



## **TURUN YLIOPPILASKYLÄSÄÄTIÖ**

### **YLIOPPILASKYLÄN ITÄOSA / KYLÄNKULMAN KORTTELI**

### **OPISKELIJA-ASUINALUEEN AUTOPAIKKATARKASTELU**

#### **ALUE**

Kaavoitettava alue sijaitsee Turun Ylioppilaskylän itäisen osan kulmassa Halisten sillan kupeessa. Kaavoitettavan korttelin koilliskulman alueella olevan osan, Kylänkulman, suunnittelusta on järjestetty arkkitehtikutsukilpailu, asemakaavamuutosta valmistellaan kilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta.

Kaavoitettava alue sekä koko Turun Ylioppilaskylän itäosa kuuluu osana Turun Ylioppilaskylän sekä siihen liittyvien Nummenrannan, Ikituurin ja Aitiopaikan opiskelijakortteleiden muodostamaan yhtenäiseen opiskelija-asuinalueeseen. Ylioppilaskylän länsiosan autopaikoituksesta on tehty erillinen selvitys Tyyssijan keskuskorttelin asemakaavoituksen yhteydessä. Tässä autopaikkaselvityksessä tarkastellaan Kylänkulman kaavoitettavaa korttelialuetta osana itäisen YO-kylän aluetta, koko alueen autopaikoituksen tarpeita on käsitelty yhtenä kokonaisuutena.

Ylioppilaskylän itäosan alueen asukkaiden autopaikat on sijoitettu keskitetysti autopaikoitukselle varatuille korttelialueille, autopaikoitukselle varatuille tontinosille sekä Itäistä ylioppilaskylää reunustavan Kuraattorinpolun varrelle sijoitetuille autopaikoille, kaikki autopaikat ovat kaikkien alueen asukkaiden käytettävissä, joten paikoituksen järjestelyjä on tarkoituksenmukaista tarkastella koko alueen näkökulmasta.

Itäisen YO-kylän alueelle sijoittuu opiskelija-asumisen lisäksi vain vähän muuta toimintaa. Sekä Ylioppilaskylän läntisen osan, että itäisen osan asukkaille suunnatut palvelut sijoittuvat pääosin viereisen läntisen YO-kylän alueelle kävelyetäisyydelle ja tulevaisuudessa lähes kaikki nykyiset ja tulevat palvelut siirtyvät/ keskittyvät suunnitteilla olevaan läntisellä puolella sijaitsevaan Tyyssijan kortteliin. Itäisen YO-kylän puolella on tällä hetkellä kolme päiväkotia, joista yksi sijaitsee kaavoitettavalla tontilla ja tulee poistumaan uudisrakentamisen tieltä, kaksi muuta päiväkotia tulee säilymään alueella.

Itäisestä YO-kylästä sekä nyt kaavoitettavalta alueelta on hyvät kevyen liikenteen yhteydet sekä Yliopiston kampusalueelle, tulevan tiedepuiston alueelle sekä kaupungin keskustaan. Yliopistoalueelle on matkaa 1,5 – 2,0 km, linja-autoasemalle runsas 2,0 km, rautatieasemalle n. 3,0 km ja Kupittaaan asemalle n. 2,0km. Kauppatorille alueelta on matkaa n. 3,2 km. Koko alueelta on hyvät ja tiheään liikennöidyt bussiyhteydet sekä Halistentiellä, että pitkin YO-kyliä yhdistävää Kuikkulantietä.

## YO-KYLÄN ITÄISEN OSAN NYKYINEN AUTOPAIKOITUS

Nyt voimassa olevissa asemakaavoissa alueen autopaikoituksen määrä on määritelty perustuen rakennusten kerrosalaan (tai bruttoalaan). Asemakaavamääräyksien mukaan autopaikkoja tulee rakentaa 1ap/100 k-m<sup>2</sup>, osassa aluetta 1 ap/100 br-m<sup>2</sup> ja autopaikat tulee sijoittaa LPA-korttelialueille tai pysäköimispaikalle.

