



# **OTSOLAHDEN ALUEEN PYSÄKÖINTITUTKIMUS**

Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Tulevaisuuden liikennejärjestelmät

Syksy 2024

Hannu Granberg

---

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. Työn tavoitteena oli laatia Otsolahden asuinalueelle pysäköintitutkimus, jolla selvitettiin alueen pysäköinnin nykytila mahdollisimman kattavasti. Opinnäytetyön perustana on Espoon kaupungin tarve laatia Tapiolan kulttuurihistoriallisesti arvokkaille alueille asemakaavan muutoksia, joilla pyritään säilyttämään alueiden ominaispiirteet ja kaupunkikuva. Pysäköinnin osalta Otsolahden asemakaavan muutoksen yksi päätavoitteista on autopaikkojen sijoittaminen kortteleiden vastuulla oleville alueille. Tietoa alueen pysäköinnin nykytilasta tarvitaan nykytilanteen ymmärtämiseksi ja päätöksenteon tueksi. Pysäköinnin nykytilaa tutkittiin opinnäytetyössä kolmen eri menetelmän avulla, jotka olivat pysäköintipaikkojen kartoitus, isännöitsijöiden haastattelut ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin autonomistusdata.

Laadittu pysäköintipaikkojen kartoitus, isännöitsijöiden haastattelu sekä autonomistustiedot vahvistivat käsitystä tutkimusalueen pysäköinnin tilasta. Tutkimusmenetelmät paljastivat, että tutkimusalueella pysäköidyt ajoneuvot sijaitsevat pääosin kaupungin omistamalla, asemakaavassa katu- tai puistoalueeksi kaavoitetulla maalla.

Opinnäytetyössä määritettiin alueelle pysäköintivaatimus pysäköintitutkimuksen tulosten perusteella sekä esitettiin periaateratkaisu nykyisten pysäköintikäytössä olevien alueiden osoittamiseksi asemakaavan muutoksen yhteydessä osin taloyhtiöiden pysäköintiin ja osin yleiseen pysäköintiin, siltä osin kuin valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvot pystytään turvaamaan. Periaateratkaisun mukaan alueelta on mahdollista osoittaa riittävä määrä pysäköintipaikkoja taloyhtiöiden asukaspaikoiksi sekä riittävä määrä pysäköintipaikkoja yleisen pysäköinnin tarpeeseen. Asemakaavan muutoksen yhteydessä voidaan hyödyntää tämän työn tuloksia sekä periaateratkaisun mukaista tapaa ratkaista alueen pysäköinti, unohtamatta kuitenkaan vuorovaikutusta alueen taloyhtiöiden kanssa alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi.

---

This thesis was commissioned by the City of Espoo. The objective of the thesis was to conduct a parking study for the residential area of Otsolahti, which comprehensively analyses the existing parking situation in the area. The City of Espoo needs to develop changes to the local plan which considers the cultural and historical importance of the Tapiola local area, and which maintain the unique characteristics and urban landscape of the area. The thesis will assist this process. In terms of parking, one of the main objectives of the local plan for Otsolahti is to allocate parking within the residential areas. It is necessary to understand and collect data regarding the existing parking situation to inform the decision-making process. The existing parking situation was researched in three different ways; mapping the parking provision, interviewing property managers, and examining vehicle ownership data from the Finnish Transport and Communication Agency.

The mapping of parking provision, interviews with property managers, and vehicle ownership data confirmed the understanding of the current parking situation in the area. The research methods revealed that within the research area, most vehicles are parked within land owned by the city, designated within the local plan as street or park areas.

Based on the of the results of the parking analysis, the thesis determined parking requirements for the area and presented a proposed solution for designating areas that are currently being used for parking to be used in conjunction with changes to the local plan for residential and public parking, whilst respecting and protecting the values of the nationally significant cultural environment of the area. According to the proposed solution it is possible to provide sufficient parking spaces to meet residential and public parking requirements. The results of this study and the proposed solution can be used when changes are made to the local plan to resolve parking issues in the area, without forgetting the importance of cooperation with the residential organisations.

Keywords Traffic, parking, land usage  
Pages 54 pages

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
1.1	Työn tausta ja toimeksiantaja.....	1
1.2	Tutkimusmenetelmät ja työn tavoitteet .....	1
1.2.1	Alueen rajaus ja tutkimusalue .....	2
1.2.2	Pysäköintitutkimus.....	4
1.2.3	Isännöitsijälle laadittu haastattelu .....	5
1.2.4	Autonomistustietojen selvitys.....	5
2	Pysäköintipolitiikka .....	5
2.1	Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin ohjausvaikutus .....	5
2.2	Asukaspysäköinnin organisointimallit .....	6
2.3	Pysäköintipolitiikka Espoossa .....	10
2.3.1	Pysäköinnin periaatteet .....	10
2.3.2	Pysäköinnin laskentaohje .....	12
3	Otsolahden alueen nykytila-analyysi .....	14
3.1	Otsolahden sijainti ja sijoittuminen Espoon kaupunkirakenteessa .....	14
3.2	Pysäköinnin historia alueella .....	16
3.3	Alueen asemakaava .....	17
3.4	Alueen liikenneverkko .....	17
3.5	Maisema-analyysi .....	19
4	Otsolahden alueen pysäköintitutkimus .....	20
4.1	Pysäköintitutkimuksen toteuttaminen .....	20
4.2	Syksyn 2022 maastokäynti .....	21
4.2.1	Päiväajan pysäköintitutkimus.....	21
4.2.2	Yöajan pysäköintitutkimus .....	22
4.3	Syksyn 2023 maastokäynti .....	23
4.3.1	Päiväajan pysäköintitutkimus.....	23
4.3.2	Yöajan pysäköintitutkimus .....	24
4.4	Muiden pysäköintikäytössä olevien tilojen kartoitus.....	25
4.5	Pysäköintitutkimuksen tulokset .....	25
4.6	Pysäköinnin tilanne taloyhtiöittäin .....	26
5	Isännöitsijöiden haastattelu .....	27
5.1	Kyselyn tausta .....	27
5.2	Haastattelujen yhteenveto.....	28
6	Autonomistustiedot .....	29

6.1	Autonomistustietojen hankinta .....	29
6.2	Autonomistustietojen hankinta .....	29
7	Kokonaiskuva pysäköinnistä Otsolahden alueella .....	30
8	Ehdotus pysäköinnin periaateratkaisusta Otsolahden alueelle .....	33
8.1	Ehdotus alueen pysäköintimääräykseksi.....	34
8.2	Ehdotus pysäköinnin hallintamuodoksi Otsolahden alueella .....	35
8.2.1	Ratkaisuehdotus läntisen osa-alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi .	36
8.2.2	Ratkaisuehdotus itäisen osa-alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi ...	42
8.3	Vaikutukset asukkaiden pysäköintiin alueella.....	50
8.4	Vaikutukset pysäköinnin järjestämiseen kaupungin näkökulmasta.....	51
9	Johtopäätelmät .....	52
	Lähteet .....	53

# 1 Johdanto

## 1.1 Työn tausta ja toimeksiantaja

Tämän opinnäytetyön perustana on Espoon kaupungin tarve laatia Tapiolan kulttuurihistoriallisesti arvokkaille alueille asemakaavan muutoksia, joilla pyritään säilyttämään alueiden ominaispiirteet ja kaupunkikuva. Arvokkaan rakennuskannan säilymistä pyritään turvaamaan asemakaavan muutosten myötä suojelumerkinnöin ja -määräyksin. Tämän opinnäytetyön aluerajauksena on Otsolahden alue, joka on yksi monista Tapiolan keskusta ympäröivistä asumalähiöistä, jotka sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä.

Otsolahden alueella keskeistä 1950- ja 1960-luvun suunnittelussa on ollut maaston ja luonnonympäristön huomioiminen sekä avoimet laajat niityt ja viheralueet. Autopaikkoja on varattu huomattavasti vähemmän mitä nykyään. Pysäköintipaikkojen kysynnän kasvu viimeisten vuosikymmenten aikana on johtanut tilanteeseen, jossa pysäköintipaikkoja on lisätty asuintonteille ja sen lisäksi pysäköidyt ajoneuvot ovat levittäytyneet vuosien mittaan myös yleisille alueille.

Tämän opinnäytetyön tutkimuskohteena on Otsolahden alueen pysäköinnin nykytila. Opinnäytetyössä tarjotaan kolmen eri tutkimusmenetelmän avulla mahdollisimman kattava kuva pysäköinnin nykytilasta Otsolahden alueella.

Opinnäytetyössä esitetään Espoon pysäköinnin periaatteet ja pysäköinnin kehittämisohjelma -työn periaatteiden mukainen ratkaisu Otsolahden alueen pysäköinnin järjestämiseksi alueen asemakaavoituksen lähtökohdaksi.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Espoon kaupungin Kaupunkisuunnittelukeskus.

## 1.2 Tutkimusmenetelmät ja työn tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on muodostaa mahdollisimman selkeä kuva Otsolahden alueen pysäköinnin nykytilasta. Pysäköinnin nykytilaa tutkittiin kolmen eri menetelmän avulla: 1) pysäköintipaikkojen kartoitus, 2) isännöitsijöiden haastattelut ja 3) Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien autonomistudat.

Opinnäytetyössä laadittiin pysäköintitutkimus, jossa kartoitettiin kaikki alueelle pysäköidyt ajoneuvot maanomistusrajoista riippumatta. Pysäköidyt ajoneuvot kartoitettiin, sijaitsivat ne sitten merkityillä paikoilla tai maastossa viheralueilla. Pysäköinnin maksimikysynnän selvittämiseksi pysäköintipaikkojen kartoitus tehtiin syksyllä 2022 sekä syksyllä 2023. Pysäköintitutkimuksessa kartoitettiin myös alueella olevat autotallit sekä pysäköintihallit.

Pysäköintitilanteen selvittämiseksi opinnäytetyössä haastateltiin alueen taloyhtiöiden isännöitsijöitä pyrkimyksenä selvittää taloyhtiöiden näkökulmaa pysäköinnin nykytilasta alueella sekä isännöitsijöiden havaitsemia näkökulmia alueen pysäköinnin tilasta.

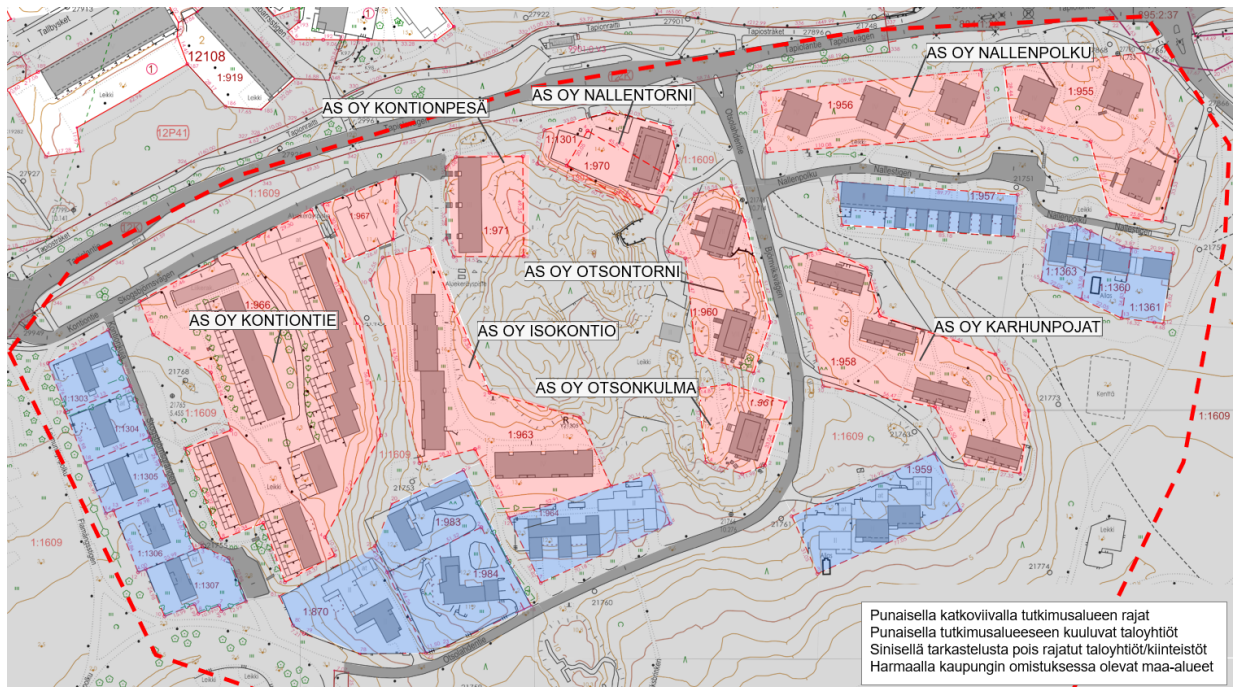
Lisäksi asukkaiden omistamien autojen lukumäärän selvittämiseksi tutkittiin autonomistustietoja alueelta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta saadun autonomistusdatan perusteella. Tietojen perusteella arvioitiin, onko alueelle pysäköitynä alueella asumattomien autoja.

### **1.2.1 Alueen rajaus ja tutkimusalue**

Opinnäytetyön tutkimuskohteena on Espoon Tapiolassa sijaitseva Otsolahden asuinalue. Otsolahden aluetta rajaa pohjoisessa Tapiolantie, lännessä Leimuniitty, etelässä Otsolahti niminen merenlahti ja idässä Otsolahdenniitty. Tarkasteltavan alueen rajaus noudattaa Otsolahden asumalähiön rajoja. Alue rajautuu viheralueilla viereisistä Itärannan sekä Länsirannan asuinalueista. Pohjoisessa Itäkartanon asuinalue jää Tapiolantien pohjoispuolelle.



Kuva 2. Tutkimusalue ja alueen taloyhtiöt. Punaisella katkoviivalla tutkimusalueen rajat, punaisella tutkimusalueeseen kuuluvat taloyhtiöt, sinisellä tarkastelusta pois rajatut taloyhtiöt ja harmaalla kaupungin omistuksessa olevat maa-alueet.



## 1.2.2 Pysäköintitutkimus

Otsolahden alueen pysäköinnin nykytilan selvittämiseksi laadittiin pysäköintitutkimus, jossa kartoitettiin kaikki tutkimusalueelle pysäköidyt ajoneuvot maanomistusrajoista välittämättä. Pysäköintitutkimus löytyy opinnäytetyön luvusta 4 Otsolahden alueen pysäköintitutkimus. Pysäköintitutkimuksella selvitettiin pysäköinnin maksimikysyntä alueella. Pysäköintitutkimus laadittiin syksyllä 2022 sekä toistettiin syksyllä 2023, jotta saatiin mahdollisimman todenperäinen kuva alueen pysäköinnistä.

Otsolahden alue on asuntovaltainen alue, jolla ei juurikaan sijaitse muunlaista maankäyttöä, niinpä voitiin olettaa pysäköinnin kysynnän olevan suurinta yöaikaan. Syksyn 2022 ja syksyn 2023 kartoitus laadittiin päivä- sekä yöaikaan, jotta saatiin varmistus tähän olettamaan.

Pysäköintitutkimuksessa kartoitettiin lisäksi muut pysäköintikäytössä olevat tilat kuten autotallit ja pysäköintihallit niiltä osin kuin se oli mahdollista.

### **1.2.3 Isännöitsijälle laadittu haastattelu**

Otsolahden asuinalueella suurin osa asunnoista on kerrostaloyhtiöissä, joilla on isännöitsijä. Isännöitsijöillä on monesti kattava kuva isännöimiensä taloyhtiöiden asioista kuten pysäköinnistä. Tämän takia opinnäytetyössä laadittiin haastattelut alueen isännöitsijöille. Haastatteluin selvitettiin taloyhtiöiden näkökulmaa pysäköinnin nykytilasta alueella sekä isännöitsijöiden havaitsemia näkökulmia alueen pysäköinnin tilasta.

### **1.2.4 Autonomistustietojen selvitys**

Alueen tiedetään olevan asuntovaltainen, joten suurin osa alueelle pysäköidyistä autoista kuuluu alueen asukkaille. Alueella asuvien asukkaiden omistamien autojen lukumäärän selvittämiseksi tutkittiin autonomistustietoja alueelta Liikenne- ja viestintäministeriön Traficommin autonomistustietojen avulla. Tietojen perusteella voitiin lisäksi arvioida, onko alueella pysäköitynä alueella asumattomien autoja.

## **2 Pysäköintipolitiikka**

### **2.1 Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin ohjausvaikutus**

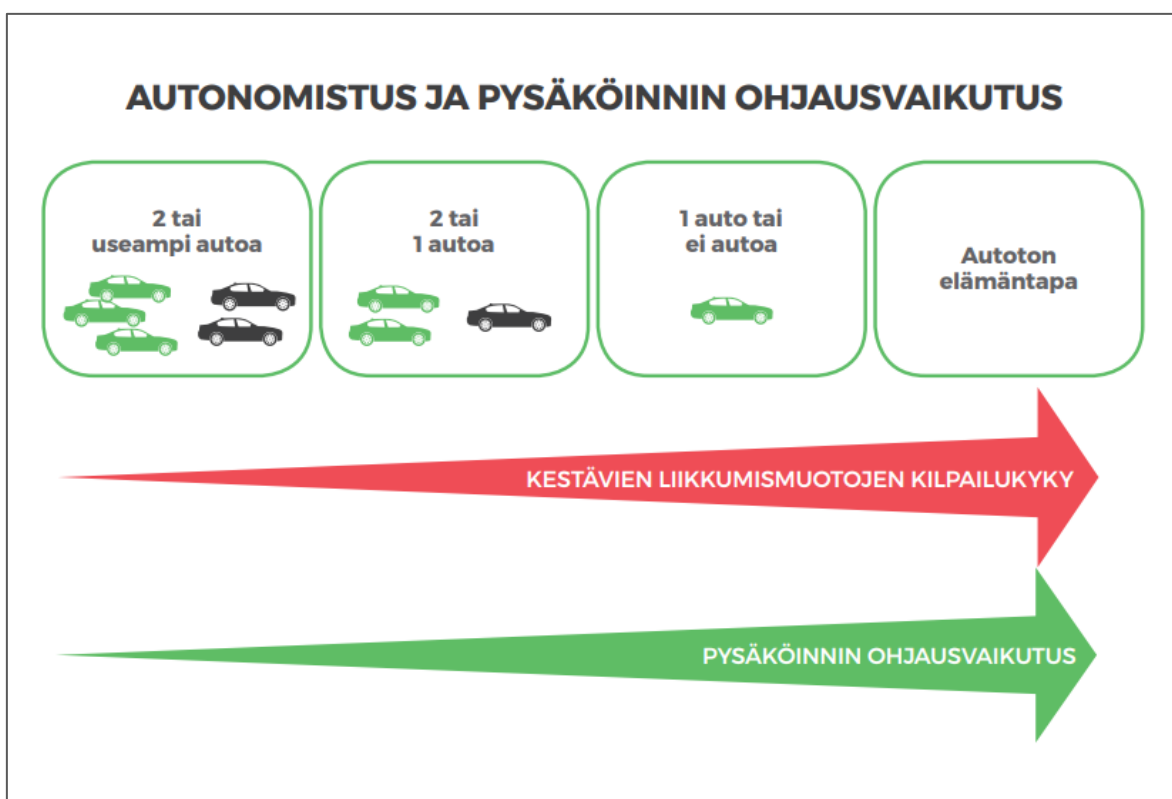
Pysäköintipolitiikka on osa liikennepolitiikkaa. Pysäköintipolitiikan avulla ohjataan pysäköinnin järjestämistä ja sillä voidaan vaikuttaa pysäköintipaikkoihin sekä niiden käyttäjiin. Pysäköintipolitiikka on tärkeä osa kaupunkikehitystä, sillä sen avulla pystytään elävöittämään keskusta-alueita, lisäämään kestävien kulkumuotojen käyttöä sekä tehostamaan nykyisten pysäköintipaikkojen käyttöä. Pysäköintipolitiikasta linjataan tyypillisesti pysäköintipoliittisissa ohjelmissa, joissa voidaan linjata pysäköinnin hinnoittelusta, pysäköintinormista sekä pysäköinnin järjestämisen periaatteista. (Vaismaa ym., n.d., s. 75-82)

Pysäköintipolitiikan tulisi vastata sekä tämän päivän, että tulevaisuuden tarpeisiin. Autonomistus on vielä hyvin yleistä, mutta pidemmällä aikajänteellä tilanne voi muuttua. Pysäköintiä koskevat ratkaisut, jotka tehdään nyt vaikuttavat vielä kymmenien vuosien kuluttua. Niinpä on syytä pohtia miten tehdyt ratkaisut ohjaavat ihmisten käyttäytymistä. On huomioitavaa, että pysäköintipolitiikalla voidaan ohjata ihmisiä käyttämään tulevaisuudessa kestäviä kulkumuotoja. (Vaismaa ym., n.d., s. 64–67)

Pysäköinnin ohjausvaikutuksella voidaan mahdollistaa autoton elämäntapa sekä lisätä kestävien kulkumuotojen käyttöä. Samanaikaisesti on tärkeää kehittää liikennejärjestelmää siten, että tuetaan kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä.

