



Kotikuja

Liikkumisen valinnat tiivillä pientaloalueella



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Jouko Kunnas (Linea Konsultit Oy)		Julkaisun laji Tutkimus	
Annamari Ruonakoski (Linea Konsultit Oy)		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella			
Tiivistelmä <p>Tutkimuksessa kartoitettiin kaupunkimaisten pientaloalueiden asukkaiden asumis- ja liikkumisvalintoja sekä niiden syitä. Lisäksi selvitettiin, millä edellytyksillä asukkaat olisivat valmiita muuttamaan liikkumisvalintojaan.</p> <p>Tutkimuskohteina olivat Espoon Säterinmetsä, Vantaan Varisto sekä Helsingistä Länsi-Herttoniemi ja Pikku-Huopalahden Paciuksenkuja. Tutkimus tehtiin postikyselynä 222 kotitalouteen, vastanneista 75 talouden edustajista valittiin kymmenen asukasta syventäviin haastatteluihin.</p> <p>Asukkaat olivat erittäin tyytyväisiä omaan asuinalueeseensa sekä sen tarjoamiin liikkumisolosuhteisiin. Asukkaat kokivat omakotimaisuuden toteutuvan kohdallaan, minkä tärkeänä edellytyksenä oli vapaus muokata omaa asuntoaan ja elämäntapaansa mieleisekseen. Sijainti, luonnonläheisyys, turvallisuus ja tuttuus korostuivat asuinpaikan valintaperusteina. Pienikin tontti koettiin riittäväksi, jos suojaisuus toteutui.</p> <p>Autottomia oli yksi kymmenestä. Toinen auto oli joka neljännellä vastaajalla, mikä on noin puolet vähemmän kuin omakotitaloissa keskimäärin. Auton omistaminen koettiin yleensä tarpeelliseksi, mutta etenkin työmatkoilla käytettiin mielellään joukkoliikennettä, mikäli sen palvelutaso oli riittävän hyvä. Noin puolet vastaajista katsoi tulevansa toimeen autotta vähintään kohtuullisesti. Vapaa-ajan sekä ostomatkat tehtiin mieluiten autolla.</p> <p>Tutkitut asukkaat olivat valmiita hyväksymään yksinkertaisen kadunvarren taskupysäköinnin, mutta noin neljännes asukkaista halusi katoksen tai tallin. Keskitettyä alue- tai hallipysäköintiä ei haluttu. Joustavuutta kaivattiin esimerkiksi vieraspysäköinnin vuoksi. Liikkumisvalintojen muuttamisen edellytyksistä saatiin osin ristiriitaisia vastauksia. Yleisesti asukkaat olivat varauksellisia, mutta etenkin hyvän lähikaupan arveltiin vähentävän auton käyttötarvetta olennaisesti. Kauppamatkojen kävelemisen edellytyksenä pidettiin lähikaupan sijaintia alle 500 metrin etäisyydellä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Joukkoliikenne, tiivis-matala, puutarhakaupunki, asuminen, pientalo, pysäköinti			
Muut tiedot Yhdyshenkilö/LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2006		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-508-3 (painotuote) 952-201-509-1 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 98	Kieli suomi	Hinta 20 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Jouko Kunnas (Linea Konsultit Oy)		Typ av publikation Undersökning	
Annamari Ruonakoski (Linea Konsultit Oy)		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Hemgränden. Val gällande mobilitet på tätbebodda småhusområden			
Referat Undersökningen kartlade val gällande boende och mobilitet bland invånare på stadsliknande småhusområden, samt orsakerna till dessa. Därtill utredde man under vilka förutsättningar invånarna skulle vara redo att ändra sina val gällande mobilitet. Undersökningsobjekten var Säteriskogen i Esbo, Varistorna i Vanda och i Helsingfors västra Hertonäs och Paciusgränden i Lillhoplax. Undersökningen utfördes som postenkät till 222 hemhushåll, av de 75 representanterna för hushållen som svarade, valdes tio invånare till fördjupade intervjuer. Invånarna var synnerligen nöjda med sina egna boendeområden och dess utbud av möjligheter till mobilitet. Invånarna upplevde att småhusboendet förverkligades för deras del; en viktig förutsättning var friheten att efter eget behag forma sin bostad och livsstil. Läge, nära till naturen, trygghet och att området är bekant poängterades i valkriterierna för bostadens läge. Om avskildhet kunde förverkligas upplevde man även att en liten tomt var tillräcklig. En av tio var billös. Var fjärde av de som svarade hade en annan bil, vilket är ungefär hälften färre än medeltalet för småhus. Att äga bil upplevde man i allmänhet som nödvändigt, men i synnerhet under arbetsresor använde man gärna kollektivtrafik, ifall servicenivån var tillräckligt bra. Ungefär hälften av de som svarade ansåg att de åtminstone klarade sig måttligt bra utan bil. Fritids- och uppköpsresor gjorde man helst med bil. Invånarna som deltog i undersökningen var redo att godkänna en enkel fickparkering vid gaturen, men ungefär var fjärde invånare skulle vilja ha ett tak eller garage. Man ville ej ha centraliserad områdes- eller hallparkering. Till exempel på grund av gästparkering längtade man efter flexibilitet. Delvis var svaren motstridiga om förutsättningarna för förändringar gällande val rörande mobilitet. Generellt var invånarna reserverade, men i synnerhet en bra näraffär gissade man att avsevärt skulle minska användningsbehovet av bil. Man ansåg att förutsättningen för uppköpsresor till fots var att näraffären befinner sig på ett avstånd under 500 meter.			
Nyckelord Kollektivtrafik, tät-låg, trädgårdsstad, boende, småhus, parkering			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 5/2006		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-508-3 (trycksak) 952-201-509-1 (nätpublikation)
Sidoantal 98	Språk finska	Pris 20 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Jouko Kunnas (Linea Konsultit Oy)		Type of publication Report	
Annamari Ruonakoski (Linea Konsultit Oy)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Date when body appointed	
Name of the publication Home alley. Mobility choices in urban garden city neighbourhoods.			
Abstract <p>The aim of the research was to explore the residential and mobility choices and preferences of the people living in urban garden city neighbourhoods. Additionally, the research examined the conditions, under which the residents would be willing to change their choices on mobility issues.</p> <p>The study areas were Säterinmetsä in Espoo, Varisto in Vantaa, and two locations in Helsinki, Western Herttoniemi and Paciuksenukja alley in Pikku-Huopalahti. A mail survey for 222 household was carried out, and ten of the 75 responding households were interviewed.</p> <p>Generally, the inhabitants were extremely satisfied with their neighbourhood both environmentally and with regard to mobility issues. The inhabitants thought that their living conditions fulfill the expectations as an own, private house. It was considered important be able to design or build one's house, and generally form one's way of life. Location, closeness to nature, safety and familiarity were also important issues when selecting one's place to live. Even a small plot was enough, if there was enough privacy.</p> <p>About one tenth of the respondents did not own a car. About one in four households had two cars, which is about half as many as in Finnish one-family houses in average. Car ownership was mostly considered necessary, but especially in commuting public transport was popular if the level of service was high. About half of the respondents thought they could get along fairly well without a car. Leisure and shopping trips were usually made by car.</p> <p>For parking, most of the residents would accept a simple parking pocket along the street. About one fourth would prefer a car shelter or garage. Large parking lots or garages were not approved. Flexibility in parking was appreciated for example for guests.</p> <p>The answers concerning willingness to change one's behaviour were contradictory. Generally, residents were suspicious, but it was considered that especially a good nearby supermarket would reduce the need to drive essentially. The maximum walking distance to the supermarket would be 500 m.</p>			
Keywords Public transport, garden city, dwelling, one-family house, parking			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 5/2006		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-508-3 (printed version) 952-201-509-1 (electronic version)
Pages, total 98	Language Finnish	Price €20	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Kotikuja-hankkeen taustalla oli havainto siitä, että Suomessa omakotiasuminen mielletään yhä edelleen talopaketiiksi taajaman laidalla. Keskieurooppalaisen kaupunkitalon versiot ovat harvassa. Ihmiset haluavat asumaan omakotitaloon, vaikka pitkänkin automatkan päähän. Työ- ja asiointimatkojen kasvaessa omakotiasukkaiden liikkumisvalinta on yhä useammin henkilöauto.