Kaavoitettavalta alueelta on tarkoitus purkaa nykyinen päiväkotirakennus sekä omalla tontillaan olevat huoltokeskuksen rakennukset. Näiden purettavien rakennusten autopaikat (ap-tarve 21 ap, rakennettuna 30 ap) on osoitettu huoltorakennuksen tontilla olevalle erilliselle paikoitusalueelle sekä huoltorakennusten piha-alueelle. Nämä autopaikat eivät ole opiskelijoiden käytössä, niitä ole huomioitu asukkaiden autopaikkoina tässä selvityksessä eikä jäljempänä olevissa vertailuluvuissa ja autopaikkalaskelmissa (liite 1 olevassa AP-laskelmataulukossa päiväkodin ja huoltokeskuksen autopaikat on eroteltu muista). Sen sijaan alueella säilyvät päiväkotirakennukset on huomioitu selvityksessä osana asuinrakennuksia.

Nykyisten asemakaavamääräysten mukainen laskennallinen autopaikkatarve nyt kaavoitettavan alueen nykyisille rakennuksille olisi 614 ap. Tällä hetkellä Itäisen YO-kylän alueella on rakennettuna asuinrakennusten käyttöön yhteensä 530 autopaikkaa eli autopaikkojen vajaus asemakaavan perusteella on tällä hetkellä 84 ap.

Autopaikoista on kohdennettuja eli lämpöpistokkeella varustettuja asukkaiden varattavissa olevia autopaikkoja 215 ap ja vapaasti alueen asukkaiden käytössä olevia paikkoja 315 ap. Asemakaavoitettavan uudisrakennuksen nykyisellä paikalla olevalla, poistuvalla LPA-alueella näistä paikoista on 80 ap. Rakennetuista autopaikoista 140 ap on sijoitettu asukkaiden kannalta helposti saavutettavissa olevan itäistä YO-kylää kiertävän Kuraattorinpolun varrelle. Polunvarren autopaikkojen maa-alue on vuokrattu Turun kaupungilta ja sijaitsee nykyisessä asemakaavassa puistoalueeksi osoitetun alueen reunalle. Kuraattorinpolun viereinen paikoituskäytössä oleva alue kuuluu vireillä olevan Uhrimäen asemakaavamuutoksen kaava-alueeseen ja kaavamuutosta hahmoteltaessa on toimivaksi osoittautunut polunvarsipaikoitus ehdotettu kaavoitettavaksi paikoituskäyttöön.

Itäisen YO-kylän alueen asuinkerrosala on nyt yhteensä 60298,0 k-m<sup>2</sup>. Alueella on nykyisellään yhteensä 1308 asuntoa, joissa asutopaikkoja 1987 asukkaalle. Nykyinen asuntojakauma painottuu pieniin asuntoihin, 1hengen yksioita on 766kpl (58,6 %), 2h kaksioita 419 kpl (32,0 %), 3h soluasuntoja 41 kpl (3,1 %) ja 3-4 h asuntoja 82 kpl (6,3 %). Asuntojen keskimääräinen asukasmäärä on 1,52 henkilöä. Olemassa olevia asukkaiden autopaikkoja on nyt käytännössä mitoituksella 1ap/114 k-m<sup>2</sup> ja asuntojen lukumäärän mukaan laskettuna autopaikkoja on alueella 1ap/2,47 asuntoa eli suunnilleen 1ap/3,7 asukasta.

YO -kylän itäisellä alueella ei ole mahdollista pysäköidä katujen varsille. Alueen pysäköintialueiden (LPA-alueiden ja tonttien pysäköintialueet sekä Kuraattorinpolun paikoitus) kunnossapidosta vastaa TYS. Yleiselle katualueelle sijoitettavaa pysäköintiä on ainoastaan entisellä bussin käänköalueella Nummen puistokadun ja Urho Kulovaarankadun kulma-alueella olevat n.20 ap. Näitä 20 autopaikkaa ei ole huomioitu tehdyissä laskelmissa, käytännössä ao. paikat ovat kuitenkin opiskelija-asuntojen asukkaiden käytettävissä ja TYS on vastannut myös tämän alueen kunnossapidosta (myös tämä alue kuuluu Uhrimäen vireillä olevan asemakaavamuutoksen alueeseen).

## AUTOPAIKKAMITOITUS YLEENSÄ JA OPISKELIA-ASUINALUEILLA ERITYISESTI

Yleisesti tarkastellen autopaikkojen tarpeeseen asuinalueilla vaikuttaa suoraan alueen asukkaiden omistamien autojen määrä ja arvioitu autojen määrän muutos tulevaisuudessa. Autojen määrään vaikuttavia tekijöitä on tutkittu useissa selvityksissä (esim. Turun kaupungin selvitys 2013). Auton omistusta vähentäväksi tekijöiksi on todettu mm. alueen kerrostalovaltaisuus, asuntojen pieni koko, vuokra-asuminen (asumismuoto muu kuin omistusasunto), yhden hengen talouksien suuri määrä (yli 50%), työssäkäyvien aikuisten vähäinen määrä, opiskelijoiden suuri määrä, asukkaiden nuoruus, yli 75v suuri määrä, alhainen keskimääräinen vuositulo sekä monikulttuurisuus. Näiden lisäksi myös hyvät joukkoliikennedytykset ja rakennetun ympäristön laatu vaikuttavat omistettujen autojen määrään.

Opiskelijoiden omistamien autojen määrän on yleisesti todettu olevan muita asukasryhmiä pienempi. Turun kaupungin selvityksen mukaan ylioppilaskylän alueella auton omistus on yleensä välillä 0,01-0,3 autoa/ talous (vastaa ap mitoitusta 1 auto/ 3,3-100 asuntoa), kun muualla Turussa vastaava luku oli keskimäärin 0,74 autoa/talous (1auto/1,35 asuntoa). Autojen määrä on tutkimusten mukaan viime vuosina lisääntynyt koko Turun alueella vuosittain noin 1,1 %, opiskelijoiden autonomistuksen muutosta ei kuitenkaan ollut erikseen selvitetty. Trafien ennusteen mukaan autonomistuksen kasvu tulee pienentymään tulevaisuudessa. Samaan odotettavissa olevaan vähennykseen viittaa nuorten suorittamien ajokorttien määrän vähentyminen viime vuosina.

HOAS:n teettämän asiakastutkimuksen mukaan (Innolink research Oy 2014) Helsingin alueen opiskelijoista alle 10% käytti pääasiallisena kulkuvälineenään autoa. Näistä auton käyttäjistä merkittävä osa oli perheellisiä opiskelijoita. Todennäköisesti autoa käyttävien opiskelijoiden vastaava luku on Turun kaikkien opiskelijoiden osalta hieman suurempi, mutta HOAS:n tutkimus on kuitenkin hyvinkin suuntaa antava.

### Pysäköintinormit suurimmissa kaupungeissa

Helsingin kaupungin v.2012 päivitetystä pysäköintinormissa erityisasumiseksi laskettavien opiskelija-asuntojen autopaikkatarve on määritelty asumisväljyyteen ja henkilöautotiheyteen perustuvan aluejaon sekä joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Asumisväljyydeltään ja autotiheydeltään suuremmilla alueilla ja kauempana (yli 600m) joukkoliikenteen pysäkeistä sijaitsevilla alueilla autopaikkanormi on 1ap/200k-m<sup>2</sup>, lähempänä (alle 600m) sijaitsevilla alueilla 1ap/300k-m<sup>2</sup>. Asumisväljyydeltään ja autotiheydeltään pienemmillä alueilla kauempana (yli 400m) joukkoliikenteen pysäkeistä olevilla alueilla autopaikkanormi on 1ap/400k-m<sup>2</sup> ja lähempänä joukkoliikenteen pysäkkejä (alle 400m) alueilla 1ap/600k-m<sup>2</sup>. Lisäksi kaikilla em. alueilla vieraspaikkoja tulisi rakentaa tai sijoittaa kadun varteen 1ap/1000k-m<sup>2</sup>. (Helsingin kaupunki 2012/ diplomityö Susan Nylander 2014).

Espoossa Otaniemen asuinalueille on valmisteltu asemakaavamuutosta ja asemakaava on nyt hyväksymisvaiheessa. Asemakaavassa asuntoalueille on kaavoitettu täydennysrakentamista ja autopaikkanormeja on muutettu tehtyjen käyttöaste ym. selvitysten ja joukkoliikenteen parannusten (esim. metro) perusteella. Kaavaehdotuksessa opiskelija-asunnoille (valtion tukema opiskelija-asuntotuotanto) on esitetty yleisesti autopaikkamitoitusta 1ap/ 400k-m<sup>2</sup> ja ympäristöltään suojelluissa opiskelija-asuntokortteleissa 1ap/ 500k-m<sup>2</sup>, autopaikat on osoitettava p-merkityille alueille tai LPA-korttelialueille. Päiväkotien autopaikkamääräksi on esitetty 1ap/ 200k-m<sup>2</sup>. (Samassa kaavassa muiden asuinrakennusten autopaikkamitoitus on 1 ap / 80 k-m<sup>2</sup>). Kaavassa ei ole erikseen vaatimusta vieraspaikkojen rakentamiselle, vaan vieraspaikat sisältyvät esitettyyn mitoitukseen.

