



21.03.2012

Tj/7

## § 49

### Lausunto Elina Moision aloitteesta asumisen kustannusten alentamisesta autopaikkamääräyksiä väljentämällä

HEL 2011-005295 T 10 00 00

#### Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunginhallitukselle esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisen seuraavan lausunnon:

#### Lausunto

##### Asumisen kustannukset alas autopaikkamääräyksiä väljentämällä

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan, että Helsingin kaupungin rakentamiseen liittyviä autopaikkamääräyksiä väljennetään, jotta asumisen kustannukset Helsingissä saadaan painettua alas.

Aloite puuttuu tärkeään asiaan. Autopaikoituksen kustannukset ovat nousseet merkittävästi viimeisten vuosikymmenien aikana.

Kustannusten nousu ei johdu niinkään vaadittavien autopaikkojen määrien kasvusta, mikä on ollut suhteellisen vähäistä, vaan autopaikan tyyppin vaihtumisesta maantasopaikoituksesta lähinnä pihakannen alaisiin autopaikkoihin. Yhdessä kuitenkin nämä kaksi tekijää, autopaikan korkea rakentamiskustannus ja joustamaton autopaikkamäärä aiheuttavat huomattavia, aiemmasta poikkeavia kustannuksia asuntotuotannolle.

Asumisen kustannuksien alentamiseen autopaikkamääräyksiä väljentämällä voidaan päästä parhaiten hintasäädelyssä asuntotuotannossa. Markkinahintaisessa omistusasuntotuotannossa markkinat määrittelevät asumisen hinnan, ja mahdolliset autopaikkainormin jouston tuomat säästöt eivät välttämättä vaikuta asumiskustannuksia alentavasti.

Tonttimaan tehokkaampi käyttö edellyttää muita autopaikoitusmuotoja kuin maanpäällistä autopaikoitusta

Tonttimaan tehokkaampi käyttö on erittäin hyvä tavoite. Maanpäällisellä pysäköinnillä ei voida juurikaan päästä parempaan tonttitehokkuuteen kuin mitä on päästy Arabianrannassa (n. 0,8). Tehokkuuden ja asuntokerrosalan kasvun myötä autopaikat joudutaan ratkaisemaan keskitetysti tai korttelikohtaisella kannen alaisella pysäköinnillä. Pelkällä maantasopysäköinnillä autopaikoitusta ei enää voida ratkaista.



Autopaikoituksen vallitseva tyyppi on pääosin tonttitehokkuuden takia vaihtunut suhteellisen edullisesta ja joustavasta maanpäällisestä kenttäpysäköinnistä huomattavasti kalliimpaan korttelikohtaiseen maanalaiseen kansipysäköintiin. Tällöin mahdollinen ylimitoitettu autopaikkojen määrävaade tai yleisemmin autopaikkojen kustannusten kohdentaminen ovat tulleet ajankohtaisiksi keskustelunaiheiksi.

Autopaikkojen laskentaohjeista tulee asemakaavassa määräyksiä

Autopaikoituksen laskentaohjeet laaditaan kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolla. Tähän liittyvät uudet ohjeet on juuri hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Autopaikkojen laskentaohjeista tulee rakennuttajaa velvoittavia määräyksiä, kun ne kirjataan asemakaavoihin kaavojen laatimisen yhteydessä.

Rakennusvalvonta tulkitsee kaavoja rakennuslupien saamisen yhteydessä. Lähtökohtaisesti asemakaavamääräyksistä ei poiketa. Autopaikkojen laskennallinen määräys on viime aikoina tulkittu pyöristämällä vaadittu autopaikkamäärä aina ylöspäin olevaan kokonaislukuun normaaleista pyöristyssäännöistä poiketen.

Asemakaavaan kirjatusta autopaikkamääräyksistä ei periaatteessa jousteta. Tämä takaa yhdenmukaisen kohtelun kaikille rakennushankkeisiin ryhtyville. Samalla tämä periaate tekee asemakaavoista toteuttajan kannalta jäykkiä, varsinkin uudentyypisiä asuntoja kehiteltäessä ja suunnatessa asuntotarjontaa kohdennetuille asukassegmenteille.

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa on 7.2.2012 hyväksytty uudet asuintonttien autopaikkalaskentaohjeet ja niiden mukaisista autopaikkamääräistä voidaan soveltamisohjeiden mukaan poiketa vain erityisten perustelujen avulla. Laskentaohje on tarkoitettu käytettäväksi kaavoituksessa asukkaiden autopaikkatarvetta ja asuintonttien autopaikkojen rakentamisvelvoitetta määritettäessä.

Maanpäälliset autopaikat ovat halpoja toteuttaa

Autopaikkatyypit ovat oleellisia kustannusten, myöhemmän jouston ja asuntotyypien kehittämisen kannalta.

Maanpäälliset autopaikat katujen varsilla, kadunomaisilla LPA-alueilla tai pysäköintialueilla ovat rakentamis- ja ylläpitokustannuksiltaan alhaisia. Maanpäällisten autopaikkojen keskimääräinen rakentamiskustannus on ollut viime vuosina noin 8 000 euroa autopaikkaa kohden.

Keskitetty autopaikkatyypit, autohallit ja –luolat



Kun kaavoitetaan kallista keskusta-alueen maata, on haluttu maksimoida rakennettava asuntomäärä määräämällä autopaikat pihakansien alle tai erillisiin pysäköintilaitoksiin tai -luoliin. Keskitetty pysäköinti on joustavampi, mutta se voi vaatia myös erillisten pysäköintiyhtiöiden perustamista ja alueen eri tonttien rakentamisen oikea-aikaista tahdistamista. Autopaikka pysäköintiluolassa maksaa noin 50 000 -60 000 euroa / autopaikka. Keskitetyssä maanpäällisessä pysäköintihallissa autopaikan kustannus on tätä selkeästi edullisempi, myös ylläpitokustannuksiltaan. Keskitetyssä ratkaisussa voidaan hyödyntää parhaiten myös vuorottaispysäköintiä, eivätkä pysäköintiratkaisut vaikuta asuntosuunnitteluun rakenteiden ja kulkuyhteyksien osalta.

Ennustettavat pysäköintipaikkamäärät ovat erityisen merkityksellisiä silloin kun alueelle perustetaan pysäköintiyhtiö. Keskitetyn autopaikoituksen rakennuttajan tulee pystyä luottamaan, että myös myöhemmin rakentuvat tontit osallistuvat kustannuksiin ja rahoituksen korkoihin täysmääräisesti. Pysäköintiyhtiön rakennustöiden käynnistyessä pitäisi olla tiedossa kenelle paikkoja toteutetaan, mitkä ovat kustannukset ja millä ne rahoitetaan rakennusaikana.

Korttelikohtaiset kannenalaiset autopaikat ovat kustannuksiltaan kalliita

Kannen alle sijoittuvien autopaikkojen rakennuskustannus on ollut noin 35 000 euron ja 50 000 euron välissä. Asumismukavuudeltaan autopaikka, joka sijaitsee sisäporrasyhteyden päässä asunnosta on asukkaalle omaa luokkaansa. Tämän tapainen kustannusten kohdentaminen sopii hyvin lähinnä vapaarahoitteiseen omistustuotantoon.

Kansirakennelmien ylläpitokustannukset ovat suhteellisen korkeat. Kansirakenteiden vedeneristys yläpuolisine rakenteineen ja kasvillisuuksineen tulee kokonaisuudessaan uusittaviksi 25- 30 vuoden välein.

Autojen sijoittamisella korttelikohtaisesti autokansien alle, on monia kerrannaisvaikutuksia välittömien, korkeiden rakennuskustannusten lisäksi. Autokansien kantavat rakenteet ja porras- sekä hissiyhteydet asuinkerrokseen rajoittavat asuntosuunnittelua ahtailla tonteilla. Autohalleja joudutaan tekemään ns. uima-allasratkaisuina pohjaveden- ja tulvavedenpintojen takia, ei vain kalliimmilla satama-alueiden tonteilla vaan myös esim. Herttoniemessä, Vuosaarella ja Mellunmäessä.

Ahtaissa kortteleissa, erityisesti autohallien sijoituessa osittain asuinrakennuksen rungon alle, autopaikkoja ei voida rakentaa kovin tehokkaasti. Yhden autopaikan vaatima tila on tyypillisesti tällaisissa tapauksissa 30-34 m<sup>2</sup>, kun maanpäällisillä LPA-kentillä autopaikkaa



kohden varataan 25 m<sup>2</sup>, eli autopaikka vie 20-36 % enemmän pinta-alaa kannen alla kuin maanpäällä.

Korttelikohtaiset autohallit ovat joustamattomia mahdollisesti muuttuvalle autopaikkamäärän tarpeelle. Autopaikkoja on lähes mahdoton ottaa muuhun käyttöön, jos kaikille autopaikoille ei ole nyt tai tulevaisuudessa kysyntää. Palo-osastointi, ilmastointijärjestelyt ja muut tekniset rajoitteet tekevät mahdottomaksi esimerkiksi autopaikkojen muuttamisen autohalleissa osittain varastokäyttöön. Myöskään autopaikkojen lisärakentaminen tarvittaessa korttelikohtaisien autokansien alle on mahdotonta sekä tilanpuutteen että rakenteiden ja teknisten järjestelmien takia.

#### Autopaikkamääräys väljennys toimii säädelyssä tuotannossa

Kaikkiin rakentamisen määräysten väljentämisen yhteydessä tulee pohtia mahdollisia etuja ja haittoja. Autopaikkamääräyksien väljennyksestä saatavat kustannussäästöt voivat siirtyä asukkaiden sijaan myös rakennuttajille tai urakoitsijoille. Jotta väljennyksillä saavutettaisiin todellista hyötyä asukkaille, on väljennysten kohdistuttava tiettyihin hintasäänneltyihin asuntotuotantomuotoihin. Näitä ovat kaupungin oma tuotanto eli kaupungin vuokra-asunnot, Helsingin asumisoikeusasunnot ja kaupungin hintakontroloimat hitas-asunnot sekä asukkaiden itsensä rakennuttamat pienimuotoiset, ryhmärakennuttamishankkeet.

Säätelämättömässä asuntotuotannossa autopaikkojen vähentämisen helpotuksista tulevat säästöt eivät todennäköisesti näy korkean markkinahinnan alueilla edullisimpina asumiskustannuksina vaan parempana katteena asuntojen tuottajille.

Asumisoikeusasuntojen kustannukset ovat nousseet viime vuosina selkeästi. Asumisoikeusasuntojen tarkoitus on olla kohtuuhintainen asumismuoto vuokra- ja omistusasumisen välissä. Asumisoikeusasuntoja voitaisiin harkita toteutettavaksi samalla autopaikoitusmitoituksella kuin kaupungin vuokra-asuntoja, eli 20% vähemmän kuin omistuskohdeissa. Näin asumisoikeuskohteiden asumiskulut voitaisiin saada lähemmäksi vuokra-asuntojen asumiskuluja. Myös Helsingin asumisoikeusasuntoihin tehdään tulevissa kohteissa mm. Alppikylään asemakaavan edellyttämiä kalliita kannenalaisia pysäköintiratkaisuja. Asumisoikeusasunnoissa on autojen lukumäärä ollut lähellä omistustuotantoa. Tosin nykyisissä yhtiöissä autopaikat ovat olleet edullisia maanpäällisiä pysäköintipaikkoja, jolloin niiden haluttavuus matalan hinnan takia on ollut korkea.

#### Vähempi autoiset alueet



Helsingin kaupungin alueelta puuttuvat laajemmat vähempi autoiset kokeiluhankkeet. Keski-Euroopassa vähäautoisia alueita on kehitelty ja rakennettu vuosikymmeniä. Nämä vähempi autoiset alueet tukeutuvat poikkeuksetta tiheästi liikennöityyn raideliikenteeseen ja keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin.

Vähäautoisuus edellyttää kaupungilta vähintään yhtä toimivaa raideliikennemuotoa alueelle. Eko-Viikin kaltaiset asuinalueet, jotka ovat vain bussiliikenteen varassa, eivät ole todellinen vaihtoehto autotonta elämäntapaan suosiville perheille. Liikenneyhteyksien tulee toimia vähäautoiselta alueelta myös poikittaissuuntaisesti, ei vain kohti Helsingin keskustaa.

Parhaiten ja helpoiten vähäautoisuutta voitaisiin tukea keskustaan rakennettavilla alueilla, jonne on sekä metro- että raideliikennettä bussiyhteyksien lisäksi. Näillä alueilla myös autopaikkojen rakentamiskustannukset ja myöhemmin niiden ylläpitokustannukset johtuen kalliista korttelikohtaisesta pihakansipaikoitustyypistä ovat erityisen korkeat. Jätkäsaaren, Kalasataman ja myöhemmin rakennettavan Koivusaaren asuinalueilla olisi erityisen hyvät mahdollisuudet suosia vähäautoisuutta.

Jätkäsaaren alueella asemakaavaan on määritelty autopaikkanormi 1 ap / 125 k-m<sup>2</sup>, mikä on korkeampi kuin Ruoholahden alueen autopaikkanormi 1 ap / 150 k-m<sup>2</sup>. Myös kerrosalan suhde rakennettavaan asuinpinta-alaan on heikentynyt runsaassa kymmenessä vuodessa eli Jätkäsaaren rakennetaan enemmän autopaikkoja asuineliöitä kohden kuin mitä puhdas autopaikkanormivertailu antaa ymmärtää näiden kahden vierekkäisen alueen suhteen.

Täydennysrakentamisessa alueellinen autopaikkajouaston tarve on merkittävä

Täydennysrakentamiskaavoituksessa tulisi pyrkiä varmistamaan myös rakentamisen toteuttamiskelpoisuus kustannusmielessä. Koska täydennysrakentamiskohteet ovat lisäksi pääsääntöisesti pieniä sekä logistisesti hankalia toteutettavia, tulee hankkeista herkästi taloudellisesti toteuttamiskelvottomia.

Täydennysrakentamisen toteuttamiskelpoisuuden edistämiseksi olisi syytä harkita joustoja kaupungin omien normien osalta esimerkiksi autopaikoituksen osalta. Tällainen poikkeava toimintatapapäätös on tehty aiemmin myös kantakaupungin ullakkorakentamisen suhteen. Joustava suhtautuminen autopaikkoihin edesauttaisi pienien tonttien tarkoituksenmukaista käyttöä sekä helpottaisi samalla hankkeiden toteuttamista laadukkaasti, paikallisen hintatason määrittämässä rajoissa.



Autopaikoitus tulisi täydennysrakentamiskohteissa pyrkiä ratkaisemaan maantasopysäköintinä aina kun se esim. tontinkäytön osalta on mahdollista. Autopaikkamäärissä tulisi pystyä hyödyntämään alueen mahdolliset olemassa olevat, vajaakäyttöiset autopaikat. Olisi myös selvitettävä mahdollisuudet muuttaa kadunvarsipysäköinti tai leveiden katujen reunaosat asukkaille osoitetuiksi LPA-alueiksi.

Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella metroasemien ja runkojokerin läheisyyteen pitäisi voida tehdä täysin autottomia sekä selkeästi vähempi autoisia kohteita, erityisesti silloin kun pysäköinnin ainoana vaihtoehtona ovat kalliit kannenalaiset pysäköintipaikat.

#### Erityisryhmien ja senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat

Erityisryhmien autopaikkatarpeet ovat toisistaan poikkeavia. Mm. vuodepotilaat ja autistit eivät pääsääntöisesti tarvitse autopaikkoja lainkaan. Näitä kuitenkin edellytetään toisinaan asemakaavojen määräyksissä, kun asemakaavoitusvaiheessa ei ole tietoa tontin lopullisesta käyttäjäryhmästä.

Senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat myös merkittävästi mm. hallintamuodon mukaan. Kaupungin vuokratalojen senioriasunnoissa kansaneläkkeellä elävien asukkaiden autonomistus on usein huomattavasti vähäisempää kuin senioriomistusasukkaiden autonomistus. Myös senioriasumisoikeuskohteissa autopaikkojen kysyntä on ollut vähäistä. Viimeisimmän ATT:n rakennuttaman senioriasumisoikeustalon asukkaiden keski-ikä oli 77 vuotta. Tämä kohde sijaitsi Kontulassa, palvelutalon vieressä. On todennäköistä, että tämän tyyppisissä asunnoissa asutaan niin pitkään kuin se on asukkaalle mahdollista, eikä autopaikkojen tarve asukkaiden ikääntymisen myötä oletettavasti lisääny. Asumisoikeuskohteen asukkaiden keski-ikä on korkeampi kuin vapaarahoitteisten, aktiivisille senioreille suunnattujen seniorikohteiden. Tämä johtuu muun muassa asumisoikeuteen liittyvästä numerovaraussysteemistä. Senioriasumisoikeusasuntojen ja seniorivuokra-asuntojen autopaikkatarve on näistä syistä pääsääntöisesti vähäisempi kuin hitas- ja säätelemättömän senioriasuntotuotannon.

#### Helsingissä on tehty hyviä autopaikoitusratkaisuja

Helsingissä on tehty erilaisia, onnistuneita autopaikkaratkaisuja vuosikymmenten saatossa. Korttelikohtaisista kannen alaisia autopaikkaratkaisuja tulisi vaatia vain erityistapauksissa. Parempia, joustavampia ja edullisempia ratkaisuja ovat esimerkiksi kadunomaiset LPA-alueet Arabianrannan ja keskitetyt pysäköintihallit Ruoholahden sekä asumisen sekä liiketilojen yhteiskäyttöautoluolat vuorottaispysäköinnillä Länsi-Pasilan mallien mukaan. Eko-Viikissä on



kokeiltu joustavaa autopaikkamitoitusta, jonka sovelluksia voitaisiin kokeilla myös tulevilla asuinalueilla.

Yleisesti autopaikkaohjeistusta ei tulisi sitoa asuntojen määrään esimerkiksi määrittelemällä että joka asunnolla tulee olla yksi autopaikka. Tämä johtaa oletettua korkeampaan autopaikkamäärään silloin kun asuntojen keskipinta-ala jää alle oletetun. Näitä ongelmia tulee, kun kehitetään uuden tyyppisiä pientasuntoja ja sivuasuntoja perinteisiin talotyyppihin.

Myös muunlaisia innovatiivisia pysäköintiratkaisuja tulisi tutkia ja kehittää. Autohissit, yhteiskäyttöautot ja sähköautot ovat kehittyneet ja kehittyvät jatkuvasti yhä kilpailukykyisimmiksi. Monipuolista autopaikoitusratkaisujen kirjoa on tarpeen lisätä uusien asuntotyyppien kehittämisen ohella. Autopaikkajousto on löytää selkeä ja avoin tapa toimia, jotta joustoa voidaan pitää aidosti vaihtoehtona asemakaavamääräyksiin nähden.

## Käsittely

Sisko Marjamaa: Ehdotuksen kohtaan "Autopaikkojen laskentaohjeista tulee asemakaavassa määräyksiä" lisätään viimeiseksi kappaleeksi seuraava teksti:

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa on 7.2.2012 hyväksytty uudet asuintonttien autopaikkalaskentaohjeet ja niiden mukaisista autopaikkamääristä voidaan soveltamisohjeiden mukaan poiketa vain erityisten perustelujen avulla. Laskentaohje on tarkoitettu käytettäväksi kaavoituksessa asukkaiden autopaikkatarvetta ja asuintonttien autopaikkojen rakentamisvelvoitetta määritettäessä.

Kauko Koskinen: Esittelijän ehdottama lausunto antaa virheellisen kuvan autottomuuden kehityksestä ja asukkaiden autopaikkatarpeista. Katson, että autottomuus ei ole lisääntynyt siten kuin lausunnossa annetaan ymmärtää ja että asukkaat pitävät autopaikkaa eräänä keskeisimmistä asunnon ja kiinteistön ominaisuuksista. Lisäksi katson, että autopaikkojen vähentäminen tietyillä alueilla tulee johtamaan keinotteluun asukaspysäköintijärjestelmän hyväksikäytössä. Näistä syistä lausuntoni on seuraava:

Asumisen kustannukset alas autopaikkamääräyksiä väljentämällä

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan, että Helsingin kaupungin rakentamiseen liittyviä autopaikkamääräyksiä väljennetään, jotta asumisen kustannukset Helsingissä saadaan painettua alas.

Aloite puuttuu tärkeään asiaan. Autopaikoituksen kustannukset ovat nousseet merkittävästi viimeisten vuosikymmenien aikana.



Kustannusten nousu ei johdu niinkään vaadittavien autopaikkojen määrien kasvusta, mikä on ollut suhteellisen vähäistä, vaan autopaikan tyyppin vaihtumisesta maantasopaikoituksesta lähinnä pihakannen alaisiin autopaikkoihin. Yhdessä kuitenkin nämä kaksi tekijää, autopaikan korkea rakentamiskustannus ja joustamaton autopaikkamäärä aiheuttavat huomattavia, aiemmasta poikkeavia kustannuksia asuntotuotannolle.

Asumisen kustannuksien alentamiseen autopaikkamääräyksiä väljentämällä voidaan päästä parhaiten hintasäädelyssä asuntotuotannossa. Markkinahintaisessa omistusasuntotuotannossa markkinat määrittelevät asumisen hinnan, ja mahdolliset autopaikkannormin jouston vaikutukset riippuvat markkinatilanteesta.

Tonttimaan tehokkaampi käyttö edellyttää muita autopaikoitusmuotoja kuin maanpäällistä autopaikoitusta

Tonttimaan tehokkaampi käyttö on erittäin hyvä tavoite. Tehokkuuden ja asuntokerrosalan kasvun myötä autopaikat joudutaan ratkaisemaan keskitetysti tai korttelikohtaisella kannen alaisella pysäköinnillä. Pelkällä maantasopysäköinnillä autopaikoitusta ei enää voida ratkaista.

Autopaikoituksen vallitseva tyyppi on pääosin tonttitehokkuuden takia vaihtunut suhteellisen edullisesta ja joustavasta maanpäällisestä kenttäpysäköinnistä huomattavasti kalliimpaan korttelikohtaiseen maanalaiseen kansipysäköintiin. Tällöin mahdollinen ylimitoitettu autopaikkojen määrävaade tai yleisemmin autopaikkojen kustannusten kohdentaminen ovat tulleet ajankohtaisiksi keskustelunaiheiksi.

Autopaikkojen laskentaohjeista tulee asemakaavassa määräyksiä

Autopaikoituksen laskentaohjeet laaditaan kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolla. Tähän liittyvät uudet ohjeet on juuri hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Autopaikkojen laskentaohjeista tulee rakennuttajaa velvoittavia määräyksiä, kun ne kirjataan asemakaavoihin kaavojen laatimisen yhteydessä.

Rakennusvalvonta tulkitsee kaavoja rakennuslupien saamisen yhteydessä. Lähtökohtaisesti asemakaavamääräyksistä ei poiketa. Autopaikkojen laskennallinen määräys on viime aikoina tulkittu pyöristämällä vaadittu autopaikkamäärä aina ylöspäin olevaan kokonaislukuun normaaleista pyöristyssäännöistä poiketen.

Asemakaavaan kirjatusta autopaikkamääräyksistä ei periaatteessa jousteta. Tämä takaa yhdenmukaisen kohtelun kaikille rakennushankkeisiin ryhtyville.





## Maanpäälliset autopaikat ovat halpoja toteuttaa

Autopaikkatyypit ovat oleellisia kustannusten, myöhemmän jouston ja asuntotyypien kehittämisen kannalta.

Maanpäälliset autopaikat katujen varsilla, kadunomaisilla LPA-alueilla tai pysäköintialueilla ovat rakentamis- ja ylläpitokustannuksiltaan alhaisia. Maanpäällisten autopaikkojen keskimääräinen rakentamiskustannus on ollut viime vuosina noin 8 000 euroa autopaikkaa kohden.

## Keskitetty autopaikkatyypit, autohallit ja –luolat

Kun kaavoitetaan kallista keskusta-alueen maata, on haluttu maksimoida rakennettava asuntomäärä määräämällä autopaikat pihakansien alle tai erillisiin pysäköintilaitoksiin tai luoliin. Keskitetty pysäköinti on joustavampi, mutta se voi vaatia myös erillisten pysäköintiyhtiöiden perustamista ja alueen eri tonttien rakentamisen oikea-aikaista tahdistamista. Autopaikka pysäköintiluolassa maksaa noin 50 000 -60 000 euroa / autopaikka. Keskitetyssä maanpäällisessä pysäköintihallissa autopaikan kustannus on tätä selkeästi edullisempi, myös ylläpitokustannuksiltaan. Keskitetyssä ratkaisussa voidaan hyödyntää parhaiten myös vuorottaispysäköintiä, eivätkä pysäköintiratkaisut vaikuta asuntosuunnitteluun rakenteiden ja kulkuyhteyksien osalta.

Ennustettavat pysäköintipaikkamäärät ovat erityisen merkityksellisiä silloin kun alueelle perustetaan pysäköintiyhtiö. Keskitetyn autopaikoituksen rakennuttajan tulee pystyä luottamaan, että myös myöhemmin rakentuvat tontit osallistuvat kustannuksiin ja rahoituksen korkoihin täysmääräisesti. Pysäköintiyhtiön rakennustöiden käynnistyessä pitäisi olla tiedossa kenelle paikkoja toteutetaan, mitkä ovat kustannukset ja millä ne rahoitetaan rakennusaikana.

## Korttelikohtaiset kannenalaiset autopaikat ovat ylläpitokustannuksiltaan kalliita

Kannen alle sijoittuvien autopaikkojen rakennuskustannus on ollut noin 35 000 euron ja 50 000 euron välissä. Asumismukavuudeltaan autopaikka, joka sijaitsee sisäporrasyhteyden päässä asunnosta on asukkaalle omaa luokkaansa. Tämän tapainen kustannusten kohdentaminen sopii hyvin lähinnä vapaarahoitteiseen omistustuotantoon.

Kansirakennelmien ylläpitokustannukset ovat suhteellisen korkeat. Kansirakenteiden vedeneristys yläpuolisine rakenteineen ja kasvillisuuksineen tulee kokonaisuudessaan uusittaviksi 25- 30 vuoden



välein.

Autojen sijoittamisella korttelikohtaisesti autokansien alle, on monia kerrannaisvaikutuksia välittömien, korkeiden rakennuskustannusten lisäksi. Autokansien kantavat rakenteet ja porras- sekä hissiyhteydet asuinkerroksiin rajoittavat asuntosuunnittelua ahtailla tonteilla. Autohalleja joudutaan tekemään ns. uima-allasratkaisuina pohjaveden ja tulvaveden pintojen takia, ei vain kalliimmilla satama-alueiden tonteilla vaan myös esim. Herttoniemessä, Vuosaaressa ja Mellunmäessä.

Ahtaissa kortteleissa, erityisesti autohallien sijoituessa osittain asuinrakennuksen rungon alle, autopaikkoja ei voida rakentaa kovin tehokkaasti. Yhden autopaikan vaatima tila on tyypillisesti tällaisissa tapauksissa 30-34 m<sup>2</sup>, kun maanpäällisillä LPA-kentillä autopaikkaa kohden varataan 25 m<sup>2</sup>, eli autopaikka vie 20-36 % enemmän pintalaa kannen alla kuin maanpäällä.

Korttelikohtaiset autohallit ovat joustamattomia mahdollisesti muuttuvalle autopaikkamäärän tarpeelle. Autopaikkoja on lähes mahdoton ottaa muuhun käyttöön, jos kaikille autopaikoille ei ole nyt tai tulevaisuudessa kysyntää. Palo-osastointi, ilmastointijärjestelyt ja muut tekniset rajoitteet tekevät mahdottomaksi esimerkiksi autopaikkojen muuttamisen autohalleissa osittain varastokäyttöön. Myöskään autopaikkojen lisärakentaminen tarvittaessa korttelikohtaisien autokansien alle on mahdotonta sekä tilanpuutteen että rakenteiden ja teknisten järjestelmien takia.

#### Autopaikkamääräys väljennys toimii säädellyssä tuotannossa

Kaikkiin rakentamisen määräysten väljentämisen yhteydessä tulee pohtia mahdollisia etuja ja haittoja. Autopaikkamääräyksien väljennyksestä saatavat kustannussäästöt voivat siirtyä asukkaiden sijaan myös rakennuttajille tai urakoitsijoille. Jotta väljennyksillä saavutettaisiin todellista hyötyä asukkaille, on väljennysten kohdistuttava tiettyihin hintasäänneltyihin asuntotuotantomuotoihin. Näitä ovat kaupungin oma tuotanto eli kaupungin vuokra-asunnot, Helsingin asumisoikeusasunnot ja kaupungin hintakontrolloimat hitasunnot sekä asukkaiden itsensä rakennuttamat pienimuotoiset, ryhmärakennuttamishankkeet.

Säätlemättömässä asuntotuotannossa autopaikkojen vähentämisen helpotuksista tulevat säästöt eivät todennäköisesti näy korkean markkinahinnan alueilla edullisimpina asumiskustannuksina vaan parempana katteena asuntojen tuottajille.

Asumisoikeusasuntojen kustannukset ovat nousseet viime vuosina



selkeästi. Asumisoikeusasuntojen tarkoitus on olla kohtuuhintainen asumismuoto vuokra- ja omistusasumisen välissä. Asumisoikeusasuntoja voitaisiin harkita toteutettavaksi samalla autopaikoitusmitoituksella kuin kaupungin vuokra-asuntoja, eli 20% vähemmän kuin omistuskohdeissa. Näin asumisoikeuskohteiden asumiskulut voitaisiin saada lähemmäksi vuokra-asuntojen asumiskuluja. Myös Helsingin asumisoikeusasuntoihin tehdään tulevaisuudessa mm. Alppikylään asemakaavan edellyttämiä kalliita kannenalaisia pysäköintiratkaisuja. Asumisoikeusasunnoissa on autojen lukumäärä ollut lähellä omistustuotantoa. Tosin nykyisissä yhtiöissä autopaikat ovat olleet edullisia maanpäällisiä pysäköintipaikkoja, jolloin niiden haluttavuus matalan hinnan takia on ollut korkea.

#### Vähempi autoiset alueet

Helsingin kaupungin alueelta puuttuvat laajemmat vähempi autoiset kokeiluhankkeet. Keski-Euroopassa vähäautoisia alueita on kehitelty ja rakennettu vuosikymmeniä. Nämä vähempi autoiset alueet tukeutuvat poikkeuksetta tiheästi liikennöityyn raideliikenteeseen ja keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin.

Vähäautoisuus edellyttää kaupungilta vähintään yhtä toimivaa raideliikennemuotoa alueelle. Eko-Viikin kaltaiset asuinalueet, jotka ovat vain bussiliikenteen varassa, eivät ole todellinen vaihtoehto autotonta elämäntapaan suosiville perheille. Liikenneyhteyksien tulee toimia vähäautoiselta alueelta myös poikittaissuuntaisesti, ei vain kohti Helsingin keskustaa.

Parhaiten ja helpoiten vähäautoisuutta voitaisiin tukea keskustaan rakennettavilla alueilla, jonne on sekä metro- että raideliikennettä bussiyhteyksien lisäksi. Näillä alueilla myös autopaikkojen rakentamiskustannukset ja myöhemmin niiden ylläpitokustannukset johtuen kalliista korttelikohtaisesta pihakansipaikoitustyypistä ovat erityisen korkeat.

Kantakaupungissa asukaspysäköintijärjestelmä mahdollistaa jokaisen alueella asuvan, jolla on ajokortti ja joka omistaa tai hallitsee henkilö-, paketti- tai erikoisautoa tai moottoripyörää, hankkimaan asukaspysäköintitunnuksen. Tämä mahdollistaa keinottelun alueilla, johon rakennettaisiin normeja vähemmän autopaikkoja.

Jätkäsaaren alueella asemakaavaan on määritelty autopaikkanormi 1 ap / 125 k-m<sup>2</sup>, mikä on korkeampi kuin Ruoholahden alueen autopaikkanormi 1 ap / 150 k-m<sup>2</sup>.

Myös kerrosalan suhde rakennettavaan asuinpintaalaan on heikentynyt



runsaassa kymmenessä vuodessa eli Jätkäsaaren rakennetaan enemmän autopaikkoja asuinneliöitä kohden kuin mitä puhdas autopaikkannormivertailu antaa ymmärtää näiden kahden vierekkäisen alueen suhteen.

Todettakoon kuitenkin, että kaupunkisuunnittelulautakunnassa on 7.2.2012 hyväksytty uudet ja yhteneväiset autopaikkamäärien laskentaohjeet Ruoholahteen ja Jätkäsaaren.

Täydennysrakentamisessa alueellinen autopaikkajoustopuute on merkittävä

Täydennysrakentamiskaavoituksessa tulisi pyrkiä varmistamaan myös rakentamisen toteuttamiskelpoisuus kustannusmielessä. Koska täydennysrakentamiskohteet ovat lisäksi pääsääntöisesti pieniä sekä logistisesti hankalia toteutettavia, tulee hankkeista herkästi taloudellisesti toteuttamiskelvottomia.

Täydennysrakentamisen toteuttamiskelpoisuuden edistämiseksi olisi syytä harkita joustoa kaupungin omien normien osalta esimerkiksi autopaikoituksen osalta. Tällainen poikkeava toimintatapapäätös on tehty aiemmin myös kantakaupungin ullakorakentamisen suhteen. Joustava suhtautuminen autopaikkoihin edesauttaisi pienien tonttien tarkoituksenmukaista käyttöä sekä helpottaisi samalla hankkeiden toteuttamista laadukkaasti, paikallisen hintatason määrittämässä rajoissa.

Autopaikoitus tulisi täydennysrakentamiskohteissa pyrkiä ratkaisemaan maantasopysäköintinä aina kun se esim. tontinkäytön osalta on mahdollista. Autopaikkamäärissä tulisi pystyä hyödyntämään alueen mahdolliset olemassa olevat, vajaakäyttöiset autopaikat.

Erityisryhmien ja senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat

Erityisryhmien autopaikkatarpeet ovat toisistaan poikkeavia. Mm. vuodepotilaat ja autistit eivät pääsääntöisesti tarvitse autopaikkoja lainkaan. Näitä kuitenkin edellytetään toisinaan asemakaavojen määräyksissä, kun asemakaavoitusvaiheessa ei ole tietoa tontin lopullisesta käyttäjäryhmästä.

Senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat myös merkittävästi mm. hallintamuodon mukaan. Kaupungin vuokratalojen senioriasunnoissa kansaneläkkeellä elävien asukkaiden autonomistus on usein huomattavasti vähäisempää kuin senioriomistusasukkaiden autonomistus. Myös senioriasumisoikeuskohteissa autopaikkojen kysyntä on ollut vähäistä. Viimeisimmän ATT:n rakennuttaman senioriasumisoikeustalon asukkaiden keski-ikä oli 77 vuotta. Tämä kohde sijaitsi Kontulassa, palvelutalon vieressä. On todennäköistä, että



tämäntyyppisissä asunnoissa asutaan niin pitkään kuin se on asukkaalle mahdollista, eikä autopaikkojen tarve asukkaiden ikääntymisen myötä oletettavasti lisääny. Asumisoikeuskohteen asukkaiden keski-ikä on korkeampi kuin vapaarahoitteisten, aktiivisille senioreille suunnattujen seniorikohteiden. Tämä johtuu muun muassa asumisoikeuteen liittyvästä numerovaraussysteemistä. Senioriasumisoikeusasuntojen ja seniorivuokra-asuntojen autopaikkatarve on näistä syistä pääsääntöisesti vähäisempi kuin hitasja säätelemättömän senioriasuntotuotannon.

#### Helsingissä on tehty hyviä autopaikoitusratkaisuja

Helsingissä on tehty erilaisia, onnistuneita autopaikkaratkaisuja vuosikymmenten saatossa. Korttelikohtaisista kannen alaisia autopaikkaratkaisuja tulisi vaatia vain erityistapauksissa. Parempia, joustavampia ja edullisempia ratkaisuja ovat esimerkiksi kadunomaiset LPA-alueet Arabianrannan ja keskitetyt pysäköintihallit Ruoholahden sekä asumisen sekä liiketilojen yhteiskäyttöautoluolat vuorottaispysäköinnillä Länsi-Pasilan mallien mukaan. Eko-Viikissä on kokeiltu joustavaa autopaikkamitoitusta, jonka sovelluksia voitaisiin kokeilla myös tulevilla asuinalueilla.

Yleisesti autopaikkaohjeistusta ei tulisi sitoa asuntojen määrään esimerkiksi määrittelemällä että joka asunnolla tulee olla yksi autopaikka. Tämä johtaa oletettua korkeampaan autopaikkamäärään silloin kun asuntojen keskipinta-ala jää alle oletetun. Näitä ongelmia tulee, kun kehitetään uuden tyyppisiä pienasuntoja ja sivuasuntoja perinteisiin talotyyppeihin.

Myös muunlaisia innovatiivisiä pysäköintiratkaisuja tulisi tutkia ja kehittää. Autohissit, yhteiskäyttöautot ja sähköautot ovat kehittyneet ja kehittyvät jatkuvasti yhä kilpailukykyisimmiksi. Monipuolista autopaikoitusratkaisujen kirjoa on tarpeen lisätä uusien asuntotyyppien kehittämisen ohella.

Lopuksi asuntotuotantotoimikunta viittaa Heka-asuntojen nykyisen viestintäpäällikön Mirka Saarholman yhdessä NCC:n kanssa vuonna 2010 tekemään selvitykseen urbaanisesta asumisesta ja sen mahdollisista muutoksista. Kohderyhmä oli yli 500 vastaajaa. Kyselyssä ilmeni, että yleisistä asunnon ja kiinteistön ominaisuuksista vastaajat arvostavat ennen kaikkea omaa parkkipaikkaa.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Sisko Marjamaa

Lisätiedot

Henna Helander, hankesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 32399



21.03.2012

Tj/7

henna.helander(a)att.hel.fi

## Liitteet

1 Elina Moision valtuustoaloite

## Päätösehdotus

Asuntotuotantotoimikunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

## Lausunto

Asumisen kustannukset alas autopaikkamääräyksiä väljentämällä

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan, että Helsingin kaupungin rakentamiseen liittyviä autopaikkamääräyksiä väljennetään, jotta asumisen kustannukset Helsingissä saadaan painettua alas.

Aloite puuttuu tärkeään asiaan. Autopaikoituksen kustannukset ovat nousseet merkittävästi viimeisten vuosikymmenien aikana.

Kustannusten nousu ei johdu niinkään vaadittavien autopaikkojen määrien kasvusta, mikä on ollut suhteellisen vähäistä, vaan autopaikan tyyppin vaihtumisesta maantasopaikoituksesta lähinnä pihakannen alaisiin autopaikkoihin. Yhdessä kuitenkin nämä kaksi tekijää, autopaikan korkea rakentamiskustannus ja joustamaton autopaikkamäärä aiheuttavat huomattavia, aiemmasta poikkeavia kustannuksia asuntotuotannolle.

Asumisen kustannuksien alentamiseen autopaikkamääräyksiä väljentämällä voidaan päästä parhaiten hintasäädelyssä asuntotuotannossa. Markkinahintaisessa omistusasuntotuotannossa markkinat määrittelevät asumisen hinnan, ja mahdolliset autopaikanormin jouston tuomat säästöt eivät välttämättä vaikuta asumiskustannuksia alentavasti.

Tonttimaan tehokkaampi käyttö edellyttää muita autopaikoitusmuotoja kuin maanpäällistä autopaikoitusta

Tonttimaan tehokkaampi käyttö on erittäin hyvä tavoite. Maanpäällisellä pysäköinnillä ei voida päästä parempaan tonttitehokkuuteen kuin mitä on päästy Arabianrannassa. Tehokkuuden ja asuntokerrosalan kasvun myötä autopaikat joudutaan ratkaisemaan keskitetysti tai korttelikohtaisella kannen alaisella pysäköinnillä. Pelkällä maantasopysäköinnillä autopaikoitusta ei enää voida ratkaista.

Autopaikoituksen vallitseva tyyppi on pääosin tonttitehokkuuden takia vaihtunut suhteellisen edullisesta ja joustavasta maanpäällisestä kenttäpysäköinnistä huomattavasti kalliimpaan korttelikohtaiseen



maanalaiseen kansipysäköintiin. Tällöin mahdollinen ylimitoitettu autopaikkojen määrävaade tai yleisemmin autopaikkojen kustannusten kohdentaminen ovat tulleet ajankohtaisiksi keskustelunaiheiksi.

#### Autopaikkojen laskentaohjeista tulee asemakaavassa määräyksiä

Autopaikoituksen laskentaohjeet laaditaan kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolla. Tähän liittyvät uudet ohjeet on juuri hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Autopaikkojen laskentaohjeista tulee rakennuttajaa velvoittavia määräyksiä, kun ne kirjataan asemakaavoihin kaavojen laatimisen yhteydessä.

Rakennusvalvonta tulkitsee kaavoja rakennuslupien saamisen yhteydessä. Lähtökohtaisesti asemakaavamääräyksistä ei poiketa. Autopaikkojen laskennallinen määräys on viime aikoina tulkittu pyöristämällä vaadittu autopaikkamäärä aina ylöspäin olevaan kokonaislukuun normaaleista pyöristyssäännöistä poiketen.

Asemakaavaan kirjatusta autopaikkamääräyksistä ei periaatteessa jousteta. Tämä takaa yhdenmukaisen kohtelun kaikille rakennushankkeisiin ryhtyville. Samalla tämä periaate tekee asemakaavoista toteuttajan kannalta jäykkiä, varsinkin uudentyypisiä asuntoja kehiteltäessä ja suunnatessa asuntotarjontaa kohdennetuille asukassegmenteille.

#### Maanpäälliset autopaikat ovat halpoja toteuttaa

Autopaikkatyypit ovat oleellisia kustannusten, myöhemmän jouston ja asuntotyypien kehittämisen kannalta.

Maanpäälliset autopaikat katujen varsilla, kadunomaisilla LPA-alueilla tai pysäköintialueilla ovat rakentamis- ja ylläpitokustannuksiltaan alhaisia. Maanpäällisten autopaikkojen keskimääräinen rakentamiskustannus on ollut viime vuosina noin 8 000 euroa autopaikkaa kohden.

#### Keskitetty autopaikkatyypit, autohallit ja -luolat

Kun kaavoitetaan kallista keskusta-alueen maata, on haluttu maksimoida rakennettava asuntomäärä määräämällä autopaikat pihakansien alle tai erillisiin pysäköintilaitoksiin tai -luoliin. Keskitetty pysäköinti on joustavampi, mutta se voi vaatia myös erillisten pysäköintiyhtiöiden perustamista ja alueen eri tonttien rakentamisen oikea-aikaista tahdistamista. Autopaikka pysäköintiluolassa maksaa noin 50 000 -60 000 euroa / autopaikka. Keskitettyssä maanpäällisessä pysäköintihallissa autopaikan kustannus on tätä selkeästi edullisempi, myös ylläpitokustannuksiltaan. Keskitettyssä ratkaisussa voidaan hyödyntää parhaiten myös vuorottaispysäköintiä, eivätkä



pysäköintiratkaisut vaikuta asuntosuunnitteluun rakenteiden ja kulkuyhteyksien osalta.

Ennustettavat pysäköintipaikkamäärät ovat erityisen merkityksellisiä silloin kun alueelle perustetaan pysäköintiyhtiö. Keskitetyn autopaikoituksen rakennuttajan tulee pystyä luottamaan, että myös myöhemmin rakentuvat tontit osallistuvat kustannuksiin ja rahoituksen korkoihin täysmääräisesti. Pysäköintiyhtiön rakennustöiden käynnistyessä pitäisi olla tiedossa kenelle paikkoja toteutetaan, mitkä ovat kustannukset ja millä ne rahoitetaan rakennusaikana.

Korttelikohtaiset kannenalaiset autopaikat ovat ylläpitokustannuksiltaan kalliita

Kannen alle sijoittuvien autopaikkojen rakennuskustannus on ollut noin 35 000 euron ja 50 000 euron välissä. Asumismukavuudeltaan autopaikka, joka sijaitsee sisäporrasyhteyden päässä asunnosta on asukkaalle omaa luokkaansa. Tämän tapainen kustannusten kohdentaminen sopii hyvin lähinnä vapaarahoitteiseen omistustuotantoon.

Kansirakennelmien ylläpitokustannukset ovat suhteellisen korkeat. Kansirakenteiden vedeneristys yläpuolisine rakenteineen ja kasvillisuuksineen tulee kokonaisuudessaan uusittaviksi 25- 30 vuoden välein.

Autojen sijoittamisella korttelikohtaisesti autokansien alle, on monia kerrannaisvaikutuksia välittömien, korkeiden rakennuskustannusten lisäksi. Autokansien kantavat rakenteet ja porras- sekä hissiyhteydet asuinkerroksiin rajoittavat asuntosuunnittelua ahtailla tonteilla. Autohalleja joudutaan tekemään ns. uima-allasratkaisuina pohjaveden- ja tulvavedenpintojen takia, ei vain kalliimmilla satama-alueiden tonteilla vaan myös esim. Herttoniemessä, Vuosaassa ja Mellunmäessä.

Ahtaissa kortteleissa, erityisesti autohallien sijoituessa osittain asuinrakennuksen rungon alle, autopaikkoja ei voida rakentaa kovin tehokkaasti. Yhden autopaikan vaatima tila on tyypillisesti tällaisissa tapauksissa 30-34 m<sup>2</sup>, kun maanpäällisillä LPA-kentillä autopaikkaa kohden varataan 25 m<sup>2</sup>, eli autopaikka vie 20-36 % enemmän pinta-alaa kannen alla kuin maanpäällä.

Korttelikohtaiset autohallit ovat joustamattomia mahdollisesti muuttuvalle autopaikkamäärän tarpeelle. Autopaikkoja on lähes mahdoton ottaa muuhun käyttöön, jos kaikille autopaikoille ei ole nyt tai tulevaisuudessa kysyntää. Palo-osastointi, ilmastointijärjestelyt ja muut tekniset rajoitteet tekevät mahdottomaksi esimerkiksi autopaikkojen muuttamisen autohalleissa osittain varastokäyttöön. Myöskään autopaikkojen lisärakentaminen tarvittaessa korttelikohtaisien





autokansien alle on mahdotonta sekä tilanpuutteen että rakenteiden ja teknisten järjestelmien takia.

#### Autopaikkamääräys väljennys toimii säädellyssä tuotannossa

Kaikkiin rakentamisen määräysten väljentämisen yhteydessä tulee pohtia mahdollisia etuja ja haittoja. Autopaikkamääräyksiä väljennyksestä saatavat kustannussäästöt voivat siirtyä asukkaiden sijaan myös rakennuttajille tai urakoitsijoille. Jotta väljennyksillä saavutettaisiin todellista hyötyä asukkaille, on väljennysten kohdistuttava tiettyihin hintasäännelyihin asuntotuotantomuotoihin. Näitä ovat kaupungin oma tuotanto eli kaupungin vuokra-asunnot, Helsingin asumisoikeusasunnot ja kaupungin hintakontrolloimat hitas-asunnot sekä asukkaiden itsensä rakennuttamat pienimuotoiset, ryhmäkennuttamishankkeet.

Säätlemättömässä asuntotuotannossa autopaikkojen vähentämisen helpotuksista tulevat säästöt eivät todennäköisesti näy korkean markkinahinnan alueilla edullisimpina asumiskustannuksina vaan parempana katteena asuntojen tuottajille.

Asumisoikeusasuntojen kustannukset ovat nousseet viime vuosina selkeästi. Asumisoikeusasuntojen tarkoitus on olla kohtuuhintainen asumismuoto vuokra- ja omistusasumisen välissä. Asumisoikeusasuntoja voitaisiin harkita toteutettavaksi samalla autopaikoitusmitoituksella kuin kaupungin vuokra-asuntoja, eli 20% vähemmän kuin omistuskohdeissa. Näin asumisoikeuskohdeiden asumiskulut voitaisiin saada lähemmäksi vuokra-asuntojen asumiskuluja. Myös Helsingin asumisoikeusasuntoihin tehdään tulevaisuudessa mm. Alppikylään asemakaavan edellyttämiä kalliita kannenalaisia pysäköintiratkaisuja. Asumisoikeusasunnoissa on autojen lukumäärä ollut lähellä omistustuotantoa. Tosin nykyisissä yhtiöissä autopaikat ovat olleet edullisia maanpäällisiä pysäköintipaikkoja, jolloin niiden haluttavuus matalan hinnan takia on ollut korkea.

#### Vähempi autoiset alueet

Helsingin kaupungin alueelta puuttuvat laajemmat vähempi autoiset kokeiluhankkeet. Keski-Euroopassa vähäautoisia alueita on kehitelty ja rakennettu vuosikymmeniä. Nämä vähempi autoiset alueet tukeutuvat poikkeuksetta tiheästi liikennöityyn raideliikenteeseen ja keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin.

Vähäautoisuus edellyttää kaupungilta vähintään yhtä toimivaa raideliikennemuotoa alueelle. Eko-Viikin kaltaiset asuinalueet, jotka ovat vain bussiliikenteen varassa, eivät ole todellinen vaihtoehto autotonta elämäntapaan suosiville perheille. Liikenneyhteyksien tulee



toimia vähäautoiselta alueelta myös poikittaissuuntaisesti, ei vain kohti Helsingin keskustaa.

Parhaiten ja helpoiten vähäautoisuutta voitaisiin tukea keskustaan rakennettavilla alueilla, jonne on sekä metro- että raideliikennettä bussiyhteyksien lisäksi. Näillä alueilla myös autopaikkojen rakentamiskustannukset ja myöhemmin niiden ylläpitokustannukset johtuen kalliista korttelikohtaisesta pihakansipaikoitustyypistä ovat erityisen korkeat. Jätkäsaaren, Kalasataman ja myöhemmin rakennettavan Koivusaaren asuinalueilla olisi parhaat mahdollisuudet suosia vähäautoisuutta.

Jätkäsaaren alueella asemakaavaan on määritelty autopaikkanormi 1 ap / 125 k-m<sup>2</sup>, mikä on korkeampi kuin Ruoholahden alueen autopaikkanormi 1 ap / 150 k-m<sup>2</sup>. Näin siitä huolimatta, että Ruoholahdessa on keskitetyissä pysäköintilaitoksissa ollut koko ajan vapaita paikkoja. Myös kerrosalan suhde rakennettavaan asuinpinta-alaan on heikentynyt runsaassa kymmenessä vuodessa eli Jätkäsaareen rakennetaan enemmän autopaikkoja asuinneliöitä kohden kuin mitä puhdas autopaikkanormivertailu antaa ymmärtää näiden kahden vierekkäisen alueen suhteen.

Täydennysrakentamisessa alueellinen autopaikkajouaston tarve on merkittävä

Täydennysrakentamiskaavoituksessa tulisi pyrkiä varmistamaan myös rakentamisen toteuttamiskelpoisuus kustannusmielessä. Koska täydennysrakentamiskohteet ovat lisäksi pääsääntöisesti pieniä sekä logistisesti hankalia toteutettavia, tulee hankkeista herkästi taloudellisesti toteuttamiskelvottomia.

Täydennysrakentamisen toteuttamiskelpoisuuden edistämiseksi olisi syytä harkita joustoja kaupungin omien normien osalta esimerkiksi autopaikoituksen osalta. Tällainen poikkeava toimintatapapäätös on tehty aiemmin myös kantakaupungin ullakkorakentamisen suhteen. Joustava suhtautuminen autopaikkoihin edesauttaisi pienien tonttien tarkoituksenmukaista käyttöä sekä helpottaisi samalla hankkeiden toteuttamista laadukkaasti, paikallisen hintatason määrittämissä rajoissa.

Autopaikoitus tulisi täydennysrakentamiskohteissa pyrkiä ratkaisemaan maantasopysäköintinä aina kun se esim. tontinkäytön osalta on mahdollista. Autopaikkamäärissä tulisi pystyä hyödyntämään alueen mahdolliset olemassa olevat, vajaakäyttöiset autopaikat. Olisi myös selvitettävä mahdollisuudet muuttaa kadunvarsipysäköinti tai leveiden katujen reunaosat asukkaalle osoitetuiksi LPA-alueiksi.

Hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella metroasemien ja runkojokerin läheisyyteen pitäisi voida tehdä täysin autottomia sekä selkeästi



vähempi autoisia kohteita, erityisesti silloin kun pysäköinnin ainoana vaihtoehtona ovat kalliit kannenalaiset pysäköintipaikat.

#### Erityisryhmien ja senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat

Erityisryhmien autopaikkatarpeet ovat toisistaan poikkeavia. Mm. vuodepotilaat ja autistit eivät pääsääntöisesti tarvitse autopaikkoja lainkaan. Näitä kuitenkin edellytetään toisinaan asemakaavojen määräyksissä, kun asemakaavoitusvaiheessa ei ole tietoa tontin lopullisesta käyttäjäryhmästä.

Senioriasuntojen autopaikkatarpeet vaihtelevat myös merkittävästi mm. hallintamuodon mukaan. Kaupungin vuokratalojen senioriasunnoissa kansaneläkkeellä elävien asukkaiden autonomistus on usein huomattavasti vähäisempää kuin senioriomistusasukkaiden autonomistus. Myös senioriasumisoikeuskohteissa autopaikkojen kysyntä on ollut vähäistä. Viimeisimmän ATT:n rakennuttaman senioriasumisoikeustalon asukkaiden keski-ikä oli 77 vuotta. Tämä kohde sijaitsi Kontulassa, palvelutalon vieressä. On todennäköistä, että tämäntyyppisissä asunnoissa asutaan niin pitkään kuin se on asukkaalle mahdollista, eikä autopaikkojen tarve asukkaiden ikääntymisen myötä oletettavasti lisääny. Asumisoikeuskohteen asukkaiden keski-ikä on korkeampi kuin vapaarahoitteisten, aktiivisille senioreille suunnattujen seniorikohteiden. Tämä johtuu muun muassa asumisoikeuteen liittyvästä numerovaraussysteemistä. Senioriasumisoikeusasuntojen ja seniorivuokra-asuntojen autopaikkatarve on näistä syistä pääsääntöisesti vähäisempi kuin hitas- ja säätelemättömän senioriasuntotuotannon.

#### Helsingissä on tehty hyviä autopaikoitusratkaisuja

Helsingissä on tehty erilaisia, onnistuneita autopaikkaratkaisuja vuosikymmenten saatossa. Korttelikohtaisista kannen alaisia autopaikkaratkaisuja tulisi vaatia vain erityistapauksissa. Parempia, joustavampia ja edullisempia ratkaisuja ovat esimerkiksi kadunomaiset LPA-alueet Arabianrannan ja keskitetyt pysäköintihallit Ruoholahden sekä asumisen sekä liiketilojen yhteiskäyttöautoluolat vuorottaispysäköinnillä Länsi-Pasilan mallien mukaan. Eko-Viikissä on kokeiltu joustavaa autopaikkamitoitusta, jonka sovelluksia voitaisiin kokeilla myös tulevilla asuinalueilla.

Yleisesti autopaikkaohjeistusta ei tulisi sitoa asuntojen määrään esimerkiksi määrittelemällä että joka asunnolla tulee olla yksi autopaikka. Tämä johtaa oletettua korkeampaan autopaikkamäärään silloin kun asuntojen keskipinta-ala jää alle oletetun. Näitä ongelmia tulee, kun kehitetään uuden tyyppisiä pientasuntoja ja sivuasuntoja perinteisiin talotyyppeihin.



Myös muunlaisia innovatiivisia pysäköintiratkaisuja tulisi tutkia ja kehittää. Autohissit, yhteiskäyttöautot ja sähköautot ovat kehittyneet ja kehittyvät jatkuvasti yhä kilpailukykyisimmiksi. Monipuolista autopaikoitusratkaisujen kirjoa on tarpeen lisätä uusien asuntotyyppien kehittämisen ohella. Autopaikkajousto on löytää selkeä ja avoin tapa toimia prosessin kannalta, jotta jousto voidaan pitää aidosti vaihtoehtona asemakaavamääräyksiin nähden.

## Esittelijä

Kaupunginhallitus pyytää asuntotuotantotoimikunnan lausuntoa liitteenä olevasta Elina Moision valtuustoaloitteesta, joka koskee asumisen kustannusten alentamista autopaikkamääräyksiä väljentämällä.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Sisko Marjamaa

### Lisätiedot

Seidi Kivisyry, vt.hankesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 32331  
seidi.kivisyry(a)att.hel.fi

## Liitteet

1 Elina Moision valtuustoaloite

## Päätöshistoria

Asuntotuotantotoimikunta 07.03.2012 § 34

Pöydälle 07.03.2012

HEL 2011-005295 T 10 00 00

### Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti panna asian pöydälle.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Sisko Marjamaa

### Lisätiedot

Henna Helander, hankesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 32399  
henna.helander(a)att.hel.fi