Voisiko kaupunkimaisen tiiviisti rakennetulla omakotialueella asua ja liikkua kaupunkimaisesti eli joukkoliikennettä käyttäen? Joukkoliikenteen tutkimusohjelma (JOTU) tarjosi mahdollisuuden selvittää tätä. Lisätietoa ohjelman tavoitteista ja tuloksista saa sivustolta <http://www.jotu.fi>

Kotikuja-tutkimuksessa selvitettiin asukaskyselyllä ja sitä tarkentavilla haastatteluilla, miten pääkaupunkiseudun neljän pientaloalueen asukkaat ovat omat liikkumisvalintansa tehneet. Tutkimuksessa pyrittiin myös selvittämään, mitä seikkoja asukkaat pitävät omakotiasumisessa tärkeinä.

Selvisi, että myös tiiviisti rakennetuilla pientaloalueilla asukkaat ovat saavuttaneet tavoittelemansa asumismuodon. Joukkoliikenne on tärkeä osa alueiden houkuttelevuutta, ja jos sen palvelutaso on korkealuokkainen, sitä myös käytetään - henkilöauton ohella. Asukkaat ovat valmiita myös hyväksymään keveämmät ja pienimuotoisemmat pysäköintijärjestelyt osana viihtyisää omakotimiljöötä. Pienikin tontti koetaan riittäväksi ja jopa tavoiteltavaksi, jos sen suojaisuudesta on huolehdittu suunnittelun keinoin.

Tutkimuskohteeksi soveltuvien alueiden etsimisessä oli työtä, mikä osoittaa, ettei pääkaupunkiseudulla ole kaupunkimaisia pientaloalueita kovinkaan paljoa. Tavoitteena on, että tämä tutkimus osaltaan rohkaisisi kaupunkeja ja kuntia kaavoittamaan ja rakentamaan tiiviitä, kaupunkimaisia omakotialueita hyvien joukkoliikennetyhteyksien äärelle.

Tutkimuksen ovat tehneet arkkitehti Jouko Kunnas ja MMM Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä sekä DI Johanna Taskinen Motiva Oy:stä. Joukkoliikenteen palvelutaso-analyysit on laatinut DI Kari Hillo Strafica Oy:stä. Vertailutietoa pääkaupunkiseudun asukkaiden liikkumisvalinnoista on saatu JOTU-ohjelmaan kuuluvan *Kulkumuo-tojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali* -tutkimuksen aineistosta.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet professori Helka-Liisa Hentilä Oulun yliopistosta, YTV:n liikennesuunnitteluosaston päällikkö Reijo Teerioja, yliarkkitehti Aila Korpivaara ympäristöministeriöstä sekä JOTU-ohjelman tutkimuspäällikkö, TkL Kati Kiiskilä Insinööritoimisto Liidea Oy:stä. Kohdealueiden kartoituksessa apua ovat antaneet Espoon, Vantaan ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastot.