Pysäköintipaikan sijainti vaikuttaa olennaisesti valittavaan kulkumuotoon. Mikäli asuinalueilla on mahdollista käyttää henkilöautoilulle vaihtoehtoisia kulkumuotoja, tulisi ihmisiä ohjata käyttämään niitä. Sijoittamalla autojen pysäköinti kauemmaksi ja parantamalla pyöräpysäköintiä, pyöräilyinfraa sekä kulkuyhteyksiä joukkoliikennepysäkeille lisätään houkuttelevuutta kestävien kulkumuotojen käyttöön. (Vaismaa ym., n.d., s. 72)

Kuva 3. Autonomistus ja pysäköinnin ohjausvaikutus (Vaismaa ym., n.d., s. 64)



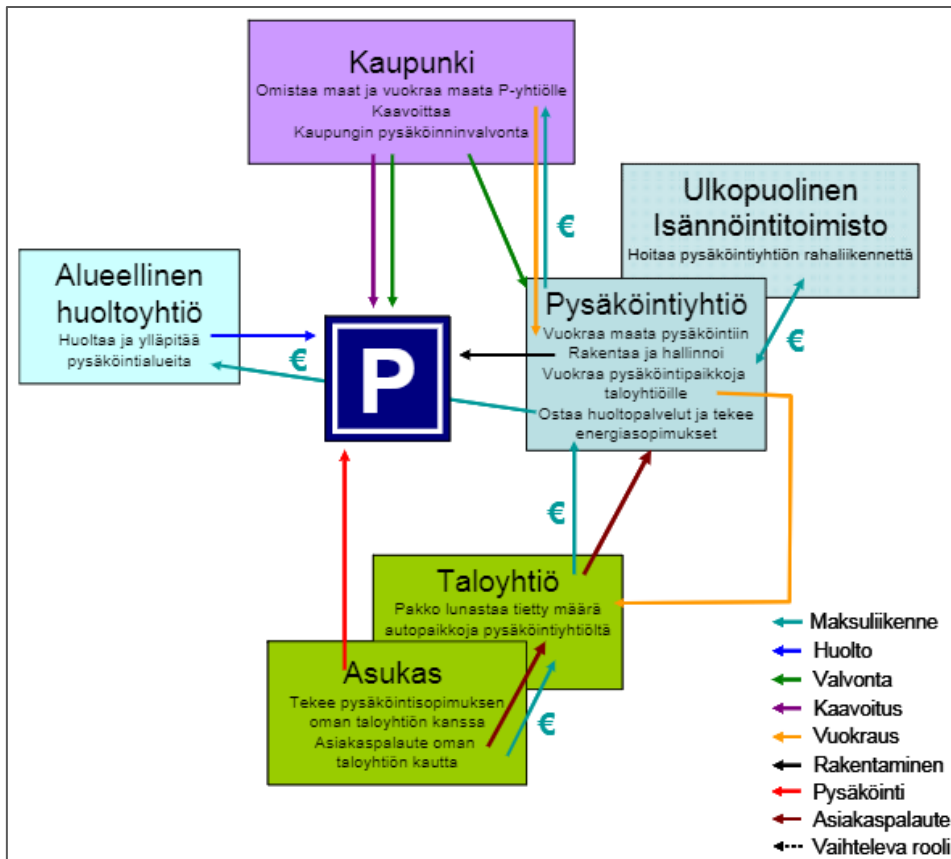
## 2.2 Asukaspysäköinnin organisointimallit

Asukaspysäköinti voidaan organisoida neljällä eri mallilla, joissa pysäköintiä hallinnoi joko pysäköintiyhtiö, kaupunki, huoltoyhtiöt tai taloyhtiöt. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 19)

Ensimmäisessä mallissa ulkoistettu pysäköintiyhtiö rakentaa sekä hallinnoi pysäköintiä ja vuokraa pysäköintipaikat taloyhtiöille. Pysäköintiyhtiö valvoo pysäköintiä, tekee energiasopimukset sekä ostaa huoltoyhtiöltä tarvittavaa huoltoa. Kaupungin rooliksi jää omistaa maata ja vuokrata sitä pysäköintiyhtiölle sekä huolehtia kaavoituksesta ja

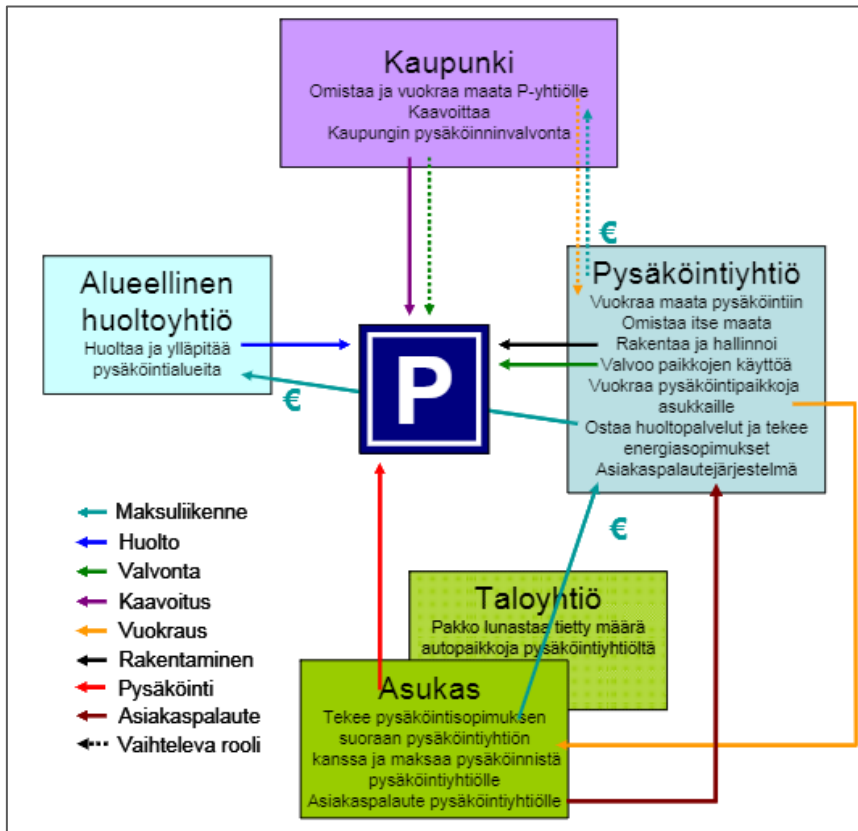
pysäköinnin valvonnasta. Ulkopuolinen isännöintitoimisto hoitaa pysäköintiyhtiön rahaliikennettä sekä isännöintiä. Asukkaan tulee tehdä pysäköintisopimus oman taloyhtiön kanssa pysäköinnistä. Taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä pysäköintipaikkoja pysäköintiyhtiöstä. Asukkaiden palaute pysäköinnistä kulkee taloyhtiön kautta pysäköintiyhtiölle. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 24)

Kuva 4. Ulkoistetun pysäköintiyhtiön toimintamalli. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 24)



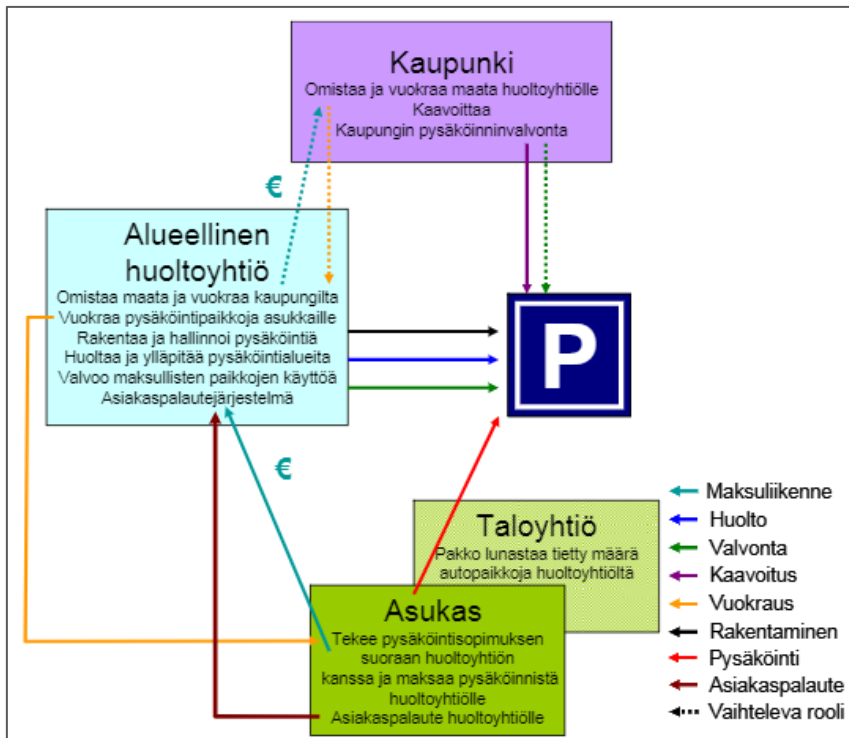
Toisessa mallissa toiminnot on keskitetty pysäköintiyhtiölle, joka omistaa maata myös itse. Pysäköintiyhtiö rakentaa sekä hallinnoi pysäköintiä. Pysäköintiyhtiö valvoo paikkojen käyttöä ja tekee energiasopimukset sekä ostaa huoltoyhtiöltä tarvittavaa huoltoa. Ensimmäisestä mallista poiketen pysäköintiyhtiö vuokraa paikkoja suoraan asukkaille. Kaupungin roolina on kaavoittaa ja omistaa osa pysäköintiin käytettävästä maasta sekä vuokrata sitä pysäköintiyhtiölle kohtuullisella vuokralla pitkäksi vuokra-ajaksi. Kaupunki voi omistaa pysäköintiyhtiön tai vaihtoehtoisesti olla siinä osakkaana. Taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä pysäköintipaikkoja pysäköintiyhtiöltä. (Toiskallio & Wallin, n.d., s 25–26)

Kuva 5. Toimintamalli, jossa toiminnot on keskitetty pysäköintiyhtiölle. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 25)



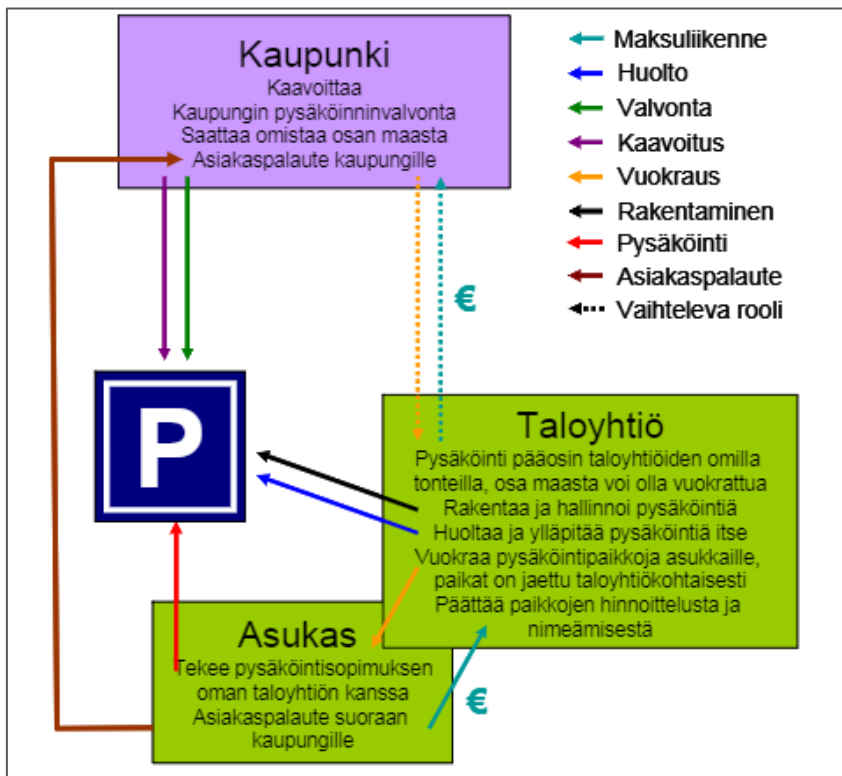
Kolmannessa mallissa huoltoyhtiö huolehtii kaikista toiminnoista. Huoltoyhtiö on ulkopuolisen toimijan sekä alueen taloyhtiöiden omistuksessa. Asukkaat tekevät sopimukset pysäköinnistä suoraan huoltoyhtiön kanssa. Taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä autopaikkoja huoltoyhtiöltä. Malli on vanha eikä välttämättä enää nykyaikana toimiva. Kaupungin rooliksi jää vain omistaa osa maasta, vuokrata sitä ja huolehtia kaavoituksesta. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 26–27)

Kuva 6. Toimintamalli, jossa huoltoyhtiö hallinnoi pysäköintiä (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 26)



Neljännessä mallissa taloyhtiö vastaavat pysäköinnin rakentamisesta, hallinnoinnista, huollosta ja vuokraavat pysäköintipaikkoja asukkaille. Kaupungin rooliksi jää vain kaavoittaa ja valvoa pysäköinnin väärinkäyttöä yleisillä alueilla. Kaupunki saattaa omistaa osan maasta ja vuokrata maata huoltoyhtiölle. Pääasiassa taloyhtiöt omistavat kuitenkin pysäköintialueet itse. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 28)

Kuva 7. Toimintamalli, jossa taloyhtiöt hallinnoivat pysäköintiä (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 27)



## 2.3 Pysäköintipolitiikka Espoossa

### 2.3.1 Pysäköinnin periaatteet

Espoon kaupungin pysäköintipolitiikasta on linjattu Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma -nimisessä työssä, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 16.1.2017. (Espoon kaupunki, n.d.)

Pysäköinnin periaatteissa on linjattu yhdestätoista periaatteesta, jotka tulee ottaa huomioon pysäköintiä suunniteltaessa. Seuraavassa käydään lyhyesti läpi listatut periaatteet.

Ensimmäisen periaatteen mukaisesti pysäköintitratkaisuja pyritään tiivistämään siten, että tiiviin maankäytön suunnitteleminen on mahdollista. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa autottoman elämäntavan sillä palvelut ovat helpommin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Lisäksi tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa palvelevan joukkoliikenteen. Samalla pyritään luomaan viihtyisää jalankulkuympäristöä keskusta-alueille. (Espoon kaupunki, n.d., s. 16)

Toinen periaate koskee pysäköintipaikkojen mitoitusohjetta, jossa on otettava jatkossa aiempaa vahvemmin huomioon erilaisten alueiden ominaispiirteet. Keskustamaisilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso on korkeampi kuin kauempana keskusta-alueista. Korkeampi joukkoliikenteen palvelutaso korreloi negatiivisesti autotiheyden kanssa. Lisäksi keskustoissa asuntojen keskikoko on pienempi. Näin ollen keskustoissa autopaikkatarve on muita alueita pienempi. (Espoon kaupunki, n.d., s. 17)

Kolmas periaate koskee yleistä pysäköintiä ja liikuntaesteisten pysäköintiä. Sekä yleistä että liikuntaesteisten pysäköintiä tulee toteuttaa riittävästi asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden yhteyteen. Hinnoittelun, rajoitusten, valvonnan sekä teknisten ratkaisuiden avulla voidaan varmistaa vapaiden paikkojen löytyminen. Vapaiden paikkojen löytyminen vähentää pysäköintipaikan etsimisestä johtuvaa liikennettä ja väärinpysäköintiä. (Espoon kaupunki, n.d., s. 18)

Neljännän periaatteen mukaan pysäköintiratkaisut ovat osa toimivaa liikennejärjestelmää. Pysäköinnin opastus, rajoitukset ja valvonta tulee olla selkeää ja toimivaa. Näin vähennetään pysäköintipaikan etsimisestä johtuvaa liikennettä ja väärinpysäköintiä. (Espoon kaupunki, n.d., s. 18)

Viides periaate pyrkii edistämään pysäköinnin kustannusten kohdistumista oikeudenmukaisesti. Pysäköintiin kohdistuu aina kustannuksia, jotka koituvat jonkun maksettavaksi. Kustannus tulisi kohdistaa pysäköintipaikan käyttäjille sen sijaan, että se koituu kaupungin maksettavaksi. Esimerkiksi kadunvarsipysäköinti ei ole ilmaista vaan paikoista on maksettu ensin rakentamiskustannukset ja sen jälkeen maksetaan ylläpidosta sekä kunnossapidosta. Lisäksi leveä katualue on poissa muusta tuottavammasta toiminnasta. (Espoon kaupunki, n.d., s. 19)

Kuudennen periaatteen mukaan pysäköintipaikkojen käyttöastetta tulee tehostaa ja paikkojen käyttöä monipuolistaa siten, että pysäköintipaikka on helposti löydettävissä. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä ja nimeämättömyyttä tulee edistää käyttöasteen nostamiseksi. Pitkäaikainen pysäköinti tulisi järjestää tonteilla ja pysäköintilaitoksissa. (Espoon kaupunki, n.d., s. 20)

Seitsemännellä periaatteella pyritään vaikuttamaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuuksiin työmatkoilla. Kaavoituksen keinoin tulee ohjata työpaikat ja palvelut joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Pyöräpysäköintiä tulee edistää ja työpaikkoja kannustaa houkuttelemaan työntekijöitä liikkumaan kestävästi. (Espoon kaupunki, n.d., s. 20)

Kahdeksas periaate koskee liityntäpysäköinnin kehittämistä, jossa kaupungin tulee ottaa vahvempi rooli. Liityntäpysäköintiä tulee järjestää joukkoliikenteen solmukohtiin niin autoille kuin pyörille. (Espoon kaupunki, n.d., s. 21)

Yhdeksännen periaatteen mukaan kaupungin on toteutettava riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja sekä ohjattava yksityiskiinteistöjä samaan tavoitteeseen. Asemakaavoissa tulee määrätä polkupyöräpaikkojen määrän mitoittamisesta kuten autopaikkojenkin osalta tehdään. (Espoon kaupunki, n.d., s. 21)

Kymmenes periaate koskee pysäköintiratkaisujen kaupunkikuvaa. Pysäköintiratkaisuissa tulee huomioida kaupunkikuvalliset tekijät. Pysäköinnin tulee sopia ympäristöönsä, olivat paikat sitten pysäköintialueilla maan päällä, pysäköintilaitoksissa maan päällä tai maanalaisissa pysäköintilaitoksissa. (Espoon kaupunki, n.d., s. 22)

Yhdennentoista periaatteen mukaan kaupungin tulee kehittää tietoa pysäköintipaikkojen määrästä, käytöstä, tarpeesta ja sijainneista. Etenkin yksityisten pysäköintialueiden osalta on puutteita tiedosta. Tietoa tarvitaan nykytilanteen ymmärtämiseksi, päätöksenteon tueksi ja toimenpiteiden vaikutusten seuraamiseksi. (Espoon kaupunki, n.d., s. 23)

### **2.3.2 Pysäköinnin laskentaohje**

Espoossa on laadittu pysäköintipaikkojen laskentaohje asuntorakentamiselle. Laskentaohjeella ohjataan pysäköintipaikkavaatimusten määrittämistä asemakaavoituksessa. Ohjeen tarkoituksena on varautua riittävään pysäköintipaikkojen kaavoittamiseen huomioiden alueiden ominaispiirteet ja käyttäjäryhmät. Laskentaohjeen tavoitteena on määrittää oikea pysäköintipaikkojen määrä huomioiden sekä nykytila että tulevaisuus. (Espoon kaupunki, n.d., s. 4–6)

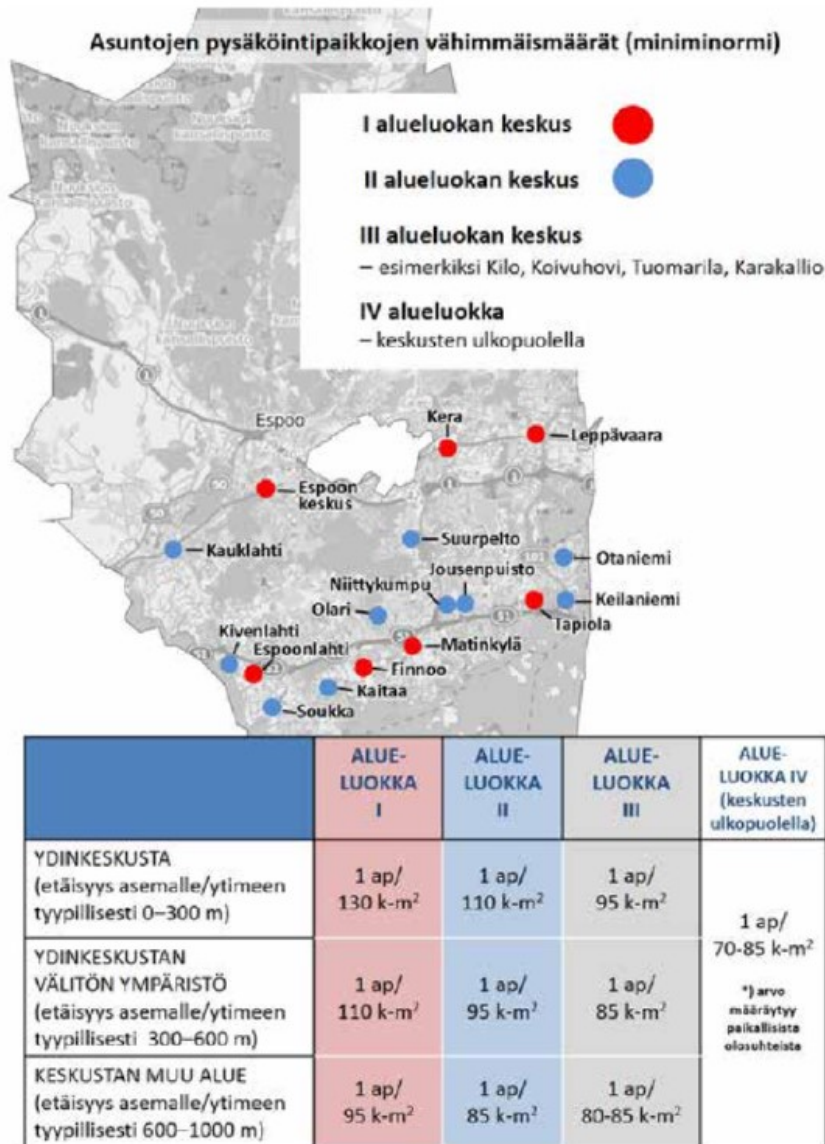
Espoossa asemakaavoissa tulee määrätä pysäköinnin määrästä autopaikkavaatimuksella. Määräyksessä ilmoitetaan vaadittujen autopaikkojen vähimmäismäärä suhteessa asuntojen määrään tai suhteessa kerrosalaan. Kerrostalorakentamisen osalta autopaikkojen laskentaohje perustuu luokitukseen, jossa alueet jaetaan neljään eri luokkaan:

- Kaupunkikeskukset ja uudet rakentuvat kaupunkikeskustyyppiset alueet
- Nykyiset alueet, joilla on potentiaalia kehittyä kaupunkikeskustyyppisiksi alueiksi
- Muut keskukset

- Luokkien I.-III. ulkopuolelle jäävät alueet

Alueluokituksen lisäksi mitoitusrvoihin vaikuttaa onko alue keskustassa, sen välittömässä läheisyydessä vai muulla alueella. (Espoon kaupunki, n.d., s. 26)

Kuva 8. Alueluokitukset ja pysäköinnin mitoitusrvot kerrostalorakentamiselle. (Espoon kaupunki, n.d., s. 25)



Keskusta-alueilla toteutuvat monet autoilun riippuvuutta vähentävät seikat kuten korkea joukkoliikenteen palvelutaso, lyhyet kävelyetäisyydet ja runsas palvelutarjonta. Lisäksi laskentaohjeen tavoitteena on mahdollistaa keskusta-alueilla kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viihtyisä ympäristö. Autopaikkojen laskentaohjeen mukaan rivitaloille tulee toteuttaa vähintään yksi autopaikka asuntoa kohden. Mitoitusarvojen määrittämisessä on hyödynnetty laajoja paikkatietoaineistotarkasteluja. Tarkastelujen taustamuuttujina ovat olleet

asumisen tiiveystekijät, alueen keskimääräinen tulotaso ja HSL:n saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU-vyöhykkeet). (Espoon kaupunki, n.d., s. 25–26)

Espoossa on linjattu, että asuntopysäköintiä ei osoiteta katujen varsille vaan kadunvarsipysäköinti varataan yleistä pysäköintiä varten. Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohjeen mukaan yleistä pysäköintiä varten tulee asemakaavassa osoittaa asuntoalueelle yksi autopaikkaa 1 000 kerrosneliömetriä kohden. (Espoon kaupunki, n.d., s. 26)

### **3 Otsolahden alueen nykytila-analyysi**

#### **3.1 Otsolahden sijainti ja sijoittuminen Espoon kaupunkirakenteessa**

Tämän opinnäytetyön tutkimuskohteena on Espoon Tapiolassa sijaitseva Otsolahden asuinalue. Otsolahti on yksi Tapiolan asunalähiöistä ja kuuluu niin sanottuihin itäisiin lähiöihin, jotka ovat osa alkuperäisintä Tapiolaa. (Espoon kaupunki, 2018, s. 1)

Tapiolan alue kuuluu Museoviraston inventoimiin Valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY). Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan kuntien kaavoituksessa. (Museovirasto, n.d.a)

Tapiola on rakennettu Hagalundin kartanon maille 1950-luvulta alkaen. Avara puutarhakaupunki on osa kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymää valikoimaa suomalaisista modernismin merkkiteoksista. (Museovirasto, n.d.b)

Kuva 9. Tapiolan RKY-alueen rajaus Espoon opaskarttapohjalla esitettynä punaisella katkoviivalla. Sinisellä katkoviivalla näkyvä viereisen Otaniemen RKY-alueen rajaus.



