



§ 119

**Asuntotuotantotoimikunnan lausunto Helsingin pysäköintipolitiikka
-luonnoksesta**

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta:

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa esitetään uudenlainen, entistä aktiivisempi tapa käsitellä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Luonnoksessa tarkastellaan pysäköintiä monesta eri näkökulmasta ja esitetään pysäköinnin monipuoliseksi kehittämiseksi tarvittavat strategiset linjaukset ja niitä tukevat kärkitoimenpiteet. Selvityksen taustaksi on haettu esimerkkejä Euroopan kaupunkien käytännöistä. Luonnoksen tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksen keskeiset strategiset linjaukset ovat periaatteellisia valintoja. Tavoitteena on tukea ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista siten, että pysäköintiratkaisuissa otetaan huomioon alueiden erilaisuus. Pysäköintipolitiikan valinnoilla arvioidaan voitavan vaikuttaa Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden vision toteutumiseen sekä kohtuuhintaisen asumisen toteutumiseen. Keskeisenä periaatteena ovat asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet sekä "käyttäjä maksaa" -periaate. Lisäksi Helsingistä halutaan kehittää "pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki".

Pysäköintipolitiikan strategisista linjauksista

Seuraavassa käsitellään pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Strategisessa linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Linjaus on kustannustehokas. Osa hyvien liikenneyhteyksien äärelle toteutettavista asuntokohteista olisi luontevaa suunnata autottomille talouksille.



Asuntotuotantotoimisto on toteuttanut Kalasatamaan autopaikattoman korttelin, johon on valmistunut autopaikaton vuokratalo. Kortteliin on lisäksi rakenteilla autopaikaton omistusasuntokohde. Näiden lisäksi asuntotuotantotoimistolla on rakenteilla Jätkäsaareen kaksi omistusasuntokohdetta, joissa autopaikat on osoitettu joidenkin asuntojen omistukseen. Näissä kohteissa autopaikkojen investointikustannukset ovat osa niiden asuntojen kustannusta, joihin sisältyy autopaikka. Koekohteista saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää hyödyksi uusia mahdollisia autopaikattomia tai vähäautopaikkaisia kohteita suunniteltaessa.

2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa Helsinki on jaettu kolmenlaiseen vyöhykkeeseen: 1) ratikkakaupunki, 2) raidekaupunki ja 3) bussikaupunki. Palveluiden näkökulmasta on luontevaa ohjata erilaiset asumistyyliä niille soveltuville alueille ja tukea myös pysäköintiratkaisuilla kullekin alueelle soveltuvaa elämäntapaa. Asuntotuotannon näkökulmasta tämä vaikuttaa mm. sovellettaviin autopaikkainormeihin ja talotyyppeihin.

4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autottomien kotitalouksien osuus pääkaupunkiseudulla on 38 %. Lähtökohtaisesti autopaikat on toteutettu kerrostaloihin pääsääntöisesti taloyhtiön hallintaan ja osana kaikkien kohteen asuntojen kustannuksia. Investointikustannuksiin ovat osallistuneet kaikki kohteessa asuvat taloudet riippumatta siitä, onko talouden käytössä ollut autopaikkaa vai ei. Käyttökustannukset on lähtökohtaisesti pyritty perimään autopaikkojen käyttökustannuksina.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetään periaatteellista muutosta kustannusten jakamiseen.

5. Pysäköinnin hinnoittelun läpinäkyvyys ja "käyttäjä maksaa" -periaate

"Käyttäjä maksaa" -periaate on omalla tavallaan selkeä valinta. Myös toisenlainen valinta on mahdollinen ja perusteltu. Pysäköintipolitiikan keskeisenä kustannusten jakoperiaatteena voisi olla "hyötyjä maksaa" -käytäntö. Tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisessa hyötyjiä ovat kaupunki ja alueen asukkaat sekä todennäköisesti myös yritykset. Kaupungin näkökulmasta hyöty syntyy tehokkaammasta maankäytöstä saatavista maan myynti- ja vuokraustuloista sekä erityisesti kantakaupungin alueella helpommin toteutettavasta talvikunnossapidosta. Asukkaiden näkökulmasta tiivis kantakaupunkimainen asuinympäristö tarjoaa enemmän lähipalveluita, joiden myötä arkielämä on helpompaa ja virikkeisempää. Yritysten



näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

6. Pysäköintiratkaisut erilaisten tarpeiden mukaan

Pysäköintiratkaisut tulisi perustaa asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Suunnittelussa voidaan tietoon perustuen toteuttaa erilaisia pysäköintiratkaisuja erilaisiin tarpeisiin. Pitkäaikainen pysäköinti voidaan sijoittaa kauemmaksi asunnoista. Asiointipysäköinnillä tulee turvata elinkeinoelämän tarpeet. Pysäköintiratkaisuilta vaaditaan yhä enemmän joustavuutta ja esteettömyyttä. Monipuolisilla pysäköintipalveluilla luodaan mahdollisuuksia helppoon jokapäiväiseen elämään.

7. ”Helsinki – pohjoisen pallon puoliskon paras talvikaupunki”

Viime vuosien runsaslumiset talvet voivat olla osoitus sateiden lisääntymisestä. Talviaikainen kaupungin käytettävyys on heikentynyt ja lumenpoistoon joudutaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota myös kaupunkisuunnitteluratkaisuja valittaessa. Talvikunnossapito on yksi pysäköintiratkaisujen suunnittelun lähtökohta. Tämä tarkoittaa sitä, että on varauduttava aurasoihin ja lumen välivarastointiin sekä kaupunkirakenteessa että asuinrakennustonteilla.

Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä

Seuraavassa on käsitelty niitä pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä, jotka koskevat asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtäviä. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa vuorottaiskäytöllä. Erityisesti toteutettaessa pysäköintipaikkoja alueellisiin palvelukeskittymiin voitaisiin pysäköintinormissa ottaa huomioon mahdollinen autopaikkojen vuorottaiskäyttö. Palvelun toteuttaminen on helppoa erityisesti silloin, kun alueelle perustetaan pysäköinnin operoinnista huolehtiva yhtiö. Yksittäiselle asuntoyhtiölle toiminnan pyörittäminen voi olla turhan työlästä.

Asuntojen yhteyteen toteutettavien helppokäyttöisten polkupyörien säilytystilojen toteuttaminen on keino edistää pyöräilyä. Asuntotuotantotoimiston autopaikkotomaan kortteliin toteutettiin polkupyöräpaikka jokaista asuinhuonetta kohden. Kohteen asukkaille suunnatun kyselyn mukaan 66 % vastaajista oli ennestään aktiivisia pyöräilijöitä, ja 13 vastaajaa 35:stä ilmoitti pyöräilyn lisääntyneen kohteeseen muuton jälkeen. 5 vastaajaa ilmoitti auton käytön



vähentyneen, automarketeissa asioinnin loppuneen ja metron käytön sekä kävelyn määrän lisääntyneen. Kyselyn vastusprosentti oli 55,6.

2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012.

Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakennuskohteet ovat usein laajuudeltaan pieniä, mikä jo itsessään voi johtaa tavanomaista korkeampiin rakentamiskustannuksiin. Lisäksi alueelle kohdistuva asuntojen kysyntä voi olla heikkoa. Asuntojen markkinoitavuuden vuoksi kohtuuhintaisuus olisi tärkeää. Pelkästään kalliit autopaikkakustannukset voivat estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö voisi olla ratkaisu asuntokohteiden pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön toteutumiseksi. Yksittäisen asuntoyhtiön voi olla ylitsepääsemätöntä tarjota pysäköintipaikkojaan ulkopuolisille. Toimintaan erikoistuneen toimijan on mahdollista toteuttaa pysäköintipalvelun välittäminen kustannustehokkaasti ja kannattavasti.

6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

Asuntotuotantotoimisto on jo kokeillut erilaisia malleja, joilla asunnon ja pysäköintipaikan hinta erotetaan toisistaan. Näistä saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää myöhemmin toteutettavien kohteiden suunnittelussa. Kiinteistöyhtiössä autopaikkattoman hankkeen halvempi investointikustannus tasaantuu kaupungin omistaman kiinteistöyhtiön pääomakustannusten tasausmenettelyssä, ja asukkaan asumisen kustannukset alenevat varsin vähän. Omistustuotannossa kohteen toteuttaminen siten, että autopaikat osoitetaan joidenkin asuntojen yhteyteen, on selkeä ja helposti ymmärrettävä keino. Autopaikkojen myyminen omina osakkeinaan olisi pitkäaikaiskäytössä ehkä joustavampi ratkaisu, mutta se voi monesti johtaa siihen, että rakennuttaja jää vähemmistöosakkaaksi yhtiöön myymättömien autopaikkojen osalta. Myymättä jäävien autopaikkojen riski on todellinen.

