



08.12.2015

Lsp/6

6

Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaohjeet (a- asia)

HEL 2015-010558 T 08 01 03

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää

- merkitä liitteenä 1 olevan Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa tiedoksi sekä
- hyväksyä liitteenä 1 olevan Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa lähtöaineistoksi laadittaessa Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita

Tiivistelmä

Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa -työ on tehty Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien yhteistyönä. Lisäksi työn ohjausryhmään on kuulunut Helsingin seudun liikenteen (HSL) edustaja. Sekä työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittäminen seudullisena hankkeena että laskentaohjeiden laajentaminen koskemaan myös pyöräpaikkoja on kirjattu mm. kaupunginhallituksen 17.2.2014 hyväksymän Helsingin pysäköintipolitiikan yhdeksi kärkitoimenpiteeksi.

Laskentaperiaatteissa on esitetty pysäköintipaikkojen ohjeellinen vaihteluväli kolmella vyöhykkeellä. Vyöhykkeet on jaettu vielä tarkemmin sen mukaan, kuinka pitkä kävelyetäisyys on raskaan raideliikenteen asemalle. Vyöhykkeen I muodostavat Helsingin ydinkeskusta ja eteläinen kantakaupunki sekä Länsisatama, Ruoholahti, Pasila ja Kalasatama. Vyöhyke II muodostuu yhtenäisen maankäytön alueesta, joka on erittäin hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Vyöhyke III käsittää muun pääkaupunkiseudun. Liiketilojen osalta on lisäksi tarkasteltu erikseen kauppakeskuksia ja kaupan suuryksiköitä sekä muita vähittäiskauppoja.

Toimistojen pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteissa vyöhykkeelle I on esitetty ainoastaan autopaikkojen enimmäismäärä. Vyöhykkeelle II on esitetty autopaikkojen ohjeellinen vaihteluväli aluetyypeille kaupunkikeskus ja kaupunkikeskuksen välitön ympäristö ja muille aluetyypeille ainoastaan autopaikkojen vähimmäismäärä. Vyöhykkeelle III ohjeelli-



nen vaihteluväli on esitetty vain kaupunkikeskusten aluetyypille ja muille aluetyypeille ainoastaan autopaikkojen vähimmäismäärä.

Liiketilojen pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteissa vyöhykkeelle I on esitetty ainoastaan autopaikkojen enimmäismäärä lukuun ottamatta kauppakeskuksia ja kaupan suuryksiköitä ydinkeskustan ulkopuolella. Vyöhykkeillä II ja III kauppakeskusten ja kaupan suuryksiköiden osalta on esitetty ohjeellinen vaihteluväli ja muun vähittäiskaupan osalta ei ole esitetty autopaikkojen enimmäismäärää lukuun ottamatta kaupunkikeskuksia ja niiden välitöntä ympäristöä.

Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä, mikä mahdollistaa taupauskohtaisen harkinnan ja lisää joustavuutta. Lisäksi toimistojen ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteisiin liittyen on kuvattu toimintoja, joilla voidaan sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Toimistojen osalta tällaisia ovat esimerkiksi olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen, vuorottaispysäköinti, auto- ja pyöräpaikkojen toteutuksen kytkentä toisiinsa, yhteiskäyttöautopaikat, varaus- tai ohjausjärjestelmä ja liikkumissuunnitelmat. Liiketilojen osalta tällaisia toimintoja ovat esimerkiksi vuorottaispysäköinti, maanalainen pysäköinti, kattopysäköinti sekä pysäköintipaikkojen yö- ja muuntelukäyttö.

Laskentaperiaatteissa on esitetty tietyille alueille maksimimääräykset. Autopaikkoja saa täten toteuttaa enintään laskentaperiaatteissa esitetyn määrän. Vantaa ei kuitenkaan halua alueillaan käytettävän maksimimääräystä. Muilta osin työn ohjausryhmä oli yksimielinen työssä esitetyistä laskentaperiaatteista. Laskentaperiaatteiden avulla Helsingissä tehdään yksityiskohtaisemmat laskentaohjeet.