Helsingissä 15. päivänä joulukuuta 2005

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	12
1.1.	Tiiviit pientaloalueet uusi asumisen vaihtoehto	12
1.2.	Liikenteelliset valinnat heijastuvat maankäyttöön	12
1.3.	Asumis- ja liikkumisvalintojen yhteys tutkimuskohteeksi	12
2.	TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA SISÄLTÖ	14
2.1.	Nykyiset valintaketjut	14
2.2.	”Entä jos” -tutkimus	14
3.	TUTKIMUKSEN KULKU	16
3.1.	Kohdealueiden valinta	16
3.2.	Alueiden maankäyttö ja liikennepalvelut	17
3.3.	Kyselytutkimus	17
3.4.	Haastattelut	18
3.5.	Joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen	19
4.	KOHDEALUEET	20
4.1.	Valitut alueet	20
4.2.	Länsi-Herttoniemi	22
4.2.1.	Maankäyttö	22
4.2.2.	Alueen palvelut	26
4.2.3.	Pysäköinti	26
4.2.4.	Joukkoliikenteen palvelutaso	28
4.3.	Säterinmetsä	29
4.3.1.	Maankäyttö	29
4.3.2.	Alueen palvelut	31
4.3.3.	Pysäköinti	31
4.3.4.	Joukkoliikenteen palvelutaso	33

4.4.	Varisto	35
4.4.1.	Maankäyttö	35
4.4.2.	Alueen palvelut.....	37
4.4.3.	Pysäköinti	37
4.4.4.	Joukkoliikenteen palvelutaso.....	39
4.5.	Paciuksenkuja	41
4.5.1.	Maankäyttö	41
4.5.2.	Alueen palvelut.....	42
4.5.3.	Pysäköinti	42
4.5.4.	Joukkoliikenteen palvelutaso.....	45
5.	UNELMIEN PIENTALOALUE	47
5.1.	Asuinpaikan valintaperusteita	47
5.2.	Liikkumismahdollisuudet ja asuinpaikan valinta	51
5.3.	Sopivan kokoinen tontti.....	53
5.4.	Kaupunkipientalon ratkaisumallit	55
5.5.	Kerrosluku	59
6.	ASUKKAIDEN LIIKKUMISVALINNAT	60
6.1.	Liikennemuotojen sekakäyttäjät.....	60
6.2.	Auton omistaminen	62
6.3.	Autolla vai joukkoliikenteellä?.....	66
6.3.1.	Aikuisten työmatkat.....	67
6.3.2.	Kulkevat ruokakauppaan	68
6.3.3.	Aikuisten vapaa-ajan matkat	70
6.3.4.	Lasten kulkevat.....	71
6.4.	Pysäköintipaikkojen tarve	73
6.5.	Liikkumisvalintojen muuttamisen edellytykset.....	77

7.	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ.....	79
7.1.	Valinnat ja niiden muuttaminen	79
7.2.	Omakotiasuminen kaupunkientaloalueella.....	80
7.3.	Liikkumisvalinnat tutkituilla alueilla	81
7.4.	Jälkipyykkiä tutkimusmenetelmistä	83
7.5.	Ehdotuksia jatkotutkimukseen.....	83

YHTEENVETO

Tutkimuksessa kartoitettiin kaupunkimaisten pientaloalueiden asukkaiden liikkumis- ja asumisvalintoja sekä niiden syitä. Erityisesti kiinnitettiin huomiota siihen, missä määrin alueen liikenneolosuhteet ovat vaikuttaneet asuinpaikan valintaan.

Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, kuinka liikkumis- ja asumisvalinnat voisivat muuttua, jos tarjolla olisi toisenlaisia vaihtoehtoja. Nykyiset alueet ovat aina olevien rakentamismääräysten ja käytäntöjen heijastusta, joten yksinomaan niitä ja niiden asukkaita tutkimalla jäävät kartoittamatta ne valinnat, jotka kenties olisivat asukkaille tarjolla toisenlaisissa olosuhteissa.

Tutkimuskohteiksi valittiin tiiviisti rakennettuja pientaloalueita pääkaupunkiseudulta: Espoon Säterinmäki, Vantaan Varisto sekä Helsingin Länsi-Herttoniemi ja Pikku-Huopalahden Paciuksenkuja. Kyselylomake jaettiin 222 kotitalouteen, niistä palautettiin 75 kappaletta (34%). Tulosten syventämiseksi vastaajien joukosta valittuun haastateltaviksi kymmenen kotitalouden edustajat. Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina, ja ne nauhoitettiin ja litteroitiin.

Haastattelujen yhteydessä havaittiin, että asukkaat vastaavat hyvin vahvasti oman asuimiskokemuksensa pohjalta. Asukkaat olivat yleisesti hyvin tyytyväisiä asuinympäristöön, Varistossa kuitenkin hieman vähemmän kuin muualla. Hyvien joukkoliikennepalveluista nauttivat helsinkiläisvastaajat olivat tyytyväisimpiä liikkumisolosuhteisiin.

Yksilöllisyys ja omatoimisuus tärkeä osa omakotimaisuutta. Tärkeimpinä syinä asuinalueen valintaan kyselyyn vastanneet asukkaat mainitsivat yleisesti omakotimaisuuden, mikä käsitteenä sisälsi myös mahdollisuuden suunnitella ja rakentaa asuimiskokemustaan omanlaisen, ehkä myös osallistua itse rakentamiseen. Muita suhteellisen tasaveroisesti mainittuja valintaperusteita olivat sijainti, luonnonläheisyys, turvallisuus ja tutuus. Liikenteellisiä olosuhteita korostettiin metron varrella sijaitsevassa Herttoniemessä. Hinta tai hinta-laatusuhde mainittiin Herttoniemen ja Variston kohdalla.

Pieni tontti hyväksyttävä, jos suojaisuus toteutuu. Vastaajat olivat tyytyväisiä tonttinsa kokoon. Liian suurena tonttiaan ei pitänyt juuri kukaan. Säterinmäkissä oli eniten tonttinsa liian ahtaaksi kokevia, toisaalta alueella oli esimerkkejä myös asukkaista, jotka olivat tyytyväisiä 40 m² pihan tarjoamiin mahdollisuuksiin. Pienillä tonteilla suojaisuus ja äänieristys tuottivat joskus ongelmia. Kuitenkin asukkaat kokivat että hyvällä suunnittelulla ongelmat ovat voitettavissa.

