

Svar på fullmäktigemotion om ändring av delgeneralplanen för de centrala områdena

Stadsutvecklingsnämnden 21.11.2023 § 155

Beredning och tilläggsuppgifter:
tf. stadsplaneringschef Maija-Riitta Kontio, trafikplaneringschef
Hanna-Linna Varis, stadsplanechef Emilia Saatsi

Ledamot Kevin Sevin har 6.2.2022 väckt en motion om ändring av delgeneralplanen för de centrala områdena. I motionen föreslår man att det till delgeneralplanen för de centrala områdena skulle fogas en bestämmelse som styr detaljplanerna där antalet bilplatser fastställs till 2 bilplatser per 110 kvadratmeter våningsyta eller alternativt 2 bilplatser per bostad.

Som motiveringar till motionen har nämnts följande:
För närvarande ser det ut att dimensioneringsbehovet för parkeringsplatser är underdimensionerat i flera detaljplaner. Till exempel har man fastställt 1 bilplats per 110 kvadratmeter våningsyta. I dagsläget motiveras de låga kraven på antal bilplatser i detaljplanerna med att det i alla bostäder nödvändigtvis inte finns en bil. Det här stämmer visserligen men å andra sidan kan det sedan i andra bostäder finnas två eller även tre bilar. I dimensioneringen av kravet på bilplatser är det skäl att beakta att elektrifieringen av trafiken inte minskar antalet fordon.

Svar på fullmäktigemotionen:
Som bäst utarbetas en ny delgeneralplan för de centrala stadsområdena. För delgeneralplanen har gjorts en parkeringsutredning där man speciellt har utrett parkeringen i centrum och dess närområden, parkeringsnormerna och framtiden för utvecklingen av parkeringen.

Av bostadshushållen i Borgå är det 17 % som inte har bil. Bostadshushåll med en bil är 54 %, bostadshushåll med två bilar 24 % och bostadshushåll med tre eller flera bilar 5 % av alla bostadshushåll. (Källa: Henkilöliikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti.)

Bilfria bostadshushåll koncentreras tydligt till centrum och närheten av centrum samt Vårberga och Gammelbacka. Nästan 70 % av bostadshushållen i byar och glesbebyggelsen äger två eller flera bilar. (källa SYKE/Liiteri)

Behovet av bilplatser i centrum och höghusdominerade områden är klart mindre än i de områden som är längre bort från centrum och i glesbygdsområdena. Stadscentrum med den närmaste omgivningen är populärt bland den äldre befolkningen och dem som bor ensamma. Enligt befolkningsprognoserna för Borgå åldras befolkningen och andelen ensamboende ökar.

I parkeringsnormerna i Borgå har staden utöver boenderymlighet och tätheten av personbilar beaktat de regionala skillnaderna, eftersom ägandet och behovet av en bil påverkas bland annat av

områdets läge, mångsidigheten av markanvändningen, tjänsterna, kollektivtrafikutbudet, förbindelserna för gång- och cykelvägar samt boendeformen. De nyaste parkeringsnormerna i Borgå gäller enligt zoner, så att det i täta centrumområden har tillämpats normer som ger färre bilplatser. Flexibiliteten för parkeringsnormer har ökat också genom olika lättnader, dvs. det är möjligt att genomföra färre parkeringsplatser än enligt normen om det i objektet har använts lösningar för hållbara färdsätt, såsom bilpoolsbilar. I den täta stadsstrukturen är man ofta tvungen på grund av utrymmesbrist att bygga ett parkeringsområde där byggkostnaderna är betydligt högre än i parkeringen på marknivå. De använda parkeringsnormerna är typiskt miniminormer, dvs. de fastställer antalet parkeringsplatser som minst ska byggas, men det är också möjligt att bygga fler parkeringsplatser.

I Borgå har parkeringsnormen i de nya detaljplanerna i höghuskvarteren i centrum och närområdena för boendet varit 1 bilplats/100 kvadratmeter våningsyta – 1/120 kvadratmeter våningsyta. Planbestämmelsen 2 bilplatser/bostad används i de nya detaljplanerna i småhusområden längre bort från centrum. Däremot i centrum och höghusdominerade områden skulle planbestämmelsen 2 bilplatser/bostad eller 2 bilplatser/110 kvadratmeter bostadsyta leda till överdimensionering av bilplatser och dyra strukturella parkeringslösningar och samtidigt också till en betydande höjning av bostadspri-serna.

Parkeringsutbudet och parkeringsnormerna bör svara på dagens efterfråga och framtidens behov. Parkeringsnormerna bör vara flexibla. Speciellt lösningar som optimerar parkeringen i centrum, såsom centraliserad parkering, namngivna platser eller turvis användning av parkeringsplatser bör vara möjligt. Parkeringsplatserna i centrum betjänar både invånare och flera användargrupper. Utöver biltrafiken på grund av att man handlar och uträttar ärenden så behövs parkeringsplatser bland annat för servicetrafiken för fastigheterna, hemvårdare som arbetar i området, arbetstagare i företagen, invånare som har tillstånd för boendeparkering samt gäster som besöker de som bor i området.

Utbudet på parkeringsplatser inverkar också på hur man anländer till centrum. Ett stort utbud på parkeringsplatser leder till större användning av egen bil. Enligt stadens mål bör trafiken styras mer mot hållbara färdsätt. Stadens mål är enligt Borgå stadsstrategi att främja smidig gång och cykling samt utveckla ett promenadvänligt centrum. För att stöda målen i parkering bör tyngdpunkten ligga på cykelparkering samt utveckling av cykelvägar och kollektivtrafiken så att det i förhållande till biltrafiken blir lättare att ta sig till centrum med dessa färdsätt.

Enligt de nya rekommendationerna i parkeringsutredningen bör också parkeringsnormerna övervägas från fall till fall när nya projekt planläggs. Inom stadskärnan är antalet bilfria hushåll redan nu stort jämfört med stadens andra områden. När befolkningen i Borgå åldras torde det bli alltmer lockande att bo i centrum på grund av de tjänster som finns där. Äldre personer kanske inte äger bilar i samma utsträckning som den yngre befolkningen. En skärpning av

parkeringsnormen jämfört med den nuvarande (120 m² vy - > 160 m² vy) eller lättande av parkeringsnormen (20–25 % minskning av de platser som uppfyller normen om platserna byggs på en centraliserad parkeringsanläggning för användning turvis utan namngivna platser) kan därför komma i fråga i samband med planläggningen av vissa nya projekt i stadskärnan.

Generalplanen är en översiktlig plan som siktar långt in i framtiden. Tidsplanen för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena är 2050. Förändringar som inte kan förutses kommer säkerligen att ske redan före 2050. Delgeneralplanen och dess bestämmelser bör därför vara flexibla och möjliggöra också olika sätt, dock så att planen främjar de mål som anges i stadens strategi.

Bilaga:
Motion

Stadsutvecklingsdirektören
Stadsutvecklingsnämnden föreslår för stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen samt sänder svaret till fullmäktige för kännedom.

Beslut
Stadsutvecklingsnämnden beslutade föreslå för stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen samt sände svaret till fullmäktige för kännedom

Stadsstyrelsen 11.12.2023 § 357
2693/10.02.02/2023

Bilaga
Motion

Biträdande stadsdirektören
Stadsstyrelsen beslutar ge ovanstående Stadsutvecklingsnämnden förslag som sitt svar på Kevin Servins motion och sända svaret till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslut
Stadsstyrelsen beslutade enhälligt ge ovanstående Stadsutvecklingsnämnden förslag som sitt svar på Kevin Servins motion och sända svaret till stadsfullmäktige för kännedom.