

# Pysäköinti

Ajankohtaisseminaari  
1.11.2018



# Ohjelma

**RAKLI**

## 9.00 Seminaarin avaus

*Kimmo Kurunmäki, johtaja, RAKLI*

## 9.10 Kokemuksia kaupunkikehityksestä ja pysäköinnistä

*Maarit Tuomainen, kiinteistökehitysjohtaja, SATO*

*Ilkka Alvoittu, hankekehitysjohtaja, Pohjola Rakennus*

*Toni Koskinen, kiinteistöpäällikkö, Lidl Suomi*

*Antti Mäkinen, projektinjohtaja, Espoon kaupunki*

## 10.00 Pysäköintipolitiikka: kaupunkien uusimmat linjaukset

*Timo Seimelä, liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki*

*Timo Vuoriainen, liikenneinsinööri, Jyväskylän kaupunki*

*Juha Hietanen, liikenneinsinööri, Helsingin kaupunki*

## Tauko

## 11.00 Pysäköinnin tulevaisuus: tarpeet, palvelut, markkinat

*Jarkko Jaakkola, Area Manager, MaaS Global*

*Antti Marttila, toimitusjohtaja, Finnpark*

*Sini Puntanen, osastonjohtaja, HSL*

## 11.45 Keskustelua, yhteenvetoa

## 12.00 Seminaarin päätös

# Kaavamääräysten kustannus selvitys (RAKLI 2015)

RAKLI

Määräys tai vastaava	Pisteet yhteensä
Pysäköinti	54
Esteettömyys (ei kaavamääräys)	30
Yhteistilat	26
kerrosten lukumäärä => pirstaleisuus, pienimuotoi-	16
oto, rungon sisäänvedot	15
	15
:	13
	11
it	9
rakentaminen	6
	5
:	4
parvekelasitus)	2

LASKUESIMERKKI 2



Autopaikkavaatimus 1 ap / 100 k-m2 (= n. 1 ap/90 k-m2 + 10 % vieraspaikkoja)

Vaatus toteutetaan kannen alaisella pysäköinnillä ja kustannusarvio on 35.000 €/ap: Kustannus 35.000 €/ap x 1 ap/100 k-m2 = 350 €/k-m2

Jos kohteessa asunorakentamisen tehokkuus on esim. 0,85 as-m2/k-m2, kustannus on 350 €/k-m2 ÷ 0,85 as-m2/k-m2 = 412 €/as-m2.

Jos asunnon koko on esim. 60 as-m2, autopaikan aiheuttama paine asunnon hintaan on 60 as-m2 x 412 €/as-m2 = n. 24.700 €.

Jos 1. vuoden vuokratuottovaatimus on 5 % p.a., paine kuukausivuokraan on 412 €/as-m2 x 5 % ÷ 12 kk = 1,72 €/as-m2/kk

Taulukko 2. Työpajan työryhmien arvio kaavamääräysten ja vastaavien vaikuttavuudesta

# Normiton pysäköintipolitiikka USA:ssa (off-street parking)

RAKLI

## Buffalo, NY



- 260 000 as. (metropoli 1 150 000 as.). Maapinta-ala 105 km<sup>2</sup>. Asukastiheys 2 500 as./km<sup>2</sup>.
- Pysäköintinormit poistettiin koko kaupungin alueelta 1/2017.
  - Koskee kaikkea maankäyttötyyppiä, ei vain asuinkohteita.
  - Sallii myös olemassa olevien p-alueiden käytön muuhun tarkoitukseen.
  - Päätös rakentamisesta on kiinteistönomistajan, rakennuttajan käsissä
- Buffalon kaupunki tunnisti kansalaisten ja eri intressiryhmien laajan kannatuksen normien poistolle → kannusti viemään suunnitelmaa eteenpäin.
- Lopulta normit poistettiin valtuuston yksimielisellä päätöksellä.
  - Voidaan olettaa, että miniminormien poistoa tai merkittävää keventämistä vastustetaan kaupungeissa vähemmän kuin on ennalta ajateltu.
  - Helpointa on aloittaa sieltä missä on vähiten painetta pysäköintipaikkavaatimuksille.

A map from the New Millennium Group of parking in downtown Buffalo. ([The.urbanophile/Flickr](https://www.flickr.com/photos/theurbanophile/))

# Normiton pysäköintipolitiikka USA:ssa (off-street parking)

RAKLI

## Hartford, Connecticut

- 125 000 as. (metropoli 1 200 000 as.). Maapinta-ala 45 km<sup>2</sup>. Asukastiheys 2 800 as./km<sup>2</sup>.
- Pysäköintinormit poistettiin koko kaupungin alueelta 2017.
- Kolme tekijää, jotka edesauttoivat siirtymistä normittomaan pysäköintiin:
  - Kaupunki oli valmiiksi kuljettavissa ilman autoa. Vanha, käveltävä kaupunkirakenne, paljon autottomia asukkaita.
  - Pysäköintinormien poisto tehtiin samaan aikaan laajemman ”people-centered” kaupunkikehityksen kanssa, lähinnä panostuksia joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja kävelyyn.
  - Pysäköintinormien poisto eteni vaiheittain: Ensin downtownissa sekä kaupan ja palvelujen (parturit, pesulat jne.) osalta tammikuussa 2016. Normien poisto muiltakin alueilta marraskuussa 2017. Lautakunta päätti yksimielisesti.
- Muutos on sysännyt liikkeelle keskustakehityshankkeita, koska yritysten ei tarvitse maksaa p-paikoista. Myös käyttötarkoituks muutokset ovat helpottuneet, kun toimistojen muuttaminen asunnoiksi ei vaadi autopaikkoja.

*When asked about the potential of removing parking minimums, [professor Donald] Shoup points to a particular case in 1999 Los Angeles. The financial district of L.A. is filled with 19<sup>th</sup> century offices that, at the time, were mostly vacant above the ground floor. They couldn't be restored as housing because the rule then was that each unit needed at least two parking spaces. "A planner in 1999 came up with the Adaptive Reuse Ordinance saying that any historical buildings can be converted into housing without requiring any new parking. People thought this would be a disaster," he says. "But the ordinance was passed, and within eight years, 57 historical office buildings were fully restored into housing and they created a terrific buzz downtown."*