Kyselyssä testattiin asukkaiden asuinpaikkamieltyksiä mallinnuskuvien avulla. Samankokoiset yksi- ja kaksikerroksiset asunnot oli piirretty 300-, 500- ja 800-neliöisille tonteille. Valinnat kytkettiin alueen palvelutasoon lupaamalla pienimmän tontin kylkiäisenä kerrostalolähiölle tyypilliset palvelut, suurimmalla tontilla palvelutasokuvaus vastasi lähinnä ympäristökuntien omakotialueita. Valtaosa vastaajista piti parhaimpana keskikokoista tonttia. Pienintä tonttia kannatettiin eniten Paciuksenkujan vastaajien keskuudessa, suurinta taas Varistossa. Kaikille vaihtoehdoille löytyi kuitenkin ainakin jonkin verran kannatusta. Kaksikerroksisen asunnon haittapuoleksi useat vastaajat mainitsivat liikkumisesteellisyyden.

Liikkumisvalinnat liittyvät sijaintiin ja palveluihin, eivät asumismuotoon tai rakentamistehokkuuteen. Tutkittujen asukkaiden liikkumistapavalinnat muistuttavat sijaintinsa ja palvelutasonsa kannalta samantyyppisten alueiden asukkaiden valintoja, vaikka tämäntyyppisillä alueilla asutaankin yleisesti rivi- tai kerrostaloissa. Toisaalta korkea rakentamistehokkuus ei yksistään vähennä auton omistamista tai käyttöä, mikäli sijainti tai alueen palvelutaso eivät sitä tue.

Autosta ei haluta luopua, vaikka sen käyttö voi olla vähäistä. Tyypillisesti tutkituissa kotitalouksissa on yksi henkilöauto. Autottomia kotitalouksia oli tutkimusaineistossa yksi kymmenestä. Kaksi autoa oli joka neljännellä kotitaloudella, mikä on omakotialueelle alhainen määrä. Useimmat haastatellut pitivät vähäistä autoilua mahdollisena, vaikka auton omistamisesta ei haluttukaan luopua. Noin puolet kyselyyn vastanneista arvioi voivansa tulla toimeen ilman autoa vähintään kohtuullisesti.

Hyvä joukkoliikenne houkuttelee myös auton omistavia, mutta osalle asukkaista auto on työmatkoilla välttämätön. Kyselyyn vastanneiden kulkutavat työmatkoilla vaihtelivat asuinpaikan mukaan siten, että Herttoniemessä joukkoliikenteen osuus oli yli puolet. Eniten autoa käytettiin Säterinmetsässä ja Varistossa. Auton valintaperusteena oli usein työmatkan pituus ja hankaluus, osalla myös työkalujen kuljetus tai muut työtehtävien laadusta johtuvat syyt.

Lähikauppaa toivotaan alle 500 metrin kävelyetäisyydelle. Kauppatemat tehtiin yleisesti autolla. Lähikauppaan käveltiin, jos sellainen oli sopivalla etäisyydellä. Useimpien mielestä sopiva tarkoittaa alle 500 metrin matkaa. Joukkoliikennettä ei näillä alueilla käytetty kauppatematoilla juuri lainkaan. Vapaa-ajan matkoilla kulkutavat ovat kauppatematoja vastaavat.

Yksinkertainen kadunvarren pysäköintitasku riittäisi useimmille. Oman asuinalueen pysäköintijärjestelyihin oltiin yleisesti tyytyväisiä. Vieraspysäköinti oli kuitenkin kaikilla ongelma. Herttoniemessä kaduilla ei ole reunakiveystä, mikä mahdollistaa joustavan kadunvarsipysäköinnin. Asuntovaihtoehtoja vertailevan kysymyksen yhteydessä vastaajilta tiedusteltiin, riittäisikö heille yksinkertainen kadunvarren pysäköintitasku kadun suuntaisena mutta omalla tontilla. Tämä riittäisikin kolmelle taloudelle neljästä, loput haluaisivat useimmiten katos- tai tallipaikan omalla tontilla. Keskitettyä pysäköintitarkkaisuuta ei haluttu edes hallipaikkana, toisaalta esimerkiksi Varistossa pieniin ryhmiin keskitetty pysäköinti koettiin hyväksi.

Hyvät lähipalvelut edellytys auton käytön vähentämiselle. Kysymys omien liikkumisvalintojen muuttamisen mahdollisuudesta osoittautui vaikeaksi. Monet jättivät kokonaan vastaamatta, ja osa vastauksista oli keskenään ristiriitaisia. Kyselyn tulosten perusteella ei siten ole edellytyksiä vetää pitkälle meneviä johtopäätöksiä. 71 prosenttia vastanneista sanoi, ettei voi millään edellytyksillä vähentää auton käyttöä. Silti noin joka neljäs vastaaja arvioi voivansa vähentää auton käyttöä kaikilla mainituilla edellytyksillä. Auton käytön vähentämistä tukisivat vastanneiden mielestä parhaiten hyvän lähi-kaupan olemassaolo. Vuokra-autopalvelulla (City Car Club) nähtiin olevan melko vähän vaikutusta. Toisaalta Herttoniemestä löytyi neljä vastaajaa, jotka olisivat valmiit luopumaan ainoastaan autostaan, jos palvelu olisi saatavilla alle 300 metrin etäisyydellä. Palvelulle vaikuttaisi olevan kysyntää, toisaalta vaatimukset sen saatavuutta kohtaan ovat korkeat ja ilmeisestikin usko sellaisen toteutumiseen ei ole kovin korkea.

1. JOHDANTO

1.1. Tiiviit pientaloalueet uusi asumisen vaihtoehto

Tutkimuksissa on toistuvasti todettu suomalaisten mieltymys pientaloasumiseen, mutta varsinkin suurissa kaupungeissa tämä asumismuoto on vain harvoille mahdollinen. Perinteinen 1000–2000 m² pientalotontti on kaupunkialueilla kallis, joten pientaloon muutetaan jopa 40–60 kilometrin etäisyydelle keskustasta. Tällöin pitenevät työ- ja asiointimatkat johtavat liikkumistarpeen kasvuun, joka tavallisimmin lisää henkilöauton käyttöä. Tonttien suunnittelussa varataan tilaa yleisesti kahdelle henkilöautolle. Autoiluun perustuva pientaloasutus on yhdyskuntataloudellisesti kallis ratkaisu sekä kunnallistekniikan, palvelujen järjestämisen että liikenteen näkökulmasta.

Suomessa on viime vuosina tutkittu kasvavalla mielenkiinnolla matalaa ja tiivistä pientaloasumista. Aluerakennetta tiivistämällä ja maankäyttöä tehostamalla on haettu ratkaisua, jossa ympäristön laatu on omakotimainen, mutta palvelutaso kaupunkimainen. Tällaisilla alueilla saavutetaan melko yleisesti rakentamistehokkuus, joka on yli kaksinkertainen tavanomaisiin pientaloalueisiin nähden. Omakotityyppisenä ratkaisuna tämä vastaa noin 300–400 m² tonttikokoa. Tällöin asukastiheys on asumisväljyydestä riippuen 60–80 asukasta/ha, mikä luo tavanomaista paremmat toimintaedellytykset kaupallisille ja julkisille palveluille sekä joukkoliikenteelle. Tehokkuusluvut ovat vertailukelpoisia tavanomaisten rivitaloalueiden ja jopa väljien kerrostalolähiöiden kanssa. Tätä suurempia tehokkuuksia tavoiteltaessa kasvaa autoille tontilta varattavan tilan ja siten myös liikenne- ja palveluratkaisujen merkitys.

1.2. Liikenteelliset valinnat heijastuvat maankäyttöön

Riippumatta alueen tiivyydestä pientalotonteille on yleensä sijoitettava kaksi autopaikkaa, koska pientalo muodostaa oman kiinteistönsä eikä siten voi pysäköinnin näkökulmasta tukeutua naapurustoon. Usein vaaditaan lisäksi tila auton kääntämistä varten, jotta kadulle ei tarvitse peruuttaa. Jos tiivyydestä ei haluta tinkiä, muu piha-alue jää kovin pieneksi autopaikkojen viedessä merkittävän osan tontista. Jotta tontille jäisi kohtuullisesti myös oleskelu- ja viheraluetta, ei tonttia voi mitoittaa kovin pieneksi. Näin autoille varattu tila asettaa rajat pientaloalueen tiivistämiselle.

Tiiviillä pientaloalueella on kuitenkin mahdollista saada joukkoliikenteen palvelutaso tavanomaista paremmaksi ja siten myös joukkoliikenteen kulkutapaosuus perinteisiä pientaloalueita suuremmaksi. Kahden autopaikan normin noudattaminen ei ehkä käytännössä olisi tarpeen sellaisilla pientalotonteilla, joilla joukkoliikennepalvelut ovat tavallista paremmat. Näin mahdollistuisi myös entistä tiiviimpi rakentaminen, joka samalla tukee joukkoliikenteen kannattavuutta.

1.3. Asumis- ja liikkumisvalintojen yhteys tutkimuskohteeksi

Jotta pientaloalueiden suunnittelunormeja ja -tavoitteita voidaan tarkistaa tiivyyden, tonttikoon, pysäköintipaikkojen ja joukkoliikenteen tarjonnan suhteen, on tutkittava miten tällaisilla alueilla asuvat ihmiset liikkuvat ja miten heidän asuinpaikka- ja liikkumisvalintansa syntyvät. Tutkimuksella voidaan selvittää, kokevatko asukkaat tarvitsevansa kahta henkilöautoa ja autopaikkaa taloutta kohden alueilla, joilla joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ovat hyvät ja olisivatko he valmiit tinkimään autoille varatun tilan

määrästä, jos vastineeksi joukkoliikennepalvelut paranisivat. Tarkastelun yhteydessä arvioitiin myös sitä, olisivatko asukkaat valmiita pysäköintitilojen yhdistämiseen, mahdollisesti samalla laatutasoa parantaen (esimerkiksi keskitetty kalliopysäköinti).

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen edellyttää asumis- ja liikkumisvalintojen tutkimista yhdessä. Näin voidaan saada tarpeeksi yksityiskohtaista tietoa asuinalueiden suunnitteluun siten, että sekä ihmisten asumispreferenssit että yhdyskuntataloudellinen tehokkuus täyttyvät. Tällöin liikkumistarve voidaan pitää kohtuullisena ja ohjata liikkuminen pitkällä tähtäimellä kestäviin liikkumismuotoihin. Tämä tukee myös suomalaisen liikennepolitiikan tavoitteita.

2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA SISÄLTÖ

Tässä tutkimuksessa kartoitetaan:

- suhteellisen tiiviisti rakennettujen pientaloalueiden asukkaiden liikkumis- ja asuinvalintoja ja niiden syitä, sekä
- kuinka valinnat voisivat muuttua, jos tarjolla olisi toisenlaisia/uusia vaihtoehtoja.

Tavoitteena on selvittää tiiviin pientaloalueen asuinpaikakseen valinneiden ihmisten tähän valintaan johtaneet syyt, heidän toiveensa ja käytännön ratkaisunsa liikkumisvaihtoehtojen suhteen sekä ne edellytykset, joilla he olisivat valmiit lisäämään sitoutumistaan joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen käyttöön. Tutkimuksessa selvitetään myös sitä, millä tavoin autoliikenne ja pysäköinti tulisi suunnittelussa ottaa huomioon.

