

29.10.2021

Juha Hietanen, Helsingin kaupunki
juha.hietanen@hel.fi

Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 – luonnos

Lausunnonantajasta

RAKLI kokoaa yhteen kiinteistöalan ja rakennuttamisen vastuulliset ammattilaiset. Jäsenemme ovat asuntojen, toimitilojen ja infrastruktuurin omistajia, rakennuttajia ja käyttäjiä tai näiden ammattimaisia edustajia.

Lausunto

RAKLI kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta!

RAKLI keskittyy lausunnossaan yleisiin pysäköintiä ja pysäköintipolitiikkaa koskeviin näkökulmiin – asioihin, jotka ovat mielestämme tärkeitä kaikissa isoissa kaupungeissa.

Yleishuomioita

Luonnoksessa on tunnistettu hyvin vallitsevat toimintaympäristön muutokset sekä skenaariot liikkumisen palveluista. Toimenpiteitä on käyty läpi seikkaperäisesti.

Erityisiä painotuksia

RAKLI kannattaa markkinaehtoisen pysäköinnin edistämistä, pysäköintinormien keventämistä sekä alueellisia pysäköintilaitoksia. Näihin asioihin tulee kiinnittää huomiota erityisesti voimakkaasti täydennettävillä alueilla ja alueellisissa keskustoissa. Voimassa olevat normit vuodelta 2015 tuntuvat olevan jo ajastaan jäljessä, mikä aiheuttaa ongelmia kestävien täydennysrakennushankkeiden kaavoituksessa. Laitospysäköinnin kehittäminen saattaa vaatia (alueesta riippuen) kaupungin merkittävää aloitteellisuutta ja alkupanostusta.

Pysäköintinormeja ei pidä laatia ja soveltaa niin, että asumisen eri hallinta- ja rahoitusmuotoja kohdellaan epätasa-arvoisesti. Pysäköintipolitiikan tulee tukea autopysäköintinormien keventämistä (ja markkinaperusteisuutta) yleisperiaatteena, joka koskettaa tuetun asuntotuotannon ohella myös vapaarahoitteista asuntotuotantoa.

Pysäköintipolitiikassa ja sen soveltamisessa kaavoin tulee huomioida pysäköintiä koskevien määräysten vaikutukset rakentamisen kustannuksiin. RAKLI selvitti yhdessä Kiinteistöliiton kanssa talvella 2021 kaavamääräysten

29.10.2021

vaikutuksia rakentamisen kustannuksiin. Autopysäköinti, yhteis- ja liiketilat sekä pyöräpysäköinti ovat kaikkein merkittävimpiä kustannuksia aiheuttavia yksittäisiä määräyksiä. Monia muitakin kustannuksia lisääviä määräyksiä on olemassa, ja ne kaikki yhdessä vaikuttavat siihen, onko investoijilla mahdollisuus käynnistää hankkeita vai ei. Kaavalla tulee ohjata tavoitteita, ei yksityiskohtaisia teknisiä ratkaisuja tavoitteiden toteuttamiseksi. Lisää selvityksestä [täällä](#).

RAKLI odottaa, että Helsingin pysäköintipolitiikka linjaa konkreettisia toimenpiteitä kohentamaan raskaan liikenteen ajantasapysäköinnin tilannetta. Asia on ollut pitkään todella ongelmallinen, ja viimeksi aihetta on ruodittu laajemmalla joukolla RAKLI:n, ELYn ja PKS-kaupunkien markkinavuoropuhelussa keväällä 2021. Vuoropuhelun perusteella pk-seudulle (Kehä III:n sisään) tarvitaan useita, tarvittaessa vaihtuvia, paikkoja rekkaliikenteen ajantasaistamiseen ja sen varmistamiseen, että rekat saapuvat varsinaiseen määränpäähänsä juuri oikeaan aikaan, aiheuttaen mahdollisimman vähän häiriötä muulle liikenteelle, asuinalueille, rakennushankkeille jne. Markkinavuoropuhelun [raportti](#).

RAKLI esittää, että asunto- ja toimitilapysäköintinormeja katsotaan kokonaisuutena ja että niitä päivitetään samanaikaisesti. Pysäköinti on kokonaisuus – asutopysäköintiä ei olisi lainkaan olemassa, ellei olisi muutakin pysäköintiä. Normit ja määrät yhtäällä vaikuttavat normeihin ja määriin toisaalla. Pyöräpysäköinnissä normeja olennaisempaa on väylien sekä katuverkon ja siellä olevien pysäköintipaikkojen kunto ympäri vuoden.

RAKLI toteutti yhdessä Helsingin kaupungin ja muiden kumppaneiden kanssa [klinikan](#) MaaS-palveluista ja kaupunkikehittämisestä talvella 2018–2019. Yksi sen viesteistä oli **keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttaminen liikkumisen monipalvelupisteinä**. Lisäksi kaupunkien tulee osaltaan tukea **liityntäpysäköintialueiden käyttämistä MaaS-palvelupisteinä**, eli mahdollistaa autopysäköinti silloinkin, kun asiakas vaihtaa johonkin muuhun MaaS-kulkumuotoon kuin lähijunaan.

RAKLI ry

Kimmo Kurunmäki
johtaja, yhdyskunta ja infra

Aija Tasa
johtaja, asuminen