

Kaupunginhallitus 15.06.2026

## Valtuustoaloite pysäköintinormista luopumiseksi (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:  
Mäkelä Salla

etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Puhelinnumero 09 816 21

### Päätösehdotus

Esittelijä  
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Sanna Kurrosen ym. 23.3.2026 tekemään valtuustoaloitteeseen pysäköintinormista luopumiseksi sekä toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

### Käsittely

### Päätös

### Selostus

#### Valtuustoaloite

Valtuutettu Sanna Kurrosen sekä 25 muuta valtuutettua ovat 23.3.2026 jättäneet valtuustoaloitteen, jossa esitetään pysäköintipaikkainormista luopumista uudisrakentamisen yhteydessä. Aloitteessa esitetään, että kaupunki kaavoittaisi riittävän määrän pysäköintipaikkoja, jotka rakennettaisiin tarpeen mukaan markkinahintaan. Tällöin pysäköintipaikkojen käyttäjät maksaisivat paikoista markkinahintaa, mikä valtuustoaloitteen mukaan laskisi asumisen hintaa ja lisäisi kaupungin viihtyisyyttä.

#### Vastaus valtuustoaloitteeseen

Pysäköintipaikkojen vähimmäismäärästä määrätään asemakaavoissa, jotka hyväksyvät asemakaavan laajuudesta ja merkittävydestä riippuen joko kaupunkisuunnittelulautakunta, kaupunginhallitus tai valtuusto. Asuinkortteleita koskevat autopaikkamääräykset määräytyvät pääsääntöisesti asumisen autopaikkojen laskentaohjeen mukaisesti. Ohje on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2016 ja siihen on tehty tämän jälkeen päivityksiä, muun muassa pientalojen osalta vuonna 2025. Ohjeissa on määritelty asunnoille sekä kerrosalaan että asuntojen lukumäärään perustuvat autopaikkainormit sekä vyöhykkeet, joiden mukaan kerrostalojen autopaikkainormi määräytyy. Ohjeet on julkaistu Espoon verkkosivuilla.

Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje sisältyy laajempaan raporttiin ”Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja

pysäköinnin kehittämisohjelma”, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2017. Raportissa mainitut periaatteet sisältävät paljon samoja näkökulmia kuin nyt käsittelyssä olevassa valtuustoaloitteessa. Raportissa nostetaan esille mm. tehokas maankäyttö ja viihtyisän jalankulkuympäristön muodostaminen, erilaisten alueiden ja käyttäjäryhmien tarpeet sekä pysäköinnin kustannusten oikeudenmukainen kohdentaminen. Asuinkortteleiden autopaikkamäärien lisäksi raportissa esitetään toimenpiteitä kuten yleisen kadunvarsipysäköinnin maksullisuus, joka on otettu Espoossa käyttöön keskusta-alueilla ja metro- ja rautatieasemien ympäristöissä.

Laskentaohjeen mukaisesta autopaikkavaatimuksesta on tapauskohtaisesti poikettu asemakaavavaiheessa joko asemakaavan valmistelijoiden esityksistä tai kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksellä. Ympäristö- ja rakennuslautakunnan käytäntönä ei ole ollut poiketa asemakaavan mukaisesta vaatimuksesta, ellei hankkeelle ole annettu poikkeamispäätöstä, jonka myöntää kaupunkisuunnittelujohtaja. Poikkeamispäätöksiä on yleensä myönnetty silloin, kun asemakaavan autopaikkamääräys on nykyisestä laskentaohjeesta poikkeava esimerkiksi siksi, että asemakaava on nykyisin käytössä olevia ohjeita vanhempi. Poikkeamispäätöksissä noudatetaan lähtökohtaisesti edellä mainittuja autopaikkojen laskentaohjeita.

Sen sijaan toteutettavien autopaikkojen määrä saattaa poiketa pysäköintinormin mukaisesta autopaikkamäärästä, jos kohteessa hyödynnetään laskentaohjeen mukaisia lievennyksiä. Hyväksytyjen laskentaohjeiden mukaan autopaikkojen vähimmäismäärään voi saada korkeintaan 30 prosentin vähennyksen, jos pysäköintiä tehostetaan esimerkiksi nimeämättömillä autopaikoilla ja usean eri toiminnon vuoroittaiskäytöllä. Lisäksi valtion tukemille opiskelija-asunnoille sekä 40 vuoden korkotukimallilla toteutettaville vuokra-asunnoille annetaan asemakaavamääräyksissä tai poikkeamispäätöksissä kevennyksiä, joiden mukaan toteutettava autopaikkamäärä voi olla normin mukaista pienempi.