2.1. Nykyiset valintaketjut

Asukkaat ovat voineet päätyä nykyiseen asuinpaikkaansa ja liikkumistottumuksiinsa eri tavoin. Valintoihin vaikuttavat tekijät voidaan jakaa karkeasti seuraavasti:

- asukkaiden toiveet, asenteet, tottumukset ja tieto
- erilaisten asuntojen, palvelujen ja liikkumismahdollisuuksien tarjonta ja hinta sekä työpaikkojen sijainti

Tutkimuksessa selvitetään ihmisten asumiseen ja liikkumiseen liittyvien valintatekijöiden merkitystä ja tärkeysjärjestystä. Tutkimuksen raportoinnissa pyritään asumis- ja liikkumisvalintojen monipuoliseen kuvaukseen. Erityisesti tarkastellaan sitä, missä määrin alueen liikenneolosuhteet ovat vaikuttaneet asuinpaikan valintaan. Hypoteesina on, että ainakin osa asukkaista on muuttanut alueelle sen palvelutason houkuttelemana, ja he olisivat siten tavallista vähemmän riippuvaisia auton käytöstä. Tämä antaisi perusteita tarkastella autoliikenteelle ja pysäköinnille varattavan tilan mitoitus uudelta pohjalta, mikä tukisi maankäyttöllisiä tavoitteita. Valintoja tarkastelemalla voidaan arvioida, minkälaiset valintojen taustalla olevat tekijät liittyvät joukkoliikenteen suosimiseen.

2.2. ”Entä jos” -tutkimus

Koska olemassa olevat alueet on suunniteltu nykyisten määräysten mukaisesti, niitä havainnoimalla jäävät selvittämättä ne valinnat, jotka kenties olisivat asukkaille tarjolla toisenlaisen suunnitteluohjeiston ja -käytäntöjen vallitessa. Tämän vuoksi tutkimuksessa selvitettiin niitä edellytyksiä, joiden perusteella asukkaat muuttaisivat asumis- ja liikkumisvalintojaan vähemmän henkilöautoilusta riippuvaan suuntaan. Asukkailta tiedusteltiin, millaiset muutokset maankäyttöön ja liikennepalveluihin liittyvissä tekijöissä mahdollistaisivat toisenlaiset liikkumisen valinnat – erityisesti sellaiset, joiden vaikutuksesta joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen merkitys kasvaisi suhteessa henkilöauton käyttöön. Tarkasteltavia muuttujia olivat muun muassa:

- selvästi paremmat joukkoliikennepalvelut (yhteydet, vuorotiheys, esteettömyys mm. lastenvaunujen kuljetus)
- palvelujen parempi saavutettavuus (alueen sijainti suhteessa palveluihin parempi)
- paremmat kevyen liikenteen yhteydet
- pysäköintijärjestelyjen ja kustannusten muutos (tonttikohtainen/keskitetty/halli/luola, autopaikkojen määrä, kustannukset)
- auton yhteiskäyttöjärjestelmä

Mikäli tutkimus osoittaisi, että asukkaat voisivat joillain ehdoilla lisätä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä ja vastaavasti vähentää henkilöauton käyttöä, on mahdollista täsmentää oletuksia pysäköintitilojen tarpeesta ja joukkoliikenteen palvelutasosta. Pysäköintilavarausten supistaminen antaisi mahdollisuuden maankäytön tehostamiseen, joka puolestaan luo edellytykset joukkoliikennepalvelujen parantamiselle. Tämä toteuttaisi positiivisen kierteen, joka olisi vastakkainen usein toteutuvalle kehitykselle: parantuvat liikenneyhteydet houkuttelevat rakentamaan pientalot yhä etäämmälle asutuskeskuksista, jolloin palvelut joudutaan hakemaan yhä kauempaa ja kuljettavat matkat pitenevät. Tällöin joukkoliikenteen järjestäminen vaikeutuu, ja lähipalvelujen heiketessä yhä useammat turvautuvat oman auton käyttöön, joka puolestaan mahdollistaa asuinpaikan valinnan kauempaa.

3. TUTKIMUKSEN KULKU

3.1. Kohdealueiden valinta

Tutkimuskohteeksi etsittiin kolmea pientaloaluetta. Alueiden valintaa ohjaamaan asetettiin seuraavat reunaehdot:

- sijainti pääkaupunkiseudun taajamarakenteessa sekä
- tontti- ja korttelitehokkuus suuruusluokkaa 0,3–0,5
- tonttikoko alle 500 m².

Aluksi otettiin yhteyttä Helsingin, Vantaan ja Espoon kaupunkisuunnitteluvirastojen päälliköihin ja tiedusteltiin sopivia kohdealueita. Käytyjen keskustelujen pohjalta lähempään vertailuun valittiin Espoosta kaksi, Helsingistä kolme ja Vantaalta kaksi aluetta.

Tonttitehokkuus = rakennuksen kokonaiskerrosalan suhde tontin pinta-alaan

Kerrosala = rakennuksen kerrosten yhteenlaskettu pinta-ala sisältäen mm. ulkoseinät

Esim. huoneistoalaltaan 130 m² pientaloasunnon kerrosala on noin 150 m². 1500 m² tontilla tonttitehokkuus on 0,1 ja 750 m² tontilla 0,2. Tonttitehokkuus 0,5 saavutetaan tontin ollessa kooltaan 300 m². Rivi- ja kerrostaloalueilla tonttitehokkuus vaihtelee noin 0,3...1,2. Suomen tiiveimmät kaupunkikeskustat ovat tehokkuudeltaan noin 3,0 (esimerkiksi Helsingin Kruunuhaka). (Asuin ympäristön suunnitteluperiaatteet 1975)

Korttelitehokkuus = korttelin kokonaiskerrosalan suhde korttelin pinta-alaan

Vertailussa havaittiin, että alkuperäinen vaatimus 0,3–0,5 tontti- ja korttelitehokkuudesta ja alle 500 m² tonttikoosta siten, että kyseessä olisi ilmeeltään ja olemukseltaan omakotimainen alue, osoittautui osin epärealistiseksi. Pääkaupunkiseudulla ei ole juurikaan rakennettu tämän tyyppisiä alueita. VTT:n analyysin mukaan pääkaupunkiseudun matailista asuinalueista tiiviitä (aluetehokkuus yli 0,3) on alle kahdeksan prosenttia (Lahti 2002, 79). Suunnitteilla tiiviitä alueita on useita, joista osa valmistui tutkimuksen kestäessä. Koska tutkimuksella haluttiin selvittää asukkaiden liikkumistottumuksia, nähtiin kuitenkin tarpeelliseksi, että asukkaat olisivat asuneet alueella niin pitkään, että heidän tottumuksensa ovat ehtineet vakiintua. Tämän ei uskottu voivan tapahtua alle vuodessa.

Tiivis rakentamistapa on useimmilla alueilla toteutunut yhtiömuotoisena. Tätä ei pidetty tutkimuksen näkökulmasta esteenä, kunhan alue yleisesti olisi omakotimainen. Tämä hieman tulkinnanvarainen käsite on tässä ymmärretty asumismuotona, jossa kukin asuntokunta hallitsee melko itsenäisesti omaa kotiaan ja pihaansa. Usein tähän liittyy asumiseen kuuluvien pihatoimintojen, kuten autopaikoituksen, pihaleikkien ja jätehuollon yksityistäminen ts. nämä toiminnot tapahtuvat selvästi rajatulla omalla tontilla.

Omakotimaisuuden katsottiin tämän tutkimuksen näkökulmasta täyttyvän, jos ainakin kaksi seuraavista ehdoista täyttyy:

- kukin asunto on selkeästi hahmotettavissa korttelikokonaisuudessa omana yksikkönään ja sen ulko-ovelle on mahdollista saapua suoraan yleiseltä kadulta
- kullakin asunnolla on oma tai selkeästi omaan käyttöön rajautuva piha-alue
- asunnon autopaikat sijaitsevat asunnon välittömässä läheisyydessä omalla tai omassa käytössä olevalla piha-alueella
- tehokkuusluvun alarajaa tarkennettiin 0,25:een, mikä tavanomaisen omakotitalon tapauksessa vastaa noin 600 m² tonttikokoa.

Lisäksi pidettiin hyvänä, mikäli tutkimuskohteita olisi kaikkien kolmen kaupungin alueella. Tavoitteena oli myös saada tutkimukseen alueita, joiden joukkoliikennepalvelut olisivat erilaisia mutta yleisesti kohtuullisen laadukkaita. Tutkimusresurssit mahdollistivat noin 200 asunnon otoksen sillä oletuksella, että kyselyn vastausprosentti asettuu noin kolmeenkymmeneen (kyselyyn vastaajia olisi siten noin 70).

3.2. Alueiden maankäyttö ja liikennepalvelut

Kohdealueista selvitettiin taustamuuttujiksi maankäytön alueelliset tunnusluvut, joukkoliikenteen palvelutaso sekä toteutettu pysäköintijärjestely.

Maankäytön tunnusluvuista keskeisimpiä ovat tehokkuusluvut määriteltynä koko alueelle sekä kortteli- että tonttikohtaisesti. Tutkimuksessa havaittiin, että toteutunut tehokkuus ja kaavassa määritelty rakennusoikeus saattavat erota huomattavastikin. Kerros-luku vaikuttaa maankäytön ratkaisuihin, tiiviillä pientaloalueella tämä on kuitenkin useimmiten kaksi. Pysäköinnin osalta kerros-luku on yleisesti yksi, eli autopaikat rakennetaan maan tasoon tai katoksiin. Tällöin autopaikkaratkaisujen "jalanjälki" on suhteellisen suuri verrattuna asuinpinta-alan tarvitsemaan tonttiosuuteen. Erityisen tiiviisti rakennettaessa pyritään myös kellari- ja ullakkoratkaisuilla tehostamaan maankäyttöä, jolloin pysäköinnin tilantarve edelleen korostuu.

3.3. Kyselytutkimus

Valittujen alueiden asukkaille suunnatulla kotitalouskohtaisella postikyselyllä kartoitettiin yhtäältä nykyisen asuinpaikan ja liikkumistapojen valintojen syitä, ja toisaalta selvitetään ”entä jos” -kysymyksillä sitä, miten muutokset joukkoliikennepalveluissa, asuinalueen palvelujen saatavuudessa tai pysäköintijärjestelyissä tai -kustannuksissa vaikuttaisivat näihin valintoihin. Kyselyssä selvitetään myös keskitettyjen pysäköintitilojen hyväksyttävyyttä (pysäköintilaitokset, yhteiskäyttö työpaikkojen kanssa) sekä auton yhteiskäyttöjärjestelmän kiinnostavuutta.

Kyselylomakkeet jaettiin suoraan kohdealueiden asukkaiden postilaatikkoon tai -luukkuun. Alueet olivat omakotimaisia, joten lähes poikkeuksetta kussakin talossa asui yksi asuntokunta. Herttoniemessä kaksi kiinteistöä oli paritalotyypisiä, niissä lomakkeet jaettiin kummallekin kotitaloudelle. Lomakkeita jaettiin 222 kappaletta, joista palautettiin 75 kappaletta eli 34 prosenttia. Muistutuskirjeitä ei lähetetty, koska niiden

hyöty arvioitiin vähäiseksi. Lomake oli melko työläs täytettävä, eivätkä asukkaat saa sen täyttämällä henkilökohtaista etua.

Vastausprosentti eri alueilla oli hyvin tasainen (36–37%) poikkeuksena Säterinmetsä, jossa vastausprosentti oli 26. Alue on ollut tavallista suuremman mielenkiinnon ja huomion kohteena, joten asukkaat ovat ehkä osin kyllästyneet vastaamaan kyselyihin ja haastatteluihin.

Asukaskyselyyn vastanneista kotitalouksista lapsiperheitä oli noin puolet. Vähiten lapsiperheitä oli Varistossa (38%). Tyypillisesti lapsia on yksi tai kaksi. Kolmilapsisia tai tätä suurempia perheitä oli yhdeksässä kotitaloudessa (4%). Lapsettomia kotitalouksia, joissa vähintään yksi jäsen käy työssä, oli kolmannes.

Lapsettomia, ei-työssäkäyviä kotitalouksia oli vastanneista 15 prosenttia. Näiden osuus Varistossa ja Herttoniemessä oli viidennes, sen sijaan Paciuksenkujalla ja Säterinmetsässä näitä lähinnä eläkeläisistä koostuvia talouksia ei ollut lainkaan. Kaikista vastaajista eläkeläisiä tai työelämän ulkopuolella olevia oli noin kolmannes, Varistossa lähes puolet.

3.4. Haastattelut

Tulosten syventämiseksi kyselyyn vastanneista haastateltiin erikseen kymmenen kotitalouden edustajat. Haastateltaviksi valittiin erityisesti kotitalouksia, joiden asuinpaikan valintaa on ohjannut toive pientaloasumisesta hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Selvästi joukkoliikennettä vastustavat jätettiin pois otannasta. Näin haastatellut kuvastivat paremmin sitä asukastyyppiä, joka todennäköisesti valikoituisi myös tulevaisuudessa rakennettaville vastaavan tyyppisille asuinalueille.

Haastatelluista alle 50-vuotiaita oli yhdeksän. Lapsia oli kahdeksassa perheessä. Autottomia perheitä oli kaksi, samoin kahden auton omistajia, kuudessa taloudessa oli yksi auto. Herttoniemeläisiä haastateltavista oli neljä, Säterinmetsästä kolme, Varistosta kaksi ja Paciuksenkujalta yksi. Haastattelujen avulla pyrittiin tarkentamaan suomalaisiin tiiviisiin asuinalueisiin ja niiden joukkoliikennepalveluihin kohdistettuja toiveita. Haastattelut antoivat myös tutkijoille kyselyä paremmat mahdollisuudet havainnoida itse arkielämän olosuhteita kohdealueilla. Esimerkiksi alueen ikä ja siihen liittyvä asukkaiden ikärakenne ja jopa sukupolvia ylittävä asumishistoria ovat tekijä, jota ei voi jättää huomioimatta arvioitaessa asukkaiden viihtyvyyttä.

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina, jolloin haastateltavilla oli mahdollisuus käsitellä asiaa monipuolisesti siihen syventyen. Tavoitteena on koota asukkaiden näkemyksiä ja heidän kokemiaan syy-seuraussuhteita kyselyä syvemmin luotaava aineisto, joka kattaa aihepiirin tutkimuksen kannalta riittävän monipuolisesti. Nauhoitetut haastattelut purettiin tekstiksi, jonka pohjalta analyysi tehtiin. Tarkoituksena oli välttää tilanne, jossa tutkija havainnoi vain asiat, joita hän odottaa vastaukseksi muiden seikkojen jäädessä huomiotta. Haastattelujen litteroinnilla varmistettiin myös haastatellun viestin parempi ymmärtäminen. Haastatelluista ei tehty määrällisiä yleistyksiä.

Ihmiset pyrkivät löytämään johdonmukaisuuden uskomustensa, asenteidensa ja koke-
mustensa välille, psykologian termein välttämään kognitiivista dissonanssia eli ristiriitaa. Tilanteessa, jossa toiminnan tai olosuhteiden ja asenteen tai mielipiteen välillä on ristiriita, on todennäköistä että henkilö muuttaa asenteitaan. Näin hän selviää todennäköisesti pienemmillä muutoksilla kuin muuttamalla käyttäytymistään. Hän siis sopeuttaa useimmiten mieltymyksensä fyysisiin olosuhteisiin sopiviksi.

Haastatteluissa kävi ilmi, että ihmiset vastasivat hyvin paljon sen mukaan, mikä heille oli tuttua ja mistä heillä oli kokemusta. Ihmisten on oman psyykkisen hyvinvointinsa kannalta järkevää olla mahdollisimman tyytyväisiä omaan tilanteeseensa eli välttää ristiriitaa. He valitsivat suosikikseen helpoimmin sen vaihtoehdon, joka vastasi heidän tilannettaan. Jonkin muun vaihtoehdon he valitsivat sitten, jos oma tilanne on valmiiksi joltain osin epätydyttävä ja ristiriita siten jo olemassa. Muuten he eivät helposti ryhdy spekuloidaan, olisiko uusi ja outo vaihtoehto nykyistä parempi, vaan vastaavat varman päälle. Tämän varmuuden saattoivat tuoda myös aiemmat, nykyisestä asumismuodosta poikkeavat kokemukset. Esimerkiksi kysymyksessä, jossa pyydettiin valitsemaan mieleinen tontti kuvissa esitetyistä vaihtoehdoista, asukkaat joskus vastasivat jonkin itselle tärkeän ominaisuuden mukaan, jonka ei tutkijoiden mielestä edes pitänyt ilmetä kuvasta (esimerkiksi pihan suojaisuus). Ominaisuudella oli kuitenkin heidän arvostuksissaan niin suuri painoarvo, että valinta tapahtui tämän perusteella.

3.5. Joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen

Joukkoliikenteen palvelutaso kartoitettiin menetelmällä, joka kehitettiin pääkaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelman 2005–2009 yhteydessä. Palvelutasoanalyysi on tehty päivitetyn seudun joukkoliikenteen suunnitteluohjeen (luonnos 24.8.2004) mukaan. Helsingin alueiden arviointia ei ole laadittu seudun joukkoliikennesuunnitelman yhteydessä, vaan analyysi on laadittu jälkikäteen. Palvelutason kartoitusmenetelmät on kuvattu liitteessä 1.