

# Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla

LUONNOS 18.3.2019

**MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN PERIAATTEITA ASUNTORAKENTAMISESSA JA PERIAATTEIDEN KOKEILU TIETYILLÄ UUSILLA ASUINALUEILLA**

<b>SISÄLLYSLUETTELO</b>	<b>1</b>
<b>TIIVISTELMÄ</b>	<b>2</b>
<b>1 JOHDANTO</b>	<b>3</b>
<b>2 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>4</b>
2.1 Määritelmä	4
2.2 Toteutettavuus	4
2.3 Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet	5
<b>3 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISEN VAIHTOEHDOT</b>	<b>6</b>
3.1 Täysin markkinaehtoiset vaihtoehdot	6
3.2 Osittain markkinaehtoiset vaihtoehdot	7
3.3 Periaatevaihtoehtojen soveltuvuus erilaisille alueille ja tilanteisiin	8
3.4 Periaatevaihtoehtojen riskianalyysi	9
<b>4 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN KOKEILUALUEET</b>	<b>10</b>
4.1 Kokeilun tarkoitus ja kokeilualueet	10
4.2 Jatkoimenpiteet	10
<b>5 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN MUUTOKSET ASUNTOTUOTANNOSSA</b>	<b>11</b>
5.1 Markkinaehtoisen pysäköinnin lainmukaisuus	11
5.2 Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö	11
5.3 Asuntotuotantoprosessi ja jälkimarkkinat	12
<b>6 PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN TAVOITTEET ERI TOIMIJOIDEN NÄKÖKULMASTA</b>	<b>14</b>
6.1 Helsingin kaupungin tavoitteet	14
6.2 Kaupunkilaisten tavoitteet	18
6.3 Hankkeeseen ryhtyvien tavoitteet	19
<b>7 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN VAIKUTUKSET</b>	<b>20</b>
7.1 Vaikutusarviointien tarkoitus	20
7.2 Kaupunkikuva ja asumisolosuhteet	20
7.3 Hankkeeseen ryhtyvä	20
7.4 Asukas ja kaupunkilainen	21
7.5 Pilottialueelle muuttava uusi asukas	22
7.6 Kaupunki	22
7.7 Asuntomarkkinat	23
7.8 Yritykset	25
7.9 Liikkuminen palveluna	25
<b>8 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN VUOROVAIKUTUS</b>	<b>25</b>
<b>9 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN KANSAINVÄLISET ESIMERKIT</b>	<b>27</b>
<b>10 PYSÄKÖINNIN NYKYTILA JA TEHTYJÄ SELVITYKSIÄ</b>	<b>28</b>
10.1 Nykyisin käytössä olevia pysäköinnin järjestämismalleja	28
10.2 Pysäköintikustannustyöryhmän muistio 29.12.2000	29
10.3 Autopaikkatyöryhmä 31.1.2009	30
10.4 Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista	31
<b>LIITTEET</b>	<b>32</b>

## TIIVISTELMÄ

Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla. Osittain markkinaehtoinen pysäköinti sisältää markkinatalouden elementtejä, mutta siihen sisältyy myös veloitteita esimerkiksi paikkojen minimimäärästä tai liittymisestä alueelliseen pysäköintiyhtiöön.

Aalto yliopiston taloustieteen laitos teki selvityksen markkinaehtoisen pysäköinnin perusteista. Selvityksen avulla on muodostettu markkinaehtoisen pysäköinnin kokonaan markkinaehtoiset vaihtoehdot. Taloustieteessä kysyntää ohjataan hinnoittelulla. Tavoitteena on kysynnän ja tarjonnan tasapaino, joka tuottaa sopivan korkean käyttöasteen ja käyttäjille hyvän palvelutason.

Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen vaihtoehdot ovat täysin markkinaehtoisia tai osittain markkinaehtoisia. Markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa keskittetyt pysäköintilaitokset on mahdollista toteuttaa markkinalähtöisesti joko alueen rakentumisen alku- tai myöhemmässä vaiheessa. Näiden lisäksi voidaan toteuttaa korttelikohtaista pysäköintiä. Osittain markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa kaupunki kokoaa alueellisen pysäköintiyhtiön. Alueellisen pysäköintiyhtiön synty voidaan tarvittaessa varmistaa pysäköintimääräyksellä. Myös korttelikohtaisia pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa. Kaikkien neljän periaatteen toteuttamisen edellytyksenä on, että alueilla ei ole maksutonta tai aikarajoittamatonta pysäköintiä. Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen suurimpana riskinä on, että asukkailla ei saada riittävän hyvin viestittyä markkinaehtoisen pysäköinnin toimintatapoja, jolloin pysäköinnin kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa. Tämä aiheuttaa turvattomuutta, epäjärjestystä sekä huonoa kaupunkikuvaa.

Markkinaehtoinen pysäköinti otetaan käyttöön kaupunkistrategian mukaisesti uusista asuinalueista aloittaen. Pilottialueiksi esitetään Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueita. Näillä alueilla kokeillaan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmän toimivuutta asuntotuotantoprosessissa. Saatujen kokemusten jälkeen markkinaehtoista pysäköintiä on mahdollista laajentaa esimerkiksi olemassa olevien alueiden täydennysrakentamisen pysäköintiin sekä asukas- ja yritys-pysäköintijärjestelmään.

Markkinaehtoista pysäköintiä vuorovaikutettiin työn eri vaiheissa hankkeisiin ryhtyvien, kaupungin asuntotoimijoiden, pääkaupunkiseudun kuntien edustajien sekä kaupunkiympäristölautakunnan jäsenten kanssa. Kaupunkilaisille työtä esiteltiin kantakaupunkimessuilla. Lisäksi oli kommentointimahdollisuus keskustelu.hel.fi –palvelussa. Uudistusta pidettiin hyvänä, koska pysäköintipaikkoja rakennetaan vain markkinaehtoista kysyntää vastaava määrä. Epäilyjä aiheutti tavallisen kaupunkilaisen pysäköinnin vaikeutuminen ja järjestäytymättömän pysäköinnin mahdollisesti aiheuttamat haitat.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä tarvittavaa pysäköintipaikkamäärää ei enää määrätä asemakaavassa. Asemakaavaan varataan kuitenkin mahdollisuus rakentaa asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen mukainen paikkamäärä. Asuntoja myytäessä ja vuokrattaessa on tärkeää varmistaa, että asukas ymmärtää alueella olevan markkinaehtoinen pysäköinti.

Pysäköintipaikkoja on mahdollista toteuttaa markkinahintaista kysyntää vastaava määrä. Tällöin tiiviissä kaupunkirakenteessa toteutuu vain taloudellisesti kannattava pysäköintipaikkamäärä. Joillain alueilla pienituloisten kaupunkilaisten voi olla vaikeampaa hankkia pysäköintipaikkaa nykytilanteeseen verrattuna paikan korkean hinnan vuoksi. Rakennushankkeiden toteutuminen voi helpottua ja kaupunki saada tontista korkeamman hinnan, mutta asunnot eivät välttämättä halpene. Vapaaarahoitteisessa asuntotuotannossa markkinaehtoisuus voi toimia sekä asumisessa että pysäköinnissä. Säännellyssä asuntotuotannossa asuminen on tuettua, jolloin pysäköinnin on vaikea olla markkinaehtoista. Tästä aiheutuvia ongelmia voidaan ehkäistä määräyksillä pysäköintipaikkojen lukumäärästä, mikä ei ole markkinaehtoista.

## 1 JOHDANTO

Asukkaiden pysäköintipaikkamäärä asuinalueilla on perustunut asemakaavojen minimimääräyksiin. Tavoitteena on ollut, että asuinalueille rakennetaan asukkaille sopiva määrä pysäköintipaikkoja, jotta alueiden pysäköinti on järjestäytyntä ja paikan tarvitsija saa paikan. Hankkeisiin ryhtyvät ovat rakentaneet yleensä minimimääräyksen mukaisen paikkamäärän. Jos paikat on myyty pysäköintiosakkeina, ne on hinnoiteltu siten, että paikat on saatu myytyä. Tällöin kaikki paikkojen kustannukset eivät ole sisältyneet niiden hintaan. Myös taloyhtiöt ovat vuokranneet asukkaille paikkoja alle todellisten kustannusten.

Kaupunginhallituksessa 17.2.2014 hyväksytyn Helsingin pysäköintipolitiikan strategisina linjauksina ovat pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista ja pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa –näkökulmaa sekä kärkitoimenpiteenä asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan. Kaupungin tavoitteena on edistää, että asumisen kustannuksissa ei olisi mukana pysäköinnin kustannuksia.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2017 – 2021 on linjattu siirtyminen alueelliseen markkinaehtoiseen pysäköintijärjestelmään uusista asuinalueista aloittaen. Tässä työssä on suunniteltu markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän periaatteet. Periaatteissa on useita vaihtoehtoja, jotka soveltuvat erilaisille alueille. Valituille pilottialueille esitetään alueelle parhaiten soveltuvan periaatevaihtoehdon valitsemista ja soveltamista.

Markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän periaatteiden suunnittelua on ohjannut ohjausryhmä ja käytännön työtä on tehnyt työryhmä. Ryhmissä on ollut jäseniä kaupungin eri organisaatioista. Ohjausryhmän kokoonpano on ollut:

Reetta Putkonen	maankäyttö ja kaupunkirakenne	liikenne- ja katusuunnittelu, pj.
Juha Hietanen	maankäyttö ja kaupunkirakenne	liikenne- ja katusuunnittelu, siht.
Sami Haapanen	maankäyttö ja kaupunkirakenne	maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
Sari Ruotsalainen	maankäyttö ja kaupunkirakenne	asemakaavoitus
Markku Nyyssölä	hallinto- ja tukipalvelut	hallinto- ja lakipalvelut
Heikki Mäntymäki	hallinto- ja tukipalvelut	viestintäpalvelut
Hannu Litovuo	palvelut ja luvat	rakennusvalvontapalvelut
Kaija Kossila	palvelut ja luvat	pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut
Tuuli Huhtala	rakennukset ja yleiset alueet	asuntotuotanto
Ulla Tapaninen	kaupunginkanslia	elinkeino-osasto
Kari Pudas	kaupunginkanslia	talous- ja suunnitteluosasto

Työryhmän kokoonpano on ollut:

Juha Hietanen	maankäyttö ja kaupunkirakenne	liikenne- ja katusuunnittelu, pj.
Katarina Nordberg	maankäyttö ja kaupunkirakenne	maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
Timo Karhu	maankäyttö ja kaupunkirakenne	asemakaavoitus
Linda Wiksten	maankäyttö ja kaupunkirakenne	asemakaavoitus
Markku Nyyssölä	hallinto- ja tukipalvelut	hallinto- ja lakipalvelut
Mikko Uro	hallinto- ja tukipalvelut	viestintäpalvelut
Pirkka Hellman	palvelut ja luvat	rakennusvalvontapalvelut
Raija Kukkaslahti	Rakennukset ja yleiset alueet	asuntotuotanto
Outi Sääntti	kaupunginkanslia	talous- ja suunnitteluosasto

## 2 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Määritelmä

Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla. Pysäköinti-investoinnit perustuvat taloudelliseen kannattavuuteen. Jos pysäköinti-investointi ei ole kannattava, se ei toteudu. Pysäköinti ei ole subjektiivinen oikeus kuten esimerkiksi terveydenhuolto tai lasten päivähoito. Saatavuus ja hinta vaihtelevat alueiden välillä kustannusten ja kysynnän vaihdellessa. Kysynnän vaihtelu heijastuu hintojen, ei jonottamisen, vaihteluna.

Osittain markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että periaate sisältää markkinatalouden elementtejä, mutta siihen sisältyy myös veloitteita esimerkiksi paikkojen minimimäärästä tai liittymisestä alueelliseen pysäköintiyhtiöön. Täysin markkinaehtoisessa pysäköinnissä ei ole asemakaavassa minimimääräyksiä eikä veloitteita liittyä alueelliseen pysäköintiyhtiöön. Osittain markkinaehtoisia periaatteita voi käyttää tilanteissa, joissa halutaan esimerkiksi varmistaa alueellisen keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutuminen.

### 2.2 Toteutettavuus

Markkinaehtoisien pysäköinnin suunnittelussa on tarkastettu, että laaditut vaihtoehdot ovat toteutettavissa. Tämä tarkoittaa, että toteuttamisen vaihtoehdot täyttävät asemakaavoituksen, maankäyttö- ja rakennuslain, kaupungin tontinluovutuksen sekä rakennuslupaprosessin lainsäädännölliset ja käytännön toteutettavuuteen liittyvät vaatimukset. Markkinaehtoisien pysäköinnin periaatteita on laadittu kaupungin eri hallintokuntien yhteistyönä.

Kaupunki valitsee tietyt uudet asuinalueet, joissa kokeillaan asemakaavan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Markkinaehtoinen pysäköinti on suuri muutos asuntotuotantoprosessin eri vaiheille. Kokeilussa haetaan kokemuksia toimivuudesta eri vaiheissa. Kokeilun kokemusten perusteella päätetään järjestelmän kehittämisestä ja mahdollisesta laajentamisesta.

Vaikka asemakaavassa ei olisi pysäköintimääräystä paikkojen lukumäärästä, paikat täytyy kuitenkin kaavassa osoittaa, jos pysäköintipaikkoja halutaan rakentaa. Kaavassa varataan LPA-tontteja pysäköintilaitoksille tai tontti- ja korttelikohtaisia paikkoja vähintään pysäköintipaikkojen laskentaohjeen minimimääräkseen saakka. Lähtökohtaisesti normittomuus koskee kaikkia asuintontteja ja kaikkia tuotantomuo-

toja. AK-kortteliin rakennettavan säännellyn asuntotuotannon osalle voidaan kuitenkin edellyttää rakennettavaksi autopaikkoja samassa suhteessa kuin sääntelemättömään asuntotuotantoon markkinaehtoisesti toteutetaan tai tiedon puuttuessa arvioidaan toteutettavan. Tämä arvio on mahdollista tehdä jo asemakaavavaiheessa ja toteuttaa kaavamääräyksenä tai selvitys voidaan edellyttää kaupungin omistamalla maalla tontin luovutuksen yhteydessä. Perustellusti voidaan myös toteuttaa edellä vaadittua selvitystä vähemmän autopaikkoja säänneltyyn asuntotuotantoon, esimerkiksi opiskelija-asuntoihin. Säännellyn asuntotuotannon autopaikkavelvoite voidaan perustella, että kohteille halutaan varmistaa autopaikkojen toteutuminen.

Pysäköinnin sijoittelussa keskitetty pysäköinti on hyvä vaihtoehto, koska se täyttää paremmin kaupungin tavoitteet. Näitä ovat keskitetty pysäköinti nimeämättömillä paikoilla sekä mahdollisimman tehokas vuorottaiskäyttö, joka pienentää paikkojen kokonaismäärää. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä myös tontti- tai korttelikohtainen pysäköinti sallitaan. Tietyissä tilanteissa se täyttää paremmin markkinaehtoisuuden tavoitteet.

Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita tulee soveltaa kohteissa siten, että Helsingin AM-ohjelman mukainen asumisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauma toteutuu ja säännellyn asuntotuotannon edellytykset säilyvät.

### **2.3 Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet**

Helsingin kaupunki tilasi Aalto yliopiston taloustieteen laitokselta selvityksen Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteista. Selvityksen tavoitteena oli tuottaa taloustieteen osaamista markkinaehtoisen pysäköinnin päätöksenteon tueksi. Selvitys on Aalto yliopiston taloustieteen työryhmän näkemys, miten markkinaehtoisuus voi myönteisellä tavalla näkyä Helsingin kaupungin pysäköintijärjestelmän kehittämisessä.

Selvityksessä esitetään uusille kerrostaloalueille kahta markkinaehtoista mallia pysäköinnin järjestämiseksi. Nämä ovat hajautettu markkinaratkaisu, jossa kukin rakennuttaja päättää tonttikohtaisesti, kuinka monta pysäköintipaikkaa rakentaa sekä joustotonttiratkaisu, jossa rakennetaan keskitetty pysäköintilaitos, mikäli se osoittautuu taloudellisesti kannattavaksi. Joustotonttiratkaisussa voidaan rakentaa myös tonttikohtaisia paikkoja. Markkinaehtoisen pysäköinnin järjestämisen vaihtoehtoista kokonaan markkinaehtoiset vaihtoehdot A ja B on muodostettu Aalto yliopiston selvityksen avulla.

Taloustieteessä kysyntää ohjataan hinnoittelulla eikä käyttäjien määrää rajoiteta sen mukaan, miksi pysäköidään. Tavoitteena on kysynnän ja tarjonnan tasapaino, joka tuottaa sopivan korkean käyttöasteen ja käyttäjille hyvän palvelutason. Nykyinen asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä ei perustu markkinatalouteen, vaan hinnat on päätetty vuoteen 2021 saakka, eikä hinnoitteluun vaikuta kysyntä.

Kun markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä on päätetty ottaa käyttöön uudella asuinalueella, kaupungin ja myös hankkeisiin ryhtyvien tulee huolehtia, että asunnon ostajat ja vuokraajat tietävät, miten alueella on mahdollista pysäköidä. Heille ei saa jäädä käsitystä, että alueelta saisi myöhemmin ilmaisen tai hinnaltaan subventoidun pysäköintipaikan.

Markkinaehtoisen pysäköinnin toimivuus edellyttää rajoittamattoman pysäköinnin poistamista kaduilta ja muilta yleisiltä alueilta sekä laadukasta pysäköinnin valvontaa. Lisäksi kaupungin tulee huolehtia, että alueelta on saatavilla tietoa pysäköinnin palvelutasosta.

Aalto yliopiston tekemä selvitys Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet on tämän työn liitteenä 1.

### **3 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISEN VAIHTOEHDOT**

#### **3.1 Täysin markkinaehtoiset vaihtoehdot**

##### **Korttelikohtaiset ratkaisut sekä varaus keskitetylle pysäköintilaitokselle (vaihtoehto A)**

Tässä vaihtoehdossa jokainen hankkeeseen ryhtyvä päättää, kuinka paljon toteuttaa pysäköintipaikkoja ja lähtökohtaisesti toteuttaa paikat korttelikohtaisesti. Hankkeeseen ryhtyvät voivat halutessaan toteuttaa paikkoja yhteistyössä, mikäli tämä on asemakaavassa mahdollistettu.

Pysäköintivaraukset sijaitsevat lähtökohtaisesti tontti- ja korttelikohtaisesti. Jos kaikki paikat eivät mahdu kortteleihin tai alueelle halutaan toteuttaa mahdollisuus lisätä pysäköintikapasiteettia myöhemmin, kaavassa voidaan osoittaa myös pysäköintitonttivarauksia.

Pysäköintitonttivaraukset toteuttaa yksityinen toimija, jos kysyntä markkinaehtoisella hinnalla on riittävän suurta. Palautteen tai markkinatutkimuksen perusteella kaupungin on mahdollista kilpailuttaa pysäköintitalolle varattu tontti. Todennäköisesti pysäköintitontti toteutuu myöhemmin mahdollisen kysynnän toteutuessa. Jos pysäköintiin varatut tontit eivät toteudu viiden vuoden kuluessa alueen valmistumisesta, ne voidaan muuttaa kaavamutoksella muuhun käyttötarkoitukseen, esimerkiksi asumiseen tai toimitiloiksi.

Korttelikohtaiset paikat hankkeeseen ryhtyvä myy itse päättämällään hinnalla asukkaille joko pysäköinti-osakkeina tai pysäköintioikeuksina. Keskitetyn pysäköintiratkaisun osalta sen omistaja päättää, millaisia pysäköintiratkaisuja myy tai vuokraa ja millä hinnalla.

##### **Keskitetty kilpailutettu pysäköintiratkaisu sekä korttelikohtaiset paikat (Vaihtoehto B)**

Hankkeeseen ryhtyvät päättävät, paljonko toteuttavat pysäköintipaikkoja. Suunnittelualueelle sijoitetaan asemakaavassa pysäköintitonttivaraus. Alueen tontinluovutuksen yhteydessä pysäköintitontti kilpailutetaan. Kilpailutuksen voittaja ilmoittaa alueen asuintonttien hankkeeseen ryhtyville asuintonttien tontinluovutuksen yhteydessä, mihin hintaan ja millä ehdoilla hankkeeseen ryhtyvät voivat hankkia pysäköintipaikkoja pysäköintilaitoksesta. Hankkeeseen ryhtyvät päättävät, hankkivatko pysäköintipaikkoja ilmoitetuilla hinnoilla ja ehdoilla keskitetystä pysäköintilaitoksesta vai rakentavatko korttelikohtaisia paikkoja. Asuintonttien tontinluovutuksen yhteydessä hankkeeseen ryhtyviltä pyydetään kaksi tarjousta, joista toisessa pysäköintilaitoksen oletetaan toteutuvan. Jos paikkoja pysäköintilaitoksesta varataan riittävästi, se toteutetaan. Muussa tapauksessa alueelle toteutuu vain korttelikohtaisia paikkoja, jolloin pysäköintitonttivaraus muutetaan muuhun käyttötarkoitukseen asemakaavamutoksella.

Sekä pysäköintiosakkeet että pysäköintioikeudet ovat mahdollisia korttelikohtaisessa- ja pysäköintilaitosvaihtoehdossa. Jos alueellinen pysäköintilaitos toteutuu, se on lähtötilanteessa tontin kilpailussa voitaneen toimijan omistuksessa. Jos toimija myy pysäköintilaitoksesta pysäköintiosakkeita, pysäköintilaitos siirtyy osakkeen omistajien omistukseen. Osakkeen omistajilla on mahdollisuus palkata pysäköintioperaattori toimintaa pyörittämään. Jos pysäköintilaitoksesta vuokrataan pysäköintioikeuksia, laitos jää sen kilpailussa voitaneen toimijan omistukseen, joka voi myös myydä laitoksen. Tässäkin tilanteessa voidaan palkata pysäköintioperaattori toimintaa pyörittämään. Jos pysäköintilaitosta halutaan esimerkiksi pysäköintikysynnän kasvaessa myöhemmin laajentaa, se edellyttää laitoksen omistajien hyväksyntää. Jos on myyty pysäköintiosakkeita, tämä edellyttää osakkeen omistajien enemmistön hyväksyntää. Pysäköintioikeuksien tapauksessa laitoksen omistaja tekee laajentamispäätöksen.

### 3.2 Osittain markkinaehtoiset vaihtoehdot

**Kaavassa ei ole pysäköintimääräystä paikkojen lukumäärästä, mutta hankkeeseen ryhtyvällä on velvollisuus liittyä alueelliseen pysäköintiyhtiöön, jossa kaupungilla on määräysvalta (Vaihtoehto C)**

Tässä vaihtoehdossa voidaan toteuttaa sekä tontti- ja korttelikohtaista että keskitettyä pysäköintiä. Keskitettyä pysäköintiä pidetään ensisijaisena ja sen toteutuminen on varmistettu siten, että hankkeeseen ryhtyvät veloitetaan liittymään mukaan alueelliseen pysäköintiyhtiöön, jossa kaupunki on mukana ja sillä on määräysvalta, kunnes alue rakentuu valmiiksi. Alueen valmistumisen jälkeen kaupunki irrottautuu pysäköintiyhtiöstä jo nykyisinkin olemassa olevan käytännön mukaisesti. Hankkeeseen ryhtyvät voivat hankkia pysäköintipaikkoja alueellisesta pysäköintiyhtiöstä tai toteuttaa niitä kortteli- tai tonttikohdaisesti haluamansa lukumäärän.

- Keskitetty pysäköinti
  - Pysäköintilaitokset toteutetaan ensivaiheessa monella alueella jo käytössä olevan nykymallin mukaisena, jossa asunto-osakeyhtiöt ja mahdollisesti rakennuttajat veloitetaan liittymään osakkeenomistajiksi kaupungin perustamaan yhtiöön.
  - Hankkeeseen ryhtyvä ilmoittaa pysäköintiyhtiölle toteutettavan pysäköintipaikkamäärän. Paikkojen määrä ja rakennuskustannus määräävät hankkeeseen ryhtyvän investoinnin suuruuden. Investoinnin on tarkoitus kattaa paikoista aiheutuvat kaikki kustannukset.
  - Jos aikaisemmassa vaiheessa toteutuneissa taloyhtiöissä on kysyntää lisäpysäköintipaikoille kustannukset kattavalla hinnalla, kaupungin perustama yhtiö voi toteuttaa paikkoja lisää ennen koko alueen valmistumista. Taloyhtiöt tai mahdollisesti yksityiset ihmiset voivat ilmoittaa pysäköintiyhtiölle tarpeestaan ostaa tai vuokrata paikkoja.
  - LPA-tonttien pitäminen varattuina markkinaehtoista pysäköintiä varten
    - Ensi vaiheessa toteuttamatta jääneet LPA-tontit pidetään varattuna pysäköinnille lähtökohtaisesti viisi vuotta alueen valmistumisen jälkeen, mutta pidempikin aika on mahdollinen perustelusta syystä.
    - Alueen valmistuttua yksityinenkin toimija voi toteuttaa pysäköintilaitoksen LPA -tonteille, jos on kysyntää markkinaehtoiselle pysäköinnille
    - Määräajan umpeuduttua LPA –tontin käyttötarkoitusta voidaan muuttaa asemakaavamuutoksella
- Tontti- tai korttelikohtainen pysäköinti
  - Kaupungin ensisijainen tavoite tässä vaihtoehdossa on kaupunginhallituksen hyväksymän Helsingin pysäköintipolitiikan mukaisesti keskitetty pysäköinti, mutta myös tontti- tai korttelikohtainen pysäköinti sallitaan



- Hankkeeseen ryhtyvä voi toteuttaa pelkästään tontti- tai korttelikohtaisia paikkoja tai toteuttaa osan tai kaikki paikat alueelliseen pysäköintiyhtiöön. Kaikki pysäköintipaikat ovat alueen pysäköintiyhtiön hallinnassa. Paikat voivat kysynnän mukaan olla nimeämättömiä tai nimettyjä.
- Tontti- tai korttelikohtainen pysäköinti tulee toteuttaa rakentamisen yhteydessä. Tämän jälkeen sen toteuttaminen on ainakin teknisesti todella vaikeaa. Keskitettyjen laitosten paikkoja voi lisätä joko kaupungin perustama pysäköintiyhtiö tai alueen valmistumisen jälkeen yksityinen.

### **Kaava velvoittaa autopaikkojen rakentamisen, millä varmistetaan keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutuminen (Vaihtoehto D)**

Kaavassa on pysäköintipaikkojen minimimääräys, joka kuitenkin mahdollistaa myös markkinaehtoisien pysäköintien toteutumisen. Jokainen tontti veloitetaan hankkimaan pysäköintiyhtiöstä minimimääräyksen mukaisen paikkamäärän.

Keskitetty pysäköinti toteutetaan monella alueella jo käytössä olevan nykymallin mukaisena, jossa asuntoyhtiöt ja mahdollisesti hankkeeseen ryhtyvät veloitetaan liittymään osakkeenomistajiksi kaupungin perustamaan pysäköintiyhtiöön. Alueen valmistuttua kaupunki ja hankkeeseen ryhtyvät irrottautuvat pysäköintiyhtiöstä, jonka osakkaiksi jäävät taloyhtiöt.

Kaupungin perustama yhtiö toteuttaa lähtökohtaisesti vain kaavamääräyksen mukaisen paikkamäärän. Kun asemakaavan minimimääräys on täytetty keskitetyssä pysäköinnissä ja hankkeeseen ryhtyvä haluaa tehdä enemmän paikkoja, loput voidaan tehdä tontille rakentamisen yhteydessä tai hankkia niitä lisää pysäköintiyhtiöstä. Jos lisäpaikkoja hankitaan pysäköintiyhtiöstä, tieto tarpeesta tulee ilmoittaa kyseisen pysäköintilaitoksen suunnittelun lähtötietona, jotta se voidaan huomioida laitoksen suunnittelussa.

Pysäköintiyhtiön tehdessä uusia veloitteipaikkoja myös muiden aikaisemmin toteutuneiden tonttien yksittäiset asukkaat tai taloyhtiöt voivat hankkia lisää pysäköintipaikkoja, jos niistä nykytilanteessa on pulaa. Nykymallissa pysäköintiyhtiön osakkaina ovat vain taloyhtiöt. Jos alueen valmistuttua sinne jää toteutumatta pysäköintitonttivarauksia, ne voi toteuttaa yksityinen toimija, mikäli kysyntä markkinahintaiselle pysäköinnille on riittävän suurta.

### **3.3 Periaatevaihtoehtojen soveltuvuus erilaisille alueille ja tilanteisiin**

Kaikkien neljän periaatteen toteuttamisen edellytyksenä on, että alueilla ei ole vapaata, maksutonta tai aikarajoittamatonta pysäköintiä, koska tällöin markkinaehtoisuus ei toteudu. Maksullinen kadunvarsipysäköinti on paras vaihtoehto markkinaehtoisuuden toteutumiselle.

Markkinaehtoiset vaihtoehdot A ja B sopivat tiiviille asuinalueille, joissa on kysyntää laadukkaille ja korkeamman hinnan pysäköintiratkaisuille. Alueelliset keskitetyt pysäköintilaitokset on kannattavinta sijoittaa tonteille, joilla ei ole vaihtoehtoista korkean hyödyn käyttöä, esimerkiksi melualueille tai kalliovarauksina. Keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutumisen todennäköisyys kasvaa, jos alueella on muutakin pysäköintikysyntää kuin asukkaiden pysäköinti, esimerkiksi työpaikkapysäköintiä. Vaihtoehto A soveltuu parhaiten kaupungin omalla maalla toteutettaviin hankkeisiin, koska tällöin yksittäisen tontin tuotto-odotus on maltillisempi kokonaisuuteen nähden. Vaihtoehto A on kaupungin kannalta yksinkertaisin toteuttaa.

Vaihtoehto B soveltuu kohteisiin, joissa keskitetyt laitokset tuottavat selkeästi lisäarvoa niin alueen toimivuudelle kuin toteutukselle. Esimerkiksi vaihtoehto soveltuu kohteeseen, jossa on huonot rakentamisolosuhteet kellari- ja kannenalaisille paikoille.

Vaihtoehdossa C keskitetty alueellinen pysäköintilaitos toteutuu todennäköisemmin kuin täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa, koska kaupunki varmistaa sen rakentumisen ja irrottautuu laitoksesta vasta koko alueen valmistuttua. Tämän vuoksi pysäköintitarjonta on todennäköisesti laadultaan ja hinnaltaan monipuolisempaa kuin täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa. Reagointi pysäköintikysynnän vaihteluihin onnistuu sekä vaihtoehdoissa C että D paremmin kuin täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa, koska alueen toteutuessa vaiheittain myös alueellinen pysäköintilaitos toteutuu vaiheittain. Siten siihen voivat liittyä mukaan myös aikaisempien toteutusvaiheiden hankkeet.

Vaihtoehto D:ssä on minimimääräys pysäköintipaikkojen lukumäärästä, jotta alueellinen keskitetty pysäköintilaitos saadaan toteutettua. Vaihtoehdon D markkinoinnissa on tärkeää korostaa, että siinä oleva pysäköintimääräys ei perustu tilastotietoihin alueen auton omistuksesta.

Täysin markkinaehtoiset vaihtoehdot sopivat parhaiten kantakaupunkimaisille alueille, joissa maankäyttö perustuu pääosin autoriippumattomaan liikkumiseen ja osittain markkinaehtoiset vaihtoehdot parhaiten esikaupunkimaisille alueille, joissa pysäköinnin markkinat ovat vaillinaiset johtuen olemassa olevista pysäköintiratkaisuista.

### **3.4 Periaatevaihtoehtojen riskianalyysi**

Kaikkien periaatevaihtoehtojen riskinä on, että ilman pysäköintimääräystä paikkojen kysyntä ja tarjonta eivät kohta, jolloin alueella pysäköidään laittomasti. Tämä aiheuttaa turvattomuutta, epäjärjestystä sekä huonoa kaupunkikuvaa. Pysäköinnin valvonta valvoo pysäköinnin laillisuutta, mutta kaikkea vastuuta pysäköinnin toimivuudesta ei voi laittaa pysäköinnin valvonnan vastuulle. Tavoitteena on toteuttaa markkinaehtoinen pysäköinti siten, että siitä ei aiheudu alueille kohtuuttomia haittoja. Vieras-, asiointi- ja invapysäköinnin tarve tulee myös ottaa vaihtoehtojen suunnittelussa huomioon. Markkinaehtoinen pysäköinti korostaa, että pysäköintipaikan tarvitsija saa pysäköintipaikan, jos on valmis maksamaan siitä markkinahinnan. Vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa tämä periaate voidaan toteuttaa. Sääntely asuminen ei ole markkinaehtoista. ARA –rahoitteisessa asumisessa pysäköinnin hintaa subventoidaan jyvittämällä pysäköintipaikan kustannukset koko asuntokantaan. Jos näin ei tehdä, asukkaan pysäköintipaikan kustannukset voivat kasvaa yli hänen maksukykynsä. Tästä voi seurata muutoksia alueiden asukasrakenteeseen auton omistuksen mukaan. ARA –rahoitteisessa asumisessa pysäköintipaikkojen rakentamismäärään vaikuttavat myös ARA –ehdot. Markkinaehtoinen pysäköinti on uusi tilanne hankkeisiin ryhtyvälle. Tähän asti kaupunki on määrännyt asuntohankkeiden pysäköintipaikkojen minimimäärän. Nyt hankkeisiin ryhtyvien tulee itse osata arvioida, miten paljon ja millaisia pysäköintipaikkoja hankkeisiin toteuttavat.

Vaihtoehdossa A hankkeeseen ryhtyvän on tärkeää arvioida tontti- ja korttelikohtaisten paikkojen kysyntä mahdollisimman oikeaksi. Jos kysyntä arvioidaan väärin, alueelta ei alkuvaiheessa löydy pysäköintipaikkaa, koska yksityinen pysäköintilaitos toteutuu mahdollisesti vasta myöhemmin. Yksityinen pysäköintilaitos toteutuu vain riittävän suurella pysäköintikysynnällä, koska sen toteutuksella on tietty minimikoko. On riskinä, että markkinaehtoinen pysäköintikysyntä jää liian pieneksi, jolloin yksityinen pysäköintilaitos ei toteudu, vaikka alueella on pysäköintipaikan tarvitsijoita. Tällöin asukas ei saa tontti- tai korttelikohtaista pysäköintipaikkaa eikä paikkaa yksityisestä pysäköintilaitoksesta.