Tapiolan alue jakaantuu useisiin eri lähiöihin, joista ensimmäisenä rakennettiin niin sanotun itäisen lähiön alueet. Otsolahden asuinalue on yksi näistä itäisistä lähiöistä.

Otsolahden asuinalueen rakennukset ovat valmistuneet pääosin vuosina 1954–1965. Yksittäiset vanhimmat rakennukset ovat valmistuneet vuosina 1946 ja 1948. Alue koostuu asuinrakennuksista, kaduista, pysäköintialueista, puistoista ja päiväkodista. Otsolahden asuinalueetta rajaa pohjoisessa Tapiolantie, lännessä Leimuniitty, etelässä Otsolahti -niminen merenlahti ja idässä Otsolahdenniitty. Alue sijaitsee Tapiolan kaupallisen keskustan itäpuolella. Tutkimusalueen läntisimmästä osasta on ilmaitse noin 400 metrin matka Tapiolan keskukseen, kun taas itäisimmästä osasta matkaa kertyy noin kilometrin verran.

Otsolahden alueen itäpuolella sijaitsevat Otaniemen ja Keilaniemen kaupunginosat. Otaniemen keskus on lähimmillään noin 600 metrin päässä ja kauimmillaan noin 1,2 km päässä alueesta. Keilaniemeen matkaa kertyy läheisimmästä osasta noin 500 metriä ja kaukaisimmasta osasta noin kilometrin verran.



mikä on heikentänyt tarkoin harkittuja rakennusten ja luontoelementtien välisiä suhteita. (Tuomi, 1992, s. 56)

### **3.3 Alueen asemakaava**

Otsolahden asuinalueella on voimassa asemakaavaksi vuonna 2000 maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen myötä muuttuneet entiset rakennuskaavat. Alueen rakennuskaava on alun perin laadittu vuonna 1947, mutta kaavaa on muutettu osiltaan vuosina 1954–1961. Rakennuskaavassa asuinkerrostalojen ja rivitalojen korttelialueet on osoitettu maastoon harkitusti ja väljästi maastonmuotoja seuraten. (Espoon kaupunki, 2018, s. 3)

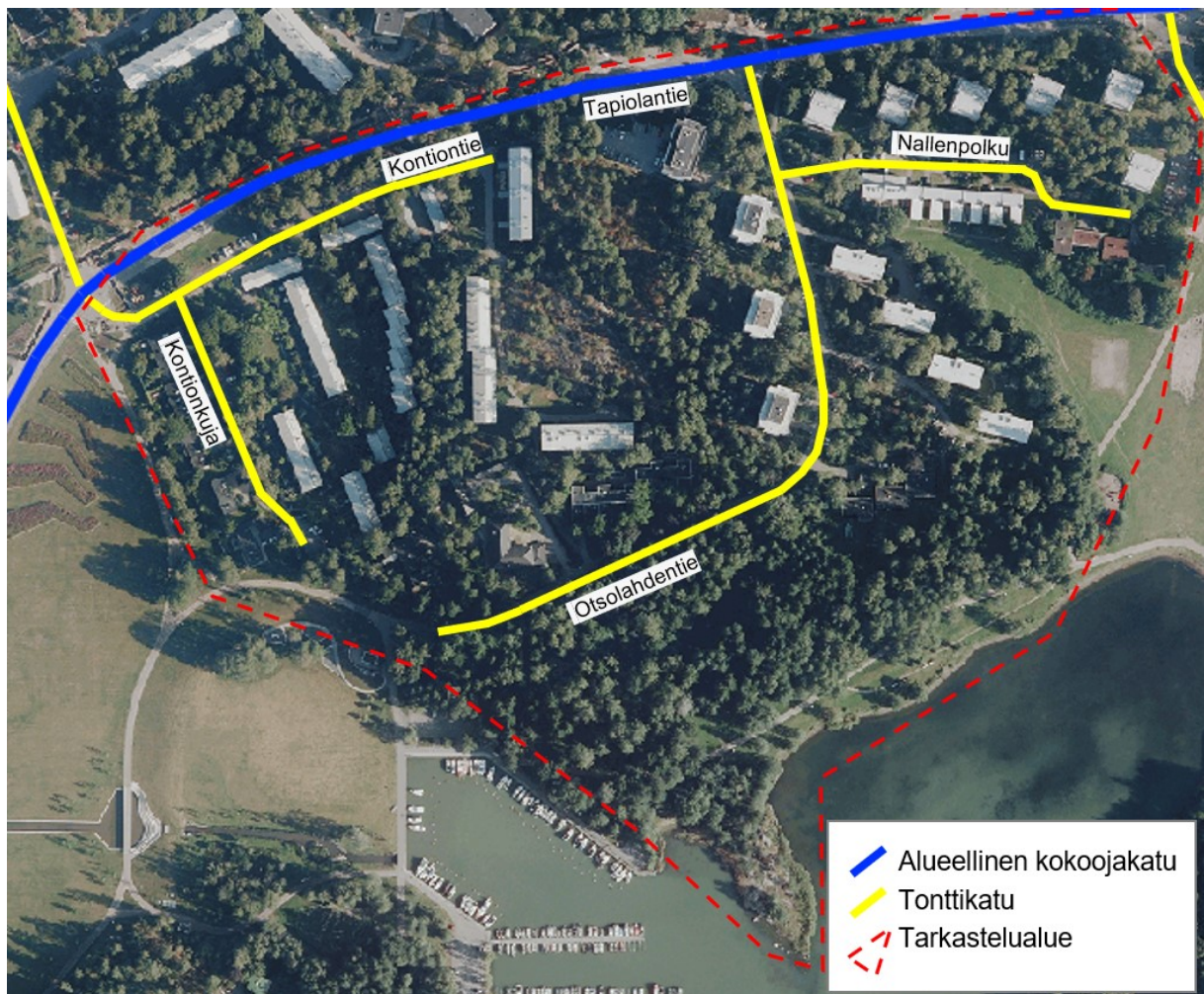
Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa on päätetty aloittaa asemakaavan muutoksen laatiminen Otsolahden alueelle. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 17.3.2010 asettaa rakennuskiellon asemakaavan muuttamista varten Otsolahden alueella. Niin sanotulla suojelukaavalla pyritään turvaamaan alueen ominaispiirteet ja kaupunkikuva. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on pyrkiä turvaamaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan asuinalueen ominaispiirteet ja kaupunkikuva. Samalla luodaan perusteet alueen peruskorjaukselle ja hoidolle. Tavoitteena on vakiinnuttaa alueen toteutunut tilanne pääpiirteiltään. Kaavaa uudistetaan tarvittavilta osin ja arvokkaan rakennuskannan sekä ympäristön säilyminen pyritään turvaamaan suojelumerkinnöin ja -määräyksin. Kaupunkikuvallisesti tärkeät katu ympäristöt ja puistoalueet pyritään säilyttämään. (Espoon kaupunki, 2018, s. 4)

Pysäköinnin osalta asemakaavan muutoksen yksi päätavoitteista on autopaikkojen sijoittaminen kortteleiden vastuulla oleville alueille. Nykytilanteessa osa pysäköintipaikoista saattaa sijaita kaavan mukaisella puistoalueella, eivätkä rakennuskaavan aluerajaukset näin kaikilta osin vastaa toteutunutta tilannetta. Pysäköintiohje määritetään asemakaavan muutoksessa säilytettävän ympäristön ehdoilla. Katualueelle jätetään paikkoja yleistä pysäköintiä varten. (Espoon kaupunki, 2018, s. 4)

### **3.4 Alueen liikenneverkko**

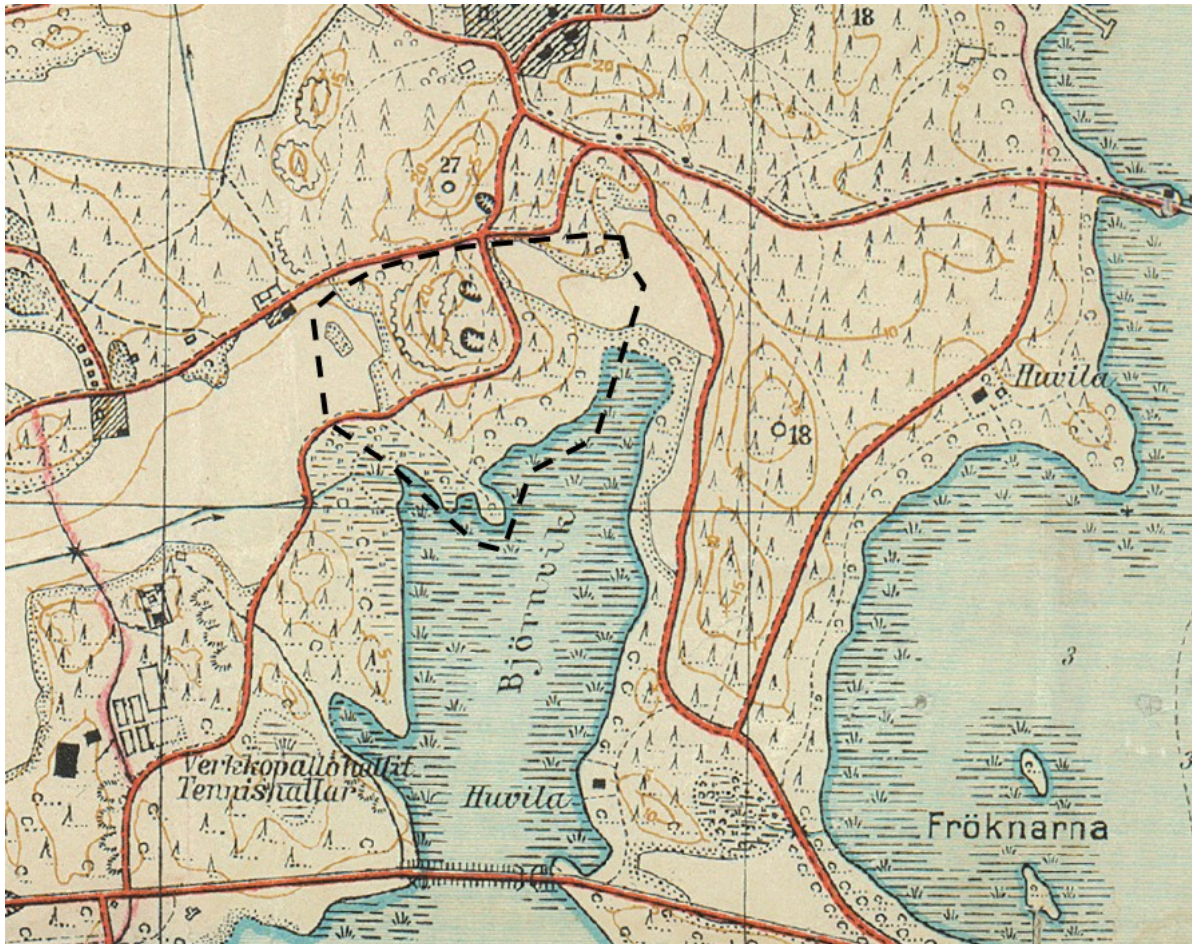
Otsolahden asuinalueen ajoneuvoliikenteen liikenneverkko jakaantuu itäiseen ja läntiseen osaan, jotka erottavat toisistaan keskellä asuinalueita sijaitseva kallioinen mäki. Itäinen osa koostuu Otsolahdentie -nimisestä tonttikadusta, joka yhtyy pohjoisessa Tapiolantie -nimiseen alueelliseen kokoojakatuun. Otsolahdentiehen liittyy Nallenpolku -niminen lyhyt päätyvä tonttikatu. Läntisen osan liikenneverkko koostuu Kontiontie -nimisestä tonttikadusta, joka yhtyy pohjoisessa Tapiolantiehen. Kontiontiehen liittyy Kontionkuja -niminen lyhyt päätyvä tonttikatu.

Kuva 11. Otsolahden alueen liikenneverkko.



Liittymät Tapiolantiehen ovat valo-ohjattuja. Otsolahdentie on 1900-luvun alkupuoliskolla palvellut alueen pääkatuna/-tienä, minkä takia katutila on varsin leveä. Ajouradan leveys Otsolahdentiellä noin 5–6 metriä. Muut alueen kadut ovat leveydeltään noin 3-6 m levyisiä.

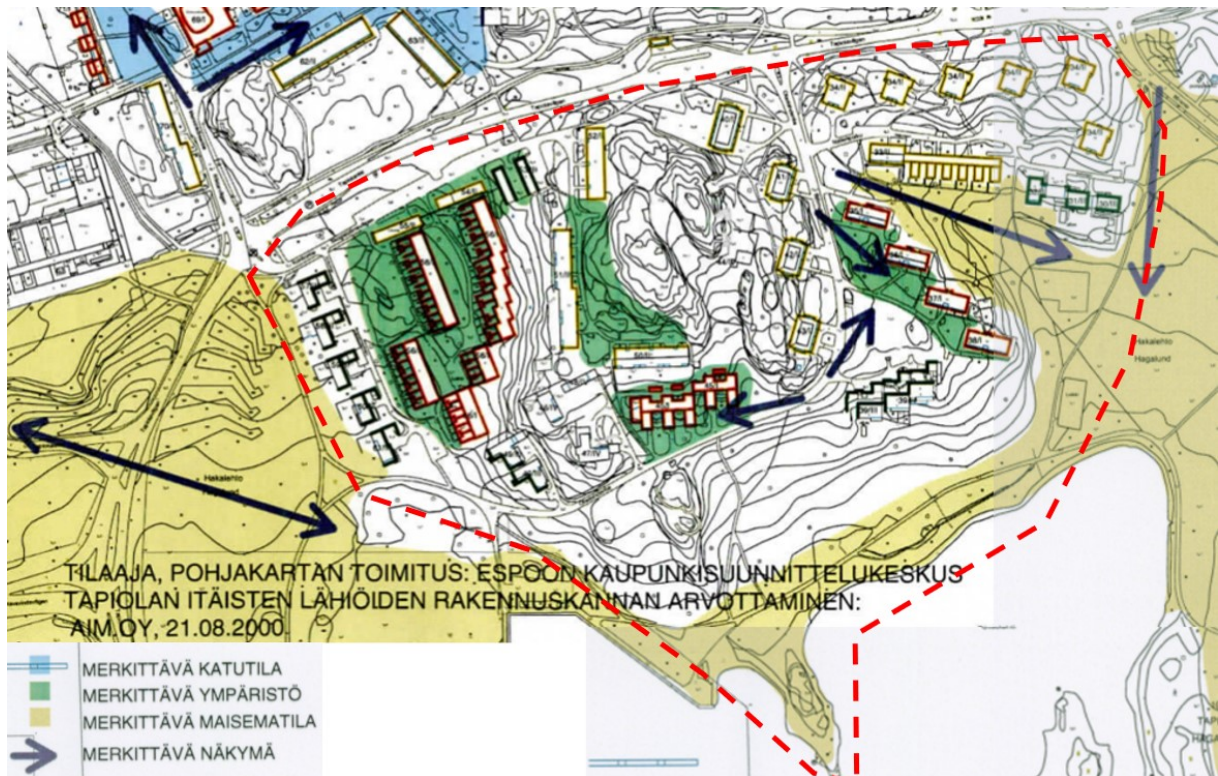
Kuva 12. Mustalla katkoviivalla kuvattuna Otsolahden alue vuoden 1944 topografiakartassa, jossa nähtävissä aikansa pääteiden Tapiolantien ja Otsolahdentien linjaus. (Karttapohja: Espoon kaupunki, 2023)



### 3.5 Maisema-analyysi

Tapiolan vanhoista lähiöistä on laadittu Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottaminen -niminen selvitys vuonna 2000. Työn tarkoituksena on ollut rakennusten arvottaminen ja suojelusuositusten antaminen. Työssä on myös arvioitu rakennettua ympäristöä ja annettu suosituksia suojeltavista ympäristöistä. Työn yhteydessä on laadittu kartta, jossa on esitetty merkittävät katutilat, ympäristöt, maisematilat sekä näkymät. (Iivanainen & Mustonen, n.d., s. 1–6)

Kuva 13. Merkittävät katutilat, ympäristöt, maisematilat ja näkymät. (Iivanainen & Mustonen, n.d., s. 5–6)



## 4 Otsolahden alueen pysäköintitutkimus

### 4.1 Pysäköintitutkimuksen toteuttaminen

Osana opinnäytetyötä toteutettiin pysäköintitutkimus Otsolahden alueen pysäköinnin nykytilan selvittämiseksi. Pysäköintitutkimuksessa kartoitettiin tutkimusalueelle pysäköidyt ajoneuvot maanomistusrajoista välittämättä. Pysäköintitutkimuksen tavoitteena oli selvittää pysäköinnin maksimikysyntä nykytilanteessa alueella sekä saada käsitys mitkä kaikki alueet ovat nykytilanteessa pysäköintikäytössä. Pysäköintitutkimus laadittiin syksyllä 2022 sekä syksyllä 2023.

Otsolahden alue on asuntovaltainen alue, jolla ei juurikaan sijaitse muunlaista maankäyttöä, niinpä voitiin olettaa pysäköinnin kysynnän olevan suurinta yöaikaan. Olettamasta huolimatta syksyn 2022 sekä syksyn 2023 kartoitus laadittiin päivä- sekä yöaikaan.

Otsolahden asuinalue rajautuu selkeästi muista ympäröivistä asuinalueista, joten pysäköintitutkimuksen alueeksi valittiin Otsolahden asuinalueen rajat. Pysäköintitutkimus laadittiin maastossa kartoittamalla karttapohjalle alueelle pysäköidyt ajoneuvot.

Pysäköintitutkimuksen alueesta rajattiin pois kiinteistöt, joissa on alle yhdeksän asuntoa, sillä näin pienten kiinteistöjen pysäköityjen ajoneuvojen omistajat on mahdollista tunnistaa kartoituksesta. Lisäksi tehtyjen havaintojen perusteella alle yhdeksän asunnon kiinteistöjen pihaan on mahdollista pysäköidä ainakin yksi ajoneuvo asuntoa kohden, jolloin pysäköintitarve tulee täytetyksi omalla tontilla.

Pysäköintitutkimuksessa kartoitettiin lisäksi tutkimusalueella olevat muut pysäköintikäytössä olevat tilat kuten autotallit ja pysäköintihallit niiltä osin kuin tämä oli mahdollista. Autotallien ja autohallien paikkamäärät varmistettiin jälkikäteen rakennusluvista.

