaksiostoperiaatteella. [29, s.31, 35.]

Jyvä-Parkin toiminnan alkuvaiheessa 1980-luvulla Jyväskylän kaupunki sijoitti pysäköintiyhtiöön pääomaa ensimmäistä pysäköintitaloa varten. Tällöin vapaaksiostomenettelyä ei hyödynnetty. Jyväskylän kaupunki takaa Jyvä-Parkille tarvittaessa lyhytaikaisia lainoja, mutta ei nykyään suoraan rahoita yrityksen toimintaa. [29, s.31.]

29. Vantaan kaupunki (2017), *Pysäköinnin ja pysäköinnin hallintomallin kehittäminen Aviapoliksen alueella*.

32. Jyvä-Parkki: <http://www.jyvasparkki.fi/index.php>

33. Jyvä-Parkki Oy, *talouskertomus 2017*: <http://www.jyvasparkki.fi/img/pdf/jyvas-parkki-talouskertomus-2017.pdf>

34. Jyväskylän kaupunki (2018), *Pysäköinti – hallinta ja normit Jyväskylässä*, <http://www2.jkl.fi/kaavakartat/py-sakointi/pysakointiraportti.pdf>

35. Hannu Leskinen, *puhelinhaastattelu 30.11.2018*

Tukholma

(Stockholms Stads Parkerings AB) on Tukholman kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, joka rakentaa ja operoi kaupallisia ja kunnallisia pysäköintialueita ja -halleja Tukholman kaupungin alueella. Yhtiö hallinnoi yli 75 000 autopaikkaa, joista kolmannes sijaitsee pysäköintilaitoksissa. Yrityksen liikevaihto vuonna 2013 oli noin 500 miljoonaa Ruotsin kruunua ja käyttökatemarginaali 21 prosenttia. Yrityksen missiona on vähentää turhaa ajoneuvoliikennettä ja kaduille pysäköimistä Tukholman alueella sekä helpottaa pysäköintiä rahoittamalla uusien pysäköintihallien rakentamista. Yhtiö rakentaa sekä kaupallisesti kannattavia kohteita että kohteita, joilla pyritään vain siirtämään autot kadulta maan alle. Kaupallisissa kohteissa yhtiö tavoittelee kannattavaa liiketoimintaa, jolla rahoitetaan uusien kohteiden rakennus. Yhtiö pyrkii tulevaisuudessa kasvattamaan hallinnoimiensa pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä siten, että asukkaat, työntekijät ja vierailijat voisivat käyttää mahdollisimman paljon samoja paikkoja ajallisesti lomittain. [36, s. 66; 37, 38.]

Sollentuna, Tukholma

Sollentunassa on käytössä pysäköinnin vapaaksiostomenettely, jossa kiinteistön omistaja voi minimoida tonttikohtaisen pysäköinnin järjestämisen ostamalla pysäköintioikeudet yhteiskäyttöisestä pysäköintilaitoksesta. Menettelyn avulla pysäköinnin kustannukset on helpompaa erotella asuinrakentamisen kustannuksista (kustannusten läpinäkyvyys), ja kunnan on mahdollista tehostaa maankäyttöä ohjaamalla pysäköintiä keskitettyihin laitoksiin. Pysäköinnin järjestäminen muodostuu joustavammaksi ja korttelikohtainen autopaikkamäärä pienemmäksi. Vaihtoehtona pysäköinnin vapaaksiostolle on pysäköintivarantomenettely, jossa rakentaja voi myöhemmässä vaiheessa tarpeen vaatiessa ostaa lisää pysäköintioikeuksia pysäköintilaitoksesta. [39.]

36. *Espoon kaupunki (2015): Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma.*

37. *Stockholms Stads Parkerings AB*

38. *Stockholms City Hall AB*

39. *Sollentuna kommun (2014): Parkeringsplan för Sollentuna kommun: <https://www.sollentuna.se/globalassets/trafik--stadsplanering/parkering/parkeringsplan/parkeringsplan-for-sollentuna-kommun---remisshandling-lagupplöst.pdf>*

Malmö

Malmössä toimii kaupungin omistama pysäköintiyhtiö Parkering Malmö, joka rakentaa pysäköintipaikkoja ja -halleja kaikenlaisiin pysäköintitarpeisiin, myös asukaspysäköintiin. Yhtiö omistaa 10 pysäköintilaitosta sekä yli 45 000 pysäköintipaikkaa Malmön alueella. Useilla alueilla taloyhtiöille ei ole rakennettu riittävästi pysäköintipaikkoja, vaan Parkering Malmö on rakentanut alueelle pysäköintilaitoksen, jota voivat käyttää eri taloyhtiöiden asukkaat sekä myös muut pysäköintipaikkaa tarvitsevat. [40, 41.]

Fullriggarenin alueella Malmössä on toteutettu 600 asunnon suuruinen rakennushanke. Osa hankkeen asukaspysäköinnistä on järjestetty yhteistyössä Parkering Malmön kanssa, joka on rakentanut alueelle pysäköintilaitoksen. Pysäköintilaitoksessa on yhteensä noin 500 autopaikkaa. Tämän lisäksi laitoksen pysäköintipaikat on tarkoitettu myös muille alueen asukkaille sekä lyhytaikaiseen pysäköintiin. [40, 41.]

40. Anderson, Pernilla (2018): Henkilökohtainen tiedonanto 9.8.2018

41. PMalmö: <https://www.pmalmo.se/>

3.7 Toisenlaisia lähestymistapoja

Japanin malli

Japanissa on laki, jonka mukaan henkilöauton rekisteröinnin edellytyksenä on pysäköintipaikan osoittaminen. Lainsäädännöstä johtuen kadunvarsipysäköintiä ei ole juurikaan käytössä eikä asuinrakentamiselle ole osoitettu pysäköintipaikkojen toteuttamiseen liittyviä vähimmäisvelvoitteita. Pysäköintipaikkojen vuokraus tapahtuu yksityisillä markkinoilla. [42.]

Chicago

Chicagon kaupunki (väkiluku runsaat 2,5 milj.) vuokrasi vuonna 2009 kaupungin keskustan 34 500 kadunvarsipysäköintipaikkaa Morgan Stanley -pankille 75 vuoden vuokrasopimuksella. Kertaluonteinen vuokrat korvaus oli 1,16 Mrd. dollaria. Harvinaislaatuinen sopimus sisälsi ennalta sovitun hinnankorotusohjelman, jonka mukaan pysäköinnin hinnat nousivat 2-4-kertaisiksi vuoteen 2013 mennessä. Tämän jälkeen hinnankorotukset kytkettiin yleiseen inflaatiokehitykseen – maksimihinta vuonna 2013 oli korotusten jälkeen 6,5 USD/h. Järjestely oli pormestarin mukaan ainoa tapa saada ”ulosmitattua” pysäköintipaikkojen arvo, koska pysäköinnin hinnat olivat säilyneet 20 vuoden ajan absoluuttisesti samalla tasolla (n. 20 milj. USD/v.), koska poliitikot eivät olleet taipuneet hinnankorotuksiin. [36, s. 67.]

Morgan Stanley järjestää kadunvarsipysäköintipaikkojen operoinnin haluamallaan tavalla. Kaupunki puolestaan vastaa järjestelyn jälkeenkin kadunvarsipaikkojen pysäköinninvalvonnasta ja saa kaikki pysäköintisakkomaksut. [36, s. 67.]

Järjestelyn haaste on se, että se on jäykistänyt kaupunkisuunnittelua melkoisesti, koska mahdolliset pysäköintipaikkojen vähennykset täytyy korvata Morgan Stanleyille täysimääräisesti. Näin ollen suunnittelussa pyritään välttämään pysäköintipaikkojen vähentämisiä ja löytämään vaihtoehtoisia toteutustapoja. Lisäksi järjestely on saanut kritiikkiä liian pitkästä vuokra-ajasta sekä liian alhaisesta vuokrat korvauksesta. [36, s. 67.]