Esittelijän perustelut

Helsingin pysäköintipolitiikka

Kaupunginhallituksen 17.2.2014 hyväksymässä Helsingin pysäköintipolitiikassa yhdeksi kärkitoimenpiteeksi on kirjattu nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen. Kärkitoimenpide pitää sisällään sekä työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen päivittämisen seudullisena hankkeena että laskentaohjeiden laajentamisen koskemaan myös pyöräpaikkoja.

Helsingin nykyisessä vuonna 1994 julkaistussa työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeessa on määritetty autopaikkojen enimmäismääräys kantakaupunkiin, vaihteluväli kantakaupungin pohjoisosiin ja Pitäjänmäelle sekä vähimmäismääräys muualle kaupunkiin. Liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää kaupan autopaikkojen enimmäismääräystä lähes koko kaupunkiin sekä toimistojen enimmäismääräystä etenkin raideasemien lähetyville.



Koska työmatkaliikenne on seudullista ja pysäköinnillä on vaikutusta liikkumistapoihin, tulisi Helsingin seudulle tavoitella yhtenäisiä periaatteita autopaikkamäärien laskentaohjeeksi kaupan ja toimistojen osalta. Uusien toimitilamääräysten tulisi sisältää kannustimia niin rakennuttajille kuin toimitilojen käyttäjille edistämään kestävien liikkumismuotojen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä. Toimitilojen kannalta on keskeistä, että ne kaavoitetaan erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Toimitilojen pysäköintipaikkamääräyksiä uudelleen määritettäessä tulee huolehtia, että Helsingin kilpailukyky yritysten sijaintipaikkana säilyy jatkossakin. Toimitilojen ja toimistojen määräysten tulee mahdollistaa ja suosia erilaisten innovatiivisten ratkaisujen toteutumista, kuten keskiteytyt pysäköintiratkaisut ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö. Toimistojen tilankäyttö on viime vuosina tehostunut, jolloin autopaikkoja tarvitaan aikaisempaa enemmän toimiston pinta-alaan nähden, mikäli auton käyttö pysyy ennallaan.

Liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden tukemiseksi asemakaavoissa tulee velvoittaa polkupyörien säilytystilojen rakentaminen koko kaupungissa. Myös työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeita tulee täydentää pyöräpysäköinnin laskentaohjeilla. Pyöräpaikkamäärien vähimmäismäärät tulee määrittää asuntojen, työpaikkojen, palveluiden ja liityntäpysäköinnin osalta kaikkialla kaupungissa.

Laskentaperiaatteiden määrittämisen lähtökohdat ja toimintaympäristön muutokset

Lähtökohtina toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteiden määrittämiselle ovat toimineet seudulliset maankäyttö- ja liikennetavoitteet, Helsingin seudun yritys-katsaus, kaupunkien pysäköintilinjaukset ja selvitykset, nykyiset laskentaohjeet, työpaikka-alueiden sijoittuminen ja ominaispiirteet sekä vapaat tilat pääkaupunkiseudulla. Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyiset laskentaohjeet poikkeavat jonkin verran toisistaan. Helsingissä toimistojen autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi keskustassa, pohjoisessa kantakaupungissa ja aluekeskuksissa huomattavasti vähemmän kuin muualla seudulla. Raideliikenteen asemien yhteydessä erot kaupunkien välillä ovat kuitenkin pienet.

Työssä on tarkasteltu ennustettuja toimintaympäristön muutoksia työpaikkamäärissä ja työpaikkojen saavutettavuudessa. Lisäksi työn aikana haastateltiin kaupunkien elinkeinoelämän, kaavoittajien ja rakennusvalvonnan edustajia sekä toteutettiin kysely yrityksille, jotka ovat tekemisissä toimisto- ja liiketilojen rakennuttamisen, vuokraamisen tai omistamisen kanssa.

