



Helsingin kaupunki

AUTOPAikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden kohdistaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille

AUTOPAIKKATYÖRYHMÄ 31.1.2009

SISÄLLYSLUETTELO

1 TYÖRYHMÄN TOIMEKSIANTO.....	2
2 LÄHTÖKOHDAT.....	2
2.1 Toimeksiannon rajaus.....	2
2.2 Aikaisemmat toimeksiannot	2
2.3 Autopaikkoja koskeva lainsäädäntö.....	3
2.4 Autopaikkamäärien laskentaohje	4
2.5 Asemakaavojen autopaikkamääräykset	6
2.6 Autopaikkojen toteuttamiskustannukset	7
2.7 Omistusasuintalon autopaikkakustannukset ja niiden jakautuminen.....	9
2.8 Vuokratalon autopaikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden jakautuminen.....	11
3 AUTOPAIKKOJEN TOTEUTTAMISKUSTANNUSTEN KOHDENTAMINEN NYKYISTÄ SUUREMMASSA MÄÄRIN AUTOPAIKKOJEN KÄYTTÄJILLE.....	12
3.1 Pysäköintiyhtiö toteuttaa yksityisiä ja velvoiteautopaikkoja	12
3.2 Kaupungin omistama pysäköintilaitos.....	14
3.3 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen autopaikkaosakkeisiin.....	15
3.4 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen asunto-osakkeisiin	17
4 AUTOPAIKKAKUSTANNUSTEN ALENTAMINEN	20
4.1 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten huomioiminen kaavoituksessa	20
4.2 Vähäautoiset ja autottomat korttelit	20
4.3 Autojen yhteiskäyttö.....	21
5 YHTEENVETO JA TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	22

LIITTEET

Liite 1. Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet (Hyväksytty Kslk:ssa 14.6.2007)

Liite 2. Autopaikkarakentamisen kustannuksia, Att:n seurantatietoja vuosilta 2001 - 2006

AUTOPAikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden kohdistaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille

1 TYÖRYHMÄN TOIMEKSIANTO

Kaupunginjohtaja päätti johtajistokäsittelyssä 14.5.2008 asettaa työryhmän selvittämään millaisin mallein asemakaavamääräysten mukaiset autopaikat voidaan toteuttaa siten, että kustannukset kohdentuvat nykyistä suoremmin autopaikkojen käyttäjille.

Samalla kaupunginjohtaja nimesi työryhmän puheenjohtajaksi aluerakentamispäällikkö Kyösti Oasmaan talous- ja suunnittelukeskuksesta ja jäseniksi tuotantojohtaja Jarmo Myllärin asuntotuotantotoimistosta, projektipäällikkö Matti Kaijansinkon ja diplomi-insinööri Jorma Kaihlasan kaupunkisuunnitteluvirastosta, kiinteistölakimies Pasi Lehtiön kiinteistövirastosta, rakennuslakimies Pentti Ruuskan rakennusvalvontavirastosta sekä projektinjohtaja Niina Puumalaisen talous- ja suunnittelukeskuksesta. Työryhmän sihteerinä on toiminut projekti-insinööri Ville Vastamäki talous- ja suunnittelukeskuksesta.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Toimeksiannon rajaus

Työryhmä rajasi tehtävän koskemaan asuntorakentamisen autopaikkojen toteuttamiskustannuksia ja niiden kohdentamista nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille.

Työryhmä sivusi keskusteluissaan myös eri tavalla toteutettujen autopaikkojen hintoja, autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohtuullistamista ja yksityisautoilun vähentämiskeinoja kuten yhteiskäyttöautotoimintaa sekä kevyen- ja joukkoliikenteen edistämistä.

2.2 Aikaisemmat toimeksiannot

Helsingin kaupungin asettamat työryhmät ovat vuosina 1994 ja 2000 selvittäneet autopaikkakustannusten irrottamista asunnon hinnasta. Lisäksi asiasta on laadittu erillisselvityksiä kuten ”Kantakaupungin ranta-

projektien asuinkortteleiden pysäköintiselvitys” (KSV 2000:8) sekä hallintokuntien yhteisen pysäköintityöryhmän ”Asuintalojen pysäköintijärjestelmän kehittämisselvitys1995”.

Pysäköintikustannustyöryhmä 2000 toteaa johtopäätöksissään mm., ettei asumisen ja pysäköinnin kustannusten eriyttämiseen ole yhtä yhtenäistä ja kaikille alueille sopivaa mallia. Kun autopaikat ja asuintalo ovat samalla tontilla, voidaan asunto-osakeyhtiöissä asunnon hinta ja autopaikan hinta erottaa toisistaan muodostamalla kummastakin omat osakkeensa. Ratkaisuun liittyy kuitenkin vakavia pulmia, joiden vuoksi päätöksenteko asiassa on syytä jättää rakennuttajan ja yhtiön tehtäväksi.

Lisäksi työryhmä totesi johtopäätöksissään, että vuokrataloissa pysäköinnin ja asumisen kustannuksia ei voida käytännössä erottaa toisistaan. Myöskään kaupungin omistama suuri pysäköintiyhtiö ei tuo merkittäviä lisäetuja verrattuna käytössä olevaan pysäköintimalliin ilman pysäköintiyhtiön tukemista verovaroin.

2.3 Autopaikkoja koskeva lainsäädäntö

Autopaikkoja säätelee maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL). MRL säätelee autopaikkoja kuitenkin vain varsin yleisellä tasolla:

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle (54 §).

Asemakaavassa voidaan antaa määräyksiä, joita kaavan tarkoitus ja sen sisällölle asetettavat vaatimukset huomioon ottaen tarvitaan asemakaava-aluetta rakennettaessa tai muutoin käytettäessä (*asemakaavamääräykset*). (57 §)

Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä (156 § 1 momentti).

Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan (156 § 2 momentti).

Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoitusta muutettaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tästä johtuva autopaikkojen tarve (156 § 3 momentti).

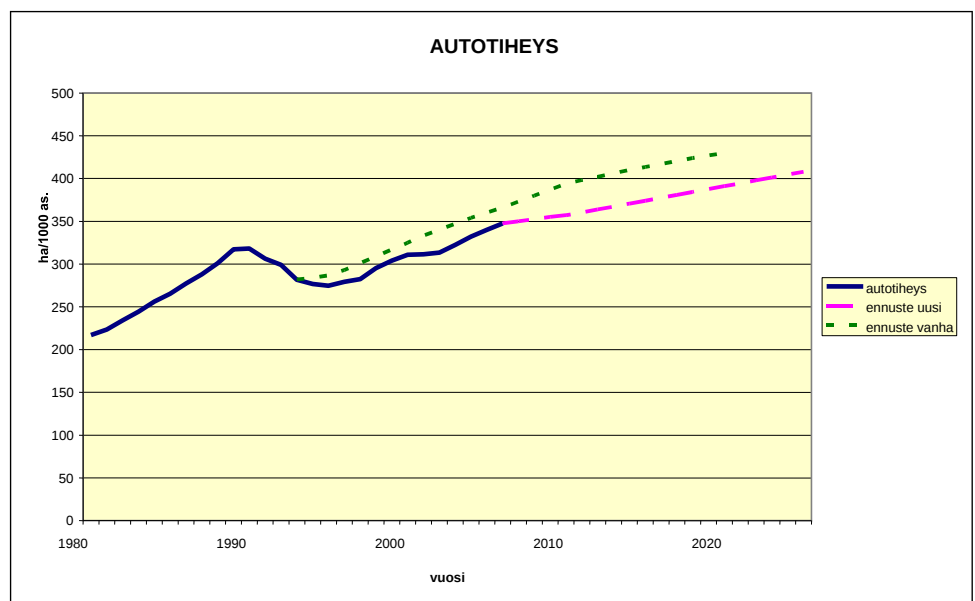
MRL ei siis säätele asuntotonteille toteutettavaa autopaikkamäärää eikä toteutustapaa, vaan tämä tapahtuu kaupungin hyväksymässä asemakaavassa.

2.4 Autopaikkamäärien laskentaohje

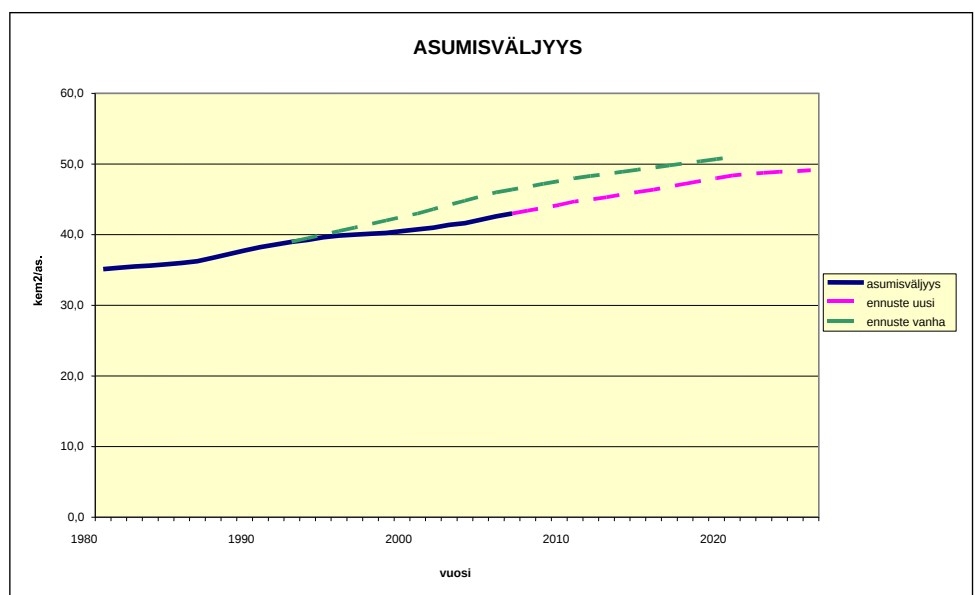
Kaupunkisuunnitteluvirasto merkitsee laatimiinsa uusiin asemakaavoihin asuntotonttien autopaikkamäärät pääsääntöisesti kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän laskentaohjeen mukaisesti (Liite 1.). Kaupunkisuunnitteluvirasto voi kuitenkin poiketa asemakaavaa laadittaessa laskentaohjeesta perustellusta syystä.

Laskentaohjeen tarkoituksena on kaavoittaa asuntotonteille riittävästi autopaikkoja asukkaiden nykyiset ja tulevat tarpeet huomioon ottaen. Laskentaohje perustuu tietokeskuksen ja kaupunkisuunnitteluviraston yhdessä laatimaan ennusteeseen eri alueiden autotiheyden ja asumisväljyyden suhteesta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.6.2007 tarkastaa asuntoalueilla tarvittavien autopaikkamäärien laskentaohjetta uusien autotiheys- ja asumisväljyysennusteiden pohjalta.



Kuva 1: Helsingin autotiheyden uusi ja vanha ennuste (Lähde: KSLK 7.6.2007 esityslistan asia Lsp/1)



Kuva 2: Helsingin asumisväljyyden uusi ja vanha ennuste (Lähde: KSLK 7.6.2007, esityslistan asia Lsp/1)

Laskentaohjeen tarkistamispäätökseen liittyvässä selvityksessä kaupunkisuunnitteluvirasto totesi seuraavaa:

"Sekä autotiheyden että asumisväljyyden ennusteet ovat laskeneet aikaisemmasta. Mutta koska ne vaikuttavat eri suuntiin, kumoavat ennusteiden laskut suurimmaksi osaksi toisensa laskettaessa tulevaa, kerrosalaa kohti laskettua, autopaikkatarvetta.

Laskelmat osoittavat kuitenkin, että esikaupunkialueilla laskentaohjeiden mukaisia autopaikkamääriä voidaan kerrostalotonttien osalta hieman pienentää.

Uusimpien selvitysten pohjalta on osoittautunut, että kantakaupungin uudet merenrantaiset asuntoalueet, on syytä erottaa omaksi alueekseen, jossa autopaikkatarve on jonkin verran suurempi kuin vanhassa kantakaupungissa.

Rakennettavilla alueilla on asukkaiden autopaikkatarpeen tyydyttäminen erittäin haastava tehtävä sekä suunnittelun että toteutuksen kannalta. Autopaikat vievät paljon tilaa, ne tulevat kalliiksi ja autopaikkajärjestelyjen merkitys kaupunkiympäristön muotoutumiseen on merkittävä. Toisaalta asukkaat kokevat autopaikkojen riittävyyden erittäin tärkeäksi asumismukavuuden ja -viihtyisyyden kannalta.

Pysäköinnistä aiheutuvat normaalia maantasopaikoitusta suuremmat lisäkustannukset ovat vaihdelleet kaupungin eri alueilla 0 - 12 % asuntojen rakennuskustannuksista. Uusia asuinalueita rakennettaessa autopaikat on sisällytetty yleensä suurimmaksi osaksi asuntojen rakennuskustannuksiin. Siksi kaikki asukkaat ovat osallistuneet autopaikkojen rakentamisen kustannuksiin riippumatta siitä ovatko he autonomistajia vai ei.

Helsingin uusilla asuntoalueilla on yleensä toistaiseksi ollut riittävästi pysäköintipaikkoja. Kuitenkin esimerkiksi vetovoimaisilla keskimääräistä kalliimmilla vapaarahoitteisilla tonteilla, kuten merenranta-alueilla (esim. Arabianrannassa, Herttoniemenrannassa ja Vuosaaren Aurinkolahdessa) on ollut pulaa autopaikoista varsinkin, jos niiden osalta on sovellettu laskentaohjetta väärin esimerkiksi siten, että on käytetty suunnittelualueen yhtenäistä autopaikkamääräystä, jossa autopaikkojen määrää on vähennetty vuokra-asuntotonttien pienemmän autopaikkatarpeen ja keskitetyn pysäköinnin johdosta, vaikka eri asuntoyhtiöillä on omat autopaikkakiintiönsä.

Joillakin alueilla autopaikkojen tai osan niistä sijainti kaukana asunnoista on herättänyt asukkaiden tyytymättömyyttä ja saanut jotkut heistä pysäköimään vieraille tarkoitetuilla paikoilla lähempänä asuntoa, jolloin vierailijoille ei ole riittänyt autopaikkoja. Lisäksi osa autoilijoista on pitänyt pysäköintipaikkoja liian kalliina ja pysäköi vieraille tarkoitetuilla paikoilla ja muilla vapailla alueilla, vaikka alueen varsinaisilla asukkailla tarkoitetuilla pysäköintialueilla olisikin vapaata tilaa.

Osalta alueista puuttuvat asukkaiden kuorma-autoille sopivat paikat.

Helsingissä on ollut tavoitteena laatia asemakaavojen autopaikkamääräykset siten, että asukkailla olisi riittävästi pysäköintipaikkoja. Kunkin asuntontin autopaikkatarve on määrätty kaupunginvaltuuston hyväksymässä tonttia koskevassa asemakaavassa.

'Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet' antavat tulokseksi sen autopaikkojen vähimmäismäärän, johon kaavoituksessa on varauduttava, jos asukkaiden autopaikkatarve halutaan tyydyttää, kuten Helsingissä on tähän asti tehty."

2.5 Asemakaavojen autopaikkamääräykset

Kaupunginvaltuusto määrittelee asemakaavan hyväksyessään alueelle osoitettujen asuintonttien autopaikkamäärät. Pääsääntöisesti asemakaavassa on määrätty asuintontin autopaikkojen kiinteä toteutusmäärä (esimerkiksi 1 autopaikka / 115 kerrosalaneliömetriä). Joissakin erityistapauksissa asuintontille on määrätty sekä autopaikkojen enimmäis- että vähimmäismäärä (enintään 1 autopaikka/ 115 kerrosneliömetriä, vähintään 1 autopaikka / 150 kerrosalaneliömetriä).

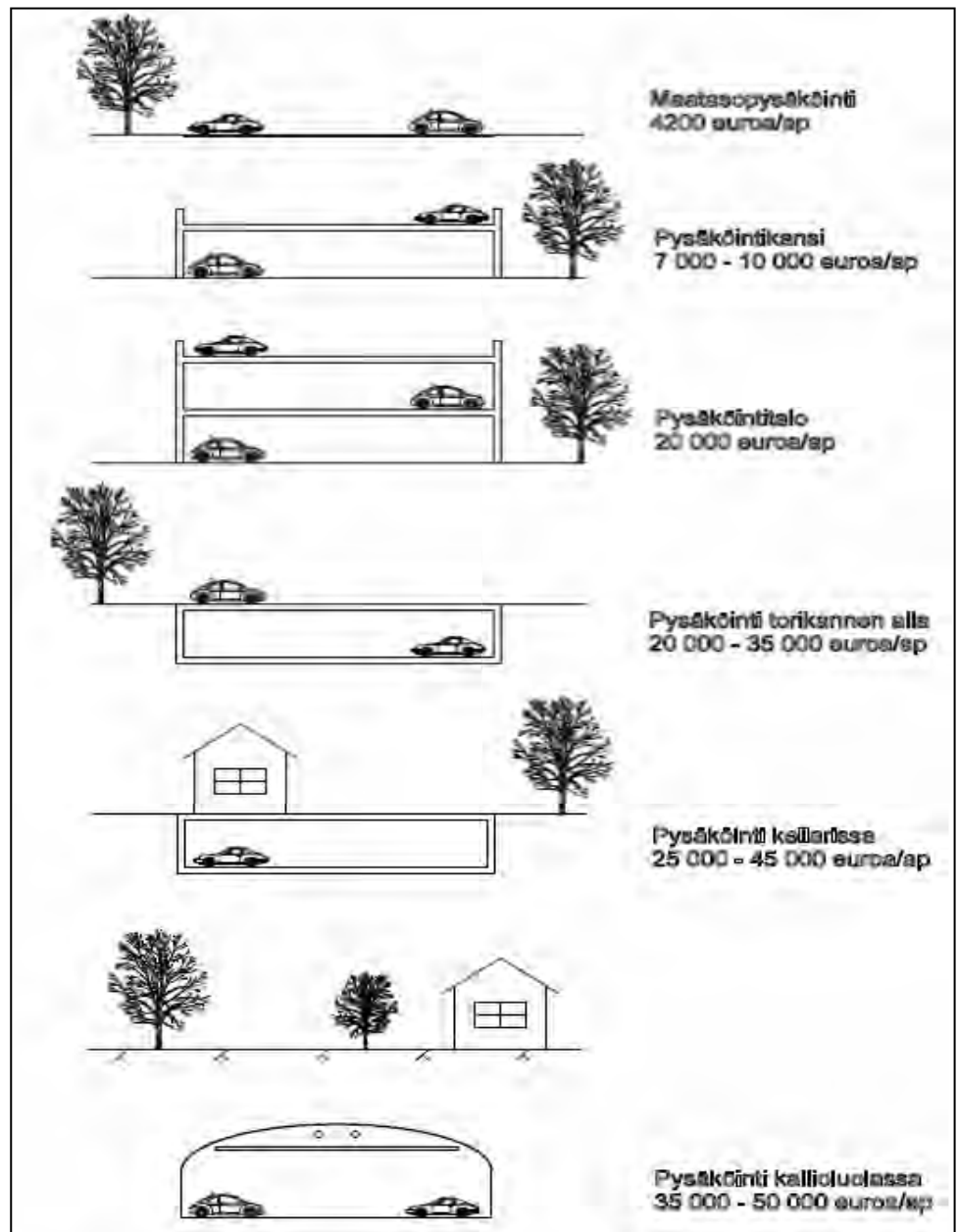
Lisäksi uusien asuintonttien asemakaavat sisältävät lähes aina määräyksen autopaikkojen toteutustavasta:

- autopaikat on toteutettava asuintontin tietylle alueelle,
- autopaikat on toteutettava asuintontin pihakannen ja/tai rakennuksen rungon alle,
- autopaikat on toteutettava erilliselle autopaikkatontille, tai
- autopaikat on toteutettava asuintontin ulkopuolella olevaan pysäköintilaitokseen tai pysäköintiluolaan.

Rakennusvalvontaviranomainen velvoittaa asuintontin rakennusluvassa toteuttajan toteuttamaan asemakaavan mukaiset autopaikat. Rakennusvalvontaviranomainen voi kuitenkin myöntää rakennusluvassa vähäisen poikkeamisen tontin asemakaavan autopaikkamääräyksistä. Mikäli autopaikkamääräyksistä poikkeaminen on vähäistä suurempaa, edellyttää se kaupunginhallituksen tai rakennuslautakunnan myöntämää poikkeamislupaa. Rakennusvalvontavirasto tarkastaa rakennusluvan mukaisten autopaikkojen toteutumisen asuintalon käyttöönottokatselmuksessa.

2.6 Autopaikkojen toteuttamiskustannukset

Asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen toteutusmäärä ja -tapa määrittelee suurimmaksi osaksi, kuinka paljon autopaikkojen toteuttaminen tulee maksamaan.



Kuva 3: Suuntaa-antavia autopaikan toteuttamiskustannuksia

Yllä esitetyt autopaikkojen toteuttamiskustannukset ovat suuntaa-antavia. Autopaikan toteuttamiskustannuksiin vaikuttavat alueen erityispiirteet kuten maaperän laatu, pohjaveden korkeus, meriveden vaikutus, pysäköintijärjestelyn koko sekä rakennusalan suhdanne- ja markkinatilanne.

Yleensä autopaikkojen toteuttamiskustannukset kasvavat rakennuste-hokkuuden kasvaessa. Jo tonttitehokkuudella $e_t = 0,7 - 0,8$ saavute-taan maantasopysäköinnin maksimitehokkuus. Tätä tehokkaammin ra-kennettaessa autopaikat joudutaan toteuttamaan kalliimpana tontin

maanpinnan alapuolelle tai tontin ulkopuolelle erilliseen pysäköintilaitokseen. Tehokas autopaikkaratkaisu parantaa kuitenkin yleensä kaupunkikuvaa, lisää asumisviihtyvyyttä ja vaikuttaa positiivisesti alueen liikennejärjestelyihin. Lisäksi kaupungin maankäyttö tehostuu huomattavasti ja kaupungin maanvuokra- ja maanmyyntitulot lisääntyvät merkittävästi.

Asuntotonttien asemakaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset ovat osa asuntorakentamisen kustannuksia. Alla olevassa taulukossa on esitetty autopaikan toteuttamiskustannuksen ja autopaikkavaatimusten vaikutus kerrosneliömetri- (k-m²) ja huoneistoneeliömetrihintoihin (htm²). Suhdelukuna on käytetty 1,18.

Autopaikka-kustannus	Autopaikkamääräys									
	1 ap / 90 kem ²		1 ap / 100 kem ²		1 ap / 115 kem ²		1 ap / 125 kem ²		1 ap / 150 kem ²	
€/ap	€/ kem ²	€/ htm ²	€/ kem ²	€/ htm ²	€/ kem ²	€/ htm ²	€/ kem ²	€/ htm ²	€/ kem ²	€/ htm ²
5 000	56	66	50	59	43	51	40	47	33	39
10 000	111	131	100	118	87	103	80	94	67	79
15 000	167	197	150	177	130	154	120	142	100	118
20 000	222	262	200	236	174	205	160	189	133	157
25 000	278	328	250	295	217	257	200	236	167	197
30 000	333	393	300	354	261	308	240	283	200	236
35 000	389	459	350	413	304	359	280	330	233	275
40 000	444	524	400	472	348	410	320	378	267	315
45 000	500	590	450	531	391	462	360	425	300	354
50 000	556	656	500	590	435	513	400	472	333	393
55 000	611	721	550	649	478	564	440	519	367	433
60 000	667	787	600	708	522	616	480	566	400	472

Taulukko 1: Autopaikan kustannusvaikutus kerros- ja huoneistoneeliömetriä kohden eri autopaikkahinnoilla

Att:n toteutuneissa asuntohankkeissa autopaikkojen toteuttamiskustannukset rakennuskustannusindeksillä hintatasoon 12/2008 korjattuna ovat viime vuosina olleet 70 - 340 euroa/htm² autopaikkaratkaisusta riippuen (Liite 2.). Eräissä Att:n tutkimissa asuntohankkeissa autopaikkojen arvioidut toteuttamiskustannukset ovat yhdessä muiden asuntojen toteuttamiskustannuksia kasvattavien tekijöiden kanssa muodostuneet niin korkeiksi, ettei asuntohankkeita ole voitu toteuttaa.

Seuraava esimerkki osoittaa hyvin asemakaavan rakennustehokkuuden vaikutukset käytännössä:

Esimerkki 1. Rakennustehokkuuden vaikutukset

Kaavoitetaan uusi 30 hehtaaria asuinalue. Alueen autopaikkamääräys on 1 ap/115 kem², asuntojen keskikoko on 75 htm², kerrosalaneliömetrien ja huoneistoneeliömetrien välinen suhdeluku on 1,18 ja rakennusoikeuden arvo 700 euroa/kem².

Mikäli autopaikka halutaan toteuttaa maantasoisena, korttelin rakennustehokkuus on 0,75 ja autopaikan toteuttamiskustannus 5 000 euroa. Mikäli rakennustehokkuus on taasen 2,5, autopaikka

toteutetaan maanpinnan alapuolelle ja toteuttamiskustannus on 30 000 euroa.

	Asuintonttien pinta-ala m ²	rakennustehokkuus e = kem ² /m ²	Rakennus-oikeus kem ²	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	Autopaikkojen kustannukset		Rakennusoikeuden arvo yht. €
						€/ ap	yht. €	
vaihtoehto 1	300 000	0,75	225 000	3 540	1 957	5 000	9 785 000	157 500 000
vaihtoehto 2	300 000	2,5	750 000	11 800	6 522	30 000	195 660 000	525 000 000

Taulukko 2: Rakennustehokkuuden vaikutukset

Yllä esitetyssä esimerkissä tehokkuuden kasvattaminen 0,75:stä 2,5:een nostaa rakennusoikeutta ja sen arvoa kolminkertaiseksi. Samalla kuitenkin yhden autopaikan toteuttamiskustannukset kasvavat kuusinkertaiseksi ja kaikkien autopaikkojen kaksikymmentäkertaiseksi.

2.7 Omistusasuintalon autopaikkakustannukset ja niiden jakautuminen

Asuntotontin toteuttaja siirtää asuntotontille toteuttamansa asuintalon ja sen asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen kaikki toteuttamiskustannukset katteineen asunto-osakkeiden markkinaehtoihin myyntihintoihin. Tämä pätee myös siinä tapauksessa, että asemakaavassa on määrätty asuintontin autopaikat toteuttavaksi tontin ulkopuolelle osoitetulle autopaikkatontille, erillisen pysäköintiyhtiön toteuttamaan pysäköintilaitokseen tai pysäköintiluolaan.

Asemakaavassa osoitetaan asuntotontille toteuttavaksi yleensä enemmän asuntoja kuin autopaikkoja. Koska autopaikkojen toteuttamiskustannukset siirtyvät asunto-osakkeiden myyntihintoihin, maksaa jokainen asunto-osakkeen ostaja osuutensa autopaikkojen toteuttamiskustannuksista siitä riippumatta pystyykö tämä niitä käyttämään tai haluaako edes niitä käyttää.

Esimerkki 2. Autopaikkojen yleinen toteutusmalli

Asemakaavassa asuntotontin kerrosala on 5000 kem², huoneistojen keskikokovaatimus on 75 htm², autopaikkamääräys 1 ap / 115 kem² ja kerrosalaneliömetrin ja huoneistoeliömetrin suhdelukuna käytetään 1,18. Autopaikat toteutetaan tontin maantason alapuolelle hintaan 40 000 euroa/kpl ja esimerkin yksinkertaistamiseksi kaikki asuintaloon toteutettavat huoneistot ovat 75 htm²:n suuruisia. Samat lähtötiedot toistuvat kaikissa myöhemmin esitettävissä esimerkkilaskelmissa, ellei toisin ilmoiteta. Asuntotontille toteutettavaan kerrostaloon tulee siis 56 asuntoa ja 43 autopaikkaa. Autopaikkojen toteuttamiskustannukset kutakin asuntoa kohti ovat 30 714 € eli 410 €/htm².

Rakennusoikeus kem ²	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	Autopaikkojen kustannukset		
			€/ ap	€/ asunto	€/htm ²
5 000	56	43	40 000	30 714	409,52

Taulukko 3: Autopaikkojen yleinen toteutusmalli

Asunto-osakeyhtiö voisi periä omistukseensa toteuttamistaan autopai-koista käypää vuokraa käyttäjiltä. Tämä olisi oikeudenmukaista, koska jokainen osakkeenomistaja on joutunut maksamaan asunto-osakkeen ostohinnassa autopaikkojen toteuttamisen, mutta vain osa pystyy niitä käyttämään. Käyttäjiltä peritty käypä vuokra tulisi kaikkien osakkeen-omistajien hyödyksi, koska se alentaisi vastaavasti kaikilta osakkeen-omistajilta yhtiön menojen kattamiseksi perittävää hoitovastiketta.

Asunto-osakeyhtiöissä ei kuitenkaan yleensä peritä autopai-koista käypää vuokraa (käyttömaksua), jos osakkeenomistajien enemmistöllä on käytössään autopaidat. Tämä johtuu siitä, että enemmistö haluaa pitää asumiskulunsa, joihin myös autopaikkojen käyttömaksut kuuluvat, mahdollisimman pieninä. Käytännössä asunto-osakeyhtiöt perivät hal- linnassaan olevien autopaikkojen käytöstä niin pieniä käyttömaksuja, että niillä pysytään kattamaan lähinnä vain autopai-koista aiheutuvat hoitokustannukset.

Seuraava esimerkki osoittaa autopaidasta perittävien käyttömaksujen vaikutuksen yhtiön hoitovastikkeisiin.

Esimerkki 3. Käyttömaksun vaikutus hoitovastikkeeseen

Esimerkin 2. mukainen asunto-osakeyhtiö perii ensimmäisenä toimintavuotenaan autopaidan käyttäjiltä käyttömaksua 20€/kk ja kaikilta osakkailta hoitovastiketta 3 euroa/htm²/kk. Toisena toimin- tavuotena yhtiö päättää periä autopaidasta käyttömaksua 100 €/kk, joka vastaa autopaidan 40 000 euron toteuttamiskustannuk- selle laskettavaa 3 prosentin vuosituottoa.

Tällöin uusista käyttömaksuista saatu tuotto pienentää yhtiön pe- rimää hoitovastiketta 3 eurosta 2,18 euroon kuukaudessa, kun ole- tetaan että kaikki autopaidat ovat edelleen käytössä.

	AsOy	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	autopaikkojen käyttömaksut		Yhtiön perimät hoitovastikkeet			yhtiön tulot yhteensä €/kk
	htm ²			€/ käyttäjä/kk	€/ yhtiö/kk	€/htm ² /kk	€/asunto/kk	€/ yht./kk	
Vuosi 1	4 200	56	43	20	860	3,00	225,00	12 600	13 460
Vuosi 2	4 200	56	43	100	4 300	2,18	163,57	9 160	13 460

Taulukko 4: Käyttömaksun vaikutus hoitovastikkeeseen

Asuntotontin toteuttaja voi vaihtoehtoisesti toteuttaa asuntotontin ase- makaavan mukaiset autopaidat myös asunto-osakeyhtiöön erillisinä au- topaikkaosakkeina. Tähän on yleensä syynä se, että toteuttajan arvion mukaan nimenomaan tälle asuntotontille toteutettavat asunto-osakkeet käyvät paremmin kaupaksi, jos asunto-osakkeen ostaja saa itselleen oman nimetyn autopaidan.

Esimerkki 4. autopaikat osakkeina, nykykäytäntö

Esimerkin 2. mukaisen asuintalon toteuttaja toteuttaa asemakaavan 43 velvoiteautopaikkaa erillisinä osakkeina. Autopaikan toteuttaminen maksaa 40 000 euroa. Toteuttaja epäilee, ettei asunto-osakkeille ole kysyntää, jos autopaikkaosake maksaa 40 000 euroa. Niinpä toteuttaja myy asunto-osakkeiden ostajille autopaikkaosakkeita 20 000 euron kappalehintaan. Tällöin autopaikkojen nettototeuttamiskustannukset ovat toteutettavaa asuntoa kohti enää 15 357 euroa (205 e/htm²) eli vain puolet esimerkkiin 2. verrattuna, jossa autopaikat toteutetaan yhtiön omistukseen ja hallintaan.

Rakennusoikeus kem ²	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	Autopaikkojen kustannukset			Autopaikkaosakkeen hinta
			€/ ap	€/ asunto	€/htm ²	€/ ap-osake
5 000	57	43	40 000	15 357	204,76	20 000

Taulukko 5: autopaikat osakkeina, nykykäytäntö

Yllä mainitussa esimerkissä asuintalon toteuttaja siis maksattaa autopaikkojen toteuttamiskustannuksista puolet autopaikkaosakkeiden ostajilla. Autopaikkojen nettototeuttamiskustannusten puolittuminen toteutettavaa asuntoa kohti ei kuitenkaan tarkoita välttämättä sitä, että asunnon myyntihinta laskee vastaavalla summalla. Asunnon myyntihinta ja sen sisältämä toteuttajan kate määräytyvät asuntomarkkinoiden mukaan.

2.8 Vuokratalon autopaikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden jakautuminen

Vuokra-asuntotontin toteuttaja siirtää perinteisesti vuokratalon ja sen autopaikkojen kaikki toteuttamiskustannukset perittäviin vuokriin. Kaikki vuokratalon asukkaat maksavat siis vuokrissaan autopaikkojen toteuttamiskustannukset siitä riippumatta pystyvätkö he niitä käyttämään tai haluavatko niitä edes käyttää.

Vuokratalon toteuttaja perii tavallisesti autopaikkojen käyttäjiltä käyttömaksua. Maksu on yleensä kuitenkin niin pieni, että se kattaa lähinnä vain autopaikkojen käytöstä ja hoidosta aiheutuvat kustannukset.

Ei ole estettä, että vuokratalon toteuttaja perisi autopaikoista käyttömaksua, joka vastaisi autopaikan hoitokuluja sekä autopaikan toteuttamiseen sitoutuneelle pääomalle laskettavaa maltillista korkoa. Esimerkiksi 30 000 euron toteuttamiskustannuksilla ja kahden prosentin vuotuisella korolla vuokran pääomaosuudeksi tulisi 50 euroa kuukaudessa ja kolmen prosentin korolla 75 euroa. Omakustannusperusteisessa vuokratalossa lisääntyvät autopaikkamaksut alentaisivat kaikilta vuokralaisilta perittäviä vuokria. Autopaikkamaksua ei kannata asettaa kuitenkaan niin korkeaksi, että se vaikuttaa negatiivisesti asuntojen vuokrattavuuteen ja vaihtuvuuteen.

3 AUTOPAikkojen toteuttamiskustannusten kohdentaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille

Edellä 2.7. kohdan esimerkissä 4. on esitetty, miten asunto-osakeyhtiön toteuttaja maksattaa autopaikkojen toteuttamiskustannuksista puolet autopaikkaosakkeiden ostajilla. Tästä aiheutuva autopaikkojen toteuttamiskustannusten puolittuminen toteutettavaa asuntoa kohti ei kuitenkaan tarkoita välttämättä sitä, että asunnon myyntihinta laskisi vastaavan suuruisen euromäärän. Syynä tähän on se, että asunnon myyntihinta ja sen sisältämä toteuttajan kate määräytyvät asuntomarkkinoiden mukaan.

Autopaikkojen toteuttamiskustannusten erottaminen asuntojen myyntihinnoista ja niiden kohdentaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille edellyttää, että kaupunki löytää uusia, innovatiivisia ja realistisia ratkaisuja ja ottaa niitä myös käyttöön asuntotontteja luovuttaessaan. Seuraavassa esitellään eräitä mahdollisia ratkaisuja etuineen, haittoineen ja ongelmineen.

3.1 Pysäköintiyhtiö toteuttaa yksityisiä ja velvoiteautopaikkoja

Uusilla alueilla voitaisiin kokeilla autopaikkojen toteuttamista niin, että asemakaavassa määrittäisiin tiettyjen asuntotonttien velvoiteautopaikat toteutettavaksi erilliselle autopaikkatontille toteuttavaan pysäköintilaitokseen autopaikkainormin 1 ap /230 k-m² mukaan (velvoitepaikat). Tämä vastaisi vain puolta uudelle alueelle kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän laskentaohjeen mukaan toteuttavasta määrästä (1 ap /115 k-m²). Lisäksi asemakaavassa olisi merkintä, että kyseiselle autopaikkatontille saa toteuttaa yksityisiä autopaikkoja enintään vastaavan määrän (yksityiset autopaikat).

Kaupunki velvoittaisi alueen ensimmäisen asuntotontin luovutuksen saajan tai muun tahon perustamaan omakustannusperusteisen pysäköintiyhtiön toteuttamaan autopaikkatontille vaiheittain em. pysäköintilaitoksen. Pysäköintiyhtiö toteuttaisi autopaikkoja sitä mukaan, kun yhtiöön liittyy osakkeenomistajiksi asuntotonttien haltijoina olevia velvoiteautopaikkoja tarvitsevia asunto-osakeyhtiöitä ja yksityisiä autopaikan tarvitsijoita ja yhtiö saa näiltä autopaikkojen toteuttamiskustannuksia vastaavia liittymismaksuja. Tämä tarkoittaisi sitä, että autopaikan tarvitsija voisi ostaa laitoksesta itselleen omakustannusperusteiseen hintaan pysäköintipaikan, jos tämä ei onnistu vuokraamaan asunto-osakeyhtiön pysäköintilaitoksesta maksamaa velvoiteautopaikkaa käyttöönsä.

Tämä malli alentaisi asuntotonttien velvoiteautopaikkojen toteuttamiskustannuksia merkittävästi. Edellä esimerkin 2 tapauksessa tämä tarkoittaisi autopaikkojen toteuttamiskustannusten alentumista toteutettavaa asuntoa kohden puoleen eli 30 714 eurosta 15 357 euroon ja huoneistoneliömetrin osalta 410 eurosta 205 euroon. Tämä ei kuitenkaan välttämättä tarkoittaisi, että asuntojen myyntihinta putoaisi vastaavan suuruisella määrällä, koska myyntihinta määräytyy markkinoilla kysynnän ja tarjonnan mukaan. Joka tapauksessa malli kohdentaisi merkittä-

vän osan autopaikkojen toteuttamiskustannuksista autopaikkojen käyttäjille.

Lisäksi malli mahdollistaisi siirtää autopaikkojen toteuttamiskustannuksia edellä kuvattua enemmänkin ja jopa kokonaan autopaikan käyttäjille muuttamalla halutulla tavalla asemakaavan velvoiteautopaikkojen ja yksityisten autopaikkojen välistä suhdelukua (esimerkiksi 50:50, 30:70, 15:85 tai jopa 0:100).

Esitetty malli sisältää kuitenkin myös heikkouksia ja ongelmia:

- Edellä on todettu, että asuntotontin toteuttaja siirtää asuntojen myyntihintoihin kaikki autopaikkojen toteuttamiskustannukset katteineen ja myy asunnot alueen asuntomarkkinoilla käypään uustuotantohintaan. Markkinoiden käypä uustuotantohinta saattaa kuitenkin perustua alueen sellaisiin uustuotantokohteisiin, joissa asemakaavan mukaiset kaikki autopaikat on toteutettu asunto-osakeyhtiön hallintaan. Niinpä ostajan ei tulisi maksaa edellä kuvatun mallin mukaisesta asunnosta samaa hintaa kuin samalla alueella vastaavasta kaikki autopaikat toteuttaneen asuintalon asunnosta, jotta toteuttaja ei saisi toteuttamatta jääneistä autopaikoista kauppahinnassa merkittävää ja ansiotonta lisäkatetta. Esimerkin 2. mukaisessa tapauksessa lisäkatte tarkoittaisi 205 euroa/htm² ja kaikkien asuntojen osalta yli miljoonaa euroa. Ostajat ja markkinat eivät välttämättä tätä kuitenkaan ymmärrä. Niinpä mallin käyttöönotto edellyttäisi kaupungilta tonttien luovutussopimuksissa markkinahintaisten osakekauppojen jonkinlaista säätelyä.
- Asuntotonttien toteuttajat eivät todennäköisesti pidä edellä esitetystä mallista, koska ei ole varmuutta, mikä vaikutus sillä on uusien asuntojen myyntiin.
- Esitettyyn malliin sisältyy asukaspoliittinen ongelma. Pysäköintilaitoksen yksityisten autopaikkojen toteuttaminen jää kiinni alueella asuntoja omistavien ja niissä asuvien asukkaiden halusta ja kyvystä ostaa itselleen oma autopaikka. Asunto-osakeyhtiön pysäköintilaitoksesta ostamat velvoiteautopaikat saattavat ehkä riittää talon valmistuessa sen ensimmäisille asukkaille, mutta autopaikkatarve saattaa kasvaa pian niin isoksi, että yksityisten autopaikkojen toteuttaminen tulee ajankohtaiseksi. Tällöin uuden alueen asukkaat saattavat vaatia kaupunkia muuttamaan pysäköintiä verovaroin esimerkiksi maantasoiseksi tai lisäämään kadunvarsipysäköintiä välttyäkseen ostamasta omakustannusperusteisia, mutta silti kalliita autopaikkoja pysäköintilaitoksesta.
- Malli edellyttää tehokasta pysäköinninvalvontaa, jotta laitton pysäköinti ei lisäännä alueella.
- Asuntohankkeiden toteutuksen eriaikaisuus saattaa aiheuttaa pysäköintilaitoksen toteutukselle taloudellisia haasteita ja se saattaa viivästyttää puolestaan myöhempiä asuntohankkeita.

- Asukkaan pysäköintiyhtiön autopaikkaosakkeen ostamiseen ja/tai liittymismaksuun ottama pankkilaina ei ilmeisesti ole tuloverotuksessa vähennyskelpoinen kuten normaali asuntolaina.

3.2 Kaupungin omistama pysäköintilaitos

Kaupunki voisi perustaa uudelle alueelle pysäköintiyhtiön, joka toteuttaa erilliselle pysäköintitontille suuren ja kustannustehokkaan pysäköintilaitoksen asemakaavassa määrättyjen asuntotonttien velvoiteautopaikkoja varten (1 ap / 115 k-m²). Kaupunki antaisi pysäköintiyhtiölle lainoja, jotka kattaisivat pysäköintilaitoksen kunkin vaiheen toteuttamiskustannukset.

Pysäköintitontin ja kunkin asuntotontin välillä tehtäisiin korvaukseton pitkäaikainen sopimus asuntotontin velvoiteautopaikkojen toteuttamisesta pysäköintilaitokseen. Lisäksi pysäköintiyhtiö tekisi jokaisen autopaikan käyttäjän kanssa toistaiseksi voimassa olevan vuokrasopimuksen autopaikan käytöstä. Pysäköintiyhtiö ei kuitenkaan saisi tehdä asuntotonttien haltijoina olevien asunto-osakeyhtiöiden kanssa vuokrasopimuksia autopaikoista, jotta vuokria ei pääsisi kaikilta osakkeenomistajilta perittäviin hoitovastikkeisiin.

Pysäköintiyhtiö voisi vuokrata autopaikkoja käyttäjille niin, että vuokra vastaisi autopaikasta aiheutuvia ylläpitokustannuksia lisättynä autopaikan toteuttamiskustannuksille laskettavalla kolmen prosentin vuotuisella korolla. Vuokran pääomaosuus olisi esimerkiksi autopaikan 30 000 euron toteuttamiskustannuksilla 75 euroa kuukaudessa ja 50 000 euron toteuttamiskustannuksilla 125 euroa kuukaudessa. Kaupunki lainaisi yhtiölle pysäköintilaitoksen toteuttamiskustannuksia vastaavat lainat pääomalainoina tai vastaavina, jotta autopaikoista perittävät maksut jäisivät kohtuullisiksi ja pysäköintilaitoksen käyttöaste pysyisi korkeana. Mikäli pysäköintiyhtiön pitäisi maksaa kaupungille esimerkiksi kahdeskymmenessä vuodessa takaisin 30 000 euron tai 50 000 euron autopaikan toteuttamiskustannuslaina korkoineen, nousisi vuokran pääomaosuus tasaerinä ja kolmen prosentin vuotuisella korolla laskettuna jo 166 euroon tai 277 euroon kuukaudessa.

Tässä mallissa asuntotontin toteuttajalle ja asunto-osakeyhtiölle ei aiheutuisi asemakaavan edellyttämien velvoiteautopaikkojen järjestämisestä lainkaan kustannuksia. Lisäksi malli irrottaisi autopaikan toteutuskustannuksen asunnon hinnasta ja kohdistaisi sen kustannuksen autopaikan käyttäjälle.

Esitetty malli sisältää kuitenkin myös heikkouksia ja ongelmia:

- Kaupunki joutuisi sitouttamaan yhtiöön pääomaan etupainotteisesti ja pysyvästi sekä kantamaan yhtiön osakkeenomistajana mallin liittyvät taloudelliset riskit (käyttöaste, likviditeetti, tulevat peruskorjaukset jne.).
- Asuntotonttien toteuttajat eivät todennäköisesti pidä mallista, koska ei ole varmuutta, mikä vaikutus mallilla on uusien asuntojen myyn-

tiin, vaikka autopaikan tarvitsijoilla onkin mahdollisuus vuokrata pysäköintiyhtiöltä autopaikka.

- Edellä on todettu, että asuntotontin toteuttaja siirtää asuntojen myyntihintoihin kaikki toteuttamiskustannukset katteineen ja myy asunnot markkinoiden määräämään alueen käypään uustuotantohintaan. Markkinoiden käypä uustuotantohinta saattaa kuitenkin perustua alueella sellaisiin uustuotantokohteisiin, joissa kaikki autopaikat on toteutettu asunto-osakeyhtiön hallintaan. Yllä kuvatussa mallissa asuntotontin toteuttaja ei kuitenkaan joutuisi toteuttamaan yhtään autopaikkaan, joten tämä säästyisi jopa 300 - 500 euroa/hm² suuruisilta toteuttamiskustannuksilta. Niinpä ostajan ei tulisi maksaa yllä kuvatun mallin asunnosta samaa hintaa kuin samalla alueella kaikki autopaikat toteuttaneen vastaavan uudisasuintalon asunnosta, jotta toteuttaja ei saisi asunnon myynnistä merkittävää ja ansiotonta lisäkatetta. Ostajat ja markkinat eivät välttämättä tätä kuitenkaan ymmärrä. Mallin käyttöönotto edellyttäisikin kaupungilta tonttien luovutussopimuksissa markkinahintaisten osakekauppojen jonkinlaista säätelyä.
- Esitettyyn malliin sisältyy myös asukaspoliittinen ongelma, jos yhtiön perimä autopaikan vuokra nousee käyttäjien mielestä liian korkeaksi. Tällöin autopaikkojen käyttäjät voivat joukolla vaatia kaupunkia alentamaan yhtiön autopaikoista perimää pääomavuokraa. Onnistuessaan tämä tarkoittaisi alueen ja asukkaiden autopaikoituksen tukemista osittain verovaroin.

3.3 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen autopaikkaosakkeisiin

Edellä kohdan 2.7 esimerkissä 4 asuntotontin toteuttaja on toteuttanut asemakaavan mukaiset autopaikat (40 000 euroa/ap) erillisinä autopaikkaosakkeina. Esimerkissä toteuttaja myy autopaikkaosakkeen kuitenkin vain puoleen hintaan toteuttamiskustannuksiin verrattuna. Loput toteuttamiskustannukset toteuttaja siirtää kaikkien myytävien asunto-osakkeiden katteellisiin myyntihintoihin.

Tätä autopaikkaosakemallia voitaisiin kehittää niin, että autopaikkakustannukset kohdistuisivat tätäkin enemmän autopaikkaosakkeen omistajalle. Kaupunki voisi asuntotontin luovutusehdoissa määrätä toteuttajan toteuttamaan asuntotontin kaikki autopaikat erillisinä autopaikkaosakkeina seuraavasti:

- 1 Toteuttaja perustaa asunto-osakeyhtiön, jonka yhtiöjärjestyksen mukaan tietty osake oikeuttaa hallita tiettyä asunto-osakeyhtiön tontille toteuttamaa autopaikkaa.
- 2 Asunto-osakeyhtiö toteuttaa asuinrakennuksen ja autopaikat tontilleen. Ennen kuin toteuttaja myy yhtäkään huoneistoihin ja autopaikkoihin oikeuttavaa osaketta, kutakin autopaikkaosaketta kohden tulee olla kohdistettu oma yhtiölain, joka vastaa autopaikan todellisia toteuttamiskustan-

nuksia. Puolueeton rakennuskustannuksiin hyvin perehtynyt asiantuntija tarkastaa kustannusten oikeellisuuden. Lainan tulee sellainen, että asunto-osakeyhtiöllä on oikeus maksaa se osakkeenomistajan maksamalla suorituksella kerralla pois milloin tahansa laina-aikana.

- 3 Toteuttaja autopaikkaosakkeen merkitsijänä ja ensimmäisenä omistajana maksaa yhtiölle yhtiöjärjestyksen mukaisena rahoitusvastikkeena vain em. lainan korot, joka puolestaan maksaa ne pankille. Rakennuttaja ei saa maksaa edellä mainittua sinänsä yhtiöjärjestyksen mukaista osakkeeseen liittyvää yhtiölainaa, jotta autopaikan hinta ei pääse siirtymään asunto-osakkeiden hintaan.
- 4 Toteuttaja tarjoaa ostettavaksi asunto-osakeyhtiön asunto-osakkeen alueen uustuotannon markkinahintaan. Samalla toteuttaja tarjoaa ostettavaksi autopaikkaosakkeita. Mikäli asunto-osakkeen ostaja haluaa ostaa myös autopaikkaosakkeen, ostaja ja myyjä sopivat vapaasti autopaikkaosakkeen hinnan. Mikäli autopaikkaosakkeesta ei synny kilpailua, rationaalinen ostaja maksaa osakkeesta symbolisen yhden euron huomioon ottaen autopaikkaosaketta rasittavan 40 000 euron toteuttamiskustannuksia vastaava yhtiölainan.
- 5 Mikäli asunto-osakkeiden ostajat eivät osta kaikkia autopaikkaosakkeita, saa toteuttaja maksaa yhtiölle osakkeita rasittavat yhtiölainat esimerkiksi puolen vuoden kuluttua asuintalon käyttöönotosta.

Edellä esitetty malli erottaa selvästi autopaikan toteuttamiskustannukset asuntohankkeen toteuttamiskustannuksista ja autopaikkakustannukset tulevat lähtökohtaisesti vain autopaikkaosakkeen ostajien maksettaviksi. Malli sisältää kuitenkin myös heikkouksia ja ongelmia:

- Asuintalojen toteuttajat eivät todennäköisesti pidä tästä mallista. Toteuttajalle jää riski, ettei se saa myytyä autopaikkaosakkeita. Tällöin toteuttamiskustannuksiltaan kalliit autopaikkaosakkeet jäävät osittain toteuttajan omistukseen yhtiövelkoineen ja käyttövastikkeineen. Nämä kustannukset vähentävät toteuttajan koko asuintalohankkeen katetta, jos toteuttajan autopaikkaosakkeiden myynnistä myöhemmin saama hinta on alhaisempi kuin tämän autopaikkaosakkeeseen johdosta maksamat yhtiövelat, rahoituskustannukset ja käyttövastikkeet.
- Yhtiölainoihin liittyy aina taloudellinen riski asunto-osakeyhtiön ja sen kaikkien osakkeenomistajien kannalta. Mikä osakkeenomistaja ei pysty maksamaan pääomavastikkeitaan yhtiölle, ovat viime kädessä yhtiön kaikki osakkaat vastikkeidensa kautta vastuussa yhtiölainan ja sen korkojen maksamisesta pankille.

- Edellä on todettu, että asuntotontin toteuttaja siirtää asuntojen myyntihintoihin kaikki toteuttamiskustannukset katteineen ja myy asunnot markkinoiden määräämään alueen käypään uustuotantohintaan. Markkinoiden käypä uustuotantohinta saattaa kuitenkin perustua alueen sellaisiin uustuotantokohteisiin, joissa asemakaavan mukaiset kaikki autopaikat on toteutettu asunto-osakeyhtiön hallintaan. Niinpä ostajan ei tulisi maksaa edellä kuvatusta asunnosta samaa hintaa kuin samalla alueella kaikki autopaikat toteuttaneen vastaavan uudisasuintalon asunnosta, jotta toteuttaja ei saisi asunnon myynnistä ansiotonta ja merkittävää lisäkatetta. Ostajat ja markkinat eivät välttämättä tätä kuitenkaan ymmärrä. Mallin käyttöönotto edellyttäisikin kaupungilta tonttien luovutussopimuksissa markkinahintaisten osakekauppojen jonkinlaista säätelyä.

Esimerkki 5. Asunto-osakkeen käypä hinta

Tarkastellaan edelleen esimerkin 2. mukaista yhtiötä. Kaikki autopaikat toteutetaan erillisinä autopaikkaosakkeina niin, että jokaiseen osakkeeseen kohdistuu 40 000 euron toteuttamiskustannuksia vastaava oma yhtiölaina. Alueen uusissa kerrostaloissa asunto-osakkeiden velattomat myyntihinnat ovat olleet keskimäärin 4 000 euroa/htm² sisältäen yhtiön hallintaan jäävät ja toteuttamiskustannuksiltaan myös 40 000 euron hintaiset autopaikat. Huoneistoneliömetrille jaettuna tämä tarkoittaa noin 410 euroa.

Ostajan tulisi kuitenkin maksaa esimerkin mukaisesta asunto-osakkeesta vain 3 590 euroa/htm² siitä riippumatta, ostaako samalla autopaikkaosakkeen tai ei. Lisäksi autopaikan haluavan asunto-osakkeen ostajan kannattaisi maksaa autopaikkaosakkeesta symbolisen yhden euron siihen liittyvä 40 000 euron velkaosuus huomioon ottaen. Tällöin autopaikkaosakkeen velkaosuus olisi asunto-osakkeen ostajan huoneistoneliometriä kohden 533 euroa ja yhteenlaskettu asunto-osakkeen ja autopaikkaosakkeen velaton hinta 4 123 euroa/htm².

Rakennusoikeus kem ²	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	Ostajan autopaikkakustannukset		Asunto-osakkeen käypä myyntihinta	
			€/ ap	€/htm ²	alueen KA (€/htm ²)	Ilman ap:ta (€/htm ²)
5 000	57	43	40 000	533	4 000	3 590

Taulukko 6: Asunto-osakkeen käypä hinta

3.4 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen asunto-osakkeisiin

Kaupunki voisi vaihtoehtoisesti määrätä asuntotontin luovutusehdoissa toteuttajan toteuttamaan asuntotontin siten, että kaavan mukaiset velvoiteautopaikat sidotaan suoraan asunto-osakkeisiin. Järjestelyssä välttäisiin edellisessä 3.3. kohdassa esitetty toteuttajan pelko liian kalliiden autopaikkaosakkeiden myymättä jäämisestä.

Esimerkki 6. malli autopaikkojen sitomisesta asunto-osakkeisiin

Tarkastellaan edelleen esimerkin 2. mukaista yhtiötä. Tontin luovutussopimuksessa kaupunki määrää, että toteuttaja sitoo toteuttamansa asemakaavan mukaiset 43 autopaikkaa valitsemiinsa asuntohuoneistojen osakkeisiin. Asunto-osakeyhtiön yhtiöjärjestyksessä tämä ilmenee esimerkiksi merkintänä:

Osakkeet 300 – 375 oikeuttavat hallitsemaan asuntoa A16, 75 m2, 3 h + k + kph + taloyhtiön kellarissa sijaitseva autopaikka nro 13

Lisäksi toteuttaja on velvollinen kytkemään kuhunkin 43 valitsemaansa asunto-osakkeeseen autopaikan 40 000 euron toteuttamiskustannuksien suuruisen yhtiölainan. Ulkopuolinen asiantuntija vahvistaa toteuttamiskustannusten oikeellisuuden. Toteuttajalta osakkeet ostanut saa maksaa yhtiövelan pois joko kertasuorituksena tai kuukausittain perittävänä rahoitusvastikkeena lainaehtojen mukaisesti.

Tietyn autopaikan ja asunto-osakkeen kytkentä tarkoittaisi esimerkitapauksessa sitä, että 43 asunnolla olisi aina käytössään nimetty autopaikka ja kahdeksalla asunnolla sitä ei olisi koskaan. Mikään sinänsä ei estä, että autopaikan osakkeenomistaja vuokraa tarpeettoman autopaikkansa asuintalossa asuvalle tarvitsijalle.

Toteuttaja myy kaikki po. asunto-osakkeet alueen uudismarkkinahintaan. Ostajasta riippuu, haluaako tämä ostaa autopaikkaan kytketyn vai kytkemättömän asunto-osakkeen. Mahdollista on, että useat ostajat ovat valmiita maksamaan autopaikkaan kytketystä ja sen toteuttamiskustannuksiin sidotusta velallisesta asunto-osakkeesta enemmän kuin kytkemättömästä asunto-osakkeesta, koska tarvitsevat autopaikkaa ja/tai katsovat sen ainutlaatuisena tilaisuutena lisäävän jatkossa asunto-osakkeen jälleenmyyntiarvoa korkeasta velkaosuudesta huolimatta.

Edellä esitetty malli erottaa selvästi autopaikan toteuttamiskustannukset asuntohankkeen toteuttamiskustannuksista ja autopaikkakustannukset tulevat lähtökohtaisesti vain asunto-osakkeeseen sidotun autopaikan ostajan maksettaviksi. Malli sisältyy kuitenkin myös heikkouksia ja ongelmia:

- Asuntotonttien toteuttajat eivät todennäköisesti pidä myöskään tästä mallista, koska nämä joutuvat etukäteen kytkemään autopaikat tiettyihin asunto-osakkeisiin ja samalla ennustamaan millaiseksi niiden kysyntä tämän jälkeen muodostuu. Koska yhtiöjärjestykseen otetun huoneiston ja autopaikan kytkentä edellyttää yhtiökokouksen päätöstä, toteuttajan on vaikea saada kytkentää enää muutettua sen jälkeen, kun tämä on myynyt ensimmäisiä asunto-osakkeita. Lähtökohtana lienee kuitenkin, että autopaikkoja kannattaa enimmäkseen kytkeä ylempien kerrosten ja pinta-alaltaan suurimpiin huoneistoihin.

- Edellä on todettu, että asuntotontin toteuttaja siirtää asuntojen myyntihintoihin kaikki toteuttamiskustannukset katteineen ja myy asunnot markkinoiden määräämään alueen käypään uustuotantohintaan. Markkinoiden käypä uustuotantohinta saattaa kuitenkin perustua alueen sellaisiin uustuotantokohteisiin, joissa asemakaavan mukaiset kaikki autopaikat on toteutettu asunto-osakeyhtiön hallintaan. Niinpä ostajan ei tulisi maksaa edellä esitellyn mallin asunnosta autopaikan velkaosuus huomioon ottaen samaa hintaa kuin samalla alueella kaikki autopaikat velattomina toteuttaneen vastaavan uudisasuintalon asunnosta, jotta toteuttaja ei saisi asunnon myynnistä merkittävää ja ansiotonta lisäkatetta. Ostajat ja markkinat eivät välttämättä tätä kuitenkaan ymmärrä. Mallin käyttöönotto edellyttäisi kaupungilta tonttien luovutus sopimuksissa markkinahintaisten osakeluovutusten jonkinlaista säätelyä.

Esimerkki 7. Asunto-osakkeen käypä hinta

Tarkastellaan edelleen esimerkin 2 mukaista yhtiötä. Autopaikat sidotaan asunto-osakeyhtiön 43 asunto-osakkeeseen ja kuhunkin kohdistetaan autopaikan 40 000 euron toteuttamiskustannuksia vastaava yhtiölaina. Alueen uusissa kerrostaloissa asunto-osakkeiden velattomat myyntihinnat ovat olleet keskimäärin 4 000 euroa/htm² sisältäen yhtiön hallintaan jäävät toteuttamiskustannuksiltaan myös 40 000 euron hintaiset autopaikat. Huomioon ottaen autopaikkojen kytkeminen vain tiettyihin asunto-osakkeisiin ja niihin liittyvät toteuttamiskustannuksia vastaavat velkaosuudet, rationaalisen ostajan kannattaisi maksaa sekä autopaikkaan kytketystä että kytkemättömästä asunto-osakkeesta vain 3590 euroa/htm². Asunto-osakkeeseen kytketty autopaikka ja sen velkaosuus olisi ostettua huoneistoneliömetriä kohden 533 euroa ja asunto-osakkeen velaton hinta 4 123 euroa/htm².

Rakennusoikeus kem ²	Asuntoja kpl (75 htm ²)	Autopaikkoja kpl (1 ap/ 115 kem ²)	Asunto-osakkeeseen sidotun autopaikan kustannukset		Asunto-osakkeen käypä hinta	
			€/ ap	€/htm ²	Autopaikallinen velaton osake €/htm ²	Ilman autopaikka €/htm ²
5 000	57	43	40 000	533	4 123	3590

Taulukko 7: Asunto-osakkeen käypä hinta

4 AUTOPAIKKAKUSTANNUSTEN ALENTAMINEN

Edellä on todettu, että Helsingissä uusien kerrostalovaltaisten alueiden autopaikkojen toteuttamisesta aiheutuu usein merkittäviä toteuttamiskustannuksia, jotka siirtyvät asuntojen myyntihinnoissa ja vuokrissa asunnonostajien ja vuokralaisten maksettaviksi. Edellisessä luvussa on esitetty keinoja kohdentaa autopaikoista aiheutuvia toteuttamiskustannuksia nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille. Kaupungin tulisi myös etsiä keinoja, joilla autopaikkojen merkittäviä toteuttamiskustannuksia voitaisiin ylipäänsä alentaa alentamatta kuitenkaan merkittävästi tonttien rakennustehokkuutta.

4.1 Autopaikkojen toteuttamiskustannusten huomioiminen kaavoituksessa

Alueen autopaikkojen järjestäminen määritellään asemakaavassa. Asemakaavaprosessin aikana tulisi tutkia autopaikkojen järjestämisen vaihtoehtot ja niiden kustannusvaikutukset asuntojen hintaan. Asemakaavaehdotuksen esittelytekstissä tulisi esittää vertailutietoina tutkitut vaihtoehtot ja niiden kustannukset. Lisäksi autopaikkojen suunnittelussa tulisi ottaa entistä paremmin huomioon MA-ohjelman asuntojen hallintamuotojakauma, koska korkeat autopaikkojen toteuttamiskustannukset saattavat olennaisesti haitata tai jopa estää kohtuuhintaisten asuntohankkeiden toteuttamista.

Erityisesti uusia alueita kaavoitettaessa tulisi etsiä edullisempia ja tehokkaampia autopaikkaratkaisuja. Esimerkiksi hyvien joukkoliikenneyhteysien ja palvelujen äärellä sijaitseville asuntotonteille voitaisiin asettaa riittävän vaihteluvälin sisältävä enimmäis- ja vähimmäisautopaikanormi. Uusien alueiden joitakin kortteleita voitaisiin vaihtoehtoisesti kaavoittaa nykyistä laskentaohjetta pienemmällä autopaikanormilla niin, että alueelle osoitettaisiin mahdollisesti kasvavia autopaikkatarpeita varten pysäköintilaitostontti tai maanalainen tilavaraus täydentävälle yksityiselle pysäköintilaitokselle. Lisäksi asemakaavoituksessa ja sitä ohjaavassa autopaikkojen laskentaohjeessa voitaisiin ottaa paremmin huomioon raideliikenteen asemien läheisyys siten, että autopaikanormi olisi lievämpi aseman lähellä (alle 500 metriä) ja se tiukentuisi etäisyyden kasvaessa.

Kaavoituksessa autopaikkojen tarpeen ennakoiminen on aina ollut haastava tehtävä. Tehtävä on entistä haasteellisempi sitä mukaan kun tietoisuus ympäristöstä ja ilmastomuutoksesta lisääntyy ja siihen sopeutuminen ja sen hidastaminen tulee yhä tärkeämmäksi päämääräksi. Kaavoituksessa tulisi pyrkiä ennakoimaan, että ympäristönsuojelu ja energiansäästäminen saattavat tulevaisuudessa jopa vähentää tiiviisti asutuilla alueilla yksityisautoilua ja sitä kautta autopaikkatarpeita ja -kustannuksia.

4.2 Vähäautoiset ja autottomat korttelit

Uusilla alueilla voitaisiin kokeilla vähäautoisten ja jopa autottomien kortteleiden toteuttamista. Tähän myös eräät rakennuttajat ovat osoittaneet viime aikoina kasvavaa kiinnostusta. Tämä edellyttää kuitenkin hyvää

tuotteistamista ja markkinointia. Ensimmäisiksi pilottikohteiksi sopisivat kaupungin omat vuokra-asuntokohteet, koska niiden kohdalla koko prosessi suunnittelusta asukkaiden valintaan etenee kaupungin kiinteässä ohjauksessa. Myös joitakin Hitas- ja vapaarahoitteisia kohteita voitaisiin kokeilla toteuttaa autottomina tai normaalia pienemmällä autopaikkavelvoitteella edellyttäen, että rakentajan ja asukkaiden sitoutuminen autottomuuteen varmistetaan esimerkiksi markkinoinnilla, kauppakirjoissa ja tonttien luovutusehdoissa. Mikäli tällaisia kortteileita päätetään kokeilun myötä toteuttaa enemmän, tulisi alueelle kuitenkin jättää mahdollisia tulevia autopaikkaongelmia varten pysäköintilaitostontti tai maan-alainen tilavaraus yksityistä pysäköintilaitosta varten.

Myös täydennysrakentamisessa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja julkisten palveluiden äärellä voitaisiin kokeilla vähäautoisten ja jopa autottomien kortteileiden toteuttamista. Asemakaavojen autopaikkavelvoitteet ovat eräissä tapauksissa muodostuneet täydennysrakentamisen esteeksi, koska autopaikkojen rakentaminen on koettu hankkeen kannalta hankalaksi ja etenkin kustannuksiltaan kalliiksi.

4.3 Autojen yhteiskäyttö

Jätkäsaaren ja Kalasataman uusien asuntotonttien asemakaavoissa voitaisiin jonkin verran autopaikkannormia lieventää, jos ympäröiville ka-tualueille osoitetaan yhteiskäyttöautojen parkkipaikkoja. Suunnittelu tulisi kuitenkin tehdä tiiviissä yhteistyössä rakennuttajien ja yhteiskäyttö-autoyritysten kanssa.

Helsingissä yhteiskäyttöautopalvelua tarjoaa City Car Club. Auton yhteiskäyttö perustuu osakkuuteen tai kuukausimaksuihin. Lisäksi yhtiö perii yhteiskäyttöauton käytöstä aika- ja kilometrisidonnaisia maksuja. Yritys huolehtii kaikista autoon liittyvistä velvoitteista, jotka normaalisti olisivat auton omistajan huolehdittavana. Asiakkaat saavat yhteiskäyttöauton käyttöönsä suoraan kadulta tai etukäteen varaamalla. Auton käyttöönotto tapahtuu matkapuhelimella. Yhtiön mukaan yhteiskäyttö-auto muodostuu uudehkoa omistusautoa edullisemmaksi, jos autoa käyttää vuosittain alle 10 000 kilometriä. Yhteiskäyttöauto ei kuitenkaan kilpaile joukkoliikenteen, taksien tai autonvuokraamojen kanssa, vaan se täydentää liikkumisvaihtoehtoja. Yrityksen mukaan sillä on asiakkaita Suomessa 2148 ja Ruotsissa 2545.

Yhteiskäyttöautojen käyttö on suosittua Ruotsissa ja saksankielisissä maissa. Esimerkki Hampurissa eräitä asuntokohteita on markkinoitu niin, että ostaja saa asunnon mukana yhteiskäyttöyhtiön osakkeen ja joukkoliikenteen lipun.

Kaupungin edun mukaista olisi yhteiskäyttöautoilun lisääminen, koska se vähentää jonkin verran autopaikkatarvetta ja niistä aiheutuvia kustannuksia sekä se voi tehostaa kaupungin maankäyttöä. Ruotsalaisten kokemusten mukaan yhdellä yhteiskäyttöautolla voidaan korvata jopa kahdeksan omistusautoa.

5 YHTEENVETO JA TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Työryhmän toimeksianto perustuu maankäyttö- ja asumisohjelman toimenpiteisiin 19 ja 20, joissa esitetään selvitettäväksi autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentamista nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille sekä mahdollisuutta toteuttaa vähäautoisia ja autottomia kortteleita.

Työryhmä ei löytänyt yleispätevää mallia, jolla asemakaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset olisi helposti ja ongelmitta erotettavissa vain autopaikkojen käyttäjien maksettavaksi.

Kohdassa 3.1 esitetty yksityinen pysäköintiyhtiömalli mahdollistaa asuntotontin autopaikkojen toteuttamiskustannuksien alentamisen ja kamalla halutussa suhteessa tarvittavat autopaikat velvoiteautopaikoiksi ja yksityisiksi autopaikoiksi (0 – 100 %). Vaarana kuitenkin on, että luvaton pysäköinti ja kansalaisuusaktiivisuus lisääntyvät, jos asukkaat eivät ole valmiita ostamaan pysäköintiyhtiöstä yksityisiä autopaikkoja jäätyään ilman taloyhtiön velvoiteautopaikkoja. Kärjistymisen vaara on sitä suurempi, mitä suurempi on yksityisten autopaikkojen osuus velvoitepaikoista.

Kohdassa 3.2 esitetty kaupungin omistama pysäköintiyhtiömalli vapauttaisi asuntotontit, asunto-osakeyhtiöt ja niiden osakkaat autopaikkojen toteuttamiskustannuksista. Yhtiö perisi autopaikkojen vuokraajilta vuokraa, joka vastaisi niiden ylläpitoa ja sitoutuneen pääoman kohtuullista korkoa. Malli kuitenkin sitoisi pysyvästi ja etupainotteisesti kaupungin pääomaa ja kaupunki kantaisi yhtiön omistajana taloudelliset riskit.

Lisäksi kohdassa 3.3 ja 3.4 on esitetty autopaikkojen sitominen erilliseen autopaikkaosakkeeseen tai asunto-osakkeeseen niin, että siihen liittyy autopaikan toteuttamiskustannuksia vastaava yhtiölaina.

Kaikki edellä esitetyt mallit mahdollistavat autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentamisen osittain tai kokonaan autopaikan käyttäjille. Kaikkiin esitettyihin ratkaisuihin sisältyy kuitenkin vaara, että asuntotonttien toteuttajat pääsevät kohtuuttomasti hyötymään perusteettomina lisäkatteina autopaikkojen toteuttamiskustannusten alentumisesta. Tämän maksaisivat kaikki asunto-osakkeiden ostajat. Vaara koskee lähinnä vapaarahoitteista asuntotuotantoa. Sen eliminointi edellyttäisi hyvää tiedottamista alueen asuntomarkkinoilla sekä mahdollisesti tonttien luovutussopimuksiin otettuja erityisehtoja.

Työryhmän mielestä kaupungin tulisi kuitenkin myös etsiä keinoja, joilla autopaikkojen merkittäviä toteuttamiskustannuksia voitaisiin ylipäänsä alentaa alentamatta kuitenkaan merkittävästi tonttien rakennustehokkuutta.

Jokaisessa asemakaavassa tulisi tutkia pysäköinnin järjestämisen vaihtoehtoja ja niiden kustannusvaikutukset asuntojen hintaan. Erityisesti uusia alueita kaavoitettaessa tulisi etsiä edullisempia ja tehokkaampia suunnitteluratkaisuja. Esimerkiksi hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja

palvelujen äärellä sijaitseville asuntotonteille voitaisiin asettaa riittävän vaihteluvälin sisältävä enimmäis- ja vähimmäisautopaikkannormi. Uusia asuntoalueita voitaisiin vaihtoehtoisesti kaavoittaa nykyistä laskentaohjetta pienemmällä autopaikkannormilla niin, että alueelle jätettäisiin mahdollisesti kasvavia autopaikkatarpeita varten pysäköintilaitostontti tai maanalainen tilavaraus yksityiselle pysäköintilaitokselle. Kaavoituksessa voitaisiin myös osoittaa kokeiluluontoisesti MA-ohjelman mukaisia vähäautoisia tai jopa autottomia asuntotontteja ja kaavoituksessa voitaisiin edistää yhteiskäyttöautoilua kaavoittamalla näille katupysäköintipaikkoja.

Helsingin Jätkäsaaren ja Kalasataman uudet asuntoalueet rakennetaan kiinni kantakaupunkiin ja ne sijaitsevat tiheään raitio- ja metroliikenteen äärellä. Lisäksi vuonna 2011 käynnistyvä Kruunuvuorenrannan uusi asuinalue tullaan liittämään raitiotiesillalla kantakaupunkiin ja Helsingin Länsi-Sipoon alueet tukeutuvat tulevaisuudessa itäiseen metroyhteyteen. Kaupunki tulee myös muualla kohdistamaan täydennysrakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien varten.

Työryhmän mielestä nyt olisi kaupungilla ja rakennuttajilla erinomaiset mahdollisuudet ryhtyä aktiivisesti vaikuttamaan uusille alueille muuttavien ihmisten joukkoliikenteen käyttöön. Jokapäiväiseen liikkumiseen ei välttämättä tarvitse omaa autoa tehokkaan joukkoliikenteen ansiosta. Harvoin autoa tarvitseville saattaisi yhteiskäyttöauto tai vuokra-auto olla ratkaisu. Viikonloppu- ja mökkiautoille voitaisiin yrittää kehittää syrjäisempi ja edullisempi pysäköintivaihtoehto.

Kaupunki voisi kannustaa myös rakentajia kehittämään vähäautoisia tai autottomia kortteleita, jotka vähentäisivät hankkeiden toteuttamiskustannuksia ja saattaisivat myös pitkällä aikavälillä omalta osaltaan vaikuttaa mielipiteisiin ja vähentää yksityisautojen omistamista. Selvityksin ja kokeiluin tulisi kuitenkin varmistua uusien mallien toimivuudesta ja siitä, että niin ensimmäiset kuin myöhemmät asukkaat tiedostavat tämän ennen asunnon hankintaa tai vuokraamista.

Työryhmä ehdottaa, että:

- Kaupunki ja innovatiivinen asuntorakennuttaja kehittävät yhteistyössä autopaikkojen sitomista erillisiin autopaikkaosakkeisiin tai asunto-osakkeisiin siten, että kuhunkin osakkeeseen on kohdistettuna autopaikan toteuttamiskustannuksia vastaava velkaosuus. Tavoitteena on estää autopaikkojen toteuttamiskustannusten siirtyminen asuntojen hintoihin.
- Kaupunki ja asuntorakennuttajat kehittävät yhteistyössä autottoman ja vähäautoisen asuintalomallin. Tämä voisi olla osa kaupungin käynnistämää kerrostalojen kehittämisprojektia.
- Toteutetaan em. mallin mukaisena pilottihankkeena autoton tai vähäautoinen arava-, vuokra-, hitas-, asumisoikeus- tai osaomistustalo ja tehdään siitä seuranta tutkimus.

- Kehitetään yhteistyössä yhteiskäyttöautopalvelua tarjoavien yritysten ja asuntorakennuttajien kanssa asuntotonttimalli, joka perustuu osittain autojen yhteiskäyttöön. Kaupunki varaa riittävästi katualueilta autopaikkoja yhteiskäyttöautoille.

Helsingissä 31.1.2009

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Kyösti Oasmaa, puheenjohtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Matti Kaijansinkko

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Pasi Lehtiö

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Jarmo Mylläri

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Niina Puumalainen

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Pentti Ruuska

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

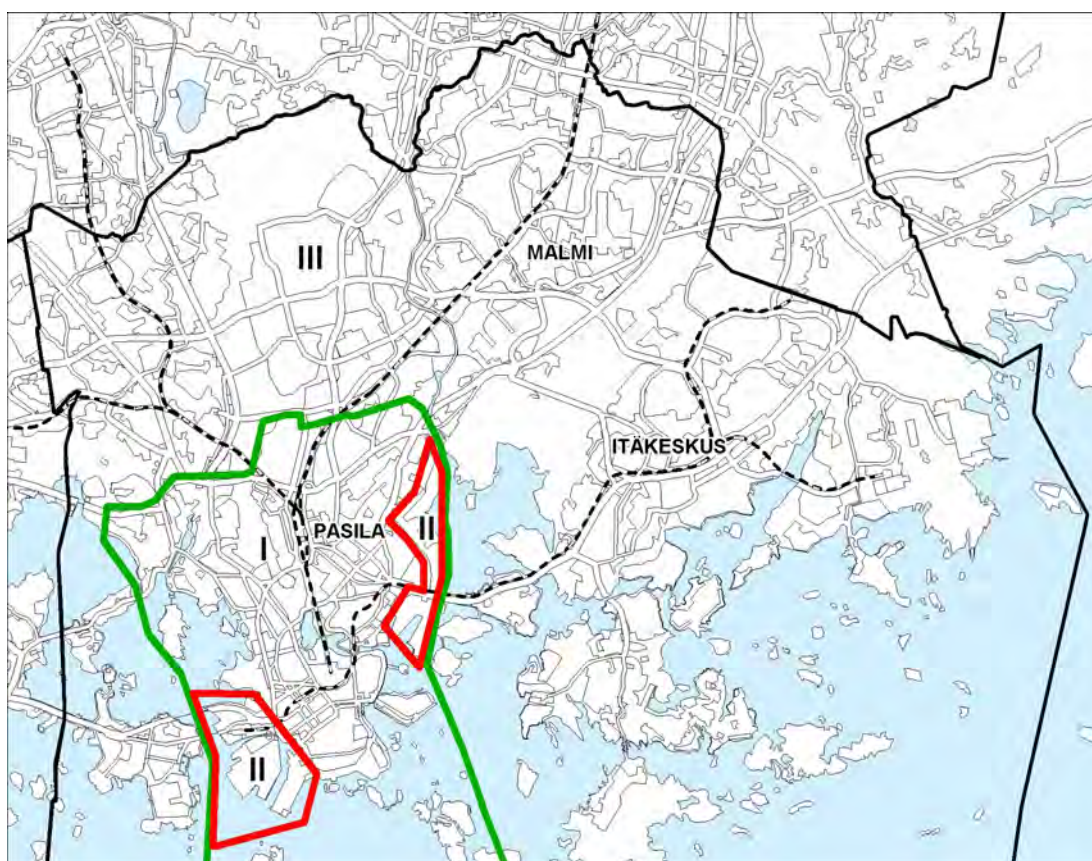
Ville Vastamäki, sihteeri

ASUINTONTTIEN AUTOPAIKKAMÄÄRIEN LASKENTAOHJEET (Hyväksytty Ksl:ssa 14.6.2007)

Laskentaohjeiden lähtökohdat Ohjetilanne (v. 2025)

Alue	Autotiheys ha / 1 000 as.	Asumisväljyys kem2 / as.
Kantakaupunki	344	48
Esikaupunkialueet	427	48

Tavoitteena on kaavoittaa asuintonteille riittävästi autopaikkoja.



Laskentaohjeiden soveltaminen

Laskentaohjeet on tarkoitettu käytettäväksi laskettaessa asuintontilla tarvittavien pysäköintipaikkojen määrää. Laskentaohjeista voidaan poiketa erillisen selvityksen perusteella.

Autopaikkamäärä kuvaa asuintontilla tarvittavien pysäköintipaikkojen kokonaismäärää. Jos osa tontin autopaikoista on tarkoitus olla esim. yleisillä alueilla, voidaan tontin autopaikkavelvoitetta pienentää vastaavalla paikkamäärällä.

Määriteltäessä kaavoituksen yhteydessä tavanomaista vetovoimaisemman asuintontin pysäköintipaikkojen määrää tulee huomioida sille muuttavien asukkaiden suurempi autopaikkatarve.

Jos samalla tontilla on kerrosalaa, jota pääasiassa käytetään vain iltaisin, ja kerrosalaa, jota pääasiassa käytetään vain päivisin, otetaan näistä kerrosaloista huomioon vain enemmän autopaikkoja tarvitseva.

TARVITTAVAT AUTOPAIKAT

Pientalotontit, joilla on enintään kaksi asuntoa

Autopaikkoja tarvitaan vähintään 1 ap / 100 kem² + tila yhden auton tilapäistä pysäköintiä varten kutakin asuntoa kohti.

Pientalotontit, joilla on enemmän kuin kaksi asuntoa ja ns. yhteen kytketyt pientalot

Autopaikkoja tarvitaan vähintään 1 ap / 80 kem², kuitenkin vähintään 1,25 ap / asunto.

Lisäksi tarvitaan 1 ap / 1 000 kem² asukkaiden vieraille ja 1 ap / 12 000 kem² asukkaiden kuorma-autoille. Nämä autopaikat voivat olla myös katu- tai yleisillä alueilla. Asemakaavoituksen yhteydessä on osoitettava kuorma-autoille varattujen paikkojen sijainti.

Kerrostalotontit

Autopaikkoja tarvitaan vähintään:

I	Kantakaupunki	1 ap / 125 kem ²
II	Kantakaupungin uudet merenrantaiset alueet	1 ap / 115 kem ²
III	Esikaupunkialueet	1 ap / 100 kem ²
-	vetovoimaiset alueet	1 ap / 90 kem ²

Saneerauskaavoituksessa käytetään niemellä ohjetta 1 ap / 140 kem² ja muualla kantakaupungissa ohjetta 1 ap / 130 kem².

Jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja, voidaan kaavoituksessa käyttää niiden osalta 15 % pienempää määräystä.

Jos tontilla on pienkerrostalo, jossa ei ole porraskäytäviä, on autopaikkojen määrää lisättävä sen osalta 15 %:lla.

Lisäksi tarvitaan 1 ap / 1 000 kem² asukkaiden vieraille ja 1 ap / 12 000 kem² asukkaiden kuorma-autoille. Nämä autopaikat voivat olla myös katu- tai yleisillä alueilla. Asemakaavoituksen yhteydessä on osoitettava kuorma-autoille varattujen paikkojen sijainti.

Asuntolat

Autopaikkoja tarvitaan vähintään:

- Opiskelija-asuntolat

I	Kantakaupunki	1 ap / 240 kem ²
II	Kantakaupungin uudet merenrantaiset alueet	1 ap / 240 kem ²
III	Esikaupunkialueet	1 ap / 120 kem ²

- Muut asuntolat

I	Kantakaupunki	1 ap / 300 kem ²
II	Kantakaupungin uudet merenrantaiset alueet	1 ap / 300 kem ²
III	Esikaupunkialueet	1 ap / 200 kem ²

NRO	pysäköintiratkaisu	hankkeen nimi	kiinteistö- tunnus	hankinta-arvon pvm	hallinta- muoto	rakennus- oikeus	ap- määräys	ap määrä	kust/ap	ap-kust/ kem2	ap-kust/ asm2	Hintataso 12/2008 ap-kust/ asm2
ALUE Arabianranta												
150	pihakannen alla	Hämeentie 109	23677/12	17-elo-01	Vuokra	7 450	140	53	16 809	120	158	194
151	pihakannen alla	Haso Hämeentie 107	23677/11	17-elo-01	Asumisoik	4 576	140	33	16 475	118	153	188
152	pihakannen alla	As Oy Dreija	13	27-elo-01	Hitas	3 400	140	24	17 408	124	153	188
202	liittymismaksu	As Oy Villa Kine	23124/16	15-huhti-04	Omistus	1 200	140	9	14 094	101	111	132
203	liittymismaksu	As Oy Villa Arabia	23120/25	15-huhti-04	Omistus	1 200	140	9	14 094	101	111	132
ALUE Omenmäki												
198	pohjavesialueella	Omenmäki	111	22-joulu-03	Vuokra	5 600	95-15%	50	20 996	151	164	198
ALUE Latokartano IV, pysäköintiyhtiön liittymismaksu												
199	kaksitasoinen kansi	As Oy Sananjalka	36226/11	10-touko-04	Hitas	4 135	100	41	8 073	81	95	112
200	kaksitasoinen kansi	As Oy Sanjalinen	36226/13	10-touko-04	Hitas	2 350	100	24	8 117	81	97	115
201	kaksitasoinen kansi	Agronominkatu 4	36226/10	14-huhti-04	Vuokra	6 926	118	59	8 396	71	85	101
211	kaksitasoinen kansi	Metsähoitajankatu 2-3	238/3	10-helmi-05	Vuokra	6 650	118	56	8 151	69	82	95
214	kaksitasoinen kansi	Haso Paatsama	36234/13	01-tamm-05	Asumisoik	4 050	100	41	8 304	83	94	109
215	kaksitasoinen kansi	Haso Kuusama	36234/12	01-tamm-05	Asumisoik	3 650	100	37	8 539	85	98	113
216	autokatoksia ja autotalleja	As Oy Kalliokeho	36236/1	04-maal-05	Hitas	2 300	80	29	8 626	108	115	132
217	maantaso	As Oy Sinilijä	36226/14	24-helmi-05	Hitas	1 100	80	14	8 093	101	105	121
218	maantaso	As Oy Lumikello	36228/1	24-helmi-05	Hitas	1 900	80	24	8 032	100	104	120
ALUE Latokartano V, pysäköintiyhtiön liittymismaksu												
232	alueellinen liittymismaksu?	Haso Sippolanhoivi	36244/6	03-loka-06	Asumisoik	5 200	100	52	8 768	88	102	110
235	alueellinen liittymismaksu?	Von Daehninkatu 1	36242/1	22-joulu-06	Vuokra	5 600	118	47	9 927	84	105	113
236	alueellinen liittymismaksu?	As Oy Sembra	36242/2	20-joulu-06	Hitas	4 900	100	49	7 619	76	89	95
ALUE Malminkartano												
205	kallioiula	Puustellinnne	33259/5	08-syys-04	Vuokra	8 000	95	84	14 961	157	185	216
ALUE Pomeranssipuisto												
209	alla	Pippuri	54192/3	16-joulu-04	Vuokra	6 800	95-15%	61	13 067	117	139	162
210	alla	Kaneli	54192/4	16-joulu-04	Vuokra	6 900	95-15%	62	18 263	163	193	224
212	alla	As Oy Cappuccino	54299/1	03-joulu-04	Omistus	5 600	95	59	20 564	216	243	282
213	alla	As Oy Espresso	54286/1	03-joulu-04	Omistus	4 900	95	52	19 760	208	246	286
ALUE Etelä-Hermanni												
224	alla	As Oy Allotnanpuisto	21006/1	31-joulu-05	Hitas	3 100	140	22	33 128	237	288	325
225	alla	As Oy Piazankuja	21006/3	31-joulu-05	Hitas	2 920	140	21	33 316	238	284	320
226	alla	As Oy Piazanpuisto	21006/4	31-joulu-05	Hitas	2 900	140	21	31 685	226	298	336
ALUE Kannelmäki												
233	maantaso	Asoy Soittajampiha	33094/2	08-marras-06	Hitas	3 800	80	48	4 842	61	67	72