Autopaikkojen laskentaohjeiden uudistus on parhaillaan käynnissä. Kaupunkisuunnittelulautakunta on 11.3.2026 päättänyt, että kaupunkisuunnittelukeskuksessa käynnistetään pysäköintiohjeiden uudistus ja kaikki asemakaavoitusta ohjaavat pysäköintiohjeet tuodaan lautakunnan päätettäväksi yhtenä kokonaisuutena. Uudistuksessa on tarkoitus arvioida nykyisin käytössä olevien autopaikkamäärien ja pysäköintivähykkeiden toimivuutta sekä tarvittaessa muuttaa niitä. Tavoitteena on myös laatia ohjeita pysäköinnin sijoitteluun, toteutustapaan ja laatutasoon sekä tarkentaa periaatteita, joilla autopaikkamääriä voidaan poiketa esimerkiksi paikkojen käyttöastetta tehostamalla. Uudet ohjeet on tarkoitus tuoda kaupunkisuunnittelulautakunnan päätettäväksi keväällä 2027. Senkin jälkeen pysäköintinormeista päätetään edelleen kunkin asemakaavan hyväksymisen yhteydessä.

Uudistustyö on vasta alkuvaiheessa, mutta tämänhetkisen arvion mukaan kaupunkisuunnittelukeskus ei ole esittämässä kaupunkisuunnittelulautakunnalle pysäköintinormista luopumista kokonaan. Vaikka Espoon tavoitteena on kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen, on henkilöautoliikenteelle tulevaisuudessakin edelleen tarvetta. Markkinaehtoisien pysäköinnin (rakentaja päättää, paljonko autopaikkoja toteutetaan) haasteina on suunnittelun ennalta-arvaamattomuus ja vastuiden jakautuminen: tarvittaville autopaikoille on haastavaa löytää jälkikäteen tilaa tai toteuttajaa, vaikka kysyntää olisi. Jos pysäköinnille ei ole varattu tilaa korttelialueilta, siirtyy pysäköintitarve

katuverkolle. Yleisen pysäköinnin aikarajoituksilla ja maksullisuudella on pyritty varmistamaan, että yleinen pysäköinti palvelee ensisijaisesti lyhytaikaista vieras- ja asiointipysäköintiä. Laajamittainen asukaspysäköinti yleisillä alueilla edellyttäisi maksullisen pysäköinnin laajentamista tai asukaspysäköintijärjestelmän käyttöönottoa. Lisäksi asukaspysäköinnin sijoittuminen katuverkolle lisäisi painetta toteuttaa kadunvarsipysäköintiä nykyistä enemmän, mikä veisi tilaa muilta kulkumuodoilta ja katuvihreältä sekä heikentäisi katukunnossapidon toimintaedellytyksiä. Lisääntynyt kysyntä voisi heikentää lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen saatavuutta, lisätä väärinpysäköintiä ja johtaa hallitsemattomaan pysäköintiin esimerkiksi rakentamattomilla tonteilla.

Autopaikkanormista luopumisen sijaan pysäköinnin keskittämisen edistäminen ja joustojen tarjoaminen katsotaan kaupunkisuunnittelukeskuksessa perustelluksi. Kun pysäköinti on sijoitettu tonttikohtaisen pysäköinnin sijaan alueelliseen pysäköintilaitokseen, saavutetaan monia etuja kuten käyttöasteen kasvattaminen ja tehokkaampi tilankäyttö, viihtyisämmät pihatilat ja mahdollisuus muuttaa pysäköintijärjestelyjä joustavammin myöhemmin, mikäli tarvetta sille ilmenee. Pysäköinnin keskittämiseen kannustetaan jo nykyisissä ohjeissa ja asemakaavamääräyksissä autopaikkojen vähimmäismäärään annetuilla lievennyksillä. Pysäköintiohjeiden uudistustyössä on tavoitteena selvittää, miten asemakaavavaiheessa voitaisiin edelleen tukea keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttamista. Haasteena on yleensä kaavoituksen ulkopuoliset, kuten rakentamisen ajoitukseen ja kustannuksiin liittyvät tekijät. Yksityiselle maalle rakennettaessa kaupunki ei ole osapuolena pysäköinnin toteutuksessa, joten kaupungilla ei ole yleensä keinoja vaikuttaa siihen, paljonko käyttäjät maksavat pysäköinnistään.

## **Liitteet**

1 Valtuustoaloite pysäköintinormista luopumiseksi

## **Oheismateriaali**

- Valtuustoaloite pysäköintinormista luopumiseksi