



16.04.2019

Asia/6

## § 203

### Markkinaehtoisen pysäköinnin pilotoinnin periaatteet asuntorakentamisessa tietyillä asuinalueilla

HEL 2019-000693 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä liitteessä 1 esitetyt markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilun periaatteet ohjeellisena noudatettavaksi Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueiden tai niiden osa-alueiden asuntorakentamisessa.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120  
juha.hietanen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla
- 2 Markkinaehtoinen pysäköinti, vuorovaikutusraportti
- 3 Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet, taloustieteen näkökulmasta
- 4 Markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä, kansainväliset esimerkit
- 5 Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Tiivistelmä

Nykytilanteessa asukkaiden pysäköintipaikkojen minimimäärä on määrätty asemakaavassa. Pysäköintipaikat ovat olleet käyttäjille edullisia, jolloin matalan hinnan vuoksi niitä usein jonotetaan. Korkeampi maksuhalukkuus paikasta ei yleensä helpota sen saantia. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä paikkojen lukumääriä ei määrätä asemakaavassa, mikä osaltaan edesauttaa markkinoiden reagoinnin kysynnän muutoksiin määrällä ja hinnalla. Tontille sijoitettu asukaspysäköinti ei ole kaupungin omistuksessa. Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteissa on huomioitu kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa markkinaehtoiseen py-



säköintiin asuntotuotantoprosessissa ja jälkimarkkinoilla. Edelleen asunto-osakeyhtiöillä, vuokrayhtiöillä ja yksityisillä pysäköintioperaattoreilla on merkittävä rooli, miten pysäköintipaikkoja hallinnoidaan ja jälkimarkkinoilla operoidaan.

Kaupunki kokeilee markkinaehtoista pysäköintiä asemakaavamääräyksestä luopumisen ja asuntotuotantoprosessin toimivuuden osalta pilot-tialueilta aloittaen. Pysäköinnin toimivuuden turvaamiseksi voidaan edelleen asemakaavan pysäköintimääräyksellä varmistaa pysäköinti-paikkojen toteutuminen esimerkiksi säännellyn asuntotuotannon hank-keeseen tai vaatia hankkeeseen ryhtyvältä pysäköintiselvitys paikkojen riittävydestä.

Täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa pysäköintipaikkamäärää ei määrätä asemakaavassa. Muitakin veloitteita pysäköintipaikkojen to-teuttamisesta on mahdollisimman vähän. Osittain markkinaehtoisissa soveltamisvaihtoehdoissa on liittymisvelvollisuus alueelliseen kaupun-gin perustamaan pysäköintiyhtiöön ja mahdollisesti velvollisuus toteut-taa pysäköintipaikkoja sen verran, että varmistetaan alueellisen pysä-köintitalon rakentuminen. Sekä tontti- ja korttelikohtaiset että keskitetyt pysäköintipaikat ovat mahdollisia kaikissa vaihtoehdoissa.

Markkinaehtoisen pysäköinnin pilottialueiksi esitetään Nihtiä, Herne-saarta ja Hakaniemenrantaa, joissa kokeillaan pysäköintimääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asun-totuotantoprosessissa. Riittävien kokemusten jälkeen ja asetettujen vaatimusten täytyessä markkinaehtoista pysäköintiä voidaan laajentaa täydennysrakentamiseen, asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmään sekä yritysten pysäköintiin.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä asukkaan vastuu hankkia pysäköin-tipaikka kasvaa nykytilanteeseen verrattuna. Hankkeeseen ryhtyvät saavat lisää joustoa, mutta toisaalta heidän vastuunsa hankkeiden on-nistumisesta kasvaa. Kaupunki pystyy toteuttamaan asuinalueita, jois-sa pysäköinnistä maksetaan nykytilanteeseen verrattuna ainakin lä-hemmäksi niiden toteuttamista vastaava kustannus. Toisaalta kaupunki voi joutua reagoimaan myös mahdollisiin epäonnistumisiin, jos alueen pysäköinnissä kysyntä ja tarjonta eivät kohta. Varsinkin säännellyssä asuntotuotannossa joillekin alueille voi ilman pysäköintimääräystä to-teutua vähän autopaikkoja. Pienituloisten työpaikkasaavutettavuus voi joissain tapauksissa heikentyä.

Markkinaehtoisen pysäköinnin laadinnassa tehtiin laaja vuorovaikutus hankkeisiin ryhtyvien, kaupungin asuntotoimijoiden ja kaupunkilaisten kanssa. Kommentteja tuli sekä puolesta että vastaan.

## Esittelijän perustelut

**Postiosoite**

PL 58200  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkiymparisto@hel.fi

**Käyntiosoite**

Sörnäistenkatu 1  
Helsinki 10  
<https://www.hel.fi/>

**Puhelin**

09 310 1691

**Faksi**

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F106 8000 1200 0626 37

**Alv.nro**

F102012566



## Helsingin kaupunkistrategia

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin kaupunkistrategian 27.9.2017. Strategian mukaan kaupunki hillitsee rakentamisen kustannuksia ja tiivistää kaupunkirakennetta siirtymällä kilpailukykyään ja saavutettavuuttaan vaarantamatta asteittain kohti alueellista ja markkinaehtoista pysäköintijärjestelmää uusista asuinalueista aloittaen.

## Markkinaehtoisen pysäköinnin tuoma muutos asukkaiden pysäköintiin

Asukkaiden pysäköintipaikkamäärä asuinalueilla on perustunut asemakaavojen minimimääräyksiin, joissa on huomioitu alueen asukkaiden nykyinen auton omistus sekä liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetetut tavoitteet, jolla on vaikutusta tulevaisuuden autokantaennusteeseen. Tavoitteena on ollut, että asuinalueille rakennetaan asukkaille sopiva määrä pysäköintipaikkoja, jotta alueiden pysäköinti on järjestäytyneenä 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.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä lähtökohtana on, että asukkaiden pysäköintipaikkojen lukumääriä ei määrätä asemakaavassa, vaan hankkeisiin ryhtyvät toteuttavat niitä itse päättämänsä lukumäärän. Paikkojen sijainti tulee kuitenkin kaavassa osoittaa, mikäli niitä halutaan toteuttaa. Pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla. Pysäköinti-investoinnit perustuvat taloudelliseen kannattavuuteen. Pysäköinti ei ole subjektiivinen oikeus. Saatavuus ja hinta vaihtelevat alueiden välillä kustannusten ja kysynnän vaihdellessa. Kysynnän vaihtelu heijastuu hintojen, ei jonottamisen vaihteluna.

## Markkinaehtoisen pysäköinnin toteutettavuus

Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen vaihtoehdot täyttävät asemakaavoituksen, maankäyttö- ja rakennuslain, kaupungin tontinluovutuksen sekä rakennuslupaprosessin lainsäädännölliset ja käytännön toteutettavuuteen liittyvät vaatimukset. Kaupunki valitsee uudet asuinalueet, joilla kokeillaan asemakaavan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Kokeilun kokemusten perusteella päätetään järjestelmän kehittämisestä ja mahdollisesta laajentamisesta.

Jos halutaan varmistaa tietyn pysäköintipaikkamäärän toteutuminen esimerkiksi säännellyn asuntotuotannon hankkeessa, asemakaavaan



voidaan merkitä kaavamääräys paikkojen lukumäärästä. Esimerkkinä on käytetty säänneltyä asuntotuotantoa, koska näissä tapauksissa asuntotuotanto ei toimi markkinaehtoisesti. Siten voi olla perusteltua säännellä myös pysäköintiä. Mahdollinen kaavamääräys voi perustua esimerkiksi alueen sääntelemättömän asuntotuotannon markkinaehtoiseen pysäköintipaikkamäärien toteutukseen tai arvioon siitä.

Tontinluovutuksen yhteydessä voidaan hankkeeseen ryhtyvältä vaatia pysäköintiselvitys, jossa perustellaan hänen esittämänsä pysäköintipaikkamäärän riittävyys. Selvitys voi perustua alueen tai muiden vastaavien alueiden toteutettuihin paikkamääriin. Tässä vaihtoehdossa asemakaavaan ei tule määräystä pysäköintipaikkamäärästä, mutta pysäköintiselvitys vaaditaan.

#### Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen vaihtoehdot

Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen vaihtoehdot ovat täysin markkinaehtoisia tai osittain markkinaehtoisia. Kaikissa vaihtoehdoissa voidaan toteuttaa sekä keskitetyissä pysäköintilaitoksissa että tontti- ja korttelikohtaisesti sijoitettuja paikkoja. Kaavassa varataan LPA-tontteja pysäköintilaitoksille tai tontti- ja korttelikohtaisia paikkoja vähintään pysäköintipaikkojen laskentaohjeen minimimääräykseen saakka. Lähtökohtaisesti hankkeeseen ryhtyvä päättää, kuinka paljon haluaa toteuttaa paikkoja.

Täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa keskitetyt pysäköintilaitokset toteutuvat yksityisesti ilman kaupungin mukanaoloa. Osittain markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa kaupunki on mukana alueen valmistamiseen saakka alueellisessa pysäköintiyhtiössä. Vaihtoehdon D pysäköintimääräyksen perustelu on, että alueellisen pysäköintiyhtiön keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutuminen saadaan varmistettua.

Markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamisen edellytyksenä on, että alueilla ei ole vapaata, maksutonta tai aikarajoittamatonta pysäköintiä. Täysin markkinaehtoiset vaihtoehdot sopivat tiiviille asuinalueille, joissa on kysyntää laadukkaille ja korkeamman hinnan pysäköintiratkaisuille ja liikkuminen on pääosin autoriippumatonta. Keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumisen todennäköisyys kasvaa, jos alueella on muutakin pysäköintiä kuin asukkaiden pysäköintiä.

Osittain markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa alueellinen pysäköintilaitos toteutuu todennäköisemmin, pysäköintitarjonta on laadultaan ja hinnaltaan monipuolisempaa ja reagointi pysäköintikysynnän vaihteluihin onnistuu paremmin alueiden toteutuessa vaihteittain kuin täysin markkinaehtoisissa vaihtoehdoissa. Osittain markkinaehtoiset vaihtoehdot soveltuvat parhaiten esikaupunkimaisille alueille, joissa pysäköinnin



markkinat ovat vaillinaiset johtuen olemassa olevista pysäköintiratkaisuista.

### Markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilualueet

Markkinaehtoisen pysäköinnin pilottialueiksi esitetään Nihtiä, Herneasaarta ja Hakaniemenrantaa. Alueiden asemakaavoituksen tilanne on uudenlaisen asemakaavamääräyksen kokeiluun sopiva, ja alueet ovat ominaisuuksiltaan sekä sijainniltaan vaatimukset täyttäviä. Periaatevaihtoehto valitaan asemakaavoituksen yhteydessä. Pilotoinnissa kokeillaan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Pilotointiaika on viisi vuotta, jota voidaan tarvittaessa pidentää riittävien kokemusten saamiseksi.

Pilottivaiheen jälkeen on mahdollista, että markkinaehtoista pysäköintiä laajennetaan olemassa olevien alueiden täydennysrakentamiseen, asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmään sekä työpaikkapysäköintiin. Ennen näiden käyttöön ottoa täydennysrakentamishankkeissa tulee ottaa käyttöön nykyisen kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu tai aikarajoitus, asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän hinnan tulee joustaa kysynnän mukaan sekä työpaikkapysäköinnissä ruuhka-ajan autoliikenteen määrään tulee voida vaikuttaa taloudellisin keinoin.

### Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteiden edellyttämät toimenpiteet asuntotuotannon eri vaiheilta

Helsingin asuntopolitiikalla on tavoitteena tuottaa alueille AM –ohjelman mukaisen asunto- ja rahoitusmuotojakauman. Markkinaehtoisen pysäköinnin soveltaminen kohteissa järjestetään siten, että se ei estä kaupungin asuntotavoitteiden toteutumista.

Asemakaavavaiheessa osoitetaan, minne alueen pysäköintipaikat voidaan sijoittaa. Kaavoihin varataan pysäköintipaikkavaroja vähintään asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen minimimääräykseen saakka. Hankkeeseen ryhtyvät päättävät, paljonko toteuttavat paikkoja. Pysäköintivaraukset suunnitellaan siten, että niiden käyttötarkoitusta voidaan myöhemmin tarvittaessa muuttaa asemakaavamuutoksella. Paikkojen nimeämättömyydestä voidaan määrätä asemakaavassa.

Tontinluovutuksessa luodaan edellytykset alueellisen pysäköintiyhtiön perustamiselle. Yhtiön toiminta suunnitellaan, arvioidaan kustannukset sekä tehdään perustamista koskeva esitys. Alueelliseen pysäköintiyhtiöön liitytään tontinluovutusvaiheessa. Hankkeeseen ryhtyvä varaa tarvitsemansa pysäköintipaikkamäärän alueellisesta pysäköintiyhtiöstä sekä päättää tontti- ja korttelikohtaisten paikkojen lukumäärän.



Ilman asemakaavan pysäköintimääräystä paikkojen lukumäärästä niiden rakentaminen on omaehtoista. Rakennusluvassa esitetään omalle tontille rakennettava autopaikkamäärä. Oman tontin ulkopuolella sijaitsevat omaehtoiset autopaikat luvitetaan omilla luvilla, joihin ei tule tontikohtaisia varauksia. Jos asemakaavassa on pysäköintimääräys paikkojen lukumäärästä ja sijainnista, rakennusluvassa esitetään asemakaavan edellyttämä autopaikkojen vähimmäismäärä, toteutettava määrä sekä paikkojen sijoitus. Kun veloittepaikkoja sijoitetaan toiselle tontille tai alueelliseen pysäköintilaitokseen, esitetään rasite- tai vuokrasopimus lupahakemuksen liitteenä. Tarvittaessa pysäköintipaikkoja voidaan rakentaa lisää asemakaavan mukaisiin paikkoihin. Jos pysäköintiin varattuja tontteja muutetaan muuhun käyttötarkoitukseen, se edellyttää asemakaavan muuttamista.

Asuntojen ja pysäköintipaikkojen rakentamisessa varmistetaan, että ne valmistuvat suunniteltuina ajankohtina. Myöhemmin mahdollisesti toteutuvien pysäköintitonttivarausten rakentamisedellytykset turvataan. Asuntoja myytäessä tai vuokrattaessa sekä niiden myyjien että kaupungin tulee avoimesti viestiä alueella olevan käytössä markkinaehtoisen pysäköinnin ja mitä se tarkoittaa alueen pysäköinnin järjestämiselle.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä on mahdollista, että jo valmistuneille asuntokohteille toteutetaan pysäköintipaikkoja myöhemmin lisää, jos paikoille on markkinaehtoista kysyntää. Paikkojen toteutukseen on olemassa eri vaihtoehtoihin soveltuvat mallit. Kaupunki seuraa markkinaehtoisen pysäköinnin toimivuutta. Seurattavia asioita ovat paikkojen riittävyys, väärinpysäköinnin määrä sekä mahdollinen pysäköinnin siirtyminen lähialueille.

#### Markkinaehtoisen pysäköinnin vaikutukset

Markkinaehtoinen pysäköinti voi väliaikaisesti tuottaa keskeneräistä kaupunkikuvaa, koska pysäköintilaitokset voivat toteutua vaiheittain. Lopputilanteessa on mahdollista, että pysäköintivaraukset kaavoitetaan muuhun käyttötarkoitukseen.

Hankkeeseen ryhtyvä voi markkinaehtoisessa pysäköinnissä toteuttaa haluamansa pysäköintipaikkamäärän. Hänen tavoitteenaan on myydä hanke mahdollisimman hyvällä kokonaiskatteella. Hankkeeseen ryhtyvän ei tarvitse huomioida tulevaisuuden muutoksia pysäköintikysynnässä, vaan myyntihetken tilanne on hänelle oleellinen. Hankkeeseen ryhtyvän vastuu hankkeen onnistumisesta kasvaa nykytilanteeseen verrattuna.

Asukkaan vastuu varmistaa tarvittaessa itselleen pysäköintipaikka kasvava ostaessaan tai vuokratessaan asuntoa. Kysyntää ja tarjontaa tasa-



painotetaan hinnanmuutoksilla nykyisen jonotuksen asemesta. Varallisuustaso voi vaikuttaa asukkaan pysäköintipaikan saantiin. Pienituloiset autoa välttämättä tarvitsevat kaupunkilaiset saattavat valita asuinpaikakseen kohteen, jossa autopaikan hinta ei ole korkea. Tällaisia kohteita on enemmän esikaupunkialueilla.

Sääntelyn vähetessä rakennushankkeet voivat käynnistyä helpommin ja kaupunki voi saada tontista paremman hinnan tontinluovutuksessa. Pysäköinnin tilavaraukset voivat väliaikaisesti aiheuttaa tavoiteltua väljempää kaupunkirakennetta, jos kaikkia pysäköintipaikkoja ei toteuteta. Myös asemakaavasta poikkeamisten määrät voivat lisääntyä. Uusien alueiden toteutuksessa epävarmuus alueiden toimivuudesta ja hyvästä lopputuloksesta kasvaa, mutta markkinaehtoisuus toimii paremmin kuin nykyinen jonotukseen perustuva pysäköintimarkkina. Saavutettavuus voi heikentyä joillain alueilla ja joissain väestöryhmissä, esimerkiksi säännelty asuminen kantakaupungissa.

Markkinaehtoinen pysäköinti vaikuttaa eri tavalla asuntotuotannon eri tuotantomuotoihin. Vapaarahoitteisessa omistusasuntotuotannossa sekä asunnot että pysäköintipaikat voidaan myydä markkinaehtoisesti, mutta pysäköintipaikkojen määrä ei välttämättä vaikuta asunnon hintaan ainakaan lyhyellä aikavälillä. Vapaarahoitteisia vuokraohteita voi olla houkuttelevaa toteuttaa vähäisillä autopaikkamäärillä, jos oletetaan asunnon menevän vuokralle ilman autopaikkaa ja autopaikan markkinahintaiselle vuokralle ei ole kysyntää. Hitas –tuotannossa asunnot ovat kalliilla alueilla erittäin houkuttelevia asuntojen hintasäännöstelystä johtuen, jolloin niitä ostetaan myös ilman pysäköintipaikkaa, vaikka olisi tarve pysäköintipaikalle. Tästä voi aiheutua laitonta pysäköintiä, jos asukkaalla ei ole varaa tai halua hankkia pysäköintipaikkaa markkinahinnalla. ARA –tuotannossa autopaikkoja rakennetaan todennäköisesti vähemmän nykytilanteeseen verrattuna. Erityisesti kantakaupunkiin voi tulla autopaikattomia kohteita, jos tätä ei nimenomaan haluta estää.

Pilottivaiheessa markkinaehtoista pysäköintiä ei sovelleta yritysten pysäköintiin. Myöhemmässä vaiheessa tapahtuvan käyttöönoton edellytyksenä on ruuhkahuipun autoliikenteen kysynnän tasaaminen liikenteen hinnoittelulla. Markkinaehtoinen pysäköinti voi parantaa vuorotaispysäköinnin edellytyksiä.

Jos markkinaehtoisen pysäköinnin avulla voidaan toteuttaa tiiviimpää kaupunkirakennetta, liikkumisen aika- ja kustannussäästöt ovat mahdollisia. Tiivis kaupunkirakenne parantaa yhteiskunnallista tehokkuutta ja luo paremmat mahdollisuudet ilmastonmuutoksen torjumiselle. Yleiskaavan ja muiden kaupungin tavoitteiden toteutuminen helpottuu käytön kannalta tehokkaan pysäköintipaikkamäärän ansiosta. Jos markki-



naehtoisen pysäköinnin toteuttaminen alueella epäonnistuu, saavutettavuus heikkenee ja liikkuminen vaikeutuu.

Uudet liikkumispalvelut kehittyvät koko ajan. Kun palveluiden asiakasmäärät kasvavat, se vaikuttaa myös auton omistamisen yleisyyteen. Muutoksen nopeutta on vaikeaa ennustaa. Markkinaehtoinen pysäköinti vastaa nykyjärjestelmää paremmin pysäköintikysynnän muutoksiin.

### Markkinaehtoisen pysäköinnin vuorovaikutus

Markkinaehtoista pysäköintiä vuorovaikutettiin hankkeisiin ryhtyvien kanssa kahdessa erillisessä seminaarissa. Hankkeisiin ryhtyvät pitivät hyvänä, että hankkeisiin tulee joustoa pysäköintimääräysten osalta, mutta he joutuvat myös muuttamaan olemassa olevia prosessejaan. Kaupungin asuntotoimijoiden kanssa järjestettiin keskustelutilaisuus, jossa tuotiin esiin, että markkinaehtoinen pysäköinti säännellyssä asuntotuotannossa on suuri muutos. Työn tavoitteita, työohjelmaa sekä alustavia periaatevaihtoehtoja esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle vuoden 2018 elokuussa. Lautakunta ohjeisti työn jatkoa. Pääkaupunkiseudun kuntien kanssa järjestetyssä seminaarissa markkinaehtoista pysäköinnin toteutusta esiteltiin, keskusteltiin sen mahdollisuuksista ja riskeistä sekä kuultiin muiden kuntien pysäköintiin liittyviä tavoitteita.

Kaupunkilaisille markkinaehtoista pysäköintiä vuorovaikutettiin pitämällä esitys kantakaupunkimessuilla ja avaamalla keskustelu kahdeksi viikoksi keskustelu.hel.fi –palvelussa, jossa osallistuttiin keskusteluun kaupunkilaisten kanssa. Kaupunkilaisten kommentit olivat markkinaehtoiselle pysäköinnille sekä kannustavia että epäileviä.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120  
juha.hietanen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteita asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla
- 2 Markkinaehtoinen pysäköinti, vuorovaikutusraportti
- 3 Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet, taloustieteen näkökulmasta
- 4 Markkinaehtoinen alueellinen pysäköintijärjestelmä, kansainväliset esimerkit
- 5 Vaihtoehtotarkastelu pysäköinnin hallinnosta ja talouden optimoinnista

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano





16.04.2019

Asia/6

---

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 09.04.2019 § 179

---

**Postiosoite**

PL 58200  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkiymparisto@hel.fi

**Käyntiosoite**

Sörnäistenkatu 1  
Helsinki 10  
<https://www.hel.fi/>

**Puhelin**

09 310 1691

**Faksi****Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI06 8000 1200 0626 37

**Alv.nro**

FI02012566