Toronto

Toronto Parking Authority (TPA) on Toronton kaupungin liikelaitos (agency), joka hallinnoi ja operoi kaupungin omistamia 213 pysäköintilaitosta (37 700 pysäköintipaikkaa) sekä 18 600 kadunvarsipysäköintipaikkaa. Lisäksi organisaatio operoi joitakin muilta tahoilta vuokraamiaan pysäköintilaitoksia sekä on toteuttanut yhteisyrityksiä yksityisten tahojen kanssa. Organisaatio on toiminut jo 60 vuotta. Jo 50 vuotta osa sen rahoituksesta on tullut rakennuttajilta, jotka maksavat mieluummin kertamaksun kaupungin pysäköintirahastoon, kuin rakentavat pysäköintipaikkoja. Organisaatio ei saa rahoitusta kaupungilta, vaan se kattaa itse omat kulunsa ja tilittää 75 % tuloksestaan kaupungille ja 25 % jätetään organisaatioon tulevia investointeja varten. [36, s. 67.]

36. Espoon kaupunki (2015): *Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma*.

42. Asian Development Bank (2011): *Parking Policy in Asian Cities*

Yhtiön liikevaihto on 126 miljoonaa Kanadan dollaria (vuonna 2012) ja käyttökatemarginaali 47 prosenttia. Tuloista noin 55 prosenttia tulee pysäköintilaitoksista ja 40 prosenttia kadunvarsi-pysäköinnistä. Loput tulevat lähinnä kuukausipysäköintiluvista. [36, s. 67.]

Toronto Parking Authority on asentanut 3 000 pysäköintimittaria, jotka toimivat aurinkopaneeleilla ja lähettävät langattomasti reaaliaikaista dataa pysäköintitilanteesta. Tämä mahdollistaa pysäköintitilanteen reaaliaikaisen seurannan internetissä. [36, s. 67.]

36. *Espoon kaupunki (2015): Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma.*

3.8 Yhteenveto

Esimerkkikohteita kaupungeista, joissa pysäköintipaikkojen toteuttamiseen liittyviä velvoitteita on kevennetty, löytyy melko paljon. Ratkaisut ovat hyvin erilaisia ja niillä myös usein tavoitellaan eri asioita. Tietoa vähimmäisvaatimusten luopumiseen liittyvistä seurausvaikutuksista, kuten pysäköintipaikkojen riittävydestä ja yksityisten asukas-pysäköintimarkkinoiden muodostumisesta, on kuitenkin tarjolla niukasti.

Yhdysvaltalaisien ja kanadalaisien kaupunkien keskusta-alueilla pysäköintipaikkojen toteuttamiseen liittyvistä vähimmäisvaatimuksista ollaan viime vuosina luovuttu yhä useamassa kaupungissa ja siirrytty kohti aitoa markkinalähtöistä pysäköintijärjestelmää. Tarkastelluista kohteista Buffalo on ainoa kaupunki, joka on tietyin edellytyksin luopunut vähimmäisvaatimuksista koko kaupungin alueella. Koska muutokset on tehty lähiaikoina, niin tietoja vaikutuksista ei ollut saatavilla. Suomessa vastaavia malleja ei asuntorakentamisessa juurikaan esiinny.

Tarkastelluista kaupungeista Malmössä sekä Göteborgin Frihamnenissa on päädytty asukas-pysäköintiratkaisuun, jossa kaupunki antaa hyvin merkittäviä huojennuksia rakennuttajalle asetettuihin pysäköinnin toteuttamisvelvoitteisiin, mikäli rakennuttaja sitoutuu taloudellisesti tukemaan vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä. Tässä mallissa markkinoilla on suuri päättäväisyyttä toteutettavaan autopaikkamäärään. Mallissa ensisijaisena tavoitteena on kestävien kulkutapojen käytön edistäminen, kun taas Pohjois-Amerikkalaisissa kaupungeissa lähtökohtana on oikean autopaikkamäärän toteutuminen markkinalähtöisesti. Vastaavia malleja on Suomessakin käytössä, mutta huojennukset ovat selvästi pienempiä.

Lontoossa on aikaisemmin käytössä olleesta pysäköintipaikkojen toteuttamisvelvoitteen vähimmäisvaatimuksista (miniminormi) siirrytty autopaikkojen enimmäismäärän rajoitukseen (maksiminormi) kaikessa rakentamisessa. Pysäköintipaikkojen enimmäismäärän rajoittamiseen perustuva pysäköintinormi antaa rakentajalle mahdollisuuden päättää itse markkinalähtöisesti, kuinka paljon autopaikkoja haluaa toteuttaa enintään. Lontoon pysäköintinorminmuutoksen vaikutuksista tehdyn tutkimuksen mukaan useammissa rakennushankkeissa on ennen normimuutosta toteutettu vähimmäisnormin edellyttämä autopaikkamäärä, muutoksen jälkeen autopaikkoja on toteutettu vähemmän kuin, mitä maksiminormi on sallinut. Korkean väestötiheyden ja joukkoliikenteen palvelutason alueilla autopaikkoja havaittiin toteutetun asuntoa kohden enemmän ympäröiviin lähi-alueisiin verrattuna. Mahdollisina selittävinä tekijöinä arveltiin olevan asuntojen keskikoon lisäksi kysyntään nähden niukka pysäköintipaikkamäärä ja kotitalouksien suuri mediaanitulo, jolloin asuntorakentamisessa pysäköinnin tarjonnasta saatavat hyödyt saattoivat olla rakentajalle suuremmat kuin autopaikkojen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Koska vapaasti toimivat pysäköintimarkkinat eivät ota huomioon yksityisautoilusta aiheutuvia muita yhteiskunnallisia vaikutuksia, voi autopaikkojen enimmäismäärän rajoittaminen olla perusteltua. Suomessa maksiminormin käyttöä asuntorakentamisessa ei juurikaan esiinny.

Pysäköintipaikan etsinnän helpottamiseksi on kehitetty airbnb-tyylillä toimivia sovelluksia, joiden kautta voi hakea vuokralle tarjottavia vapaita autopaikkoja. Autopaikkojen vuokranantajat voivat olla yksityishenkilöitä tai suurempia pysäköintiyhtiöitä, ja autopaikkoja voi vuokrata tarpeen mukaan lyhyeksi tai pidemmäksi ajaksi. Ne tarjoavat usein lyhytaikaisen pysäköinnin lisäksi myös pidempiaikaista asukas-pysäköintiä. Tällaisia pysäköintipaikkojen välitykseen perustuvia sovelluksia on käytössä muun muassa Yhdysvalloissa, Kanadassa ja Lontoossa. Suomessa toimii ainakin Barking-palvelu.

Ruotsissa useammassa kaupungissa toimii kaupungin omistama pysäköintiyhtiö. Yhtiöt mahdollistavat rakentajille pysäköinnin vapaaksioston siten, että rakentaja ostaa pysäköintioikeuksia kaupungin pysäköintilaitoksesta sen sijaan, että itse rakentaa paikkoja tontille. Esimerkiksi Tukholmassa kaupungin omistama pysäköintiyhtiö rakentaa ja operoi pysäköintialueita- ja laitoksia kaupungin alueella. Yhtiön tavoitteena on vähentää turhaa ajoneuvoliikennettä ja kaduille pysäköimistä sekä helpottaa pysäköintiä rahoittamalla uusien pysäköintihallien rakentamista. Tulevaisuudessa yhtiön pyrkimyksenä on kasvattaa hallinnoimiensa pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä. Malmössä useilla alueilla tonttikohtaista asukaspysäköintiä ei ole tarjolla riittävästi, vaan pysäköinti on järjestetty yhteistyössä kaupungin omistaman pysäköintiyhtiö Parkering Malmön kanssa. Asukaspysäköinnin lisäksi pysäköintiyhtiön laitoksiin on osoitettu myös lyhytaikaista pysäköintiä. Sollentunassa on toteutettu asuinkorttelihanke, jossa osa asukkaiden tarvitsemista autopaikoista on vuokrattu markkinahintaan läheisen kauppakeskuksen pysäköintihallista. Vastaavia malleja on Suomessakin käytössä (mm. Tampere, Jyväskylä, Lappeenranta), mutta vapaaksioston määrät ovat varsin pieniä.

Japanissa puolestaan on laki, jonka mukaan henkilöauton rekisteröinnin edellytyksenä on pysäköintipaikan osoittaminen. Lainsäädännöstä johtuen kadunvarsipysäköintiä ei ole juurikaan käytössä, eikä asuinrakentamiselle ole osoitettu pysäköintipaikkojen toteuttamiseen liittyviä vähimmäisvelvoitteita. Pysäköintipaikkojen vuokraus tapahtuu yksityisiltä markkinoilta.

4. Jatkosuositukset

Tässä työssä kerättyjen ulkomaisten esimerkkien perusteella ei voida suoraan sanoa, onko markkinalähtöinen pysäköintimalli kannatettava vaihtoehto, koska esimerkkikohteista ei ole juurikaan ollut saatavissa tietoa mallien toimivuudesta ja vaikutuksista. Siten työn jatkosuosituksina ehdotetaan ensisijaisesti pysäköinnin markkinaehtoisuuden vaikutuksiltaan rajattuja kokeiluja, joissa käytetään tarkkaa seurantaa. Riskien tulee olla hallittavissa.

Pohjois-Amerikkalaisissa esimerkkikaupungeissa pysäköintipaikkojen vähimmäisvaatimuksista etenkin keskusta-alueilla on luovuttu kokonaan, ja lähtökohtana on ollut oikean pysäköintipaikkamäärän toteutuminen markkinalähtöisesti. Kokemuksia mallien toimivuudesta ei kuitenkaan ole juurikaan saatavilla. Lisäksi useissa tarkastelluissa esimerkkikaupungeissa pysäköinnin markkinalähtöisyys ilmenee joustavampina pysäköintipaikkamääräyksiä. Suurissa eurooppalaisissa kaupungeissa on siirrytty pysäköinnin miniminormista maksiminormiin, jolloin rakentajalla on mahdollisuus päättää itse vapaammin markkinalähtöisesti toteutettavien pysäköintipaikkojen määrä. Lontoon kokemukset osoittavat, että useissa kohteissa toteutettu paikkamäärä on pienempi kuin maksiminormin sallima enimmäispaikkamäärä. Lisäksi maksiminormin sallima paikkamäärä on pääsääntöisesti alhaisempi kuin vanhan miniminormin edellyttämä vähimmäispaikkamäärä. Ruotsalaisissa kaupungeissa pysäköintipaikkamääräyksiin sallitaan merkittäviä huojennuksia, mikäli rakentaja sitoutuu tukemaan taloudellisesti kestäviä kulkutapoja ja uusia liikkumispalveluita. Mallin ensisijaisena tavoitteena on kestävien kulkutapojen käytön edistäminen.

Ruotsalaisissa esimerkkikaupungeissa (Tukholma ja Malmö) kaupungin omistamalla pysäköintiyhtiöllä on myös merkittävä rooli pysäköinnin toteutuksessa ja operoinnissa, mikä on mahdollistanut kaupungille kokonaisvaltaisemman roolin pysäköinnin järjestämisessä. Pysäköintiyhtiöiden avulla kaupungit haluavat mahdollistaa keskitetyt ja tehokkaat pysäköintiratkaisut, kun markkinat voivat halutessaan toteuttaa osan autopaikoista vapaaksiostoina kaupungin pysäköintilaitoksiin. Vapaaksiostossa rakentaja hankkii pysäköintivelvoitepaikkoja vastaan pysäköintioikeuksia kaupungin pysäköintilaitoksista, jolloin rakentaja saa toteuttaa vähemmän pysäköintipaikkoja tontille. Pysäköintiyhtiöllä voi olla merkittävä rooli myös kestävien liikkumispalveluiden koordinoinnissa ja toteutuksessa. Kaupungin omistamia pysäköintiyhtiötä on käytössä myös Suomessa.