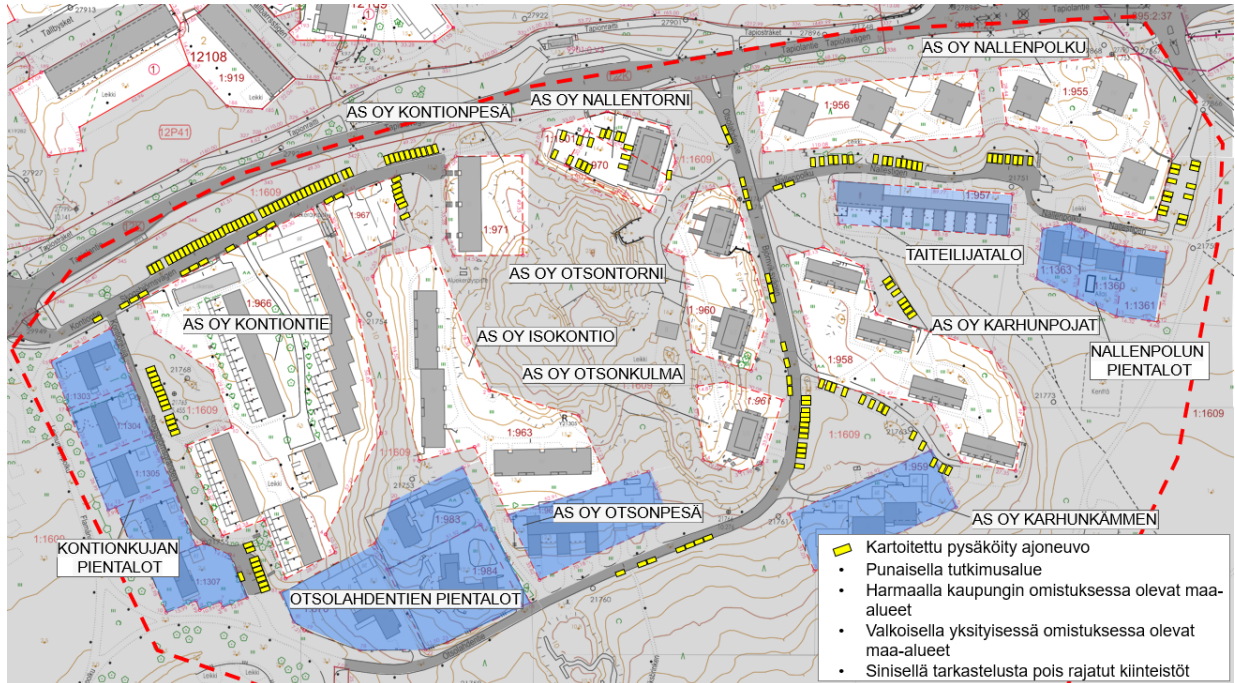
## **4.2 Syksyn 2022 maastokäynti**

Syksyn 2022 maastokäynnin ajankohdaksi valikoitui keskiviikko 12.10.2022, sillä keskellä viikkoa suurin osa ihmisistä on palannut mahdollisilta viikonloppureissuilta eikä ole ehtinyt vielä lähteä seuraaville. Mahdollisimman tavanomaisen tilannekuvan saamiseksi kartoitus laadittiin tunnettujen lomakausien ja -viikkojen ulkopuolella. Syksyn 2022 kartoitus laadittiin sekä päivä- että yöaikaan maksimikysynnän selvittämiseksi.

### **4.2.1 Päiväajan pysäköintitutkimus**

Päiväajan kartoitus laadittiin 12.10.2022 klo 12:30-13:30 välillä. Maastokäynnin aikana alueelle pysäköidyt ajoneuvot kartoitettiin karttapohjalle.

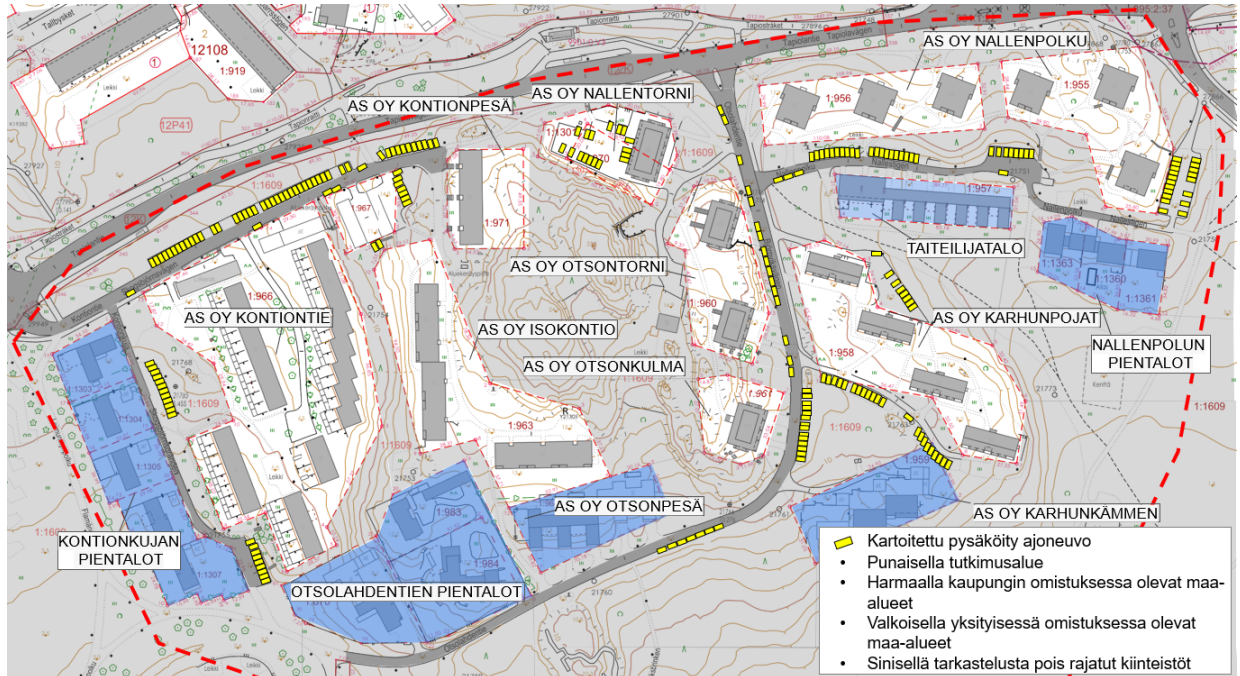
Kuva 14. Syksyn 2022 päiväajan pysäköintitutkimuksessa kartoitetut ajoneuvot. Keltaisella kartoitetut pysäköidyt ajoneuvot, punaisella tutkimusalue, harmaalla kaupungin omistuksessa olevat maa-alueet, valkoisella yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet ja sinisellä tarkastelusta pois rajatut kiinteistöt.



#### 4.2.2 Yöajan pysäköintitutkimus

Yöajan pysäköintikartoitus laadittiin 12.10.2022 illalla klo 23–00. Kartoituksen tulokset esitettiin vastaavanlaisella karttapohjalla mitä päiväajan kartoituksessa.

Kuva 15. Syksyn 2022 yöajan pysäköintitutkimuksessa kartoitetut ajoneuvot. Keltaisella kartoitetut pysäköidyt ajoneuvot, punaisella tutkimusalue, harmaalla kaupungin omistuksessa olevat maa-alueet, valkoisella yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet ja sinisellä tarkastelusta pois rajatut kiinteistöt.



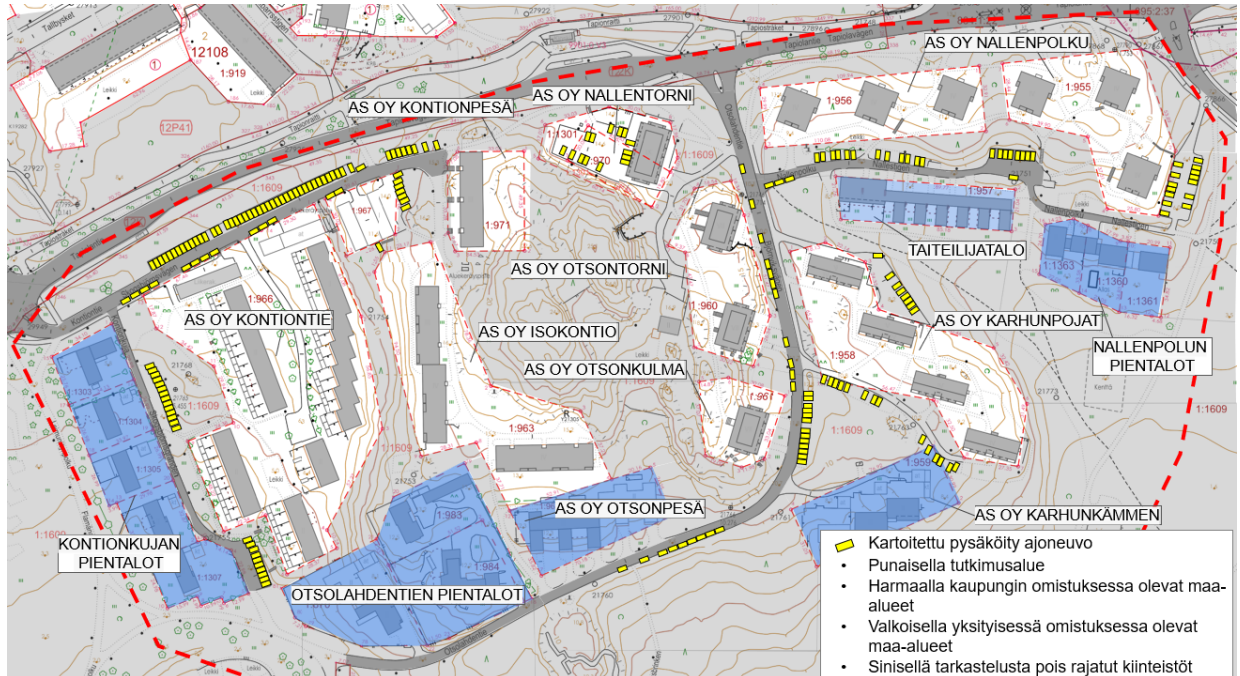
### 4.3 Syksyn 2023 maastokäynti

Syksyn 2023 maastokäynnin ajankohdaksi valikoitui keskiviikko 8.11.2023, jotta mahdollisimman moni ajoneuvoista olisi alueella ja tulokset olisivat vertailukelpoisia syksyn 2022 maastokäyntien tuloksiin. Myös syksyn 2023 maastokäynti laadittiin tunnettujen lomakausien ja -viikkojen ulkopuolella, jotta kartoitustilanne vastaisi mahdollisimman tavanomaista tilannetta alueella. Syksyn 2023 kartoitus laadittiin sekä päivä- että yöaikaan maksimikysynnän selvittämiseksi.

#### 4.3.1 Päiväajan pysäköintitutkimus

Päiväajan kartoitus laadittiin 8.11.2023 klo 12:30-13:45 välillä. Maastokäynnin aikana alueelle pysäköidyt ajoneuvot kartoitettiin karttapohjalle.

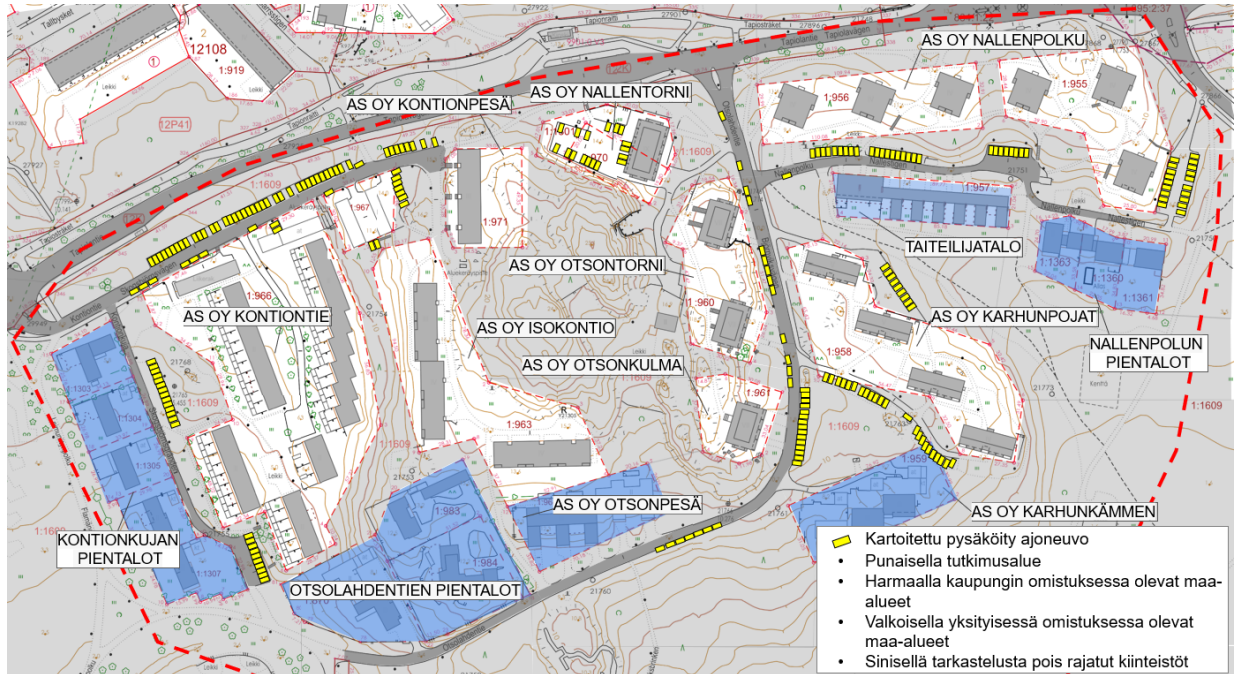
Kuva 16. Syksyn 2023 päiväajan pysäköintitutkimuksessa kartoitetut ajoneuvot. Keltaisella kartoitetut pysäköidyt ajoneuvot, punaisella tutkimusalue, harmaalla kaupungin omistuksessa olevat maa-alueet, valkoisella yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet ja sinisellä tarkastelusta pois rajatut kiinteistöt.



#### 4.3.2 Yöajan pysäköintitutkimus

Yöajan pysäköintikartoitus laadittiin 8.11.2023 illalla klo 23–00. Kartoituksen tulokset esitettiin vastaavanlaisella karttapohjalla mitä päiväajan kartoituksessa.

Kuva 17. Syksyn 2023 yöajan pysäköintitutkimuksessa kartoitetut ajoneuvot. Keltaisella kartoitetut pysäköidyt ajoneuvot, punaisella tutkimusalue, harmaalla kaupungin omistuksessa olevat maa-alueet, valkoisella yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet ja sinisellä tarkastelusta pois rajatut kiinteistöt.



#### 4.4 Muiden pysäköintikäytössä olevien tilojen kartoitus

Pysäköintikartoituksissa kartoitettiin pysäköityjen ajoneuvojen lisäksi tutkimusalueella olevat autotallit ja pysäköintihallit niiltä osin kuin tämä oli mahdollista. Autotallien osalta lukumäärän kartoitus oli maastossa helppoa, mutta näiden käyttöasteita ei päästy tutkimaan, sillä tiloihin ei ollut pääsyä. Autotalleissa olevia autopaikkoja alueelta kartoitettiin yhteensä 31 kappaletta. Alueella on yksi pysäköintikannen alainen pysäköintihalli, jonne ei ollut pääsyä eikä käyttöastetta päästy tutkimaan.

Sekä autotallien että pysäköintihallien paikkamäärät selvitettiin kartoituksen jälkeen rakennuslupakuvista. Autotallien varmistetuksi paikkamääräksi saatiin 31 kappaletta ja pysäköintihallin paikkamääräksi selvisi 43 autopaikkaa.

#### 4.5 Pysäköintitutkimuksen tulokset

Päiväajan pysäköintikartoituksissa alueelle oli pysäköitynä syksyn 2022 tilanteessa 198 ajoneuvoa ja syksyn 2023 tilanteessa 203 ajoneuvoa. Pysäköintitutkimuksen perusteella voidaan todeta, ettei suurta vuosien välistä eroa pysäköityjen ajoneuvojen määrässä ole

havaittavissa. Päiväajan kartoitusten aikana maastossa oli havaittavissa useita vapaana olevia pysäköintikäytössä olevia kohtia etenkin tutkimusalueen itäisimmässä osassa niin syksyn 2022 kartoituksen aikana kuin myös syksyn 2023 kartoituksessa. Kartoitusten perusteella voitiin havaita, että ainakin osa pysäköidyistä ajoneuvoista oli liikenteessä. Tämä oli hyvin oletettavaa, sillä Otsolahti on asuinvaltainen alue ja asuinalueiden pysäköintialueiden tiedetään olevan tyhjimmillään päiväaikaan, kun ajoneuvot ovat liikenteessä. (Kalenoja H., Vihanti K., Voltti V., Korhonen A. & Karasmaa N., 2008, s. 26)

Yöajan pysäköintikartoituksissa alueelle oli pysäköitynä syksyn 2022 tilanteessa 217 ajoneuvoa ja syksyn 2023 tilanteessa 221 ajoneuvoa. Syksyn 2022 kartoituksessa alueelle oli pysäköitynä enemmän ajoneuvoja, mutta suurta vuosien välistä eroa pysäköityjen ajoneuvojen määrässä ei ollut. Tutkimusalueen itäosassa oli havaittavissa, että yöaikaan pysäköityjä ajoneuvoja oli alueella enemmän kuin päiväajan kartoitusten aikana. Yöaikaan alueen itäosassa ei juurikaan vaikuttanut olevan vapaana kohtia, jotka vaikuttaisivat tyhjiltä pysäköintikäytössä olleilta alueilta.

Laaditun pysäköintitutkimuksen karttapohjassa on näkyvissä maanomistusrajat, joiden avulla nähdään kuinka suuri osa kartoitetuista pysäköintipaikoista, sijoittuu yksityiselle maalle ja kuinka suuri osa kaupungin omistamalle maalle. Maanomistusrajojen perusteella suurin osa pysäköidyistä ajoneuvoista ja pysäköintipaikoista sijoittuu yleisille alueille joko katujen varsiin tai voimassa olevan asemakaavan mukaisille puistoalueille. Syksyn 2023 tilanteessa tutkimusalueelle oli pysäköitynä yöaikaan eniten ajoneuvoja. Syksyn 2023 kartoituksessa tonteille sijoittui 20 autopaikkaa, kun taas katujen varsiin sekä puistoalueille sijoittui yhteensä 201 autopaikkaa. Taloyhtiöiden omalla tontilla olevien pysäköintipaikkojen määrä vaihteli huomattavan paljon taloyhtiöiden välillä. Pysäköintitilannetta on käsitelty taloyhtiöittäin tarkemmin luvussa 4.6. Pysäköinnin tilanne taloyhtiöittäin.

Autotallien ja pysäköintihallin pysäköintipaikkamäärät saatiin selville pysäköintitutkimuksessa, mutta niiden pysäköintitilannetta ei päästy kartoittamaan pysäköintitutkimuksessa. Autotallipaikkoja oli 31 kappaletta ja autohallipaikkoja 43 kappaletta.

#### **4.6 Pysäköinnin tilanne taloyhtiöittäin**

Laaditun pysäköintikartoituksen perusteella pysäköinnin nykytilannetta tarkasteltiin taloyhtiöittäin siten, että laskettiin tutkimusalueella olevien taloyhtiöiden tonteilla olevien pysäköityjen autojen määrä, haettiin kaupungin karttapalvelusta toteutuneet kerrosneliömetrit sekä verrattiin autopaikkamäärää kerrosneliömetriin. Näin saatiin tieto, kuinka monta

kerrosneliometriä tontilla on yhtä autopaikkaa kohden. Tarkastelussa tonteilla olevien pysäköityjen autojen määrä laskettiin syksyn 2023 pysäköintikartoituksen perusteella, koska syksyn 2023 yöajan tilanteessa alueelle oli pysäköitynä eniten ajoneuvoja.

Taulukko 1. Pysäköityjen ajoneuvojen määrä asuintonteilla syksyn 2023 yöajan tilanteessa.

Taloyhtiön nimi	Kerrosneliöt	Pysäköidyt ajoneuvot omalla tontilla	Kerrosneliometriä autopaikkaa kohden	Huomioitavaa
As Oy Kontiontie	5 242	2	1 ap / 2621 k-m <sup>2</sup>	Seitsemän autotallia, joiden pysäköintitilannetta ei pystytty kartoittamaan
As Oy Kontionpesä	1 657	0	Ei autopaikkoja	-
As Oy Isokontio	5 141	0	Ei autopaikkoja	-
As Oy Nallentorni	3 150	18	1 ap / 175 k-m <sup>2</sup>	Taloyhtiössä autohalli (43 ap), jonka pysäköintitilannetta ei pystytty kartoittamaan
As Oy Otsontorni	4 806	0	Ei autopaikkoja	-
As Oy Otsonkulma	2 286	0	Ei autopaikkoja	-
As Oy Karhunpojat	4 837	0	Ei autopaikkoja	-

Tarkastelu osoitti, että vain harvalla taloyhtiöllä on pysäköintipaikkoja omalla tontillaan. Suurimmaksi osaksi pysäköintipaikat sijoittuvat muualle kuin taloyhtiöiden omistamalle maalle. Käytännössä pysäköintipaikat sijoittuvat siis kaupungin omistamalle maalle.

## 5 Isännöitsijöiden haastattelu

### 5.1 Kyselyn tausta

Tutkimusalueella sijaitsee yhteensä seitsemän kerrostaloyhtiötä ja yksi rivitaloyhtiö. Tyypillisesti suuret taloyhtiöt ostavat isännöinnin palveluna. Osassa pienempiä yhtiöitä isännöinti saatetaan hoitaa myös itse.

Isännöitsijän tehtäviin kuuluu asunto-osakeyhtiölaissa määritellyt asiat. Käytännössä isännöitsijöiden tehtäviin kuuluu tämän lisäksi myös enemmän tai vähemmän muita asioita, jotka on määritelty taloyhtiön ja isännöitsijän välisessä isännöintisopimuksessa. Näin ollen

isännöitsijöillä on monesti kattava tilannekuva isännöimiensä alueiden ja taloyhtiöiden tilanteesta. (Kiinteistölehti, 2022)

Pysäköintitilanteen selvittämiseksi opinnäytetyössä haastateltiin alueen taloyhtiöiden isännöitsijöitä pyrkimyksenä selvittää taloyhtiöiden näkökulmaa pysäköinnin nykytilasta alueella sekä isännöitsijöiden havaitsemia näkökulmia alueen pysäköinnin tilasta.