7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)



Alueellisia pysäköintiyhtiöitä on Helsingissä perustettu viime vuosina projektialueille. Autopaikkojen kustannukset jakaantuvat kaikkien pysäköintiyhtiöön liittyvien yhtiöiden kesken. Pysäköintiyhtiö voi toimia myös alueellisena palveluyhtiönä, jolloin sen toimialue tuottaa hyödykkeitä myös autottomille talouksille. Näin on tehty esimerkiksi Arabianrannassa, jossa Arabian Palvelu Oy vastaa mm. asuinkortteleiden yhteispihojen huollosta ja kunnossapidosta alueen LPA-tonttien ja autopaikkojen vuokrauksen lisäksi.

Lopuksi

Pysäköintiin on tarpeen luoda siihen keskittyviä toimijoita ja toimintaedellytyksiä kannattavalle toiminnalle. Pysäköintipalvelun kehittämisellä voidaan parantaa kaupungin toimivuutta, ja siihen liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen laatuun. Pysäköinnin kustannuksiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota ja pohtia siinä yhteydessä "hyötyjä maksaa" -periaatteen soveltamista "käyttäjä maksaa" -periaatteen sijasta tai rinnalla.

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Risto Mykkänen

Lisätiedot

Ifa Kytösaho, kehittämisspällikkö, puhelin: 310 32293
ifa.kytosaho(a)hel.fi

Liitteet

1 Pysäköintipolitiikka -luonnos

Päätösehdotus

Asuntotuotantotoimikunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta:

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa esitetään uudenlainen, entistä aktiivisempi tapa käsitellä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Luonnoksessa tarkastellaan pysäköintiä monesta eri näkökulmasta ja esitetään pysäköinnin monipuoliseksi kehittämiseksi tarvittavat strategiset linjaukset ja niitä tukevat kärkitoimenpiteet. Selvityksen taustaksi on haettu esimerkkejä Euroopan kaupunkien käytännöistä. Luonnoksen tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksen keskeiset strategiset linjaukset ovat periaatteellisia valintoja. Tavoitteena on tukea ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista siten, että pysäköintiratkaisuissa otetaan huomioon alueiden erilaisuus. Pysäköintipolitiikan valinnoilla arvioidaan voitavan vaikuttaa Helsingin



kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden vision toteutumiseen sekä kohtuuhintaisen asumisen toteutumiseen. Keskeisenä periaatteena ovat asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet sekä "käyttäjä maksaa" -periaate. Lisäksi Helsingistä halutaan kehittää "pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki".

Pysäköintipolitiikan strategisista linjauksista

Seuraavassa käsitellään pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Strategisessa linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Linjaus on kustannustehokas. Osa hyvien liikenneyhteyksien äärelle toteutettavista asuntokohteista olisi luontevaa suunnata autottomille talouksille.

Asuntotuotantotoimisto on toteuttanut Kalasatamaan autopaikattoman korttelin, johon on valmistunut autopaikaton vuokratalo. Kortteliin on lisäksi rakenteilla autopaikaton omistusasuntokohde. Näiden lisäksi asuntotuotantotoimistolla on rakenteilla Jätkäsaareen kaksi omistusasuntokohdetta, joissa autopaikat on osoitettu joidenkin asuntojen omistukseen. Näissä kohteissa autopaikkojen investointikustannukset ovat osa niiden asuntojen kustannusta, joihin sisältyy autopaikka. Koekohteista saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää hyödyksi uusia mahdollisia autopaikattomia tai vähäautopaikkaisia kohteita suunniteltaessa.

2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa Helsinki on jaettu kolmenlaiseen vyöhykkeeseen: 1) ratikkakaupunki, 2) raidekaupunki ja 3) bussikaupunki. Palveluiden näkökulmasta on luontevaa ohjata erilaiset asumistyyliä niille soveltuville alueille ja tukea myös pysäköintiratkaisuilla kullekin alueelle soveltuvaa elämäntapaa. Asuntotuotannon näkökulmasta tämä vaikuttaa mm. sovellettaviin autopaikkanormeihin ja talotyyppeihin.

4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autottomien kotitalouksien osuus pääkaupunkiseudulla on 38 %. Lähtökohtaisesti autopaikat on toteutettu kerrostaloihin pääsääntöisesti taloyhtiön hallintaan ja osana kaikkien kohteen asuntojen kustannuksia.



Investointikustannuksiin ovat osallistuneet kaikki kohteessa asuvat taloudet riippumatta siitä, onko talouden käytössä ollut autopaikkaa vai ei. Käyttökustannukset on lähtökohtaisesti pyritty perimään autopaikkojen käyttökustannuksina.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetään periaatteellista muutosta kustannusten jakamiseen.

5. Pysäköinnin hinnoittelun läpinäkyvyys ja "käyttäjä maksaa" -periaate

"Käyttäjä maksaa" -periaate on omalla tavallaan selkeä valinta. Myös toisenlainen valinta on mahdollinen ja perusteltu. Pysäköintipolitiikan keskeisenä kustannusten jakoperiaatteena voisi olla "hyötyjä maksaa" -käytäntö. Tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisessa hyötyjiä ovat kaupunki ja alueen asukkaat sekä todennäköisesti myös yritykset. Kaupungin näkökulmasta hyöty syntyy tehokkaammasta maankäytöstä saatavista maan myynti- ja vuokraustuloista sekä erityisesti kantakaupungin alueella helpommin toteutettavasta talvikunnossapidosta. Asukkaiden näkökulmasta tiivis kantakaupunkimainen asuinympäristö tarjoaa enemmän lähipalveluita, joiden myötä arkielämä on helpompaa ja virikkeisempää. Yritysten näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

6. Pysäköintiratkaisut erilaisten tarpeiden mukaan

Pysäköintiratkaisut tulisi perustaa asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Suunnittelussa voidaan tietoon perustuen toteuttaa erilaisia pysäköintiratkaisuja erilaisiin tarpeisiin. Pitkäaikainen pysäköinti voidaan sijoittaa kauemmaksi asunnoista. Asiointipysäköinnillä tulee turvata elinkeinoelämän tarpeet. Pysäköintiratkaisuilta vaaditaan yhä enemmän joustavuutta ja esteettömyyttä. Monipuolisilla pysäköintipalveluilla luodaan mahdollisuuksia helppoon jokapäiväiseen elämään.

7. "Helsinki – pohjoisen pallon puoliskon paras talvikaupunki"

Viime vuosien runsaslumiset talvet voivat olla osoitus sateiden lisääntymisestä. Talviaikainen kaupungin käytettävyyden heikentyminen ja lumenpoistoon joudutaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota myös kaupunkisuunnitteluratkaisuja valittaessa. Talvikunnossapito on yksi pysäköintiratkaisujen suunnittelun lähtökohta. Tämä tarkoittaa sitä, että on varauduttava aurasoihin ja lumen välivarastointiin sekä kaupunkirakenteessa että asuinrakennustonteilla.

Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä

Postiosoite

PL 2000
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
asiakaspalvelu.att@att.hel.fi

Käyntiosoite

Junailijankuja 3
Helsinki 52
www.att.hel.fi

Puhelin

+358 9 310 1672

Faksi

+358 9 310 323 37

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

800012-62637

Alv.nro

F102012566



Seuraavassa on käsitelty niitä pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä, jotka koskevat asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtäviä. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa vuorottaiskäytöllä. Erityisesti toteutettaessa pysäköintipaikkoja alueellisiin palvelukeskittymiin voitaisiin pysäköintinormissa ottaa huomioon mahdollinen autopaikkojen vuorottaiskäyttö. Palvelun toteuttaminen on helppoa erityisesti silloin, kun alueelle perustetaan pysäköinnin operoinnista huolehtiva yhtiö. Yksittäiselle asuntoyhtiölle toiminnan pyörittäminen voi olla turhan työlästä.

