

Svar på fullmäktigemotion om beaktande av bostadsfastigheters läge i dimensioneringen av parkeringsplatser

91/10.03.01/2017, 67/00.02.00/2017

STF 08.04.2019 § 14

Mer information:

markanvändningschef Marko Lassila, tfn 050 382 9313
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Ledamöterna Pesonen och Sederholm samt åtta andra fullmäktigeledamöter har undertecknat en fullmäktigemotion daterad 13.3.2017 om att skapa principer för dimensioneringen av parkeringsplatser som beaktar bostadsfastigheters läge (**bakgrundsmaterial**). Motionen motiveras med att planerade bostadsområdets särdrag och läge samt paradigmskiften inom bilismen bör beaktas vid dimensioneringen av parkeringsplatser, utan att en jämlik behandling av fastighetsägare äventyras. Målet är att skapa principer för att fastställa dimensioneringen av parkeringsplatser i beredningen av nya planlägningsprojekt, med syfte att också sänka byggnadskostnaderna och uppmuntra invånarna till användning av kollektivtrafik.

Markanvändningsenheten har utrett Grankullas särdrag, parkeringskraven i gällande och anhängiggjorda detaljplaner, regionala parkeringskrav, samt kommande paradigmskiften inom bilismen. Med utgångspunkt i utredningarna har vi gjort upp ett förslag till dimensioneringen av parkeringsplatser för bostadshus, där stadsstrukturen och särdragen i Grankulla beaktas.

Grankullas särdrag

Stadsstrukturen i Grankulla har tagit form under början av 1900-talet och strukturen har i praktiken inte förändrats sedan 1960-70-talen. I de äldre flervåningshusen finns bilplatserna i marknivå på tomterna, men antalet bilplatser motsvarar inte nutida dimensioneringssätt eller det faktiska behovet. Därför parkeras bilar från dessa tomter till en del längs gatorna eller på andra allmänna platser som används för ändamålet.

Förnyandet av stadskärnan vid början av 2010-talet är den enda förändringen som har skett i stadsstrukturen i Grankulla. Det är då fråga om ett mycket begränsat område där parkeringsfrågan i huvudsak har fått en strukturell lösning (parkering under jord). Planer för flervåningshus som har gjorts upp efter det, eller som ska göras upp, utgår också från strukturella parkeringslösningar, utom i de fall då det är fråga om s.k. statsstödd produktion, där rimliga byggnadskostnader ingår bland villkoren. Här är området vid Båtlänningsvägen ett undantag, i och med att parkering i marknivå är tillåtet där även i anslutning fritt finansierade bostäder.

Stadsstrukturen i Grankulla har till största delen bildats innan bilismen tog fart. Till följd av detta är detaljplanernas gatuområdesreserveringar rätt snäva och ger inte möjligheter att anlägga allmänna parkeringsplatser eller nya områden för parkering längs med gatan. Det här innebär att kraven på bilplatser för enskilda tomter ska grunda sig på det s.k. faktiska behovet

och även beakta gästplatser.

Biltätheten vad gäller personbilar i Grankulla var vid utgången av 2018 nästan exakt 50 procent, vilket motsvarar nivån i Helsingforsregionen med omgivande kommuner. Det är dock möjligt att den faktiska biltätheten i själva verket är högre, eftersom siffran inte omfattar bilar registrerade till företag med annan hemort än Grankulla. Enligt uppskattning kan det finnas ett rätt stort antal sådana bilar som disponeras av Grankullabor. Enligt resvaneundersökningen i Helsingforsregionen 2012 användes kollektivtrafik som fortskaffningsmedel i bara en femtedel av de interna resorna i Esbo och Grankulla, och i mindre än en tredjedel också av resor till förorter i Helsingfors. Däremot användes kollektivtrafiken för hela 62 procent av de resor som riktade sig till centrum av Helsingfors. I undersökningen behandlas informationen om Esbo och Grankulla tillsammans, vilket kan antas inverka på resultaten för Grankulla: Befolkningsmängden i Grankulla är liten procentuellt sett, och här förekommer knappast de olikheter i användningen av kollektivtrafik som p.g.a. regionala skillnader förekommer inom Esbo. Grankullaborna har dessutom hittills förhållit sig övervägande positivt till privatbilism och en stor del av både kortare och längre resor företas med egen bil.

Parkeringsnormer som tillämpas i Grankulla och regionalt

Detaljplanerna i Grankulla är till största delen gamla och i ett flertal av dem berörs parkeringsfrågan inte alls. Detaljplaner för flervåningshus som har gjorts upp 2000–2013 omfattar ofta bestämmelser om bilplatser enligt principen 1 bilplats/85 m² vy eller minst 1 bilplats per bostad. I en del fall (t.ex. Båtlänningssvågen) har ännu fler bilplatser förutsatts: 1 bilplats/75 m² vy eller minst 1 bilplats per bostad, vilket motsvarar dimensioneringen som tillämpas för radhus i regionen.

I några fall är normen enligt detaljplanen 1 bilplats/100 m² vy. Det gäller objekt som i planläggningsskedet avsågs överlåtas för s.k. statsstödd produktion. I detaljplaner som har gjorts upp efter 2013 har man frångått kriterier per bostad och dimensioneringen är 1 bilplats/85 m² vy eller i särskilda fall 1 bilplats/100 m² vy (Brandkärsgränden 4). En karta över parkeringsbestämmelserna i AK-kvartersområdena enligt de gällande detaljplanerna bifogas som **bakgrundsmaterial**.

I de detaljplaneändringar som är under arbete har avståndet mellan objektet och Grankulla station beaktats, så att normen 1 bilplats/100 m² vy (AK-kvartersområden) har tillämpats inom 500 meters avstånd från stationen och 1 bilplats/85 m² vy längre bort. För småhus är kravet i regel 2 bilplatser/bostad, i enlighet med den nationella riktlinjen.

De övriga städerna inom huvudstadsregionen har under de senaste åren minskat kraven på parkeringsplatser. I Helsingfors är parkeringsnormen för flervåningshus mellan 1 bilplats/110–150 m² vy, beroende på avståndet fågelvägen till en stamlinje för kollektivtrafik eller en hållplats för spårvägstrafik. Normen för stadens bostäder och hyresbostäder i ARA-hus ligger 20–40 procent under det. För kompletterande byggnation ska ytterligare bilplatser byggas endast för den del som överskrider 1200 m² vy.

I Esbo är motsvarande norm 1 bilplats/80–130 m² vy, dock minst 0,5 bilplats/bostad. Genom att ordna centraliserad parkering kan man få en lättning på högst 30 procent på normen. Då är dock minimikravet ändå 0,4 bilplats/bostad.

I Vanda är normen 1 bilplats/90–130 m² vy, dock minst 1 bilplats/bostad – 1 bilplats/3 bostäder, beroende på hur tillgänglig platsen är. Genom att ordna centraliserad parkering kan man få en lättning på 15 procent på normen.

Kommande trender inom bilismen

Det är mycket svårt att förutse hur bilismen kommer att utvecklas. Just nu ser det ut som om andelen elbilar kommer att öka markant, eftersom de är utsläppsfria på lokal nivå. Detta minskar dock inte antalet bilar i trafiken eller behovet av bilplatser på tomterna, och utöver det förutsätter elbilarna bl.a. satsningar på laddmöjligheterna. I detta sammanhang kan det konstateras att ansvaret för att upprätta laddstationer i främsta hand ankommer på användarna, dvs. privata bostadsbolag, och kommersiella aktörer. Det är mer sannolikt att antalet elbilar ökar i Grankulla i framtiden än att antalet privatbilar kännbart minskar. Detta bör beaktas också i planeringen av bilplatsnormerna.

Det har också framkastats att bilpooler kan komma att ersätta enskilda privatägda bilar. Tills vidare har bilpoolerna vunnit mark och etablerat sig endast inom centrumområdena i större städer. Bilpoolsföretagen förutsätter oftast fördelaktiga eller avgiftsfria parkeringsplatser för sina bilar, vilket är en utmaning i en tätt bebyggd stadsstruktur, både ekonomiskt och pga. utrymmesbrist. Å andra sidan kunde bilpooler motivera en minskning av antalet bilplatser i anslutning till bostäder, vilket i sin tur bidrar till en minskning av byggkostnaderna och därmed eventuellt i slutändan också bostadspriserna. En av fördelarna med bilpooler är att tjänstens användare primärt utnyttjar kollektivtrafiken, vilket är allmänt önskvärt. Om bilpoolerna ska bli mer allmänna utanför städernas centrum krävs ännu en viss attitydförändring och/eller tillräckliga ekonomiska motivationsfaktorer (t.ex. om det blir betydligt dyrare att ha en bil).

Grankullas täta stadsstruktur och centrala läge vid goda kollektivtrafikförbindelser inom huvudstadsregionen ger möjligheter till mer effektiv användning av kollektivtrafiken än i nuläget. Markanvändningen ger möjligheter att påverka människors val av fortskaffningsmedel. Genom att fokusera byggandet till centrum, inom räckhåll för spårtrafikens stationer samt i närheten av huvudlederna, kan man säkra att kollektivtrafiken går lätt att nå. Antalet bilplatser har också en styrande effekt på människors vanor, dvs. genom att minska kraven på bilplatser kan man i ett långtidsperspektiv uppnå resultat i att minska bilparken. I ett korttidsperspektiv ger dock en sådan förändring framför allt upphov till motstånd, samt olovlig parkering på allmänna och privata områden, vilket inte är önskvärt. En maximering av bilplatsernas antal ger däremot en ökad användning av byggnadsmaterial och höjer kostnaderna för bostadsbyggande, samt upptar onödigt mycket tomtyta som annars kunde planteras – och framför allt uppmuntrar det till privatbilism.

Sammanfattning

Det är tillrådligt att dimensioneringen av parkeringsplatser i detaljplanerna i Grankulla i fortsättningen stöder hållbar utveckling och målet för kolneutralitet i enlighet med Grankulla stadsstrategi. Med tanke på nuläget i Grankulla och stadens särdrag föreslår vi att möjliga förändringar inom bilismen inledningsvis beaktas med viss försiktighet i detaljplanernas parkeringsnormer. Då vore det ändamålsenligt att inom de detaljplaneändringar som är under arbete hålla sig till minimikraven, som grundar sig på avståndet till stationerna.

Flervåningshus med bostäder:

Objekt nära spårtrafik, <500 m till stationen	1 bilplats/100 m ² vy
Objekt nära Åbovägen, <500 m till hållplats	1 bilplats/100 m ² vy
Övriga områden	1 bilplats/85 m ² vy

Småhus:

Bostad	2 bilplatser/bostad
--------	---------------------

Radhus eller kopplade småhus:

Bostad	1,5 bilplatser/bostad
--------	-----------------------

Man kan också överväga att införa en koefficient för normen som styr kravet på bilplatser för flervåningshus som reglerar minimiantalet platser så att det inte uppstår obalans i proportionen bilplatser och bostäder i fråga om små bostäder. På motsvarande sätt kunde man tillämpa ett maximiantal i anslutning till stora bostäder, så att inte antalet bilplatser blir oproportionerligt stort. Detta kräver dock en skild utredning för att säkra att bostadsproduktionen styrs på ett sätt som ger en hållbar och mångsidig samhällsstruktur.

Med en skild utredning kunde man också utforska lättnader i normen som bidrar till en god stadsstruktur t.ex. för följande:

- bostäder med statsstöd
- studentbostäder
- trähusbyggande
- placering av bilpoolsbilar på tomter so till bostadsbolag
- kompletterande byggnation på existerande tomt för flervåningshus

STS:

Fullmäktige antecknar det ovan anförda för kännedom som svar på fullmäktigemotionen om beaktande av bostadsfastigheters läge i dimensioneringen av parkeringsplatser och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.