

## Vastaus valtuustoaloitteeseen keskeisten alueiden osayleiskaavan muuttamiseksi

Kaupunkikehityslautakunta 21.11.2023 § 155

Valmistelu- ja lisätiedot

vt. kaupunkisuunnittelupäällikkö Maija-Riitta Kontio,  
liikennesuunnittelupäällikkö Hanna-Linna Varis,  
asemakaavapäällikkö Emilia Saatsi

Valtuutettu Kevin Sevin on tehnyt 6.2.2022 aloitteen keskeisten alueiden osayleiskaavan muuttamiseksi. Aloitteessa esitetään, että keskeisten alueiden osayleiskaavaan liitettäisiin asemakaavoja ohjaava määräys, jossa autopaikkojen enimmäismääräksi määriteltäisiin 2 autopaikkaa per 110 kerrosneliometriä tai vaihtoehtoisesti 2 autopaikkaa per asunto.

Perusteluina aloitteessa on mainittu seuraavaa:

Tällä hetkellä näyttää siltä, että pysäköintipaikkojen mitoitustarve on alimitoitettu useissa asemakaavoissa. On esimerkiksi määrätty 1 autopaikka 110 kerrosneliometrille. Nykyisin asemakaavoihin kirjattuja alhaisia autopaikkavaatimuksia perustellaan sillä, että kaikissa asunnoissa ei välttämättä ole autoa. Tämä pitää toki paikkaansa, mutta sitten taas toisaalta toisissa asunnoissa autoja saattaa olla kaksi tai jopa kolmekin. Huomionarvoista pysäköintipaikkavaatimuksia mitoitettaessa on se, että liikenteen sähköistyminen ei vähennä ajoneuvojen määrää.

Vastaus valtuustoaloitteeseen:

Parhailtaan laaditaan uutta keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaa. Osayleiskaavatyötä varten on tehty pysäköintiselvitys, jossa erityisesti on selvitetty keskustan ja sen lähialueiden pysäköintiä, pysäköintinormeja ja pysäköinnin kehittämisen tulevaisuutta.

Porvoon asutuskunnista 17 % on autottomia. Yhden auton asutuskuntia on 54 %, kahden auton asutuskuntia 24 % ja kolmen tai useamman auton asutuskuntia 5 % kaikista asutuskunnista. (Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti.)

Autottomat asutuskunnat keskittyvät selkeästi keskustaan ja keskustan lähialueille sekä Kevätkumpuun ja Gammelbackaan. Kylien ja haja-asutusalueiden asutuskunnista lähes 70% omistaa kaksi tai useamman auton. (lähde SYKE/Liiteri)

Autopaikkojen tarve keskustassa ja kerrostalovaltaisilla alueilla on selvästi pienempi kuin keskustasta etäällä olevilla alueilla ja haja-asutusalueilla. Keskusta lähiympäristöineen on vanhemman väestön sekä yksinasuvien väestönosan suosiossa. Porvoon väestönusteiden mukaan väestö vanhenee ja yksinasuvien osuus kasvaa.

Asumisväljyyden ja henkilöautotiheyden lisäksi Porvoossa käytetyissä pysäköintinormeissa on huomioitu alueellisia eroja, sillä auton omistukseen ja käyttötarpeeseen vaikuttavat muun muassa alueen

sijainti, maankäytön monipuolisuus, palvelut, joukkoliikennetarjonta, kävely- ja pyöräliikenneyhteydet sekä asumismuoto. Uusimmat Porvoossa käytetyt pysäköintinormit ovat vyöhykkeellisiä siten, että tiiviillä keskusta-alueilla on käytetty vähemmän autopaikkoja tuottavia normeja. Joustavuutta pysäköintinormiin on lisätty myös erilaisin vähennyksin, eli pysäköintipaikkoja on mahdollista toteuttaa normia vähemmän, jos kohteeseen on toteutettu kestävästä liikkumisesta edistäviä ratkaisuja, kuten yhteiskäyttöautot. Tiiviissä kaupunkirakenteessa pysäköinti joudutaan tilan puutteen takia usein toteuttamaan rakenteellisena, jossa rakentamiskustannukset ovat huomattavasti korkeammat kuin maantasopysäköinnissä. Käytetyt pysäköintinormit ovat tyypillisesti miniminormeja, eli määrittävät pysäköintipaikkamäärän, joka on vähintään toteutettava, mutta pysäköintipaikkoja voi toteuttaa myös enemmän.

Porvoossa on käytetty keskustassa ja lähialueilla kerrostalokortteleissa uusissa asemakaavoissa pysäköintinormia asumisen osalta 1 autopaikka/100 kerrosneliometriä – 1/120 kerrosneliometriä. Kaavamääräys 2 autopaikka/asunto on käytössä uusissa asemakaavoissa pientaloalueilla kauempana keskustasta. Sen sijaan keskustassa ja kerrostalovaltaisilla alueilla kaavamääräys 2 autopaikka/asunto tai 2 autopaikka/110 asuntokerrosneliometriä johtaisi autopaikkojen ylimitoitukseen ja kalliisiin, rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin ja samalla myös asuntojen hintojen merkittävään nousuun.

Pysäköintitarjonnan ja pysäköintinormien tulisi vastata tämän päivän kysyntään ja tulevaisuuden tarpeisiin. Pysäköintinormien pitäisi sisältää joustavuutta. Erityisesti keskustassa pysäköintiä tehostavia ratkaisuja, kuten keskitetty pysäköinti, nimeämättömät paikat tai pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö, tulisi olla mahdollista. Keskustan pysäköintipaikat palvelevat asukkaiden lisäksi useita käyttäjäryhmiä. Ostos- ja asiointiliikenteen lisäksi pysäköintipaikkoja tarvitsevat muun muassa kiinteistöjen huoltoliikenne, alueella työskentelevät kotihoitajat, yritysten työntekijät, asukaspysäköintiluvan omaavat asukkaat sekä alueella asuvien luo saapuvat vieraat.

Pysäköintipaikkojen tarjonta vaikuttaa suuresti myös siihen, miten keskustaan saavutaan. Rungas pysäköintipaikkojen tarjonta ohjaa kulkemaan autolla. Kaupungin tavoitteiden mukaan liikkumisesta pitäisi suunnata enemmän kestävien kulkutapojen suuntaan. Porvoon kaupunkistrategiassa kaupungin tavoitteena on edistää kävelyn ja pyöräilyn toimivuutta sekä kehittää kävelypainotteista keskustaa. Tavoitteiden tukemiseksi pysäköinnissä tulisi painottaa pyöräilyä pysäköintiä sekä kehittää pyöräteitä ja joukkoliikennettä siten, että keskustan saavutettavuus niillä suhteessa autoliikenteeseen paranisi.

Uuden pysäköintiselvityksen suositusten mukaan uusia hankkeita kaavoitettaessa myös pysäköintinormia on syytä harkita tapauskohtaisesti. Ydinkeskustan alueella autottomien kotitalouksien määrä on jo nykyisin kaupungin muihin alueisiin verrattuna suuri. Porvoon väestön ikääntyessä keskusta-asuminen tulee entistä houkuttelevammaksi siellä sijaitsevien palvelujen vuoksi. Iäkkäät eivät ehkä omista autoja samassa määrin kuin nuorempi väestö. Pysäköintinormin

tiukentaminen nykyisestä (120 k-m<sup>2</sup> -> 160 k-m<sup>2</sup>) tai vähennykset pysäköintinormiin (20-25 % vähennys normin mukaisista paikoista, jos paikat toteutetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen vuorottaiskäyttöön nimeämättöminä) voisi näin ollen tulla kyseeseen joidenkin ydinkeskustan uusien hankkeiden kaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma ja tähtää pitkälle tulevaisuuteen. Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan aikatahtain on vuodessa 2050. Muutoksia, joita ei osata ennustaa, tulee varmasti jo ennen vuotta 2050. Osayleiskaava määräyksineen tulisi olla joustava, ja mahdollistaa erilaisiakin polkuja kuitenkin niin, että kaava vie eteenpäin kaupungin strategiassa määritellyjä tavoitteita ja päämääriä.

Liite:  
Aloite

Kaupunkikehitysjohtaja  
Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että edellä mainittu annetaan vastauksena valtuustoaloitteeseen sekä lähettää vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle.

Päätös  
Kaupunkikehityslautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että edellä mainittu annetaan vastauksena valtuustoaloitteeseen sekä lähetti vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle

Kaupunginhallitus 11.12.2023 § 350  
2693/10.02.02/2023

Liite  
Valtuustoaloite

Apulaiskaupunginjohtaja  
Kaupunginhallitus päättää antaa yllä olevan Kaupunkikehityslautakunnan esityksen vastauksenaan Kevin Serivinin valtuustoaloitteeseen ja lähettää vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle.

Päätös  
Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti antaa yllä olevan Kaupunkikehityslautakunnan esityksen vastauksenaan Kevin Serivinin valtuustoaloitteeseen ja lähettää vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle.