

Työohjelmaluonnos

Tausta

Yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) mahdollistaa Helsingin kasvun tiiviiksi kaupungiksi, jonka useita keskuksia yhdistää raideliikenne. Täydennysrakentamalla hyvien joukkoliikennedyteyksiensä varten tuetaan raideliikenteen verkostokaupungin kehittämisen edellytyksiä. Asumisen ja maankäytön toteutusohjelmassa 2016 on tavoitteeksi määritelty, että 40 % asuntorakentamisesta toteutuu täydennysrakentamisena. Vuosina 2012-2015 täydennysrakentamisen osuus valmistuneesta asuntotuotannosta on ollut keskimäärin vielä enemmän, 48 %. Täydennysrakentamisella tarkoitetaan rakentamista nykyisen yhdyskuntarakenteen osaksi tai sen välittömään läheisyyteen. Täydennysrakentaminen voi kattaa laajoja usean tontin ja kymmenien rakennusten alueita tai vain yhden tontin. Lisärakentaminen on täydennysrakentamisen muoto, jossa rakentaminen tapahtuu olemassa olevalla tontilla.

Lisä- ja täydennysrakentamisen autopaikkaratkaisujen kaavoitukselliset haasteet kohdentuvat yleisimmin joko tilanpuutteeseen tai pysäköinnin liian korkeaan hintaan. Haasteet ovat monimuotoisia ja lisä- ja täydennysrakentaminen voi ajautua niiden takia umpikujaan. Rakentamisen tehostamisen ja hankkeiden kustannusten kannalta olisi tärkeää, että toteutettu pysäköintiratkaisu olisi käyttöasteeltaan mahdollisimman hyvä ja kustannustehokas. Alueellisesti keskitettyjen pysäköintiratkaisujen kannalta olisi tärkeä tutkia mahdollisuuksia perustaa pysäköintiyhtiöitä esikaupunkialueille.

Helsingin kaupunki on päättänyt muuttaa vaiheittain Helsingin asuntorakentamista sääteleviä normeja: kaupunki ei enää määräisi uusien asuintalojen autopaikkojen vähimmäismäärää, vaan asuntojen rakennuttajat toteuttaisivat pysäköintipaikkoja sen verran, kuin arvioisivat asuntojen kaupallisen houkuttelevuuden kannalta olevan ihanteellista. Siirtyminen niin sanottuun markkinaehtoiseen pysäköintiin on kirjattu Helsingin kaupunkistrategiaan. Tavoitteena on hillitä rakentamisen kustannuksia ja mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen toteutuminen saavutettavuutta ja kilpailukykyä vaarantamatta. Markkinaehtoinen pysäköinti on tarkoitus ottaa käyttöön kaupunkistrategian mukaisesti uusista asuinalueista alkaen.

Markkinaehtoisen pysäköinnin pilotoinnin periaatteet asuntorakentamisessa tietyillä asuinalueilla hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 16.4.2019. Periaatteita kokeillaan ensimmäisessä vaiheessa Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueiden tai niiden osa-alueiden asuntorakentamisessa. Myöhemmin markkinaehtoista pysäköintiä on mahdollista laajentaa muuhunkin asuinrakentamisen pysäköintiin, esimerkiksi olemassa olevien alueiden täydennysrakentamiseen sekä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmään. Myös työpaikkapysäköintiin markkinaehtoisuus voi tulla myöhemmin, mutta pilottivaiheessa se ei ole mukana.

Täydennysrakentamisen alueelliset pysäköintiratkaisut –työ

Työssä selvitetään millä tavoin kaupunki voi edistää pysäköinnin ratkaisemista täydennysrakentamisalueilla. Tavoitteena on löytää työkaluja, joita voi käyttää koko kaupungin tasolla ja skaalata kaupungin erilaisille keskeisille täydennysrakentamisalueille. Työ toimii pohjana, kun kaupungin eri toimijoiden välillä pyritään tulevaisuudessa muodostamaan yhteistä näkemystä pysäköinnin alueellisista ratkaisumalleista täydennysrakentamisessa. Pysäköintiratkaisujen kehittäminen avaa mahdollisuuksia lisä- ja

täydennysrakentamisen tehostumiseen. Työ kytkeytyy laajojen kaupunkikokonaisuuksien liikenne- ja kaupunkisuunnitteluun, ja työn laatimisessa on eduksi, että työryhmä on koottu monialaisesti.

Työssä tutkitaan esikaupunkialueiden täydennysrakentamisen näkökulmasta seuraavia osakokonaisuuksia:

- **Johtopäätökset laadituista selvityksistä ja haastattelut**

Lisä- ja täydennysrakentamisen pysäköinnin haasteita ja mahdollisia ratkaisuja on selvitetty useissa aiemmissa selvityksissä. Lähtötietoaineistosta nostetaan esiin keskeiset tulokset ja niitä käytetään pohjana tässä työssä. Työn aikana haastatellaan tilaajan määrittelemät kaupungin eri toimijat, ja kootaan heiltä näkemyksiä työn tueksi.

- **Markkinaehtoisen pysäköinnin toimintaedellytykset**

Markkinaehtoinen pysäköinti edellyttää kadunvarsipysäköinnin ja muiden vapaasti käytettävien pysäköintipaikkojen muuttamista maksulliseksi tai aikarajoituksia pysäköintiin. Edellytyksenä on myös se, että asukaspysäköintitunnus voidaan hinnoitella markkinaehtoisesti. Mitkä ovat markkinaehtoisuuden reunaehdot olemassa olevilla alueilla? Mitä vaikutuksia alueilla syntyy kadunvarsipysäköinnin sääntelyllä ja maksullisuudella? Miten liityntäpysäköinti voisi toimia yhteen markkinaehtoisesti vuorottaiskäytön avulla? Miten laajalle maksullisuuden pitää ulottua toimiakseen? Ovatko alueet, joilla on jo asukaspysäköintitunnus luontevimpia kokeilujen aloittamiseen? Mitä vaikutuksia on markkinaehtoiseen pysäköintiin siirtymisellä mm. sosiaalisista näkökulmista? Mitä markkinaehtoisuus tarkoittaa erilaisilla alueilla?

- **Alueellisen pysäköintiyhtiön toimintalogiikka ja hallintamalli**

Helsingin kaupunki on käyttänyt alueellisia pysäköintiyhtiöitä onnistuneesti uudisalueilla. Täydennysrakentamisessa lähtötilanne on kuitenkin erilainen, kun maanomistus on paikoin hajanaista, nykyiset pysäköintijärjestelyt sitovat käsiä ja hankkeiden toteutumisaikatauluista ei ole varmuutta. Millä edellytyksillä alueellisia pysäköintiyhtiöitä voisi käyttää täydennysrakentamisessa esikaupunkialueilla ja miten niiden hallintamalli kannattaa järjestää? Voisiko kaupungin sijaan toimijana olla toinen taho? Minkälaisia julkisia panostuksia mahdollisesti tarvittaisiin toiminnan liikkeelle saattamiseen?

- **Rakenteellinen pysäköinti täydennysrakentamisessa**

Pysäköintilaitokset ovat selkeä ratkaisu tilanteissa, kun paikkoja käyttävien hankkeiden toteutusaikataulut ovat tiedossa, eikä laitosten vajaakäyttö muodostu ongelmaksi. Täydennysrakentamisessa laitosten tulisi huomioida toteutuksen vaiheittaisuus ja omistuspohjan vähittäinen muutos. Toteutettuja esimerkkejä pysäköintilaitosten korotuksesta tai siihen varautumisesta löytyy mm. Retkeilijänkadulta ja Tyynylaavankujalta Vuosaaresta.

Työssä tutkitaan uusien pysäköintilaitosten omistussuhteita ja vaiheittaista korottamista tilanteessa, jossa täydennysrakentaminen tapahtuu vähitellen, eikä aikatauluista ole varmuutta. Samoin kartoitetaan täydennysrakentamisalueiden nykyisten pysäköintialueiden ja –laitosten tyyppisiä omistus- ja vuokrausuhjeita, ja niiden kehittämistä sekä vanhojen että uusien asukkaiden pysäköintiin. Mahdollisuuksien mukaan työssä voidaan ideoida laitosten maantasokerrosten uusia toimintoja (mm. liike-/palvelutilaa, pienteollisuutta) sekä tutkia laitoksiin liittyviä energiaratkaisuja. Miten laitoksia voisi hyödyntää muihin käyttötarkoituksiin tilanteissa, joissa pysäköintitarve tulevaisuudessa vähenee tai on jostain syystä vajaakäytössä? Millainen voisi olla täydennysrakentamiseen optimoitu modulaarinen ”Helsinki-pysäköintilaitos”? Työssä hyödynnetään 2016 laadittua pysäköintiselvitystä (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja Kalliosuunnittelu Oy Rockplan Ltd).

Selvityksen esimerkkialueina toimivat Malmin keskusta, Mellunkylä (sis. Kontula, Mellunmäki) ja Haaga. Esimerkkialueet on valikoitu mukaan edustamaan erilaisia lähtökohtia: kaupunkiudistusalue ja täydennysrakentamisen painopistealue, sijainti hyvien yhteyksien varrella, alue jolla asukaspysäköintitunnus jne. Yllämainittujen alueiden lisäksi mahdollisia muita tutkittavia esimerkkialueita ovat Jakomäki, Meri-Rastila, Oulunkylä ja Pukinmäki.

Malmi ja Mellunkylä ovat valikoituneet kaupunkiuudistusalueiksi niiden eriytymiskehityksen kääntämiseksi parempaan suuntaan. Kaupunkiuudistus tarkoittaa rakentamista, ympäristön suunnittelua ja palveluiden kehittämistä. Kaupunkiuudistuksen tavoitteena on, että alueet palvelevat nykyisiä asukkaita ja kiinnostavat uusia asukkaita ja toimijoita tulevaisuudessa yhä paremmin. Tavoitteena on saada syntymään täydennysrakentamista ja ehkäistä segregatiota täydennysrakentamisen painopistealueilla. Malmin keskustavisiosta ja Kontulan suunnitteluperiaatteista on tehty luonnokset, joita voidaan käyttää työn lähtötietoina. Täydennysrakentamisen alueelliset pysäköintiratkaisut –työstä saatavia ratkaisumalleja ja työkaluja on mahdollisuus soveltaa myös muilla kaupunkiuudistusalueilla Mellunkylässä ja Malminkartano-Kannelmäessä sekä vastaavilla alueilla mm. Meri-Rastilassa ja Jakomäessä. Haaga on potentiaalinen markkinaehtoisen pysäköinnin laajentumisalue esikaupunkivyöhykkeellä. Oulunkylä ja Pukinmäki ovat pääradan varren kehittyviä asemanseutuja, joissa pysäköinnin ratkaisuilla on suuri rooli alueen uudistamisessa.

Työn esimerkkialueiden osalta selvitetään ja analysoidaan ensimmäisessä vaiheessa pysäköinnin kokonaisratkaisuihin vaikuttavat lähtökohdat. Selvitettäviiin lähtötietoihin kuuluvat mm. alueen sijainnin osoittamat reunaehdot, alueen pysäköinnin nykyjärjestelyt kortteli- ja julkisilla alueilla, pysäköinnin aikarajoitteet ja maksullisuus, liityntäpysäköinnin järjestelyt, vuorottaispysäköinnin nykyjärjestelyt, joukkoliikenteen järjestelyt, mahdolliset paikat uusille pysäköintilaitoksille, maanalaisen pysäköinnin mahdollisuudet (mm. maaperä) jne. Alueiden osalta tutkitaan lisäksi toisessa vaiheessa, mitkä alueellisen pysäköinnin työkalut ovat mahdollisia alueella, ja millä reunaehdoilla. Näihin liittyviä kysymyksiä ovat mm.: Onko markkinaehtoisuus realistista alueella ja millä aikataululla? Onko alueella mahdollista muodostaa alueellista pysäköintiyhtiötä? Onko alueilla realistisia mahdollisuuksia ratkaista pysäköintiä keskitetysti pysäköintilaitoksilla, vai ovatko tietyissä kohteissa kansipaikat tai muut rakenteelliset ratkaisut kilpailukykyisempiä vaihtoehtoja?

Tarjouksen antajan tulee tarkennetussa työohjelmassa määritellä, montako esimerkkikohtetta työssä tutkitaan ja millä tarkkuudella. Kolmen pääesimerkkikohteen osalta selvityksen tarkkuuden tulee olla riittävä, jotta esitettävien ratkaisumallien mahdollisuudet ovat realistisesti arvioitavissa, ja niitä voi käyttää alueiden pysäköinnin suunnittelun lähtötietoina.

Työssä tutkittavat esimerkkikohteet:

Malmin keskusta

- *Helsingin uudessa yleiskaavassa nykyinen Malmin keskusta hahmottuu koko koillis-Helsingin keskuksena. Malmin keskusta on lisäksi nimetty yhdeksi kaupungin kolmesta kaupunkiuudistuskohteista.*
- *Alueen itäpuolelle on rakentumassa 25 000 uuden asukkaan lentokenttäalue, joka yhdistyy keskustaan pikaraitiotieyhteydellä. Voimassa olevan yleiskaavan pohjalta on mahdollista kasvattaa nykyisen keskustan väkilukua merkittävästi.*
- *Keskustan kehittämistyö on aloitettu visiotyön laatimisella. Suunnitteluperiaatteiden laatiminen aloitetaan 2019, jonka perään vuodesta 2020 alkaen mahdollista viedä eteenpäin isoa kokonaisuutta uudistavia asemakaavamuutoksia.*
- *Alueella on nykyisin erittäin hyvät julkisen liikenteen palvelut: asema pääradan varrella ja runkolinja 551 kulkee alueen halki. Tulevaisuudessa runkolinja on siirtymässä raiteille (Raide-Jokeri 2), jolloin Malmin keskusta muodostuu raideliikenteen risteysasemaksi. Alkuvaiheessa myös Viima-ratikan on mahdollista tulla alueelle.*
- *Alueen nykyinen pysäköinti on suurimmaksi osaksi tonttikohtaisesti ratkaistuna maantasossa. Aseman kupeessa on kolme peruskorjauksissa olevaa pysäköintilaitosta sekä kauppakeskuksiin kytkeytyntä pysäköintiä. Katujen varsilla on jonkin verran paikoitusta. Radan varressa on liityntäpysäköintiä maantasossa.*
- *Keskustassa on mahdollista tutkia uusia pysäköintilaitoksia kaupungin maalle antamaan mahdollisuuksia yksityisten tonttien täydennysrakentamiselle. Tonttikohtaiset rakenteelliset pysäköintiratkaisut osin haastavia maaperän koostumuksesta johtuen.*
- *Rakennusten peruskorjauksikä lähestymässä keskimäärin kymmenen vuoden sisään.*
- *Helsingin mittakaavassa keskimääräinen maan arvo.*

Mellunkylä (Kontula ja Mellunmäki)

Kontula

- *Helsingin uudessa yleiskaavassa täydennysrakentamisen painopistealue ja liikenteen solmukohta: metro ja Raidejokeri II:n pikaraitiotievaraus risteävät liike- ja palvelukeskustan alueella, Viima-ratikan mahdollinen pisto Malmin suunnalta*
- *Mellunkylä on nimetty yhdeksi kaupungin kolmesta kaupunkiuudistuskohdeesta*
- *kerrostaloaluekokonaisuus rakennettu 1960 ja -70 –luvuilla yhtenäisillä periaatteilla: vapaan muodon ohella rakennusten suuri mittakaava ja rakennusten väliin jäävä väljä tila, katuverkon ulkosyöttöinen rakenne, autopaikat pääsääntöisesti korttelialueilla yhteisillä ap-tonteilla maantasossa tai kaksikerroksisilla pysäköintitasoilla sekä omilla tonteilla maantasossa*
- *asuntokaduilla pysäköinti pääosin rajoittamatonta, aikarajoitukset lisääntymässä täydennysrakentamisen myötä*
- *suuri täydennysrakentamisen potentiaali väljillä kerrostalotonteilla, kortteleiden ryhmähankkeet toivottavia*
- *1960-luvun rakennusten peruskorjaukset osittain jo tehty*
- *Helsingin mittakaavassa alhainen maan arvo*
- *alueella useita 2020 tai 2025 päättyviä maanvuokrasopimuksia*
- *ostokeskuksen ja keskusta-alueen kehittämisen mahdollisuuksia selvitetään*

Mellunmäki

- *Vantaan ratikan, Jokeri 2:n ja metron tuleva risteämiskohta – keskeinen julkisen liikenteen solmukohta*
- *Yleiskaavan mukaan metroaseman kortteleita tulee kehittää lähikeskuksena*
- *Mellunkylä on nimetty yhdeksi kaupungin kolmesta kaupunkiuudistuskohdeesta*
- *Metroaseman ympäristö kaavoitetaan uudestaan – vanha kaava ei ole lähtenyt rakentumaan*
- *Liityntäpysäköinnin edellytyksiä selvitetään metroaseman kortteleissa*
- *Täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteita tehdään Vesalan ja Mellunmäen kerrostaloalueille. Täydennysrakentaminen painottuu metrokortteleihin ja isojen teiden varsille*
- *Kerrostaloalueet 60- ja 70-luvuilta – peruskorjauksissa*
- *Helsingin mittakaavassa alhainen maan arvo.*

Haaga

- *Haagan puutarhakaupunki perustettiin 1900-luvun alussa rantaradan luoman ratayhteyden varrelle. Vuonna 1906 perustettiin Haagan taajaväkinen yhdyskunta ja vuonna 1923 Haagan kauppala. Vuonna 1946 Haaga liitettiin Helsinkiin suuressa alueliitoksessa.*
- *Alueen ensimmäisen kaavan laati arkkitehti Lars Sonck vuonna 1901. Kaava tarkentui ja laajeni Eliel Saarisen Munkkiniemi–Haaga-suunnitelmassa vuodelta 1915. Haagan ensimmäinen varsinainen asemakaava on vuodelta 1952. Selkeät rakennustoiminnan huiput ja muutoskaavat ajoittuvat 1950-luvun puoliväliin, 1960-luvun alkuun ja 1970-luvun alkuun.*
- *Haagan identiteetti puutarhamaisesti rakennettuna kaupunginosana on säilynyt läpi poikkeuksellisen kerrostuneen kaavahistorian.*
- *Haagan alueella sijaitsee useita kouluja (mm. SYK), joihin kuljetaan kauempaakin.*
- *Haagan Alppiruusuupuiston vierailuliikenne tuo lisää alueen liikennettä ja pysäköintitarvetta puiston läheisyydessä erityisesti alppiruusuujen ja atsaleojen kukintakaudella.*
- *Koko Haagan peruspiirissä asukkaita noin 27 600 (v. 2018) ja työpaikkoja noin 10 400 (v. 2016)*
- *merkittävä osa Haagan korttelirakenteesta katulinjauksineen on peräisin Haagan kauppalan ajoilta; uudempaa korttelirakennetta on Pohjois-Haagassa, Kivihaassa sekä Haagan länsiosassa radan molemmin puolin.*
- *alueen katuverkko erityisesti Etelä–Haagassa on sokkeloinen, eikä selkeää hierarkiaa pää- ja asuntokatuja välillä aina ole; vanhoja linjauksia noudattelevat kadut ovat kapeita ja mutkittelevia.*
- *asukaspalautteen perusteella kadunvarsipaikat ovat aina täynnä ja katujen kapeudesta johtuen väistäminen ja lumen varastointi hankalaa.*
- *Haagan asuinalueilla on monin paikoin voimassa 1950- ja 1960-luvuilta peräisin olevat asemakaavat, joissa ei ole annettu määräyksiä pysäköinnistä.*
- *pysäköinti on Haagassa perinteisesti toteutettu piha-alueilla maantasopysäköintinä.*
- *2000-luvulla Haagan alueelle on laadittu useita täydennysrakentamiseen tähtäviä asemakaavan muutoksia, joissa on mahdollistettu pysäköinti myös pihakannen alla (esimerkiksi Haaganpuiston pohjoispuolelle rakentuvissa uudiskortteleissa)*

- Haagan sijoittuu kaksi merkittävää joukkoliikenteen solmukohtaa. Huopalahden asema toimii ranta- ja kehäradan sekä tulevan Raide-Jokerin (ja muun Eliel Saarisen tietä kulkevan joukkoliikenteen) vaihtopaikkana. Haagan nykyisen liikennemyllyn alueella taas tulevat risteämään Raide-jokeri ja Vihdintien pikaraitiotie.
- Vihdintien–Huopalahdentien bulevardikaupungin rakentumisen sekä Raide-Jokerin varren täydennysrakentamishankkeet (mm. Orapihlajatie ja paatsamatien alue) tuovat Haagan tuhansia uusia asukkaita tulevina vuosina.
- Etelä-Haagassa on ollut voimassa alueellinen asukaspysäköinti syksystä 2018 lähtien

Työssä mahdollisesti lisäksi tutkittavat muut esimerkkikohteet:

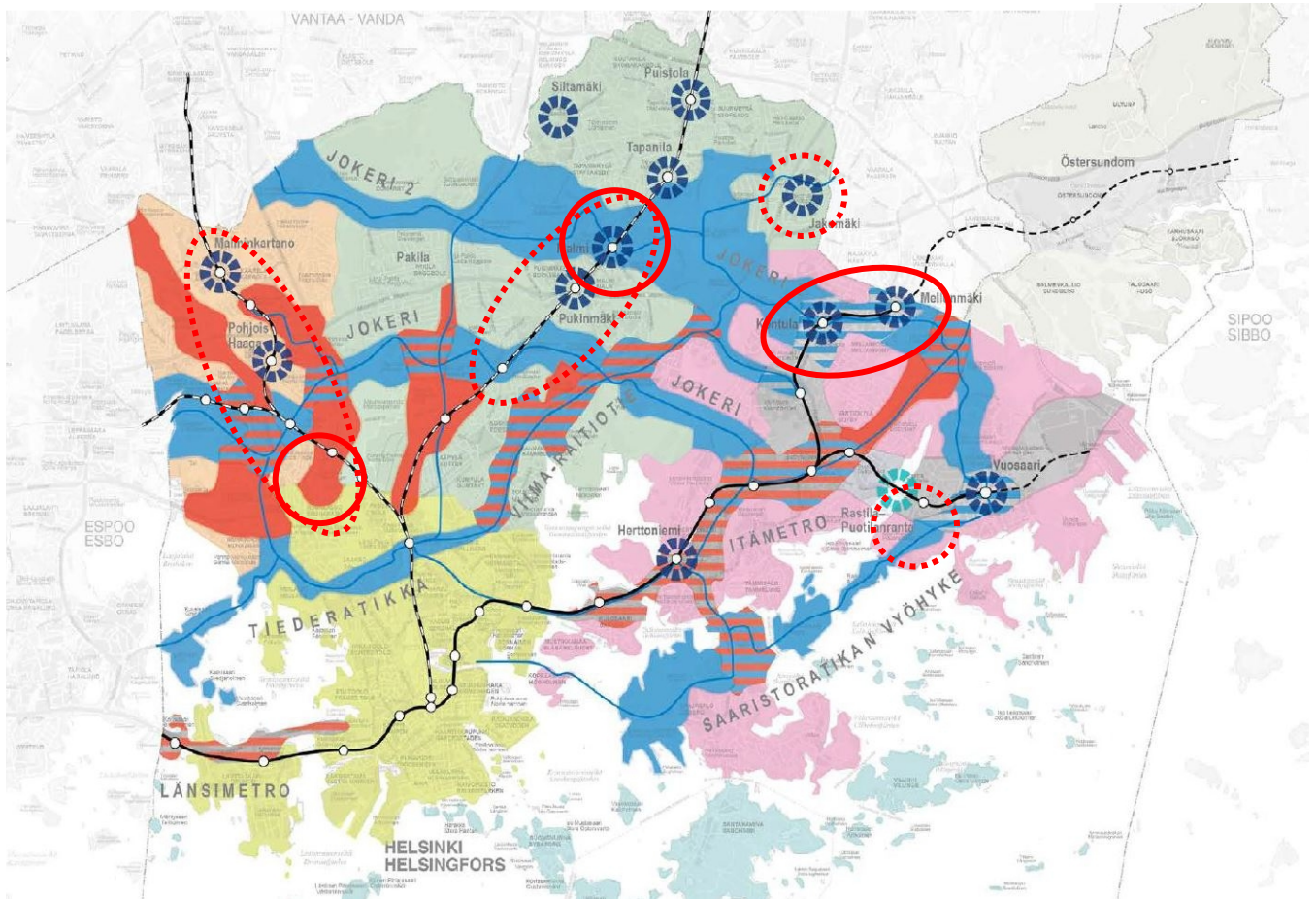
Oulunkylä

- *Erinomaiset julkisen liikenteen palvelut. Oulunkylässä kaksi juna-asemaa. Liikenteen solmukohta: Raide-Jokerin ja junan vaihtopysäkki Oulunkylän keskustan liike- ja palvelukeskustan alueella. Tulevaisuudessa asukkaiden käytettävissä myös Tuusulanbulevardin yhteydet ja palvelut.*
- *Asuntokaduilla pysäköinti pääosin? rajoittamatonta, aikarajoitukset lisääntymässä täydennysrakentamisen myötä?*
- *Keskustan kehittäminen käynnissä, 5-7 vuoden kuluttua asemakaavat valmiina.*
- *Täydennysrakentaminen yleiskaavan mukaan mahdollista alueen kerrostalokortteleissa sekä osalla pientalokortteleita, pysäköintiä saattaa olla vaikea järjestää tonteilla, keskitetyt p-talot?*
- *Helsingin mittakaavassa keskimääräinen? maan arvo.*
- *Kaupallisen selvityksen mukaan alueella tarvitaan nykyistä enemmän liiketilaa, liityntäpysäköinti mahdollista kaupallisten palvelujen pysäköinnin kanssa vuorottaiskäytössä.*
- *Oulunkylän Urheilupuistossa paljon kävijöitä.*
- *Oulunkylän väkimäärä n. 14 000 asukasta kasvaa jopa kolmanneksella. Luvussa ei ole mukana mahdollista tonttikohtaista täydentämistä eikä Tuusulanbulevardin asukkaita.*

Meri-Rastila

Jakomäki

Pukimäki



- | | | | |
|--|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | bulevardikaupunginosa | | täydennysrakentaminen, pohjoinen |
| | poikittaiset raideyhteydet | | täydennysrakentaminen, itä |
| | metrokaupunginosa | | Östersundom |
| | täydennysrakentaminen, kantakaupunki | | täydennysrakentamisen painopistealue |
| | täydennysrakentaminen, länsi | | merellinen painopistealue |

Kuva: Yleiskaavan toteuttamishjelman aluekokonaisuudet ja täydennysrakentamisen painopistealueet. Esikaupunkien täydennysrakentamisen alueellisten pysäköintiratkaisujen esimerkkialueet on ympyröity punaisella.

Hankinnan kohde

Työ jakautuu 5 osaan: **1 Johtopäätökset laadituista selvityksistä, 2 markkinaehtoinen pysäköinti, 3 alueelliset pysäköintiyhtiöt, 4 rakenteellinen pysäköinti, 5 ratkaisumallit täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisuihin**

- 1 Johtopäätökset laadituista selvityksistä ja haastattelut
 - Kootaan yhteen jo laadittujen selvitysten keskeiset päätelmät
 - Tarpeen mukaan kerätään lisää vertailuaineistoa Suomesta tai muualta
 - Haastatellaan tilaajan määrittelemien kaupungin eri tahojen edustajat
- 2 Markkinaehtoinen pysäköinti
 - Reunaehdot markkinaehtoisuuden toimimiselle täydennysrakentamisessa: mm. vapaiden pysäköintipaikkojen maksullisuus, löytyykö tilaa pysäköintilaitokselle, julkisen liikenteen palvelut
- 3 Alueelliset pysäköintiyhtiöt
 - Toimintamahdollisuudet ja logiikka täydennysrakentamisalueille
- 4 Rakenteellinen pysäköinti

- Pysäköintilaitosten rakenteelliset ratkaisut ja vaihteellisuus (rakennussuunnittelu, KSV:n selvitys pohjana)
 - Pysäköintilaitosten hallintamallit täydennysrakentamisalueilla
- 5 Ratkaisumallit täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisuihin
- Haarukoidaan täydennysrakentamisen alueelliset työkalut ja niiden käytön periaatteet: alueellinen pysäköintiyhtiö, markkinaehtoisuus, vaihteellinen rakenteellinen pysäköinti, tonttikohtaiset ”porkkanat”, yms.
 - Analysoidaan työssä käytettävät esimerkkialueet (mm. sijainti, liityntäpysäköinti, hallinta, maksullisuus, vuorottaisuus jne.) ja esitetään, miten edellä luodut työkalut toimivat tai eivät toimi kullakin alueella ja millä reunaehdoilla.

Aikataulu

- työn laatiminen 8-12/2019
- lopullinen aineisto 12/2019

Alustava aikataulu tarkentuu työohjelman päivittämisen myötä. Tilattava työ tulee laskuttaa vuoden 2019 aikana.

Lähtötietoja

Yleiset

- Aalto Economic Institute (2019). Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet. [\(Linkki\)](#)
- Helsingin kaupunki ja Strafica (2014). Esikaupunkialueiden lisä- ja täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisut.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Jouko Kunnas (2014). Hengan pysäköinti.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja Kalliosuunnittelu Oy Rockplan Ltd, (2016). Pysäköintiselvitys.
- Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus, Juho Liski (2013). Lisä- ja täydennysrakentamisen autopaikkaratkaisut.
- Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla, KYMP lautakunta 16.4.2019 [\(Linkki\)](#)
- Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista, Valor Oy & Trafix Oy 2.12.2016 [\(Linkki\)](#)
- Helsingin kaupunkiympäristön toimiala ja WSP Finland Oy (12/2018). Markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä, kansainväliset esimerkit. [\(Linkki\)](#)

Osa yllämainituista keskeisistä selvityksistä löytyy julkisesti ladattavana internetistä. Lopulliset käytettävät lähtötiedot varmistetaan työn alkaessa.

Esimerkkialueet

- Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus, Antti Mentula. Malmin keskustavisio, luonnos (tarjouksen liitteenä).
- Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus, Laura Viljakainen (18.2.2019). Kontulan kerrostaloalueen täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet, luonnos. [\(Linkki\)](#)
- Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus, Laura Viljakainen (18.2.2019). Kontulan kerrostaloalueen suunnitteluperiaatteiden lähtökohtia, luonnos. [\(Linkki\)](#)