Vaihtoehdon B toteuttaminen aloitetaan alueen pysäköintitonttivarauksen kilpailutuksella. Tällöin riskinä on, että pysäköintitontin toteutuksesta ei tule tarjouksia, jos alueen pysäköintikysyntää ei katsota

riittävän houkuttelevaksi. Asuintonttien sekä pysäköintilaitoksen toteutus tulee pystyä ajoittamaan siten, että keskitetyn pysäköintilaitoksen pysäköintipaikkojen hinnat ovat tiedossa, kun asuintonttien hankkeisiin ryhtyvät päättävät, millaisia pysäköintipaikkoja toteuttavat. Asuintonttien hankkeisiin ryhtyvät tekevät tarjoamistaan tonteista kaksi tarjousta pysäköintilaitoksen toteutumisen mukaan. Tarjousprosessi tulee saada toimivaksi ja läpinäkyväksi, jotta tarjottavat tontit koetaan houkutteleviksi ja kaupungin tontinluovutuksen tavoitteet täyttyvät.

Vaihtoehdossa C kaupunki vastaa alueellisen pysäköintiyhtiön kokoamisesta ja varmistaa koordinoinnillaan sen toteutumisen. Asemakaavassa ei määrätä toteutettavaksi pysäköintipaikkoja. Tästä mallista on kokemuksia, joten myös riskit ovat pienempiä kuin täysin uusissa malleissa. Uutena asiana on, että pysäköintiyhtiöstä voivat hankkia paikkoja myös aikaisemmat toteutusvaiheet. Jotta tämä prosessi toimisi, se tulee tarkoin suunnitella. Mallissa pysäköintitonttivaraukset voivat olla alueen valmistumisen jälkeen toteutumatta enintään viisi vuotta. Tämä voi aiheuttaa huonoa kaupunkikuvaa ja keskeneräisen alueen leimaa. Alueella tulee varmistaa, että pysäköintitonttivaraukset eivät ole vuotopysäköintipaikkoina hallitsemattomalle pysäköinnille, koska tällöin markkinaehtoisuus ei toimi. Mallissa alueen kaikki pysäköintipaikat ovat alueellisen pysäköintiyhtiön hallinnassa. Vaikka paikat voivat olla myös käyttäjille nimettyjä, riskinä on, että paikat eivät ole riittävän houkuttelevia korkean laatutason pysäköintivaatimuksille. Riskiä voidaan vähentää tiedottamisella ja markkinoinnilla. Vaihtoehto on kaupungille työläämpi toteuttaa kuin nykyiset pysäköintiyhtiöt, koska osapuolia ei veloiteta toteuttamaan pysäköintipaikkoja.

Vaihtoehdossa D on minimimääräys pysäköintipaikkojen lukumäärästä, jonka perusteena on, että keskitetty pysäköintilaitos saadaan toteutettua. Riskinä on, että alueelta asuntoa hankkiva ajattelee, että pysäköintiminimimääräyksen mukainen paikkamäärä on alueelle riittävä ja todennäköisesti mahdollistaa pysäköintipaikan saannin. Näin ei kuitenkaan ole. Tässäkin vaihtoehdossa on alueen aikaisempien toteutusvaiheiden hankkeilla mahdollisuus hankkia lisäpysäköintipaikkoja alueellisesta pysäköintiyhtiöstä sen laajentuessa. Tämä antaa mahdollisuuden reagoida muuttuvaan pysäköintikysyntään, mutta paikkojen jälkikäteen hankkimisen prosessi tulee suunnitella ja viestittää.

## **4 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN KOKEILUALUEET**

### **4.1 Kokeilun tarkoitus ja kokeilualueet**

Helsingin kaupunkistrategiassa on päätetty, että siirrytään asteittain kohti alueellista ja markkinaehtoista pysäköintijärjestelmää uusista asuinalueista aloittaen. Pilottialueiksi valitaan näin sopivia uusia asuinalueita. Näillä alueilla kokeillaan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Kaavamääräyksen kokeilu-aika on lähtökohtaisesti viisi vuotta, mutta sitä voidaan tarvittaessa pidentää riittävien kokemusten saamiseksi.

Valittuja pilottialueita ovat Nihti, Hernesaari ja Hakaniemenranta. Alueiden asemakaavoituksen tilanne on pilotointiin sopiva, ja alueet ovat ominaisuuksiltaan ja sijainniltaan vaatimukset täyttäviä. Pilottialueiden asemakaavoituksen yhteydessä suunnitellaan markkinaehtoisen pysäköinnin toteutus. Kullakin alueella sovellettava järjestämisen periaatevaihtoehto valitaan asemakaavoituksen yhteydessä. Alueiden erityispiirteet ja –vaatimukset huomioidaan.

### **4.2 Jatkotoimenpiteet**

Myöhemmin markkinaehtoista pysäköintiä on mahdollista laajentaa muuhunkin asuinrakentamisen pysäköintiin, esimerkiksi olemassa olevien alueiden täydennysrakentamiseen sekä asukas- ja yritys-pysäköintijärjestelmään. Täydennysrakentamisella tiivistetään nykyisiä asuinalueita. Asukas- ja yritys-

pysäköintitunnuksella tapahtuvassa pysäköinnissä markkinaehtoinen pysäköinti on mahdollista toteuttaa esimerkiksi siten, että vapaan pysäköintikapasiteetin määrä vaikuttaa hinnoitteluun. Tällöin asukas ja yrityspysäköintitunnuksen hinta voi vaihdella eri vyöhykkeillä.

Myös työpaikkapysäköintiin markkinaehtoisuus voi tulla myöhemmin, mutta pilottivaiheessa se ei ole mukana. Mukaanotto edellyttää, että ruuhka-ajan autoliikenteen määrään vaikutetaan taloudellisin keinoin.

## **5 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN MUUTOKSET ASUNTOTUOTANNOSSA**

### **5.1 Markkinaehtoisen pysäköinnin lainmukaisuus**

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) säädökset ovat autopaikkojen osalta hyvin yleisellä tasolla. Lain 54 §:ssa vaaditaan luomaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. MRL 57 §:ssä, viitataan asemakaavamääräyksiin.

MRL:n 156 § 1 momentin mukaan autopaikkojen määrääminen kuuluu asemakaavaan ja rakennusluoppaan. ”Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä.” Samassa lainkohdassa, sen 2 momentissa annetaan vapaaksioston mahdollisuus. ”Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä.”

Asemakaava on keskeisin instrumentti, jolla autopaikoista ja niiden sijainnista määrätään. Kuten edellä lausuttu huomioon ottaen voidaan todeta, niin laki ei suoraan velvoita autopaikkojen osoittamista asemakaavassa. Mutta toisaalta niitä ei myöskään voi sijoittaa alueelle, mikäli kaavassa niitä ei ole mahdollistettu. Laki ei myöskään ota kantaa autopaikkojen määrään. Asemakaavassa voidaan sallia, että autopaikat voidaan rakentaa vaiheittain.

Nykyisissä asemakaavoissa esitetään useimmiten minimimääräys asuntojen pysäköintipaikkamäärästä sekä osoitetaan, minne paikat toteutetaan. Minimimääräykset perustuvat kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.12.2015 hyväksymään Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeeseen. Jos pysäköintipaikat toteutetaan markkinaehtoisesti, asemakaavoissa ei välttämättä määrätä pysäköintipaikkojen vähimmäismäärää. Tosin sen määrääminen on mahdollista. Asemakaavassa kuitenkin täytyy osoittaa, minne mahdolliset pysäköintipaikat toteutetaan. Tämä tapahtuu osoittamalla asemakaavassa varauksia pysäköintitonteille tai korttelikohtaiselle pysäköinnille. Koska ainakaan tarkkaa pysäköintipaikkojen lukumäärää ei määrätä asemakaavassa, hankkeen pysäköintipaikkojen kokonaismäärä ei ole tiedossa, jolloin niiden tarkka tilantarvekaan ei ole tiedossa.

### **5.2 Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö**

Helsingin kaupungilla ei ole pysäköintiyhtiötä, jonka se omistaisi kokonaan ja pysyvästi. Helsinki on mukana osassa alueellisia pysäköintiyhtiöitä turvatakseen alueen rakentumisen ja järjestäytyneen määräysten mukaisen pysäköinnin, mutta yleensä irrottautuu yhtiöstä alueen valmistuttua.

Jos kaupungilla olisi oma pysäköintiyhtiö, se pystyisi hallinnoimaan ja koordinoimaan tietyn alueen pysäköintiä. Tällöin kaikkien pysäköintipaikkojen, kadunvarsipaikat ja muut yleisten alueiden pysäköintipaikat mukaan lukien, tulisi olla kaupungin hallinnassa. Yksityinen toimija kaupungin lisäksi voi olla mahdollinen, jos molemmat toimivat markkinalähtöisesti. Kaupungin pysäköintiyhtiön tulee toimia vähintään

niin, että se saa pysäköintituottoina paikkojen investointi- ja käyttökustannukset. Tarkoitus on, että paikkojen hintaa ei subventoida.

Omassa pysäköintiyhtiössä kaupunki joutuu tekemään alkuinvestointeja ja ottamaan taloudellista riskiä. Kaupungilla on myös mahdollisuudet saada yhtiöstä voittoa tuottava.

### **5.3 Asuntotuotantoprosessi ja jälkimarkkinat**

#### **Asuntopolitiikka**

AM-ohjelma määrittää alueen asunto- ja rahoitusmuotojakauman. Kunkin alueen tontin luovutuksessa ja maankäyttösopimuksissa määritetään tämä jakauma ja miten se tonteille kohdentuu. Säännellyn asuntotuotannon kohteet ovat hintaherkkiä. Kohteittain arvioidaan, mitkä ovat pysäköinnin toteutusmahdollisuudet ja miten ARA:n rahoitusehdot toteutuvat kohteessa. Asuntopolitiikalla on tavoitteena tuottaa kaikenlaisille asukkaille mahdollisuus asua kaikilla Helsingin alueilla. Markkinaehtoisien pysäköinnin periaatteiden soveltaminen kohteissa tulee järjestää siten, ettei se estä kohteen ARA-rahoitusta esimerkiksi nykyisten vakuusvaatimusten osalta.

#### **Asemakaavoitus**

Asemakaavoituksessa ratkaistaan, miten pysäköinti toteutetaan kaavoitettavalla alueella. Vaihtoehtoina ovat keskitetty tai tonttikohtainen pysäköinti tai näiden yhdistelmä. Kaavoihin varataan pysäköintipaikkavarauksia vähintään asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen minimimääräykseen saakka. Nimeämättömistä pysäköintipaikoista määrätään tarvittaessa asemakaavassa. Vaihtoehdon B keskitetty ja kilpailutettu pysäköintiratkaisu sekä pysäköinnin vaiheittain toteuttaminen mahdollistetaan. Pysäköintivaraukset suunnitellaan siten, että niiden käyttötarkoitusta voidaan myöhemmin tarvittaessa muuttaa asemakaavamuutoksella. Jos säänneltyyn asuntotuotantoon halutaan varmistaa tietty pysäköintipaikkamäärä, se varmistetaan kaavamääräyksellä. Kaavamääräys voi perustua arvioon pysäköintipaikkojen riittävydestä.

#### **Tontinluovutusta edeltävät valmistelevat työt**

Alueellisen pysäköintiyhtiön perustamisen edellyttämät toimenpiteet selvitetään. Yhtiön pääpiirteinen toiminta suunnitellaan, kustannukset arvioidaan sekä tehdään perustamista koskeva esitys. Tehdään yhtiön toiminnan mahdollista laajentumista koskevat esitykset varsinkin vaihtoehdoissa C ja D. Tämä vastaa jossain määrin perustamisvaiheen valmistelutyötä. Laaditaan pysäköintiä koskevat tontinluovutusehdot.

ARA-rahoitettavissa asuntokohteissa pyydetään perusteltu esitys tulevan asuntokohteen autopaikkamääristä markkinaehtoisuus huomioiden. Tämä siitä syystä, että autopaikkamäärä asettuu tarkoituksenmukaiselle tasolle.

#### **Tontinluovutus tai maankäyttösopimus**

Jos on käytössä periaatevaihtoehto, jossa tulee liittyä alueelliseen pysäköintiyhtiöön, liittyminen tapahtuu tontinluovutusvaiheessa. Hankkeeseen ryhtyvä varaa tarvitsemansa pysäköintipaikkamäärän alueellisesta pysäköintiyhtiöstä sekä päättää tontti- ja korttelikohtaisten paikkojen lukumäärän. Vaihtoehdossa B pysäköintitonttivarauksen kilpailutetaan ja valitaan tontille toteuttaja. Tontinluovutuksen lähtökohdaksi on aina kilpailutus, jossa hinta ratkaisee. Nimeämättömistä pysäköintipaikoista voidaan määrätä

myös tontinluovutusehdoissa, joka vaikuttaa taloyhtiön yhtiöjärjestykseen. Tontinluovutusehtoihin voidaan kirjata velvoite pysäköintipaikkojen myynnistä tai vuokraamisesta markkinahinnalla.

Tontinluovutusehtoja käytetään luovutettaessa kaupungin maata hankkeeseen ryhtyvälle. Jos asemakaavoitetaan yksityisomistuksessa olevaa maata, tehdään maankäyttösopimus maanomistajan kanssa. Maankäyttösopimuksessa hankkeeseen ryhtyvälle voidaan asettaa samankaltaisia oikeuksia ja velvollisuuksia kuin tontinluovutuksessa.

### **Rakennuslupa**

Jos asemakaavassa ei ole pysäköintimääräystä autopaikkojen lukumäärästä, niiden rakentaminen on omaehtoista. Autopaikkojen sijainti tulee kuitenkin asemakaavassa määrätä. Rakennusluvassa esitetään vain omalle tontille rakennettava autopaikkamäärä. Ennen kuin rakennus hyväksytään käyttöön, tulee luvan mukaisten autopaikkojen olla rakennettuina ja käyttöön otettavissa. Oman tontin ulkopuolelta hankittavia omaehtoisia autopaikkoja ei ulosmitata asuinrakennuksen rakennusluvassa. Ulkopuoliset LPA-tontit luvitetaan omilla luvillaan, joihin ei kirjata tonttikohtaisia varauksia.

Jos asemakaavassa on pysäköintimääräys paikkojen lukumäärästä ja sijainnista, rakennusluvassa esitetään asemakaavan edellyttämä autopaikkojen vähimmäismäärä, toteutettava määrä sekä paikkojen sijoitus. Kun velvoitepaikkoja sijoitetaan toiselle tontille tai alueelliseen pysäköintilaitokseen, tulee asiasta esittää rasite- tai vuokrasopimus lupahakemuksen liitteenä. Ennen kuin rakennus hyväksytään käyttöön, tulee luvan mukaisten, myös tontin ulkopuolisten autopaikkojen olla rakennettuina ja käyttöön otettavissa. Väliaikainen autopaikkajärjestely voidaan hyväksyä ennen lopullista loppukatselmusta. Ulkopuoliset LPA-tontit luvitetaan omilla luvillaan, joihin ei kirjata tonttikohtaisia varauksia, koska ne ulosmitataan jo asuinrakennusten luvissa.

Jos pysäköintipaikkoja päätetään toteuttaa lisää, niitä voidaan rakennus- tai toimenpideluvalla rakentaa asemakaavan mukaisiin paikkoihin, yleensä asuinrakennustontin ulkopuolisille LPA-tonteille. Jos pysäköintiin asemakaavassa varattuja LPA-tontteja myöhemmin päätetään muuttaa muuhun käyttötarkoitukseen, edellyttää pysyvä käyttötarkoituksen muutoslupa asemakaavan muuttamista ennen rakennusluvassa myöntämistä.

### **Rakentaminen ja myynti**

Autopaikat toteutetaan aiemmissa vaiheissa määriteltujen määräysten mukaisesti. Hankkeissa mukana olevat toimijat varmistavat asuntojen ja autopaikkojen valmistumisen suunniteltuina ajankohtina, jotta asuntojen valmistuttua niillä ovat myös tarvittavat pysäköintiratkaisut valmiina. Myöhemmin mahdollisesti rakennettavien pysäköintivarauksien toteuttamismahdollisuudet säilytetään määritellyn ajan.

Kaupungin, rakennuttajien sekä asuntojen myyjien tulee viestiä, että asuinalueella on käytössä markkinahintainen pysäköinti. Asunnon ostajan tai vuokraajan tulee tietää, että pysäköintipaikasta tulee maksaa markkinahinta. Maksutonta tai käyttäjälleen subventoitua pysäköintiä ei ole saatavilla rakentamisen jälkeen eikä myöhemminkään. Kaupungin tehtävä on viestiä yleisesti alueen pysäköinnin palvelutasosta. Jos säännelty asuntotuotanto toimii erilaisella periaatteella, myös siitä on tärkeää viestiä.