Ulkomaisista esimerkeistä Helsinkiin parhaiten soveltuvia markkinalähtöisemmän pysäköintijärjestelmän malleja ovat ruotsalaisissa esimerkkikaupungeissa käytössä oleva asukas-pysäköintimääräysten huojennusmalli, jossa rakentajan saamat pysäköintimääräysten huojennukset ovat vahvasti sidoksissa kestävästä liikkumisesta ja liikkumispalveluiden taloudelliseen tukeen, sekä kaupungin vahvempi rooli pysäköinnin järjestämisessä oman pysäköintiyhtiön kautta. Ensimmäinen malli edistäisi parhaiten myös Helsingin liikkumiselle, ilmastolle ja kaupunkikehitykselle asettamien tavoitteiden toteutumista. Ja vaikka jälkimmäisessä mallissa kaupungilla olisi nykyistä vahvempi rooli pysäköinnin järjestämisessä, rakentajilla jousto pysäköintipaikkojen toteutuksessa kasvaisi. Pysäköintimääräyksiin saatavat huojennukset on mahdollista sitoa sekä liikkumispalveluiden tukemiseen että toteutettaviin pysäköintiratkaisuihin, kuten Kuopion Savilahden joustavassa pysäköintinormissa on esitetty. Kaupungin omistamia pysäköintiyhtiöitä toimii myös Suomessa, esimerkiksi Tampereella ja Jyväskylässä.

Tämän työn jatkosuosituksina esitetään:

1. Pilotoidaan jollakin alueella puhdasta markkinalähtöistä mallia, jossa rakentaja saa päättää rakennettavan autopaikkamäärän. Mallissa voisi myös sallia kohteen tarvitsemien velvoitepaikkojen hankkimisen yksityiseltä toimijalta pitkäkestoisilla sopimuksilla olemassa olevien paikkojen käyttöä tehostaen. Paikat voidaan toteuttaa myös pysäköintiyhtiön toteuttamana velvoitepysäköintinä, jossa taloyhtiöt ja kaupunki ovat mukana pysäköintiyhtiössä. Tämä malli soveltuu varsinkin tilanteisiin, joissa alueella ei ole yksityistä pysäköintitoimijaa. Paikkoja on mahdollista rakentaa myöhemmin lisää joko pysäköintiyhtiön tai yksityisen toimesta. Kokeilulla selvitetään, miten pysäköintipaikkamäärä määräytyisi markkinalähtöisesti ja vaikuttaa rakennushankkeiden toteutumiseen. Pilottikohde voisi olla pienenkö ja sijaita alueella, jonka läheisyydessä on yksityisiä pysäköintitoimijoita. Työn aikana esille nousseista kokeilualueista potentiaalisia voisivat olla esimerkiksi Hakaniemenranta tai Nihti.
2. Pilotoidaan jollain alueella asukaspysäköintimallia, jossa rakentaja saa merkittäviä huojennuksia pysäköinnin toteuttamiselle asetettuihin vaatimuksiin, mikäli rakentaja toteuttaa ratkaisuja, jotka tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kokeilulla selvitetään, miten kestävien kulkumuotojen tukemiseen perustuva pysäköintimalli ohjaa ihmisten liikkumisvalintoja, asukaspysäköinnin kysyntää ja rakennushankkeiden toteutumista. Kokeilualueen tulee sijaita hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, jotta edellytykset pysäköintinormin keventämiselle ovat hyvät. Työn aikana esille nousi muun muassa seuraavat potentiaaliset kokeilualueet: Nihti, Hernesaari ja Hakaniemenranta.
3. Selvitetään pysäköintiyhtiömallin käyttöönoton edellytyksiä ja pilotoidaan mallin toimivuutta jollain alueella. Pilottia varten tulee määrittää mm. kaupungin pysäköintiyhtiön rooli, tehtävät ja liiketoimintamalli sekä periaatteet vapaaksiostoon. Työn aikana esille nousi muun muassa seuraavat potentiaaliset kokeilualueet: Malmin lentokenttä, Nihti ja Hernesaari. Helsingillä ei tällä hetkellä ole omaa pysäköintiyhtiötä. Sen perustaminen vaatii erillisen päätöksen.
4. Pilotoidaan markkinaehtoista pysäköintiä sopivalla alueella. Samalla seurataan ulkomaisia ja kotimaisia esimerkikaupunkeja, jotta saataisiin lisää tietoa markkinaehtoisempaan pysäköintiin liittyvistä käytännön kokemuksista, kuten vaikutukset pysäköinnin kysyntään ja pysäköintipaikkojen riittävyyteen sekä yksityisten asukaspysäköintimarkkinoiden muodostumiseen, hankkeiden toteutumiseen jne. Kun Helsinki tekee omia kokeiluja markkinaehtoisesta pysäköinnistä, niistä saatavia kokemuksia seurataan tarkasti.

Lisätietoa

Juha Hietanen
Liikenneinsinööri
Helsingin kaupunki/Kaupunkiympäristön toimiala
Kansakoulukatu 1 B
PL 2100, 00099 Helsingin kaupunki
gsm: 040 334 2234
puh: 09 310 37120
e-mail: juha.hietanen@hel.fi

LIITE 1 – Tietopyyntö



3rd of July, 2018

1 (1)

Urban Environment Division

Request on market-driven parking

Dear recipient,

The City of Helsinki has decided in its city strategy 2017–2021 that the city curbs the costs of construction and densifies the city structure by gradually moving – without risking its competitiveness and accessibility – towards an areal and market-driven parking system. The aim is to start new housing developments.

In order to create principles for this market-driven parking system and eventually start a trial, the city of Helsinki has decided to investigate whether market-driven parking systems are in place somewhere in Europe or in the world.

Therefore, we are approaching You and would greatly appreciate, if you find some time to answer to our questions **if you have knowledge and experiences concerning market-driven parking systems/standards in new housing areas?**

We would be interested on the following details:

- What are the characteristics of these areas (ex. population, size, urban structure, number of other functions such as jobs, services; expected car ownership)? Is it possible to get a map of the area?
- City of Helsinki owns more than 50 % of its land area. What is the share of land ownership in your city? What is the land ownership in the residential area in question?
- What is the parking standard? How many parking places per Gross Floor Area (places/m²) or Apartments (places/apartment)?
- What is the actual ratio of parking places compared to number of residents or number of apartments? How is it different to areas with normal parking standards (minimum requirements)?
- Where are parking places located? Are parking places located on the property or is the parking centralized areally or is it a mixed system?
- What happened when people moved in? Was the number of cars lower than usually? Did car owners find a place to park on the residential spots, other existing spots (for examples shopping malls), outside the area or did new private parking facilities come along?
- If existing parking places were utilised more efficiently, was it enough to satisfy the demand?
- Did all residents find a parking place, if they were willing to pay for it?
- If new parking facilities were constructed, was it enough to satisfy the demand?
- If the area has private parking operators, what kind of experience do you have with them? Is the private parking on city-owned land?
- What are the prices for residential parking? What are the prices for other types of parking?
- Have parking places been built in phases due to changes in demand? How has the building of parking places in phases been organized? (decision making, process, financing, operating)
- Does the area have more parking violence than other areas?
- What was the role of the city in organising parking?
- Are you going to use or further develop the model (ex. set new standards) on other areas?
- How do you see the role of the public party, what kind of steps have been crucial in succeeding in moving towards more demand-based, market-driven parking standards?

In case you would prefer a brief discussion, we are more than happy to arrange a Skype call.

Best regards,

Juha Hietanen
Traffic Engineer
Urban Environment/City of Helsinki

Postiosoite: PL 58210, 00099 Helsingin kaupunki

<https://www.hel.fi/>

Käyntiosoite: Kansakoulunkatu 3, Helsinki 10

y-tunnus 0201256-6