Tapiolan Lämpö Oy on vuonna 1956 perustettu espoolainen yhtiö, joka on erikoistunut asunto-osakeyhtiöiden isännöitsijäpalveluihin. Tapiolan Lämpö on vastannut Tapiolan synnystä lähtien laajasti Tapiolan alueen isännöinnistä. Tapiolan Lämmöllä on 114 osakkeenomistajaa, joista 111 on Tapiolan alueen asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöitä. Yrityksen erityisen historian vuoksi Tapiolan Lämpö vastaa tutkimusalueella taloyhtiöiden isännöinnistä nykypäivänäkin yhtä taloyhtiötä lukuun ottamatta. (Tapiolan Lämpö, 2023)

## 5.2 Haastattelujen yhteenveto

Haastattelua varten tavoitettiin isännöitsijät 1., 2. ja 3. Tapiolan Lämmöstä. He isännöivät Otsolahden alueella yhteensä neljää kerrostaloyhtiötä ja yhtä rivitaloyhtiötä. (Isännöitsijät 1., 2. ja 3.; 2023)

Haastattelussa selvisi, että isännöidyistä kerrostaloyhtiöistä kolmella ei ole laisinkaan pysäköintipaikkoja omalla tontillaan. Yhdellä isännöidyistä kerrostaloyhtiöistä on autopaikkoja omalla tontillaan pysäköintihallissa sekä pysäköintihallin päällä olevalla pysäköintikannella. Autopaikat ovat osakkeina, eikä taloyhtiöllä ole ollut lunastuslauseketta. Tämän takia useat autopaikat ovat päätyneet muiden kuin taloyhtiössä asuvien omistukseen. Yhdellä isännöidyillä rivitaloyhtiöllä on autotallipaikkoja sekä lisäksi sähköautojen latauspaikkoja kaksi kappaletta. (Isännöitsijät 1., 2. ja 3.; 2023)

Haastattelujen mukaan taloyhtiöissä on koettu pysäköintitilanne haastavaksi. Toisaalta autopaikkatilanne on säilynyt alueella vuosikymmeniä samantapaisena kuin nykyään ja tilanteeseen on myös sopeuduttu. Uudet asukkaat ovat kyselleet taloyhtiöiden hallituksilta autopaikkatilannetta silloin tällöin. Mikäli tontilla ei ole ollut pysäköintipaikkoja on asukkaille vastattu, että pysäköintipaikkoja löytyy lähistöltä katujen varsilta. Haastattelujen mukaan pysäköintitilanne alueen länsiosassa Kontiontien alueella on koettu erityisen haastavaksi. Kontiontien varressa sijaitsevien pysäköintipaikkojen käyttöasteen on todettu olevan erityisen suurta, sillä pysäköintipaikat sijaitsevat aivan Tapiolan keskuksen läheisyydessä ja tästä syystä niiden uskotaan palvelevan näin ollen myös Tapiolan keskuksessa asioivia autoilijoita. (Isännöitsijät 1., 2. ja 3.; 2023)

Kaikissa yhtiöissä on keskusteltu tai sivuttu keskusteluissa sähköautojen latausmahdollisuutta. Niissä yhtiöissä, joissa on omia pysäköintipaikkoja, on myös keskusteltu sähköautojen lataamisen mahdollistamisesta tulevaisuudessa. Yhdessä yhtiössä on toteutettu kaksi sähköautojen latauspaikkaa, joissa autoja saa pitää lataamisen ajan, jonka jälkeen autopaikka on vapautettava seuraavan käyttöön. Samaan yhtiöön on myös toteutettu autotalleihin latausmahdollisuus. Osassa yhtiöitä on toivottu, että kaupunki tai jokin muu taho toteuttaisi sähköautojen latauspaikkoja yleisille alueille. (Isännöitsijät 1., 2. ja 3.; 2023)

Osassa taloyhtiöitä on keskusteltu mahdollisuudesta hankkia pysäköintipaikkoja taloyhtiön tontin ulkopuolelta, mutta mitään toimenpiteitä asian edistämiseksi ei ole tehty. Kiinnostusta pysäköintipaikkojen vuokraamiseen tai ostamiseen saattaisi olla. (Isännöitsijät 1., 2. ja 3.; 2023)

## **6 Autonomistustiedot**

### **6.1 Autonomistustietojen hankinta**

Autopaikkatarpeen määrittämistä varten Liikenne- ja viestintäministeriö Traficomilta pyydettiin tiedot Espoon kaupungissa asuvien yksityisten henkilöiden käyttämistä henkilö- ja pakettiautoista sekä yritysten ja yhteisöjen omistamista autoista. Aineisto rajattiin postinumeron ja osoitetietojen perusteella siten, että päästiin tarkastelemaan tutkimusalueella asuvien asukkaiden omistamien autojen määrää.

Autonomistustietoja verrattiin tutkimusalueelle pysäköityjen autojen määrään. Näin selvitettiin, onko alueelle pysäköitynä enemmän autoja kuin alueella asuvilla on käytössä. Lisäksi tietoja verrattiin taloyhtiöiden hallussa olevien autopaikkojen määrään. Taloyhtiöiden hallussa oleviksi autopaikoiksi luettiin niiden tonteilla olevat autopaikat.

### **6.2 Autonomistustietojen hankinta**

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficomien autonomistustietojen mukaan tutkimusalueella asuvien käytössä oli yhteensä 220 liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa vuoden 2022 tilanteessa. Pysäköintipaikkojen kartoituksen mukaan tutkimusalueelle oli pysäköitynä enimmillään 221 ajoneuvoa. Lisäksi alueella on 31 kappaletta autotallipaikkoja ja 43 kappaletta autohallipaikkoja, joiden pysäköintilannetta ei päästy kartoittamaan. Taloyhtiöiden tonteilla oli pysäköitynä pysäköinnin kysynnän ollessa suurimmillaan, pysäköintitutkimuksen

mukaan, yhteensä 20 ajoneuvoa kun taas 201 ajoneuvoa oli pysäköitynä kaupungin omistamalle maalle katujen varsille tai puistoalueille.

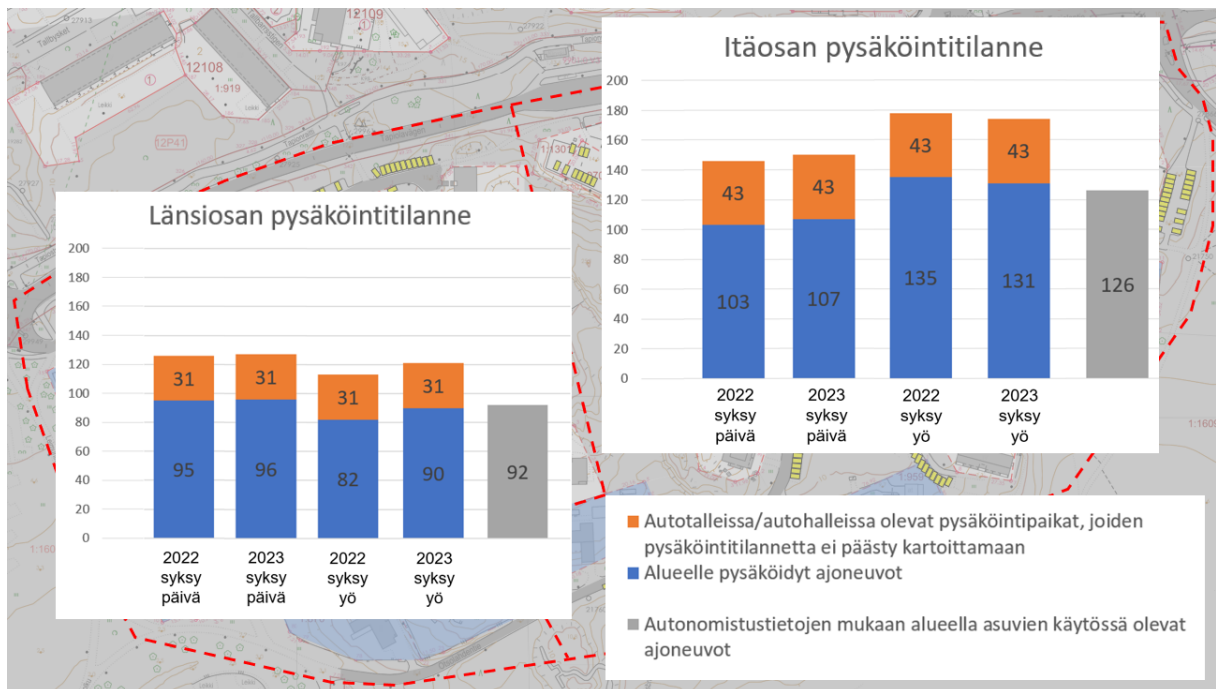
## 7 Kokonaiskuva pysäköinnistä Otsolahden alueella

Laadittu pysäköintitutkimus, isännöitsijöiden haastattelu sekä autonomistutiedot vahvistivat käsitystä tutkimusalueen pysäköinnin tilasta. Tutkimusmenetelmät paljastivat, että tutkimusalueella pysäköidyt ajoneuvot sijaitsevat pääosin kaupungin omistamalla, asemakaavassa katu- tai puistoalueeksi kaavoitetulla maalla. Tutkimuksessa mukana olevista kahdeksasta taloyhtiöstä vain kahdella oli omalla tontillaan pysäköityjä ajoneuvoja syksyn 2023 kartoituksessa, kun taas kuudella taloyhtiöllä ei ollut yhtäkään ajoneuvoa pysäköitynä omalla tontillaan.

Pysäköintitutkimuksen mukaan päiväajan pysäköintikartoituksissa alueelle oli pysäköitynä syksyn 2022 tilanteessa 198 ajoneuvoa ja syksyn 2023 tilanteessa 203 ajoneuvoa. Yöajan pysäköintikartoituksissa alueelle oli pysäköitynä syksyn 2022 tilanteessa 217 ajoneuvoa ja syksyn 2023 tilanteessa 221 ajoneuvoa. Lisäksi alueella on 31 kappaletta autotallipaikkoja ja 43 kappaletta autohallipaikkoja, joiden pysäköintilannetta ei päästy kartoittamaan. Taloyhtiöiden tonteille pysäköitynä oli syksyn 2023 tilanteessa 20 ajoneuvoa. Muualle kuin taloyhtiöiden omistamalle maalle oli pysäköitynä 201 ajoneuvoa.

Autonomistutietojen mukaan tutkimusalueella asuvien käytössä oli yhteensä 220 liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa. Pysäköintitilanteen muutosta päivä- sekä yöajan välillä ja ulkopuolisten pysäköijien määrää tutkittiin jakamalla tutkimusalue kahteen osaan. Jako tehtiin keskellä aluetta olevan kallioisen mäen kohdalta siten, että tutkimusalue jakaantui itäiseen ja läntiseen osaan. Jako on luonteva sillä mäki muodostaa keskelle aluetta selvärajaisen kulkuesteen. Pysäköintitilanteen muutosta tutkittiin vertaamalla päivä- sekä yöaikaan pysäköityjen ajoneuvojen määrää toisiinsa. Ulkopuolisten pysäköijien määrää tutkittiin vertaamalla osa-alueille pysäköityjen ajoneuvojen määrää osa-alueiden autonomistutietoihin. Näin selvitettiin onko alueelle pysäköity enemmän ajoneuvoja kuin alueella asuvien omistuksessa on.

Kuva 18. Tutkimusalue jaettuna osa-alueisiin ja osa-alueiden pysäköintivertailu.



Tarkasteltuna pysäköinnin kysyntää alueellisesti huomataan, että läntisellä osa-alueella on ollut päiväaikaan pysäköitynä enemmän ajoneuvoja kuin yöaikaan. Itäisellä osa-alueella sen sijaan päiväaikaan pysäköityjä ajoneuvoja on ollut vähemmän kuin yöaikaan. Osa-alueisiin jako paljasti, että läntiselle osa-alueelle alueelle oli pysäköitynä päiväaikaan enemmän ajoneuvoja kuin alueella asuvilla on käytössä. Alue on hyvin asuntovaltainen, mikä viittaa siihen, että päiväaikaan alueen ulkopuoliset pysäköijät käyttävät aluetta pysäköintiin. Pysäköintitutkimuksen havainnot ovat yhteneväisiä isännöitsijöiden haastattelujen kanssa, joissa nousi esiin pysäköintipaikkojen puute erityisesti alueen länsiosassa. Haastatteluissa epäiltiin Tapiolan keskuksessa asioivien pysäköivän päiväaikaan Otsolahden alueen länsiosan pysäköintipaikoille.

Osa-alueisiin jako paljasti, että itäiselle alueelle oli pysäköitynä ajoneuvoja yöaikaan hieman enemmän kuin alueella asuvilla on käytössä ajoneuvoja. Läntisellä osa-alueella oli pysäköitynä ajoneuvoja hieman vähemmän kuin alueella asuvilla on ajoneuvoja käytössä. Kun huomioidaan, että osa alueella asuvien käytössä olevista ajoneuvoista on pysäköitynä autohalleissa sekä autotalleissa, voidaan todeta alueella olevan pysäköitynä vähäisessä määrin myös alueella asumattomien ajoneuvoja.

Huomionarvoista on, että yöajan pysäköintikartoitus suoritettiin klo 23–00 välillä. Myöhäisempi kartoitusajankohta olisi saattanut antaa suuremman pysäköityjen ajoneuvojen määrän, sillä osa ajoneuvoista saattoi olla vielä liikenteessä kartoituksen aikaan.

Isännöitsijöiden haastattelujen mukaan kaikissa taloyhtiöissä pysäköintitilanne on koettu haastavaksi. Vapaita pysäköintipaikkoja on ollut haastava löytää etenkin alueen länsiosassa. Pysäköintitilanteen kehittäminen on ollut haastavaa, koska tonteille ei ole riittävästi tilaa uusille pysäköintipaikoille. Osassa taloyhtiöitä on keskusteltu mahdollisuudesta hankkia alueita pysäköintiä varten taloyhtiön tontin ulkopuolelta, mutta asiasta ei ole isännöitsijöiden mukaan oltu yhteydessä kaupungille. Isännöitsijöiden näkemys oli, että kiinnostusta pysäköintipaikkojen vuokraamiseen tai ostamiseen saattaisi olla taloyhtiöissä.

Haastatteluissa nousi esiin myös keskustelut sähköautojen latausmahdollisuuksien kehittämisestä. Niissä yhtiöissä, joissa on omia pysäköintipaikkoja, on keskusteltu sähköautojen lataamisen mahdollistamisesta tulevaisuudessa. Yhdessä yhtiössä on toteutettu omalle tontille sähköautojen latauspaikkoja. Sähköautojen latauspaikkojen toteuttamiseen on ollut kiinnostusta myös niissä yhtiöissä, joissa ei ole omia pysäköintipaikkoja. Näissä yhtiöissä asian ratkaiseminen on koettu haastavaksi. Osassa yhtiöitä on toivottu kaupungin tai jonkun muun tahon toteuttavan latauspaikkoja yleisille alueille.

Pysäköintitutkimuksessa selvisi, etteivät maaomistajat aina itsekään tunnista maastosta tonttiansa rajoja ja osa pysäköidyistä ajoneuvoista saatetaan mieltää pysäköidyksi omalle tontille. Esimerkiksi Otsolahdentien varressa kerrostaloyhtiö As Oy Karhunpojalle johtavan ajoyhteyden varressa olevat ajoneuvot on pysäköity siten, että ne ovat pääasiassa kaupungin omistamalla maalla ja osittain viereisen rivitaloyhtiö As Oy Karhunkämmenen omistamalla maalla.

Suurimmaksi osaksi tutkimusalueen pysäköintipaikat ovat merkitsemättömiä, jonka vuoksi pysäköinnin yleisvaikutelma on epäsiisti. Ajoneuvoja on pysäköity vaihtelevin etäisyyksin toisistaan, ja ajoneuvot ovat toisiinsa nähden vinossa maaston muotojen mukaisesti. Katualueilla pysäköinnin yleisvaikutelma on siistimpi ja pysäköinti sopii ympäristöönsä.

Tutkimusalueen katualueet ovat historiallisista syistä paikoin varsin leveitä, mikä mahdollistaa tilan käyttämisen ajoratapysäköintiin luontevalla tavalla.

Kuva 19. Kontiontien varressa pysäköidyt ajoneuvot levittäytyvät paikoin maastoon hallitsemattomasti.



## 8 Ehdotus pysäköinnin periaateratkaisusta Otsolahden alueelle

Otsolahden alueen pysäköinnin kokonaiskuvan mukaan alueen pysäköinnin nykytila poikkeaa huomattavasti Espoon pysäköinnin periaatteiden mukaisista ratkaisuista. Kokonaiskuvasta selviää, että valtaosa tutkimusalueen pysäköintipaikoista sijoittuu kaupungin omistamalle maalle sen sijasta, että pysäköintipaikat sijaitsisivat taloyhtiöiden tonteilla. Espoon kaupungin pysäköinnin periaatteiden mukaan pysäköintiin kohdistuvat kustannukset tulisi kohdistaa pysäköintipaikkojen käyttäjille sen sijaan, että rakentamis-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset kohdistuvat kaupungille.

Aikanaan tonttien suunnittelussa ei ole osattu ennustaa autoistumisen kasvua tulevina vuosikymmeninä, eikä tonteille ole varattu tilaa pysäköinnille. Pysäköintipaikkojen lisääminen tonteille jälkikäteen on lähestulkoon mahdotonta. Lisäksi osa tonttien piha-alueista on luokiteltu merkittäväksi ympäristöksi laaditussa Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottaminen -nimisessä työssä. Huomioitavaa on, että Otsolahden alue kuuluu Museoviraston inventoimiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, joiden ominaispiirteet tulee turvata kaavoituksessa. (Museovirasto, n.d.a)

Alueen asemakaavoituksen ollessa ajankohtainen on kortteli-, katu- ja puistoalueiden osalta mahdollista muuttaa aluerajauksia ja käyttötarkoituksia tarvittavin osin.

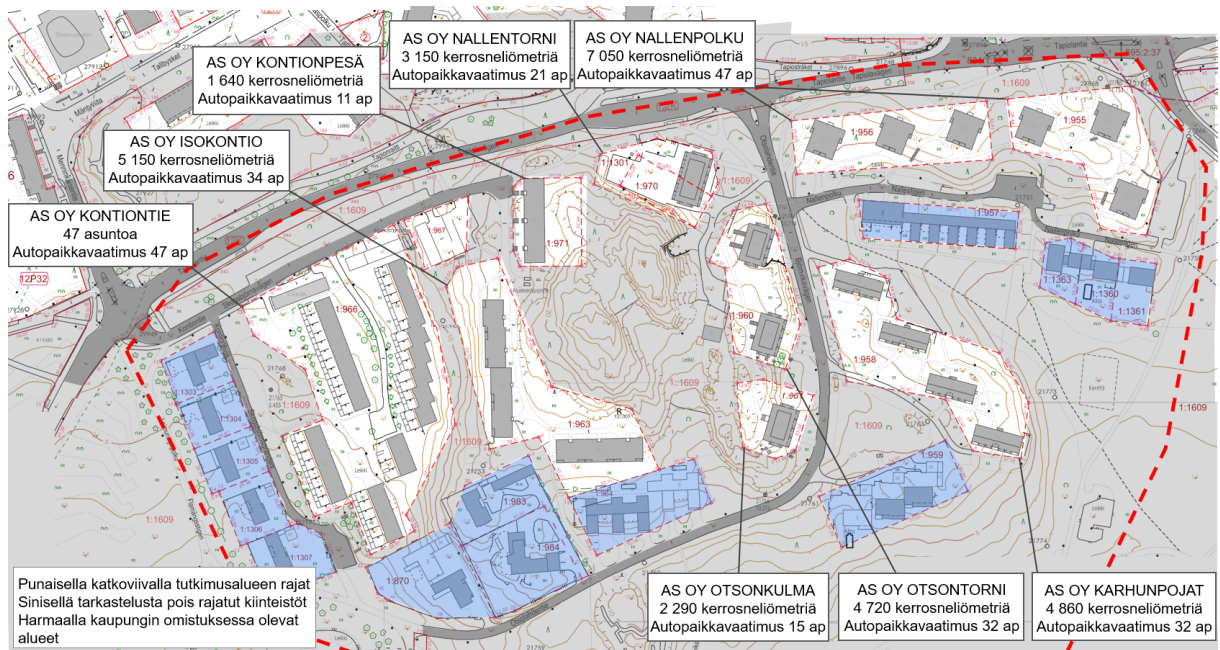
## 8.1 Ehdotus alueen pysäköintimääräykseksi

Otsolahden asemakaavoituksen yhteydessä tulee määrittää alueen pysäköintipaikkavaatimus. Espoon pysäköintipaikkojen laskentaohjeen mukaan asuntojen pysäköintipaikkavaatimuksen määrittämisessä tulee huomioida alueen ominaispiirteet sekä nykytila. Määräyksessä ilmoitetaan vaadittujen autopaikkojen vähimmäismäärä suhteessa asuntojen määrään tai suhteessa kerrosalaan. (Espoon kaupunki, 2017, s. 24–25)

Autonomistustietojen mukaan Otsolahden alueen kerrostaloyhtiöissä asuvilla asukkailla on nykytilassa käytössä yhteensä 185 henkilöautoa. Kerrostaloyhtiöiden yhteenlaskettu kerrosala on yhteensä 28 900 kerrosneliometriä. Jakamalla kerrosneliömetrit autopaikkamäärällä saadaan tulokseksi noin 1 ap / 156 kerrosneliometriä. Tämä tarkoittaa, että nykytilassa alueella on kerrostaloyhtiöiden osalta yhtä autopaikkaa kohden keskimäärin 156 kerrosneliometriä. Alueen pysäköintimääräykseksi asemakaavoituksen yhteydessä esitetään kerrostaloasumiselle 1 ap / 150 kerrosneliometriä.

