

Helsingin seudun asuntotuotanto vuosina 2012–2015

Miliza Ryöti

Asumisen asiantuntija,

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY

HSY on seurannut Helsingin seudun asuntotuotantoa osana seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksen 2012–2015 seurantaa. Seudulla tuotettujen asuntojen lukumääriä ja hallintamuotojakaumaa seurattiin jo edellisellä aiesopimuskaudella 2008–2011. Kaavoituksen toteutumisen seuranta ja tietojen paikatietopohjainen esittäminen ja analysointi aloitettiin vuoden 2012 tiedoista.

Helsingin seudun asuntorakentaminen on kuluneella seurantakaudella ollut vilkasta. Neljän vuoden aikana on valmistunut noin 45 300 uutta asuntoa eli keskimäärin noin 11 300 asuntoa vuodessa. Kahdenkymmenen vuoden tarkastelujaksolla (kuva 1) yli 10 000 asunnon vuosituotanto on ollut pikemmin poikkeus kuin sääntö. Aiesopimuksen tavoitteena ollutta keskimäärin 12 500 asunnon vuosituotantoa seudulla ei saavutettu. Eniten asuntoja valmistui vuosina 2012 ja 2015, noin 11 500 asuntoa kumpanakin. Vuonna 2015 kuitenkin aloitettiin kaikkiaan noin 15 300 asunnon rakentaminen, mikä on 40 prosenttia enemmän kuin vuonna 2014. Rakennuslupia myönnettiin vuonna 2015 kaikkiaan 15 127 asunnolle, mikä on 9 prosenttia enemmän kuin vuonna 2014 ja peräti 49 prosenttia enemmän kuin vuonna 2013.

Valmistuneista asunnoista eniten, 56 prosenttia, oli vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Valtion korkotukemien ns. ARA-vuokra-asuntojen osuus oli 17 prosenttia. ARA-asuntojen osuus oli 25 prosenttia tuotannosta, kun mukaan lasketaan myös asumisoikeusasunnot. Valtion tukemien vuokra-asuntojen tuli aiesopimuksen tavoitteiden mukaan olla ensisijaisesti normaaleja vuokra-asuntoja. Asuntopolitiikan keinovalikoimalla kuitenkin käytännössä edistettiin lähinnä erityisryhmi-

lle suunnattujen asuntojen tuotantoa, joten kuluneella aiesopimuskaudella valmistuneista ARA-vuokra-asunnoista 43 prosenttia oli suunnattu erityisryhmille, kuten asunnottomille, vammaisille ja kehitysvammaisille, mielenterveys- ja päihdeongelmallisille, vanhuksille, nuorille tai opiskelijoille.

ARA-vuokra-asuntojen tuotanto jäi lähes 20 prosenttia vajaan aiesopimuksessa määritellystä tavoitteesta, vaikka toteutuman laskemisessa huomioitiin myös jonkin verran kehyskuntien asumisoikeusasuntoja. Vuonna 2015 ARA-vuokra-asuntoja valmistui poikkeuksellisen vähän, selkeästi alle viimeisten kahdeksan vuoden keskiarvon. ARA-vuokra-asuntojen aloituksia oli kuitenkin yli kaksinkertainen määrä edelliseen vuoteen verrattuna, joten siitä päätellen notkahdus näyttäisi jäävän tilapäiseksi.

Samaan aikaan vanhoja Arava- ja ARA-vuokra-asuntoja kuitenkin vapautuu sääntelystä. Vuosina 2012–2015 käyttö- ja luovutusrajoituksista vapautui tai vapautettiin Helsingin seudulla yhteensä 8 450 ARA-vuokra-asuntoa, mikä on tuhat asuntoa enemmän kuin saman ajanjakson ARA-vuokra-asuntojen uudistuotanto. Sääntelystä vapautuvien asuntojen säilyttäminen ns. kohtuullisen vuokratason piirissä on vapautumisen jälkeen kiinteistön omistajien ratkaistavissa. Nykyinen ARA-vuokra-asuntojen uudistuotanto onnistuu siis todennäköisesti parhaimmillaankin vain säilyttämään kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan nykyisen suuruisena.

Vuokratasoltaan markkinahinnoiteltuja vuokra-asuntoja rakennettiin poikkeuksellisen paljon, 19 prosenttia tuotannosta. Pitemmän ajan vertailutietoja vapaarahoitteisesta vuokra-asuntotuotannosta on käytettävissä vain Helsingistä ja Vantaalta. Niissä vastaava vapaarahoitteisen vuokra-asuntotuotannon osuus koko tuotannosta oli aiesopimuskautta edeltäneiden kymmenen vuoden aikana 9 prosenttia Helsingissä (29 prosenttia vuonna 2015) ja 0,4 prosenttia Vantaalla (22 prosenttia vuonna 2015).

Valokiilassa

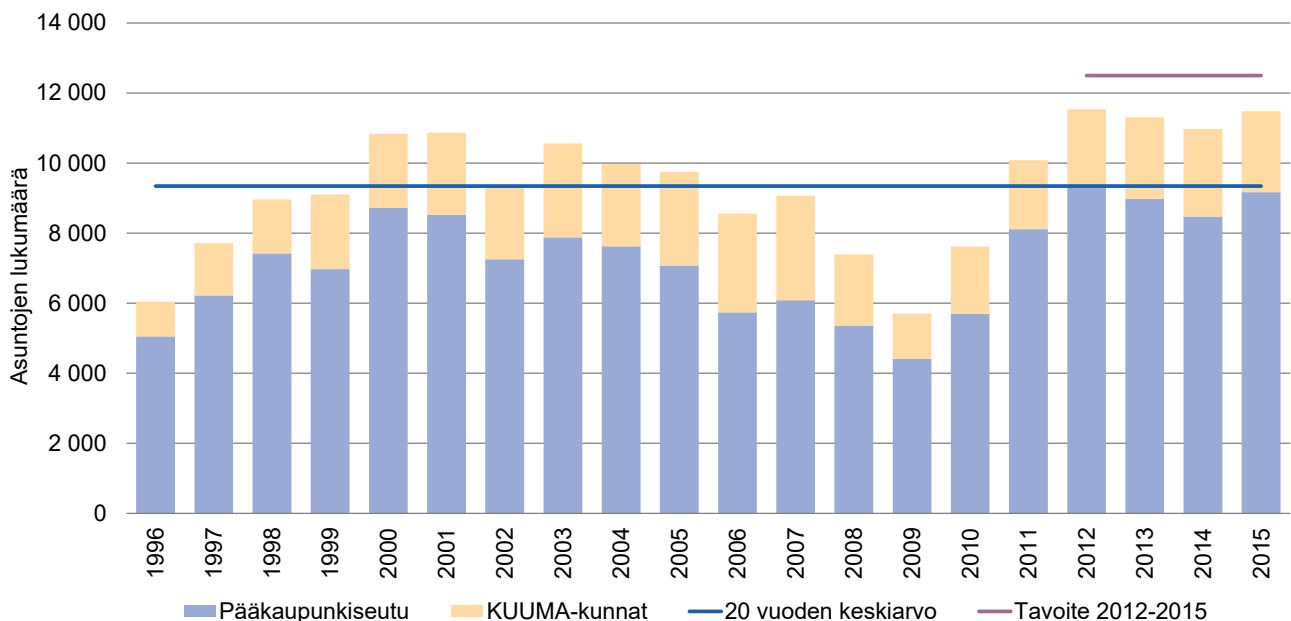
Markkinahinnoitellun vuokra-asuntotuotannon runsaus onkin yksi kuluneelle aiesopimuskaudelle tyypillisistä ilmiöistä. Taustalla on vahva kysyntä, kiinteistösijoitusrahastojen toiminta sekä valtion rahoitusmalleista vuokra-asuntotuotantoon tarkoitettu lyhytaikainen korkotuki, joka kuitenkin ei edellytä säänneltyä vuokratasoa. Lisäksi tiedetään, että myös osa vapaarahoitteisesta omistusasuntotuotannosta on ohjautunut vuokra-asunnoiksi. Määriä ei kuitenkaan tilastoida, eikä niiden todentamiseen ole keinoja.

Aiesopimuskauden kaavoitustavoite on toteutunut varsin hyvin, joten asuntorakentamisen ei lähivuosi-na pitäisi kärsiä kaavoitetun maan niukkuudesta. Sen sijaan asuntotuotannon ja asuntokannan kehityksen aiempaa selkeämpi painottuminen asuntoihin, joiden hinta- ja vuokrataso määräytyy markkinaehtoisesti, saattaa tulevaisuudessa näkyä entistä kalliimpina asumiskustannuksina.

Asuntotuotannon sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen

Helsingin seudun yhdyskuntarakenne on kansainvälisesti vertaillen melko väljää ja rakenteen tiiveys vaihtelee seudun eri alueilla. Kestävän ja taloudellisen yhdyskuntarakenteen kannalta edullisia uuden rakentamisen paikkoja ovat nykyistä rakennetta ehyttävät ja täydentävät alueet, jotka tukeutuvat kestäviin kulkumuotoihin, kuten kävelyyn, pyöräilyyn, raideliikenteeseen ja muuhun joukkoliikenteeseen. Asuntorakentamisen sijoittumista olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen on tarkasteltu suhteessa Suomen ympäristökeskuksen määrittelemään YKR-taajamaan, eli rakennettuun alueeseen, sekä asuinalueuokitukseseen. Yhdyskuntarakenteen tiiveyden lisäksi seurannassa tarkasteltiin saavutettavuutta, hyödyntäen Helsingin seudun liikenteen (HSL) kehittämää SAVU-tarkastelua, Suomen ympäristökeskuksen kehittämää Urban Zone -vyöhyke-tarkastelua (UZ) sekä valmistuneiden asuntojen etäisyyttä raideliikenteen asemista.

Kuva 1. Valmistuneet asunnot Helsingin seudulla 1996–2015



Lähde: Tilastokeskus ja Helsingin seudun kunnat

Valokiilassa

Helsingin seudun uudesta asuntorakentamisesta puolet on aiesopimuskaudella kohdistunut alueille, jotka jo vuonna 2012 olivat kerrostalovaltaisia asuinalueita. Pientaloalueille rakennettiin noin 25 prosenttia tuotannosta (lähes 11 000 uutta asuntoa) ja harvalle pientaloalueelle noin 4 prosenttia tuotannosta (yli 2 000 asuntoa). Noin 18 prosenttia tuotannosta (hieman yli 8 000 asuntoa) sijoittui alueille, joilla on vanhastaan ollut esimerkiksi teollisuutta tai toimistoja, joko yksinomaan, tai ainakin enemmän kuin asumista.

Edellä mainitut kohteet ovat tavalla tai toisella olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta täydentävää rakentamista. Noin 1 700 asuntoa sijoittui alueille, jotka eivät vuonna 2012 olleet taajama-alueita. Tällainen rakentaminen laajentaa yhdyskuntarakennetta, mutta osa kohteista sijaitsee toki suotuisasti kunta- tai kyläkeskuksen, palveluiden ja raideliikenteenkin tuntumassa. Osa kohteista on hajarakentamista, yleensä yksittäisiä omakotitaloja. Kokonaan asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle (rakentamista edeltävän vuoden asemakaavatilanteeseen verrattuna) sijoittui uusista asunnoista keskimäärin 2,5 prosenttia eli keskimäärin 280 uutta asuntoa vuosittain. Hajarakentamisen suhteellinen osuus vaihtelee paljon kuntien välillä.

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 68 prosenttia sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä (SAVU-vyöhykkeet I-III). Puolet valmistuneista asunnoista sijoittui kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista. Asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa on syntynyt runsaasti Helsingin kantakaupungin läheisyyteen ja Itämetron varteen, Vantaalle pääradan ja Kehäradan varteen sekä Espooseen Länsimetron varteen tai läheisyyteen. Myös muualla seudulla kerrosalaa sijoittuu raideliikenteen läheisyyteen. Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille (SAVU-vyöhykkeet VI-VII) sijoittui noin 3 000 asuntoa (7 prosenttia tuotannosta).

Vuosina 2012–2015 intensiivisin asuntorakentaminen on kohdistunut nykyisen ja rakenteilla olevan raideverkon tai olemassa olevien kunta- tai kyläkeskusten tuntumaan. Suuri osa rakentamisesta on sijoittunut alueille, joilla yhdyskuntarakenne mahdollistaa kestävästä liikkumisesta sekä paikallisesti että seudullisesti. Varteenotettava osa uusista asunnoista sijaitsee kuitenkin alueilla, joilla seudullisen liikkumisen muoto on ensisijaisesti henkilöauto tai henkilöauto ja liityntäliikenne.