Haastatteluissa ja kyselyissä kävi ilmi, että nykyiset laskentaohjeet koetaan liian kaavamaisina ja etenkin toimistojen osalta niistä halutaan poi-



keta hyvin usein uusilla alueilla. Tulevilta laskentaohjeilta toivottiin joustavuutta. Liiketilojen pysäköinnissä ei ole juurikaan laskentaohjeista johtuvia ongelmia, koska hyvin usein tontin koko tai paikkojen hinta ovat ensisijaisia paikkamääriä rajoittavia tekijöitä. Lisäksi kaupat rakentavat usein enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähimmäismäärä velvoittaisi.

Haastatteluissa korostui kaupunkien erilaiset ominaispiirteet ja alueet. Helsingin ydinkeskusta ja kantakaupunki ovat hyvin erilaisia alueita muuhun pääkaupunkiseutuun verrattuna, mutta myös muiden kuntien sisällä nähtiin olevan hyvin erityyppisiä alueita. Alueelliset erot tulee huomioida pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteissa.

Joukkoliikenteen palvelutason tulee vaikuttaa pysäköintipaikkojen laskentaohjeeseen. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella sijaitsevissa toimistoissa tarve autojen pysäköintipaikoille on pienentynyt. Ydinkeskustassa ja kantakaupungissa menestyvät helposti saavutettavat liiketilat ja esikaupunkialueilla raideliikenteen ja muun julkisen liikenteen solmukohtissa sijaitsevat.

Nykyinen toimistotyökulttuuri tulee muuttumaan. Tulevaisuudessa tullaan näkemään etätöiden uusia muotoja, uudenlaisia toimistotilojen käytöratkaisuja, erilaisia toimistohotelliratkaisuja. Monitilakonsepti yleistyy ja tilankäyttö tehostuu, jolloin entistä enemmän henkilöitä työskentelee yhä pienemmissä tiloissa. Nämä muutokset huomioidaan toimistojen laskentaperiaatteissa.

Useammassa haastattelussa ilmeni, että erityisesti kansainvälisille sijoittajille autopaikkamäärä on tärkeä osa toimisto- ja liiketilatuotetta ja kilpailukykytekijä. Toisaalta haastatellut arvioivat, että tämä trendi on jo taittumassa. Kiinteistön omistajan edun mukaista on tulevaisuudessa optimoida pysäköintipaikkojen määrä. Päivittäistavarakaupoille autopaikkojen riittävyys on ainakin vielä toistaiseksi erittäin tärkeä kilpailutekijä.

Vuoroittaispysäköinti ja pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys koettiin tärkeiksi. Toimistojen osalta mainittiin vuorottaiskäyttö asuinkiinteistöjen ja liiketilojen sekä liiketilojen osalta etenkin liityntäpysäköinnin kanssa. Aluekohtainen oikea kapasiteetti ja tehokas organisointi mahdollistavat investointien tehokkaan hyödyntämisen.

Haastattelujen mukaan pysäköinnin kehittämisessä mitoitusta ei ole ainoa tekijä. Pysäköinnin palvelukonseptien ja liiketoimintamallien kehittäminen on myös tärkeää.

Polkupyörien pysäköintiä pidettiin tärkeänä asiana. Liiketiloiissa toimijat hyvin usein pitävät itse huolta pyöräpysäköinnin hyvästä tasosta. Toi-



mitiloissa pyöräpysäköinnin merkitys kasvaa kestävien liikkumismuotojen suosion lisääntyessä ja pyöräilyn infran mahdollistaessa entistä paremmin ympärivuotisen pyöräilyn.

Toimistojen ja liiketilojen pysäköintipaikat

Tavoitteet

Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen yhteisten laskentaperiaatteiden keskeisinä tavoitteina on edistää Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä kestävien liikkumismuotojen joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttöä työ- ja asiointimatkoilla. Lisäksi laskentaperiaatteiden on tarkoitus toimia lähtöaineistona, kun jokainen kunta tekee omat tarkemmat toimistojen ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaohjeet.

Helsingin seudulla on oltava mahdollista harjoittaa monipuolisesti elinkeinotoimintaa. Pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteiden on mahdollistettava yrityksille hyvät toimintaolosuhteet sekä tuettava uusien yritysten ja työpaikkojen syntymistä. Toimistojen henkilöstömäärä pinta-alaa kohden on korkea, joten ne tulee sijoittaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mikä vähentää pysäköintipaikkojen kokonaisuusmäärätarvetta. Useimmille kauppakeskuksille ja päivittäistavara-kaupoille auto- ja pyöräpaikkojen riittävyys on tärkeimpiä kilpailutekijöitä. Usein kaupat rakentavat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähimmäismäärä velvoittaisi, jos se on tehtävissä kustannustehokkaasti. Tätä ei pidä perusteetta estää. Usein alueilla tontin koko ja/tai paikkojen hinta rajoittavat itsessään paikkamäärää.

Toimistojen ja liiketilojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteyksien ääreen vähentää henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla. Toimistojen osalta tämä kohdistuu erityisesti aamun ja ilta-päivän liikennemääriltään vilkkaimpiin tunteihin. Pysäköintipaikkojen saatavuudessa on oltava sopiva niukkuus, jolloin paikkojen käyttöaste nousee ja ne ovat monipuolisemmassa käytössä. Tämä edistää tiiviimmän ja monipuolisemman maankäytön kehittymistä ja tukee myös joukkoliikenteen järjestämistä. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella sijaitsevilla alueilla liiketilojen autopaikkamäärää ei mitoiteta suurimman kysynnän eli lauantaan huipputunnin mukaan.

Laskentaperiaatteiden on oltava riittävän joustavia, jotta ne palvelisivat myös erityistilanteissa. Periaatteiden on huomioitava toimintojen erilaiset tarpeet ja alueiden erityispiirteet, mahdollistettava Helsingin seudun kehittäminen yhtenäisesti sekä luotava puitteet optimaalisen auto- ja pyöräpaikkamäärän toteuttamiselle nyt ja tulevaisuudessa.

Yhteisissä laskentaperiaatteissa huomioidut asiat



Helsingin kantakaupunki erottuu muista seudun alueista. Siellä on noin 7 000 maanalaista yksityisten pysäköintioperaattorien hallinnoimaa pysäköintipaikkaa, joita yritykset ja niiden asiakkaat voivat käyttää. Kantakaupungin yritykset voivat lunastaa asukas- ja yrityspysäköintipaikoilla pysäköintiin oikeuttavia yrityspysäköintitunnuksia. Kantakaupungissa on Suomen paras savutettavuus joukkoliikenteellä, ja alueen houkuttelevuus ja kilpailukyky perustuvat muihin tekijöihin kuin pysäköintipaikkojen saatavuuteen.

Kantakaupungin lisäksi laskentaperiaatteissa on huomioitu kaupunkikeskukset, joissa tavoitellaan erityisen tiivistä kaupunkirakennetta, raskaan raideliikenteen muut asemat sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 mukainen saavutettavuus (SAVU-vyöhykkeet 2025).

Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä, mikä mahdollistaa taupauskohtaisen harkinnan ja joustavuuden. Toimistojen mitoitussarvot sisältävät työntekijöiden, vieraiden ja liikuntaesteisten paikat. Mitoitusarvoissa on huomioitu toimistojen kerrosneliömetrien väheneminen työntekijää kohden. Liiketilojen mitoitussarvot sisältävät sekä työntekijöiden, asiakkaiden että liikuntaesteisten paikat.

Liiketilojen osalta laskentaperiaatteissa on lisäksi huomioitu paljon tilaa vievä kauppa sekä kaupan yksikön koko. Paljon tilaa vievät kaupalliset toiminnot ja suuret kaupan yksiköt sijoittuvat usein joukkoliikenteellä heikommin saavutettaville alueille.

Toimistojen ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteissa on kuvattu toiminnot, joilla vaadittuja paikkamääriä voidaan käyttää tehokkaammin tai sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Toimistojen osalta tällaisia toimintoja ovat esimerkiksi olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen, vuorottaispysäköinti, auto- ja pyöräpaikkojen toteutuksen kytkentä toisiinsa, yhteiskäyttöautopaikat, autopaikkapörssi, varaus- tai ohjausjärjestelmä sekä liikkumissuunnitelmat. Yhteenlaskettu vähenysprosentti voi toimistojen osalta olla enintään 25. Liiketilojen osalta tällaisia toimintoja ovat esimerkiksi vuorottaispysäköinti, maanalainen pysäköinti, kattopysäköinti sekä pysäköintipaikkojen yö- ja muuntelukäyttö.

Vyöhykkeet

Laskentaohjeessa on esitetty pysäköintipaikkojen ohjeellinen vaihteluväli kolmelle vyöhykkeelle ja kuudelle eri aluetyypille. Vyöhykkeen I muodostavat Helsingin eteläinen kantakaupunki, Länsisatama, Ruoholahti, Pasila ja Kalasatama. Vyöhyke I käsittää kaksi aluetyypistä, ydin-keskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta ja muu alue. Vyöhyke II muodostuu yhtenäisen maankäytön muodostamasta alueesta, joka on



erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa ja käsittää neljä erilaista aluetyyppejä. Nämä ovat kaupunkikeskus 300 m säteellä raideasemasta, kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300–600 m säteellä, muiden raideliikenneasemien vaikutusalueet noin 600 m säteellä ja muu alue. Vyöhykkeeseen III kuuluu muu pääkaupunkiseutu muodostuen samoista neljästä aluetyypistä kuin vyöhyke II. Liiketilojen osalta on lisäksi tarkasteltu erikseen kauppakeskuksia ja kaupan suuryksiköitä (> 2 000 k-m²) sekä muita vähittäiskauppoja (< 2 000 k-m²).

Laskentaohje toimistojen pysäköintipaikoille

Autopaikkojen osalta toimistojen pysäköintipaikkojen laskentaohjeessa vyöhykkeelle I on esitetty ainoastaan autopaikkojen enimmäismäärä. Vyöhykkeelle II on esitetty autopaikkojen ohjeellinen vaihteluväli aluetyypille kaupunkikeskus ja kaupunkikeskuksen välitön ympäristö ja muille aluetyypeille ainoastaan autopaikkojen vähimmäismäärä. Vyöhykkeelle III ohjeellinen vaihteluväli on esitetty vain kaupunkikeskusten aluetyypille ja muille aluetyypeille on ainoastaan autopaikkojen vähimmäismäärä.

Vyöhykkeellä I ehdotettu autopaikkojen enimmäismäärä on ydinkeskustassa 1 ap/250 k-m² ja muualla 1 ap/150 k-m². Vyöhykkeellä II ja III raideaseman tai kaupunkikeskuksen vaikutusalueella ehdotettu autopaikkojen vähimmäismäärä on 1 ap/160 k-m² – 1 ap/80 k-m² ja enimmäismäärä 1 ap/75 k-m² – ei rajoitusta.

Pyöräpaikkojen osalta kaikilla vyöhykkeillä on määritetty polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä. Vyöhykkeellä I ja II vaadittu vähimmäismäärä on 1 pp/50 k-m². Vyöhykkeellä III vaadittu vähimmäispaikkamäärä on kaupunkikeskuksissa ja raideasemilla 1 pp/50 k-m² ja muualla alueella 1 pp/80 k-m². Puolet vaadittavista pyöräpaikoista ehdotetaan toteutettavan runkolukittuina, katoksellisina ja mielellään lämpimiin tiloihin.

Verrattuna nykyisin voimassa olevaan Helsingin laskentaohjeeseen pääkaupunkiseudun yhteisissä laskentaperiaatteissa sallitaan enemmän autopaikkoja ydinkeskustaan ja muualle kantakaupunkiin. Esikaupunkialueilla yleisesti ottaen vaaditaan yhteisissä ohjeissa tekemään enemmän paikkoja kuin nykyisissä laskentaohjeissa. Tässä kohtaa tulee huomioida toimistojen tilankäytön tehostuminen paikkamäärää lisäävänä tekijänä. Laskentaohje perustuu rakennettavaan kokonaiskerrosalaan eikä tiloissa työskentelevien lukumäärään. Kaupunkikeskukseen ja niiden välittömään ympäristöön esitetään maksimimääräystä, jota ei ole nykyisissä laskentaohjeissa lukuun ottamatta Helsingin ydinkeskustaa.



Erot nykyisiin laskentaohjeisiin toimistojen osalta on esitetty liitteen 1 sivulla 47.

Laskentaohje liiketilojen pysäköintipaikoille

Liiketilojen pysäköintipaikkojen laskentaohjeessa vyöhykkeelle I on esitetty ainoastaan autopaikkojen enimmäismäärä lukuun ottamatta kaupakeskuksia ja kaupan suuryksiköitä ydinkeskustan ulkopuolella. Vyöhykkeillä II ja III kauppakeskuksille ja kaupan suuryksiköille on esitetty ohjeellinen vaihteluväli. Vyöhykkeillä II ja III muulle vähittäiskaupalle ei ole esitetty autopaikkojen enimmäismäärää lukuun ottamatta kaupunkikeskuksia ja niiden välitöntä ympäristöä.

Esimerkiksi kauppakeskuksille ja kaupan suuryksiköille vyöhykkeen II ja III kaupunkikeskustoissa ja niiden välittömässä ympäristössä on ehdotettu autopaikkojen vähimmäismääräksi 1 ap/100 k-m² – 1 ap/150 k-m² ja enimmäismääräksi 1 ap/30 k-m² – 1 ap/40 k-m². Liiketilojen maanalaisille pysäköintipaikoille sallitaan 30 %:n ylitys enimmäispaikkamäärään.

Pyöräpaikoille kaikilla vyöhykkeillä on määrätty vähimmäismäärä. Vyöhykkeellä I ja II vaadittu vähimmäismäärä kauppakeskuksissa ja kaupan suuryksiköissä on 1 pp/50 k-m² ja muissa vähittäiskaupoissa 1 pp/30 k-m². Vyöhykkeellä III vaadittu vähimmäispaikkamäärä kauppakeskuksissa ja kaupan suuryksiköissä on kaupunkikeskuksissa ja raideasemilla 1 pp/50 k-m² ja muilla alueilla 1 ap/70 k-m² sekä muissa vähittäiskaupoissa kaupunkikeskuksissa ja raideasemilla 1 pp/40 k-m² ja muilla alueilla 1 ap/50 k-m². Puolet vaadituista pyöräpaikoista tulee toteuttaa katettuihin tiloihin.

Verrattuna nykyisin voimassa olevaan laskentaohjeeseen uusien laskentaperiaatteiden erot ovat vähäiset. Vertailua vaikeuttaa laskentaohjeiden erilainen aluejako.

Erot nykyisiin laskentaohjeisiin liiketilojen osalta on esitetty liitteen 1 sivulla 57.

Jatkotoimenpiteet

Nyt laadittuja Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteita käytetään lähtöaineistona laadittaessa Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita Helsinkiin.

Laskentaperiaatteet laadittiin Helsingin, Espoon, Vantaan ja Helsingin seudun liikenteen yhteistyönä. Vantaan kaupunki esitti eriävän mielipiteen laskentaperiaatteisiin sisältyvistä pysäköintipaikkojen maksimimääräyksistä. Vantaa ei aio käyttää niitä alueellaan.



08.12.2015

Lsp/6

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaohjeet asema-
kaavoituksessa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano