



# Helsingin seudun pysäköintipoliittinen työpaja 19.4.2010

## Työpajan keskeiset tulokset

# Työpajan tavoite

- Tunnistaa, mitkä pysäköintiin liittyvät asiat ovat strategisesti tärkeitä HLJ:n kannalta
- Määrittää, mitä asioita on tarpeen tulevaisuudessa kehittää ja selvittää tarkemmin
- Laatia ehdotus seudullisesti merkittävimmistä asioista, jotka on tarpeen viedä osaksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2011
- Käsitellä ensisijassa keinoja, jotka ovat seudullisesti päätettävissä. Esimerkiksi työsuhde-etuna annettavan pysäköintipaikan verotusta ei käsitellä tässä selvityksessä. Seudun kannalta tärkeitä lainsäädännön muutostarpeita voidaan kuitenkin harkita esitettäväksi HLJ-suunnitelmassa.

# Työpajan teemat

- **Teema 1:** Toimitilojen pysäköinnin mitoituksessa siirtyminen rajoittavampaan politiikkaan joukkoliikenteen palvelutaso huomioiden
- **Teema 2:** Asuinalueiden pysäköintinormien seudullinen yhtenäistäminen suhteessa joukkoliikenteen palvelutasoon ja pysäköintipaikkojen käyttöä tehostavien ratkaisumallien kehittäminen (asukaspysäköintijärjestelmä, vuoroittaispysäköinti)
- **Teema 3:** Pysäköintipaikan ja asunnon rakentamiskustannusten irrottaminen toisistaan
- **Teema 4:** Vanhojen lähiöiden täydennysrakentamisen, saneerauksen ja pysäköinnin ja liikenteen yhteisen ratkaisumallin hakeminen.
- **Teema 5:** Liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisen edistäminen mm. sopimalla kustannusjakomallista ja isännyydestä

# Teema 1. Toimitilojen pysäköinnin mitoituksessa siirtyminen rajoittavampaan politiikkaan joukkoliikenteen palvelutaso huomioiden

- Ongelma: Tuleeko yrityksille tarjottavista pysäköintipaikoista yhä enemmän ohjaava tekijä sijainnin valinnassa? Miten tämä vaikuttaisi liikennejärjestelmään, ilmastoon, talouteen?
- Tavoite: Määritellään seudulla normit toiminnoittain (toimisto, myymälä...) joukkoliikenteen palvelutason mukaan
- Etenemispolku: Tehdään riittävä tutkimus mikä normi sopii eri palvelutasoille ja eri toiminnoille ja päätetään aluerajaukset. Tarkastelu myös polkupyöräpaikoille.
- Toteutettavuus ja mahdolliset esteet: Yritykset päätyvät valitsemaan liikenteen kannalta epäedullisen sijainnin. Päättäjät eivät hyväksy, elinkeinoelämä vastustaa.
- Suositus, tulisiko viedä HLJ-suunnitelmaan: Periaatteen esilletuonti on tärkeä avaus keskustelulle. Kunnat päättävät pysäköintinormista, päästäänkö yksimielisyyteen maksiminormista?

## Teema 2. Asuinalueiden pysäköintinormien seudullinen yhtenäistäminen suhteessa joukkoliikenteen palvelutasoon ja pysäköintipaikkojen käyttöä tehostavien ratkaisumallien kehittäminen (asukaspysäköintijärjestelmä, vuoroittaispysäköinti)

- Ongelma: Tiiviiden asuinalueiden suunnittelussa pysäköintinormi on määräävässä asemassa. Tonttikohtainen pysäköinti on järjestetty tehottomasti.
- Tavoite: Määritellään seudulle yhtenäiset normit, joihin vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutaso, paikkojen vuorottelu, nimeämättömyys
- Etenemispolku: Pohdittava tarkemmin, tehdäänkö paikkoja aina (ennustettua) kysyntää vastaavasti, vai voidaanko tarjonnalla rajoittaa autonomistusta? Sen jälkeen sovitaan vyöhykkeet ja tutkitaan, kuinka paljon paikkojen käyttöä tehostamalla voidaan normia lieventää.
- Toteutettavuus ja mahdolliset esteet: Kunnissa on erilainen autotiheys. Pitäisikö sen vaikuttaa normiin? Kuntien kilpailuasetelma asukkaista. Kuntien erilaiset lähestymistavat normin uudistamiseen.
- Suositus, tulisiko viedä HLJ-suunnitelmaan: Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen ja sen mahdollistama normin lievennys.

## Teema 3. Pysäköintipaikan ja asunnon rakentamiskustannusten irrottaminen toisistaan

- Ongelma: Autopaikan rakentamisen hinnan sisällyttäminen asunnon hintaan piilottaa autoilun todellisia kustannuksia. Autottomat asukkaat subventoivat autoilevia.
- Tavoite: Autopaikan ja asunnon kustannukset irrotetaan osittain toisistaan.
- Etenemispolku: Kehitetään ja kokeillaan erilaisia ratkaisumalleja kaikkein tiiviimmillä, hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla. Lopputilanteessa autopaikat tarjotaan pääsääntöisesti yksityisten toimesta, alkuvaiheessa kaupunki voi ottaa osan riskiä.
- Toteutettavuus ja mahdolliset esteet: ostajat eivät tiedosta, että asunnon hintaan ei sisälly autopaikka, väärinpysäköinti lisääntyy ja edellyttää toimenpiteitä ja valvontaa, asunnot ja autopaikat voivat jäädä myyjän käteen.
- Suositus, tulisiko viedä HLJ-suunnitelmaan: Vähäautoisten vyöhykkeiden määrittely ja pilottitoteutukset. HLJ-prosessissa tulisi arvioida, miten pysäköintikustannukset vaikuttavat autoistumiseen.

## Teema 4. Vanhojen lähiöiden täydennysrakentamisen, saneerauksen ja pysäköinnin ja liikenteen yhteisen ratkaisumallin hakeminen.

- Ongelma: Vanhojen lähiöiden täydennysrakentamisen esteenä on pysäköintipaikkavelka sekä nykyinen pysäköintinormi. Täydennysrakentaminen ei ole taloyhtiöille houkuttelevaa.
- Tavoite: Asemanseutujen täydennysrakentaminen, vanhojen lähiöiden ja rakennusten ja ympäristön saneeraus ja uudistuminen.
- Etenemispolku: Alennetaan pysäköintinormia ja –velkaa, siirrytään alueelliseen pysäköintiratkaisuun ja kytketään muutos taloyhtiöiden saneeraukseen. Paikat tehokkaaseen käyttöön, yhteiskäyttöautojen hyödyntäminen. Alueellisten pysäköintioperaattorien perustaminen.
- Toteutettavuus ja mahdolliset esteet: epävarmuus pysäköintinormin soveltamisesta lupakäytännössä, lisärakennusoikeuden arvo, hyvien esimerkkien puute, taloyhtiöiden ja nykyisten autopaikanhaltijoiden vastustus, isännöitsijöiden ja kaupungin puuttuva tahtotila.
- Suositus, tulisiko viedä HLJ-suunnitelmaan: Periaate, että lasketaan pysäköintinormia 20 % hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueella, kun siirrytään väh. 300 paikan yhteisjärjestelyyn. Tiiviiden alueiden uudiskaavoituksessa tonttikohtaisesta pysäköinnistä luopuminen.

## Teema 5. Liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisen edistäminen mm. sopimalla kustannusjakomallista ja isännyydestä

- Ongelma: Liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa voimakkaasti. Vastuunjako kehittämisessä on epäselvä, nyt tapauskohtaista sopimista tontinomistajien, väyläviranomaisten ja kunnan kesken.
- Tavoite: Liityntäpysäköintipaikkojen riittävän tarjonnan avulla vähennetään koko matkan autoilua ja sen aiheuttamia haittoja
- Etenemispolku: Määrälliset tavoitteet → investointiraha → toteuttamissuunnitelma → liiketoimintamalli → tukeva tariffipolitiikka
- Toteutettavuus ja mahdolliset esteet: hyötyjien ja maksajien huomiointi kustannusten jaossa. Muistettava, että maksajiksi ei kuitenkaan yritetä saada yrityksiä, jotka ovat sijoittuneet joukkoliikenteen kannalta edullisesti, vaikka ne hyötyvät omien paikkojen vähäisemmästä tarpeesta.
- Suositus, tulisiko viedä HLJ-suunnitelmaan: Määrälliset tavoitteet HLJ:ssä. HSL vastaamaan isännöinnistä. Kustannusjakomalli, joka perustuu paikkojen käyttöön ja hyötyjen kohdentumiseen. Jatkossa vietävä mukaan infrasopimukseen.



# Suositus pysäköintipolitiikasta HLJ-suunnitelmassa

1. Tiiviiden kerrostaloalueiden uudisrakentamisessa, sekä vanhojen alueiden täydennysrakentamisen yhteydessä luovutaan tonttikohtaisesta pysäköinnistä ja siirrytään (min 300 ajon.) keskitettyyn pysäköintiin ja nimeämättömiin paikkoihin. Lisäksi pysäköintipaikkojen käyttöä tehostetaan vuorottaispysäköinnillä (sis. liityntäpysäköinti).
2. Kunnat ja HSL ryhtyvät valmistelemaan asuinalueiden ja toimitilojen seudullista pysäköintinormia, joka perustuu joukkoliikenteen palvelutasovyöhykkeisiin ja huomioi pysäköintipaikkojen käyttöä tehostavat ratkaisut. Keskusta-alueilla kunnat kokeilevat ja ottavat käyttöön ratkaisuja, joilla pysäköintipaikan rakentamisen kustannuksia irrotetaan asuntojen hinnasta.
3. Liityntäpysäköintistrategian toteutuminen varmistetaan sopimalla Helsingin seudun kuntien ja valtion kesken liityntäpysäköintipaikkojen kustannusjakomallista, joka perustuu paikkojen käyttöön ja hyötyjen kohdentumiseen. Liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelussa huomioidaan vuorottaispysäköintimahdollisuus kaupallisten toimintojen yhteydessä.

# Seudullisen pysäköintipolitiikan kytkeytyminen strategiatasolle

1.

**Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö**

2.

**Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut**

3.

**Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely**

**Seudullinen pysäköinti-politiikka**

4.

**Liikenteen infrastruktuuri**

5.

**Liikenteen operointi ja ylläpito**

- Vanhojen lähiöiden pysäköintipaikkavelan ja lisärakentamisen pysäköintinormin alentaminen mahdollistaa MARA:n kehittämisspolun mukaisen olemassa olevien asemanseutujen täydennysrakentamisen
- Joukkoliikennevyöhykkeen lievempi normi mahdollistaa tonttien tehokkaan rakentamisen ja lisää siten käyttäjäpotentiaalia
- Liityntäpysäköintipaikkojen rakentaminen on keskeinen osa raidepainotteista joukkoliikennejärjestelmää
- Pysäköintipaikan kustannukset siirretään asumisen kustannuksista autoilun kustannuksiksi, mikä hillitsee autoistumisen kasvua
- Pysäköintipaikkojen infrastruktuuri otetaan tehokkaaseen käyttöön siirtymällä nimeämättömiin paikkoihin ja vuorottaiskäyttöön
- Keskitetyt pysäköintiratkaisut sekä vuorottais-pysäköinti mm. liityntäpysäköintipaikkojen kanssa edellyttävät pysäköintioperaattoria ja valvontaa

# Jatkoselvitystarpeet

- Miten asuinpaikan tai työpaikan pysäköintikustannusten nousu vaikuttaa auton käyttöön ja auton omistukseen?
- Kuinka suuren pysäköintinormin alennuksen mahdollistavat nimeämättömät paikat ja eri toimintojen vuorottaispysäköinti?
- Kuinka suuri autopaikkamäärän tulisi vähintään olla, jotta kannattaa siirtyä nimeämättömiin paikkoihin?
- Miten yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikat vaikuttavat normiin?
- Mitkä ovat parhaat käytännöt vanhojen lähiöiden pysäköinnin, täydennysrakentamisen ja saneerauksen ratkaisussa?

## Keskusteltavaksi:

- Onko edelleen lähtökohtana, että pysäköintipaikkoja tarjotaan aina ennustettua kysyntää vastaava määrä, vai pyritäänkö tarjontaa rajoittamalla vaikuttamaan liikkujien valintoihin?