

## **Rakennusvalvonnan kommentti asuntokerrostaloalueiden vyöhykemallin pysäköintimitoitukseen**

Laadittu ehdotus pysäköintinormin uudistamiseen on kunnioitettava askel kunnan pysäköintipoliittisen strategian luomiseen. Ehdotus vyöhykkeisiin perustuvana ei kuitenkaan ota täysimääräisesti huomioon autoistumisesta luopumista edistäviä tekijöitä laskennallisena mallina suhteessa nykyiseen konkreettiseen autopaikkatarpeeseen.

Ensisijaista on panostaa kattavaan ja käyttäjien tarpeita palvelemaan joukkoliikenteeseen, minkä jälkeen vasta voidaan - mikäli autoistuminen voidaan todeta merkitsevästi vähentyneen - lieventää autopaikkojen rakentamisvelvoitteita uudisrakentamisen yhteydessä maankäytön suunnittelussa.

Toinen mahdollisuus pysäköintinormin muuttamisen sijasta hidastaa autoistumista on selkeästi hinnoitella ajoneuvoliikenne.

Kolmas mahdollisuus on työpaikkarakentamisessa luopua autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta asemakaavoissa, korvata tämä työsuhdematkalipulla ja riittävällä määrällä liityntäpysäköintimahdollisuuksia.

*Autoliitto on tiedottanut edellisissä kuntavaaleissa seuraavasti: Kuntien kaavoitusmonopoli ja rakentaminen määrittävät kansalaisten ja yritysten liikkumistarpeet. Kunnat päättävät mihin rakennetaan kaupungit, työpaikat ja asunnot. Onkin tärkeää huolehtia, että päättäjät ajattelevat etukäteen myös, miten kuntalaiset liikkuvat näiden paikkojen välillä. Uusia asuinalueita rakennetaan siten, että henkilöauto on käytännössä ainoa tapa kulkea asiointimatkat. Ruuhkia voitaisiin ehkäistä parantamalla liikenneympäristöä ja kehittämällä joukkoliikennettä houkuttelevammaksi ja toimivammaksi*

*Kuntien tehtäviin kuuluu myös pysäköintipaikkojen kaavoittaminen sekä pysäköintimaksujen määrittäminen. Toimivan pysäköintijärjestelmän olennainen osa on riittävä kunnallinen valvonta, jossa asiakaspalvelu huolehtii asiallisesti ja nopeasti muun muassa reklamaatioiden käsittelyyn.*

Kokemukseni mukaan vanhoilla kerrostalovaltaisilla asuntoalueilla, missä asuntoa kohti ei ole autopaikkaa alkuperäisessä vanhassa rakennusluvassa 60-, 70- ja 80-luvulla, autoistumisen kasvu on johtanut asukkaiden kannalta tilanteeseen, jossa ajoneuvo jätetään mihin tahansa, mikä on villinnyt autoilijoita kunnallisen pysäköinninvalvonnan puuttuessa.

Tarvetta vastaavien autopaikkojen puute ei ole tulevaisuudessakaan ratkaistavissa taannehtivasti pihajärjestelymuutoksilla missä ”autot valtaavat pihat” pamfletin kenen Helsinki? poleemisen julistuksen mukaan. Toki pääkaupungin joukkoliikennepalveluita ja kevyen liikenteen järjestelyjä ei ole verrattavissa täällä nyt käytävään pohdintaan.

Autoistumiskehityksen jatkuessa niukat pysäköinnille kaavoissa varatut alueet aiheuttavat siten pysäköintiongelmia ja osaltaan rumentavat ympäristöä. Rakennusvalvonta ei ota vastuulleen tai ratkaistavaksi ongelmia, jotka ovat jo ennakoitavissa. Nykyisen säädöksen perusteella kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä.

Asemakaavassa voi kunta osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä, jolloin kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.

Autopaikkojen lisääminen pihoille ei ole mahdollista sellaisenaan, sillä vanhoissa luvissa pihan oleskelu- ja istutusalueita ei saa supistaa autopaikkojen järjestämiseksi. *Tonttia tai rakennuspaikkaa ei saa käyttää niin, että sen rakennusluvassa istutettaviksi osoitetut alueet, leikkipaikat tai oleskelualueet taikka muut asumisviihtyisyyteen vaikuttavat alueet supistuvat.*

Kaavoittamalla esitetysti löyhän autopaikkainormin mukaisia kerrostalovaltaisia alueita luodaan edellytykset varsin tiiviisti rakennettavalle elinympäristölle. Samalla luodaan edellytykset edistää yhteiskunnan segregatiokehitystä sosioekonomisella valikoitumisella ja asuinalueen leimautumiseen.

Julkisuudessa perustajaosakkaat eli rakennusliikkeet ovat mantrana todenneet kohtuuhintaisten asuntojen esteeksi kaavoituksen hitauden, väestönsuojien rakentamisvelvoitteen ja asemakaavojen autopaikkainormin toteuttamisen laskennalliset kustannukset. Julkisuuteen ei ole tietoni mukaan tuotu ainuttakaan esimerkkiä, missä autopaikkojen toteuttamatta jättämisen todelliset marginaaliset kustannushyödyt olisivat tulleet asunnonhankkijan hyödyksi alentuneena asunnon kauppahintana.

Rakennusvalvonta on seurannut edelleen tapahtunutta kehitystä, missä asumiseen asemakaavoitetuilla alueilla toteutusvaiheessa rakennusten toteutussuunnittelun edetessä asuntojen keskimääräinen koko pienenee kaavan laatimisen jälkeen eli asuntojen lukumäärä kasvaa vastaavasti. Kaavaa toteutettaessa siis rakennetaan suhteellisesti yhä enemmän pientaloita tavanomaisten sijasta ja rakentamisen velvoitepysäköintiin varatut alueet osoittautuvat käytännössä aivan riittämättömiksi asukkaiden autoistumisen todellisen tilanteen kannalta, eikä myöhemminkään rakennusten käytön aikana pysäköintiin ole osoitettavissa tarpeellisia alueita.

Ajalla 01.01.2015 - 30.11.2016 kunnassa myönnettiin 18 asuinkerrostaloon kerrosalaa 28761 kem2 yhteensä 450 asunnolle.

Kerrostaloasuntojen nykyinen keskikoko 64 kem2 on siten pienentynyt 8 kem2 edellisen vastaavan lausunnon (2011) ajankohdan 72 kem2 verrattuna, eli pienten asuntojen osuus on kasvanut merkittävästi.

Pysäköintinormin alentamisella ei nähdäkseni poisteta tosiasiallista tarpeeseen perustuvaa pysäköintipaikkojen alijämää. Oulun kaupungin pysäköintitutkimuksessa 2006 todettiin, että tilastollisen tarkastelun ja ennustelaskelmien perusteella autoistumisaste ei merkittävästi muutu tulevaisuudessa kerrosalaa tai asuntoa kohti mitattuna. Helsingin tutkimuksessa 2009 todettiin, että asuntotonttien toteuttajat pääsisivät kohtuuttomasti hyötymään perusteettomina lisäkatteina autopaikkojen toteuttamiskustannusten alentumisesta. Aalto-yliopiston opinnäytetutkimuksen perusteella (M. Kallio) voitiin päätellä, että auton omistukseen vaikuttavat asunnon koko, asunnon sijainti, asunnon omistusmuoto, kotitalouden tulot, työssäkäynti ja harrastuneisuus sekä asukkaiden määrä kotitaloudessa. Tilastoanalyysin perusteella asunnon etäisyys juna-asemasta ei kuitenkaan näyttänyt vaikuttavan auton omistukseen. Sen sijaan asuinalueen luonne ja asukkaiden sosioekonomiset tekijät vaikuttavat auton omistukseen. Maahanmuuttajat, alhainen työssäkäyntiaste, tulotaso sekä opiskelijat vähentävät auton omistusta, mutta alueen huonot joukkoliikenneyhetydet ja huono palvelutarjonta vastaavasti nostavat auton omistusta.

Rakentamisen yhteydessä rakennettavat autopaikat toteutetaan kiinteistön eli juuri kyseisessä rakennuksessa asuvien tarpeisiin Yhteiskunnan autoistuminen ei ole pysähtynyt – autokanta on kasvanut edelleen väestönkasvua nopeammin. Yhden hengen talouksillakin on auto, vaikka sitä ei päivittäiseen työmatkapedelöintiin käytettäisikään. Lisäksi myös autottomat tarvitsevat vieraitaan varten autopaikan. Vaikka on uutisoitu, että ajokortittomat autottomat taloudet ovat kasvaneet pääkaupunkiseudulla, ajokortti hankitaan usein entistä myöhemmin.

Omistusasuntotuotannossa asemakaavan edellyttämä velvoiteautopaikka myydään käytännössä aina erikseen, eräällä tavalla näkyvänä lisähintana asunnon hankintaan, mistä ei yleisesti olla valmiita maksamaan asuntojen yleisestä kalleudesta johtuen. Tällöin osa erikseen myydyistä uusien asuntojen velvoiteautopaikoista kerrotaan jäävän perustajaosakkaan ja –urakoitsijan käsiin.

Mikäli autopaikkamitoitus määrätään asemakaavassa ilman asuntokohtaista autopaikkaa, tämä ei mielestäni tosiasiallisesti vastaa käytännön kysynnän tarvetta, eikä takaa, että myöhemmin alueelle asettuvilla autoistuneilla asukkailla on asiallinen tai yhdenvertainen mahdollisuus asukas-pysäköintiin.

Pysäköintinormin määrittämisen vaihtoehtona on rakennusalueelle sallittavien asuntojen enimmäislukumäärän määrittely, sillä sen voidaan turvaavan asuin ympäristön laadulliset tavoitteet varsin hyvin, koska ajoneuvojen pysäköintipaikkojen tarve ja määrä on hallittavissa, samoin voidaan palvelujen tarvetta arvioida paremmin. Vaihtoehtona luovuttaessa asuntojen määrän mukaisesta velvoiteautopaikkainormista, kunta varaa ja toteuttaa kaavoituksen yhteydessä riittävästi alueelle yleiseen pysäköintiin soveltuvia alueita (LP).

Kiinteistönomistajalta perittäisiin autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien ja tätä vastaavien maksuperusteiden mukaan, jotka kunta olisi erikseen päättänyt.

Keskeisillä, hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueella mahdollisuutena on rakenteellinen pysäköinti pysäköintilaitoksissa mahdollistamaan yhdyskuntarakenteen sopivan tiivistämisen.

Mietteet kirjasi

Panu Latvala, johtava rakennustarkastaja

Lausuntopyyntöön perusteena esitetyt mitoituservot:

*Ehdotus uudeksi mitoituservoksi kerrostaloasuntojen osalta*

*Kerrostaloasunnot*

*I: 1 ap/ 120 k-m<sup>2</sup>*

*II: 1 ap/ 100 k-m<sup>2</sup>*

*III: 1 ap/ 90 k-m<sup>2</sup>*

*Autopaikkoja mitoitetaan kuitenkin vähintään*

*I: 0,5 ap/ as*

*II: 0,6 ap/ as*

*III: 0,9 ap/ as*