Autonomistustietojen mukaan Otsolahden alueella rivitaloyhtiöissä asuvilla asukkailla on nykytilassa käytössä yhteensä 35 henkilöautoa. Espoon pysäköintipaikkojen laskentaohjeen mukaan rivitalojen osalta autopaikkamääräys määritetään suhteessa asuntojen määrään. Rivitalojen yhteenlaskettu asuntojen määrä on 47 asuntoa. Tämä tarkoittaa, että asuntoa kohden alueella on 0,74 autopaikkaa. Alueen pysäköintimääräykseksi asemakaavoituksen yhteydessä esitetään rivitaloasumiselle 1,0 autopaikkaa asuntoa kohden.

Kuva 20. Otsolahden alueen taloyhtiöt ja autopaikkavaatimus.



Espoon kaupungin pysäköinnin laskentaohjeiden mukaan yleistä pysäköintiä varten tulee osoittaa 1 autopaikka/1 000 kerrosneliometriä kohden. Tutkimusalueella on noin 31 850 asuinkerrosneliometriä, joten yleisiä pysäköintipaikkoja tulee osoittaa laskentaohjeen mukaan koko alueelle 32 autopaikan verran.

## 8.2 Ehdotus pysäköinnin hallintamuodoksi Otsolahden alueella

Ottaen huomioon Espoon kaupungin, Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma -työn linjaukset sekä Otsolahden alueen pysäköinnin kokonaiskuvan, tässä opinnäytetyössä ehdotetaan nykyisten pysäköintikäytössä olevien alueiden osoittamista asemakaavoituksen yhteydessä osin taloyhtiöiden pysäköintiin ja osin yleiseen pysäköintiin. Lisäksi esitetään tutkittavan tutkimusalueen itäosassa pysäköintipaikkojen lisäämistä, jotta alueen taloyhtiöille pystytään osoittamaan riittävä määrä pysäköintipaikkoja riittävän läheiseltä sijainnilta.

Asukaspysäköinti esitetään organisoitavaksi siten, että pysäköintiä alueella hallinnoivat taloyhtiöt. Toimintamalliin päädyttiin syistä, ettei alueella ole merkittävää täydennysrakentamispotentiaalia suojeluarvoista ja merkittävästä kulttuuriympäristöstä johtuen. Alueella ei myöskään ole vuorottaispysäköintipotentiaalia muiden toimintojen kanssa, sillä alue on hyvin asuntovaltainen. Näin ollen pysäköintipaikkojen vuorottaispysäköinnillä ole saavutettavissa merkittävää käyttöasteen tehostamista. Toisaalta

pysäköintipaikkojen käyttöasteen tehostamiselle ei myöskään ole suurta tarvetta, koska alueella ei nykytilanteessa ole merkittävää puutetta pysäköintipaikkojen määrästä.

Taloyhtiöiden hallinnoiman mallin etuina voidaan pitää myös asukaslähtöisyyttä sekä asunnon ja pysäköintipaikan läheistä sijaintia toisistaan, mikä vaikuttaa pysäköintipaikkojen käyttömukavuuteen. (Toiskallio & Wallin, n.d., s. 28)

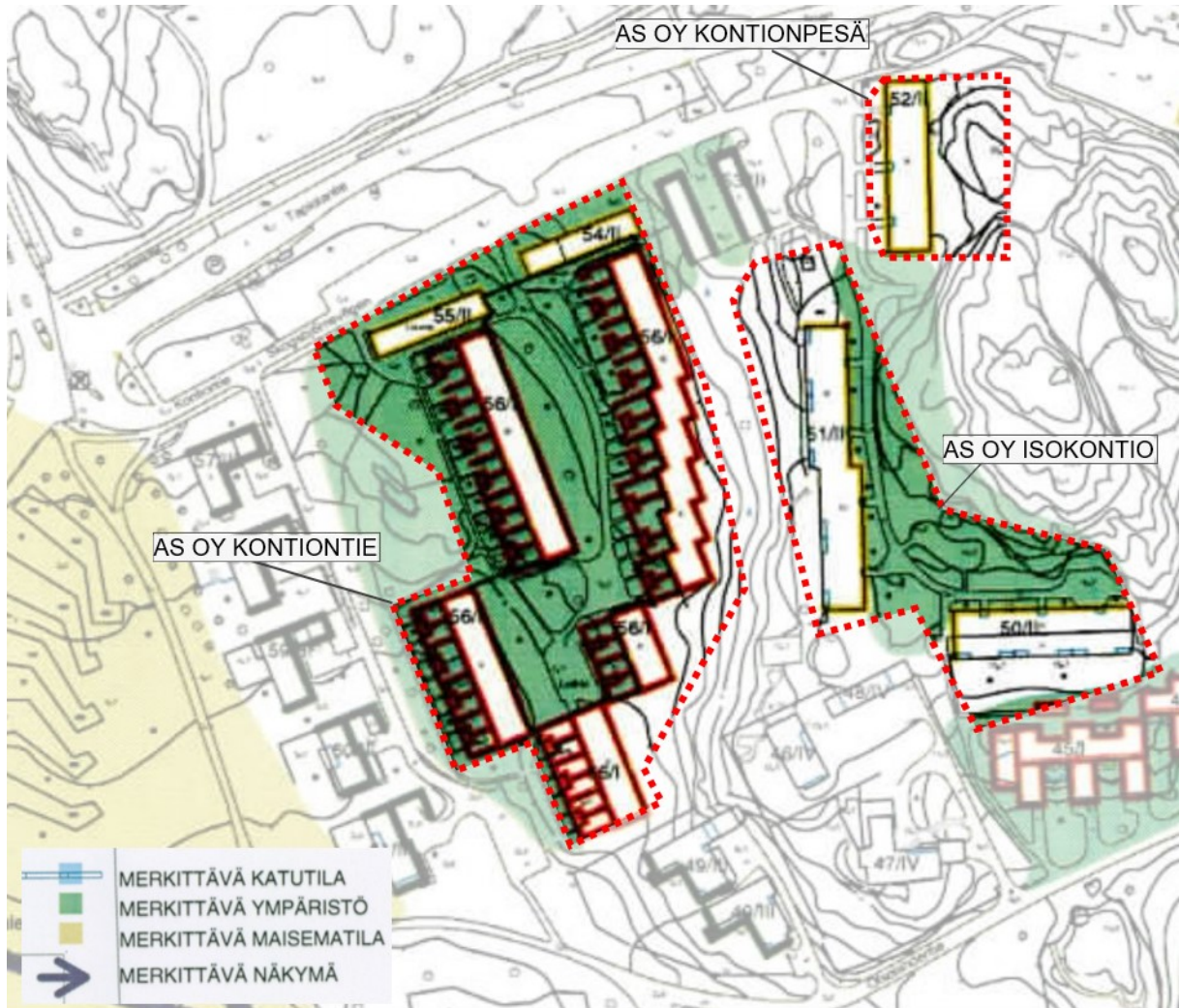
Pysäköintipaikkoja järjestettäessä tavoitteena on, ettei Otsolahden alueella puisto-, piha- eikä katualueilla, tehdä sellaisia muutoksia, jotka olisivat olennaisesti ristiriidassa kulttuuriympäristöarvojen kanssa. Merkittävien katutilojen, ympäristöjen, maisematilojen ja näkymien määrittelyssä käytetään apuna Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottamistyötä. (Iivanainen & Mustonen, n.d., s.1)

### **8.2.1 Ratkaisuehdotus läntisen osa-alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi**

Läntisellä tutkimusalueen osalla sijaitsee kolme taloyhtiötä, jotka ovat lännestä itään päin As Oy Kontiontie, As Oy Isokontio ja As Oy Kontionpesä. Näistä taloyhtiöistä As Oy Kontiontiellä on tontillaan pysäköintitutkimuksen mukaan pysäköityjä ajoneuvoja kaksi kappaletta sekä seitsemän autotallia. Pihalla olevat pysäköintipaikat ovat isännöitsijöiden haastattelujen mukaan sähköautojen latauspaikkoja, joihin pysäköidään vain lataamisen ajaksi. As Oy Isokontion ja As Oy Kontionpesän tonteilla ei ole laisinkaan pysäköityjä ajoneuvoja.

Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottamistyön mukaan As Oy Kontiontien ja As Oy Isokontion piha-alueet on luokiteltu merkittäväksi ympäristöksi, joten kulttuuriympäristöarvojen näkökulmasta pysäköintipaikkoja ei tulisi lisätä tonteille kuin perustelluista syistä. As Oy Kontionpesän tonttia ei ole luokiteltu selvityksessä merkittäväksi ympäristöksi, mutta tontti on pienikokoinen sekä vaikeasti pysäköintiin hyödynnettävissä.

Kuva 21. Läntisen osan taloyhtiöiden tontit korostettuina Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottaminen työssä. (Iivanainen & Mustonen, 2000, s. 3–6)



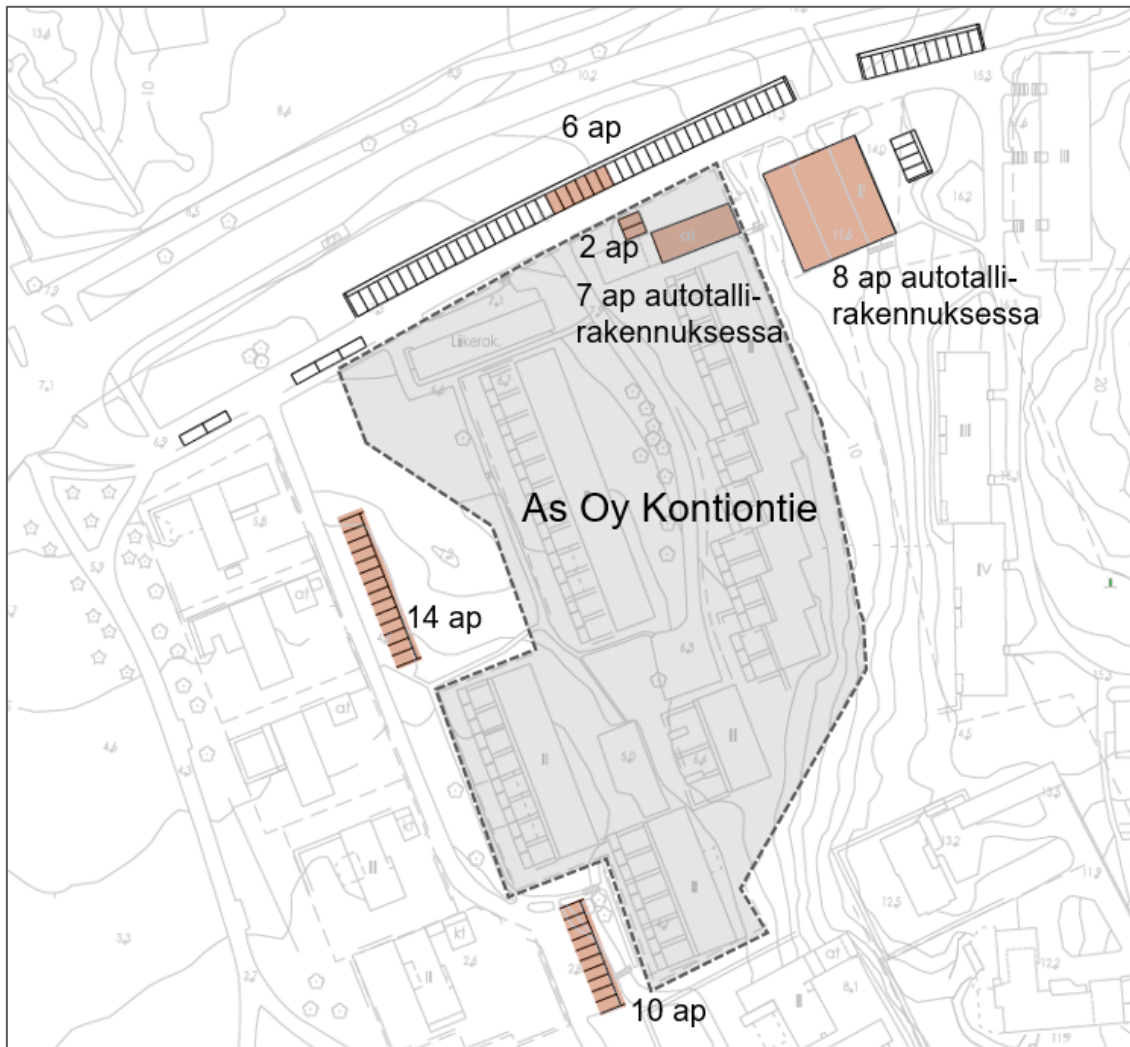
Pysäköintimääräyksen mukaan As Oy Kontiontielle tulee osoittaa 47 ap, As Oy Isokontiolle 34 ap ja As Oy Kontionpesälle 11 ap.

Kuva 22. Taloyhtiöiden pysäköintiin esitettävät pysäköintialueet läntisellä osa-alueella.



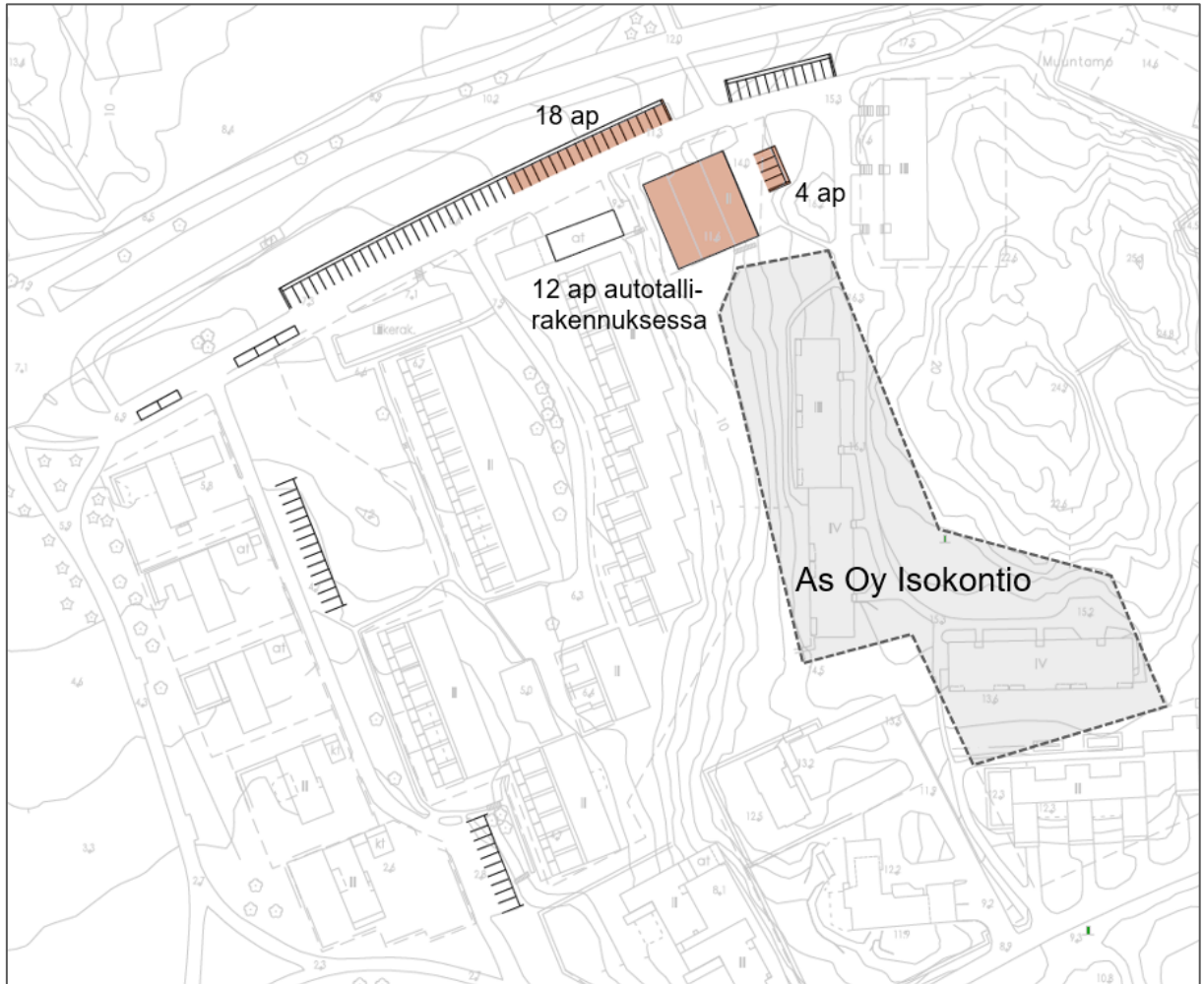
As Oy Kontiontien pysäköintipaikat (47 ap) osoitetaan Kontionkujan varteen (10 ap päähän ja 14 ap keskivaiheille), Kontiontien varteen (24 ap), tontille (2 ap), tontilla oleviin autotalleihin (7 ap) sekä Kontiontien varressa oleviin autotallirakennuksiin (8 ap).

Kuva 23. As Oy Kontiontien pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



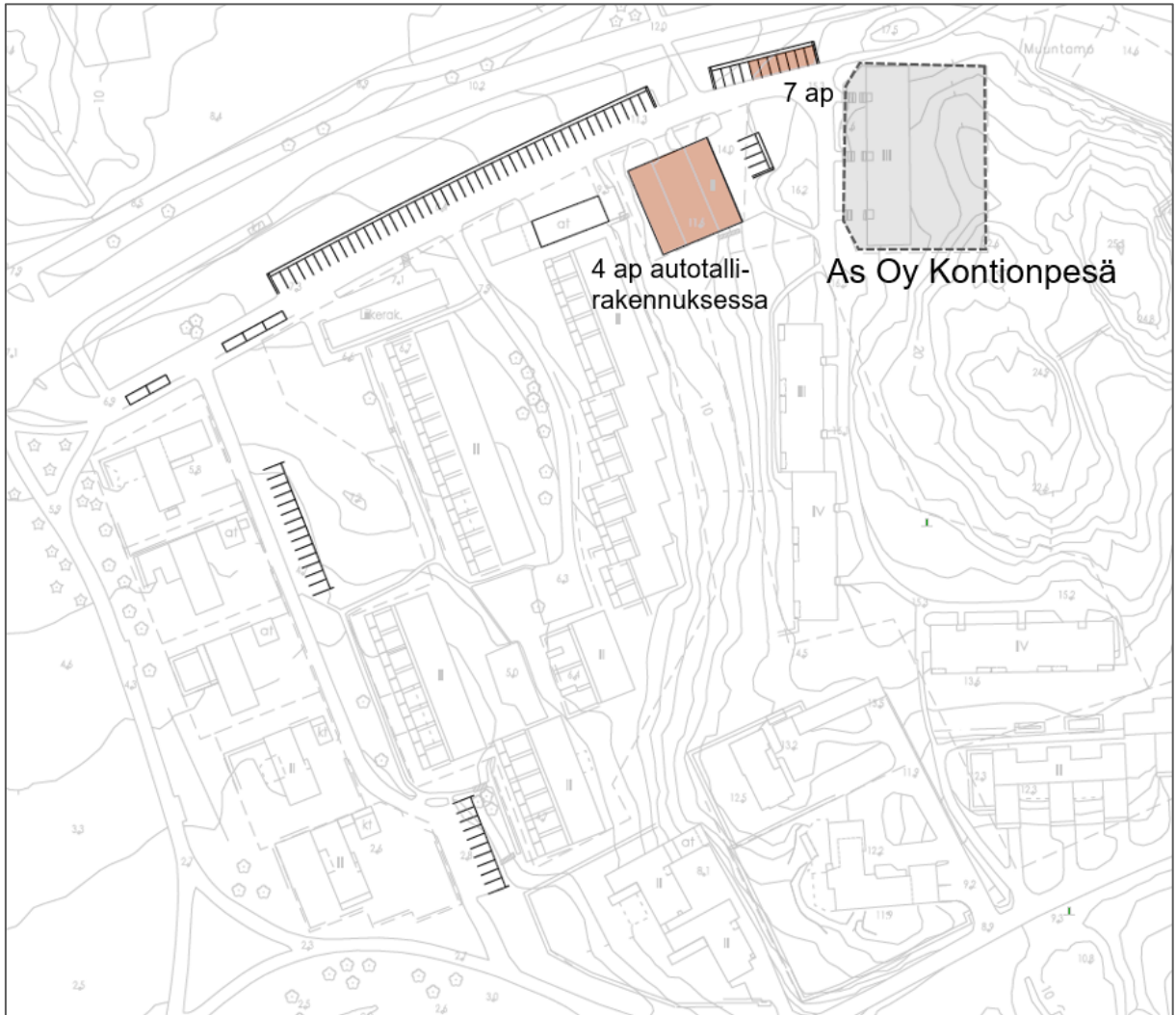
As Oy Isokontion pysäköintipaikat (34 ap) osoitetaan sijoitettavan Kontiontien varteen vinopysäköintinä nykyisinkin pysäköintikäytössä oleville alueille (18 ap), Kontiontien varressa oleviin autotallirakennuksiin (12 ap) ja autotallirakennuksen eteen (4 ap).