### **Ylläpito**

Pysäköintipaikkojen ylläpidolla tarkoitetaan paikkojen käyttökunnossa pitämistä sekä reagoimista mahdollisiin kysynnän muutoksiin. Pysäköintipaikkojen ylläpitovastuuseen vaikuttaa, ovatko paikat myyty

pysäköintiosakkeina vai vuokrattu pysäköintioikeuksina. Pysäköintiosakkeissa ylläpitovastuu on osakkeen omistajilla. He ovat usein asukkaita, jotka omistavat pysäköintipaikan. Pysäköintioikeudessa ylläpitovastuu on pysäköintiyhtiöllä, jolta asukas on vuokrannut pysäköintipaikan. Pysäköintiyhtiöllä on yleensä useita omistajia esimerkiksi alueen taloyhtiöitä ja mahdollisesti yksityisiä asukkaita.

Vaihtoehdoissa A ja B markkinaehtoisen kysynnän ollessa olemassa yksityinen toimija rakentaa lisäpaikkoja joko uuteen laitokseen tai laajentamalla olemassa olevaa. Vaihtoehdoissa C ja D kaupunki hoitaa mahdollisen lisäkysynnän alueen laajentumisen yhteydessä, kunnes kaupunki luopuu pysäköintiyhtiöstä alueen valmistuttua. Jos pysäköintikysyntä alueella muuttuu siten, että pysäköintipaikkoja on kysyntään nähden liikaa, varsinkin pysäköintitalotontteja on mahdollista muuttaa muuhun käyttötarkoitukseen.

Kaupunki seuraa pysäköinnin toimivuutta markkinaehtoisen pysäköinnin alueilla. Seurattavia asioita ovat paikkojen riittävyys, väärinpysäköinnin määrä sekä mahdollinen pysäköinnin siirtyminen lähialueille.

### **Pysäköinnin jälkirahoituksen mahdollisuudet alueilla**

Tavoitteena on, että alueilla toteutettaisiin pysäköintipaikkoja mahdollisimman hyvin kysyntää vastaava määrä. Tätä tavoitetta helpottamaan hankkeeseen ryhtyvä voi laatia pysäköintiselvityksiä ja hyödyntää myös kaupungin pysäköintiasiantuntemusta. Jos pysäköintipaikkojen tarjonta ja kysyntä eivät kohtaa, paikkoja voidaan pyrkiä rakentamaan lisää jälkirahoituksella. Tällä tarkoitetaan paikkojen rahoittamista ja rakentamista asuntojen jo valmistuttua. Jälkirahoitettavat paikat voivat rakentua joko yksityisesti tai kaupungin koordinoimina, mutta oleellista on, että se tapahtuu markkinaehtoisesti.

## **6 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN TAVOITTEET ERI TOIMIJOIDEN NÄKÖKULMASTA**

### **6.1. Helsingin kaupungin tavoitteet**

#### **Kaupunkistrategia**

Helsingin kaupunkistrategian 2017 – 2021 mukaan kestävän kasvun turvaaminen on kaupungin keskeisin tehtävä. Kaupunki hillitsee rakentamisen kustannuksia ja tiivistää kaupunkirakennetta siirtymällä kilpailukykyään ja saavutettavuuttaan vaarantamatta asteittain kohti alueellista ja markkinaehtoista pysäköintijärjestelmää uusista asuinalueista aloittaen.

Kaupunkistrategian kohdan Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä mukaan väestöryhmien välisen ja alueiden välisen eriytymisen hillitseminen on korkealla kaupungin agendalla. Sosiaalisen koheesion ylläpitäminen on hyvän ja kilpailukykyisen kaupungin elinehto myös jatkossa. Kokonaisvaltaisen taloudellisen, sosiaalisen ja ekologisen kestävyuden varmistaminen on kasvavan kaupungin tärkeimpiä tavoitteita.

Strategian mukaan kaupunginosien eriytyminen tulotason ja hyvinvoinnin osalta otetaan Helsingissä vakavasti. Helsinki on kansainvälisessä vertailussa onnistunut hillitsemään eriytymistä paremmin kuin useimmat verrokkikaupunkimme. Helsinki on kaupunki, jossa kaikki kaupunginosat ovat eläviä, viihtyisiä ja omaleimaisia ja asukkaat tuntevat kaupunginosan omakseen. Asuntotuotanto on monipuolista, sekä uusille että täydennysrakennettaville asuinalueille rakennetaan kaikkia hallintamuotoja Helsingin kaupungin vuokra-asunnoista vapaarahoitteisiin omistusasuntoihin.

Tämän työn tavoitteena on suunnitella markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän periaatteet siten, että edellä kuvatut kaupunkistrategian tavoitteet ja muut kaupungin tavoitteet toteutuvat.

### **Liikenne- ja pysäköintipoliittiset tavoitteet**

Tavoitteena on ekologisesti kestävä ja viihtyisä kaupunkirakenne sekä tätä tukeva liikkuminen. Kestävien liikkumismuotojen eli jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen tulee olla kilpailukykyisiä oman auton käyttöön verrattuna. Tiivis kaupunkirakenne, jossa on monipuolisia toimintoja, mahdollistavat tämän sekä pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön.

Kaupunginosat ovat erilaisia. Niiden erityispiirteet tulee huomioida pysäköinnin suunnittelussa. Pysäköinnille on erilaisia vaatimuksia tiiviisti rakennetuilla uusilla alueilla verrattuna väljästi rakennettuihin vanhempiin esikaupunkialueisiin. Erilaisten alueiden pysäköintiratkaisut usein eroavat toisistaan. Tiiviissä rakenteessa maantaseratkaisuja ei usein pysty toteuttamaan, vaan pysäköinti toteutetaan laitospysäköintinä. Väljästi rakennetuilla alueilla maantaseratkaisut ovat yleisin pysäköintimuoto.

Asumisen korkea hinta on yleinen ongelma Helsingissä. Pysäköintimääräyksillä tai ratkaisuilla ei ainakaan tarpeettomasti tulisi luoda painetta asumiskustannusten nousulle. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamisella voidaan ehkäistä, että asunnon hinnassa ei ole mukana pysäköintipaikan hintaa. Tosin sekä asunnosta että pysäköintipaikasta pyydetään usein alueen markkinahinta, joten rakentamiskustannuksilla ei ole suurta merkitystä myynti- tai vuokrahintoihin ainakaan korkean kysynnän alueilla. Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen pienentää paikkojen tarvittavaa määrää, joka vähentää kohteen rakentamiskustannuksia.

Tavoitteena on, että pysäköinti mielletäisiin enemmän palveluksi kuin paikan omistamiseksi. Pysäköintipaikan tarvitsija vuokraa paikan pysäköintioperaattorilta, kun tarvitsee sitä. Tällöin samalla paikalla voi olla useampia käyttäjiä, mikä tehostaa paikkojen käyttöä. Jos käyttäjä omistaa paikan, muut eivät lähtökohtaisesti voi pysäköidä siinä, vaikka paikka olisi vapaana. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä kuitenkin myös nimikkopaikan tuovat pysäköintiosakkeet sekä pysäköintioikeudet sallitaan.

Pysäköinnin käyttäjien, esimerkiksi asukkaiden, yritysten, vierailijoiden ja asioijien, tarpeet eroavat toisistaan. Jos asukas tarvitsee autoaan työmatkoihin joka päivä, tarve on erilainen kuin viikonloppuisin käytettävällä mökkiautolla. Yrityksistä esimerkiksi kampaamo tarvitsee erilaisia pysäköintipalveluita kuin kioski. Usein tarvittavat ajoneuvot pysäköidään lähemmäksi kohdetta ja harvemmin tarvittavat kauemmaksi. Pysäköintipalveluita tulee olla erilaisia muuttuviin tarpeisiin.

### **Maankäytön ja asemakaavoituksen tavoitteet**

Helsingin asemakaavoitusta ohjaavat muun muassa maankäyttö- ja rakennuslaki, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, MAL-sopimus, Helsingin kaupungin strategia, Helsingin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma ja Helsingin yleiskaava.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä on suuri merkitys ilmastonmuutoksen hillitsemisen sekä yhdyskunnan toimivuuden ja taloudellisuuden kannalta (VAT). Helsingin yleiskaava ja Helsingin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma ohjaavat entistä enemmän kohti tiivistyvää ja joukkoliikenteeseen sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Sama tavoite on sisällytetty markkinaehtoisesta pysäköinnin edistämiseen.

Asemakaavan laadinnassa tulee osoittaa autopaikkojen sijainti suunnittelualueella, vaikka niitä ei määrättäisi rakennettavaksi. Jos autopaikkoja halutaan toteuttaa vaiheittain, selvitetään, mitä ovat sellaisia pysäköintiratkaisuja, jotka mahdollistavat tämän. Tiiviissä kaupunkirakenteessa autopaikat sijoitetaan



keskitetyksi pihakansien alle, erilliseen pysäköintitaloon tai esimerkiksi kallioluolaan. Pihakannen alle sijoittuvat autopaikat on toteutettava asuntojen rakentamisen yhteydessä. Pysäköintitaloja voi olla mahdollista rakentaa asuntojen valmistumisen jälkeen, jos niille on asemakaavassa osoitettu sijainti. Asemakaavassa mahdollisesti määrättävät velvoitepaikat voivat sijaita joko tontilla, korttelikohtaisesti tai laajemmalti keskitettynä.

Rakentamisen vaiheistus, aikataulutus ja markkinaehtoisuuden tuottama uusi tilanne pysäköintipaikkojen määrästä ja saatavuudesta tulee huomioida asemakaavoituksen yhteydessä, kuitenkin niin, että mahdollistetaan tiivis kaupunkirakenne. Erityisen haastavaa tämä on täydennysrakentamisalueilla. Helsingin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmassa (2016) on määritetty, että asuntorakentamisesta 40 prosenttia toteutuu täydennysrakentamisena.

Markkinaehtoista pysäköintiä suunniteltaessa ja otettaessa käyttöön on huolehdittava kaupungin palveluiden ja muiden toimenpiteiden yhdenvertaisesta saatavuudesta (Kuntalaki). Kaavaratkaisut eivät saa olla esteenä kaupunkilaisten yhdenvertaiselle kohtelulle. Pysäköinnin järjestäminen ei ole kunnan lakisääteinen tehtävä.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa ja valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määritellään, että alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on edistää sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista (MRL). Erityisesti kaupunkiseuduilla kohtuuhintaisten asuntojen riittävä tarjonta on tärkeää työvoiman saatavuuden ja sitä kautta koko maan elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta (VAT). Vastaavia tavoitteita on kirjattu myös uuden MAL-ohjelman valmistelun tavoitteisiin: ”Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä. Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet”. Helsingin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman mukaan ”Asemakaavojen tulee mahdollistaa tavoitteiden mukainen hallinta- ja rahoitusmuotojakauma sekä tuettava kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä.”

Asemakaavalla tulee siis mahdollistaa erilaiset asumisen rahoitus- ja hallintamuodot ja asumisesta syntyvä autopaikkakysyntä. Autopaikkojen hallinta- ja rahoitusmalleja ei määritetä asemakaavassa. Markkinaehtoisen pysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida asumisen kohtuuhintaisuuden edistäminen, monipuolisen asuntotuotannon mahdollistaminen ja eri asuinalueiden sosiaalinen kestävyys. Markkinaehtoisen pysäköinnin suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä tulee tiedostaa, että markkinaehtoisessa pysäköinnissä pysäköintipaikan tarvitsijan vastuu lisääntyy paikan saannissa nykytilanteeseen verrattuna.

Maankäytön tavoitteena asuinalueilla on varmistaa riittävät tilavaraukset asukkaiden autojen säilytystä varten asemakaavoissa. Koska pysäköinti vie paljon tilaa asuinalueilla, pysäköintipaikkojen suunnittelu on oleellinen osa toimivaa maankäytön suunnittelua. Pysäköinti liittyy kiinteästi myös asuinalueiden terveelliseen, turvalliseen ja viihtyisään elinympäristöön, jotka ovat MRL:n määrittämiä tavoitteita alueiden käytön suunnittelulle. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä kerrosalaan sidottuja autopaikkoja ei asemakaavassa veloiteta rakentamaan ainakaan nykytilanteen mukaisesti, jolloin seurauksena ei saa olla hallitsematon ja laitton pysäköinti yleisillä alueilla ja tonteilla. Terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön vuoksi veloiteautopaikkojen sisällyttämisestä asemakaavoihin on tähän saakka pidetty välttämättömänä. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä vastuu oikeasta pysäköintipaikkamäärästä jää pysäköintipaikkoja tuottavalle hankkeeseen ryhtyvälle ja pysäköintipaikan tarvitsijalle. Hankkeeseen ryhtyvä tekee pysäköintipaikkoja markkinatalouden kannalta optimaalisen määrän. Pysäköintipaikan tarvitsijan tulee tiedostaa, että hänen tulee hankkia paikka, jos hän haluaa pysäköidä alueella. Asemakaava ei määrittele autopaikkojen toteuttajaa, rahoitusta tai hallintaa.

Asemakaavoituksella huolehditaan, että MRL:n tavoite edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista toteutuu. Rakennuksen tulee soveltua rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä täyttää kauneuden ja sopusuhtaisuuden vaatimukset (MRL). Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi alueen pysäköinnin järjestämistä suunniteltaessa tulee pystyä arvioimaan kaavan vaikutukset kaupunkikuvaan.

### **Tontteja luovuttavan toimijan tavoitteet**

Tontteja luovuttavalla toimijalla tarkoitetaan kaupungin asuin- ja muita tontteja yksityisille rakentajille ja muille hankkeisiin ryhtyville luovuttavaa tahoa. Tontteja luovuttavalla toimijalla on omat tavoitteensa pysäköintijärjestelmän suhteen.

Alueellisessa keskitetyssä pysäköintijärjestelmässä tarvitaan kokoava toimija, joka suunnittelee, investoi, toteuttaa ja hallinnoi pysäköintipaikkoja. Alueen laajuudesta riippuen vaihtoehtoja ovat:

- asunto- tai muiden pysäköintiä käyttävien tonttien toteuttajat perustavat esim. erillisen pysäköintiyhtiön asunto-osakeyhtiöiden ja muiden pysäköintiä käyttävien toimijoiden omistukseen. Tämä malli toimii niissä tilanteissa, kun kyseinen pysäköintilaitos /pysäköintilaitokset palvelevat suppeahkoa tonttikokonaisuutta. Tonttikokonaisuus pitää tällöin olla yhden toimijan tai yhteistoiminnallisen konsortion muodostavan toimijoiden toteutusvastuulla. Edellyttää kyseisten tonttien luovuttamista yhtenä kokonaisuutena tai muutoin erittäin keskitetysti ja koordinoitusti,
- hyvin laajaa aluetta palveleva useamman pysäköintilaitoksen muodostama pysäköintiratkaisu tulee toteuttaa kaupungin (ja alueen rakennuttajien) perustaman pysäköintiyhtiön toimesta
- kysynnän ollessa riittävän suurta yksityinen toimija voi perustaa pysäköintiyhtiön ja investoida pysäköintipaikkoihin. Asukkaiden pysäköinnin tapauksissa toimijaa on ollut vaikea löytää, mutta markkinaehtoinen pysäköinti parantaa mahdollisuuksia.

Tontteja luovuttavan toimijan näkökulmasta ensisijaisia ja yksinkertaisia vaihtoehtoja ovat tonttikohtaiset tai korttelikohtaiset ratkaisut, jotka asuntotonttien toteuttajat ottavat vastuulleen. Alueellinen yhtiö perustetaan niissä tapauksissa, kun tonttikohtainen tai korttelikohtainen pysäköinti olisi alueellisen ja ajallisen (rakentamisaika) laajuutensa puolesta liian suuri yksittäisten toimijoiden toteutettavaksi tai halutaan esimerkiksi tehokkaan tilankäytön vuoksi edistää keskitettyä pysäköintiä.

Markkinaehtoisen pysäköinnin käyttöönotto tuo muutoksia myös tontteja luovuttavan toimijan menettelytapoihin.

### **Kaupungin asuntotoimijoiden tavoitteet**

Kaupungin asuntotoimijoita, joiden tavoitteita pysäköintijärjestelmän suhteen selvitettiin, ovat Asuntotuotanto, Helsingin Asumisoikeus Oy ja Helsingin kaupungin asunnot Oy. Tavoitteiden selvittämiseksi järjestettiin keskustelutilaisuus.

Valtion tukemissa ARA –rahoitteisissa vuokra-asuntohankkeissa pysäköintipaikkoja voi nykyisen asuntojen autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaan määrätä rakennettavaksi vähemmän kuin tavallisissa asuinrakennushankkeissa. Kaupungin asuntotoimijat ovat valmiit toteuttamaan enemmän autopaikattomia tai vähäautopaikkaisia kohteita. Asumisoikeusasunnoissa tulisi olla samat lievennykset pysäköinti-

määräyksissä kuin ARA -vuokratuotannossa. Markkinaehtoinen pysäköintiyhtiö voisi toiminnallaan täydentää asukkaiden pysäköintipaikkatarvetta. Markkinaehtoisen pysäköinnin toteutuessa ongelmana olisi löytää kysyntää markkinaehtoiselle ja –hintaistalle pysäköinnille ARA –rahoitteisen asuntotuotannon asukkaiden keskuudesta. Markkinaehtoinen pysäköinti voisi palvella asumisen lisäksi myös alueella sijaitsevia toimistoja, liiketiloja ja muita toimintoja.

Keskitetty pysäköinti on hyvä toteutusmalli asukkaiden pysäköinnille, koska se on joustavampi malli kuin tonttikohtainen pysäköinti pihakansien alle. Ainakin osa autoista voi olla pysäköityinä kauemmaksi asunnoista, koska kaikkia autoja ei tarvita päivittäin. Pysäköintilaitosten vaiheittain rakentamisen ongelmana on ollut sen korkea hinta. Rakentamisen varautuminen maksaa, ja laajennustyön ajaksi tarvitaan mittavia väliaikaisratkaisuja.

Jotta pysäköinnin hinta on voitu pitää asukkaille kohtuullisena, ARA –rahoitteisissa kohteissa pysäköinnin hintaa on subventoitu kuten monissa muissakin tuotantomuodoissa. Tällöin kaikki asukkaat eivät maksa pysäköinnistä alueen markkinahintaa. Jos pysäköinti hinnoiteltaisiin täysin markkinaehtoisesti, pienituloisilla asukkailla ei olisi varaa pysäköintipaikkoihin. Osalla alueista hinnat kohoaisivat yli asukkaiden maksukyvyyn. Autopaikkaa tarvitseva asukas ei voi hakea asuntoa kaikilta alueilta, tai ainakaan hänellä ei ole varmuutta pysäköintipaikan saamisesta. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä pysäköintipaikka ei ole itsestäänselvyys.

ARA –rahoitteiset kohteet ovat nykyisin mukana olemassa olevissa alueellisissa pysäköintilaitoksissa ja –yhtiöissä muiden hallintamuotojen ohella. Uusien perustettavien pysäköintiyhtiöiden tulisi olla melko suuria, koska niiden perustaminen vaatii paljon työtä. ARA –rahoitteisten hankkeiden on vaikeaa olla mukana markkinaehtoisessa pysäköintiyhtiössä, koska pysäköinnin hinta nousee liian korkeaksi ARA –ehtoihin ja kohteiden asukkaille. Nykyisten pysäköintiyhtiöiden vapaina olevia paikkoja voisi vuokrata paikkaa tarvitseville ennen kuin toteutetaan uusia paikkoja. Tosin etäisyydet asunnoista pysäköintiin voivat tulla liian suuriksi. Jos pysäköintipaikkatarve pienenee pysyvästi, vapautuneet pysäköintipaikat voi ottaa mahdollisuuksien mukaan muuhun käyttöön. Jos joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät, nimeämättömät pysäköintipaikat täydennettynä laadukkailla yhteiskäyttöautopalveluilla ovat hyvä ratkaisu. Yhteiskäyttöautojen käyttö tulee hankkia palveluna. Taloyhtiöiden ei tule ostaa omia autoja, mutta pysäköintipaikkoja voi järjestää yhteiskäyttöautopalveluiden autoille.

Pilottina voi kokeilla järjestelyä, jossa ARA –rahoitteisiin kohteisiin tulisi yhteiskäyttöautopalvelut ja –paikat sekä markkinaehtoinen toimija hoitamaan pysäköintiyhtiötä. Haasteena voi olla investorin ja operaattorin löytyminen pysäköintiyhtiölle sekä hankkeen saaminen läpi ARA –ehdoista.

### **Rakennusvalvonnan tavoitteet**

Rakennusvalvonnan rooli liittyy ensisijaisesti lainsäädännön ja asemakaavan toteutumisen valvontaan rakennusluvan yhteydessä. Rakennusvalvonnan tavoite on, että asemakaavassa pysäköinnille osoitetut veloitteet ovat riittävän yksiselitteisiä rakennusluvan myöntämisen ja autopaikkojen toteutettavuuden näkökulmasta.

## **6.2 Kaupunkilaisten tavoitteet**

Helsingin kaupunki teetti vuoden 2013 kesäkuussa pysäköintiselvityksen Helsingin Pysäköintipolitiikan laadintaan liittyen. Tavoitteena oli selvittää helsinkiläisten tärkeimpiä tavoitteita ja mielipiteitä nykytilanteen pysäköintiin ja pysäköinnin kehittämiseen. Tutkimuksen tulokset ovat hyödynnettävissä edelleen. Tässä keskitytään nimenomaan asukkaiden pysäköinnin tavoitteisiin.

Noin 75 % helsinkiläisistä pitää tärkeänä pysäköintipaikan saamista läheltä kotia, ja sama osuus asukkaista on tyytyväinen nykyiseen pysäköintiin omalla asuinalueellaan. Esikaupunkialueella asuvat ovat selkeästi asukaspysäköintivyyhykkeillä asuvia tyytyväisempiä. Pysäköintipaikka ei saisi olla yli 400 metriä kauempana kodista. On huomattava, että tutkimuksen teon jälkeen uusia asukas- ja yrityspysäköintivyyhykkeitä on otettu käyttöön. Maksuhalukkuus asukkaiden pysäköinnistä ei helsinkiläisten keskuudessa ole kovin suurta, koska asukkaan pysäköinnin kohtuullisena hintana pidetään 50 prosentin keskuudessa alle 31 euroa kuukaudessa. Autollisista talouksista noin 71 % pitää vähintään melko tärkeänä saada käyttöön vain itselle merkitty pysäköintipaikka. Helsinkiläisistä autollisista talouksista 68 % oli sitä mieltä, että asunnon ja pysäköintipaikan hinta tulisi erottaa toisistaan.

Helsinkiläisten autollisten talouksien mielestä asukkaiden pysäköinnin kaksi tärkeintä tekijää ovat pysäköintipaikkojen turvallisuus sekä riittävyys. Korkein tyytyväisyys odotuksiin nähden oli paikkojen turvallisuudella ja läheisyydellä. Heikoiten onnistuneet tekijät odotuksiin nähden olivat paikkojen riittävyys ja edullisuus.

Helsinkiläiset ovat tottuneet tuettuun pysäköinnin hinnoitteluun.

### **6.3 Hankkeeseen ryhtyvien tavoitteet**

Tavoitteiden selvittämiseksi järjestettiin työpaja kymmenelle tällä hetkellä suurimmalle asuntorakennuttajalle Helsingissä. Mukaan kutsuttiin myös merkittävimmät kohtuuhintaisen asumisen tuottajat ja pysäköintioperaattorit. Työskentely tapahtui esimerkkialuekohtaisissa pöytäkunnissa, joissa osallistuneet kiersivät ehdottaen ja kommentoiden vuorollaan kaupunkistrategian mukaisen markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamistapaa, -edellytyksiä ja muita näkökulmia kulloisenkin esimerkkialueen osalta. Esimerkkialueet olivat Hernesaari, Malmin lentokenttäalue, Mellunmäki, Nihti, Oulunkylä.

Pysäköintimääräyksiä ei pidetty hyvänä lähtökohtana. Hankkeeseen ryhtyvän tulisi itse saada päättää, paljonko pysäköintipaikkoja toteutetaan. Pysäköintipaikkojen tarve voidaan selvittää hankkeeseen ryhtyvien teettämien pysäköintiselvitysten avulla. Jos paikkoja toteutetaan kysyntään nähden oikea määrä, pysäköinti- ja asuntomarkkina voidaan erottaa toisistaan. Pysäköintipaikkojen kysyntään ja toteutettavaan määrään vaikuttavat kohteen sijainti ja muut ominaisuudet sekä rakentamisolosuhteet, jotka vaikuttavat voimakkaasti paikan hintaan. Hankkeeseen ryhtyvät toteuttavat paikkoja niin paljon, että asunnot saadaan myytyä. Jos ongelmia pysäköinnissä myöhemmin ilmenee, näiden ratkaiseminen ja pysäköinnin toimivuudesta vastaaminen voivat jäädä kaupungille. Pysäköintimääräykset eivät saisi olla tonttikohtaisia, koska riskinä on, että määräys estää hankkeen optimaalisen toteutuksen tontilla. Pysäköintivarauksille tulisi olla oma erillinen tontti, joka voidaan toteuttaa joustavasti. Tarvetta voi olla myös tonttikohtaisille ratkaisuille, joten pysäköinnin toteutuksessa tarvitaan joustavuutta. Kadunvarsipysäköintiä tulisi voida hyödyntää asukkaiden pysäköinnissä. Tällöin kadunvarsipaikkojen tulee olla osa alueen pysäköintimarkkinaa. Asukkaiden pysäköintipaikan hinta ja ominaisuudet voivat vaihdella laadun mukaan. Jos autoa tarvitsee harvoin, paikka voi olla etäämmällä asunnosta kuin käytettäessä autoa joka päivä työmatkoihin.

Jos pysäköintipaikkoja toteutetaan muulloin kuin rakentamisen yhteydessä, esimerkiksi etupainotteisesti tai jälkikäteen tarpeen ilmetessä, paikkojen rahoituksen järjestäminen voi olla ongelmallista ja monimutkaista. Jos halutaan laskea pysäköintipaikan hintaa ja tehdä niiden hankkimiskynnys matalammaksi, voidaan kasvattaa paikan käyttöastetta esimerkiksi vuorottaispysäköinnillä. Tämä edellyttää, että alueella on muitakin toimintoja kuin asumista. Markkinaehtoista pysäköintiä on mahdollista laajentaa tulevaisuudessa myös työpaikkapysäköintiin. Joillakin alueilla asukkaiden maksukyky voi olla liian pieni

markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamiseksi. Esikaupungeissa väljästi rakennetuilla alueilla maantaseratkaisut ovat toimivia. Asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen on haastavaa ainakin edullisemmillä alueilla.

Keskeinen sijainti palveluiden lähetyvillä, laadukkaat joukkoliikennepalvelut sekä uudet liikkumisen palvelut vähentävät pysäköintipaikkojen tarvetta, koska on olemassa vaihtoehtoisia liikkumistapoja. Näillä alueilla tarvittavat pysäköintipaikat on helpointa toteuttaa markkinaehtoisesti.

Hybridipysäköintitalot, joissa on pysäköinnin lisäksi muuta toimintaa, voivat olla hyvä ratkaisu. Muut toiminnot pienentävät pysäköintiyrityksen riskiä ja elävöittävät kaupunkikuvaa.

## **7 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN VAIKUTUKSET**

### **7.1 Vaikutusarviointien tarkoitus**

Markkinaehtoinen pysäköinti on suuri muutos nykytilanteeseen, jossa pysäköintipaikkojen lukumäärät määrätään asemakaavassa. Muutoksen vaikutusarvioinneissa kuvataan vaikutuksia kaupungin eri toimijoille sekä yhteiskuntaan laajemmin.

Vaikutusarvioinneissa on käsitelty vaikutuksia monelta kannalta. Markkinaehtoista pysäköintiä ei vielä ole käytössä, joten vaikutusarvioinnit ovat kuvauksia mahdollisista erilaisista ja erisuuntaisista vaikutuksista. Todellisia varmoja vaikutuksia saadaan vasta, kun markkinaehtoinen pysäköinti on ollut pilottialueilla riittävän pitkään käytössä. Soveltaminen aloitetaan pilottialueilta, koska laajoja vaikutusarviointeja ei voida tehdä järjestelmästä, joka ei vielä ole käytössä. Vaikutukset on nyt arvioitu mahdollisimman laajasti ja hyvin käytettävissä olevan tiedon avulla. Toteutuneiden hankkeiden osalta tehdään perusteelliset arvioinnit, kun tietoa on käytettävissä.

### **7.2 Kaupunkikuva ja asumisolosuhteet**

Alueen pysäköinnin järjestämistä suunniteltaessa tulee pystyä arvioimaan asemakaavan vaikutukset kaupunkikuvaan. Markkinaehtoisen pysäköinnin osalta tämä voi olla haasteellista kaavoituksen yhteydessä, koska pysäköinnin lopullista tilantarvetta ei pystytä asemakaavan laadinnan yhteydessä toteuttamaan. Keskitetty pysäköinti voi toteutua arvioitua matalampana rakennuksena tai vaiheittain rakentamisen johdosta osa pysäköintitonteista odottaa tyhjiään aiheuttaen pahimmillaan epäviihtyisää kaupunkitilaa. Asemakaavan vaikutusarvioinnit tehdään tavoitetilasta ja tilanteesta, missä kaikki autopaikat toteutetaan.

Suurin epävarmuus kaupunkitilan vaikutusarviointeihin on vaihtoehdolla A, jossa pysäköintilaitosvaraus jää myöhemmin toteutettavaksi.

### **7.3 Hankkeeseen ryhtyvä**

Markkinaehtoinen pysäköinti lisää hankkeen joustoa. Joustoa on kaikkein eniten vaihtoehdossa A ja vähiten vaihtoehdossa D, jossa on pysäköintimääräys. Hankkeeseen ryhtyvä voi toteuttaa haluamansa määrän pysäköintipaikkoja sekä vaihdella toteutettavaa paikkamäärää olettamansa kysynnän mukaan eri kohteissa samallakin alueella. Hankkeeseen ryhtyvällä on tavoitteena rakentaa niin paljon paikkoja, että kaikki asunnot ja pysäköintipaikat saadaan myytyä tai vuokrattua mahdollisimman hyvällä katteella. Mahdollinen pysäköinnin kysynnän muutokseen vastaaminen ei ole hankkeeseen ryhtyvän vastuulla, kun alue on valmistunut ja paikat myyty tai vuokrattu. Hankkeeseen ryhtyvän vastuulla on kuitenkin

myydä tai vuokrata kohteet vastuullisesti. Tulevien asukkaiden tulee tietää alueen pysäköinnin tilanne. Hankkeen rakennuskustannukset voivat alentua, jos paikkoja rakennetaan vähemmän.

Hankkeeseen ryhtyvän vastuu toteuttaa oikea määrä pysäköintipaikkoja kasvaa nykytilanteeseen verrattuna. Kun pysäköintipaikkojen vähimmäismäärä on ollut määrättyä asemakaavassa, niiden lukumäärä on ollut tiedossa jo suunnittelun alkuvaiheessa. Kun hankkeiden pysäköintipaikkojen määrä selviää vasta myöhemmin, se lisää hankkeiden koordinoinnin vaatavuutta. Hankkeeseen ryhtyvän tulee myös varsinkin vaihtoehtoissa B, C ja D päättää, kuinka paljon rakentaa tontti- tai korttelikohtaisia paikkoja ja kuinka paljon lunastaa paikkoja erillisestä pysäköintilaitoksesta hankkeen varhaisessa vaiheessa.

#### **7.4 Asukas ja kaupunkilainen**

Jos asukkaiden pysäköintipaikat toteutetaan markkinaehtoisesti siten, että niiden lukumäärää ei enää määrätä asemakaavassa nykytilanteen mukaisesti, vastuu pysäköintipaikan saamisesta asunnon hankinnan yhteydessä siirtyy kokonaan asukkaalle. Jos tarvitsee autopaikan, tulee itse varmistaa, että saa sellaisen. Paikkojen kysynnän ja tarjonnan kohdatessa merkittävää muutosta nykytilanteeseen ei tule. Jos paikoista on pulaa, niiden hinta voi nousta. Tällöin asukkaan maksukyky vaikuttaa pysäköintipaikan saantiin. Pysäköintipaikan hinta vaihtelee enemmän palvelutason mukaan, esimerkiksi korttelikohtainen niimetty paikka saattaa olla kalliimpi kuin etäämpänä sijaitseva nimeämätön pysäköintilaitospaikka. Nykyiseen jonottamisen käytäntöön verrattuna pysäköintipaikkoja on kuitenkin asukkailla paremmin saatavilla, kun hinta vaihtelee kysynnän mukaan.

Jos pysäköintipaikkojen toteuttamiskustannus on korkea, niitä todennäköisesti markkinaehtoisessa pysäköinnissä toteutetaan nykytilannetta vähemmän. Tällöin niiden hinta myös kuluttajalle on korkea. Pienituloisilla tai vähävaraisilla kaupunkilaisilla ei välttämättä ole mahdollisuutta hankkia tällöin pysäköintipaikkaa. Omistusautosta luopuminen ja esimerkiksi yhteiskäyttöautopalveluiden käyttö voi olla vaihtoehto, mutta osalla kaupunkilaisista tämä ei ole mahdollista, koska autoa tarvitaan lähes päivittäin esimerkiksi työssäkäynnin tai harrastusten vuoksi. On mahdollista, että markkinaehtoisesta pysäköinnin käytönotto vaikuttaa työpaikkasaavutettavuuteen joillain alueilla ja joissain väestöryhmissä. Helsingissä asuvien pienituloisten ja vuorotyötä tekevien ihmisten työpaikkojen sijainti ja työajat ovat sellaisia, että saavutettavuus muilla kulkumuodoilla kuin henkilöautolla on jopa mahdotonta. Tästä voi seurata, että pienituloiset autoa välttämättä tarvitsevat kaupunkilaiset sijoittuvat asumaan muihin säänneltyihin asuntotuotantokohteisiin kuin niihin, joissa markkinaehtoisesta pysäköinnin takia pysäköintipaikan hinta muodostuu liian suureksi. Näitä muita kohteita on erityisesti esikaupunkialueilla. Näin tapahtuu jo nykytilanteessakin, vaikka pysäköintipaikkojen kustannukset jaetaan suurelta osin kaikkien ARA-rahoitteen asumisen asukkaiden kesken. Kaupungin tavoitteena on kehittää eri asuinalueita tasapuolisesti ja ehkäistä niiden eriytymistä. Markkinaehtoinen pysäköinti voi edellä kuvatusti vaikuttaa tavoitteiden toteutumiseen, mutta asiaan vaikuttaa muitakin tekijöitä kuten, miten alueita muuten kehitetään ja markkinoidaan. Pysäköinnin on todettu olevan yleishyödyke, joka maksaa omat kustannuksensa. Koska asuminen voidaan tukea, kaupunkilaisella voi olla varaa asua alueella, mutta ei välttämättä pysäköidä omaa autoaan.

Kaupunkilaisen pysäköintipaikan tarve voi muuttua tulevaisuudessa esimerkiksi perheeseen kasvaessa. Nykytilanteessa pysäköintipaikkoja on rakennettu alueille pysäköintimääräysten mukaisesti. Tällöin paikan hinta on alle markkinahinnan, jolloin paikkoja usein jonotetaan, koska niille on matalan hinnan vuoksi korkea kysyntä. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä paikkoja on paremmin tarjolla toimivilla pysäköintimarkkinoilla kuin jonotusperiaatteella toimivassa järjestelmässä. Johtopäätöksenä ei ole, että markkinaehtoinen pysäköinti vastaisi huonommin muuttuneeseen pysäköintikysyntään kuin nykyjärjestelmä. Ongelmaksi pysäköintipaikan puute voi muodostua molemmissa järjestelmissä.

## 7.5 Pilottialueelle muuttava uusi asukas

Markkinaehtoisien pysäköinnin pilottialueita ovat Nihti, Hernesaari ja Hakaniemenranta. Uuden asukkaan hankkiessa asunnon pilottialueelta hänen vastuunsa järjestää itselleen pysäköintipaikka on suurempi kuin nykytilanteessa. Hän voi alueen mukaan hankkia itselleen pysäköintiosakkeen tai pysäköintioikeuden tontin kannen alaisesta tai keskitetystä pysäköintilaitoksesta. Ero nykytilanteeseen on, että pysäköintipaikat on toteutettu markkinaehtoisesti, joten asukkaan tulee olla valmis maksamaan paikasta markkinahinnan tai -vuokran. Tämä parantaa mahdollisuutta saada pysäköintipaikka nykyiseen jonotusjärjestelmään verrattuna, mutta ei takaa paikkaa. Nykytilanteen kaltaista subventoitua jonottamiseen perustuvaa pysäköintipaikkaa ei ole tarjolla.

Pysäköintipaikkojen hallinta poikkeaa vähän nykytilanteesta. Pysäköintiosakkeista maksetaan hoitovastiketta, jolla paikat pidetään käyttökunnossa. Pysäköintioikeuksista maksetaan vuokraa. Keskitettyjä pysäköintilaitoksia voidaan myöhemmin laajentaa, jos on markkinaehtoista kysyntää. Tällä on todennäköisesti vähäinen merkitys olemassa olevien paikkojen ylläpitokustannukseen.

Jos asukas haluaa muuttaa ja hänellä on pysäköintiosake, hän voi myydä sen. Alueelle on alun perin toteutettu pysäköintipaikkoja markkinaehtoisesti ja järjestelmä on ollut käytössä alueen koko eliniän, joten edellytykset alueen toimiville pysäköintimarkkinoille on olemassa. Jos asukkaan uusi asunto sijaitsee samalla alueella, hän voi ostaa markkinoilta uuden pysäköintiosakkeen. Vanhan osakkeen säilyttäminenkin voi olla mahdollista. Pysäköintioikeudesta luopuminen on yksinkertaista. Asukas vain irtisanoo paikansa vuokrasopimuksen. Paikan luopumisen osalta markkinaehtoinen pysäköinti ei merkittävästi eroa nykyjärjestelmästä.

Alueella vieraileville pysäköintipaikkoja on paremmin saatavilla nykytilanteeseen verrattuna, jos alueen kadunvarsipysäköinti on myös hinnoiteltu markkinaehtoisesti. Tällöin siellä ei ole säilytettäviä autoja ja vapaa kapasiteetti voidaan varmistaa hinnoittelulla. Joka tapauksessa yleisillä alueilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöä tulee joko hinnoittelulla tai aikarajoituksin säädellä, muuten markkinaehtoiset asukkaalle tarkoitetut pysäköintipaikat eivät ole houkuttelevia. Vieraan pidempiaikaiseen ja myös lyhytaikaiseen pysäköintiin vaihtoehtoina ovat kaupalliset pysäköintilaitokset.

Asiakkaan luona käyvän kodinhoitajan pysäköinti on myös nykytilannetta helpompaa markkinaehtoisuuden vuoksi, koska paikkoja on varmemmin vapaana. Liikuntarajoitteisten pysäköinti suunnitellaan tapauskohtaisesti siten, että heidän esteetön pääsy kohteeseen varmistetaan. Katualueille voidaan sijoittaa invapaikkoja kuten nykytilanteessa. Markkinaehtoinen pysäköinti ei tuo tähän merkittävää muutosta.

Tässä vaiheessa ehdotettu kokeilu markkinaehtoisesta pysäköinnistä pilottialueilla ei vielä muuta alueiden kadunvarsipysäköinnin hinnoittelua markkinaehtoisesti. Tämän osalta on tehtävä erilliset päätökset.

## 7.6 Kaupunki

Markkinaehtoinen pysäköinti voi helpottaa rakennushankkeiden käynnistymistä Helsingissä, koska hankkeeseen ryhtyvä voi suunnitella hankkeensa vapaammin. Suunniteltujen hankkeiden nopea käynnistyminen on myös kaupungin etu. Pysäköintipaikkojen vapaampi toteutus pienentää hankkeen rakennuskustannuksia. Tämä ei suoraan vaikuta asunnon hintaan, koska asunnolla on tietty markkinahinta, jolla se ostetaan tai vuokrataan, mutta kaupunki voi saada tontinluovutuksen hintakilpailussa tontista paremman hinnan luovuttaessaan itse omistamaansa maata. Myös rakentamisen volyyymi vaikuttaa tontista

saataviin tuloihin. Jos markkinaehtoinen pysäköinti vähentää Helsinkiin rakennettavien pysäköintipaikkojen ja kaupunkilaisten omistamien autojen määrää, se mahdollistaa tiiviimmän ja tehokkaamman kaupunkirakenteen sekä parantaa ilmastomuutoksen torjuntaa ainakin pitkällä tähtäimellä.

Markkinaehtoisen pysäköinnin vuoksi mahdollistuva tiivis kaupunkirakenne kuitenkin haastaa asemakaavoituksen, sillä kaavaa valmisteltaessa tulee osoittaa riittävä tilavaraus pysäköinnille tietämättä lopullista paikkojen toteutusmäärää. Tämä tilavaraus voi väliaikaisesti aiheuttaa tavoiteltua väljempää kaupunkirakennetta, jos kaikkia pysäköintipaikkoja ei toteuteta. Lopputilanteessa toteutumattomat pysäköintivaraukset omallaan tontillaan voidaan muuttaa asemakaavamuutoksella muuhun käyttötarkoitukseen. Markkinaehtoinen pysäköinti saattaa lisätä asemakaavasta poikkeamisen määrää, kun halutaan kasvattaa rakentamisen volyymiä tehtäessä vähemmän autopaikkoja kuin kaavaan on osoitettu.

Toteutettaessa uusien alueiden pysäköinti markkinaehtoisesti kasvaa epävarmuus alueiden hyvästä toimivuudesta. Jos pysäköintipaikkoja toteutuu liian vähän, pysäköinti ei toivotuissa paikoissa voi lisääntyä. Tämä voi olla turvallisuusriski, jos pysäköidään pelastusteille tai jalkakäytävillä ja pyöräteille. Pysäköinnin valvonnalla voidaan vaikuttaa väärin pysäköintiin, mutta se ei täysin estä virheellistä pysäköintiä.

Alueen yleinen liikenteellinen toimivuus heikentyy, jos pysäköinti ei toimi. Alueiden toimimattomuus voi tulla esille vasta myöhemmin, kun alue on jo valmistunut ja asuntokohteiden rakentamisesta vastuussa olleet eivät enää toimi alueella. Tällöin kaupungille voi tulla painetta osallistua alueiden taloyhtiöiden ja asukkaiden ohella ongelmien ratkaisuun. Kaupungin on perusteltua tuottaa ainakin tietoa alueen pysäköinnin palvelutasosta ja toimivuudesta. Toisaalta kaiken onnistuessa markkinaehtoinen pysäköinti tuo joustavuutta ja edesauttaa tavoiteltavan kaupunkirakenteen toteutumista. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa myös liikkumisen aika- ja kustannussäästöjä.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä pysäköintipaikkojen hinta vaihtelee toteutustavan sekä omistus- ja hallinnointitavan mukaan. Tontti- tai korttelikohtaiset paikat ovat usein kalliimpia kuin pysäköintitaloon tehtävät keskitetyt paikat. Jos pysäköintipaikkoja tehdään rakentamisen yhteydessä pysäköintitaloon tai tontti- ja korttelikohtaisesti, nämä paikat myydään tai vuokrataan asuntojen myynnin tai vuokrauksen yhteydessä. Paikat hinnoitellaan siten, että sekä asunnot että pysäköintipaikat saadaan myytyä tai vuokrattua. Pysäköintipaikan hinta ei välttämättä ole alueen markkinahinta. Jos yksityinen toimija tekee paikkoja myöhemmin markkinaehtoisesti, näistä paikoista maksetaan markkinahinta, koska muuten ne eivät toteudu.

## **7.7 Asuntomarkkinat**

Kaupunki toteuttaa lähtökohtaisesti kaikille asuinalueille niiden sijainnista ja alueellisesta hintatasosta riippumatta vapaarahoitteista, välimallin ja ARA –vuokra-asuntotuotantoa. Markkinaehtoisen pysäköinnin käyttöönotto vaikuttaa eri tuotantomuotoihin eri tavoin.

Vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa hankkeeseen ryhtyvän tavoite on saada koko kohde sisältäen asunnon ja autopaikat sekä muun hankkeeseen kuuluvan myytyä mahdollisimman hyvällä katteella. Pysäköintipaikkoja kannattaa rakentaa sen verran, että sekä asunnot ja autopaikat menevät markkinahinnalla kaupaksi. Asukkaalle jää nykytilanteeseen verrattuna suuri vastuu, että hän varmistaa tarvittaessa pysäköintipaikan olemassaolon. Pysäköintipaikan hinta vaihtelee alueittain samoin kuin asunnonkin. Autollisten talouksien kasaantumista tietyille alueille ei välttämättä tapahdu, koska alueiden ominaisuudet vaikuttavat pysäköinnin hintaan. Vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa markkinaehtoisuus toimii samalla logiikalla sekä asumisessa että pysäköinnissä. Jos ostaa arvokkaan asunnon, tulee ostaa tarvitessaan myös pysäköintipaikan. Vapaarahoitteisista kohteista noin 30 % on vuokrakohteita. Omistajan ta-



voitteena on saada kohteista mahdollisimman hyvä tuotto, mitä voi edesauttaa mahdollisimman vähäisen pysäköintipaikkamäärän toteuttaminen. Vapaarahoitteisissa vuokraohteissa asutaan usein vähän aikaa kerrallaan, jolloin asukkaiden vaihtuvuus on joka tapauksessa suurta. Asukas ei välttämättä kiinnitä huomiota pysäköintipaikan olemassa oloon tai puuttumiseen. Hän voi ajatella, että auton saa pysäköityä jonnekin. Tästä voi aiheutua alueille villiä pysäköintiä, riskejä liikenneturvallisuudelle ja epäviihtyisyyttä, jos pysäköintipaikkoja toteutetaan kysyntää vähemmän.

Hitas -tuotannossa asunnolla on rakennuskustannuksiin perustuva enimmäismyyntihinta. Hankkeeseen ryhtyvä kilpailuttaa hankkeen toteuttajat ja ilmoittaa kaupungille toteuttamiskustannukset, jotka kaupunki hyväksyy, jos katsoo ne kohtuullisiksi. Jos hankkeeseen ryhtyvä toimii itse urakoitsijana, tehdään ulkopuolinen rakennusosalaskelma. Hankkeeseen ryhtyvän kate on kiinteä 10 % enimmäismyyntihinnasta tai toteuttamiskustannuksista. Nykytilanteessa kohteissa on asemakaavaan perustuva pysäköintipaikkojen minimimääräys. Autopaikat sisältyvät rakentamisen hintaan, joten niiden rakentamatta jättäminen ei kasvata hankkeeseen ryhtyvän katetta, mutta voi helpottaa kohtuuhintaisuuden kriteerien täyttymistä. Hitas -asuntojen myynti perustuu arvontaan, jossa ostajat asetetaan arvonnalla perusteella etusijajärjestykseen hakemaansa asuntoon. Kalliilla asuinalueilla Hitas -asunnon hinta voi olla selvästi halvempi kuin vastaavan vapaarahoitteisen asunnon markkinahinta, joten ne ovat asukkaiden keskuudessa houkuttelevia ja haluttuja. Tästä voi seurata, että arvonnassa asunnon saanut auton omistava kaupunkilainen ottaa sen vastaan, vaikka kohteessa ei olisi pysäköintimahdollisuutta. Jos alueella ei ole markkinaehtoista pysäköintitarjontaa tai asukkaalla ei ole varaa pysäköintipaikkaan markkinahinnalla, tästä voi aiheutua järjestäytymätöntä pysäköintiä. Halvemmillä alueilla hintakontrolloitujen asuntojen hinnat ovat lähempänä vapaarahoitteisten kohteiden hintoja, jolloin ne eivät ole yhtä houkuttelevia kuin kalliimmilla alueilla. Halvemmillä alueilla hintakontrolloitujen asuntojen myyminen ilman tarvittuja autopaikkoja voi olla haastavaa.

Tiiviisti rakennetuilla kantakaupungissa tai sen läheisyydessä sijaitsevilla asuinalueilla pysäköintipaikkojen korkeat rakentamiskustannukset koskevat myös ARA tuotantoa. Nykytilanteessa ARA -kohteissa määrätään asemakaavassa pysäköintipaikkojen minimimäärä muiden kohteiden tavoin. Autopaikkakustannukset ovat osa kohteen kokonaishintaa eli hankinta-arvoa. Hankinta-arvon perusteella lasketaan kohteen ns. alkuvuokra, mikä on mittari sille, onko kohde kohtuuhintainen ja siten ARA-kelpoinen. Kallis pysäköintiratkaisu voi vaikeuttaa kohtuuhintaisuuden saavuttamista. Joka tapauksessa jättämällä autopaikat toteuttamatta hankkeet mahtuvat helpommin ARA -tuotannon kustannusrajoihin. Tämä sinänsä parantaa ARA -rahoitetun asuntotuotannon edellytyksiä, mutta käytännössä tästä seuraa, että kantakaupungin alueille toteutuu todennäköisesti hyvin vähäautopaikkaisia ARA -kohteita ja esikaupunkialueille rakentuu enemmän autopaikkoja. Tällöin autottomat taloudet keskittyvät kantakaupunkiin ja autolliset esikaupunkiin. Tällä on vaikutusta alueiden asukasrakenteeseen. Tämän negatiivisia vaikutuksia voidaan ehkäistä vaatimalla ARA-rahoitteisiin kohteisiin autopaikkoja sama määrä kuin toteutuu markkinaehtoisessa pysäköinnissä vapaarahoitteisiin kohteisiin kyseisellä alueella tai muu tarkoituksenmukainen määrä. Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteiden soveltaminen ei saa estää ARA-rahoitteisten kohteiden toteutumista.

Säännellyssä asuntotuotannossa voidaan varmistaa vapaarahoitteisen kohteen markkinaehtoisen pysäköintipaikkamäärän rakentuminen ja ehkäistä ei toivottujen riskien toteutuminen asettamalla pysäköintimääräys tai vaatimalla selvitys pysäköintipaikkojen riittävydestä. Käyttäjälle kohdistuvan kustannuksen voi kohtuullistaa subventoimalla pysäköinnin hintaa koko ARA -rahoitteisen asuntotuotannon vuokrakannassa nykykäytännön mukaisesti. Nämä keinot eivät toteuta pysäköinnin markkinaehtoisuutta, mutta asuntotuotanto säännellyssä kohteessa ei myöskään ole markkinaehtoisesti toteutettu. Optimaalisesti sijaitsevia kohteita on mahdollista toteuttaa tietoisesti autopaikattomina.

## 7.8 Yritykset

Yritysten pysäköinti ei ole mukana markkinaehtoisen pysäköinnin pilottivaiheessa. On mahdollista, että markkinaehtoinen pysäköinti myöhemmin laajenee myös yritysten pysäköintiin. Yritysten pysäköinnin markkinaehtoisuuden ongelmana on, että yritysten pysäköintipaikkojen suuri määrä aiheuttaa lisää liikennettä juuri liikenneverkon korkeimman kysynnän ajankohtiin. Tämän vuoksi yritysten pysäköintipaikkojen rakentamisen määrää ei ole perusteltua vapauttaa maksimimääräyksistä ainakaan keskeisimmillä alueilla, ellei ruuhkahuipun autoliikenteen kysyntää voida ohjata taloudellisin keinoin. Kestävien liikkumismuotojen palveluiden paraneminen tulevaisuudessa voi tuoda tähän muutoksen. Jos alueella on sekä työpaikkoja että asuntoja, markkinaehtoinen pysäköinti voi parantaa vuorottaispysäköinnin edellytyksiä toimintojen välillä, koska kannuste pysäköintipaikkojen tehokkaaseen käyttöön on nykytilannetta parempi. Yritysten pysäköinnin mahdollisen markkinaehtoisuuden periaatteet suunnitellaan tulevaisuudessa.

