

Yhdyskuntavaliokunta  
Kaupunginhallitus

§ 26  
§ 60

12.03.2019  
25.03.2019

Vastaus valtuustoaloitteeseen asuinkiinteistöjen sijainnin huomioimisesta pysäköintimitoituksessa

91/10.03.01/2017, 67/00.02.00/2017

YLVK 12.03.2019 § 26

Lisätiedot:

maankäyttöpäällikkö Marko Lassila, puh. 050 382 9313  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Valtuutetut Pesonen ja Sederholm sekä 8 muuta valtuutettua ovat allekirjoittaneet 13.3.2017 päivätyyn valtuustoaloitteen asuinkiinteistöjen sijainnin huomioivan pysäköintimitoituksen periaatteiden luomiseksi (**oheismateriaali**). Valtuustoaloitetta perustellaan sillä, että kunkin kaavoitettavan asuin-kohteen erityispiirteet, autoiluun liittyvät uudistukset ja sijainti tulisi huomioida autopaikkamitoituksessa ilman, että maanomistajien tasavertainen kohdeltu vaarantuu. Tavoitteena olisi luoda periaatteet, joiden perusteella määriteltäisiin autopaikkamitoitus tulevilla kaavoitushankkeissa ja samalla voitaisiin osaltaan laskea rakennuskustannuksia sekä kannustaa asukkaita joukkoliikenteen käyttöön.

Maankäyttöyksikkö on tutkinut Kauniaisten erityispiirteitä, voimassa ja viireillä olevissa asemakaavoissa käytettyjä ja seudullisia pysäköintivaatimuksia sekä autoilun kehittymiseen liittyviä murroksia. Näiden selvitysten perusteella on luotu ehdotus pysäköintimitoituksesta asuinrakennusten osalta, joka ottaa huomioon Kauniaisten kaupunkirakenteen ja erityispiirteet.

#### Kauniaisten erityispiirteet

Kauniaisten kaupunkirakenne on muodostunut 1900-luvun alkupuolella eikä rakenne ole käytännössä muuttunut 1960-70-lukujen jälkeen. Vanhoissa kerrostalokohteissa autopaikat on sijoitettu tonteilla maantasoon, mutta paikkamäärät eivät vastaa nykymitoitusta tai todellista tarvetta. Tästä johtuen näiden tonttien autoja säilytetään osittain katujen varsilla tai muilla käytössä olevilla yleisillä alueilla.

Ydinkeskustan uudistus 2010-luvun taitteessa on ainoa toteutunut muutos, joka on muuttanut olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Tämä alue rajoittuu hyvin pienelle alueelle ja sen pysäköinti on ratkaistu pääosin rakenteellisesti (maalaisena). Tämän jälkeen laadituissa tai laadittavissa kerrostalokaavoissa lähtökohtana on niinkään ollut rakenteellinen pysäköintiratkaisu, ellei kohde ole ollut ns. tuettua asumista, joissa edellytyksenä ovat kohdulliset rakentamiskustannukset. Poikkeuksena tästä on Venevalkaman tien alue, jossa on sallittu maantasopysäköinti myös vapaarahoitteisiin kohteisiin.

Kauniaisten kaupunkirakenne on muodostunut pääosin ennen autoilun yleistymistä, minkä vuoksi asemakaavoissa osoitetut katualuevaraukset ovat kapeita, eivätkä ne mahdollista yleisten pysäköintialueiden tai uuden kadunvarsipysäköinnin toteuttamista. Näin ollen tonttikohdistaen pysäköinti-

vaatimusten tulee perustua ns. todelliseen tarpeeseen huomioiden myös vieraspaikat.

Kauniaisten henkilöautojen autoistumisaste oli vuoden 2018 lopussa lähes tasan 50 %, mikä vastaa Helsingin seudun ja ympäristökuntien tasoa. Autojen määrä saattaa kuitenkin olla todellisuudessa suurempi, koska em. luvussa ei ole huomioitu muualla rekisteröityjen yritysten nimissä olevia autoja, joita arvioidaan olevan kauniaislaisten käytössä huomattava määrä. Helsingin seudun liikkumistutkimuksen (2012) mukaan Espoon ja Kauniaisten sisäisistä matkoista vain viidennes ja Helsingin esikaupunkialueille suuntautuvista matkoistakin alle kolmannes tehdään joukkoliikenteellä. Sen sijaan Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvista matkoista joukkoliikenteellä tehdään 62 %. Tutkimuksessa Espoo ja Kauniainen on käsitelty yhdessä, jonka voidaan olettaa vaikuttavan Kauniaisten liikkumisosuuteen: Kauniaisten väestömäärä on prosentuaalisesti pieni eikä Kauniaisissa juuriakaan esiinny Espoon alueellisista eroista johtuvia joukkoliikenteen käytön eroja. Lisäksi Kauniaisissa vallitseva asenne on toistaiseksi ollut autoilu-myönteistä ja merkittävä osuus sekä lyhyistä että pidemmistä matkoista suoritetaan omalla henkilöautolla.

### Seudulliset ja Kauniaisten käyttämät pysäköintinormit

Kauniaisten asemakaavat ovat suurelta osin vanhoja, eikä niissä ole useinkaan käsitelty pysäköintipaikkoja ollenkaan. Asuinkerrostaloja koskevissa asemakaavoissa, jotka on laadittu vuosina 2000-2013, on autopaikkoja usein edellytetty toteutettavaksi 1 ap/85 k-m<sup>2</sup> tai vähintään 1 ap/asunto. Joissakin tapauksissa (esim. Venevalkamantie) autopaikkoja on edellytetty vieläkin tiukemmalla vaatimuksella, 1 ap/75 k-m<sup>2</sup> tai vähintään 1 ap/asunto, mikä vastaa seudullista rivitalomitoitusta.

Muutamassa tapauksessa asemakaavassa edellytetty normi on 1 ap/100 k-m<sup>2</sup>. Nämä ovat olleet sellaisia kohteita, jotka ovat kaavoitusvaiheessa suunniteltu luovutettaviksi tuettuun asumiseen. Vuoden 2013 jälkeen laadituissa asemakaavoissa asuntokohtaisuus on jätetty pois ja mitoitus on noudattanut 1 ap/85 k-m<sup>2</sup> tai erityisissä tapauksissa 1 ap/100 k-m<sup>2</sup> (Palokunnankuja 4). **Oheismateriaalina** on karttaesitys voimassa olevissa asemakaavoissa osoitetuista AK-korttelialueita koskevista pysäköintimääräyksistä.

Vireillä olevissa asemakaavan muutoksissa pysäköintimitoituksessa on huomioitu kohteen etäisyys Kauniaisten asemalle siten, että alle 500 metrin etäisyydellä on käytetty normia 1 ap/100 k-m<sup>2</sup> (AK-korttelialueet) ja kauempana 1 ap/85 k-m<sup>2</sup>. Pientaloissa mitoitusvaatimus on pääsääntöisesti ollut 2 ap/asunto, noudattaen valtakunnallista linjaa.

Muut pääkaupunkiseudun kaupungit ovat keventäneet viime vuosina pysäköintivaatimuksia. Helsingissä asuinkerrostalojen pysäköintinormi on välillä 1ap/110 – 150 k-m<sup>2</sup> riippuen linnuntie-etäisyydestä joukkoliikenteen runkolinjan tai raideaseman pysäkillä. Kaupungin tai ARA-kohteiden vuokra-asunnoissa normi on 20-40 % em. pienempi. Täydennysrakentamiskohteissa lisäautopaikkoja tulee rakentaa vasta 1200 k-m<sup>2</sup> ylittävältä osuudelta.

Espoossa vastaava normi on välillä 1ap/80 – 130 k-m<sup>2</sup> ja kuitenkin vähin-

tään 0,5 ap/asunto. Keskitetyn pysäköinnin järjestämisellä on mahdollista saada enintään 30 %:n kevennys em. normiin. Tällöin vähimmäismäärä on kuitenkin 0,4 ap/asunto.

Vantaalla vastaava normi on välillä 1ap/90 – 130 k-m<sup>2</sup> ja kuitenkin vähintään 1 ap/asunto – 1 ap/3 asuntoa saavutettavuudesta riippuen. Keskitetystä pysäköinnin järjestämisestä on mahdollista saada 15 % kevennys em. normiin.

### Autoilun kehittämisestä

Autoilun kehittymistä tulevaisuudessa on erittäin vaikea ennakoida. Tällä hetkellä uskotaan sähköautojen osuuden merkittävään lisääntymiseen, koska ne ovat paikallisesti päästöttömiä. Ne eivät kuitenkaan vähennä autojen määrää liikenteessä tai poista autopaikkojen tilatarvetta tonteilla, minkä lisäksi ne edellyttävät panostusta mm. sähkölatausmahdollisuuksiin. Todettakoon, että latauspaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti käyttäjiensä eli yksityisten taloyhtiöiden sekä kaupallisten toimijoiden vastuulla. Tulevaisuudessa sähköautojen lisääntyminen Kauniaisissa on todennäköisempää kuin yksityisautojen merkittävä väheneminen. Tämä tulee myös huomioida autopaikkannormien harkinnassa.

Vastaavasti yhteiskäyttöautoja on tarjottu korvaajaksi perinteiselle auton omistamiselle. Toistaiseksi yhteiskäyttöautot ovat yleistyneet menestyksekkäästi ainoastaan suurien kaupunkien keskusta-alueilla. Useimmiten yhteiskäyttöautopalvelujen tuottajat edellyttävät autoilleen edullisen tai ilmaisen säilytyspaikan, joita on haastavaa sekä tilallisesti että taloudellisesti löytää tiiviistä kaupunkirakenteesta. Toisaalta niiden avulla asuntoihin liittyviä autopaikkoja voitaisiin perustellusti vähentää, mikä laskisi rakentamiskustannuksia ja siten mahdollisesti myös asuntojen hintoja. Yhteiskäyttöautojen etuna on palvelun käyttäjien ensisijainen tukeutuminen joukkoliikenteeseen, mikä on kokonaisuutena toivottavaa. Yhteiskäyttöautojen yleistyminen ydinkeskustojen ulkopuolella vaatinee vielä muutosta ihmisten asenteisiin ja/tai riittäviä taloudellisia motivaatiotekijöitä (esim. autoilun merkittävä kallistuminen).

Kauniaisten tiivis kaupunkirakenne ja keskeinen sijainti pääkaupunkiseudulla hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella mahdollistaisi joukkoliikenteen nykyistä tehokkaamman käytön. Maankäytön keinoilla on mahdollista vaikuttaa ihmisten liikkumismuotovalintoihin. Sijoittamalla rakentamisen painopiste keskustaan, raideliikenteen asemien vaikutuspiiriin sekä pääväylien varsille, varmistetaan hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Autopaikkojen määrä ohjaa osaltaan ihmisten liikkumistottumuksia, jolloin vähentämällä vaadittavia autopaikkamääriä on mahdollista saavuttaa pitkällä aikavälillä tuloksia autokannan vähentämiseksi. Lyhyellä aikavälillä muutos näyttäytyy pääsääntöisesti negatiivisena vastustuksena sekä epätoivottavana ja luvattomana pysäköintinä julkisilla ja yksityisillä alueilla. Vastaavasti autopaikkamäärien maksimointi nostaa rakennusmateriaalien käyttöä ja asuntojen rakentamiskustannuksia sekä kuluttaa tarpeettomasti tonteilla olevaa viherpinta-alaa sekä ennen kaikkea kannustaa yksityisautoiluun.

### Yhteenveto

Kauniaisten pysäköintipaikkamitoitus asemakaavoissa on suositeltavaa perustaa jatkossa Kauniaisten kaupunkistrategian mukaisesti kestävä kehitys ja hiilineutraaliustavoitetta tukien. Kauniaisten nykyiset olosuhteet ja erityispiirteet huomioiden esitetään kuitenkin, että autoilun muutoksia ennakoitaisiin asemakaavojen pysäköintinormeissa ensivaiheessa varovaisesti. Tällöin olisi tarkoituksenmukaista pitäytyä vireillä olevissa asemakaavan muutoksissa käytetyissä, asemien vaikutuspiirejä suosivissa vähimmäisvaatimuksissa:

*Asuinkerrostalot:*

Raideliikenteeseen kohteet, <500 m asemalle	tukeutuvat 1 ap/100 k-m <sup>2</sup>
Turuntiehen <500 m pysäkillä	kohteet, 1 ap/100 k-m <sup>2</sup>
Muut alueet	1 ap/85 k-m <sup>2</sup>

*Erillispientalot:*

Asunto	2 ap/asunto
--------	-------------

*Rivitalot tai kytketyt pientalot:*

Asunto	1,5 ap/asunto
--------	---------------

Kerrostaloasuntojen velvoiteautopaikkoja määrittävään normiin voidaan harkita lisättäväksi vähimmäislukumäärää ohjaava kerroin, jolloin pienien asuntojen kohdalla autopaikkojen ja asuntojen määrän suhde ei muodostuisi epätasapainoiseksi. Vastaavasti suurien asuntojen kohdalla voitaisiin soveltaa enimmäismäärää, jolloin autopaikkojen määrä ei puolestaan kasvaisi kohtuuttoman suureksi. Nämä tulisi kuitenkin harkita erillisen selvityksen perusteella, jotta asuntotuotannon ohjaaminen tuottaisi kestävä ja monipuolista yhdyskuntarakennetta.

Vastaavan erillisen selvityksen perusteella olisi mahdollista tutkia myös kaupunkistrategiaa tukevia lievennyksiä em. normiin esim. seuraavissa tapauksissa:

- tuettu asuminen
- opiskelija-asuminen
- puurakentaminen
- yhteiskäyttöautojen sijoittaminen taloyhtiön tontille
- olemassa olevan kerrostalotontin täydennysrakentaminen

YTJ:

Yhdyskuntavaliokunta merkitsee tiedoksi vastauksen valtuustoaloitteeseen asuinkiinteistöjen sijainnin huomioimisesta pysäköintimitoituksessa ja lähettää asian edelleen tiedoksi KH:lle ja KV:lle.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

KH 25.03.2019 § 60

KJ:

KH esittää, että KV merkitsee tiedokseen edellä olevan vastauksena tehtyyn valtuustoaloitteeseen asuinkiinteistöjen sijainnin huomioimisesta pysäköintimitoituksessa ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.