Polkupyöräpaikkoja on Otaniemen kaavaehdotuksessa esitetty rakennettavaksi opiskelija-asuinkortteleihin vähintään 1pp/ 30 k-m<sup>2</sup> (päiväkoteihin 1 pp / 100 k-m<sup>2</sup>).

Tampereen pysäköintipaikkannormissa on myös erikseen määritelty opiskelija-asumisen autopaikkojen mitoitusnormi, mitoitus sisältää myös vieraspaikat. Autopaikkojen määräksi on esitetty opiskelija-asunnoissa keskustan alueella 1ap/250k-m<sup>2</sup>, aluekeskuksen kävelyvyöhykkeellä 1ap/220k-m<sup>2</sup> ja kauempana keskustasta tehokkaan joukkoliikenteen alueella 1ap/200k-m<sup>2</sup> (Tampereen kaupunki 2014).

Turussa ei ole erillistä pysäköintinormia, rakennettavien autopaikkojen määrästä on yleensä tehty erillinen määräys alueen asemakaavaan, kuten myös tämän alueen asemakaavoissa. Asemakaavassa pysäköintinormi määritellään asemakaavan laadinnan yhteydessä lähtökohtana aiemmat samankaltaiset asemakaavat sekä alueen erityispiirteet, kuten sijainti ja joukkoliikenteen palvelutaso. Periaatteellisesti seniori- ja opiskelija-asunnoille on katsottu riittävän vähemmän pysäköintipaikkoja kuin omistusasunnoille. Lähtökohtana on ollut, että asukkaiden tarvitsemat autopaikat tulee rakentaa yksityiselle alueelle asunnon rakentajan kustannuksella. Turussa normaaleilla kerrostaloalueilla on yleensä käytetty pysäköintinormina 1ap/75k-m<sup>2</sup> – 1ap/125k-m<sup>2</sup> + 1vierasp/7as. (diplomityö Susan Nymander 2014). Viime aikoina Turussakin on joissakin uudemmissa asemakaavoissa autopaikkojen rakentamisvelvoitetta selkeästi pienennetty asuntojen kohderyhmän erityispiirteiden, asuntojen koon sekä sijaintiin perustuvan arvion perusteella.

## **YO-KYLÄ ITÄOSAN ALUEEN JA KAAVOITETTAVAN KORTTELIN PAIKOITUSTARPEET**

YO-kylän itäisen osan asemakaavoissa on käytetty autopaikkamitoitusta 1ap/100k-m<sup>2</sup> (tai 1ap/br-m<sup>2</sup>). Itäisen osan asemakaavat on alun perin tehty 1970-luvulla, nyt kaavoitettavan alueen asemakaavaa on päivitetty joidenkin määräysten osalta v.1990, mutta autopaikkamitoitukseen ei ole koskettu. Opiskelija-asumisen autopaikkatarvetta vähentävää erityispiirrettä ei siis ole erityisesti huomioitu voimassa olevien asemakaavojen laadinnassa.

Asemakaavan autopaikkojen rakentamisvelvoite perustuu yleisesti tavoitteeseen, että kaikki asumiseen liittyvä pysäköinti järjestettäisiin tonteilla ja myös kustannuksista vastaisi asunnon rakentaja / omistaja. Kustannuksien kohdistumisen osalta tavoite toteutuu tarkasteltavalla alueella hyvin, sillä alueella ei ole kaupungin rakentamia ja/tai hoitovastuulla olevia kadunvarsipaikkoja, lukuun ottamatta em. epävirallista paikoitusaluetta entisellä bussin kääntöalueella.

Autopaikkojen määrän suhteen asemakaavan autopaikkatavoitteen toteutuminen on kiinni katsantokannasta. Nyt tarkasteltavalla alueella asemakaavan mukaisia autopaikkoja ei ole alun perin yhdenkään rakentumisvaiheen aikana tai myöhemmin rakennettu kokonaisuudessaan, sillä kaikkien autopaikkojen rakentamista ei ole katsottu tarpeelliseksi vähäisen kysynnän/tarpeen vuoksi. Siinä mielessä tavoite autopaikkojen rakentamisesta on siis toteutunut, että autopaikkojen määrä vaikuttaa käytännössä hyvinkin riittävältä ja kaikki asumiseen liittyvä autopaikoitus on järjestetty paikoitukseen tarkoitetuilla ja TYS hallinnoimilla alueilla vaikka asemakaavan mitoituksen mukainen autopaikkamäärä ei olekaan aivan toteutunut.

TYS kuukausittaisen lämmitystolpilla varustettujen nimellistä korvausta vastaan erikseen varattavien autopaikkojen varaustilannelistausten mukaan vuoden 2018 aikana varausaste on ollut keskimäärin n.58%, suurimmillaan käyttöaste on ollut joulukuussa (69%) ja pienimmillään heinä- elokuussa (47%). Tyhjien pois käytöstä olevien autopaikkojen määrä on siis vaihdellut 67 ja 114 autopaikan välillä. Vapaasti käytettävissä olevien autopaikkojen käyttöastetta on hankala selvittää, joten niiden käyttöasteesta ei ole varmuutta. Yleisen havainnoinnin pohjalta voidaan kuitenkin todeta, että uuden rakennuksen tontin kohdalla olevan LPA-alueen käyttöaste on pienempi kuin Kuraattorinpolun vierelle sijoitettujen autopaikkojen.

Opiskelijoilla saattaa olla käytössään auto, vaikka eivät sitä omistaisikaan. Usein käyttö on kuitenkin tilapäistä. Lähes 60 % (315 ap) on periaatteessa vapaasti asukkaiden käytössä olevia paikkoja eli myös tilapäiskäytössä olevat autot on mahdollista pysäköidä rakennetuille autopaikoille.

Mahdollinen autopaikkavajaus YO-kylän itäisen osan alueella tulisi nopeasti TYS:n tietoon asukkaiden tekeminä valituksina, asukasyhdistyksen kautta tai huoltotöitä haittaavina väärin pysäköityinä autoina TYS:n huoltovastuussa olevilla alueen sisäisillä väylillä tai muualla asuntoalueen sisällä. Alueella ei ole kadunvarsipysäköintiä ja alueen kadut on mitoitettu niin, että pysäköinti kaduille ei edes ole käytännössä mahdollista. Mahdollinen autopaikkavajaus ei käytännössä siis myöskään siirrä pysäköintiä katujen varsille, sillä lähimmät kadunvarsipaikat sijaitsevat niin kaukana, että niiden hyödyntäminen on käytännössä toimimaton ratkaisu.

YO -kylän itäosan opiskelija-asuinalueella on todettavissa monet tutkimuksissa esitetyt autonomistusta ja siis myös autopaikkojen tarvetta vähentävät ominaisuudet:

- kaikki asunnot ARA -rahoitteisia vuokra-asuntoja
- asuntojen pieni koko, paljon yksin asuvia (1 hengen asuntoja n. 60%, yksin asuvia n.52% asukkaista)
- lähes kaikki asukkaat opiskelijoita, työssä käyviä asukkaita vain vähän
- asukkaiden ikärakenne koostuu pääosin nuorista aikuisista
- lyhyet välimatkat eli kävely-/pyöräilymatka keskustaan ja oppilaitoksiin
- monikulttuurisuus alueella (asukkaita yhdistävä opiskelijastatus tasoittaa monikulttuurisuuden vaikutusta, mutta alueella asuvien vaihto-opiskelijoiden huomattava määrä ja totaalinen autottomuus lisää monikulttuurisuuden vaikutusta autojen vähyyteen)
- hyvät joukkoliikenneyhteydet
- alueen asuntokanta on painottunut pieniin 1-2 hengen asuntoihin
- YO-kylän länsiosan alueella, kävelymatkan päässä on olemassa asukkaille suunnattuja palveluita ja Tyysijan keskuskorttelin rakentamisen myötä alueen asukkaille suunnattujen palvelujen määrä tulee kasvamaan ja monipuolistumaan.

Kylänkulman voittaneen ehdotuksen kokonaiskerrosala oli n. 15000k-m<sup>2</sup> ja asuntoja oli esitetty rakennettavaksi 256 kpl, joista 225kpl oli 1h asuntoja (yli 85%) ja 34 kpl 2-3 h asuntoja (alle 15%). Kilpailuehdotuksessa asuinkerroksia oli osalla rakennusta vain kolme kerrosta, joten tältä osin voi olla tarvetta korottaa rakennusta 1 kerroksella, jotta rakentaminen valtion tukemalla asuntorahoituksella olisi ylipäättään mahdollista). Mikäli kerrosten määrä osittain kasvaa, todennäköisesti asuntojen määrä ja kerrosala saattavat myös kasvaa jonkun verran, tämän vuoksi jäljempänä laskelmissa on käytetty varmuuden vuoksi mitoituksena kokonaiskerrosalaa 17000 k-m<sup>2</sup>, asuinkerrosalaa 15000 k-m<sup>2</sup> ja asuntojen määränä 290 asuntoa, asukasmääränä 330 asukasta.

Mikäli 15% asukkaista olisi auto, olisi autopaikkojen tarve n. 50 ap, mikä vastaa tontin suunnilleen mahdollisten tontille rakennettavien autopaikkojen määrää. Kokonaiskerrosalaan verrattuna 50 ap vastaisi mitoitusta 1ap/340 k-m<sup>2</sup>, asuinkerrosalaan verrattuna 1ap/ 300k-m<sup>2</sup> (1ap/6,6 asukasta, 1ap/5,8 asuntoa). Koska tuleva uudisrakentamisen tontti on kiinteä osa itäisen ylioppilaskylän aluetta, alueen kaikki pysäköintipaikat ovat kaikkien asukkaiden käytössä ja uudiskohde myös sijaitsee kohtuullisen etäisyyden päässä kaikista alueen pysäköintipaikoista, tulee tontin autopaikoitus olemaan osa koko alueen autopaikoituksen järjestelyä. Uudisrakennuksen asukkaiden autopaikkojen tarvetta ja autopaikkojen määrää tontilla tuleekin lähtökohtaisesti tarkastella osana kokonaisuutta, ei pelkästään tontin sisäisenä järjestelynä.

YO-kylän itäisen osan autopaikoista 80 ap sijaitsee nyt kaavoitettavan opiskelija-asuinkorttelin alueella. Nämä autopaikat tulevat rakentamisen myötä poistumaan ja alueelle tulee jäämään nykyisistä autopaikoista 450 ap. Arkkitehtikilpailun voittaneen ehdotuksen kilpailuehdotuksessa oli esitetty tontille pysäköintipaikka suunnilleen nykyisen LPA-alueen kohdalle ja pysäköintialueelle oli esitetty rakennettavaksi 36 ap. Ajatellulle pysäköintialueelle on ehkä mahdollista sijoittaa hieman enemmänkin autopaikkoja ilman, että suunnitteluratkaisu tästä kärsii. Rakennettavien autopaikkojen mahdolliseen määrään tontilla vaikuttaa lopullinen rakennuksen muoto, pelastustiejärjestelyt sekä myös alueen kevyen liikenteen järjestelyt. Arvio autopaikkojen mahdollisesta määrästä tontille sijoittuvalla paikoitusalueella on n. 40-50 ap (tähän lukuun sisältyy tarvittavat esteettömät autopaikat). Kylänkulman tontin rakentamisen jälkeen autopaikkojen kokonaismäärä tulisi kilpailuehdotuksen mukaisella tontinkäyttöratkaisulla olemaan n. 490-500 ap.

Mikäli uudisrakennuksen kerrosala olisi n. 15000-17000 k-m<sup>2</sup>, niin koko alueen kerrosala olisi n. 75500-77500 k-m<sup>2</sup>, tällöin 490-500 ap vastaisi 1ap/158 k-m<sup>2</sup> – 1ap/151 k-m<sup>2</sup>. Mikäli tarkastellaan vain nyt kaavoitettavia korttelia (29) on nykyisten säilyvien autopaikkojen (120 ap) ja uudisrakennuksen tulevan tontin autopaikkojen (40-50) yhteenlaskettu määrä 160-170 ap. Autopaikkojen määrä korttelin 29 sisällä vastaisi tällöin mitoitusta 1ap/198 k-m<sup>2</sup> – 1ap/222 k-m<sup>2</sup>.

Kun huomioidaan YO-kylän itäosan erityispiirteet opiskelija-asuinalueena, 1 hengen asuntojen suuri määrä alueella, nykyinen autopaikkojen käyttöaste ja auton omistamisen todennäköinen väheneminen entisestään sekä muiden omistamiselle vaihtoehtoisten autonkäyttömahdollisuuksien lisääntyminen ja mahdollisuus edullisten kaupunkipyörien käyttöön, voidaan perustellusti olettaa, että käytännössä autopaikkojen määrä voisi olla alueella selvästi nykyistä vähäisempi. Kilpailuvaiheessa autopaikkojen mitoitushyönteeksi oli 1ap / 230 k-m<sup>2</sup>, mutta kortteli- tai aluekohtaisesti toteutettavissa oleva 1ap/250 k-m<sup>2</sup> autopaikkamitoitus voisi olla todellista tarvetta vastaava riittävän väljä määrä mitoitus.

Mikäli autopaikkojen määrää tarkastellaan korttelitasolla tai koko alueen tasolla ja rakennusten edellyttämät autopaikat voidaan osoittaa muualta nyt kaavoitettavasta korttelista tai muualta alueelta, on mitoitusta 1ap/230-250k-m<sup>2</sup>vastaavat autopaikat hyvinkin toteutettavissa normaalina maantasopaikoituksena pysäköintiin varatuilla alueilla. Sen sijaan pelkästään uudisrakennuksen tontin alalle sijoitettuna em. mitoitus tuottaisi selkeästi kohtuuttomia hankaluuksia toteuttaa kilpailun voittaneen ehdotuksen mukaista rakentamista. Uudisrakennuksen tontilla on autopaikkojen kannalta hieman hankalan tonttimuodon lisäksi muita rakentamista rajoittavia tekijöitä, kuten tontin halki kulkeva huleveden pääviemäri, mahdollinen säilytettävä nykyinen maanalainen väestönsuoja sekä tontin reunaan, osittain tontillekin rajoittuva muinaismuistoalue ja arvokas ketoalue. Rakentamista

hankaloittavien rajoitusten sekä maanalaisen paikoituksen kustannusten vuoksi uudisrakennuksen tontille ei käytännössä ole minkäänlaisia mahdollisuuksia toteuttaa maan alle sijoituvia autopaikkoja.

YO-kylän alueilla on pyrkimyksenä edistää pyöräilyn lisääntymistä. Pyöräilyn edistämiseksi ja kevyen liikenteen selkiyttämiseksi on suunniteltu YO-kylän länsiosan alueen pääkadun (Inspehtorinkatu) muuttamista pyöräilykaduksi. Muutos on vielä suunnitteluasteella, mutta tulee todennäköisesti etenemään Tyyssijan korttelin rakentumisen myötä.

Autopaikkojen tarpeettoman rakentamisen sijaan koko YO-kylän alueella on pyritty rakentamaan riittävä määrä eri tarkoituksiin sopivaa helposti käytettävää polkupyöräpaikoitusta sekä ulko- että sisätiloihin. Hyvillä ja turvallisilla polkupyöräsäilytystiloilla voidaan tukea pyöräilyn lisääntymistä ja autotarpeen vähentämistä. Nykyisessä asemakaavassa polkupyöräpaikoituksen määrää ei itäisen YO-kylän alueilla ole määritelty erikseen lainkaan. Polkupyörien säilytys- ja paikoitustiloja on rakennettu alueelle lisää joustavasti käytännössä ilmenneiden tarpeiden mukaan. Kylänkulman arkkitehtikilpailun voittaneessa ehdotuksessa polkupyöräpaikkoja oli esitetty rakennettavaksi runsaasti sekä piha-alueille, että maantasoon sisätiloihin. Kilpailuvaiheessa ohjeistuksena oli suunnitella helposti saavutettavia suojattuja sisätiloihin sijoitettuja pyörän säilytyspaikkoja 1pp / 30k-m<sup>2</sup>, mikä tarkoittaa käytännössä 1pp / asukas, lisäksi pihalle tuli osoittaa helposti käytettäviä pyöräpaikkoja sisäänkäyntien yhteyteen. Ulkopaikkojen määrää ei ollut määritelty, mutta käytännössä ulkopaikkoja tulisi olla kaikille asukkaille. Ulkotiloissa polkupyöräpaikkojen määrän säätely todellisen tarpeen mukaan on kuitenkin kohtuullisen helppoa.

Liite 1 / Autopaikkalaskelma, nykytilanne

Liite 2 / Erikseen varattavien alueen autopaikkojen käyttöaste 2018

Turku 11.6.2019

Paula Markkula, arkkitehti SAFA  
AD.CE Suunnittelu Oy