

Pro Teesi



Pysäköinnin markkinaehtoisuus edistää kohtuuhintaista asumista ja kestäväää kaupunkikehitystä

Ilmastonmuutoksen ja kestäväen kehityksen ratkaisut löytyvät kaupungeista. Kestävien toimien lisäksi on huolehdittava siitä, että ihmisillä on mahdollisuus hyvään ja sujuvaan arkeen. Yksi olennainen osa kokonaisuutta on asumisen kustannukset, jotka ovat jo nyt karanneet käsistä monilla kasvavilla seuduilla.

Keinoja asumisen kustannusten hillitsemiseen on monia. Yksi keinoista on pysäköinnin markkinaehtoisuus, jolloin pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset kohdistetaan pysäköintipaikkojen käyttäjille. Tämä tarkoittaa pysäköintinormien höllentämistä, jonka myötä kaupungit ja kunnat eivät enää määrää yhtä tiukasti, paljonko pysäköintipaikoja kussakin kohteessa on oltava. Sen sijaan kiinteistökehittäjä ja -sijoittaja kantavat riskin siitä, että pysäköintipaikkoja on tarpeeksi kyseisen kohteen tarpeisiin.

Ammattimaisten, kokeneiden kiinteistönomistajien intressissä on arvioida huolella tarvittavien paikkojen määrää, sillä he vastaavat asuntokohteista pitkäjärteisesti kymmeniä vuosia. Heillä on myös tähän tarvittavaa markkinaosaamista ja näkemystä pysäköintipaikkojen kysynnästä.

RAKLIn selvityksessä pysäköinti kaavamääräyksistä kallein

RAKLIn vuonna 2015 toteuttamassa selvityksessä kaavamääräysten kustannusvaikutuk-

sista pysäköinti todettiin kustannusvaikutuksiltaan merkittävimmäksi määräykseksi riippuen pysäköintiratkaisusta. Pysäköintinormia onkin pidetty yhtenä keskeisenä tekijänä rakennuskustannusten nousulle ja sitä kautta asumisen kalleudelle.

Yksittäisen pysäköintipaikan kustannuksen vaihteluväli on maantasopysäköinnin muutamasta tuhannesta eurosta kallioluolaitai kellaripysäköinnin useampiin kymmeneen tuhansiin euroihin. Kiinteistönomistajat kantavat kulujen lisäksi huolta myös siitä, onko kalliisti rakennetuille ja huonosti muuhun käyttöön soveltuville pysäköintihalleille jatkossa nykyisissä määrin käyttöä, kun liikkumisen tavat muuttuvat. Tyhjillään seisovat kalliilla rakennetut pysäköintitilat ovat tulevaisuuden uhka, jonka kukaan ei varmasti halua toteutuvan.

Asumisen kustannukset ovat jo tällä hetkellä kestävämmällä tasolla, ja kaikki keinot kohtuuhintaisten asumisen edistämiseksi on otettava käyttöön. Pysäköinnin markkinaehtoisuus mahdollistaakin sen, että pysäköintipaikkojen hinta vastaa paremmin niistä aiheutuvia kustannuksia eivätkä autottomat maksa enää autollisten kustannuksia. Myös ilmaston näkökulmasta väljä pysäköintinormi on tervetullut.

Pro Teesi



RAKLI näkeekin positiivisena kehityksen kohti pysäköinnin markkinaehtoisuutta. RAKLIn mielestä pysäköinnissä tulisi:

1. Tehdä alueellisia pysäköintiratkaisuja
2. Tehdä maanpäällisiä eikä maanalaisia pysäköintipaikkoja
3. Rakentaa pysäköintipaikkoja vain sellaisiin kohteisiin, joissa pysäköinnille varattua tilaa voidaan muuttaa kohtuullisin ponnistuksin toiseen käyttöön, esimerkiksi toimitilaksi

Oulu ja Helsinki näyttävät esimerkkiä

Oulu on ollut yksi rohkeimmista uudistuksen veteureista uudistamalla pysäköintinormia radikaalisti keväällä 2018. Aiemmin normi oli yksi autopaikka 100 kerrosneliötä kohti, mutta nyt se on yksi autopaikka 210 kerrosneliötä kohti keskustassa. Vuokrataloissa tähän on mahdollista saada vielä 30 prosentin helpotus. Normi on jo niin väljä, että rakennuttajat ovat tehneet enemmän pysäköintipaikkoja kuin normi vaatii.

Myös Helsingin kaupunkistrategiaan on kirjattu siirtyminen asteittain kohti markkinaehtoista pysäköintiä, ja mallia kokeillaan kolmella asuinalueella: Hernesaarella, Hakaniemenrannassa ja Kalasataman eteläosassa. Lisäksi kunnat ovat lähteneet työstämään pysäköintiohjelmiaan, mikä kertoo siitä, että päivitettävää tällä saralla koetaan olevan.

Yhdysvalloissa Buffalo mahdollisti ensimmäisenä kaupunkina markkinaehtoisen pysä-

köinnin luopumalla kokonaan pysäköintinormista vuonna 2017. Valtuuston päätös oli yksimielinen. Linjaus oli osa kaupungin laajempaa strategiaa edistää toimintoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta ja se koski kaikkea maankäyttöä, ei vain asuin kohteita. Myös jo rakennettuja pysäköintipaikkoja on päätöksen myötä mahdollista ottaa muuhun käyttöön.

Uudet palvelut ja innovaatiot muuttavat liikennettä ja liikkumista

Liikkumisen palveluja kaupunkikehittämisen näkökulmasta pohdittiin myös RAKLIn marraskuun 2018 ja huhtikuun 2019 välisenä aikana toteutetussa MaaS-klinikassa, jonka tavoitteena oli selvittää näiden palvelujen kehitysedellytyksiä niin kiinteistönomistajien, kaupunkien, asuntorakentajien kuin palveluntuottajien näkökulmasta pitäen asiakaslähtöisyys keskiössä.

Klinikassa nousi esiin muun muassa idea MaaS-kaavan laatimisesta tietyille alueille. Esimerkiksi Helsingin Pitäjänmäki voisi toimia kokeilukohteena, jossa MaaS-kaavamerkinnällä korostettaisiin tilojen käyttötarkoituksen joustoa tukemaan liikkumisen palveluja, kevennettäisiin pysäköintinormeja ja hyödynnettäisiin tyhjiä tiloja sähköisen kaluston lataamiseen, huoltoon ja pysäköintiin. Raitiotien ja lähijunan risteysaluetta kehitettäisiin urbaanina täyden MaaS-palvelun kohteena.

Pro Teesi



Liikkumiset palvelut ovat murrosten edessä jakamistalouden, kestävien liikkumisen tapojen, sähköistymisen ja automatisaation myötä eikä esimerkiksi auton omistaminen ole enää itseisarvo. Liikkumisen palvelujen kehittyminen kertoo myös siitä, ettei muuttuvassa maailmassa kannata ripustautua vain yhden vaihtoehdon varaan.

Kaavalla voidaan suosia esimerkiksi kiinteistökohtaisessa pysäköinnissä yhteiskäyttöautoja, ja mikäli niitä on käytössä, tulee kohteen pysäköintinormiin antaa lisähelpotusta. Toisaalta voidaan ohjata rakentamaan pysäköintitiloja, jotka ovat muokattavissa myöhemmin myös muuhun tarpeeseen.

Mielenkiintoinen esimerkki uusista liikkumisen palveluista on SATOn ja MaaS Globalin viime vuonna julkistama yhteistyöpilotti, joka tarjoaa 1400 SATOn asukkaalle alennuksen Whim-sovelluksen kausimaksusta kolmen tilausjakson ajan. Pilotin tarkoituksena on selvittää liikkumisen palvelujen tarpeellisuutta, mutta myös luoda liikkumisen palveluja sinne, missä asumisen ja liikkumisen tarpeet kohtaavat.

Joustava kaavoitus kestävän ja tiiviin kaupunkikehityksen mahdollistajana

Kestävä kaupungistuminen edellyttää, ettemme lukitse kaavalla yhtä tiukasti rajattua kuvaa tulevaisuudesta. Siksi tarvitsemme nykyistä keveämpää ja joustavampaa kaavoitusta, joka pystyy vastaamaan muuttuvan

maailman tarpeisiin. Kaavoitusta tulisikin tarkastella mahdollistajana eikä pelkästään normien asettajana.

Esimerkiksi käyttötarkoitusten muutoksissa pysäköinti on usein toiminut esteenä, jos tontilta ei ole löytynyt tarpeeksi tilaa vaa-ditulle määrälle pysäköintipaikkoja. Tyhjä tila on kansallisvarallisuutemme hukkausta ja kaukana kestävästä kaupunkirakenteesta. Meillä on pääkaupunkiseudulla tällä hetkellä noin 1,2 miljoonan neliön eli 169 jalkapallokentän verran tyhjillään seisovaa toimistotilaa, jonka voisi ottaa muuhun käyttöön, jos se olisi helpompaa. Niiden esteiden poistaminen, jotka kuormittavat ilmastoa ja tuhlaavat yhteiskunnan resursseja, on resurssiviisautta parhaimmillaan.

Sekä kaupungit että kiinteistönomistajat haluavat luoda monimuotoista, muuttuvia tarpeita vastaavaa ja kestävän kehityksen mukaista rakennettua ympäristöä. Se, että kaupunkeja ja niiden infraa käytetään tehokkaammin ja järkevämmiin, tuo mukanaan monia etuja. Tiivis kaupunkirakenne ja tehokas tilankäyttö tukee niin ilmastotavoitteita kuin alentaa rakentamisen kustannuksia sekä palvelee näin myös kohtuuhintaisuuden tavoitteita.

Kimmo Kurunmäki & Aija Tasa

Kirjoittajat työskentelevät RAKLI ry:ssä, Kimmo Kurunmäki yhdyskunta ja infran ja Aija Tasa asumisen johtajana.