Kuva 24. As Oy Isokontion pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



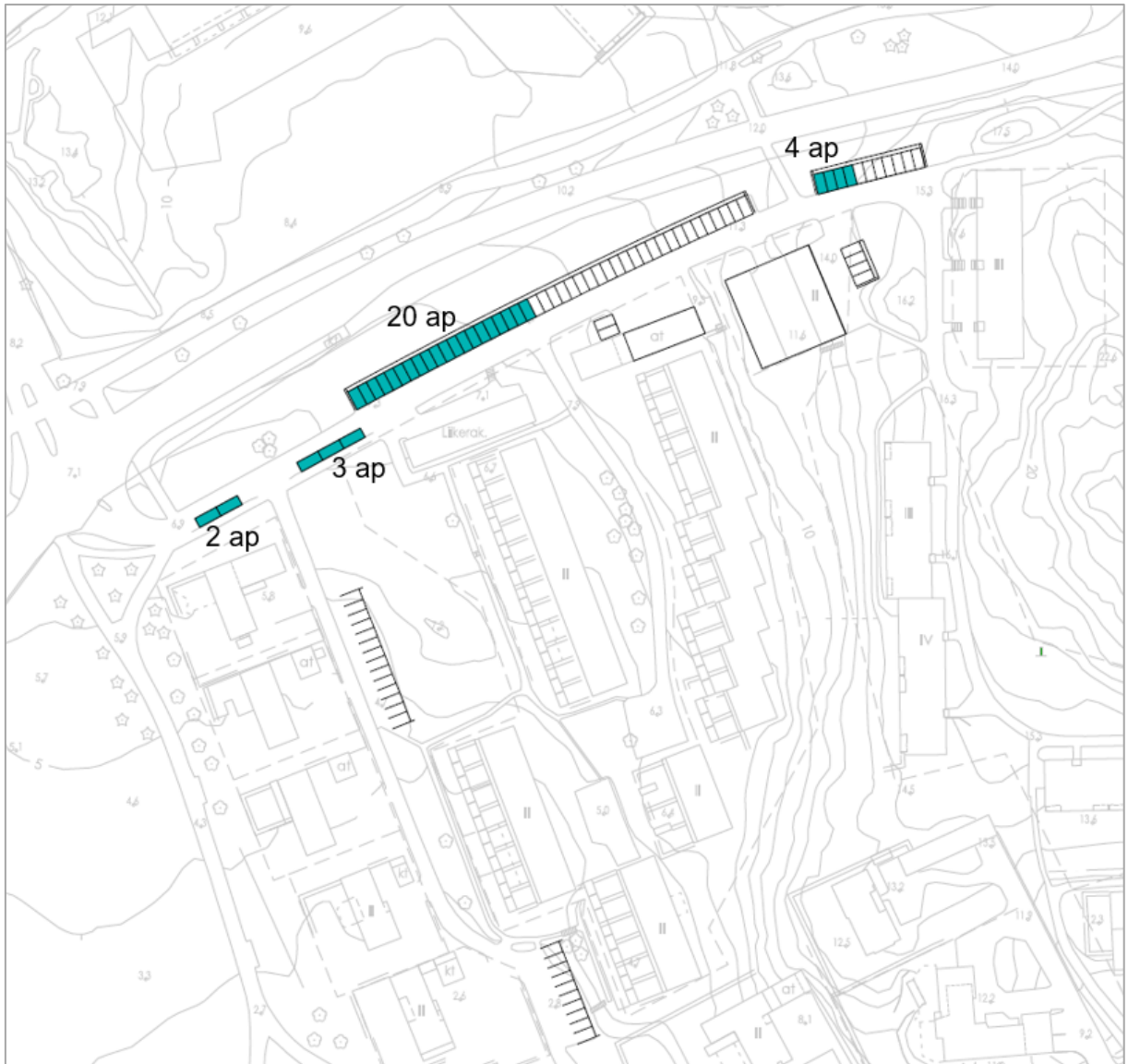
As Oy Kontionpesän pysäköintiin osoitetaan Kontiontien varresta seitsemän pysäköintipaikkaa. Loput neljä autopaikkaa sijoitetaan Kontiontien varressa olevaan autotallirakennukseen.

Kuva 25. As Oy Kontionpesän pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



Yleisen pysäköinnin käyttöön tulee osoittaa läntisellä alueella 10 autopaikkaa, sillä alueella on 9 740 asuinkerrosneliometriä. Ehdotuksessa yleisiä autopaikkoja osoitetaan ajorataan nähden poikittaisina pysäköintipaikkoina Kontiontien varteen (24 ap) sekä Kontiontielle ajoratapysäköintinä (5 ap). Yleiseen pysäköintiin varatut autopaikat tulee merkitä siten, että ne erottuvat selkeästi liikennemerkkein asuinkortteleille osoitetuista pysäköintipaikoista. Ratkaisu mahdollistaa, että tarvittaessa Kontiontien varressa olevia yleisiä ajorataan nähden vinottaisia pysäköintipaikkoja voidaan vähentää ja aluetta maisemoida puistomaiseksi alueeksi.

Kuva 26. Yleiseen pysäköintiin osoitettavat autopaikat läntisellä osa-alueella.



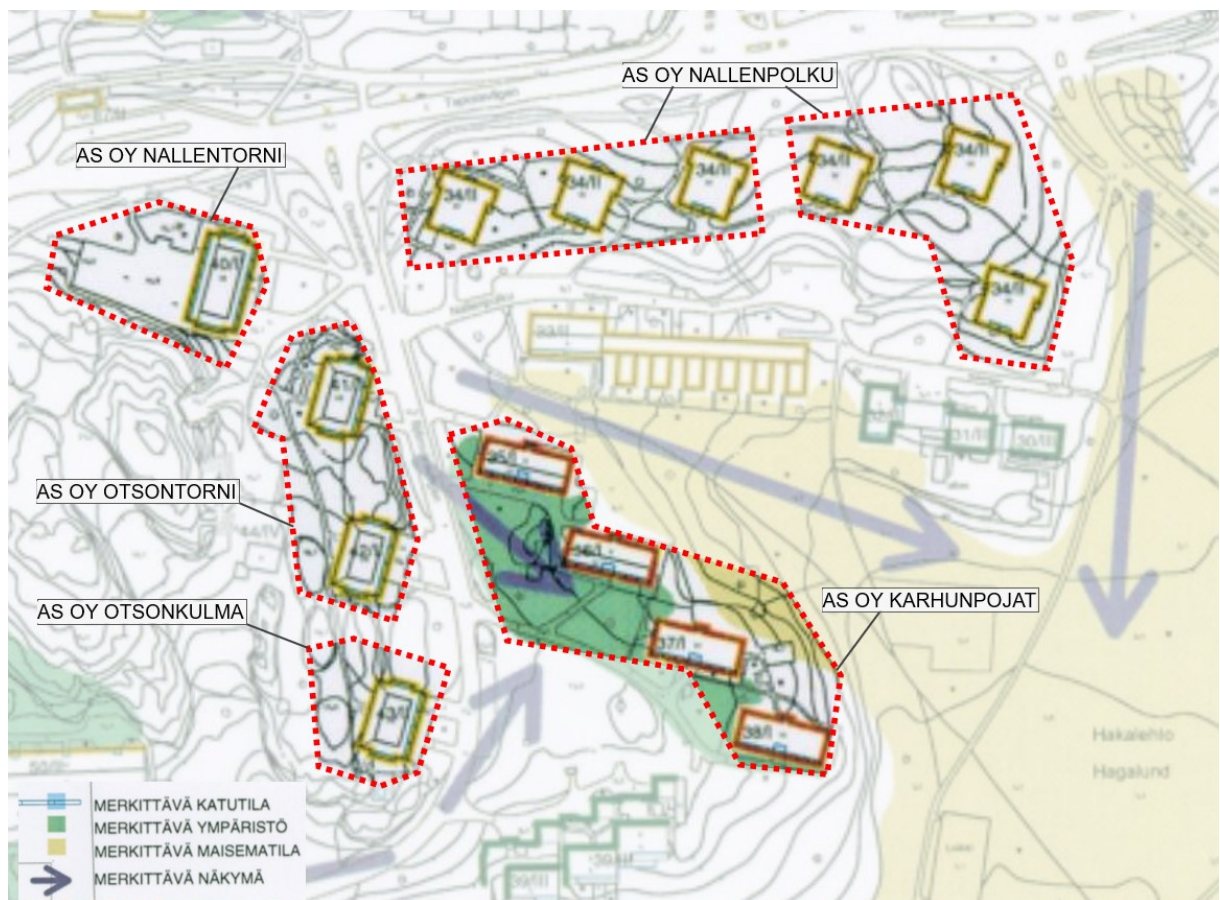
### 8.2.2 Ratkaisuehdotus itäisen osa-alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi

Itäisellä tutkimusalueen osalla sijaitsee viisi taloyhtiötä, jotka ovat lännestä itään päin As Oy Nallentorni, As Oy Otsonorni, As Oy Otsonkulma, As Oy Nallenpolku ja As Oy Karhunpojat. Näistä taloyhtiöistä As Oy Nallentornilla on tontillaan pysäköitynä 26 ajoneuvoa pysäköintikannella ja lisäksi taloyhtiössä on pysäköintihalli, jonka pysäköintitilannetta ei päästy kartoittamaan pysäköintitutkimuksessa. Rakennuslupien mukaan pysäköintihallissa on 43 autopaikkaa. Isännöitsijöiden haastattelujen mukaan autopaikat ovat osakkeina, eikä taloyhtiöllä ole ollut lunastuslauseketta. Tämän takia useat autopaikat ovat päätyneet muiden

kuin taloyhtiössä asuvien omistukseen. Muilla neljällä itäisellä alueella sijaitsevalla taloyhtiöllä ei ole tontillaan laisinkaan pysäköintipaikkoja.

Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottamistyön mukaan As Oy Karhunpojat piha-alue on luokiteltu merkittäväksi ympäristöksi, joten kulttuuriympäristöarvojen näkökulmasta pysäköintipaikkoja ei tulisi lisätä tontille kuin perustelluista syistä. Muut tontit ovat pienikokoisia ja sen lisäksi niillä on korkeuseroja, joten pysäköintipaikkojen lisääminen niille on haastavaa. (Iivanainen & Mustonen, n.d., s. 3–6)

Kuva 27. Itäisen osan taloyhtiöiden tontit korostettuina Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottaminen työssä. (Iivanainen & Mustonen, n.d., s. 3–6)



Taloyhtiöiden käyttöön esitetään osoitettavan pysäköintialueita Nallenpolun ja Otsolahdentien varresta, joissa on nykytilassa katuun nähden poikittain pysäköityjä ajoneuvoja. Pysäköintimääräyksen mukaan As Oy Nallentornille tulee osoittaa 21 ap, As Oy

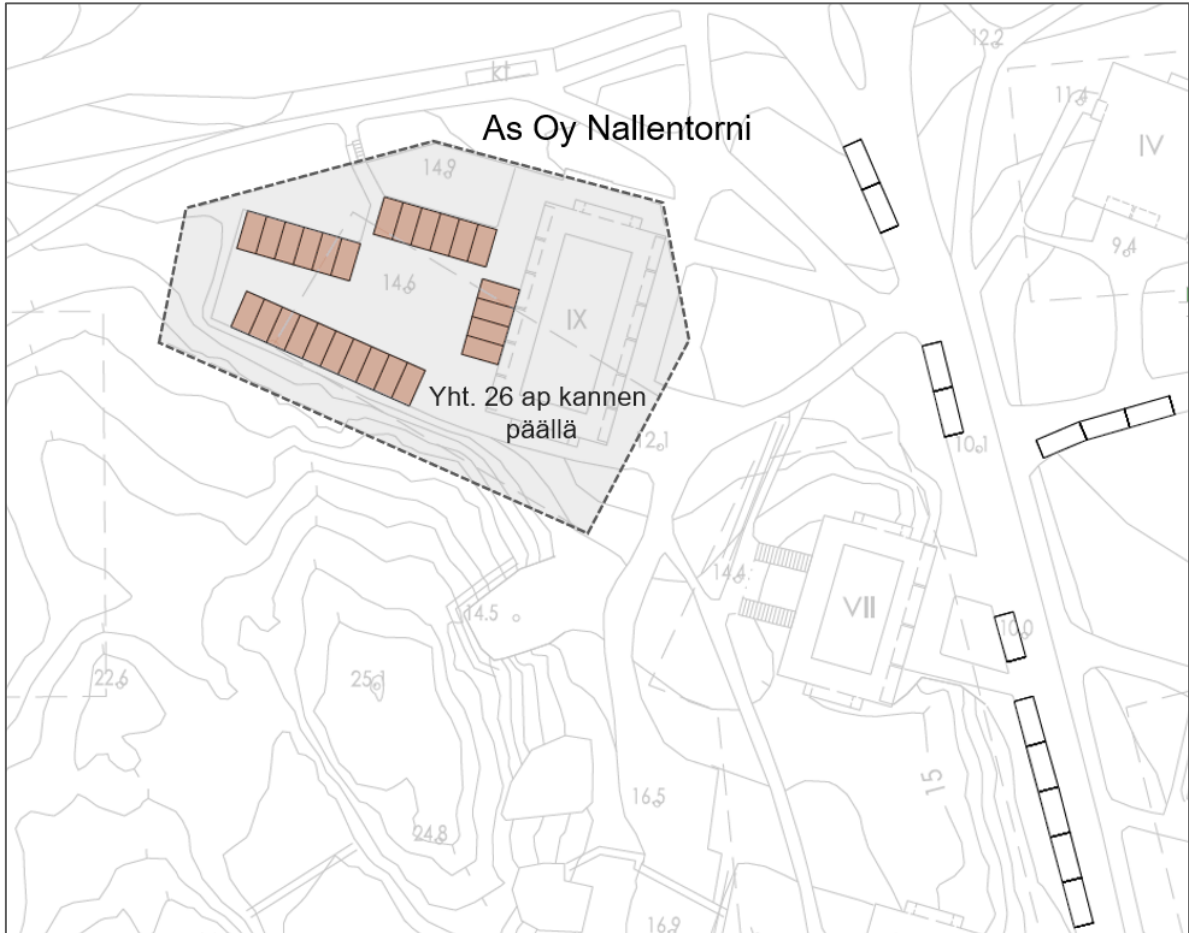
Otsontornille 32 ap, As Oy Otsonkulmalle 15 ap, As Oy Nallenpolulle 47 ap ja As Oy Karhunpojalle 32 ap.

Kuva 28. Taloyhtiöiden pysäköintiin esitettävät pysäköintialueet läntisellä osa-alueella.



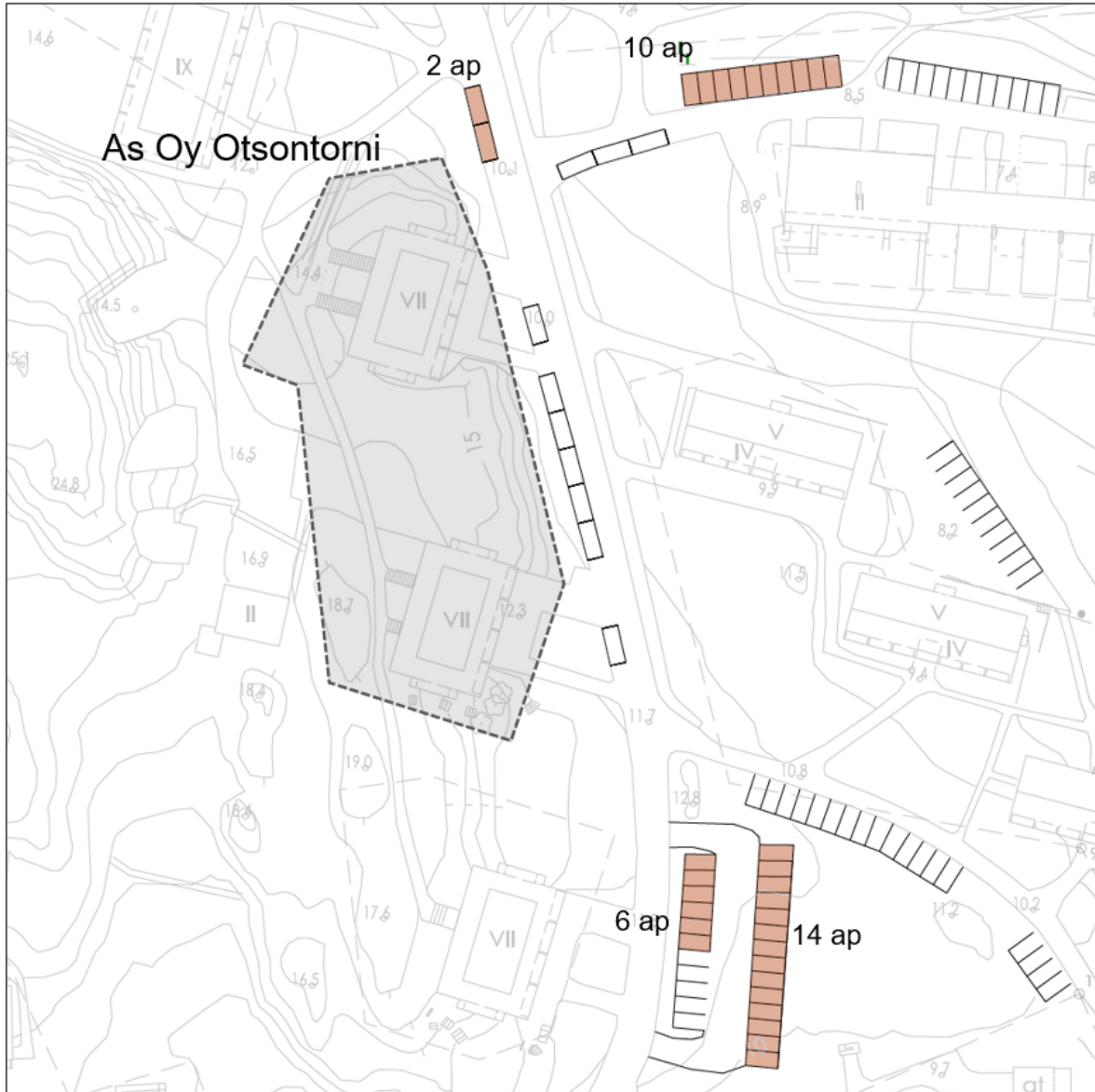
As Oy Nallentornin pysäköintipaikat (21 ap) osoitetaan taloyhtiön tontilla olevalle pysäköintikannelle, jossa on 26 autopaikkaa. Lisäksi yhtiön autohallissa on rakennusluvan mukaan 43 autopaikkaa.

Kuva 29. As Oy Nallentornin pysäköinti ratkeaa alueelle poikkeuksellisesti omalla tontilla sijaitsevalla pysäköintikannella ja pysäköintihallissa.



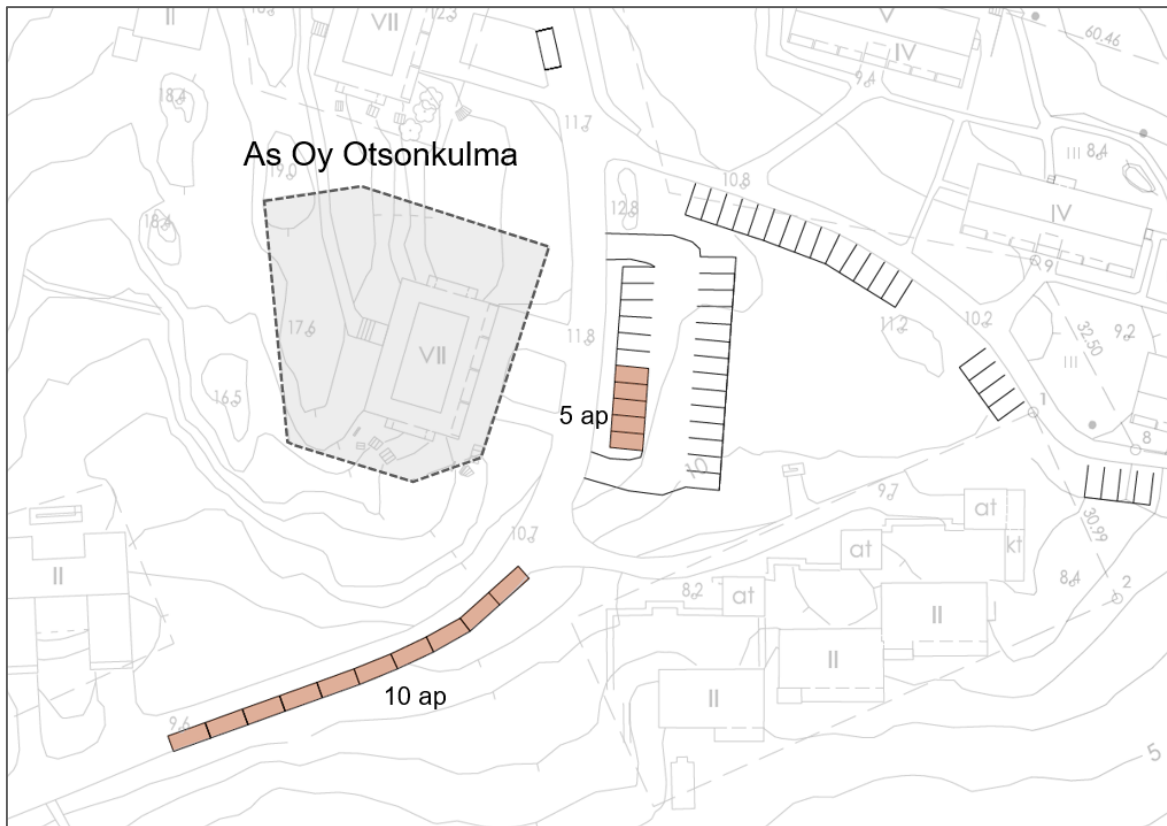
As Oy Otsontornin pysäköintipaikat (32 ap) osoitetaan Nallenpolun varteen alueelle, joka on nykytilassa pysäköintikäytössä (10 ap), Otsolahdentien varteen (2 ap) sekä Otsolahdentien itäpuolelle muodostettavalle uudelle LPA-alueelle (20 ap).

Kuva 30. As Oy Otsontornin pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



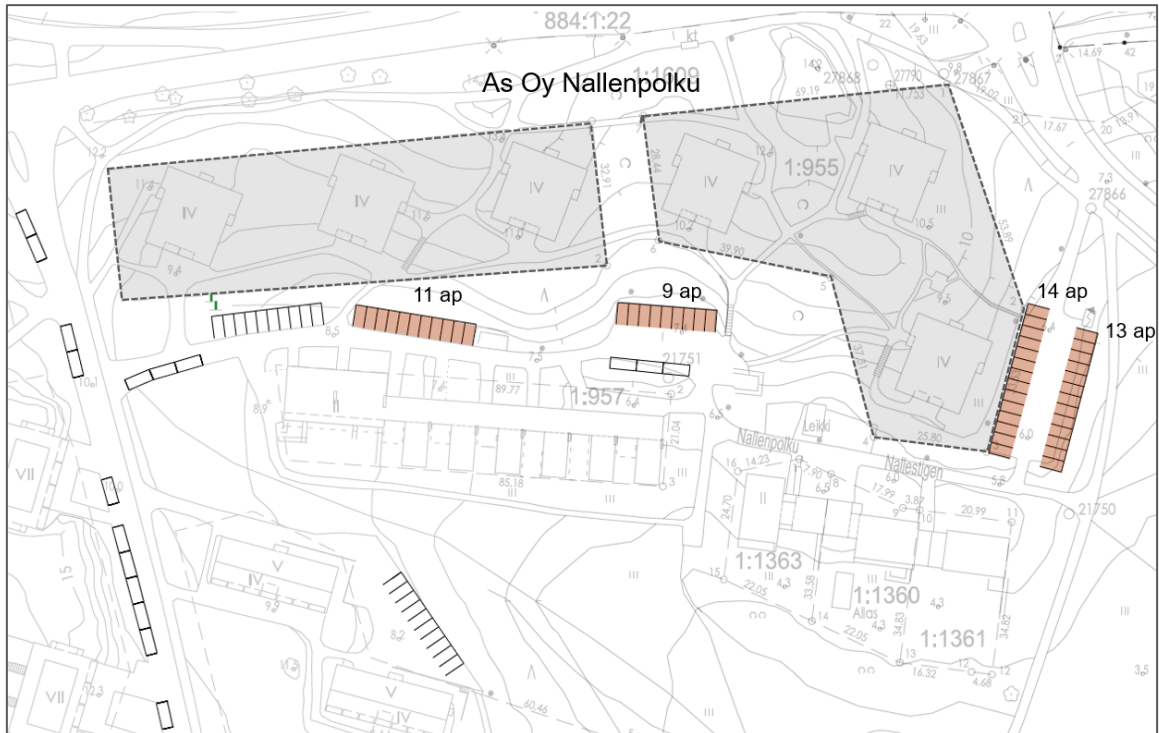
As Oy Otsonkulman pysäköintipaikat (15 ap) osoitetaan Otsolahdentien varteen (10 ap) sekä Otsolahdentien itäpuolelle muodostettavalle uudelle LPA-alueelle (5 ap).

Kuva 31. As Oy Otsonkulman pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



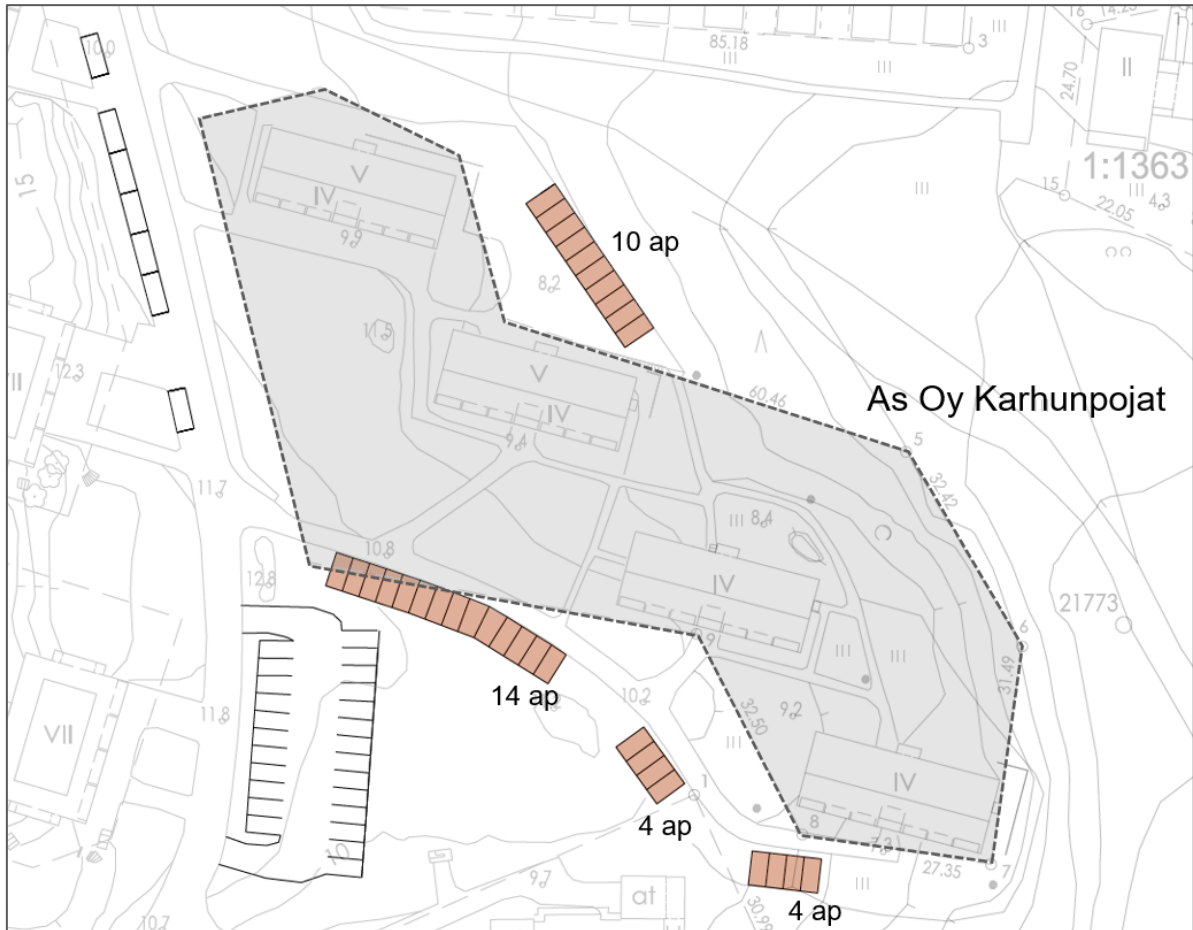
As Oy Nallenpolun pysäköintipaikat (47 ap) osoitetaan Nallenpolun päähän muodostettavalle LPA-alueelle (27 ap) sekä Nallenpolun pohjoispuolelle (20 ap).

Kuva 32. As Oy Nallenpolun pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



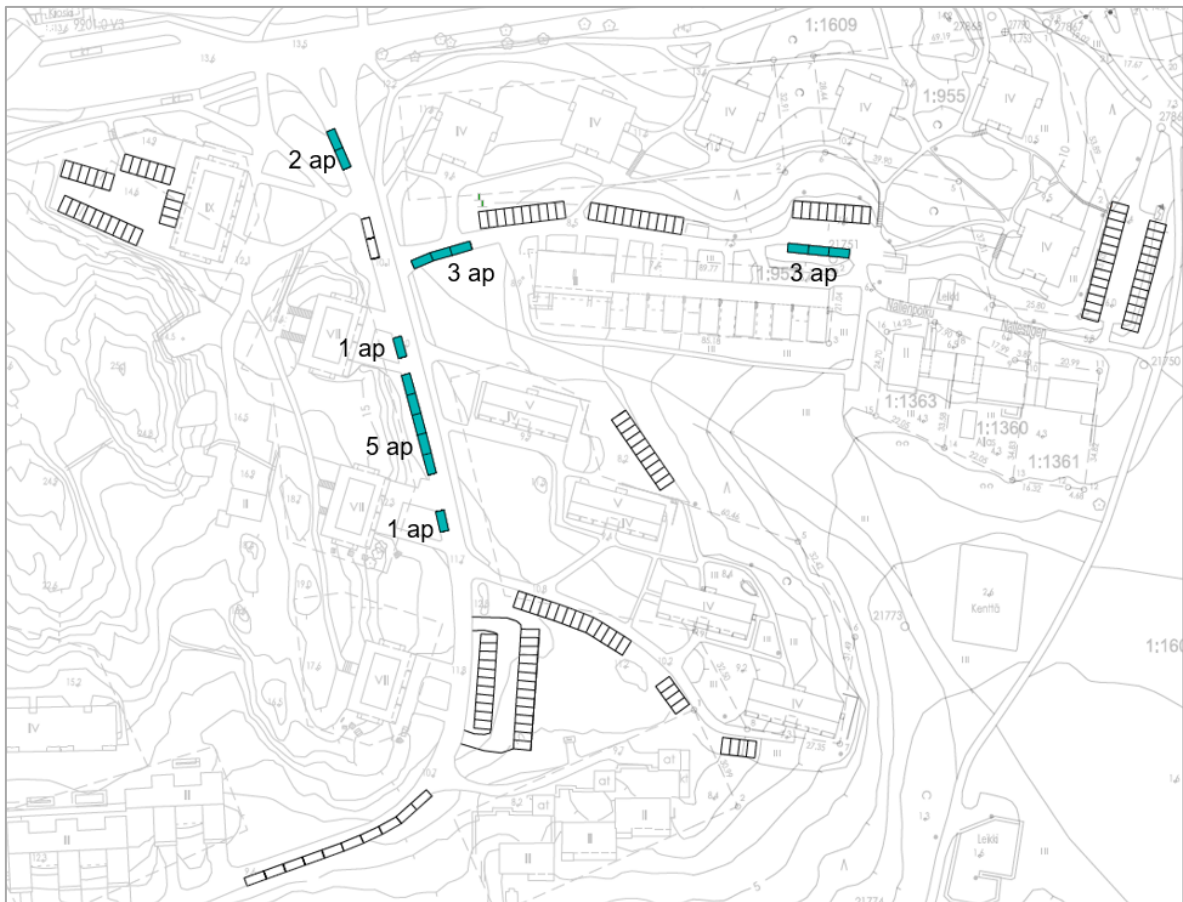
As Oy Karhunpojat pysäköintipaikat (32 ap) osoitetaan tontin ympäristössä olevien nykyisten ajoväylien yhteyteen alueille, jotka ovat nykytilanteessakin pysäköintikäytössä.

Kuva 33. As Oy Karhunpojat pysäköintiin esitettävät pysäköintipaikat.



Espoon kaupungin pysäköinnin laskentaohjeiden mukaan yleistä pysäköintiä varten tulee osoittaa 1 autopaikka/1000 kerrosneliometriä kohden. Tutkimusalueen länsiosassa on 22 100 kerrosneliometriä asumista, joten yleisiä pysäköintipaikkoja tulee osoittaa laskentaohjeen mukaan 22 autopaikan verran. Ehdotuksessa autopaikat sijoitetaan ajoratapysäköintinä Otsolahdentien (9 ap) ja Nallenpolun (6 ap) varteen. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia yleisten pysäköintipaikkojen lisäämistä Otsolahdentien varteen ajoratapysäköintinä, mikäli yleisiä pysäköintipaikkoja koetaan olevan kysyntään nähden liian vähäinen määrä. Yleiseen pysäköintiin varatut autopaikat tulee merkitä siten, että ne erottuvat selkeästi liikennemerkkein asuinkortteleille osoitetuista pysäköintipaikoista.

Kuva 34. Taloyhtiöiden pysäköintiin esitettävät pysäköintialueet itäisellä osa-alueella.



### 8.3 Vaikutukset asukkaiden pysäköintiin alueella

Tässä opinnäytetyössä osoitetaan pysäköintipaikkoja taloyhtiöiden käyttöön siten, että jatkossa taloyhtiöt vastaavat pysäköintitarpeensa mukaisesta määrästä pysäköintipaikkoja sen sijaan, että pysäköinti tapahtuisi kaupungin omistamalla maa-alueella. Taloyhtiöiden näkökulmasta pysäköintipaikkojen osoittamisella on sekä positiivisia, että negatiivisia vaikutuksia.

Periaateratkaisu mahdollistaa pysäköinnin kehittämisen taloyhtiöissä. Jatkossa taloyhtiöt pystyvät päättämään itse pysäköintipaikkojen jakamisesta asukkaiden kesken, joka voi johtaa asukkaiden epävarmuuden poistumiseen vapaan pysäköintipaikan löytymisen suhteen. Periaateratkaisussa pysäköintipaikat on pyritty osoittamaan mahdollisimman läheltä taloyhtiötä, jolloin pysäköintipaikka löytyy todennäköisimmin kohtuullisen etäisyyden päästä pihapiiriin lähetyiltä. Jatkossa lämmitystolppien ja sähköautonlatausinfra toteuttaminen mahdollistuu taloyhtiöille, sillä ne hallitsevat käytössään olevia pysäköintipaikkoja ja pystyvät täten päättämään niitä koskevista ratkaisuista.

Periaateratkaisun haittapuolina taloyhtiöille on, että heille kaupungin omistamalta maalta osoitettujen pysäköintipaikkojen hallinta siirtyy kaupungilta taloyhtiöille vasta kun taloyhtiöt vuokraavat tai ostavat kaupungilta alueen itselleen. Ostamisesta tai vuokraamisesta syntyy taloyhtiöille kuluja. Lisäksi hallinnan siirtymisen myötä taloyhtiön pysäköintiin osoitettujen alueiden kunnossapitokustannukset siirtyvät kaupungilta taloyhtiöille. Toisaalta ilman pysäköintialueiden vuokraamista tai ostamista taloyhtiöt eivät saa pysäköintipaikkoja käyttöön vain itselleen eikä esimerkiksi latausinfraa pystytä toteuttamaan niille.

#### **8.4 Vaikutukset pysäköinnin järjestämiseen kaupungin näkökulmasta**

Pysäköintipaikkojen osoittamisella taloyhtiöiden käyttöön on myös kaupungin näkökulmasta sekä positiivisia sekä negatiivisia vaikutuksia. Periaateratkaisu pyrkii noudattamaan Espoon kaupungin pysäköintipolitiikkaa, josta on linjattu Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma -nimisessä työssä. Työn keskeisenä tavoitteena on ollut, että pysäköinti on palvelu, jonka avulla työ-, asiointi-, ja vapaa-ajan liikkuminen sujuu ja pysäköintijärjestelmä tukee kestävästä kehitystä.

Periaateratkaisussa pysäköintipaikat osoitetaan käyttäjillensä eli tässä tapauksessa alueen taloyhtiöiden käyttöön. Pysäköintiin kohdistuu aina kustannuksia, jotka koituvat jonkun maksettavaksi. Ratkaisun myötä kustannukset kohdistuvat pysäköintipaikkojen käyttäjille sen sijaan, että ne koituisivat kaupungin maksettavaksi. Periaateratkaisussa on huomioitu kaupunkikuvalliset tekijät, mikä tarkoittaa, että pysäköintiin osoitettujen alueiden määrittämisessä on pyritty ratkaisuun, jossa pysäköintiä ei osoiteta merkittäviin katutiloihin, ympäristöihin tai maisematiloihin. Periaateratkaisun myötä pysäköintitilanne alueella selkiytyy, sillä jatkossa pysäköintiin tarkoitettut alueet ovat paremmin tiedossa ja väärin pysäköintiin pystytään puuttumaan valvonnalla. Väärinpysäköinnin vähentymisellä voi olla kaupungin näkökulmasta positiivisia vaikutuksia katujen kunnossapidon helpottumiseen.

Periaateratkaisu mahdollistaa jatkossa entistä paremmin yleisten pysäköintipaikkojen hallinnan siten, että paikat palvelevat tarkoituksensa mukaisesti vieraspysäköintiä. Mikäli yleisille pysäköintipaikoille pysäköidään pitkä-aikaisesti, voidaan tilanteeseen tarvittaessa puuttua aikarajoituksen, pysäköinninvalvonnan tai pysäköinnin maksullisuuden keinoin. Tarvittaessa kaupunki voi myös lisätä alueella yleisten pysäköintipaikkojen määrää.

## 9 Johtopäätelmät

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli muodostaa mahdollisimman selkeä kuva Otsolahden alueen pysäköinnin nykytilasta. Tietoa tarvitaan nykytilanteen ymmärtämiseksi ja päätöksenteon tueksi. Pysäköinnin nykytilaa tutkittiin kolmen eri menetelmän avulla: 1) pysäköintipaikkojen kartoitus, 2) isännöitsijöiden haastattelut ja 3) Liikenne- ja viestintäministeriö Traficommin autonomistusdata.

Tutkimuksen tulosten mukaan suurin osa Otsolahden alueelle pysäköidyistä ajoneuvoista sijaitsee muualla kuin taloyhtiöiden omistamalla maalla. Ajoneuvoja on pysäköitynä katujen varsille ja maastoon sekä pysäköintiin sallituille paikoille, että alueille, joilla pysäköinti ei ole sallittua. Alueelle on pysäköitynä ajoneuvoja hieman enemmän kuin autonomistustietojen mukaan alueen asukkailla on käytössä. Länsiosassa aluetta pysäköityjä ajoneuvoja oli päiväaikaan enemmän kuin yöaikaan, mikä viittaa siihen, että aluetta käytetään läheisen Tapiolan keskuksen asiointipysäköintiin.

Tehtyjen isännöitsijöiden haastattelujen mukaan pysäköintitilanne alueella on koettu haastavaksi, sillä suurin osa pysäköintipaikoista sijaitsee muualla kuin taloyhtiöiden omistamalla maalla. Toisaalta tilanteeseen on totuttu ja toisaalta pysäköintipaikkojen puutteen taloyhtiöiden omistamalla maalla on koettu rajoittavan pysäköinnin kehittämisen mahdollisuuksia. Pysäköinnin tila alueella eroaa merkittävästi Espoon kaupungin, Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma työn linjauksista, joiden mukaan pysäköinnin kustannusten tulisi kohdistua niiden käyttäjille.

Tässä opinnäytetyössä on esitetty periaateratkaisu nykyisten pysäköintikäytössä olevien alueiden osoittamiseksi asemakaavoituksen yhteydessä osin taloyhtiöiden pysäköintiin ja osin yleiseen pysäköintiin, siltä osin kuin valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvot pystytään turvaamaan. Periaateratkaisun mukaan alueelta on mahdollista osoittaa riittävä määrä pysäköintipaikkoja taloyhtiöiden asukaspaikoiksi sekä riittävä määrä pysäköintipaikkoja yleisen pysäköinnin tarpeeseen.

Asukaspysäköintipaikkojen osoittamisella taloyhtiöille on positiivisia sekä negatiivisia vaikutuksia niin kaupungin kuin myös taloyhtiöiden näkökulmasta. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa on käynnissä asemakaavan muutoksen laatiminen Otsolahden alueelle. Asemakaavan muutoksen yhteydessä voidaan hyödyntää tämän työn tuloksia sekä periaateratkaisun mukaista tapaa ratkaista alueen pysäköinti, unohtamatta kuitenkin vuorovaikutusta alueen taloyhtiöiden kanssa alueen pysäköinnin ratkaisemiseksi.

## Lähteet

Arkkitehtuuritoimisto Iivanainen & Mustonen Oy. (n.d.). Tapiolan itäisten lähiöiden rakennuskannan arvottaminen. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. Haettu 20.5.2022 osoitteesta <https://static.espoo.fi/cdn/ff/S197ZftthwmIJOcfDNfL6R9DSSgPpzdqiWF8rl-zboQ/1622525336/public/2021-06/Tapiolan%20it%C3%A4isten%20%C3%A4hi%C3%B6iden%20rakennuskannan%20arvottaminen%202000%20Ei%20saavutettava.pdf>

Espoon kaupunki. (n.d.). Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma. Haettu 12.8.2022 osoitteesta <https://static.espoo.fi/cdn/ff/0eSN9Tq0nulpqFiaXp48cv8r8Ngl2d5eZpK5AoHrzvA/1624254713/public/2021-06/Pys%C3%A4k%C3%B6innin%20periaatteet%20asuntojen%20suunnittelussa%202017%20ei%20saavutettava..pdf>

Espoon kaupunki. (3.12.2018). Otsolahti 211600 OAS ja valmisteluaineisto. Haettu 3.5.2022 osoitteesta <https://static.espoo.fi/cdn/ff/6KLGDEcfo6NNf6CqXTI51W-7a0PEyy9OkN4LX0miHWY/1617884848/public/2021-04/Otsolahti%20211600%20OAS%20ja%20valmisteluaineisto%20Ei%20saavutettava.pdf>

Kalenoja H., Vihanti K., Voltti V., Korhonen A. & Karasmaa N. (2008). Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Ympäristöministeriö.

Kiinteistölehti. (28.1.2022). Mitä isännöitsijän tehtäviin kuuluu. Kiinteistölehti. Haettu 5.3.2022 osoitteesta <https://www.kiinteistolehti.fi/mita-isannoitsijan-tehtaviin-kuuluu>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (n.d.). Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Haettu 15.5.2022 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-922-6>

Museovirasto. (n.d.a). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Haettu 5.5.2022 osoitteesta [https://www.rky.fi/read/asp/r\\_default.aspx](https://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx)

Museovirasto. (n.d.b). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY Tapiola. Haettu 5.5.2022 osoitteesta [https://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1359](https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1359)

Tapiolan Lämpö. (11.3.2021). Otsolahden Lämmöstä Tapiolan Lämmöksi. Tapiolan Lämpö. Haettu 3.5.2022 osoitteesta <https://www.tapiolanlampo.fi/yritys/historia/>

Toiskallio, K. & Wallin, J. (n.d.). Asukaspaikointipaikkojen omistamisen, hallinnan ja kunnossapidon organisointi. WSP. Haettu 12.8.2024 osoitteesta <http://docplayer.fi/992575-Johanna-wallin-ja-kalle-toiskallio.html>

Tuomi, T. (1992). Tapiola Puutarhakaupungin vaiheita. Espoon kaupunginmuseo.

Vaismaa, K., Karhula, K., Huhta, R., Lahtinen, T., Gruzdaitis, L., Bäckström, J. & Jaakola, H. (n.d.). Pysäköinti 2.0. WSP Finland Oy. Haettu 20.8.2024 osoitteesta [http://pysakointi20.com/2018/wp-content/uploads/2019/06/Pysakointi2.0\\_raportti.pdf](http://pysakointi20.com/2018/wp-content/uploads/2019/06/Pysakointi2.0_raportti.pdf)

## Haastattelut

Isännöitsijät. 2023. Isännöitsijät 1., 2. ja 3.. Tapiolan Lämpö Oy. Haastattelu 6.11.2023