## 7.9 Liikkuminen palveluna

Nykytilanteessa oman auton omistaminen ja hallinta ovat vallitseva tilanne, mutta erilaiset liikkuminen palveluna -konseptit kehittyvät koko ajan. Muutoksen nopeus vaikuttaa pysäköintipaikkojen kysyntään, ja nopeutta on vaikeaa ennustaa. Jos käytetään enemmän palveluja, on todennäköistä, että autoja omistetaan ja näin pysäköidään vähemmän. Jos palveluiden käyttö ei merkittävästi lisäännä, vaikutukset pysäköintipaikkojen kysyntään jäävät vähäisiksi. Joka tapauksessa markkinaehtoinen pysäköinti reagoi nykyjärjestelmää joustavammin pysäköinnin kysynnän muutoksiin, koska toteutettaessa paikkoja ilman määräästä on helpompaa huomioida tulevaisuuden kehityssuunnat nykytilanteen verrattuna. Markkinoilla myös paikkojen käyttötarkoituksen muutos tehdään helpommin, koska paikkojen omistajalla on tärkeää saada paikoista maksimaalinen tuotto.

## 8 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN VUOROVAIKUTUS

Hankkeisiin ryhtyville järjestettiin seminaarit 22.5.2018 ja 24.1.2019. Ensimmäisessä seminaarissa käsiteltiin hankkeisiin ryhtyvien tavoitteita markkinaehtoiseen pysäköintiin liittyen. Tilaisuuden tulokset ovat raportin kohdassa pysäköintijärjestelmän tavoitteet. Toisessa seminaarissa esiteltiin valmiita periaatevaihtoehtoluonnoksia. Luonnoksia kommentoitiin, ja niiden soveltuvuutta käytäntöön testattiin esimerkkikohteiden analysoinnin avulla. Asuntojen ja pysäköintipaikkojen valmistumisen oikea-aikaisuus on haastavaa toteuttaa markkinaehtoisessa pysäköinnissä, koska rakennettavien paikkojen määrä selviää nykytilanteeseen verrattuna myöhemmin. Paikkojen toteutuminen jälkikäteen ja niiden hinnoittelu arveluttaa. Asunnon ostajalla tulisi olla tiedossaan pysäköintipaikan hinta. Asuntoja voi olla vaikeaa myydä, jos ei ole varmuutta, rakennetaanko pysäköintipaikkoja myöhemmin lisää. Kaupungin tulisi luovuttaa tontteja suurempina kokonaisuuksina, jotta hankkeiden pysäköinti olisi helpompaa suunnitella. Jos pysäköintipaikkoja ei rakenneta riittävästi, riskinä on, että pysäköidään väärin paikkoihin, mistä seuraa muita ongelmia. Markkinaehtoisen pysäköinnin yhteydessä on tärkeää, että paikat hinnoitellaan laadun ja palvelutason mukaan. Lähellä kannen alla sijaitseva paikka on kalliimpi kuin kauempana sijaitsevassa pysäköintilaitoksessa. Pienet asunnot voi myydä ilman pysäköintipaikkaa, isoissa se on vaikeampaa.

Helsingin kaupungin asuntojen sekä Helsingin asumisoikeusasuntojen kanssa järjestettiin keskustelutilaisuus 9.5.2018. Tilaisuuden tarkoitus oli kartoittaa organisaatioiden tavoitteita markkinaehtoiseen pysäköintiin liittyen. Tavoitteet on kirjattu kohtaan pysäköintijärjestelmän tavoitteet. Helsingin asuntotutannon edustajat olivat paikalla seminaarissa pääkaupunkiseudun kuntien edustajien kanssa 10.1.2019.

Markkinaehtoista pysäköintiä esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 14.8.2018. Tilaisuudessa käsiteltiin markkinaehtoisen pysäköinnin liittymistä kaupunkistrategiaan, työn tavoitteita eri toimijoiden näkökulmista, liittymistä maankäyttö- ja rakennuslakiin, näkökulmia taloustieteen kannalta, kansainvälisten esimerkkien kartoitusta sekä alustavia periaatteita. Lautakunnan keskustelun tärkeimpiä aiheita olivat kysynnän ja tarjonnan muodostuminen markkinaehtoisessa pysäköinnissä, markkinaehtoinen pysäköinnin toimivuus kaupungin vuokra-asuntotuotannossa, jos autopaikaton asunto maksaa yhtä paljon kuin autopaikallinen, autopaikalla ei ole arvoa, asunnon ostajien tietämyksen varmistaminen markkinaehtoisesta pysäköinnistä, nykyisten autottomien ja vähäautoisten kohteiden kokemukset sekä tarvittavan pysäköinnin varmistaminen asuinalueille.

Pääkaupunkiseudun kuntien edustajien kanssa järjestettiin seminaari 10.1.2019. Seminaarissa esiteltiin markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita, Espoo ja Vantaa esittelivät pysäköintinsä nykytilaa ja tulevaisuuden tavoitteita sekä keskusteltiin markkinaehtoisen pysäköinnin sisällöstä ja pääkaupunkiseudun pysäköinnistä yleisemmin. Esitettyjä näkökulmia olivat:

- Tulee varmistaa, että asunnot ja autopaikat valmistuvat samaan aikaan,
- Jos pysäköintipaikan tarvitsijoita ei ole riittävästi, kuinka silloin saa pysäköintipaikan, jos laitos ei toteudu,
- Täydennysrakentamisessa tulee yhdistää uusien asukkaiden pysäköintitarpeet ja vanhojen asukkaiden olemassa olevat pysäköintipaikat,
- Rakennuttaja rakentaa autopaikan, jotta saa asunnon myytyä,
- Vapaarahoitteisessa tuotannossa sekä asunnolla että autopaikalla on markkinahinta,
- Nykytilanteessa asukkaan maksuhalukkuus pysäköinnistä ulottuu operointikustannusten tasolle,
- Markkinaehtoiseen pysäköintiin tulee siirtyä koko alueella. Jos rinnakkain on subventoitu ja markkinaehtoinen pysäköinti, markkinaehtoiseen pysäköintiin on vaikeaa kannustaa,
- ARA –rahoitteisen tuotannon pysäköinti voidaan järjestää hankkimalla paikkoja omistukseen pysäköinti-yhtiöstä,
- Markkinaehtoisessa pysäköinnissä kenenkään mahdollisuutta pysäköidä ei turvata subventoidulla hinnalla, joten ARA –rahoitteisen asuntotuotannon asukkaalla voi olla taloudellisia vaikeuksia hankkia pysäköintipaikka,
- Kannattaa mieluummin tukea asumisen kuin pysäköinnin hintaa,
- Asunnon ja autopaikan hinnan voi yrittää erottaa toisistaan tontinluovutusehdolla,
- Rakennuttaja tekee pysäköintipaikkoja niin paljon, että saa asunnot myytyä,
- Joustavampi suhtautuminen pysäköintipaikkojen lukumäärään vie markkinaehtoisuutta kohti ja tuo maksimaalisen hyvinvoinnin
- Jos kadunvarsipaikat hinnoitellaan markkinaehtoisesti, kaikki maksuhalukkaat saavat pysäköintipaikan sekä
- Pysäköinnin markkinaehtoisuus ja autottomuus eivät ole sama asia.

Markkinaehtoista pysäköintiä esiteltiin kantakaupunkimessuilla 18.1.2019. Esityksessä käsiteltiin liittymistä kaupunkistrategiaan, asukkaiden pysäköinnin nykytilannetta ja markkinaehtoisen pysäköinnin tuomaa muutosta asukkaiden pysäköintiin, periaatevaihtoehtoja sekä hankkeen jatkotoimenpiteitä. Esitystä oli kuuntelemassa 14 henkilöä. Esitetyt kysymykset koskivat markkinaehtoisen pysäköinnin vaikutusta sähköautojen lataamiseen sekä vaikutuksia asukkaiden pysäköintimahdollisuuksiin ja pysäköinnin järjestämiseen.

Markkinaehtoista pysäköintiä vuorovaikutettiin keskustelu.hel.fi –palvelussa 28.1. – 10.2.2019 välisenä aikana. Keskustelu oli kaikille avoin. Keskustelusta laadittiin liitteenä 2 oleva vuorovaikutusraportti.

## 9 MARKKINAEHTOISEN PYSÄKÖINNIN KANSAINVÄLISET ESIMERKIT

Tämän työn yhteydessä selvitettiin mahdollisia alueellisen markkinaehtoisen pysäköintijärjestelmän kansainvälisiä ratkaisumalleja. Selvityksen teki WSP Finland Oy. Tavoitteena oli tutkia, onko markkinaehtoista pysäköintiä käytössä ja onko siitä kokemuksia. Aiheesta tehtiin oma raportti, joka on liitteenä 3.

Potentiaalisia esimerkkikaupunkeja etsittiin internet –haulla. Konsultti käytti omia kansainvälisiä yhteistyöverkostojaan. Potentiaalsiin kohdekaupunkeihin toimitettiin tietopyyntöjä. Lisäksi tehtiin joitakin puhelinhaastatteluita.

Yhdysvalloissa ja Kanadassa on poistettu tai lievennetty asukkaiden pysäköintipaikkojen vähimmäismääräksiä. Pittsburghissa ja Seattlessa pysäköintipaikkojen vähimmäismääräyksistä kaupunkien keskusta-alueilla on luovuttu kokonaan. Muutamissa tiiviissä keskuksissa tai hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla pysäköintimääräksiä on kevennetty. Los Angelesissa historiallisten rakennusten kunnostaminen asuinkäyttöön ei edellytä uusien pysäköintipaikkojen rakentamista. Nykyinen autopaikkamäärä säilytetään. Buffalo on ensimmäinen yhdysvaltalainen kaupunki, jossa on luovuttu pysäköintipaikkojen vähimmäismääräyksistä koko kaupungin alueella.

Ruotsissa, esimerkiksi Malmössä ja Göteborgissa, rakentaja voi saada huojennuksia asetettuihin pysäköinnin toteuttamisvelvoitteisiin sitoutuessaan taloudellisesti tukemaan vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä. Huojennusten suuruuteen vaikuttaa tarjottavien liikkumispalveluiden laatu.

Siirryttäessä pysäköinnin sääntelyssä minimimääräyksestä maksimimääräykseen hankkeeseen ryhtyvä voi itse päättää toteuttamansa pysäköintipaikkamäärän maksimimääräykseen saakka. Malli on käytössä esimerkiksi Lontoossa. Siellä maksimimääräys on pienempi kuin vanha minimimääräys. Hankkeeseen ryhtyvät ovat yleensä toteuttaneet vähemmän paikkoja kuin maksimimääräys mahdollistaisi. Näin pysäköintipaikkoja toteutetaan vähemmän kuin ennen maksimimääräykseen siirtymistä.

Esimerkiksi Lontoossa ja Pohjois-Amerikassa on käytössä järjestelmiä, jossa pysäköintipaikan tarvitsija hakee paikkaa vapailta markkinoilta. Järjestelmä on usein luotu yleisen kadunvarsi-, asukas- tai tonttipysäköinnin tueksi. Järjestelmät ovat sovelluksia, joihin esimerkiksi pysäköintiyrietykset ja yksityiset ihmiset voivat tarjota pysäköintipaikkoja vuokrattavaksi eripituisilla sopimuksilla. Sopimukset ovat pysäköintipaikan tarjoajan ja tarvitsijan välisiä.

Yhteistyössä yksityisten toimijoiden kanssa asukkaiden pysäköinti on osin järjestetty yhteistyössä esimerkiksi liikekeskuksen kanssa, heidän olemassa olevia pysäköintipaikkoja hyödyntäen markkinahintaan. Rakennushankkeessa ei välttämättä ole mahdollista toteuttaa riittävää paikkamäärää hankkeen yhteydessä, jolloin ratkaisuna voi olla tarvittavan lisäpaikkamäärän vuokraaminen sopimuksilla yksityiseltä taholta.

Kaupungin omistamia pysäköintiyhtiöitä on käytössä esimerkiksi Suomessa Tampereella ja Jyväskylässä sekä Ruotsissa Tukholmassa ja Malmössä. Oman pysäköintiyhtiön avulla kaupungit mahdollistavat tehokkaat keskitetyt pysäköintiratkaisut sekä pysäköinnin koordinoinnin alueellaan. Kaupungin pysäköintiyhtiöt voivat tehdä yhteistyötä hankkeeseen ryhtyvien kanssa vapaaksiostojen avulla, jossa hankkeeseen ryhtyvä hankkii pysäköintipaikkoja pysäköintiyhtiöstä tietyin sopimusehdoin vapautuen samalla ainakin osittain velvoitteestaan toteuttaa pysäköintipaikkoja tontilla.

Muita löydettyjä toteutusmalleja ovat Japanin malli sekä Chicagossa käytössä oleva kaupungin pysäköintipaikkojen vuokraaminen pitkäaikaisella sopimuksella yksityiselle toimijalle. Japanissa tulee lain mukaan

osoittaa pysäköintipaikka, jotta voi rekisteröidä henkilöauton. Chicago on vuokrannut vuonna 2009 kaupungin keskustan 34 500 kadunvarsipaikkaa Morgan Stanley pankille 75 vuoden vuokrasopimuksella. Kaupunki vastaa edelleen pysäköinnin valvonnasta ja saa pysäköintivirhemaksutulot. Järjestely on saanut kritiikkiä liian pitkästä vuokra-ajasta ja liian alhaisesta vuokrakorvauksesta.

Kadunvarsipysäköinnissä käyttöasteen mukaan vaihtuvan hinnoittelun tunnetuin esimerkki on San Francisco. Pysäköinnin hinnat määräytyvät keskimääräisen käyttöasteen mukaan, ja hintoja voidaan muuttaa korkeintaan kerran kuukaudessa laskemalla niitä korkeintaan 0,50 €/h tai nostamalla 0,25 €/h. Pysäköinnin hinnat voivat vaihdella vuorokauden ajankohdan ja viikonpäivän mukaan. Hinnoittelun tavoitteena on pitää pysäköinnin käyttöaste mahdollisimman lähellä tavoitearvoa, jolloin pysäköintipaikan tarvitsija löytää paikan.

Kansainväliset esimerkit –selvityksen johtopäätöksiä ovat:

- kokeillaan sopivalla alueella markkinalähtöistä mallia, jossa hankkeeseen ryhtyvä saa päättää rakennettavan pysäköintipaikkamäärän,
- hankkeeseen ryhtyvä saa merkittäviä huojennuksia pysäköinnin toteuttamiselle asetettuihin vaatimuksiin mikäli toteuttaa ratkaisuja, jotka tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä sekä
- selvitetään kaupungin pysäköinti-yhtiömallin käyttöönoton edellytyksiä ja pilotoidaan mallin toimivuutta sopivalla alueella.

## **10 PYSÄKÖINNIN NYKYTILA JA TEHTYJÄ SELVITYKSIÄ**

### **10.1 Nykyisin käytössä olevia pysäköinnin järjestämismalleja**

Nykytilanteen kuvauksessa esitellään Helsingissä käytössä olevia pysäköinnin järjestämismalleja. Näitä ovat osakemerkintään perustuvat pysäköinti-yhtiömallit, joissa taloyhtiöllä on velvollisuus liittyä alueelliseen pysäköinti-yhtiöön, taloyhtiön tontilla sijaitsevien pysäköintipaikkojen myyminen omina osakkeinaan tai vuokraaminen taloyhtiöltä sekä esimerkki pysäköintipaikkojen vaiheittain rakentamisesta.

Nykytilanteessa asemakaavassa veloitetaan toteuttamaan asuintonttien osalta asuinkerrosalaan si-dottu autopaikkojen minimimäärä sekä osoitetaan pysäköintipaikkojen sijainnit ja mahdolliset kannustimilla tehtävät vähennykset.

Kruunuvuorenrannan asuinalueen pysäköinti- ja muita palveluja hoitamaan perustettiin Kruunuvuorenrannan Palvelu Oy. Palveluja käyttävät osakasyhteisöt, esimerkiksi asunto-osakeyhtiöt, tulevat heti asuntotontin luovutuksen jälkeen palveluyhtiön osakkaiksi. Asunto-osakeyhtiöt veloitetaan lunastamaan palveluyhtiöltä kaavamääräysten mukaisen autopaikkamäärän ja tulemaan palveluyhtiön osakkaiksi. Rakentamisaikana osakkaina palveluyhtiössä ovat myös kaupunki ja rakennuttajayhtiöt, joilla on tässä vaiheessa myös äänivalta pysäköinti-yhtiössä. Näin turvataan palveluyhtiön laajeneminen alueen rakentamisen edetessä. Kun Kruunuvuorenrannan asuinalue on rakennettu valmiiksi, kaupunki ja rakennuttajat luovuttavat palveluyhtiön hallinnon osakasyhteisöille, jotka ovat esimerkiksi taloyhtiöitä. Palveluyhtiötä alkavat näin hallinnoida taloyhtiöt. Taloyhtiön vaikutusvalta palveluyhtiössä riippuu osakkeiden lukumäärästä. Tonttien vuokralaiset ja omistajat maksavat autopaikkojen rakentamiskustannukset osakkeiden merkintähintoina. Taloyhtiöiden palveluyhtiöstä hankkimat autopaikkaosakkeet ovat osa asuinhankkeen kokonaishankintahintaa, mikä jaetaan rakennuttajan päättämällä tavalla kohteen osakkeiden ostajien kesken. Todennäköistä on, että ainakin osa pysäköintiosakkeiden hinnoista siirtyy asuntojen hintoihin, koska muuten taloyhtiöt eivät saa pysäköintipaikkoja vuokrattua. Taloyhtiöt päättävät itse, miten osakkeiden tuottamat pysäköintioikeudet sekä osakkeiden merkintähinnat ja käyttökustannukset (vastikkeet) jaetaan taloyhtiön sisällä.

Jätkäsaarella tiettyjen kortteleiden pysäköinti järjestetään siten, että autopaikat toteutetaan pysäköinti-yhtiön toteuttamaan pysäköintilaitokseen. Jokainen kiinteistö on velvollinen tulemaan pysäköinti-yhtiön osakkaaksi ja merkitsemään osakkeita autopaikkamäärän mukaisen määrän. Pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä, ja kapasiteetin salliessa pysäköinti-yhtiö voi tarjota osakkeita myös ulkopuolisille. Jätkäsaaren alueen ollessa rakenteilla määräysvalta pysäköinti-yhtiössä on kaupungilla. Alueen valmistuttua määräysvalta siirtyy osakkaina oleville kiinteistöille. Pysäköinti-yhtiö laajenee siten, että uudet kiinteistöt veloitetaan liittymään pysäköinti-yhtiöön ja merkitsemään sen osakkeita. Nykyiset osakkaat eivät voi estää laajentumista. Pysäköintiosakkeen hinta voi vaihdella paikkojen toteuttamiskustannuksista riippuen. Jätkäsaaren pysäköinti- ja Kruunuvuorenrannan palveluyhtiöiden eroina on, että Kruunuvuorenrannassa rakennuttajat voivat irtautua pysäköinti-yhtiöstä vasta, kun koko alue on valmistunut. Jätkäsaarella rakennuttajat eivät ole mukana pysäköinti-yhtiössä osakkaina vaan kiinteistöt. Kaupunki on mukana molemmissa mainituissa yhtiöissä alueen valmistumiseen saakka. Asunnon ja autopaikan hinnan erottamiseen pätevät samat säännöt kuin Kruunuvuorenrannan tapauksessa.

Omistusasuntotuotannossa on ollut merkittävänä järjestelyinä, että asunnot ja autopaikat myydään niiden tarvitsijoille omina osakkeinaan. Tällöin asiakas ostaessaan asunnon päättää, ostaako hän myös autopaikan. Sekä asunnolla että autopaikalla on tässä järjestelyssä oma hintansa. Molemmista maksetaan myös hoitovastiketta, joilla katetaan asunnon ja autopaikan hoidosta ja kunnossapidosta aiheutuvia kustannuksia. Sekä asunto että autopaikka myydään alueen markkinahinnalla. Kalliilla alueilla pysäköintipaikan markkinahinta voi vastata sen rakentamiskustannuksia, jolloin asunnon ja autopaikan hinnat ovat erillään.

Sekä omistus- että vuokra-asunnoissa on laajasti käytössä järjestelmä, jossa pysäköintipaikat ovat taloyhtiön hallinnassa. Pysäköintipaikkojen kustannukset ovat mukana asuntojen rakentamiskustannuksissa. Taloyhtiö tai vuokraa pysäköintipaikat asukkailleen itse päättämällään hinnalla. Hyvin harvoin paikkoja vuokrataan hinnalla, missä olisivat mukana autopaikan kaikki rakentamis- ja ylläpitokustannukset, joten yleensä asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen ei toteudu.

Sompasaarella pysäköintipaikat toteutetaan vaiheittain siten, että tontin rakentamisen yhteydessä toteutetaan vähintään 65 % kaavan pysäköintimääräyksen mukaisesta paikkamäärästä. Paikat rakennetaan kortteleittain pihakannen alle nimeämättöminä yhteiskäyttöön. Kun alueen viimeisen korttelin rakennuslupa myönnetään, tehdään pysäköintiselvitys, riittävätkö kortteleihin toteutetut pysäköintipaikat vastaamaan tarpeeseen. Jos kortteli tarvitsee lisää pysäköintipaikkoja, ne toteutetaan viimeiseen kortteliin rakennettavaan alueelliseen pysäköintilaitokseen, jonka rakentamisesta vastaa viimeisen korttelin toteuttaja. Pysäköintipaikkojen tarvitsijat rahoittavat pysäköintipaikkojen rakentamisen.

## **10.2 Pysäköintikustannustyöryhmän muistio 29.12.2000**

Kaupunginjohtaja asetti työryhmän selvittämään vaihtoehtoiset mahdollisuudet pysäköintikustannusten irrottamiseen asunnon hinnasta. Työryhmä esitti ratkaisumalleina laajan pysäköinti-yhtiön, osakkeiden omistukseen perustuvan mallin, autopaikkaosakkeet pysäköinti-yhtiössä, kaupungin kokonaan omistaman yhtiön sekä uuden katulaitoksen.

Ratkaisuksi on esitetty suurta, useita alueita tai koko kaupunkia kattavaa kaupungin omistamaa pysäköinti-yhtiötä. Ajatuksena on ollut, että kantakaupungissa sijaitsevien paikkojen tuotoilla olisi katettu esikaupunkialueilla olevien paikkojen kustannuksia. Yhtiö omistaisi ja rakentaisi paikat sekä vuokraisi niitä markkinahinnoin autopaikkojen tarvitsijoille. Yhtä suurta pysäköinti-yhtiötä ei kuitenkaan ole perustettu, vaan on tehty alueellisia pysäköinti-yhtiöitä, joihin kaupunki ei ole pysyvästi lähtenyt mukaan. Olemassa olevien pysäköinti-yhtiöiden yhdistäminen jälkikäteen ei ole käytännössä mahdollista.

Ratkaisuksi on esitetty erillisiä autopaikkojen hallintaan oikeuttavia osakkeita. Tämä on perinteinen malli, jossa asunnot ja autopaikat myydään omina osakkeinaan alueen markkinahinnalla. Asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen onnistuu, jos alueen pysäköintipaikan markkinahinta riittää kattamaan paikan rakentamiskustannukset.

Mallivaihtoehtona ovat autopaikkaosakkeet pysäköintiyhtiössä. Yhtiössä on kahdenlaisia osakkeita. A-sarjan osakkeet, joilla on äänivalta, myydään taloyhtiöille ja B-sarjan osakkeet autopaikan käyttäjille eli asukkaille. A-sarjan osakkeisiin taloyhtiöillä on lunastusvelvollisuus yhtiöjärjestyksessä merkittävään hintaan. B-sarjan osakkeita voi myydä asukkaiden kesken. Rakentamisvaiheessa tulee saada riittävästi B-sarjan osakkeita myytyä, jotta rakentamisen tai lainojen kustannukset eivät kohdistuisi myös autottomille asukkaille. Tässäkään mallissa asunnon ja autopaikan hinnan erottaminen ei onnistu täydellisesti.

Kaupungin omistama katulaitos mahdollistaisi asukaspysäköinnin järjestämisen kadunvarsipysäköintinä. Kadunvarsipysäköinnin lisäksi laitoksella voi olla hallinnassaan muitakin autopaikkoja. Asemakaavassa autopaikat tai osa autopaikoista osoitetaan katulaitoksen hallitsemaalle alueelle. Autopaikkojen investointikustannus veloitetaan asuintonttien luovutus sopimuksissa ja yksityisten kanssa tehtävissä rakentamissopimuksissa maksettavaksi katulaitokselle. Katulaitos toteuttaa autopaikat ja vuokraa ne taloyhtiöille hoitokustannuksilla. Taloyhtiöt vuokraavat autopaikat niitä tarvitseville asukkailleen myös investointikustannukset sisältävästä hinnasta tai markkinahinnasta.

Kun tavoitellaan asunnon ja autopaikan hinnan erottamista toisistaan, ei ole olemassa yhtä yhtenäistä kaikille alueille sopivaa mallia. Parasta on kehittää kullekin alueelle sopivia pysäköinnin järjestelmiä ja niille soveltuvia rahoitusmalleja.

### **10.3 Autopaikkatyöryhmä 31.1.2009**

Kaupunginjohtaja asetti autopaikkatyöryhmän. Työryhmän tehtävä rajattiin koskemaan asuntorakentamisen autopaikkojen toteuttamiskustannuksia ja niiden kohdentamista nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille.

Työryhmä ei löytänyt yleispätevää mallia, jolla asemakaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset olisi helposti ja ongelmitta erotettavissa vain autopaikkojen käyttäjien maksettavaksi. Tutkituilla malleilla olivat yksityinen pysäköintiyhtiö, kaupungin omistama pysäköintiyhtiö sekä autopaikkojen sitominen erillisiin autopaikkaosakkeisiin tai asunto-osakkeeseen. Kaikki edellä esitetyt mallit mahdollistavat autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentamisen osittain tai kokonaan autopaikan käyttäjille. Kaikkiin esitettyihin ratkaisuihin sisältyy kuitenkin vaara, että asuintonttien toteuttajat pääsevät kohtuuttomasti hyötymään perusteettomina lisäkatteina autopaikkojen toteuttamiskustannusten alenemisesta. Riski koskee lähinnä vapaarahoitteista asuntotuotantoa.

Työryhmän ehdotukset olivat:

- Kaupunki ja innovatiivinen asuntorakennuttaja kehittävät yhteistyössä autopaikkojen sitomista erillisiin autopaikkaosakkeisiin tai asunto-osakkeisiin siten, että kuhunkin osakkeeseen on kohdistettuna autopaikan toteuttamiskustannuksia vastaava velkaosuus. Tavoitteena on estää autopaikkojen toteuttamiskustannusten siirtyminen asuntojen hintoihin.
- Kaupunki ja asuntorakennuttajat kehittävät yhteistyössä autottoman ja vähäautoisen asuintalomallin. Tämä voisi olla osa kaupungin käynnistämää kerrostalojen kehittämisprojektia.

- Toteutetaan em. mallin mukaisena pilottihankkeena autoton tai vähäautoinen arava-vuokra-, hitas-, asumisoikeus- tai osaomistustalo ja tehdään siitä seurantatutkimus.
- Kehitetään yhteistyössä yhteiskäyttöautopalvelua tarjoavien yritysten ja asuntorakennuttajien kanssa asuntotonttimalli, joka perustuu osittain autojen yhteiskäyttöön. Kaupunki varaa riittävästi katualueilta autopaikkoja yhteiskäyttöautoille.

#### **10.4 Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista**

Trafix Oy ja Valor Oy tekivät selvityksen Helsingin kaupungille vuonna 2016. Selvitys on liitteenä 4. Selvityksen tarkoitus oli luoda periaatevaihtoehtoja pysäköinnin pitkän tähtäimen toteutusvaihtoehtoille Helsingissä. Selvityksen tavoitteet olivat:

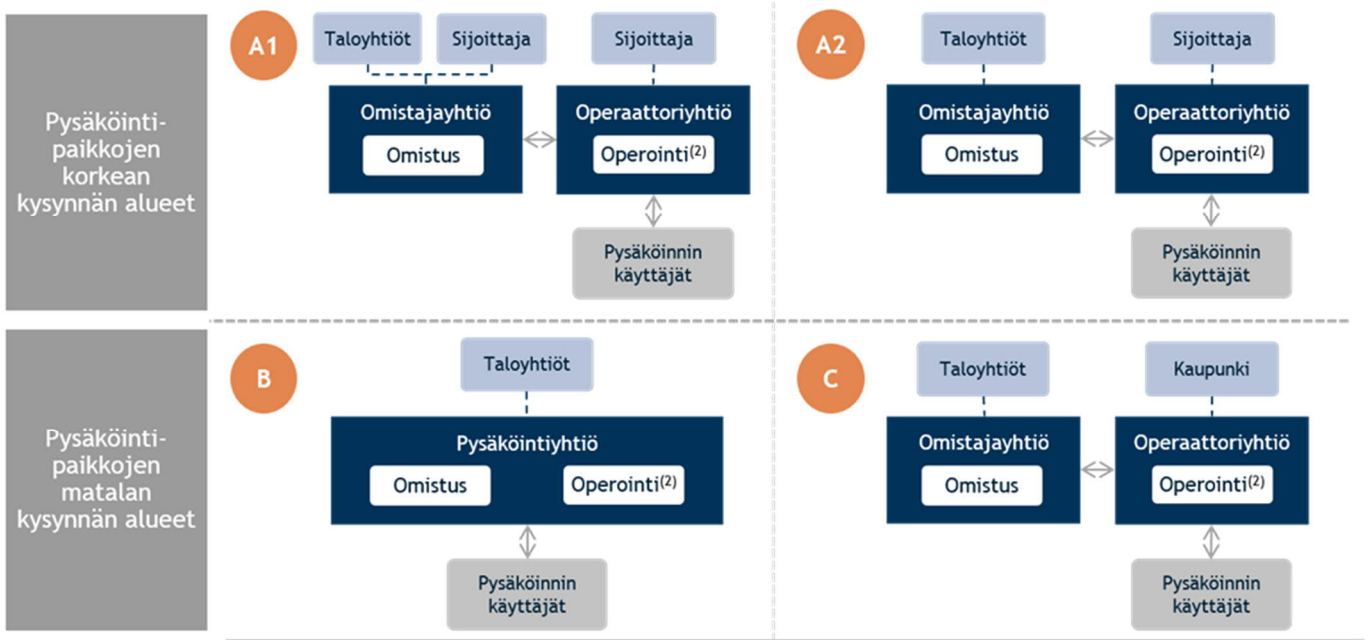
- Kartoittaa, suunnitella ja kuvata pysäköintijärjestelmän toteutusvaihtoehtoja, jotka täyttävät kaupungin asettamat tavoitteet.
- Arvioida toteutusvaihtoehtoja kaupungin tavoitteiden täyttymisen sekä kustannushyötyjen näkökulmasta nykytilanteeseen verrattuna.
- Esittää suosituksia tarkasteltujen pysäköinnin toteutusvaihtoehtojen soveltuvuudesta erilaisille alueille Helsingissä

Toteutusvaihtoehtojen tavoitteena oli saavuttaa tehokas, joustava ja kustannukset käyttäjille kohdistava alueellinen pysäköintijärjestelmä. Pysäköintijärjestelmän tärkeimmät tavoitteet ovat:

- Pysäköintijärjestelmä on tehokas, monipuolinen ja joustava käyttää.
- Pysäköintipaikkojen kustannukset kohdistuvat käyttäjille.
- Pysäköintipaikat on joustavaa rakentaa.

Pysäköintijärjestelmän tavoitteiden toteuttamiseksi laadittiin neljä hallintomallia, jotka on esitetty kuvassa 1.





Kuva 1. Laaditut pysäköinnin hallintomallit

Hallintomalleja voidaan soveltaa sekä nykyiseen tilanteeseen, jossa pysäköintipaikkojen lukumäärät määrätään asemakaavassa että markkinaehtoisien pysäköinnin eri periaatevaihtoehtoihin. Hallintomalleja ei ole sovellettu suoraan markkinaehtoisien pysäköinnin periaatevaihtoehtoihin, mutta niitä on käytetty apuna periaatevaihtoehtojen laadinnassa. Hallintomalleissa ei ole mukana yksityisten asukkaiden osakepaikkoja, koska Helsingin pysäköintipolitiikan mukaan edistetään keskitettyjä pysäköintiratkaisuja nimeämättömillä paikoilla. Markkinaehtoiseen pysäköintiin on kuitenkin haluttu ottaa mukaan myös osakepaikat, koska tällöin pysäköintipaikkatarjontaan saadaan monipuolisuutta, mikä toteuttaa hyvin markkinaehtoisuutta.

Mallia A1 on voitu hyödyntää sekä täysin markkinaehtoisten että osittain markkinaehtoisten vaihtoehtojen laadinnassa, koska paikat voivat olla sekä yksityisen sijoittajan että taloyhtiöiden omistuksessa sekä operointia hoitaa yksityinen sijoittaja. Malleja A2, B ja C on hyödynnetty osittain markkinaehtoisissa vaihtoehtoisissa, koska alueellisen pysäköintiyhtiön omistavat taloyhtiöt. Kaupungin omistamaa operointiyhtiötä ei ole mukana markkinaehtoisien pysäköinnin periaatevaihtoehtoisissa. Kaupunki on mukana osittain markkinaehtoisissa vaihtoehtoisissa alueellisen pysäköintiyhtiön kokoamisessa. Kaupungin pysyvää mukanaoloa ei ole katsottu tarpeelliseksi pysäköintipaikkojen omistajana tai operoijana markkinaehtoisuuden näkökulmasta.

#### LIITTEET

1. Markkinaehtoisien pysäköinnin perusteet, taloustieteen näkökulmasta
2. Markkinaehtoinen pysäköinti, vuorovaikutusraportti
3. Markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä, kansainväliset esimerkit
4. Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista