

Liikenneinsinööri Saija Räinen
Yhdyskuntalautakunta
Kirjaamo
PL 27
90015 Oulun Kaupunki
kirjaamo@ouka.fi

Mielipide: Pysäköintinormit Oulun kaupungin alueelle

Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry jättää pysäköintinormeja koskevasta esityksestä mielipiteen, koska esityksen mukaiset uudet pysäköintinormit eivät riittävästi edistä yhdyskuntarakenteen ja liikkumistottumusten suotuisaa kehitystä.

Yhteenveto

Esitys Oulun kaupungin uusista pysäköintinormeista autoille ja polkupyörille sisältää useita myönteisiä edistysaskelia:

1. polkupyörien riittävät paikoitusmahdollisuudet varmistetaan jatkossa sisällyttämällä ne pysäköintinormiin,
2. yhteiskäyttöautojen ja sähköautojen yleistymisen vaikutukset on huomioitu,
3. kaupunkirakenteen tiivistämiseen sekä yksityisautoilun vähentäminen on kirjattu pysäköintinormien tavoitteiksi,
4. sähköautojen latauspisteiden verkoston kehittämisedellytykset varmistetaan,
5. pysäköintipaikkojen tarpeesta, nykykäytöstä ja niiden rakentamisen vaikutuksista on teetetty kohtalaisen laadukas taustaselvitys
6. ja pysäköintipaikkojen minimimitoitusta on nykytilanteeseen verran pienennetty.

Esitetyssä uudessa pysäköintinormissa on kuitenkin se suuri ongelma, että esitetty minimimitoitus autopaikkojen määrälle on edelleen autopaikkojen markkinaehtoista kysyntää suurempi. Markkinaehtoinen kysyntä tarkoittaa autopaikkojen kysyntää tilanteessa, jossa autopaikasta maksettava hinta vastaa autopaikan rakentamiskustannuksia (kts. <http://www.soininvaara.fi/2017/09/10/markkinaehtoiseen-autopaikkapolitiikkaan/>).

Ylimääräisten autopaikkojen rakentaminen aiheuttaa useita haittavaikutuksia:

1. Rakentamisen kustannukset nousevat. Kalliit rakennuskustannukset estävät ja hidastavat ekologista ja autotonta kaupunkiasumista mahdollistavia rakentamishankkeita Oulun kaupunkikeskustassa.
2. Laajat parkkialueet ja harva rakentaminen haittaavat tiheästi liikennöitävien joukkoliikennereittien kehittymistä keskusta-alueen ulkopuolella, mikä lisää yksityisautoilua ja liikenteen päästöjä.
3. Autopaikkojen rakentamisen kustannukset eivät kohdistu oikeudenmukaisesti, vaan taloyhtiöiden autopaikoista joutuvat maksamaan myös autottomat taloudet. Tämä puolestaan vähentää autottoman elämäntavan houkuttelevuutta ja hidastaa autotonta elämäntapaa tukevien liikkumispalveluiden kehittymistä.

Tehdyn taustaselvityksen mukaan pysäköintipaikkoja rakennetaan Oulussa nykyisin huomattavasti niiden tarvetta enemmän. Lisäksi selvityksen mukaan auton omistamisen tarpeen ennustetaan vähenevän ja autottomien asutuskuntien osuuden ennustetaan tulevaisuudessa selvästi kasvavan johtuen mm. autojen yhteiskäyttöä, matkaketjuja ja kyytipalveluja hyödyntävien liikkumiskäytäntöjen tuomista mahdollisuuksista, väestörakenteen muutoksista (mm. suuret ikäluokat eläköityvät ja muuttavat kerrostaloihin) ja autottoman keskusta-asumisen suosion kasvua aiheuttavista trendeistä nuorten aikuisten arvoissa ja elämäntavoissa.

Uuden esityksen mukaiset miniminormit johtaisivat nykyistä tarvetta suurempaan autopaikkojen rakentamiseen (taulukko 1). Lisäksi tulee ottaa huomioon, että pysäköintipaikkojen tarve on vähenevä ja siten 2030 – luvulla todennäköisesti selvästi nykyistä pienempi.

	Keskusta	Tiivistämisvyöhyke	Aluekeskukset	Muut alueet
Nykyinen normi	1 ap/100 k-m ²	1 ap/80 k-m ² ,	1 ap/75 k-m ² ,	1 ap/75 k-m ² ,
Uusi esitys	1 ap/140 k-m ²	1 ap/120 k-m ²	1 ap/100 k-m ²	1 ap/80 k-m ²
Selvityksen mukainen nykytila	1 auto/224 k-m ²	1 auto/145 k-m ² (noin)	ei eritelty	1 auto/100 k-m ² (noin)

Taulukko 1. Asuinkerrostalojen pysäköintinormit verrattuna taustaselvityksen kuvassa 16 esitettyyn asuinkerrostalojen keskimääräisen kerrosalan ja sen asukkaiden omistusautojen määrän suhteeseen.

Kuten taulukosta 1 nähdään, niin esitysluonnoksen mukainen normi jatkaisi rakennusliikkeidenkin kritisoimaa autopaikkojen liikarakentamista, josta kärsivät kaikki: asuntojen rakentajat, asukkaat että ympäristö ovat selvästi häviäjiä ja turhien autopaikkojen maksajia. Esitetty normi ei edistä Oulun kaupungin omassa strategiassaan liikennejärjestelmälle, kaupunkikeskustan kehittämiselle, yhdyskuntarakenteelle ja ilmastopäästöille asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Nyt tehtävät päätökset pysäköintinormista vaikuttavat rakennuksiin, jotka ovat käytössä seuraavat vuosikymmenet. Jos Oulu haluaa olla Pohjoisen Skandinavian pääkaupunkina kestävä kehityksen eturintamassa, ei auta tässäkään asiassa ottaa mallia muilta isoilta kaupungeilta. Oulun täytyy sen sijaan olla rohkeasti ensimmäisenä näyttämässä muille suuntaa ja luomassa uudenlaista tulevaisuuden menestyvää kaupunkia.

Muutosesitykset autopaikkojen mitoittamiseen

Parasta tiiviin rakentamisen ja kestävien liikkumismuotojen tukemista olisi korvata autopaikkojen miniminormi maksiminormilla. Näin määrättäisiin asunnot rakennettaviksi siten, että autoton asuminen on ensisijaista. Seuraavaksi paras vaihtoehto olisi poistaa normit kokonaan ja jättää autopaikkojen määrä markkinoiden päätettäväksi. Koska miniminormia ilmeisesti muista syistä tarvitaan, niin muutosesityksemme on miniminormin pudottaminen esimerkiksi noin puoleen nykyisestä niin asuin-, toimisto- kuin liikerakentamisessakin.

Esityksen mukaan kerrostalorakentamisessa pysäköintipaikkoja on rakennettava 80 - 140 kpl/ kerros m² ja rivitalorakentamisessa 1-1.3 kpl/asunto riippuen rakennettavan kohteen sijainnista. Lisäksi rakentaja voi vähentää rakennettavien autopaikkojen määrää miniminormia paremman pyöräpysäköinnin, yhteiskäyttöautojen, nimikoimattomien autopaikkojen sekä vuoroitaispysäköinnin avulla. Vuokrakohteissa sekä opiskelija- ja palveluasunnoissa autopaikkoja vaaditaan vähemmän. Toimisto- ja liikerakennuksille on omat minimimitoituksensa pysäköintipaikkojen määrälle.

Taustaselvityksessä on tilastoitu omistusautojen määrää kerrostalojen kerrosneliömetriä sekä asuntokuntaa kohden Oulun eri alueilla sekä tutkittu pysäköintialueiden käyttöasteita. Esitetty minimimitoitus on suurempi kuin taustaselvityksen mukainen tarve. **Esitystä tulee muuttaa siten, että minimimitoitus on selvästi keskimääräisen käyttötarpeen alapuolella kaikkialla.**

Pidemmän aikajänteen tavoitteena pidämme pysäköintinormeista luopumista siten, sillä uskomme, että pysäköintirakentamisen ongelmilta välttyttäisiin parhaiten, mikäli pysäköintipaikkojen rakentaminen olisi täysin markkinaehtoista. Siksi **palveluiden keskustan (ml. torialue ja asemakeskus) asuinkerrostalojen minimimitoitus tulee poistaa kokonaan** jo nyt. Esitetty normi estäisi keskustan vanhojen matalien kerrostalojen korvaamista uusilla korkeammilla. Poistamalla minimimitoitus käytöstä rajoitetulla alueella saadaan käsitys rakentajien ja rakennuttajien toiminnasta tilanteesta, jossa pysäköintirakentamisen säätelystä luovuttaisiin laajemmin. Lisäksi tarvitaan myös autottoman asumisen pilottikohteita. Nämä hyödyt saadaan minimimitoitus poistamalla.

Keskustan ulkopuolella aluekeskuksissa liian tiukka pysäköintinormi aiheuttaa tarpeettoman suuria parkkipaikkoja ja harvaa rakentamista, minkä vuoksi paikallisille palveluille ja joukkoliikenteeseen on hankala saada riittävästi käyttäjiä. Aluekeskusten kerrostaloihin muuttaa lähistön omakotitaloista iäkkäitä ihmisiä, joista monet eivät enää aja autolla. Palveluiden säilyttämiseksi ja autottoman asumisen mahdollistamiseksi kerrostalojen pysäköintinormeja on merkittävästi kevennettävä kaikilla alueilla.

Muutosesitys joustoihin

Joustot auttavat vähentämään tarpeetonta pysäköintipaikkojen rakentamista. Ne eivät kuitenkaan kata kaikkia tilanteita. Esimerkiksi omistusasunnoissa asuvat iäkkäät ihmiset eivät käytä useita polkupyöriä, mutta eivät myöskään itse aja enää autolla, joten pysäköintipaikkojen tarve on vähäisempi. Joustomahdollisuuksien lisäämisen sijaan tilanne korjaantuu kuitenkin helpoiten yleistä normin tasoa muuttamalla.

Esitysluonnoksen mukaan yksi autopaikka voitaisiin korvata rakentamalla kymmenen pyöräpaikkaa. Kymmenen kunnollista pyöräpaikkaa on kallista rakentaa. Jotta tämä joustomahdollisuus olisi kannustava, on korvaavien pyöräpaikkojen hinnan oltava alempi kuin vastaavan autopaikan toteuttamisen hinta. **Huomioiden keskimääräinen autoissa matkustavien henkilöiden määrä voisi yhden autopaikan korvata kolmella pyöräpaikalla.**

Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry

Kalle Hellström
Varapuheenjohtaja

Iita Tiusanen
Sihteeri