Asuntojen yhteyteen toteutettavien helppokäyttöisten polkupyörien säilytystilojen toteuttaminen on keino edistää pyöräilyä. Asuntotuotantotoimiston autopaikkatomaan kortteliin toteutettiin polkupyöräpaikka jokaista asuinhuonetta kohden. Kohteen asukkaille suunnatun kyselyn mukaan 66 % vastaajista oli ennestään aktiivisia pyöräilijöitä, ja 13 vastaajaa 35:stä ilmoitti pyöräilyn lisääntyneen kohteeseen muuton jälkeen. 5 vastaajaa ilmoitti auton käytön vähentyneen, automarketeissa asiointiin loppuneen ja metron käytön sekä kävelyn määrän lisääntyneen. Kyselyn vastusprosentti oli 55,6.

2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012. Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakennuskohteet ovat usein laajuudeltaan pieniä, mikä jo itsessään voi johtaa tavanomaista korkeampiin rakentamiskustannuksiin. Lisäksi alueelle kohdistuva asuntojen kysyntä voi olla heikkoa. Asuntojen markkinoitavuuden vuoksi kohtuuhintaisuus olisi tärkeää. Pelkästään kalliit autopaikkakustannukset voivat estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö voisi olla ratkaisu asuntokohteiden pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön toteutumiseksi. Yksittäisen asuntoyhtiön voi olla ylitsepääsemätöntä tarjota pysäköintipaikkojaan ulkopuolisille. Toimintaan erikoistuneen toimijan on mahdollista toteuttaa pysäköintipalvelun välittäminen kustannustehokkaasti ja kannattavasti.



6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

Asuntotuotantotoimisto on jo kokeillut erilaisia malleja, joilla asunnon ja pysäköintipaikan hinta erotetaan toisistaan. Näistä saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää myöhemmin toteutettavien kohteiden suunnittelussa. Kiinteistöyhtiössä autopaikattoman hankkeen halvempi investointikustannus tasaantuu kaupungin omistaman kiinteistöyhtiön pääomakustannusten tasausmenettelyssä, ja asukkaan asumisen kustannukset alenevat varsin vähän. Omistustuotannossa kohteen toteuttaminen siten, että autopaikat osoitetaan joidenkin asuntojen yhteyteen, on selkeä ja helposti ymmärrettävä keino. Autopaikkojen myyminen omina osakkeinaan olisi pitkäaikaiskäytössä ehkä joustavampi ratkaisu, mutta se voi monesti johtaa siihen, että rakennuttaja jää vähemmistöosakkaaksi yhtiöön myymättömien autopaikkojen osalta. Myymättä jäävien autopaikkojen riski on todellinen.

7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

Alueellisia pysäköintiyhtiöitä on Helsingissä perustettu viime vuosina projektialueille. Autopaikkojen kustannukset jakaantuvat kaikkien pysäköintiyhtiöön liittyvien yhtiöiden kesken. Pysäköintiyhtiö voi toimia myös alueellisena palveluyhtiönä, jolloin sen toimialue tuottaa hyödykkeitä myös autottomille talouksille. Näin on tehty esimerkiksi Arabianrannassa, jossa Arabian Palvelu Oy vastaa mm. asuinkortteleiden yhteispihojen huollosta ja kunnossapidosta alueen LPA-tonttien ja autopaikkojen vuokrauksen lisäksi.

Lopuksi

Pysäköintiin on tarpeen luoda siihen keskittyviä toimijoita ja toimintaedellytyksiä kannattavalle toiminnalle. Pysäköintipalvelun kehittämisellä voidaan parantaa kaupungin toimivuutta, ja siihen liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen laatuun. Pysäköinnin kustannuksiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota ja pohtia siinä yhteydessä "hyötyjä maksaa" -periaatteen soveltamista "käyttäjä maksaa" -periaatteen sijasta tai rinnalla.

Esittelijä

Taustaa

Kaupunkisuunnitteluviraston laatima Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos on valmistunut maaliskuussa 2013. Kaupunginhallitus pyytää asuntotuotantotoimikunnan lausuntoa luonnoksesta 28.6.2013 mennessä.



Helsingin kaupunki on kehittänyt pysäköintiä määrätietoisesti yli 50 vuoden ajan. Merkittävimpiä pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä ovat olleet kaavoitusta ja rakentamista ohjaavat asuntotonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet, erilaisten maksujärjestelmien käyttöönotto sekä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmät.

Helsingissä pysäköinti on nähty keskeisenä osana liikennejärjestelmää ja liikennepolitiikkaa. Kaupungin rooli tonttipysäköinnin osalta on ollut kaavoittaa riittävästi pysäköintipaikkoja asuntotonteille ja asuntotontteja palveleville LPA-tonteille. Toimitilatonttien pysäköintipaikkatarjontaa on sen sijaan rajoitettu asemakaavoissa kantakaupungin ja Pitäjänmäen alueille. Katujen ja muiden yleisten alueiden osalta kaupunki on vastannut järjestelyistä, sääntelystä ja hinnoittelusta.

Tavoitteita

Helsingin väkiluku ja automäärä ovat olleet jatkuvassa kasvussa. Pysäköintipolitiikka on tärkeä työkalu, jolla voidaan vastata asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden tarpeisiin ja haasteisiin.

Pysäköintipolitiikalla pyritään parantamaan kaupunkilaisten elämänlaatua ja lisäämään yritysten kilpailukykyä. Tavoitteena on turvallinen, viihtyisä ja käytettävä kaupunki. Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetyillä ratkaisuilla halutaan yhtäältä tarjota pysäköijille mahdollisimman korkealaatuista palvelua ja toisaalta kannustaa ja ohjata liikkujia kestävien kulkumuotojen valintaan. Tavoitteena on myös pysäköintiratkaisujen vaikutusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate sekä pyrkimys taloudellisesti tehokkaisiin ratkaisuihin. Erityisenä tavoitteena on tukea myös kohtuuhintaista asumista.

Kehittämistarpeet

Politiikkaa laadittaessa on tunnistettu kymmenen kehittämistarvetta:

1. Täydennysrakentaminen edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja
2. Pysäköinnin kustannusvaikutukset määriteltävä päätöksenteon pohjaksi
3. Pysäköintipaikkojen ja asuntorakentamisen kustannukset eriytettävä
4. Pysäköinti ei saa heikentää kaupungin kilpailuasemaa asukkaista ja yrityksistä
5. Pysäköinnin hinnoittelua tulee kehittää
6. Tarvitaan erilaisia pysäköintiratkaisuja eri käyttötarpeisiin



7. Katujen sujuva talvikunnossapito edellyttää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja
8. Pysäköinnin vaatimaa tilantarvetta tulee vähentää
9. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa
10. Tiedot pysäköintipaikkamääristä ja sijainnista tulee koota yhteen

Strategiset linjaukset ja kärkitoimenpiteet

Pysäköintipolitiikka perustuu luonnoksessa esitettyyn seitsemään strategiseen linjaukseen. Strategiset linjaukset ovat seuraavat:

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävästä ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista
2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet
3. Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota
4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista
5. Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa
6. Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet
7. Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta ”Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki”

Strategisten linjausten perusteella on määritelty 12 kärkitoimenpidettä, joilla pyritään viemään pysäköintiratkaisuja valittujen strategisten linjausten suuntaan. Kärkitoimenpiteet käsittelevät 1) pysäköintipaikkojen monikäyttöisyyttä, 2) nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista, 3) asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista ja hinnoittelua, 4) yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä, 5) asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyötä pysäköintioperaattoreiden kanssa, 6) asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista toisistaan, 7) tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti), 8) pysäköinninvalvonnan vaikuttavuutta, 9) autojen talvipysäköintiratkaisuja, 10) mobiili- ja internetpalveluja, 11) progressiivista hinnoittelua ja 12) liityntäpysäköintiä.

Kaupunginhallitus pyytää asuntotuotantotoimikunnan lausuntoa Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta. Lausunnon määräaika on 28.6.2013.



26.06.2013

Tj/8

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Markku Nyysölä

Lisätiedot

Ifa Kytösaho, kehittämisspäällikkö, puhelin: 310 32293
ifa.kytosaho(a)hel.fi

Liitteet

1 Pysäköintipolitiikka -luonnos