

31.10.2015

Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa



Helsingin kaupunki



Vantaa

trafix

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe	3	3. TOIMISTOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT	43
1. LÄHTÖKOHTIA	4	3.1. Tavoitteet	43
1.1. Seudulliset maankäyttö- ja liikennetavoitteet	4	3.2. Yhteiset laskentaperiaatteet	44
1.2. Helsingin seudun yritys katsaus	11	3.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä	48
1.3. Kaupunkien pysäköintilinjauksia ja selvityksiä	17	4. LIIKETILOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT	52
1.4. Nykyiset laskentaohjeet	20	4.1. Tavoitteet	52
1.5. Työpaikka-alueiden sijoittuminen ja ominaispiirteet	24	4.2. Yhteiset laskentaperiaatteet	53
1.6. Vapaat tilat pääkaupunkiseudulla	29	4.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä	58
2. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSIA	30	LIITE 1: Terminologia	60
2.1. Ennustetut muutokset työpaikkamäärissä	30	LIITE 2: Haastatellut tahot	61
2.2. Työpaikkojen saavutettavuusmuutoksia	35	LIITE 3: Tarkemmin tutkitut työpaikkakohteet	62
2.3. Haastatteluissa ja kyselyissä esille nousseita asioita	37		

Esipuhe

Työ on tehty Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien yhteistyönä. Lisäksi työn ohjausryhmään on kuulunut Helsingin seudun liikenteen (HSL) edustaja.

Työssä on laadittu ohjausryhmän toimesta esitys auto- ja pyöräpaikojen laskentaperiaatteiksi asemakaavoituksessa koskien toimisto- ja liiketiloja.

Työ alkoi syksyllä 2014 ja ensimmäinen raporttiluonnos valmistui huhtikuussa 2015. Tämän jälkeen luonnosta käsiteltiin kunnissa virkamiestyönä. Raportti valmistui lokakuussa 2015. Laskentaperiaatteiden on tarkoitus toimia perustana, kun kukin kunta tekee omat tarkemmat toimistojen ja liiketilojen laskentaohjeet.

Työn laskentaperiaatteissa on esitetty tietyt vaatimukset täyttävillä alueilla nk. maksimimääräystä sekä toimistoille että liiketiloille. Tällöin autopaikkoja saa toteuttaa enintään laskentaperiaatteessa esitetyn määrän. Vantaa ei kuitenkaan halua alueellaan käyttää maksimimääräystä. Muilta osin ohjausryhmä on yksimielinen työssä esitetyistä laskentaperiaatteista.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

Juha Hietanen, pj.	Helsinki
Reetta Putkonen	Helsinki
Katariina Baarman	Helsinki
Markku Antinoja	Espoo
Juhani Lehikoinen	Espoo
Leena Viilo	Vantaa
Jarmo Pajunen	Vantaa
Johanna Vilkuna	HSL

Työn tekemisestä ovat vastanneet Juhani Bäckström, Markus Holm ja Mikko Suhonen Trafix Oy:stä.

1. LÄHTÖKOHTIA

1.1. Seudulliset maankäyttö- ja liikennetavoitteet

MAL-visio ja -tavoitteet

Tämän työn kannalta on valmistunut vuoden 2014 lopussa kaksi merkittävää suunnitelmaluonnosta:

- Helsingin seudun 14 kunnan maankäyttösuunnitelma (MASU2050), joka pyrkii määrittämään seudullisen maankäytön tahtotilan
- Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015), joka on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Suunnitelma kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä.

MASU 2050 ja HLJ 2015 töiden lähtökohdaksi on muodostettu yhteiset maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-visio ja -tavoitteet ohjaamaan kumpaakin työtä. Ne on laadittu viranomaisista koostuvien MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteistyönä. MAL-visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013, joka on Helsingin seudun 14 kunnan johtavien luottamushenkilöiden yhteistoimintaelin. Lisäksi HLJ-toimikunta on hyväksynyt MAL-vision 31.1.2014.

HSL:n hallitus hyväksyi 3.3.2015 HLJ 2015 –suunnitelman.

MAL-visio

- Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toimintoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.
- Tiiviin ydinalueen ympärillä on omalmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.
- Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.
- Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvat liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Yhteiset MAL-tavoitteet

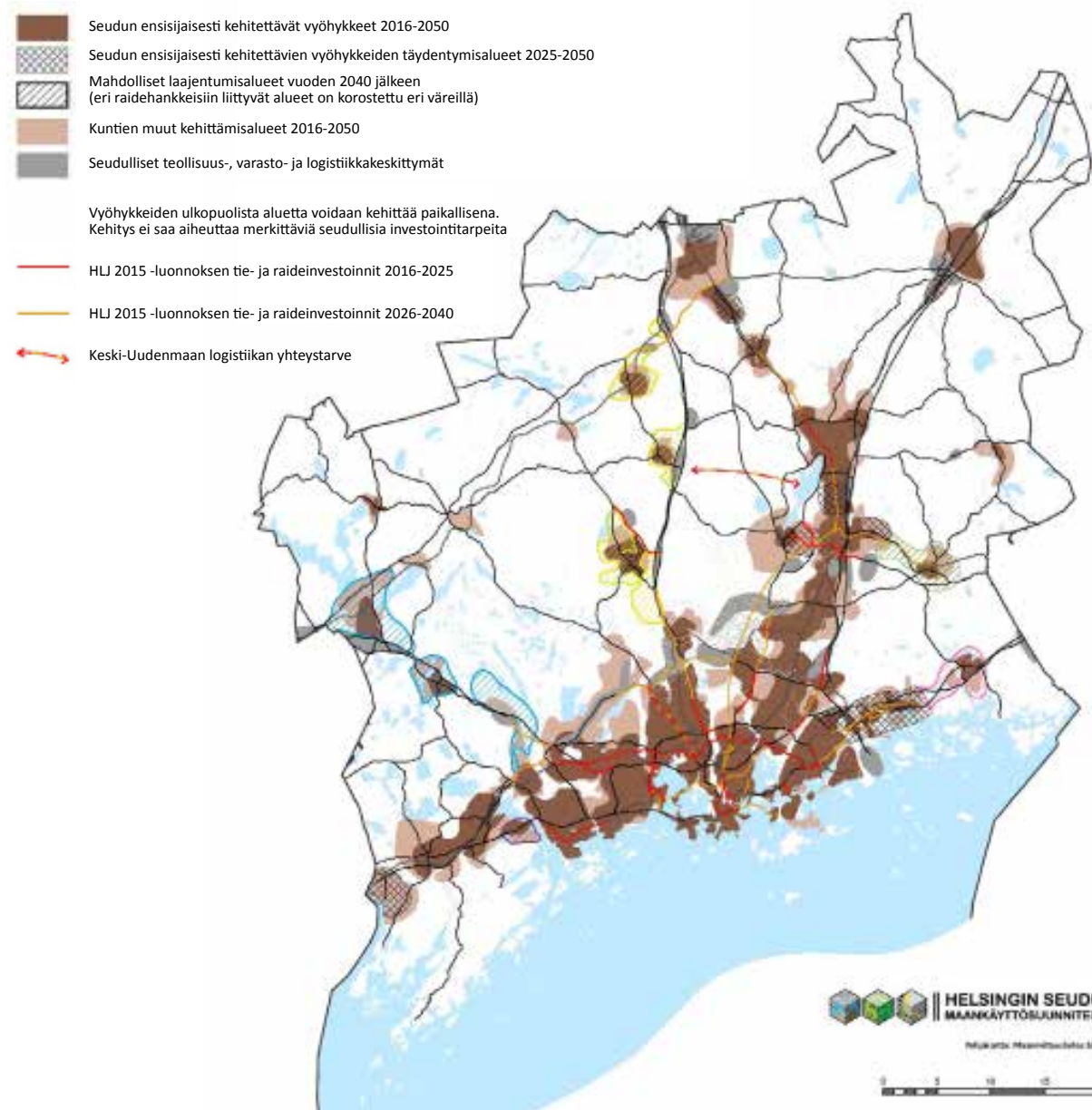
- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyyn ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestäville kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
- Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

MASU 2050

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) tavoitteena on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. MASU lähtee oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ainakaan ennen vuotta 2040. Painopisteinä nähdään erityisesti:

- poikittaisten (joukko)liikenneyhteyksien kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- päärataan, oikorataan ja rantarataan liittyvien alueiden kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- linja-autoliikenteeseen tukeutuvien keskusten kehittäminen
- metroverkon täydentäminen länteen ja itään
- uusien asemanseutujen kehittäminen.

Seudun työpaikkojen arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Palvelut ja toimistot hakeutuvat keskustoihin ja taajamiin. Teollisuus, logistiikka ja varastot tarvitsevat niille erikseen varattuja alueita. Seudullisesti merkittävät ja työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaviksi. Kodin ja työpaikkojen välisen liikkumisen on oltava kestävä. Työpaikka-alueet pyritään ohjaamaan hyvien, kestävien liikenneyhteyksien varteen.



Kuva: MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet.

[LAHDE: Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, LUONNOS, MAL-NK 23.9.2014, HESE-KJ 2.10.2014, HSYK 14.10.2014]

HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka ilmentää Helsingin seudun yhteistä tahtotilaa liikennepolitiikassa ja liikennejärjestelmän kehittämässä. HLJ 2015:n tavoitteet pohjautuvat MAL-tavoitteisiin ja ne korostavat seudun saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä sosiaalista, taloudellista ja ekologista kestävyyttä.

Työpaikkoja on nykytilanteessa 705 000 ja kasvu on noin 11 000 työpaikkaa vuodessa.

Pääkaupunkiseudulla käy töissä lähes 124 000 seudun ulkopuolella asuvaa. Helsingin seudun kymmenessä kehyskunnassa (KUUMA-kunnat) asuvien osuus sukkuloivista on 60 % ja kauempana asuvien 40 %. Pääkaupunkiseudulle suuntautuva työmatkasukkulointi lisääntyy nykyisin noin 1-2 % vuodessa.

Helsingin seudun yritystoiminnalla on suuri merkitys koko maan elinvoimaisuudelle. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta ja siten liikennejärjestelmän toimivuus on tärkeää paitsi koko Suomelle myös kansainvälisesti. Seudun työssäkäyntialue ulottuu liikennejärjestelmäsuunnitelman aluerajausta laajemmalle korostaen seudun ulkoisten yhteyksien merkitystä seudun sisäisten yhteyksien lisäksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtävänä on lisätä liikennejärjestelmän toimivuutta ja alueiden saavutettavuutta ja siten parantaa yritysten toimintamahdollisuuksia ja seudun kilpailukykyä. Valtion

ja kuntien heikko taloudellinen tilanne haastaa entistä kustannustehokkaamman toimenpidepaletin käyttöön liikennejärjestelmän toimivuuden kehittämisessä. Liikennesektorin itsessään antaa mahdollisuuksia innovaatioille ja uusille työpaikoille, mutta erityisesti se mahdollistaa seudun kilpailukykyyn saavutettavuuden ja alueiden houkuttelevuuden kautta.

Liikenteen ja maankäytön ratkaisujen tuloksena syntyvä yhdyskuntarakenne vaikuttaa yksityisen elinkeinoelämän tuottavuuteen ja toimintaedellytyksiin. Toimiva henkilö- ja tavaraliikenne sekä kohtuuhintainen asuminen ovat edellytyksenä sille, että seutu voi kasvaa ja houkuttaa uusia työpaikkoja, työntekijöitä sekä asiakkaita. Liikenteen ja maankäytön suunnittelulla voidaan parantaa seudun saavutettavuutta ja vaikuttaa siihen, että eri toiminnolle löytyy yhteiskuntarakenteesta niiden tarvetta vastaava paikka. Tällöin logistiikka- ja asiakasvirrat toimivat, ja yritykset hyötyvät keskittämisestä sekä alueiden muista houkuttelevuustekijöistä.

HLJ 2015 -luonnoksen sisältö tiivistyy neljään linjaukseen:

- nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa
- hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti
- huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta
- saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla.



Kuva: HLJ 2015 -luonnoksen linjaukset.

Toimistojen ja liiketilöiden pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteiden kannalta linjauksista kannattaa nostaa esiin seuraavat:

- seudullinen pysäköintipolitiikka
- liikkumisen ohjaus
- raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- liityntäpysäköinnin vastuunjako.

Seudullisella pysäköintipolitiikalla

- vahvistetaan hyötyjä maksaa -periaatetta seudun pysäköintipolitiikan kehittämisessä
- määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille
- uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja.

Pysäköintipolitiikkaa hyödynnetään nykyistä vahvemmin liikennejärjestelmän ohjauskeinona. Pysäköinnin kustannusten kohdentaminen käyttäjälle seudun hyvin saavutettavilla alueilla luo perusteita myös liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaiselle hinnoittelulle. Pääkaupunkiseudulla tarve pysäköinnin ohjaamiselle on huomattavasti suurempi kuin kehyskunnissa. Pysäköintiin on totuttu ilmaisena tai lähes ilmaisena hyödykkeenä. Pysäköinti on kuitenkin usein verovaroin järjestetty palvelu, josta maksavat nekin asukkaat, työntekijät ja asiakkaat, jotka eivät pysäköintiä käytä. Oikeudenmukaisessa hinnoittelussa hyötyjä tai käyttäjä maksaa aina pysäköintinsä.

Keskitetyn pysäköinnin avulla voidaan lisätä kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta keskuksissa ja vähentää arvokkaan katutilan käyttöä pysäköintiin. Pysäköintiratkaisut tehdään jo kaavoissa, mikä on pitkän tähtäimen liikkumissuunnittelua. Tärkeänä lähtökohtana seudulliselle pysäköintipolitiikalle ovat toimitilojen pysäköinnille laadittavat yhteisesti sovitut pysäköinnin periaatteet. Ensi vaiheessa laaditaan toimialakohtaiset pysäköintipaikkojen laskentaohjeet kaavoitusta varten. Säätämällä pysäköintipaikkojen määrää ja hintaa voidaan toimipaikkojen ja palveluiden sijoittumista ohjata hyvin saavutettaville alueille ja välttää tavoitteiden kannalta epäedullisia kuntakohtaisia käytäntöjä.

Liikkumisen ohjauksella:

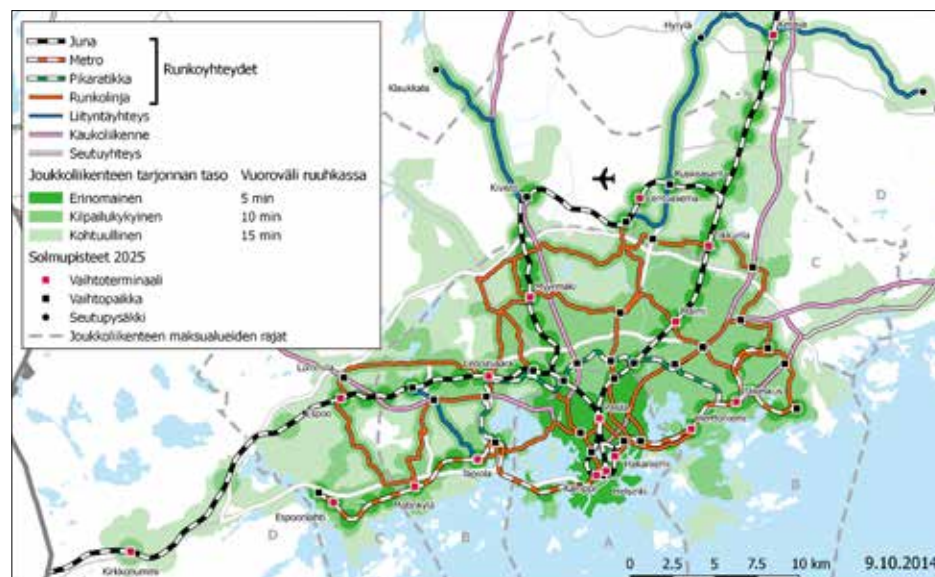
- laaditaan ja toteutetaan liikkumissuunnitelmia paljon matkoja synnyttävissä kohteissa
- hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti
- tehostetaan viestintää ja vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä ja käytössä.

Liikennejärjestelmän toiminnan kannalta on tärkeää, että sitä käytetään nykyistä tasapainoisemmin ja tehokkaammin. Liikkumisen ohjaus on kustannustehokas ja helposti hyväksyttävä keino kestävän liikkumisen lisäämiseksi ja siten liikennejärjestelmän haitallisten vaikutusten vähentämiseen. Kulikutapavalinnat liittyvät usein tottumuksiin ja asenteisiin, joihin voidaan merkittävästi vaikuttaa liikkumisen ohjauksen keinoilla neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla ja palveluilla.

Isoille työpaikoille, kouluille sekä virkistys- ja tapahtumapaikoille laadittavien liikkumissuunnitelmien avulla voidaan tavoittaa suuri osa seudun väestöstä ja vaikuttaa kestävien kulkutapojen käyttöön arjen matkoilla. Esimerkiksi työpaikkojen liikkumissuunnitelmilla voidaan toimipisteen yksityisautoilun osuutta vähentää hyvin saavutettavilla alueilla 10 - 30 %. Tällä on kertautuessaan merkittäviä vaikutuksia seudun liikennejärjestelmän toimintaan ja yhteiskunnallisiin kustannuksiin. Yksittäiselle toimipisteelle liikkumissuunnitelmat tuovat esimerkiksi pysäköintiin ja työntekijöiden terveyteen liittyviä kustannussäästöjä. Kestävien kulkutapojen käyttö tuo käyttäjille mm. terveydellisiä sekä taloudellisia hyötyjä.

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025

Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raideliikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin.



Kuva: Joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso pääkaupunkiseudulla vuonna 2025.

[LÄHDE: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 –luonnos, HSL 16/2014]

Liityntäpysäköinti

HLJ 2015 -tavoitteet:

- kehitetään ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennejärjestelmää
- uudistetaan liityntäpysäköinnin kustannusten vastuunjako ja teutetaan seudullisia liityntäpysäköintialueita sen mukaisesti
- varaudutaan liityntäpysäköinnin hinnoitteluun ydinalueelta alkaen
- pilotoidaan Pasila-Riihimäki -hankkeessa liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjako.

Kehittyvät liityntäpysäköintijärjestelyt luovat mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin liitynnällä joukkoliikenteen runkoyhteyksiin myös etäällä seudun ytimestä. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää väylien ruuhkautumista ja houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista. Helsingin seudun liityntäpysäköintialueet sijaitsevat tyypillisesti raideliikenteen asemien sekä joidenkin seutupysäkkien yhteydessä.

Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto. Etäämpänä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla ilmaista.

Liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esim. kaavoituksen avulla.

Seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus hoidetaan kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken (taulukko). Samalla sovitaan liityntäpysäköintialueiden ylläpidosta. Rahoitusvastuun jakautuminen on riippumaton liityntäpysäköinnin toteutusratkaisusta (maanpäälliset paikat, pysäköintilaitokset). Seudullisesti merkittävisissä laitospaikkakohteissa myös ylläpitokustannukset tulee sisällyttää osaksi kustannus- ja vastuunjako. Kustannus- ja vastuunjaon taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti.

Taulukko: Liityntäpysäköintipaikkojen kustannus- ja vastuujako investointi- ja ylläpitokustannusten osalta.

	Sijainti-kunta	Kohde-kunta	Koti-kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	60-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	30-50 %			30-50 %

Seuraavan sivun kuvassa on esitetty Helsingin seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025.

Seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025



[LÄHDE: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLU 2015 –luonnos, HSL 16/2014]

Kuva: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025.

1.2. Helsingin seudun yrityskatsaus

Helsingin seudun yrityskatsauksen (Helsingin seudun yritysraportti, HSY 2013) pääasiallisena lähteenä on käytetty HSY:n yhdessä Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupunkien kanssa ylläpitämää toimipaikka-aineistoa 2011 (tilasto- ja paikkatietoaineisto). Aineiston tietojen alkuperäinen lähde on Tilastokeskuksen yritysrekisteri. Raportin tiedot havainnollistavat eri näkökulmista Helsingin seudun roolia Suomen johtavana yritystoiminnan keskittymänä. Helsingin seudun yritysten henkilöstöstä kolme neljäsosaa on sijoittunut alueille, joiden yhteispinta-ala on noin prosentti seudun maa-alasta. Toisaalta suunnilleen viidennes työpaikoista on hajautunut hyvin laajalle alueelle.

Vuonna 2011 Helsingin seudulla toimi 80 028 yritystä ja niillä oli yhteensä 86 022 toimipaikkaa. Yritystoimipaikkojen laskennallinen henkilöstömäärä oli yhteensä 486 000 ja niiden liikevaihto 167 miljardia euroa. Toimipaikan keskikoko oli 5,6 henkilöä. Helsingin seudulla sijaitsee koko maan yritystoiminnan toimipaikoista 24 % ja henkilöstöstä 33 % ja siellä tuotetaan maan liikevaihdosta 44 %. Väestöstä Helsingin seudun osuus on 26 %.

Yritysten toiminta on keskittynyt Helsingin seudulla voimakkaasti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideliikenteen asemaseutujen ja liikenteen pääväylien solmukohtien työpaikka-alueisiin. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella suurimmat työpaikka-alueet keskittyvät pääradan varteen Keravalle, Järvenpään ja Hyvinkäälle. Myös muista kehyskunnista löytyy paikallisia työpaikkakeskittymiä mm. Tuusulassa ja Kirkkonummella.

Taulukko: Tunnuslukuja Helsingin seudulla toimivista yrityksistä vuonna 2011 (voittoa tavoittelevat ja voittoa tavoittelemattomat yhteensä.)

	Yrityksiä	Toimipaikkoja	Henkilöstö	Henkilöstö/ toimipaikka	Liikevaihto milj. €	Liikevaihto/ toimipaikka (1000 €)	Liikevaihto/ henkilöstö (1000 €)
Helsingin seutu yht.	80 028	86 022	485 984	5,6	167 420	1 946	344
Esfoo	12 477	13 697	83 308	6,1	47 394	3 460	569
Heisinki	39 456	42 535	254 093	6	73 182	1 721	288
Kauniainen	438	454	1 008	2,2	123	272	122
Vantaa	9 645	10 524	83 889	8	29 966	2 847	357
Pääkaupunkiseutu yht.	62 016	67 210	422 298	6,3	150 665	2 242	357
Hyvinkää	2 351	2 554	12 528	4,9	3 021	1 183	241
Järvenpää	1 895	2 030	7 336	3,6	1 335	658	182
Kerava	1 650	1 754	7 871	4,5	2 521	1 437	320
Kirkkonummi	1 903	1 987	6 238	3,1	3 828	1 927	614
Mäntsälä	1 411	1 458	3 417	2,3	452	310	132
Nurmijärvi	2 517	2 611	7 513	2,9	1 533	587	204
Pornainen	389	397	597	1,5	59	149	99
Sipoo	1 316	1 349	3 035	2,2	816	605	269
Tuusula	2 584	2 653	10 014	3,8	2 351	886	235
Vihti	1 996	2 019	5 137	2,5	839	416	163
Kuuma-seutu yht.	18 012	18 812	63 686	3,4	16 755	891	263

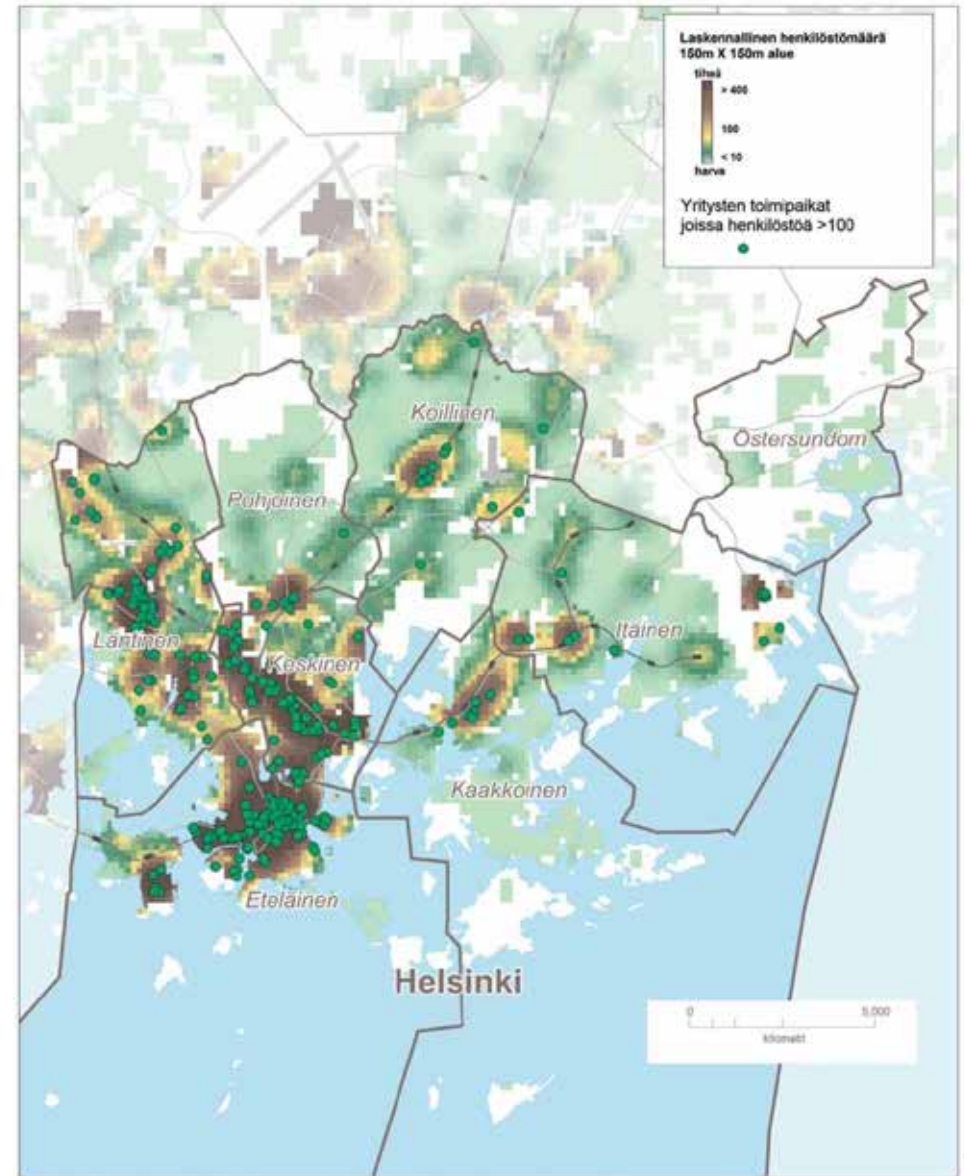
[LÄHDE: Tilastokeskus Yritysrekisteri, HSY-toimipaikka-aineisto (yritysten lkm)]

Työpaikkojen sijoittuminen poikkeaa huomattavasti toimialojen välillä. Toimistotyöpaikat (liike-elämän ja hallinnon palvelut, rahoitus, informaatioalat ym.) ovat kommunikaatiointensiivisiä toimialoja, jotka hakeutuvat lähelle toisiaan sekä asiakkaita ja yhteistyökumppaneita. Erityisesti tietointensiiviset palvelut (KIBS) ovat keskittyneet Helsingin kantakaupunkiin, Espooseen Keilaniemen–Otaniemen–Tapiolan vyöhykkeelle sekä muutamiin aluekeskuksiin ratojen varsilla. Myös kaupan ja kotitalouksien palveluiden suurin keskittymä sijaitsee Helsingin keskustassa. Sen lisäksi kauppa on keskittynyt seudun

suurimpiin alakeskuksiin ja kauppakeskuksiin. Tämän lisäksi Kaupan ja kotitalouksien palveluita on myös suhteellisen tasaisesti asuin-alueilla. Jalostuksen ja logistiikan vahvimmat vyöhykkeet sijaitsevat nykyisin pääväylien ja ratojen varsilla. Helsingin seudulla toimialan merkittävin työpaikka-alue on nykyisin Vantaalla Helsinki–Vantaa lentokentän vaikutusalueella sijaitseva Aviapoliksen alue sekä Vuosaaren sataman, Kehä III:n itäosan ja Lahdenväylän vyöhyke. Myös kehyskunnissa, erityisesti Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä, Tuusulassa ja Sipoossa sijaitsee suuria jalostuksen ja logistiikan työpaikkakeskittymiä.

Helsingin yritystoiminta on jakautunut muita alueita selvemmin useille palvelutoimialoille: kauppa, informaatio ja viestintä, hallinto ja tukipalvelutoiminta sekä ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta. Niiden yhteenlaskettu osuus on 53 % Helsingissä sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on 16 % Helsingissä sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsee täysin kauppa, jonka osuus Helsingin yritysten kokonaisliikevaihdosta on 50 %. Myös Helsingissä tukkukauppa dominoi liikevaihtoa.

Helsingissä kantakaupungin lisäksi merkittäviä työpaikka-alueita ovat Lauttasaari, Itäväylän ja metron tuntumassa olevat Herttoniemi ja Itäkeskus sekä Pitäjänmäki Länsi-Helsingissä.

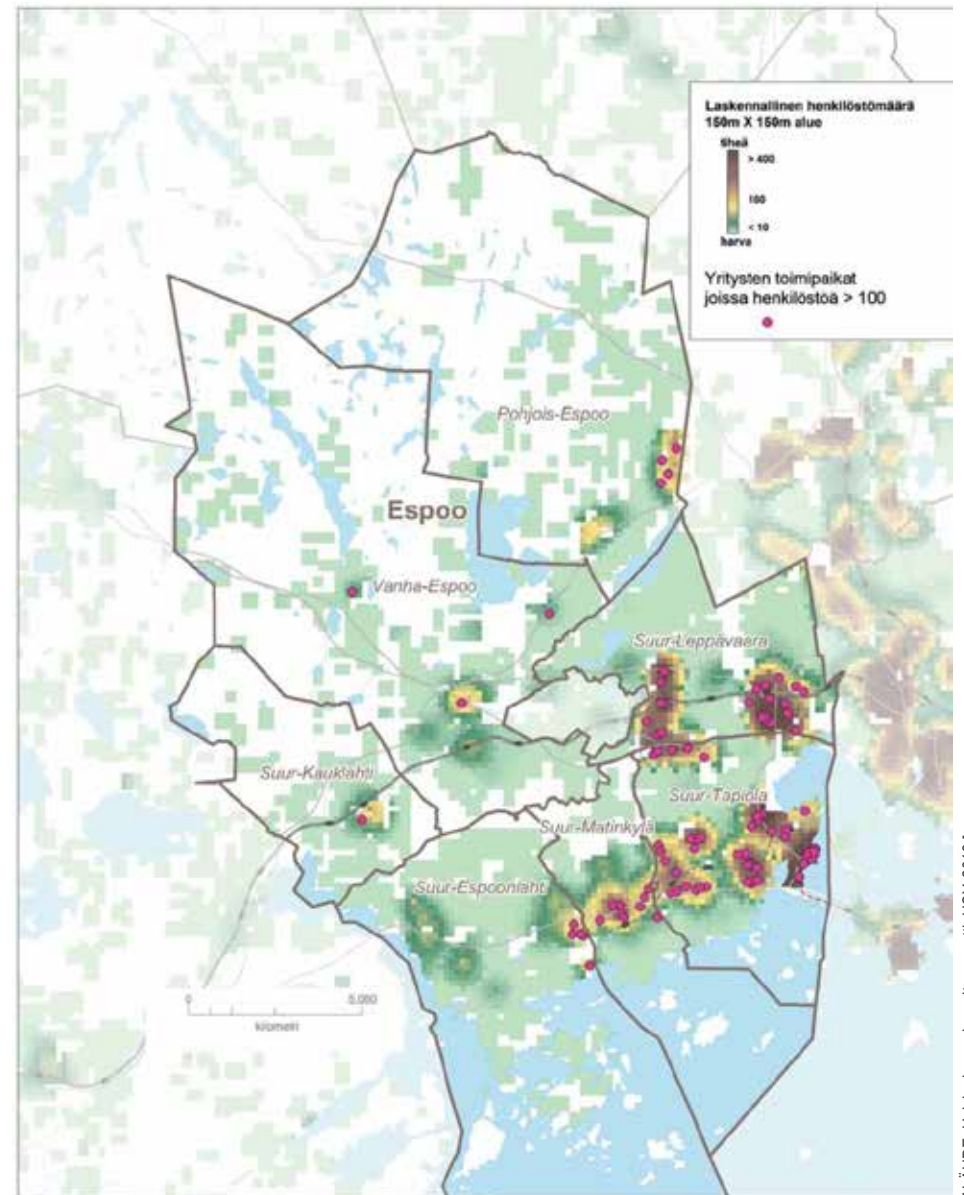


Kuva: Helsingissä sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suurpiirit sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (352 kpl).

[LÄHDE: Helsingin seudun yritysraportti. HSY, 2013.]

Päätoimialajaolla tarkasteltuna Espoon yritystoimintaa hallitsee kolme suurta toimialaryhmää: kauppa, teollisuus sekä informaatio ja viestintä. Niiden yhteenlaskettu osuus on 54 % Espoossa sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on neljännes Espoolla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsevat täysin teollisuus ja kauppa, joiden yhteenlaskettu osuus Espoon yritysten kokonaisliikevaihdosta on 79 %. Teollisuuden liikevaihdosta suurin osa tulee elektroniikkateollisuudesta ja kaupan liikevaihdosta tukkukaupasta.

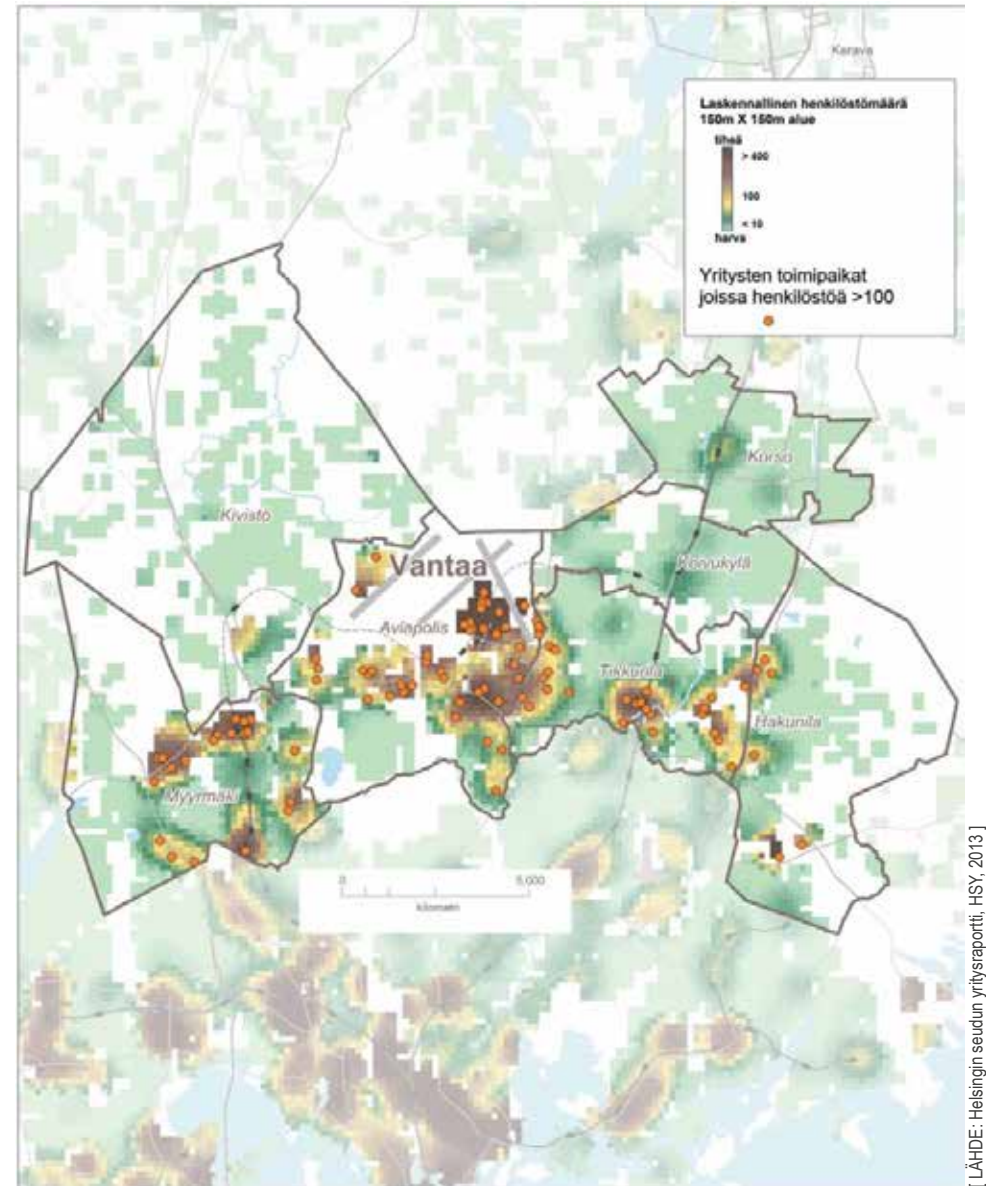
Espoossa yritystoiminta keskittyy Otaniemen–Keilaniemen–Tapiolan alueelle Länsiväylän suunnassa sekä Leppävaara–Kilo alueelle Turunväylän, Kehä II ja Rantaradan suuntaisesti.



Kuva: Espoossa sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suuralueet sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (123 kpl).

Vantaan yritystoimintaa hallitsee logistiikka, sillä suurimmat toimialaryhmät ovat kauppa sekä kuljetus ja varastointi. Myös teollisuuden osuus on suuri. Kolmen suurimman päätoimialan yhteenlaskettu osuus on 60 % Vantaalla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on 26 % Vantaalla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsee täysin kauppa, jonka osuus Vantaan yritysten kokonaisliikevaihdosta on 48 %.

Vantaalla vahvin työpaikkavyöhyke levittäytyy Kehä III suuntaisesti aina Vihdintieltä Lahden moottoritiele asti: Petikko–Aviapolis–Tikkurila–Hakunila.

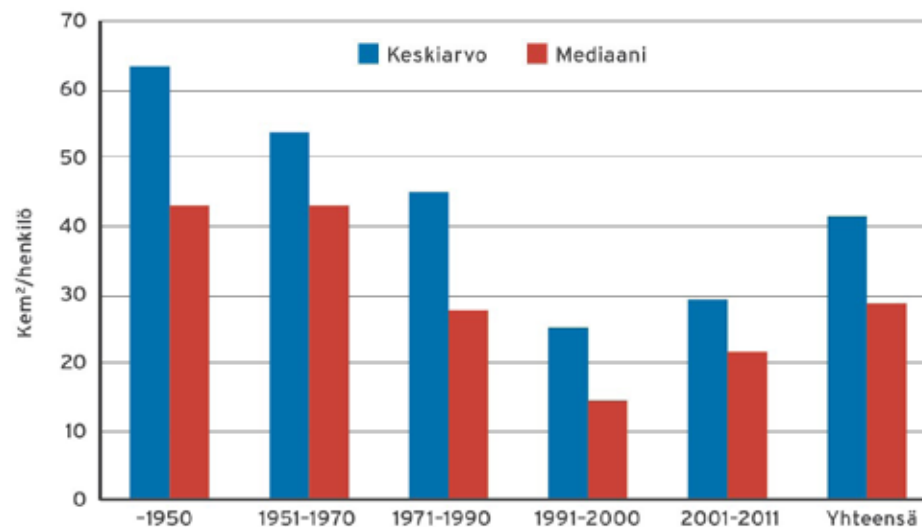


Kuva: Vantaalla sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suuralueet sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (128 kpl).

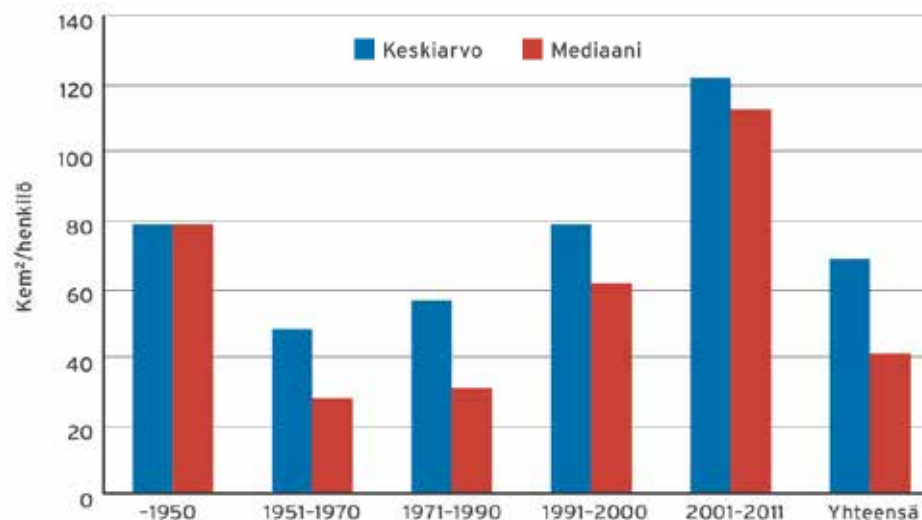
Pääkaupunkiseudun toimistorakennusten mediaaniväljyys oli 28,9 k-m² henkilöä kohti vuonna 2011. Liikerakennuksissa vastaavat tunnusluvut olivat 41,5 k-m² ja teollisuusrakennuksissa 51,1 k-m². Toimisto- ja liikerakennusten kerrosalaväljyydet rakennusvuosien mukaan on esitetty viereisissä kuvissa.

Toimistorakennuksissa vanhoissa vuoteen 1970 mennessä valmistuneissa rakennuksissa väljyyden (k-m²/henkilö) mediaani on 43 m², mutta alenee voimakkaasti uudemmissa rakennuksissa siten, että 1990-luvun (1991–2000) rakennuksissa mediaani on vain 14 m². Uusimmissa vuoden 2001 jälkeen valmistuneissa rakennuksissa väljyys on selvästi korkeampi, 22 k-m². Ero voi johtua siitä, että uusimmissa toimistorakennuksissa on suurempi osuus tyhjää ja vajaakäytössä olevaa tilaa. Keskiväljyyden suuret erot rakennuksen valmistumisajan suhteen selittyvät osin eri aikakausien toimistorakentamismäärästä: vanhassa toimistorakennuskannassa huonejärjestelyt eivät mahdollista yhtä tiivistä henkilöstömitoitusta kuin uudempien toimistorakennusten avotilat. Lisäksi vanhoissa, samoin kuin uusimmissa toimistorakennuksissa on suhteellisesti eniten tyhjää ja vajaakäyttöistä tilaa.

Liikerakennuksissa rakennuksen valmistumisvuoden ja keskiväljyyden välinen suhde poikkeaa täysin toimistorakennuksista. Alhaisimmat mediaanit ovat 1950–1980-luvulla (1951–1990) valmistuneissa liikerakennuksissa, noin 30 k-m²/henkilö. Näiden vuosikymmenien liikerakennuksiin kuuluu paljon vanhoja ostoskeskusrakennuksia sekä ns. laatikkomyymälöitä. 1990-luvun liikerakennuksissa mediaani on noin 60 k-m² ja 2000-luvulla valmistuneissa noin 110 k-m²/henkilö. Uudemmat rakennukset painottuvat kauppakeskuksiin sekä tilaa vievän kaupan suuriin halleihin. Vanhimmissa, vuoteen 1950 mennessä valmistuneissa rakennuksissa, mediaani on 80 k-m²/henkilö.



Kuva: Toimistorakennusten väljyyden (k-m²/henkilö) keskiarvo ja mediaani rakennuksen valmistumisvuoden mukaan 2011.



Kuva: Liikerakennusten väljyyden (k-m²/henkilö) keskiarvo ja mediaani rakennuksen valmistumisvuoden mukaan 2011.

[LÄHDE: Helsingin seudun yritysraportti, HSY, 2013]

[LÄHDE: Helsingin seudun yritysraportti, HSY, 2013]

Helsingin seudun yrityskatsauksessa on tehty seuraavia päätelmiä:

- Helsingin seutu on kasvanut mittoihin, jossa sen koko ja yritystoiminnan monipuolisuus synnyttävät kasautumisetuja, jotka vetävät alueelle tuottavaa, uutta yritystoimintaa sekä tukevat vanhojen yritysten kasvua. Yritysten ja työntekijöiden kerääntyminen lähelle toisiaan lisää tuottavuutta, koska työpaikkatiheys lisää kaupankäynnin ja kommunikaation tehokkuutta sekä edistää tiedon ja innovaatioiden leviämistä. Lähekkäin sijaitsevien yritysten välillä tavaroiden kuljettaminen on nopeaa ja edullista, tapaamisia on helppo järjestää ja myös sattuma johdattaa toisilleen hyödyllisiä toimijoita yhteen.
- Helsingin seudun toimialarakenteeseen ja kasvuun ovat vaikuttaneet oleellisesti saavutettavuuden paraneminen kansainvälisesti ja valtakunnallisesti, mutta myös Helsingin seudun sisällä. Seudun sisäisen saavutettavuuden kehittyminen on mahdollistanut kaupunkialueen kasvun laajaksi maantieteellisiksi verkostoiksi, jossa on useita erikokoisia keskuksia ja erikoistuneita yritysalueita. Vuoden 2011 yritystoimipaikkojen henkilöstöstä 52 % työskentelee enintään kilometrin etäisyydellä raideliikenteen (lähijunat ja metro) asemista.
- Toimipaikkojen muuttoliike vaikuttaa myös osaltaan yritystoiminnan alueelliseen sijoittumiseen ja kunkin alueen yritystoiminnan rakenteeseen. Helsingin seudulla tapahtui 2 254 kuntien välistä toimipaikan muuttoa vuonna 2011. Noin 3 % vuoden 2010 toimipaikoista muutti toiseen kuntaan. Tämän lisäksi tapahtui huomattavasti enemmän kuntien sisäisiä muuttoa. Pääkaupunki-seutu menetti seudun sisäisessä kuntien välisessä muutossa 149 toimipaikkaa Kuuma-kuntiin. Suurin nettomenetys tuli Helsingille, mutta myös Espoo ja Vantaa menettivät nettomääräisesti muutamia toimipaikkoja.

1.3. Kaupunkien pysäköintilinjauksia ja selvityksiä

Helsinki

Helsingin pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Helsingin pysäköintipolitiikan tavoitteena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden tarpeisiin ja haasteisiin. Pysäköintipolitiikalla tavoitellaan kaupunkilaisten elämänlaadun parantamista ja yritysten kilpailukyvyyn lisäämistä. Tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikan mukaisilla ratkaisuilla halutaan tarjota pysäköijille mahdollisimman selkeää, käytettävää ja korkealaatuista palvelua, koska autoilulla tulee olemaan jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä. Autoilun roolin tulee olla yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Lisäksi pysäköintipolitiikan on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkuja kestävien kulkumuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enenevässä määrin asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin. Pysäköintipolitiikkaa pitää tulevaisuudessa tehdä monin osin nykyistä enemmän yhteistyössä Helsingin seudun muiden kuntien kanssa.

Pysäköintiin liittyvät tarpeet ja käyttäjäryhmät ovat moninaiset. Pysäköinti ei ole itse tarkoitus, vaan se palvelee aina jotain muuta tarvetta. Pysäköintiratkaisujen on oltava tulevaisuudessa yhä joustavampia ja niiden tulee perustua asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeista.

Helsingin pysäköintipolitiikassa on määritelty 12 kärkitoimenpidettä, joiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Toisten osalta toimenpiteitä valmistelevat työt on käynnistettävä mahdollisimman pikaisesti, jotta toimenpiteet vaikuttaisivat täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua. Kärkitoimenpiteiden kirjo on laaja. Ne käsittelevät

- *pysäköintipaikkojen käytön tehostamista*
- *pyöräpysäköinnin kehittämistä*
- *nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista*
- *asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelua ja laajentamista*
- *yrittäjäpysäköintijärjestelmän kehittämistä*
- *tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä*
- *asukas- ja yrittäjäpysäköinnin organisointia yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa*
- *asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista*
- *siirtymistä tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan*
- *pysäköinnin progressiivista hinnoittelua*
- *pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisäämistä*
- *liityntäpysäköintiä*
- *autojen talvipysäköintiratkaisuja*
- *mobili- ja internetpalveluja.*

Espoo

Espoossa on uudistettu ja koottu yhteen pysäköinnin suunniteluun liittyviä periaatteita. Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto hyväksyi maaliskuussa 2014 pysäköinnin periaatteet. Periaatteiden toteuttamisen tueksi on laadittu asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje sekä pysäköinnin kehittämisohjelma. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi laskentaohjeen helmikuussa 2015.

Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohjetta noudatetaan asemakaavoituksessa. Uuden laskentaohjeen tavoitteena on osoittaa oikea määrä auto- ja pyöräpaikkoja nykytilanteessa ja tulevaisuudessa. Ohjeen tarkoitus on huomioida joustavasti keskeiset toimintaympäristön muutokset.

Kehittämisohjelma käsittää yhdeksän toimenpidettä:

1 Kadunvarsipysäköinnin maksullisuudella halutaan ohjata asukkaat pysäköimään taloyhtiöiden pysäköintialueille ja -laitoksiin vapauttaen paikat lyhytkestoisemmalle vieras- ja asiointipysäköinnille. Luontevia alueita maksulliselle pysäköinnille ovat Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Olari, Espoonlahti, Finnöö, Kera, Vermo, Otaniemi, Kivenlahti, Suvela ja Matinkylä. Maksullisuus on mahdollista ottaa käyttöön vaiheittain aloittaen 2-3 pilottikohteella. Samalla esitetään toteuttavaksi älykäs mobiilimaksupalvelu.

2 Pysäköinnin tehostamisella ja keskittämällä vapautetaan maa-alaa asumiseen, virkistykseen ja muihin toimintoihin. Tämä tekee alueista viihtyisämpiä. Tulevaisuudessa pyritään kehittämään yhteistyömalleja, joilla eri toimintoja sisältävien alueiden pysäköin-

tipaikat on mahdollista saada ympärivuorokautisesti tehokkaaseen käyttöön. Tällöin asiointi-, asukas-, työpaikka- ja liityntäpysäköinti hyödyntävät samoja paikkoja. Keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutus on parhaimmillaan kaikille osapuolille houkutteleva vaihtoehto. Autojen yhteiskäyttöratkaisuilla on mahdollista tehostaa pysäköintiä ja vähentää paikkamäärää.

3 Kaupungilla on jatkossakin oltava aktiivinen rooli erityisesti alueellisten ja keskitettyjen pysäköintijärjestelmien luomisessa. Jatkotoimenpiteenä esitetään keskitetyn pysäköintiorganisaation tarkemman hallinto- ja pystytysmallin selvittämistä. Keskitetty toiminta- ja organisaatiomalli mahdollistaa pysäköinnin entistä kokonaisvaltaisemman kehittämisen koko Espoon alueella.

4 Pysäköinninvalvontaa lisäämällä edesautetaan muiden toimenpiteiden toteutumista. Näkyvä valvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo etukäteen. Uudella teknologialla on mahdollista tehostaa ja nopeuttaa valvontaa. Tulevaisuudessa voidaan harkitaan pysäköintivirhemaksujen korottamista ja rengaslukon käyttöönottoa.

5 Hyvin opastettu pysäköinti ja selkeät merkinnät tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Lisäksi pysäköintipaikan löytyessä helpommin liikennesuorite pienenee ja päästöt vähenevät. Pysäköintimerkintöjen on oltava yksiselitteisiä, yhteneväisiä ja helposti ymmärrettävissä. ”Pysäköintikieltoalue”-merkin toimivuutta tutkitaan tarkemmin ja kehitetään tarvittaessa. Kaupunkikeskusten talvikunnossapitoa voidaan edesauttaa pysäköinnin ohjauksilla.

6 Pysäköinnin älykkyyttä lisäämällä on mahdollista hyödyntää pysäköintipaikkoja paremmin ja tehokkaammin. Keskeisiä toimenpiteitä ovat pysäköinnin avoimen tietokannan luominen sekä internet-

ja mobiilisovellusten toteuttaminen. Espoon älykästä pysäköintiä olisi luontevaa kehittää hankeohjelmissa, kuten 6Aika-hankeessa ja Innovatiiviset kaupungit –ohjelmassa (INKA).

7 Pyöräpysäköintiä kehitetään erityisesti työpaikoilla, joukkoliikenneterminaaleissa ja -pysäkeillä sekä julkisten ja kaupallisten palveluiden yhteydessä. Tarvitaan lisää laadukkaita, sääsuojattuja ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja, jotta yhä useampi valitsee liikkestävyyden pyörän. On tärkeää, että pyöräpysäköinti huomioidaan kaavoituksessa sekä kehitettäessä olemassa olevia kiinteistöjä ja joukkoliikenteen solmupisteitä.

8 Liityntäpysäköintiä kehittämällä ja laajentamalla houkutellaan asukkaita valitsemaan pyörä tai tekemään ainoastaan lyhyt automatka siirryttäessä joukkoliikennevälineeseen. Vuoteen 2020 mennessä liityntäpysäköintipaikkoja esitetään toteutettavaksi Espoossa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mukaisesti. Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisen edistämiseksi on tarpeellista sopia paikkojen kustannusjakoperiaatteista seudun muiden kuntien kanssa. Reaaliaikaista tietoa vapaista auto- ja pyöräpaikoista on jatkossa mahdollista tarjota mobiili- ja internetpalveluna. Tämä tehostaa liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä.

9 Työntekijöiden kestävästä liikkumisesta edistetään. Työnantajat ja työntekijät tarvitsevat yhä enemmän ja kohdennetumpaa tietoa viisaan liikkumisen mahdollisuuksista ja hyödyistä niin työmatkojen kuin työasiointimatkojen osalta. Organisaatioita on kannustettava laatimaan liikkumissuunnitelmia. Espoo merkittävänä työnantajana voi toimia esimerkkinä.

Vantaa

Vantaalla kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 9.12.2013 keskustojen pysäköinnin mitoitusohjeen kokeilun, jolla osaltaan tavoitellaan kohtuuhintaista asuntotuotantoa, joka sisältyy Vantaan maapoliittiseen ohjelmaan.

Kokeilu koskee raideliikenteeseen tukeutuvien Tikkurilan, Koivukylän, Korson, Aviapoliksen, Kivistön, Martinlaakson ja Myyrmäen sekä Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden uusia asuinrakennuskohteita. Vuosina 2014–2018 noudatettavan uuden mitoitusohjeen mukaan on rakennettava vähintään yksi autopaikka 130 kerrosneliötä kohti. Mitoitusohje ei estä tarvittaessa rakentamasta enemmän pysäköintipaikkoja.

Nykyisin voimassa olevia mitoitusohjeita noudatetaan edelleen kaikilla muilla alueilla. Kaupunkikeskustojen kortteleita tiivistettäessä mitoitus on yksi autopaikka 115 kerrosneliötä kohti. Alle 500 metrin etäisyydellä raideliikenteen asemasta mitoitus on yksi autopaikka 110 kerrosneliötä kohti ja 500-1000 metrin etäisyydellä yksi autopaikka 100 kerrosneliötä kohti. Näitä ohjeita noudatettaisiin edelleen kaikilla muilla alueilla.

1.4. Nykyiset laskentaohjeet

Helsingissä toimistojen autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi keskustassa, pohjoisessa kantakaupungissa ja aluekeskuksissa huomattavasti vähemmän kuin muualla seudulla. Espoossa autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi hieman vähemmän kuin Vantaalla. Raide liikenteen asemien yhteydessä erot kaupunkien välillä ovat kuitenkin

pienet. Otaniemessä on otettu käyttöön vuonna 2014 uusi laskentaohje, jossa vaatimus autopaikkamäärälle on pieni. Seuraavilla sivuilla olevissa kuvissa on esitetty Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyiset laskentaohjeet sekä työpaikkojen toteutunut toimialaluokitus alueittain.

Tampereella parhaillaan lausunnoilla olevassa laskentaohjeessa toimistojen autopaikkamäärän vaatimus on pääsääntöisesti suurempi kuin Helsingissä, mutta pienempi kuin Espoossa ja Vantaalla. Tampereella toteutusminimi on - 20 % arvoista, mikäli hankkeessa pystytään osoittamaan tehostamiseen käytetyt keinot (esimerkiksi paikkojen vuorottaiskäyttö ja/tai nimeämättömyys). Taulukon arvojen ylitys sallitaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Paikkoja voidaan toteuttaa pääsääntöisesti enintään + 20 % annetusta normista. Muissa kotimaisissa vertailukaupungeissa vaatimukset ovat suunnilleen samalla tasolla Espoon ja Vantaan kanssa.

Pohjoismaisissa vertailukaupungeissa huomio kiinnittyy Osloon, jossa sallitaan suuri vaihtelu normissa. Lisäksi keskustassa autopaikkamäärän vaatimus on hyvin pieni. Kööpenhaminassa ja Göteborgissa autopaikkoja vaaditaan suhteellisen paljon keskustan ulkopuolella.

Taulukko: Helsingin seudulla, muualla Suomessa ja pohjoismaissa käytettyjä toimistojen laskentaohjeita.

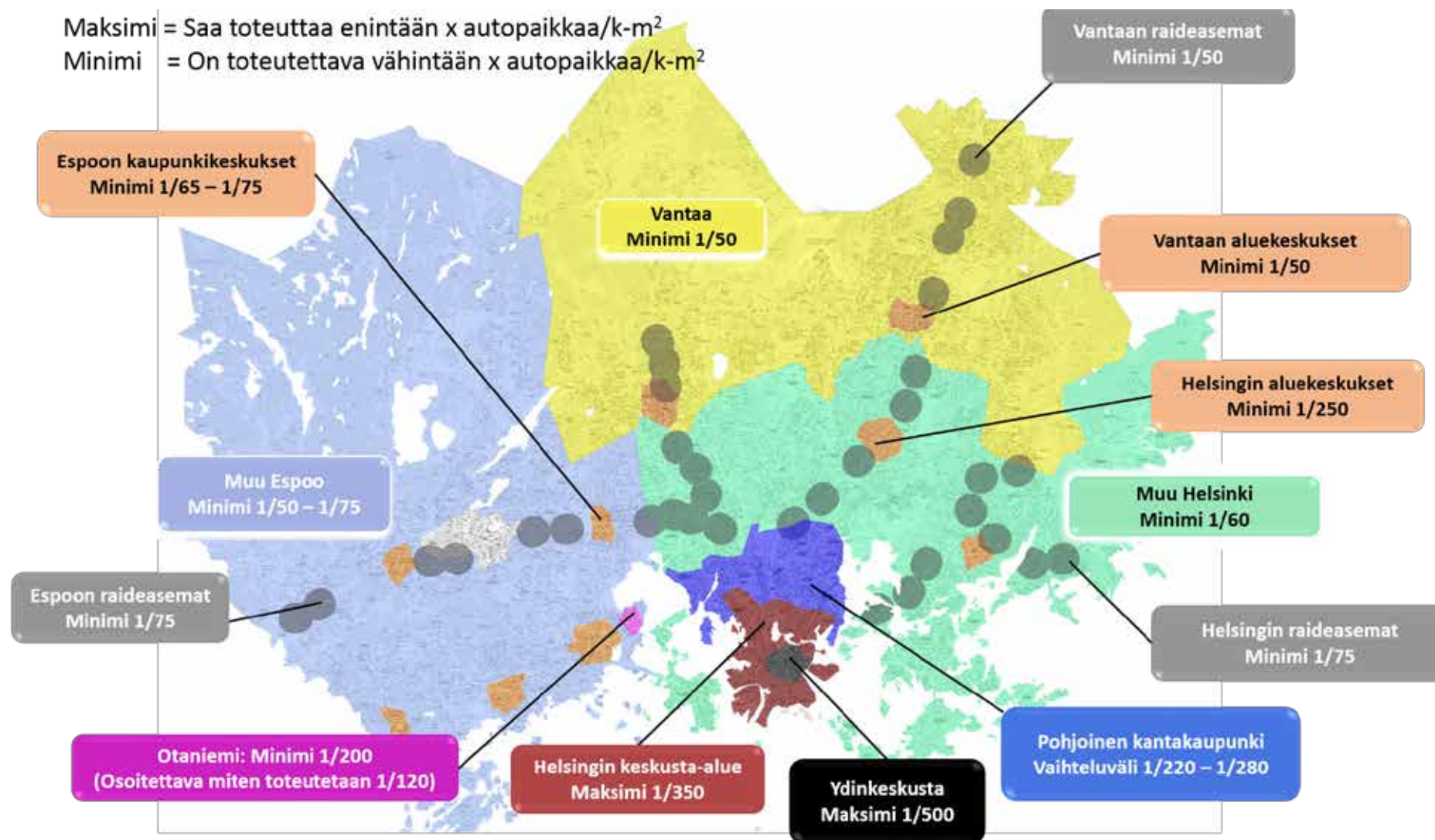
[k-m ² /ap]	Helsinki (1994)	Espoo (*)	Vantaa (1981)		
Helsingin ydinkeskusta	Ei normia	-	-		
Helsingin keskusta-alue ja kantakaupunki	220-350	-	-		
Kaupunki- ja aluekeskukset	250	65-75	50		
Raideasemat 600 metriä	75	75	50		
Muu kaupunki	60	50-75	50		

[k-m ² /ap]	Tampere	Turku	Oulu	Lahti	Järvenpää
Ydinkeskusta	-	-	-	-	-
Keskusta-alueet	125	50	50	60	70
Aluekeskukset	100	50-75	50	50	70
Raideasemat 600 metriä	90	50	50-75	50	50
Esikaupungit	45	50-75	50	50	70

[k-m ² /ap]	Göteborg	Malmö	Oslo	Kööpenhamina
Keskusta-alueet	143	110	500	143
Aluekeskukset	40-50	70	44-143	43
Raideasemat 600 metriä	40-50	70	55-143	43
Esikaupungit	40-50	70	55-143	43

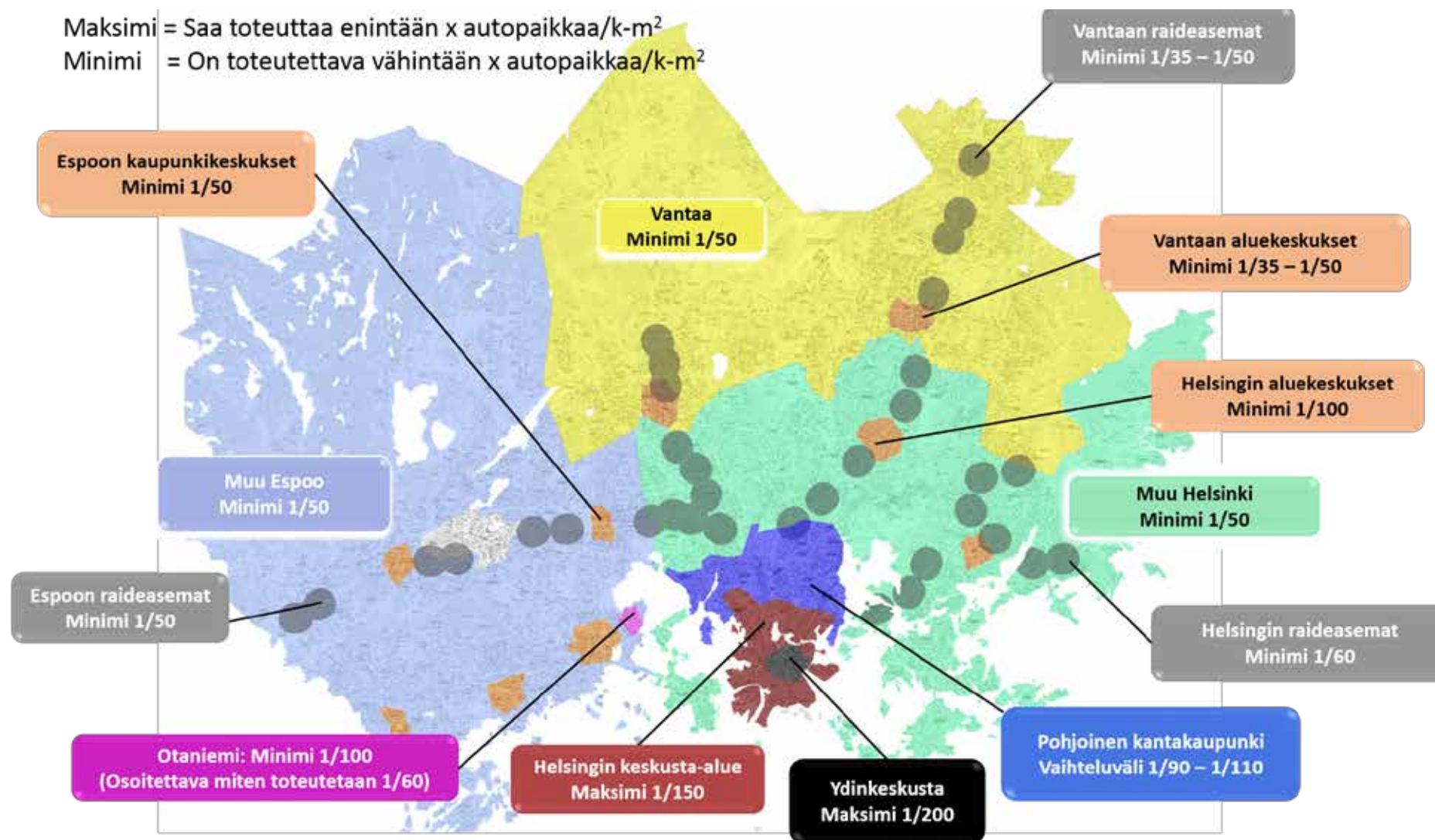
* Ei erillistä hyväksyttyä ohjetta, vaan mitoituksessa sovellettu aiemmin kaavoissa olleita periaatteita.

Toimistojen autopaikkojen laskentaohjeet



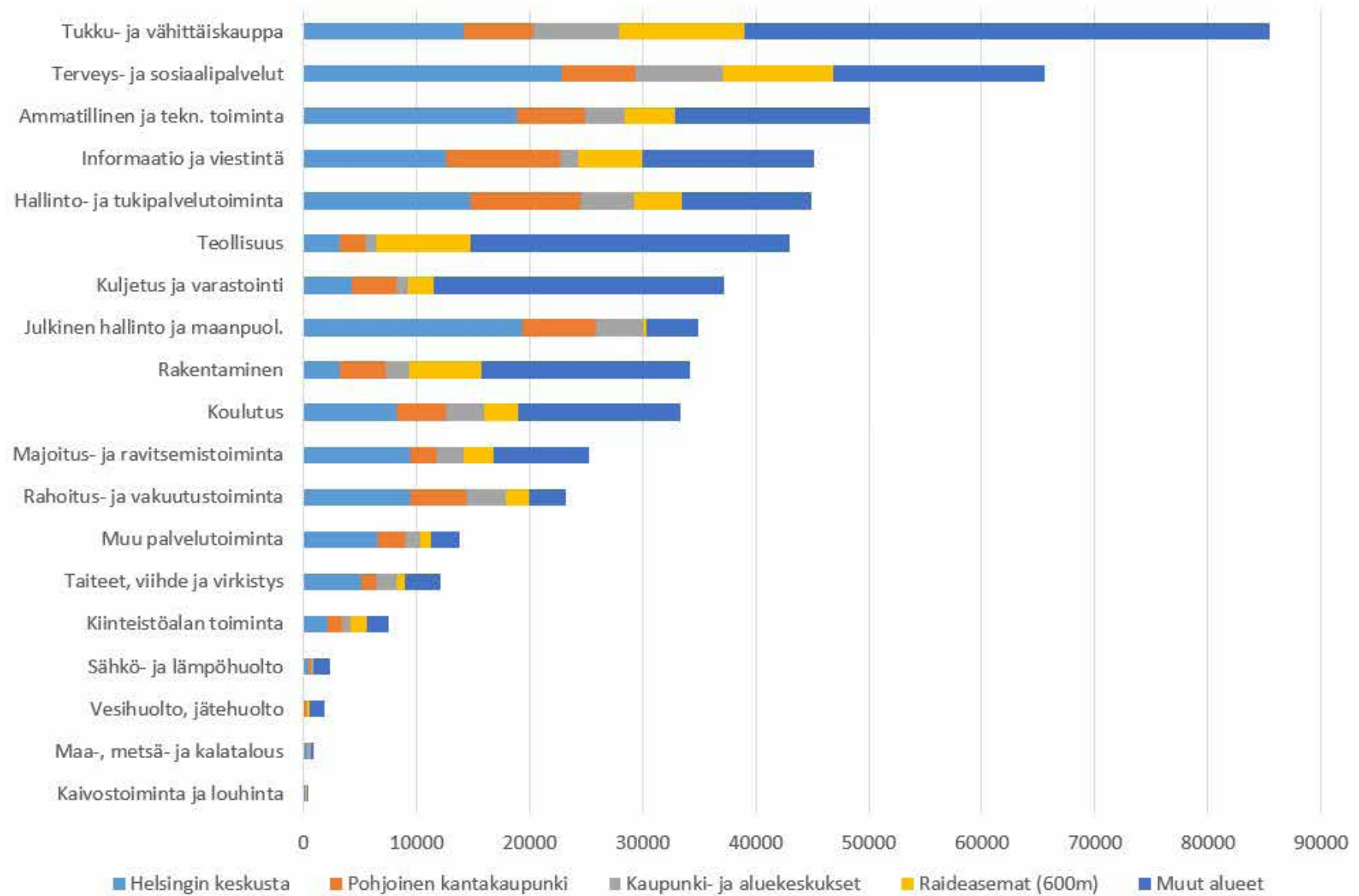
Kuva: Toimistojen autopaikkojen laskentaohjeita pääkaupunkiseudulla.

Liiketilojen autopaikkojen laskentaohjeet



Kuva: Liiketilojen autopaikkojen laskentaohjeita pääkaupunkiseudulla.

Työpaikkojen luokitus ja jako alueittain

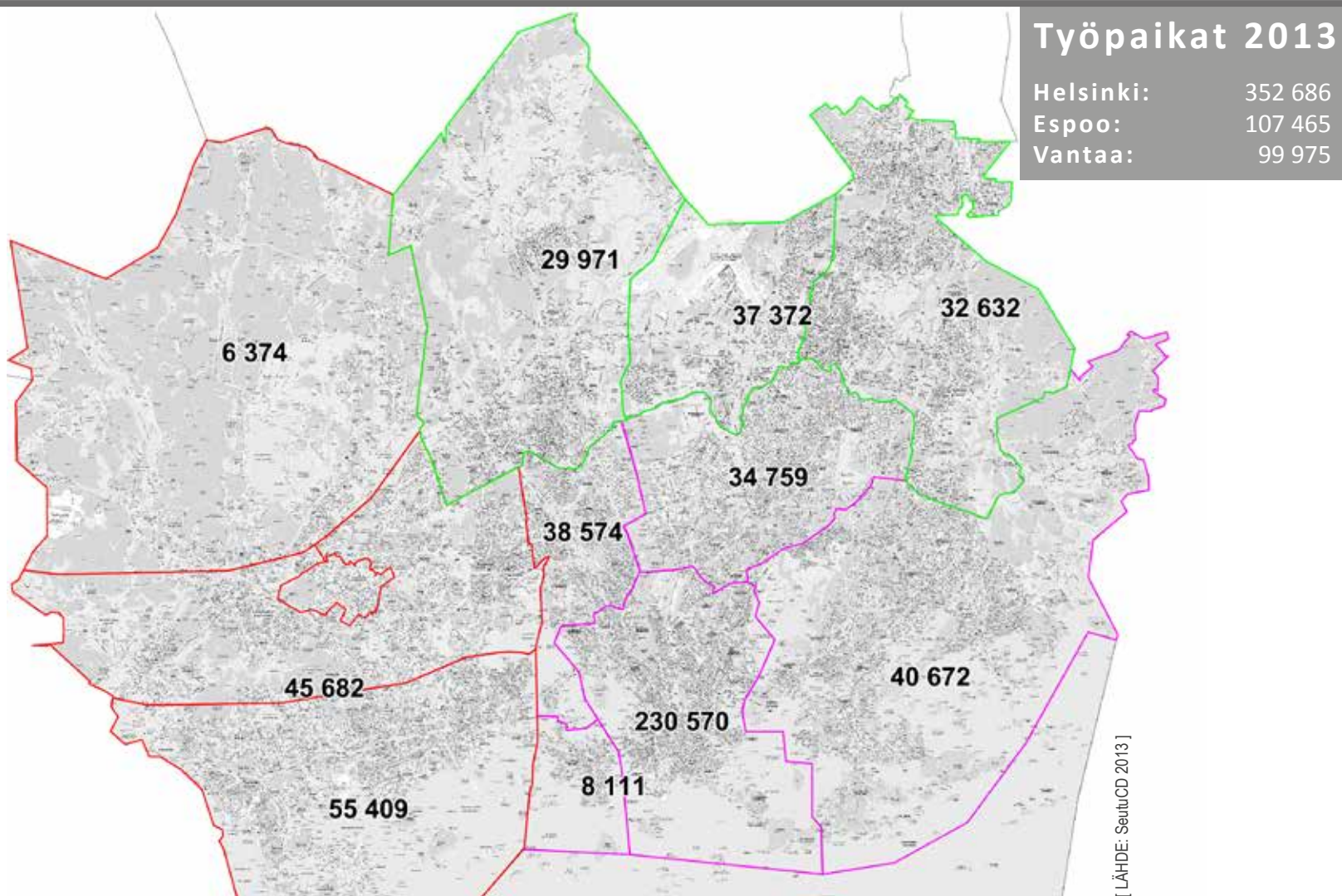


[LÄHDE: SeutuCD 2013]

Kuva: Työpaikkojen luokitus ja jako alueittain (SeutuCD 2013).

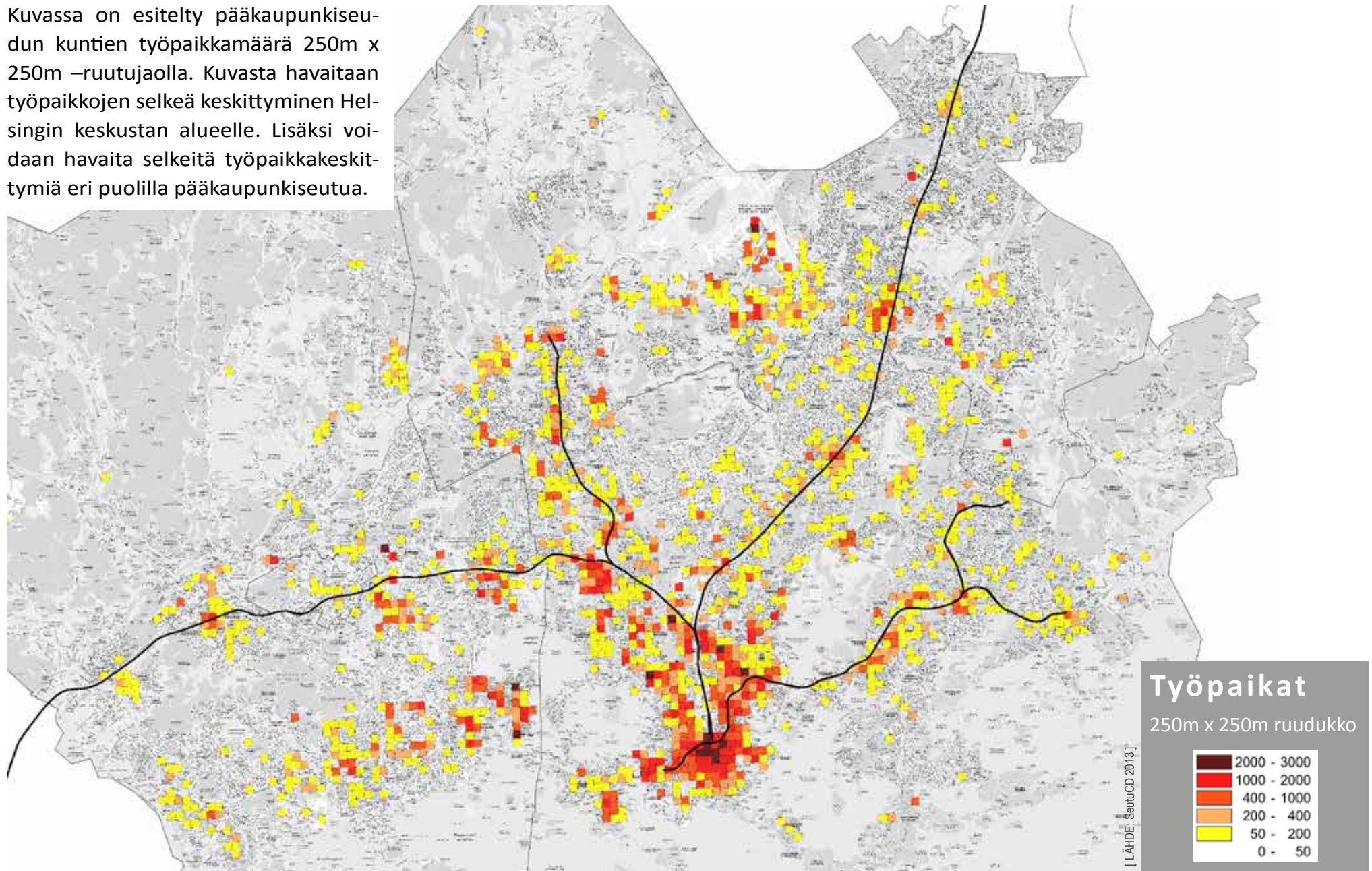
1.5. Työpaikka-alueiden sijoittuminen ja ominaispiirteet

Viereisessä kuvassa on esitelty pääkaupunkiseudun kuntien työpaikkamäärät. Kuvassa kunnat on jaoteltu pienempiin osa-alueisiin, joiden avulla voidaan havainnollistaa työpaikkojen sijoittumista. Espoossa työpaikat sijaitsevat pääasiassa Keski- ja Etelä-Espoossa. Vantaalla työpaikat ovat jakautuneet melko tasaisesti eri osa-alueille. Helsingin työpaikoista noin 65 % sijaitsee kantakaupungin alueella. Kokonaistyöpaikkamäärältään Helsinki on kolmesta kaupungista selkeästi suurin kun taas Espoon ja Vantaan työpaikkamäärät ovat keskenään lähes yhtä suuria.



Kuva: Nykyiset työpaikat pääkaupunkiseudulla.

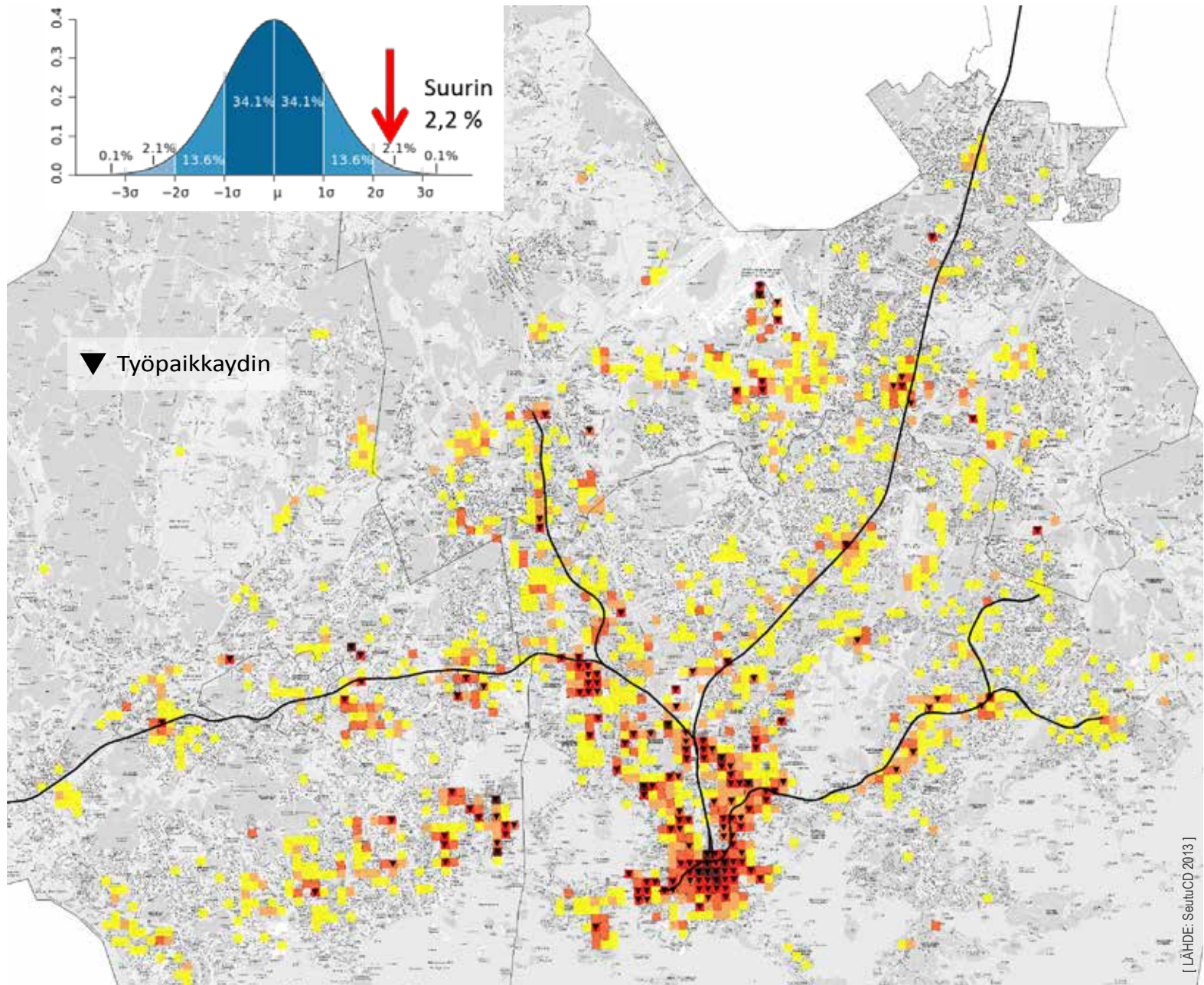
Kuvassa on esitelty pääkaupunkiseudun kuntien työpaikkamäärä 250m x 250m –ruutujaolla. Kuvasta havaitaan työpaikkojen selkeää keskittymistä Helsingin keskustan alueelle. Lisäksi voidaan havaita selkeitä työpaikkakeskitymiä eri puolilla pääkaupunkiseutua.



Kuva: Nykyisten työpaikkojen sijoittuminen pääkaupunkiseudulla.

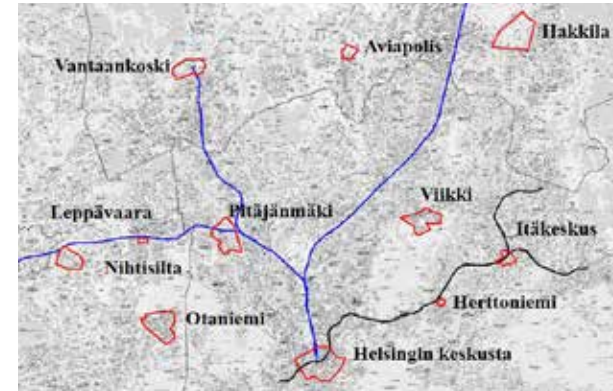
Työpaikkakeskittymistä on tunnistettu niin kutsutut työpaikkaytimet, eli ne 250x250 metrin ruudut, joissa työpaikkatiheys on enemmän kuin kahden keskihajonnan verran suurempi kuin työpaikkaruuduissa keskimäärin. Käytännössä työpaikkaytimiä ovat suurin 2,2 % kaikista työpaikkaruuduista. Ytimisyyttä käytetään yhtenä kaupunkirakenteen analysointikeinona (lähteenä KARA – kaupunkirakenteen kehityspiirteet, Helsingin kaupungin tietokeskus 2009).

Helsingin kantakaupunki erottuu selkeänä työpaikkaytimien keskittymänä aivan kuten myös Pitäjänmäen aluekin. Lisäksi Espoosta erottuvat selkeästi Otaniem, Keilaniemen ja Tapiolan alueet. Vantaalla työpaikkaytimet keskittyvät selkeästi Tikkurilan, Helsinki-Vantaan lentokentän ja Aviapoliksen alueille.



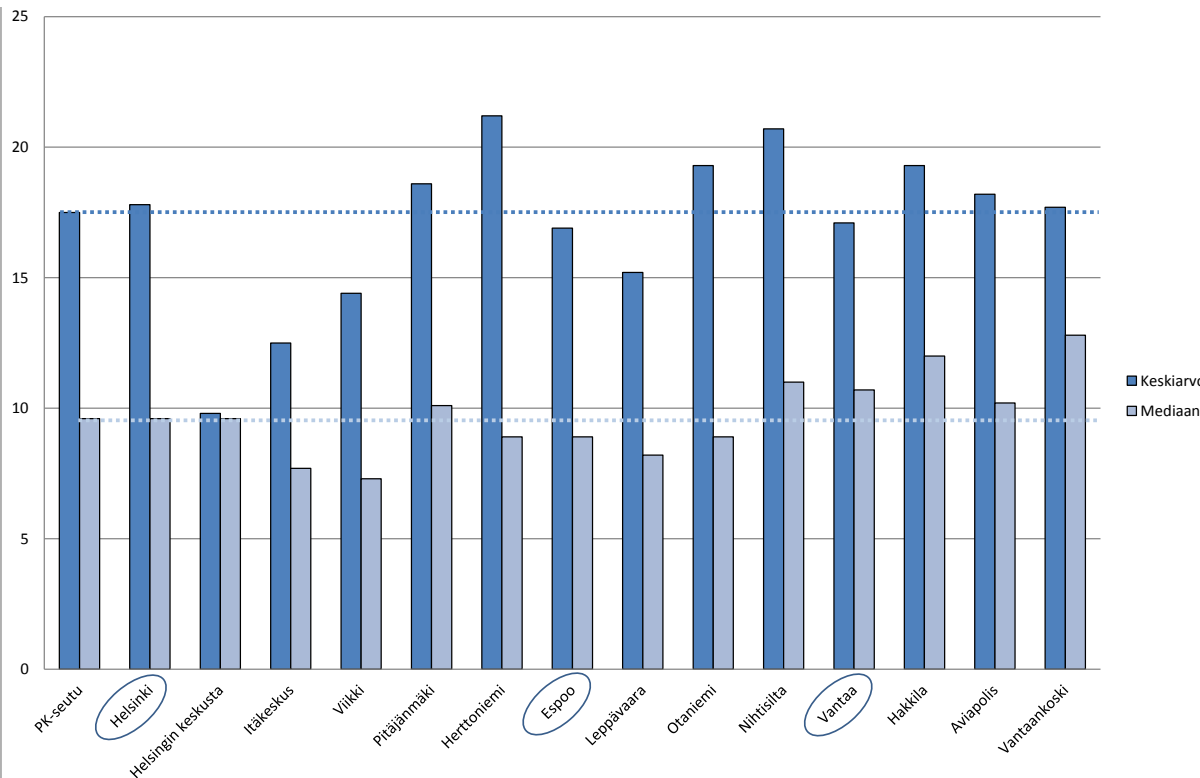
Kuva: Nykyisten työpaikkaytimien sijoittuminen pääkaupunkiseudulla.

Työssä on tarkasteltu pääkaupunkiseudun, pääkaupunkiseudun kuntien ja tarkemmin tutkittu työpaikkakohteiden päivittäisen työmatkan (matkan pituus alle 180 km) pituuden keskiarvoja ja mediaaneja YKR-aineistoa hyödyntäen. Pääkaupunkiseudulle suuntautuvien matkojen mediaanipituus on 9,6 kilometriä (keskiarvo 17,5 km) alla olevan kuvan mukaisesti. Helsingin kaupungin alueelle suuntautuvilla työmatkoilla luvut ovat suunnilleen samat. Espoon kunnan alueella matkojen mediaanipituus on 16,9 kilometriä (keskiarvo 8,9 km) ja Vantaalla 10,7 kilometriä (keskiarvo 17,1 km). Suurin mediaanipituus on siis Vantaan kunnan alueelle suuntautuvilla työmatkoilla ja lyhin Espooseen suuntautuvilla. Matkan keskimääräistä pituutta mitattaessa Helsingin kunnan alueelle suuntautuvat matkat ovat pisimpiä.



Kuva: Tarkemmin tutkitut työpaikka-alueet.

Tässä työssä on valittu tarkemmin tutkittaviksi työpaikkakohteiksi työpaikkaytimien tunnistamisen sekä työhön osallistuvien kaupunkien edustajien ohjauksen perusteella viereisessä kuvassa olevat alueet. Tarkemmin tutkituista kohteista



Kuva: Päivittäisen työmatkan mediaani- ja keskiarvopituus alueittain nykytilanteessa (2012).

on laadittu erilliset kohdekortit, jotka ovat tämän työn liitteenä 2. Tarkemmin tutkituilla työpaikka-alueilla päivittäisen työmatkan mediaanipituus vaihtelee 7,3 kilometrin (Viikki) ja 12,8 kilometrin (Vantaankoski) välillä. Työmatkan keskimääräinen pituus puolestaan vaihtelee 9,8 kilometrin (Helsingin keskusta) ja 21,2 kilometrin (Herttoniemi) välillä. Alueiden välillä on havaittavissa selkeitä eroja työmatkan pituuden osalta.

Työssä on myös analysoitu tarkemmin tutkittujen työpaikka-alueiden työmatkaliikenteen kulkumuotojakaumia. Seuraavan sivun kuvassa esitetyt kulkumuotojakaumat on selvitetty Helmet 2.0 -liikennemallista tutkimalla alueelle saapuvia työmatkoja. Kulkumuotojakaumat ovat hyvin erilaisia eri alueilla. Erityisesti Helsingin keskustan kulkumuotojakauma poikkeaa muista alueista merkittävästi. Tämän raportin liitteenä olevissa kohdekorteissa on lisäksi esitelty henkilöhaastatteluai- neistosta selvitetty kulkumuotojakaumat kyseisille alueille.

Yksi kulkumuodon valintaan vaikuttava tekijä on autonomistus. Helsingissä henkilöautotiheys on 405 henkilöautoa 1000 asukasta kohden, Espoossa vastaava luku on 484 henkilöautoa 1000 asukasta kohden ja Vantaalla 521 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (lähde: Helsingin ympäristötilasto/Trafi). Kyseisissä luvuissa ovat mukana myös sellaiset autot, jotka eivät ole liikennekäytössä, mutta luvuissa ei ole mukana työsuhdeautoja.

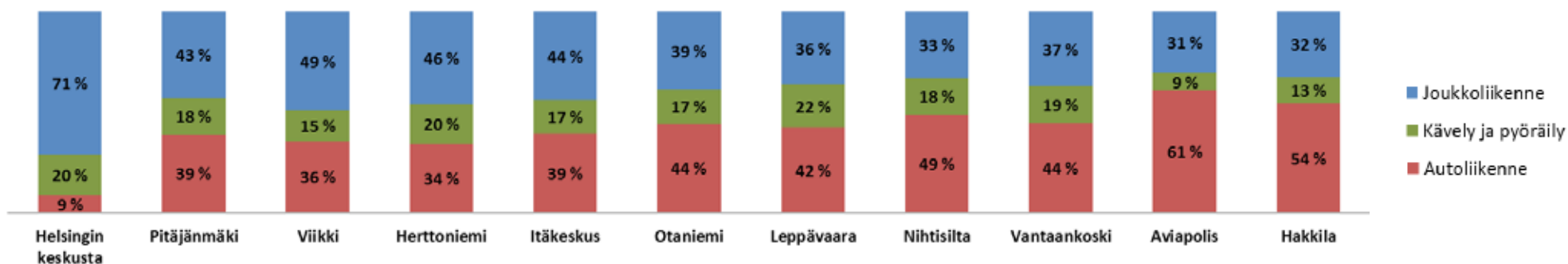
Oheisessa taulukossa on esitetty Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla työssäkäyvien ihmisten asuinkunnat Helsingin seudun 14 kunnan alueella. Tiedot ovat peräisin Suomen Ympäristökeskuksen ylläpitämästä YKR-aineistosta. Tämän aineiston perusteella havaitaan, että valtaosa kolmen kunnan työntekijöistä asuu pääkaupunkiseudulla. Helsingin työntekijöistä 81 %, Espoon työntekijöistä 78 % ja Vantaan työntekijöistä 73 % asuu pääkaupunkiseudun alueella.

Helsingin seudun 14 kunnan alueen ulkopuolella asuu vajaa kymmenen prosenttia Helsingin, Espoon ja Vantaan työntekijöistä.

Taulukko:
Pääkaupunkiseudun kunnissa työssäkäyvien asuinkunnat.

	Helsingissä työssäkäyvistä	Espoossa työssäkäyvistä	Vantaalla työssäkäyvistä
Helsingistä	56,7	22,1	24,9
Espoosta	12,8	48,6	8,5
Vantaalta	11,1	7,0	39,5
Järvenpäästä	1,5	0,7	2,5
Nurmijärveltä	1,5	1,6	3,1
Keravalta	1,5	0,7	2,9
Tuusulasta	1,4	0,8	3,3
Kirkkonummelta	1,4	4,4	1,0
Hyvinkäältä	0,9	0,7	1,4
Sipoosta	0,8	0,3	1,3
Vihdistä	0,8	2,1	1,0
Mäntsälästä	0,5	0,2	1,0
Kauniaisista	0,4	1,0	0,3
Pornaisista	0,2	0,1	0,3
Muualta	8,5	9,6	9,2
PK-seudulta	80,6	77,7	72,8

[LÄHDE: YKR © SYKE ja TK 2010]



Kuva: Tarkemmin tutkittuihin kohteisiin suuntautuvien työmatkojen mallinnettu kulkumuotojakauma nykytilanteessa (2012).

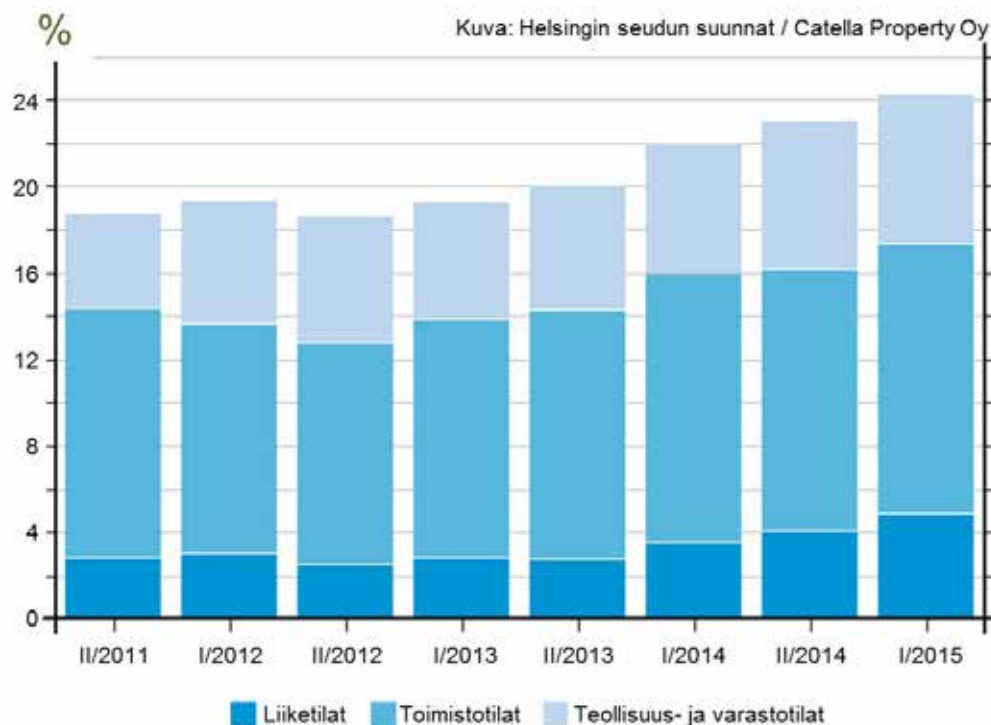
[LÄHDE: HSL:n Helmet liikemalli]

1.6. Vapaat tilat pääkaupunkiseudulla

Hyvin usein tyhjät toimistot sijaitsevat tämän hetken tarpeeseen ja kysyntään nähden väärässä paikassa. Toimistoja on kaavoitettu paljon suurten väylien melualueilla melko huonojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Nykyisin tällaisten toimistojen kysyntä on melko vähäistä. Sen sijaan teollisuus- ja varastotilan käyttäjät siirtyvät pääkaupunkiseudun vanhoista varastotiloista kehyskuntiin rakennettaviin uusiin logistiikkakeskuksiin.

Catella Property Oy:n markkinakatsauksen (kevät 2015) mukaan pääkaupunkiseudulla toimitiloista suurin vajaakäyttöaste on toimistotiloilla, sillä niistä 13 % (yli miljoona k-m²) oli vailla käyttöä keväällä 2015. Espoon toimitiloista 21 %, Vantaalla 17 % ja Helsingissä 10 % oli vailla käyttöä. Helsingin keskustassa vajaakäyttöaste oli 6 %. Espoon alueella esimerkiksi Karaporttiin on muodostunut tyhjän tilan keskittymä ja myös Länsiväylän varrella Keilaniemen ja Matinkylän välillä on lähes 100 000 m² tyhjää tilaa. Catella Property Oy:n katsauksessa arvioidaan, että tyhjän toimistotilan määrä nousee vuoden 2015 aikana uuteen ennätykseen, yli 13 prosenttiin.

Liiketiloista 5 % (yli 150 000 k-m²) on käyttämättä koko pääkaupunkiseudulla. Vantaalla osuus on 7 %, Espoossa 5 % ja Helsingissä 4 %. Helsingin keskustassa liiketilojen vajaakäyttöaste on vain 2 %. Catella Property Oy:n katsauksessa ennustetaan tyhjän liiketilan määrän lisääntyvän vuoden 2015 aikana, mikä on seurausta kaupan heikon myyntikehityksen jatkumisesta.



Kuva: Pääkaupunkiseudulla tyhjiään olevien toimitilojen osuus (%) toimitilakannasta, puolivuosittain (syys- ja maaliskuu).

2. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSIA

2.1. Ennustetut muutokset työpaikkamäärissä

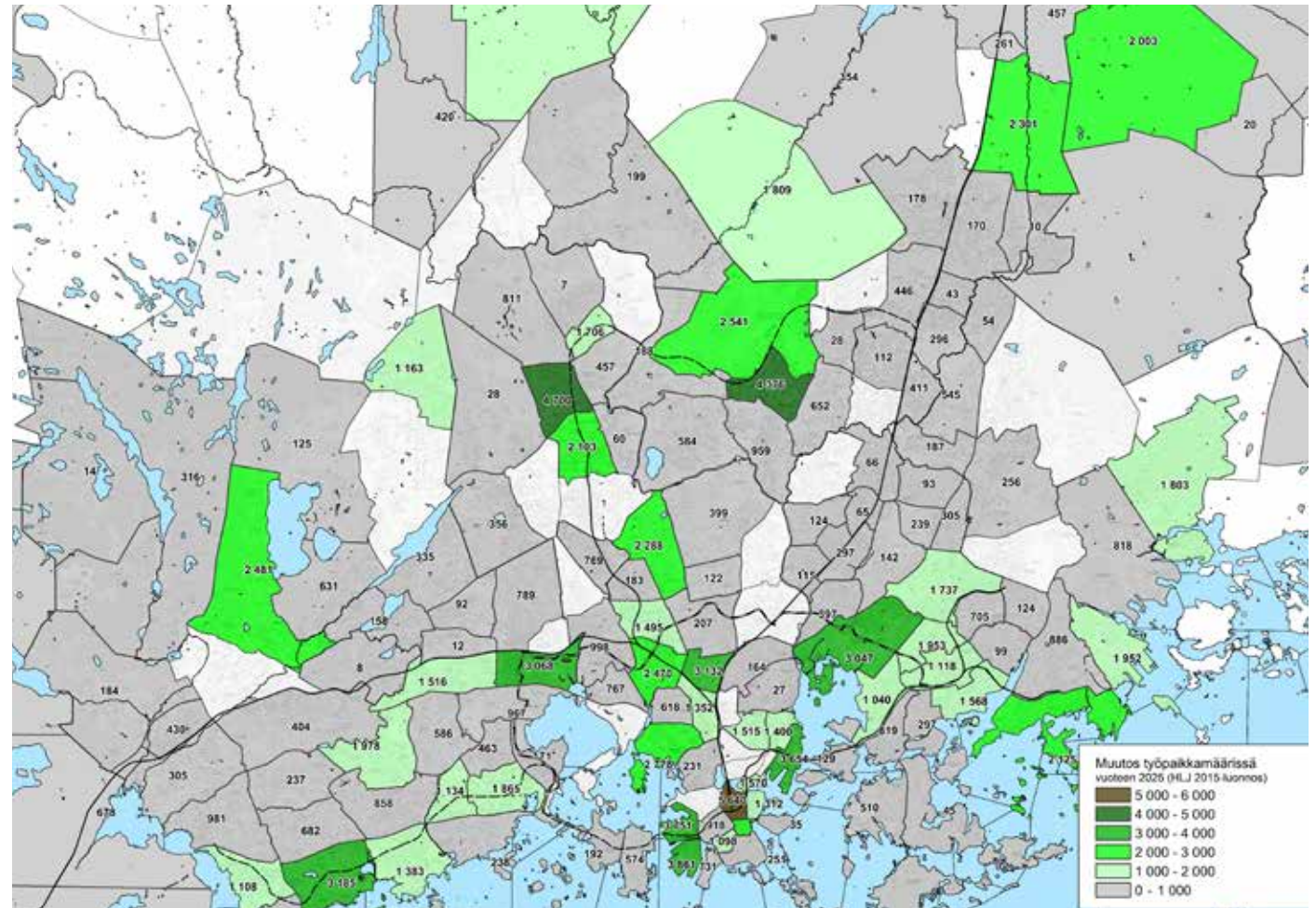
Tässä työssä on tutkittu ennustettuja muutoksia pääkaupunkiseudun työpaikkamäärissä. Ennusteiden laadintaa on kuvattu Kaupunkitutkimus TA OY:n laatimassa raportissa ”Maankäyttöprojektien laadinta Helsingin seudun HLJ 2015 ja MASU –projektien lähtötiedoiksi” (Laakso & Kilpeläinen, 2014). Raportin mukaan työpaikkaprojektien laadinnan pohjaksi on tehty yhdenmukaisesti laaditut arviot toimitilarakentamisen potentiaalista sekä eri rakentamisalueiden toteutumis- ja ajoittumisedellytyksistä. Arvioiden laadinnan pohjana ovat olleet voimassa olevat asema- ja yleiskaavat sekä vireillä olevat yleiskaavat sekä ajallisesti pitemmälle ulottuvat rakennemallit ja maankäyttövisiot. Projektien laadinta ei perustu toimitilakerrosalan rakentamispotentiaaleihin, eikä arvioihin työpaikkaväljyyden muutoksesta. Raportissa kuvataan työpaikkaprojektien laadinnan kolmivaiheinen asiantuntija-arvio seuraavanlaisiksi:

1. Kuntien aluekohtainen arvio työpaikkamäärästä projektiovuosina (työpaikat yhteensä).
2. Projektion laatijan asiantuntija-arvio kunnan arviosta suhteessa alueen lähtötilanteen työpaikkamäärään päätoimialoittain (em. jaolla), sijainnin arvioituun vetovoimaan (vaihtelee maankäyttövaihtoehtoittain) sekä työpaikka-alueen kehittämispotentiaaliin.

3. Tilastoaluetasoisien työpaikkamäärien täsmäys koko Helsingin seudun arvioituun kokonaistyöpaikkamäärään päätoimialoittain ja projektiovuosittain.

Laakso ja Kilpeläinen korostavat raportissaan, että työpaikkakehitystä ja työpaikkojen alueellista sijoittumista ei voida missään oloissa ennustaa täydellä varmuudella. Työpaikkaprojektien todetaankin olevan ensi sijassa asiantuntijanäkemykseen perustuvia vaihtoehtoisia laskelmia arvioiden kokonaistyöpaikkamäärän jakautumisesta eri sijainteihin.

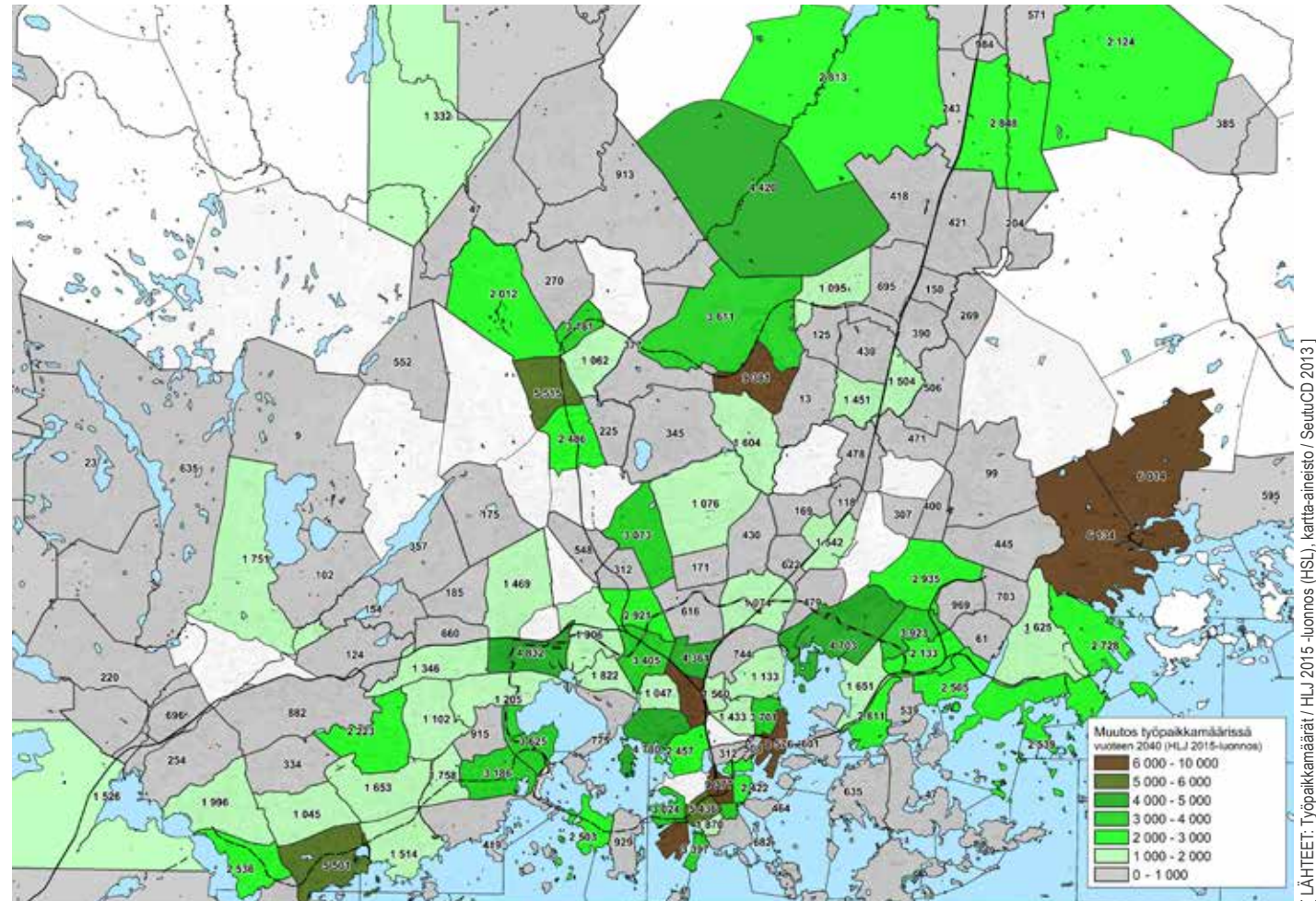
Pääkaupunkiseudulle arvioidaan tulevat vuoteen 2025 mennessä yhteensä 11 000 uutta työpaikkaa vuodessa (HLJ 2015 –luonnos) ja viereisen sivun kuvasta nähdään seudun uusien työpaikkojen keskittävän hyvin voimakkaasti raideyhteyksien varrelle. Esimerkiksi lähivuosina valmistuvien Kehäradan ja Länsimetron varsille tulee huomattava määrä uusia työpaikkoja.



[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutuCD 2013]

Kuva: Ennustetut kasvut työpaikkamäärissä vuoteen 2025 mennessä (HLJ 2015 -luonnos).

Viereisessä kuvassa on esitetty pääkaupunkiseudun työpaikkamäärien muutoksia nykytilanteesta vuoteen 2040 mennessä. Vertailemalla kuvaa edellisen sivun, vuoden 2025 tilannetta esittävään kuvaan, havaitaan että vuoden 2025 jälkeen ennustetaan Helsingin keskustan tiivistyvän entisestään. Lisäksi vuoden 2025 jälkeen uusia työpaikkoja ennustetaan muodostuvan merkittävästi lisää Avipoliikseen, Kalasatamaan, Pasilaan ja Östersundomiin. Myös Espooseen Länsimetron varrelle ennustetaan tulevan uusia työpaikkoja vielä vuoden 2025 jälkeenkin.



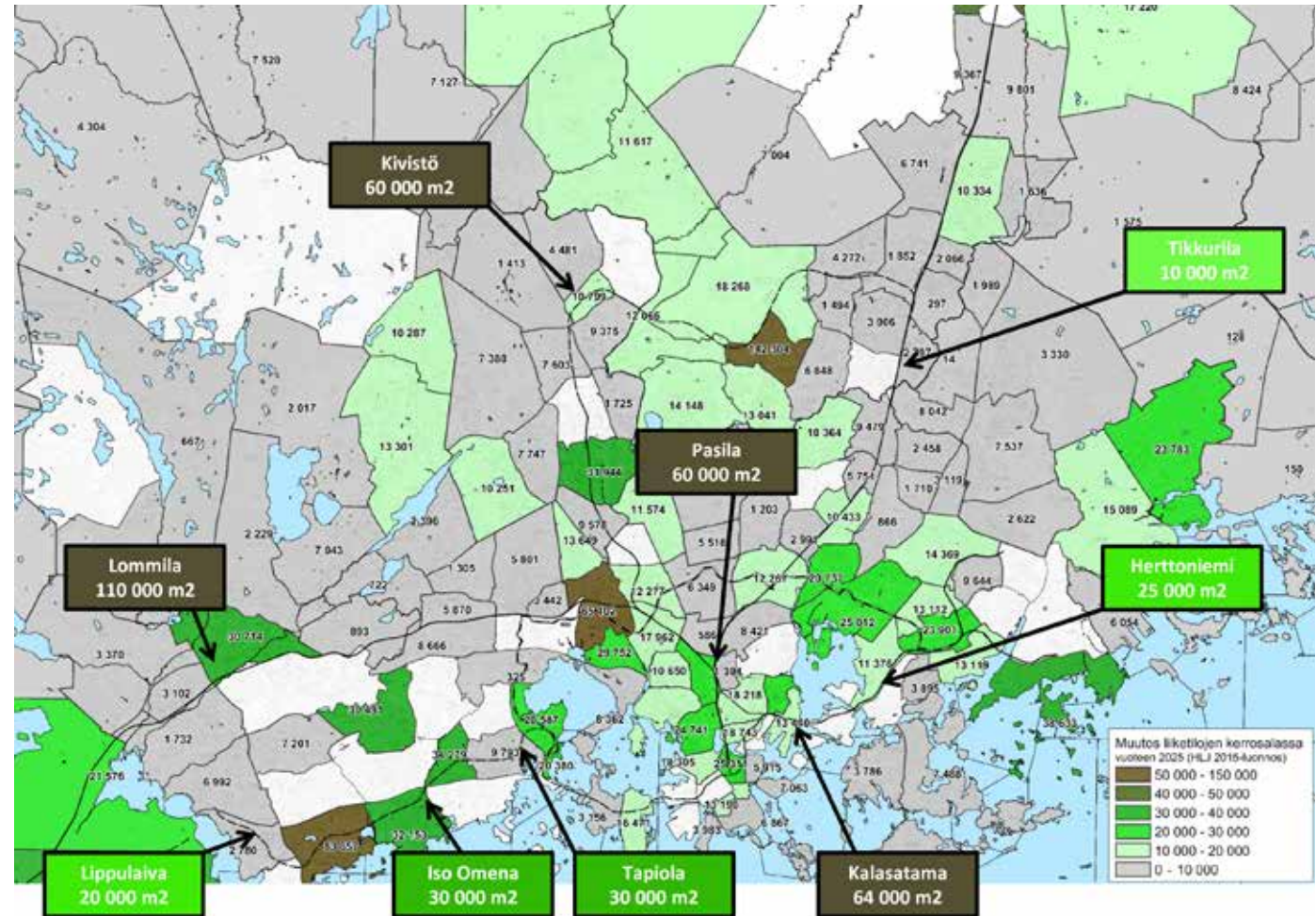
Kuva: Ennustetut kasvut työpaikkamäärissä vuoteen 2040 mennessä (HLJ 2015 -luonnos).

[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aiheisto / SeutuCD 2013]

Työssä on analysoitu myös liiketilojen kerrosalan kehittymistä pääkaupunkiseudulla. Kaupan kerrosalan kehityksen estimointi on kuvattu raportissa ”Maankäyttöprojektoiden laadinta Helsingin seudun HLJ 2015 ja MASU –projektien lähtötiedoiksi” (Laakso & Kilpeläinen, 2014). Raportin mukaan kaupan kerrosalaan on otettu mukaan varsinainen vähittäiskauppa ja autokauppa (ei tukkukauppaa). Lähtökohana ovat v. 2011 kaupan työpaikat, jotka on muunnettu aluekohtaisilla väljyysertoimilla kerrosalaksi, sisältäen myös muissa kuin liikerakennuksissa olevan kaupan kerrosalaosuuden. Projektiovuosi-kaupan kerrosalat on estimoitu palvelutyöpaikoista väljyysertoimilla oletta-
malla että vanhoilla alueilla kaupan osuus palvelutyöpaikoista on likimäärin sama kuin lähtötilanteessa. Uusilla alueilla kaupan osuus palvelutyöpaikoista perustuu asiantuntija-arvioon.

Viereisessä kuvassa on taustalla esitetty ennustetut muutokset liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2025. Eniten kasvavina alueina pääkaupunkiseudulla nähdään liiketilojen osalta Aviapolis, Finnoo ja Pitäjänmäki. Ennusteen mukaan myös Myyrmäen ja Kaivoksen alue Vantaalla sekä Niittykumpu, Matinkylä ja Suurpelto Espoossa kehittyvät tulevaisuudessa merkittävästi. Lisäksi kuvan päälle on aseteltu suunnitteilla olevat lisäneliöt pääkaupunkiseudun kauppakeskuksiin vuoteen 2020 mennessä (lähde: Tekniikka & Talous

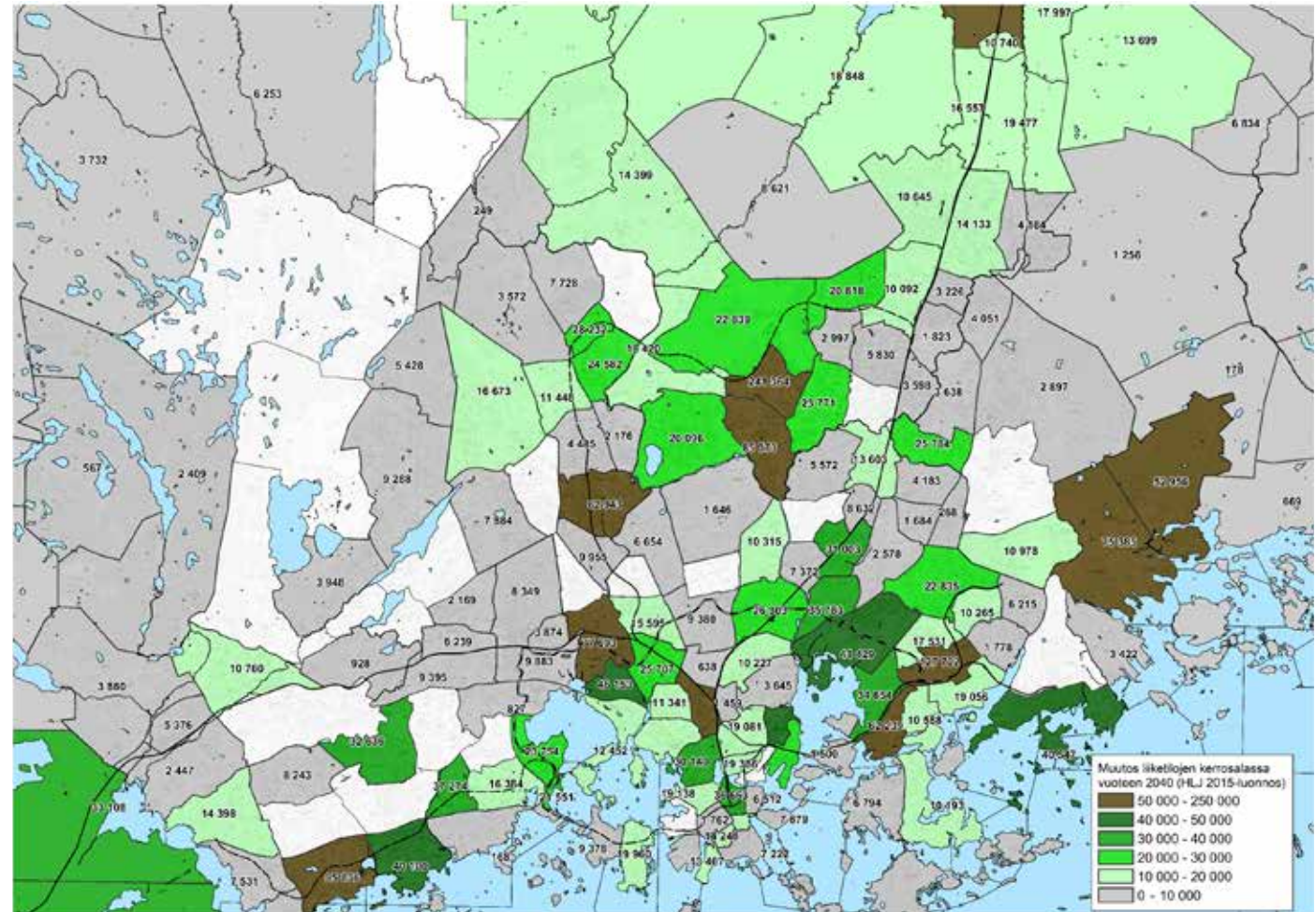
5.12.2015, Citycon, KTI). Näiden välillä on havaittavissa selkeitä eroja muutosten suuruusluokassa. Osittain tämä ero lienee selittävässä arvioituilla toteutumivuosilla. Ennusteessa osa kauppakeskusten lisäneliöistä on todennäköisesti arvioitu toteutuvan vuoden 2025 jälkeen ja täten ne näkyvät seuraavan sivun kuvassa. Lisäksi ero selittyy osittain edellä kuvatulla ennusteen muodostamisperiaatteella.



Kuva: Ennustetut kasvut liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2025 mennessä (HLJ 2015 -luonnos), erilliset laatikot kuvaavat suunnitteilla olevia lisäneliöitä pääkaupunkiseudun kauppakeskuksiin vuoteen 2020 mennessä.

[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutuOD 2013, Tekniikka & Talous 5.12.2015, Citycon, KTI]

Viereisessä kuvassa on esitetty ennustetut muutokset liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2040 nykytilanteeseen verrattuna. Ennusteen mukaan vuoden 2025 jälkeen voimakkaasti kasvavia alueita ovat Avipolis ja Pakkala sekä Myyrmäki Vantaalla sekä Pasila, Herttoniemi ja Itäkeskus Helsingissä. Lisäksi myös Östersundomin ennustetaan kehittyvän voimakkaasti vuoden 2025 jälkeen.



[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutuCD 2013]

Kuva: Ennustetut kasvut liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2040 mennessä (HLJ 2015 -luonnos). Kauppakeskusten omat ennusteet vuodelle 2025 on esitetty edellisen sivun kuvassa.

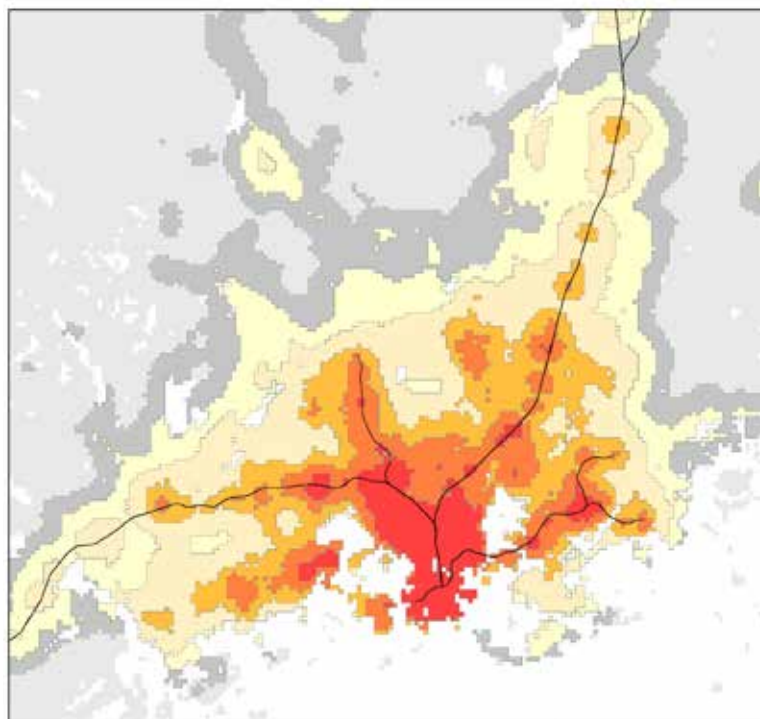
2.2. Työpaikkojen saavutettavuusmuutoksia

SAVU 2012

Kuvista havaitaan, että Helsingin työpaikoista valtaosa (n. 96 %) sijaitsee jo nykyisin kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella. Espoossa vastaavasti 76,7 % ja Vantaalla 63,8 % työpaikoista sijaitsee kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella. Espoon työpaikoista 23,5 % sijaitsee vyöhykkeellä I, kun taas Vantaan työpaikoista vain 3 % sijaitsee I vyöhykkeellä. Helsingin, Espoon ja Vantaan työpaikoista yhteensä 53 % on vyöhykkeellä I ja vyöhykkeiden I-III alueella on yhteensä 86,5 % kolmen kunnan työpaikoista. Vantaan alueelle sijoittuvista työpaikoista yli kolmannes sijaitsee vyöhykkeillä IV-VII, eli sellaisella alueella, jossa henkilöauto on käytännössä pääasiallinen kulkumuoto.

Taulukko: Nykyiset työpaikat SAVU 2012 -vyöhykkeittäin.

SAVU-vyöhyke	Helsinki	Espoo	Vantaa	Yht.
I	76,3 %	23,5 %	3,0 %	53,1 %
II	15,0 %	28,2 %	25,6 %	19,4 %
III	4,6 %	25,0 %	35,2 %	14,0 %
IV	1,4 %	15,2 %	30,8 %	9,3 %
V	0,8 %	3,4 %	4,6 %	2,0 %
VI	0,1 %	0,8 %	0,7 %	0,3 %
VII	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
Ei vyöhykettä	1,7 %	3,7 %	0,0 %	1,8 %



Kuva: Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla 2012 (SAVU 2012).

Saavutettavuusluokka



SAVU-vyöhykkeet kuvaavat sitä, miten vyöhykkeellä asuvan on tyypillisesti mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä):

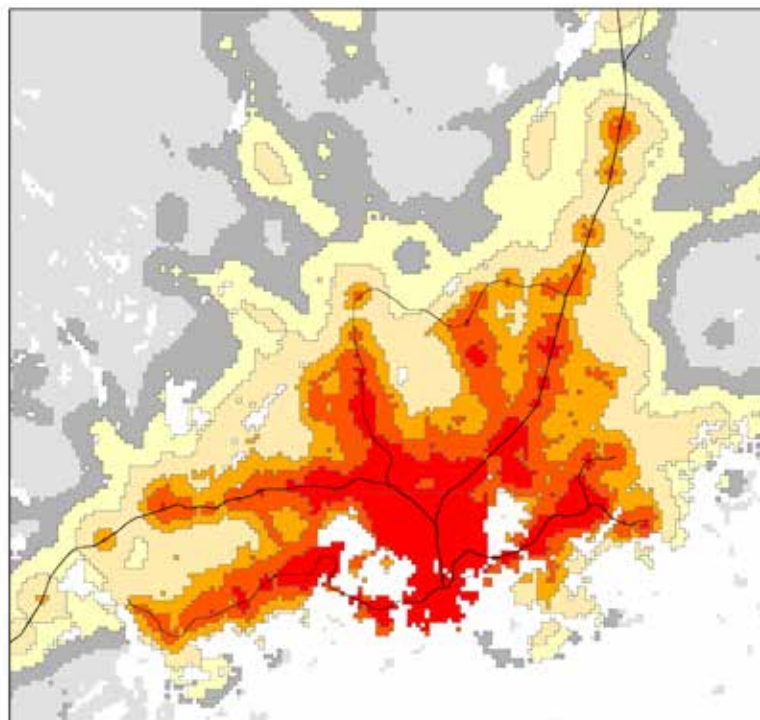
- I Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä
- II Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
- III Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla
- IV Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
- V Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
- VI Pääosin autolla
- VII Autolla

SAVU 2025

Helsingin työpaikoista 98,3 % sijaitsee vuonna 2025 kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella, kun Espoossa vastaava luku on 85,7 % ja Vantaalla 77,7 %. Tilanne tulee siis kehittymään positiiviseen suuntaan Espoon ja Vantaan osalta vuoteen 2025 mennessä. Tähän vaikuttavat suuresti Länsimetro, Länsimetron jatke ja Kehärata.

Vuoden 2025 tavoitetilanteessa Helsingin, Espoon ja Vantaan työpaikoista yhteensä 64,6 % on vyöhykkeellä I. Kolmen parhaan vyöhykkeen (I-III) alueella kolmen kunnan työpaikoista on yhteensä 91,9 % eli hyvin suuri osa työpaikoista on hyvin saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Taulukon tiedoissa esitetään HLJ 2015:n ennusteen mukaisten vuoden 2025 työpaikojen sijoittuminen SAVU 2025-vyöhykkeittäin. HLJ-luonnoksen tavoitteena on uuden maankäytön sijoittuminen pääsääntöisesti hyvän saavutettavuuden alueelle.



Kuva: Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla 2025 (SAVU 2025).



Taulukko: Vuoden 2025 (HLJ 2015 ennuste) työpaikat SAVU 2025 vyöhykkeittäin.

SAVU-vyöhyke	Helsinki	Espoo	Vantaa	Yht.
I	86,5 %	41,0 %	17,3 %	64,6 %
II	8,4 %	30,7 %	37,0 %	18,1 %
III	3,4 %	14,0 %	23,4 %	9,2 %
IV	1,1 %	10,9 %	17,7 %	6,1 %
V	0,5 %	2,0 %	3,7 %	1,4 %
VI	0,1 %	1,2 %	0,8 %	0,4 %
VII	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %

2.3. Haastatteluissa ja kyselyissä esille nousseita asioita

Työn aikana haastateltiin kaupunkien elinkeinoelämän, kaavoittajien ja rakennusvalvonnan edustajia. Lisäksi laadittiin kohdennettu SurveyPal-kysely yrityksille, jotka ovat tekemisissä toimisto- ja liiketilojen rakennuttamisen, vuokraamisen tai omistamisen kanssa.

Toimistot

Haastattelussa kävi ilmi, että nykyisistä laskentaohjeista poiketaan hyvin usein uusilla alueilla. **Tulevien laskentaperiaatteiden toivottiin olevan sellaisia, että niistä ei tarvitsisi poiketa.**

Kaupunkien elinkeinotoimen edustajat olivat sitä mieltä, että pysäköintipaikkojen rajoittamisella ei saa haitata elinkeinoelämää, uusien työpaikkojen syntymistä ja kaupallisten toimintojen toimintamahdollisuuksia. Haastateltujen kaavoittajien mielestä pysäköinnin ongelmat lähtevät hyvin usein siitä, mihin toimistot kaavoitetaan. Jos toimistoja kaavoitetaan huonojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle, pakotetaan ihmiset yksityisautoiluun ja kasvatetaan pysäköintipaikkojen tarvetta. **Joukkoliikenteen palvelutason nähtiin olevan erittäin tärkeä seikka, jonka tulee vaikuttaa pysäköintipaikkojen laskentaohjeeseen tulevaisuudessa.** Lisäksi tuli esille, että vanhoissa toimistoissa oli 10 vuotta sitten suurin huoli se, että niiden tietoliikenneyhteyksiä ei saatu nykytasolle. Tänä päivänä suurin osa toimii jo langattomasti ja huoli on pienentynyt. Suurempi ongelma on se, että seinät eivät joustu nykyisten vaatimusten mukaisiin ketteriin tilamuu-

toksiin. On todella vaikea arvioida, mitkä ovat ongelmat 10 vuoden, 20 vuoden kuluttua...

Haastatteluissa korostui kaupunkien erilaiset ominaispiirteet ja erilaiset alueet. Helsingin ydinkeskusta ja kantakaupunki ovat hyvin erilaisia alueita muuhun pääkaupunkiseutuun verrattuna, mutta myös muiden kuntien sisällä nähtiin olevan hyvin erityyppisiä alueita. Helsingin kantakaupungin vetovoiman nähtiin muodostuvan ensisijaisesti muista tekijöistä kuin autopaikoista. Tosin yhdessä haastattelussa esitettiin, että kantakaupungissa pitäisi sallia nykyistä suurempi pysäköintipaikkamäärä. **Yhteinen näkemys oli, että alueellisten erojen tulee näkyä pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteissa.**

Koska Helsingin seudulla toimistojen rakentaminen tulee olemaan yhä enemmän täydennysrakentamista ja ratkaisut joudutaan räätälöimään hyvin pitkälti tapauskohtaisesti, on laskentaohjeiden oltava joustavia. **Joustavuutta korostettiin kaikissa haastatteluissa.** Yhden tiukan luvun sijaan pitäisi olla mahdollisuus muuttaa arvoa tilanteen mukaan tai esimerkiksi käyttää vaihteluväliä, josta lopullinen käytävä arvo määräytyy tilannekohtaisesti tiettyjen ehtojen mukaan. Todettiin, että yhteiset periaatteet voivat olla hyvä lähtökohta, mutta liian tiukkaa seudullista määrittelyä ei tule tehdä, vaan päätösvalta ja alueellinen harkinta tulee jättää edelleen kunnille.

Lähes kaikissa haastatteluissa pohdittiin, miten työtä tullaan tule-

vaisuudessa tekemään. Haastateltavat pitivät lähes varmana, että nykyinen toimistokulttuuri tulee muuttumaan. Tulevaisuudessa tullaan näkemään etätyön uusia muotoja, uudenlaisia toimistotilojen käyttöratkaisuja, erilaisia toimistohotelliratkaisuja, toimistopalveluja esimerkiksi kirjastojen yhteydessä jne. Tulevaisuuden yritykset ovat ketteriä ja valmiita nopeisiin muutoksiin. Turhia toimistoneliöitä tai autopaikkoja ei tulla pitämään. Lisäksi tuli esille, että työntekijäväljyys on pienentynyt ja tulevaisuudessa mennään yhä tiiviimpiin toimistoihin (samassa neliömäärässä on aiempaa enemmän työntekijöitä). **Laskentaperiaatteissa olisi hyvä pystyä huomioimaan edellä mainitut asiat.**

Vuoroittaispysäköinnin mahdollisuudet herättivät paljon keskustelua. Vuoroittaispysäköinnistä saadaan paras hyöty alueilla, joissa asukkaat ajavat auton päivän ajaksi työpaikalleen, jolloin vastavuoroisesti paikat vapautuvat työntekijöiden käyttöön. Vuoroittaispysäköinti ei toimi yhtä tehokkaasti alueilla, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Lisäksi nousi esiin, että asukkaille rakennettavissa vuoroittaispysäköintilaitoksissa arvonlisävero on 25 % joka voi tarkoittaa pahimmillaan sitä, että koko pysäköintilaitoksen hinta nousee saman verran. **Paikkojen monikäyttöisyys koettiin kuitenkin tärkeäksi asiaksi.**

Tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla on paljon tyhjää toimistotilaa. Tilanteen helpottamiseksi tyhjien rakennusten käyttötarkoituksen muutoksen tulisi haastateltavien mukaan onnistua nykyistä helpommin. Tyhjien toimistojen osalta 15 vuoden ikäisten kiinteistöjen purkaminen on jo varteenotettava vaihtoehto. **Jos toimistot ovat väärässä paikassa, voi siihen olla erittäin vaikeaa saada vuokralaista.**

Useammassa haastattelussa kävi ilmi, että kansainvälisille sijoittajille autopaikkamäärä on tärkeä osa toimisto- ja liiketilatuotetta. Jos paik-

koja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Toimisto- ja liiketilojen omistus ja vuokraaminen on muuttunut huomattavasti ammattimaisemmaksi. Vielä 15-20 vuotta aiemmin asiaa hoidettiin kiinteistöjen omistajien toimesta varsin omatoimisesti. Tänä päivänä asiaa hoitavat yhä enenevässä määrin kansainväliset investorit, jotka tekevät tarkat arviot investoinneista ja pysäköinnin puuttuminen voi olla ongelma. Helsingin keskusta kilpailee investoreista myös muiden pääkaupunkien kanssa. Usein sijoittajat haluavat toimia varman päälle, jolloin tiloja on oltava mahdollista vuokrata sekä autointensiivisille yrityksille että vähän autoja tarvitseville. **Kuitenkin monet haastatelluista näkivät, että trendi sijoittajien keskuudessa on jo taittumassa, eikä enää mennä yhtä selkeästi yksityisautoilun mahdollistavilla ehdoilla.**

Keskusteluissa nousi esille myös se, että pysäköinnin kehittämisessä mitoitus ei ole ainoa tekijä. **Tärkeää olisi myös itse pysäköinnin palvelukonseptien ja liiketoimintamallien kehittäminen.** Varsinaisia uusia malleja ei haastatteluissa noussut esille. Useassa haastattelussa tuli kuitenkin esille, että pysäköinnin kehittämisen esteenä on usein puutteellinen tieto paikkojen määrästä ja käyttöasteesta.

Kaikki haastatellut pitivät polkupyöräpysäköintiä hyvänä asiana. Polkupyöräpysäköinnin toteuttaminen on halpaa ja se vie vähän tilaa.

Liiketilat

Liiketilojen pysäköinti herätti vähemmän keskustelua. Pääsääntöisesti liiketilojen pysäköinnissä ei ole juurikaan laskentaohjeista johtuvia ongelmia, koska hyvin usein tontin koko ja/tai paikkojen hinta ovat ensisijaisia paikkamäärää rajoittavia tekijöitä. Usein kaupat rakentavat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähim-

mäismäärä velvoittaisi. Päivittäistavarakaupoille on erittäin tärkeä kilpailutekijä se, että löytyy vapaita autopaikkoja. Haastatteluissa pohdittiin kuitenkin sitä, onko kauppojen paikkamäärää järkevää mittaamaan lauantain huipputunnin mukaan. Helsingissä onkin jouduttu joissakin tilanteissa määrittämään maksiminormeja ja pohtimaan maantasopysäköinnin kieltämistä kaavalla.

Liiketilojen osalta rakentajat hyvin usein pitävät itse huolta pyöräpysäköinnin hyvästä tasosta. Liiketiloiissa esimerkiksi rakentajien haluat erilaiset sertifioinnit (LEED, BREEAM tms.) auttavat varmistamaan hyvän tason polkupyörien pysäköinnissä. Pääkaupunkiseudun rakennusvalvonnan kortistossa on normeja ja ohjeita toimistojen ja liiketilojen osalta. Lisäksi pyöräilijät ajavat asiaansa aktiivisesti ja antavat herkästi palautetta kaavoista ja suunnitelmista.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti herätti paljon mielipiteitä haasteltavissa tahoissa. Rakenteelliset liityntäpysäköintiratkaisut asemaseuduilla ovat erittäin kalliita. Toisaalta edulliset maantasoratkaisut haittaavat alueiden kehittämistä, koska liityntäpysäköintipaikkojen sijasta olisi mahdollista rakentaa asuntoja ja toimistoja. Onko järkevää käyttää Helsingin, Espoon ja Vantaan parhaita maa-alueita juna-asemien ympäristöissä liityntäpysäköintiin? **Useiden haastateltujen mielestä polkupyörien liityntäpysäköintiin tulisi panostaa huomattavasti henkilöautojen pysäköintiä enemmän.**

Kaavamerkinnät ja TOL-luokitus

Työn aikana selvitettiin Vantaan kaavoittajilta kaavamerkintöjen ja TOL-luokituksen suhdetta. Samoja TOL-luokkia käytetään useiden kaavamerkintöjen yhteydessä.

C = I, J, K, L, N, O, P, Q, R, S, U
KESKUSTATOIMINTOJEN KORTTELIALUE

K = G, I, J, K, L, N, O, Q
LIIKE- JA TOIMISTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE

KL = G, I, K
LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE

KM = G
LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIIJOITTA VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSİKÖN

KT = J, K, N, O
TOIMISTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE

KTY = I, J, K, L, M, N, O, Q
TOIMITILARAKENNUSTEN KORTTELIALUE

G TUKKU- JA VÄHITTÄISKAUPPA; MOOTTORIAJONEUVOJEN JA MOOTTORIPYÖRIEN KORJAUS

H KULJETUS JA VARASTOINTI

I MAJOITUS- JA RAVITSEMISTOIMINTA

J INFORMAATIO JA VIESTINTÄ

K RAHOITUS- JA VAKUUTUSTOIMINTA

L KIINTEISTÖALAN TOIMINTA

M AMMATILLINEN, TIETEELLINEN JA TEKNINEN TOIMINTA

N HALLINTO- JA TUKIPALVELUTOIMINTA

O JULKINEN HALLINTO JA MAANPUOLUSTUS; PAKOLLINEN SOSIAALIVAKUUTUS

P KOULUTUS

Q TERVEYS- JA SOSIAALIPALVELUT

R TAITEET, VIHDE JA VIRKISTYS

S MUU PALVELUTOIMINTA

U KANSAINVÄLISTEN ORGANISAATIOIDEN JA TOIMIELINTEN TOIMINTA

Surveysal-kysely rakennuttajille ja vuokranantajille

Työn aikana haastateltiin kaupunkien elinkeinoelämän, kaavoittajien ja rakennusvalvonnan edustajia. Lisäksi laadittiin kohdennettu Surveysal-kysely yrityksille, jotka ovat tekemisissä toimisto- ja liiketilojen rakennuttamisen, vuokraamisen tai omistamisen kanssa. Kysely tehtiin RAKLI:n avustuksella. Lisäksi lähetettiin kysely suoraan suurimmille rakennusalan yrityksille. Kaikkiaan vastauksia saatiin 11 kappaletta. Jatkossa on esitetty keskeisiä näkemyksiä asetettuihin kysymyksiin.

Mitä trendejä on nähtävissä käyttäjien toimisto- ja liiketiloihin liittyvissä tarpeissa ja sijoittumisessa?

Toimistot

Vastauksissa korostui, että raideyhteyden tärkeys näkyy jo tänä päivänä ja trendin uskotaan vain voimistuvan jatkossa. Ennen kaikkea ydinkeskustan, kantakaupungin ja muiden kaupunkimaisten ympäristöjen vetovoima tulee kasvamaan. Muusta yhdyskuntarakenteesta ja palveluista erillään olevat pelkkien bussiyhteyksien varassa olevat toimistotalot, business parkit yms. menettävät suosiotaan. Autolta ovelle kävelymatka tulee edelleen kasvamaan. Tulevaisuudessa kaivataan monimuotoisia urbaaneja ympäristöjä. Toisaalta ihmiset irtaantuvat vakituisista työpisteistään. Työ on koko ajan läsnä.

Monitilakonseptin uskotaan jatkavan voittokulkuaan. Tulevaisuuden osajista kilpailtaessa toimistotilojen laatu ja kustannus tulevat korostumaan perinteisen neliöhinta-ajattelun sijasta. Tilankäyttö te-

hostuu eli entistä enemmän henkilöitä työskentelee samoissa tiloissa (10 - 15 k-m²/henkilö).

Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella tarve autojen pysäköintipaikoille on pienentynyt. Jos rakennetaan ”pelloille” ja kauas niin tarve on pysynyt entisellään. Sama trendi jatkunee myös tulevaisuudessa. Mielipiteet tosin jakautuivat. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että henkilöautopysäköinti on ylimitoitettua, kun osan mielestä henkilöautopysäköintiä pitäisi olla enemmän.

Pyöräily työmatkavälineenä on kasvattanut suosiotaan pikkuhiljaa. Tulevaisuudessa pyöräilyn suosio tulee lähes kaikkien vastaajien mielestä edelleen kasvamaan ja yhä uudet ryhmät löytävät polkupyörän. Suomen talvi tosin ehkäisee tehokkaasti pyöräilyn voimakkaan kasvun. On pidettävä mielessä, että jos pyöräpaikkoja mitoitetaan nykyisiin toimistoihin ja liiketiloihin reippaasti yli nykyisen tarpeen, niin ne laskevat rakennuksen tehokkuutta ja nostavat hintaa.

Pysäköinti on kilpailutekijä vuokralaisista taisteltaessa. Kiinteistön omistajan edun mukaista on tulevaisuudessa optimoida pysäköintipaikkojen määrä (liikaa = investoit hukkaan; liian vähän = menetät vuokralaisia). Yhdessä vastuksessa todettiin, että viimeaikoina on tullut esille myös sellaista, että työnantajat eivät halua kustantaa henkilöstölleen pysäköintipaikkoja edes sitä vastaan, että työntekijä maksaa autopaikan käytöstä työnantajalleen.

Liiketilat

Vastaavasti liiketilojen osalta korostui, että helposti saavutettavissa olevat sijainnit ydinkeskustassa ja kantakaupungissa menestyvät. Esikaupunkialueilla menestyvät raideliikenteen ja muun julkisen liikenteen solmukohdissa sijaitsevat liiketilat. Asiakkaat hakeutuvat

mieluummin monimuotoisiin urbaaneihin ympäristöihin, kuin pelto-markettien yhteyteen. Kaupalliset keskukset tulevat siten lähemmäs ihmistä ja hyvien yhteyksien ääreen, ”kaupungin sisään”. Liiketilat tulevat keskittymään jatkossakin, kuten ovat keskittyneet aiemminkin.

Pysäköinti on hyvin tärkeää monelle liikkeelle nyt ja tulevaisuudessa. Vastauksissa mainittiin, että liiketilojen yrittäjät (esimerkiksi kauppiaat) haluavat paljon pysäköintipaikkoja, mutta eivät halua maksaa niiden todellisia rakentamiskustannuksia.

Autoliikenne on kasvanut ja polkupyöräliikenne vielä enemmän. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että pysäköinnin tärkeys tulee vain kasvaamaan, kun osa oli sitä mieltä, että henkilöautopysäköinnin merkitys on hiljalleen kääntymässä laskuun ja tämä trendi jatkunee. Pyöräpysäköinti ja joukkoliikenteen käyttö ovat vastaajien mielestä kasvussa.

Mitä mieltä olette nykyisistä henkilöauto- ja pyöräpysäköinnin laskentaohjeista (Helsinki/Espoo/Vantaa) koskien toimistojen asema-kaavoitusta?

Useat kommentoivat, että laskentaohjeet ovat liian kaavamaisia ja holhoavia. Yksittäisinä kommentteina todettiin, että laskentaohjeet ovat epäjohdonmukaista niin kuntien sisällä kuin kuntien välillä. Lisäksi Helsinki noudattaa omaa autoilua vähentävää politiikkaansa, josta Espoo ja Vantaa hyötyvät edelleen vuokramarkkinoilla. Tätä käytetään myös kilpailukeinona.

Myös liiketilojen laskentaohjeet ovat liian kaavamaisia ja holhoavia. Kuntien vaatimukset paikkamäärien osalta ovat kuitenkin pääsääntöisesti maltillisempia kuin esimerkiksi kauppiaiden.

Mitkä olisivat ensisijaiset kehittämistarpeet toimistojen ja liiketilojen pysäköintiin liittyen?

Toimistot

Vastauksissa korostuivat kaksi asiaa:

- Hyvin paljon toivottiin joustavuutta laskentaohjeisiin (enemmän väljyyttä, ei tiukkaa normiohjausta). Toimiston käyttäjän toiminnan ja tarpeen muutokset tulisi pystyä huomioimaan nykyistä paremmin eikä kaikkea laittaa samaan muottiin. Pitäisi miettiä tulevaisuutta, koska ei kannata rakentaa yhtään ylimääräistä paikkaa. Aluekohtainen oikea kapasiteetti ja tehokas organisointi mahdollistavat olemassa olevien investointien tehokkaan käyttämisen. Evoluutiolle tulee jättää tilaa. Erityisesti kaavoituksella pitäisi sallia kiinteistörajat ylittävät ratkaisut ilman byrokratiaa. Yhtenä vaihtoehtona esitettiin, että olisi erikseen pakottava vähimmäisnormi ja sitten tarpeen mukaan muodostuva pysäköintikapasiteetin lisäysmahdollisuus. Yhdessä vastauksessa todettiin hauskaasti, että mitoitusperusteet tulisi arvioida ”digiajassa”.
- Paljon kannatusta sai vuorottaispysäköinnin suosiminen, jos lähitöillä on asuinkiinteistöjä tai liiketiloja (illat, viikonloput). Pasila näyttäytyy edelleen positiivisena esimerkkinä. Uutta tekniikkaa kannattaa hyödyntää vuorottaispysäköinnissä. Kiinteistökohtainen pysäköinti on kallis jäännös menneisyydestä. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista nostaa tehokkuudeksi 1,5-2. Kannatusta saivat myös alueelliset ratkaisut Helsingin keskustan malliin, jossa pysäköinnin operointi on ulkoistettu alaan erikoistuneelle toimijalle.

Useampi vastaaja oli sitä mieltä, että laskentaohjeiden tulisi olla yhteneväisiä kuntien kesken. Paikkamäärävaatimuksen pitäisi olla suhteessa etäisyyteen raideliikenneasemasta (1 ap/ 50-100 k-m²). Tämän lisäksi pitäisi mahdollistaa alueelliset tarkastelut (vaihteluväli), koska mikrosijainti ratkaisee paljon. Aina tulee laatia kunnan aluekohtaiset analyysit siitä, kuinka paljon ja minkälaisia paikkoja tarvitaan.

Yhdessä vastauksessa tuotiin esille, että pysäköintipaikkojen käyttöastetta tulee parantaa opastusjärjestelmien avulla myös pintapysäköinnissä eikä vain laitosratkaisuissa. Tekniikka on jo olemassa. Uusia polkupyöräpaikoitusalueita ja lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja autoille on lisättävä.

Yksi vastaaja totesi, että lopulta on kysymys maankäytön ratkaisusta kokonaisuutena. Hajallaan oleva yhdyskunta suosii autoilua ja heikentää polkupyöräilyn mahdollisuuksia. On keskitettävä asuminen ja työpaikat valtavetikon äärelle ja keskukset toistensa lähelle. Toisessa vastauksessa todettiin, että samat laskentaohjeet kaikkialla ohjaisivat uudistuotannon yhdyskuntarakenteen ja ympäristön kannalta kestäville (sustainable) sijainneille.

Kyselyssä tuli myös esille se, että yksittäisen pysäköintipaikan koko kasvaa, vaikka pienikokoisia autoja on paljon ja autoissa on paljon pysäköintiä helpottavia laitteita. Tulevaisuudessa pitäisi voida tehdä erikokoisia paikkoja. Sähköautot tulevat - miten lataus ja laskutus järjestetään? Lisääkö sähköautoilu itse asiassa autoilua, jos autojen hankintahinnat putoavat?

Olisi hyvä, että kunnat seuraisivat pysäköintitilojen käyttöasteita eri hankkeiden osalta. Näin selviäisi, mikä on ollut todellinen tarve ja samalla olisi mahdollista korjata omia määräyksiä.

Liiketilat

Myös liiketilojen osalta moni toivoi joustavuutta laskentaohjeisiin (enemmän väljyyttä, ei tiukkaa normiohjausta). Lisäksi mainittiin, että liiketilojen kohdalla kilpailutilanne hoitaa oikean määrän toteutumista hyvin. Samoin kuin toimistoissa niin myös liiketilojen kohdalla vuorottaispysäköinnin tärkeys korostui. Tässä yhteydessä mainittiin myös vuorottaiskäyttö liityntäpysäköinnin kanssa.

Liiketilojen osalta pysäköinnin vaivattomuus ja riittävyys ovat yhä tärkeämpiä. Pysäköintipaikat on tärkeää pystyä toteuttamaan lähelle kaupallisia tiloja. Lisäksi on tärkeää suunnitella auto-, joukkoliikenne- ja polkupyöräyhteydet mahdollisimman hyviksi.

Liiketilojen kohdalla on huomioitava, että laskentaohjeet eivät voi olla samanlaisia Helsingin keskustassa ja ”seudun perukoilla”, koska ydinkeskustassa ja kantakaupungissa samoin kuin metro- ja kaupunkirata-asemien välittömässä läheisyydessä pysäköintipaikkatarve on selvästi vähäisempää. Kohdekohtainen analyysi on aina tehtävä huomioiden joukkoliikenneyhteydet.

Isojen pysäköintitilojen osalta on huomioitava myös ympäröivä katuverkko ja sen yhdistyminen pysäköintilaitoksen sisään-/ulosajoihin.

Pysäköinti-investointien tuotto tulee tärkeään rooliin jatkossa, jotta hyviä projekteja voidaan toteuttaa.

Liiketilojen osalta olisi hyvä, että kunnat seuraisivat pysäköintitilojen käyttöasteita eri hankkeiden osalta. Näin selviäisi, mikä on ollut todellinen tarve ja samalla olisi mahdollista korjata omia määräyksiä.

3. TOIMISTOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT

3.1. Tavoitteet

Toimistojen auto- ja pyöräpaikkojen yhteisten laskentaperiaatteiden kolme keskeistä tavoitetta ovat:

1. Edistää Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä.

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 on luontevaa sijoittaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mikä vähentää pysäköintipaikkojen kokonaismäärätarvetta.

2. Edistää kestävien liikkumismuotojen käyttöä työmatkoilla (joukkoliikenne, pyöräily, kävely).

Toimistojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteyksien ääreen vähentää henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla. Tämä kohdistuu erityisesti aamun ja iltapäivän

ruuhkaisimpiin 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 näin myös joukkoliikenteen järjestämistä.

3. Laskentaperiaatteet toimivat lähtökohtana kuntakohtaisille, lopullisille laskentaohjeille.

Laskentaperiaatteiden on oltava riittävän joustavia, jotta niistä ei tarvitsisi poiketa. Periaatteiden on huomioitava toimintojen erilaiset tarpeet ja alueiden erityispiirteet. Periaatteiden avulla on mahdollistettava Helsingin seudun kehittäminen yhtenäisesti ja luotava puitteet optimaalisen auto- ja pyöräpaikkamäärän toteuttamiselle nyt ja tulevaisuudessa.

3.2. Yhteiset laskentaperiaatteet

Laskentaperiaatteissa on huomioitu seuraavia asioita:

- Helsingin kantakaupunki on alueena erityinen. Alueella on noin 7000 maanalaista yksityisten pysäköintioperaattorien hallinnoimaa pysäköintipaikkaa, jotka ovat vuokrattavissa yritysten käyttöön. Lisäksi yritykset voivat lunastaa asukaspysäköintipaikoilla pysäköintiin oikeuttavan yrityspysäköintitunnuksen. Kantakaupungissa on Suomen paras savutettavuus joukkoliikenteellä ja alueen houkuttelevuus ja kilpailukyky muodostuvat pitkälti muista tekijöistä kuin yritysten omista pysäköintipaikoista.
- Kaupunkikeskukset, joissa tavoitellaan erityisen tiivistä kaupunkirakennetta.
- Raskaan raideliikenteen muut asemat.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 mukainen saavutettavuus (SAVU-vyöhykkeet 2025).
- Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä. Tämä mahdollistaa tapauskohtaisen harkinnan ja lisää joustavuutta. Mitoitusarvot sisältävät vieraspaikat ja liikuntaesteisten paikat. Mitoitusarvoissa on huomioitu haastatteluissa korostunut asia toimistojen kerrosneliömetrien pienenemisestä työntekijää kohden.
- Kappaleessa 3.3 on kuvattu toimintoja, joilla vaadittuja paikkamääriä voidaan käyttää tehokkaammin tai sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Toimintoja ovat esimerkiksi olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen, vuorottaispysäköinti, auto- ja pyöräpaikkojen kytkentä, yhteiskäyttöautopaikat, autopaikkapörssi, varaus- tai ohjausjärjestelmä ja liikkumissuunnitelmat. Yhteenlaskettu vähennys voi olla enintään 25 %.

Vyöhyke I: ”Helsingin eteläinen kantakaupunki ja Pasila”

Vyöhyke käsittää Helsingin eteläisen kantakaupungin, Länsisataman, Ruoholahden, Pasilan ja Kalasataman alueet. Ydinkeskustassa (noin 800 metrin säde rautatieasemalta) on kantakaupunkia tiukempi laskentaperiaate.

Vyöhyke II: ”Yhtenäinen saavutettava toimistoalue”

Vyöhyke koostuu yhtenäisen maankäytön muodostamasta alueesta, joka on erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa (mukailee SAVU I -vyöhykettä).

Vyöhyke käsittää neljä erilaista aluetyyppiä:

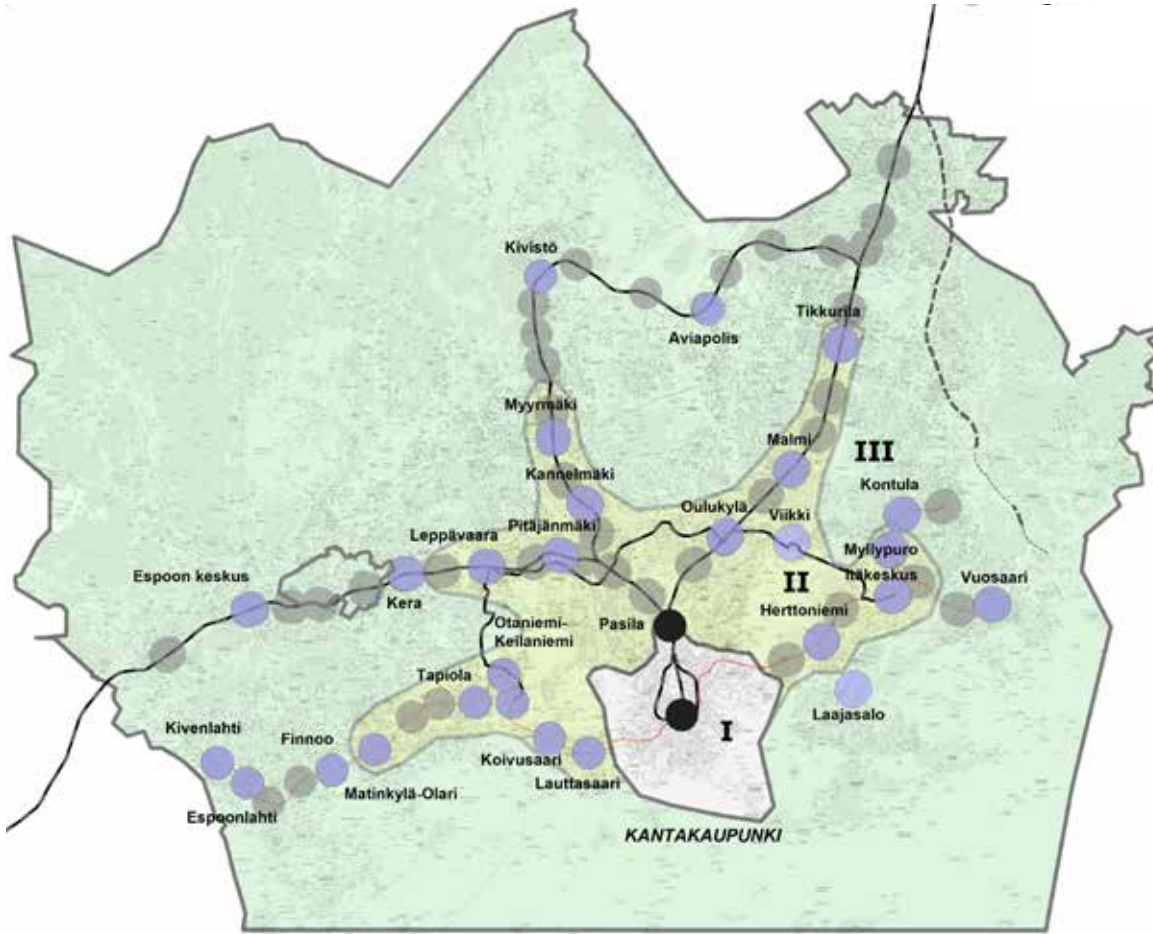
1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelyetäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Vyöhyke III: ”Muu pääkaupunkiseutu”

Vyöhyke käsittää muun pääkaupunkiseudun ja samat neljä aluetyyppiä kuin vyöhyke II:

1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelyetäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Toimistojen laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

AUTOPAIKAT



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI	
Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²

I VYÖHYKE

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei minimiä	1 / 250
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 150

II VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 160	1 / 75
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 60
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 100	1 / 50
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 60	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 50	Ei maksimia

POLKUPYÖRÄPAIKAT

(puolet paikoista toteutettava lukittuina, katoksellisina ja mielellään lämpimiin tiloihin)



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI	
Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m ²	Esimerkilaskelma: 1000 k-m ² toimisto (noin 50 työntekijää)

I VYÖHYKE

	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

II VYÖHYKE

	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
● Muu alue	1 / 80	vähintään 13 pyöräpaikkaa

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääryksiä

Toimistot: esimerkkilaskelmia autopaikkamäärästä 1000 k-m² (n. 50 työntekijän) toimistoon

AUTOPAIKKOJEN MÄÄRÄ 1000 k-m² TOIMISTOA KOHDEN
(vähintään 7 paikkaa, enintään 10 paikkaa)

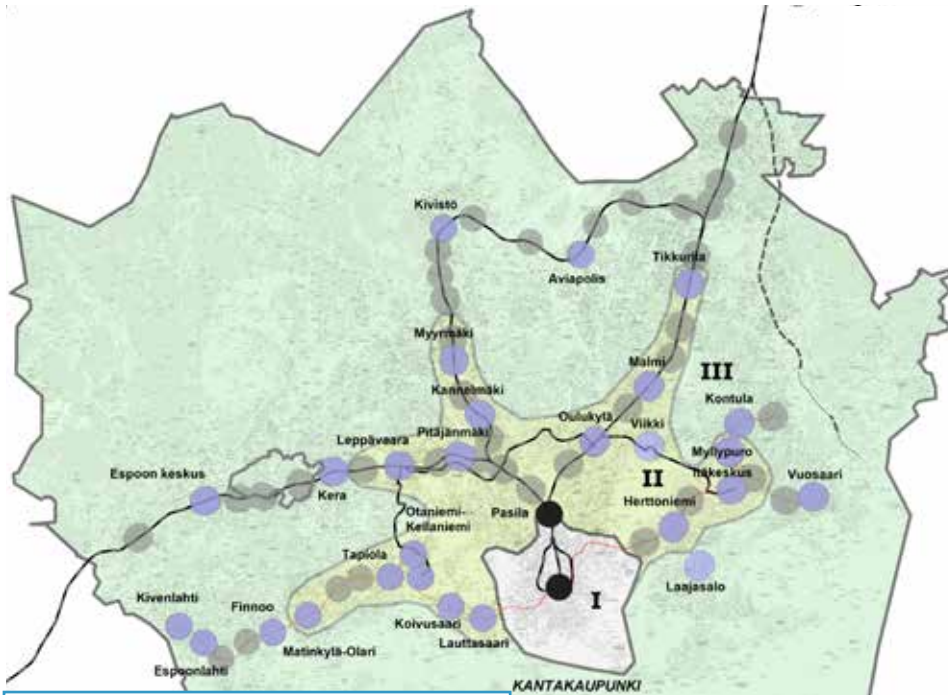


Autopaikkojen määrä 50 työntekijää kohden (esim. 7-10 paikkaa)



Kuinka monelle työntekijälle löytyy autopaikka (vähintään 7 paikkaa, enintään 10 paikkaa)

 = joustovara

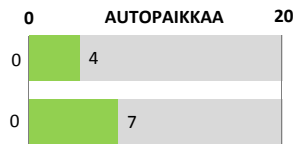


- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

I VYÖHYKE

TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

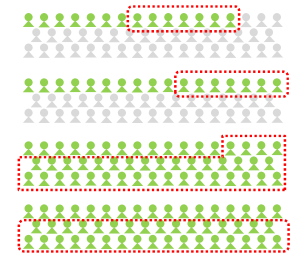
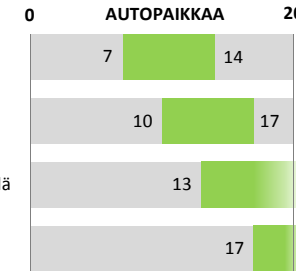
Ydinkeskusta 800 m säteellä
Rautatieasemalta



II VYÖHYKE

TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

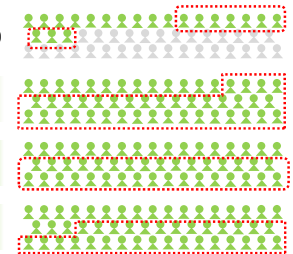
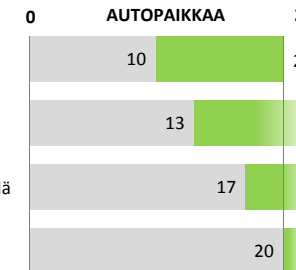
- Kaupunkikeskus, 300 m säteellä
- Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö, 300 – 600 m säteellä
- Muut raideasemat, ~ 600 m säteellä
- Muut alueet



III VYÖHYKE

TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

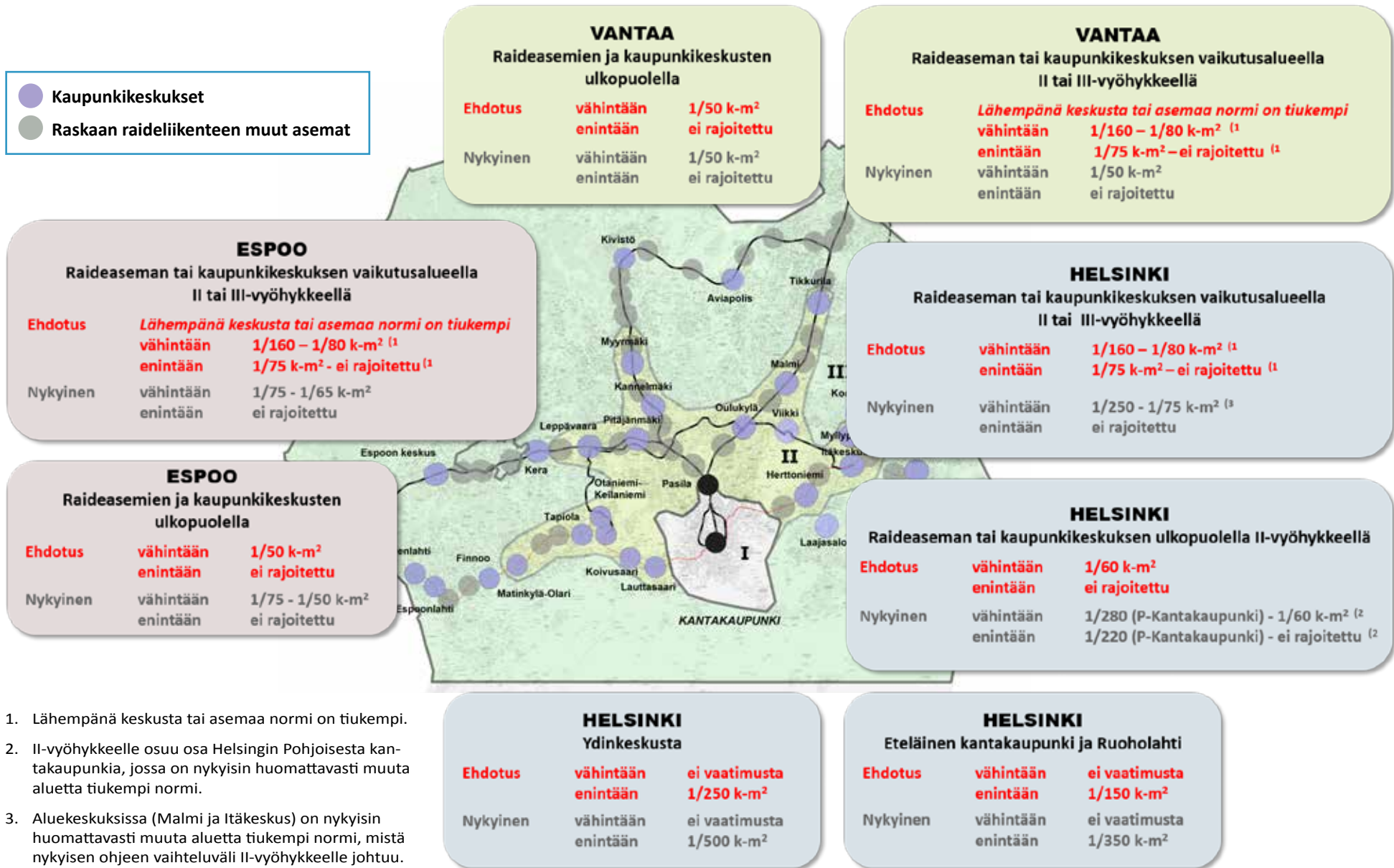
- Kaupunkikeskus, 300 m säteellä
- Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö, 300 – 600 m säteellä
- Muut raideasemat, ~ 600 m säteellä
- Muut alueet



Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääriä

Toimistot: autopaikkojen laskentaperiaatteen eroja nykyiseen ap/k-m² kaupungeittain

- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat



- Lähempänä keskusta tai asemaa normi on tiukempi.
- II-vyöhykkeelle osuu osa Helsingin Pohjoisesta kantakaupunkia, jossa on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi.
- Aluekeskuksissa (Malmi ja Itäkeskus) on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi, mistä nykyisen ohjeen vaihteluväli II-vyöhykkeelle johtuu.

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

3.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä

Olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen velvoitepaikkoina

Seudulla on olemassa paljon vapaata pysäköintikapasiteettia. Etenkin täydennysrakentamisen yhteydessä olisi hyvä selvittää, voidaan-ko velvoitepaikkoja korvata jo rakennetuilla vajaan käytössä olevilla paikoilla uusien paikkojen rakentamisen sijasta. Olemassa olevien paikkojen käyttö velvoitepaikkoina on osoitettava riittävän pitkäaikaisilla sopimuksilla.

→ *Osoitettavissa olevat paikat kompensoidaan paikkamäärävaatimuksessa, jos ne voidaan esittää asemakaavassa.*

Vuorottaispysäköinti

Vuorottaispysäköinti tehostaa autopaikkojen käyttöä verrattuna ratkaisuun, jossa käyttäjillä tai käyttäjäryhmillä on omat nimetyt pysäköintialueet tai -paikat.

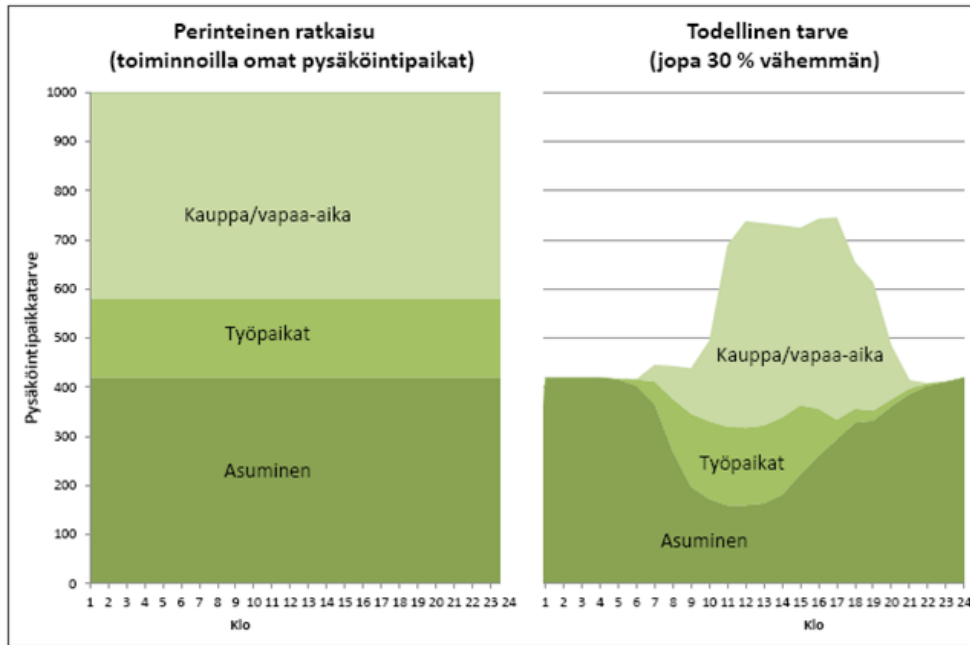
Toimistojen pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa muita toimintoja (asuminen, palvelut) viereisen kuvan mukaisesti. Vuorottaispysäköinnistä saadaan paras hyöty alueilla, joissa asukkaat ajavat auton päivän ajaksi työpaikalleen, jolloin vastavuoroisesti paikat vapautuvat työntekijöiden käyttöön. Vuorottaispysäköinti ei toimi yhtä tehokkaasti alueilla, joilla on ensiluokkaiset joukkoliikenneyhteydet tai vastaavasti vain vähän asuntoja. Toimistojen vuorottaiskäyttö on mahdollista toteuttaa myös vähäisessä määrin palveluiden kanssa.

Paikkamäärän vähennyksen saaminen edellyttää aina selvityksen hankkeen rakennuttajalta. Siitä on käytävä ilmi, miten vuorottaispysäköintiratkaisu tehostaa paikkojen käyttöä verrattuna tilanteeseen, jossa käyttäjillä on omat nimetyt pysäköintialueet tai -paikat. Kevennyksen suuruus päätetään asemakaavoitusvaiheessa tehdyn selvityksen pohjalta.

Vuorottaispysäköintiin liittyy myös haasteita, jotka on ratkaistava tapauskohtaisesti:

- Käyttäjillä (asukkaat, työpaikat, kauppa) voi olla hyvin erisuuntaiset intressit ja taloudelliset resurssit paikkojen suhteen. Joillekin voi olla järkevämpää pitää paikkoja tyhjänä, jos esimerkiksi paikkojen ulosvuokraaminen heikentää toimistokiinteistön kiinnostavuutta. Sen sijaan pienemmällä asunto-osaakeyhtiöllä voi olla intressi parantaa talouttaan vuokraamalla paikkoja määräjaksi.
- Veroteknisesti asiaa saattaa vaikeuttaa se, että alv vähennyksiä ei voida tehdä, jos paikat eivät ole osoitettavissa elinkeinotoimintaan. Yhteispysäköinti sekä muut alueelliset yhteisjärjestelyt ovat usein myös taloudellisesti sekä juridishallinnollisesti toteuttavuudeltaan hyvin monimutkaisia ja vaativia vaatien useimmiten erillisen pysäköintiyhtiön perustamista.
- Todennäköisesti toimivin malli on se, että paikat ovat toimistojen tai pysäköintiyhtiöiden omistuksessa ja niitä vuokrataan asukkaille.

→ Vuorottaispysäköinnin osalta vaaditaan aina esitys vaaditun paikkamäärän pienentämisen perusteluksi. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista poiketa yksittäisen toimijan kohdalla enimmäisarvosta ylöspäin, kunhan kaikkien toimijoiden yhteenlaskettu kokonaispaikkamäärä ei ylitä enimmäismäärää.



Kuva: Vuorottaispysäköinnillä voidaan saavuttaa jopa 30 % pienempi paikkatarve.

Autopaikkojen ja pyöräpaikkojen kytkentä

Työn aikana tehdyissä haastatteluissa tuli esille, että pyöräilyn suosio on kasvanut ja kasvun odotetaan edelleen jatkuvan.

→ Autopaikkoja voidaan rakentaa 5 % vaadittua vähemmän, jos kaikki vaatimuksen mukaiset polkupyöräpaikat toteutetaan lukitussa lämpimässä tilassa. Lisäksi asemakaavassa olisi hyvä olla vähintään suositus siitä, että polkupyöräilijöille on laadukkaat peseytymistilat.

Muuntelukäyttö

Jos rakennuttaja pystyy osoittamaan, että osa autopaikoista voidaan muuttaa myöhemmin muuhun käyttöön, saa paikkoja rakentaa ohjetta enemmän. Tällä menettelyllä voidaan varautua ja tarvittaessa sopeutua tulevaan pysäköintitarpeen muuttumiseen esimerkiksi joukkoliikenteen kehittymisen, alueen tiivistymisen, ajoneuvoteknologian kehittymisen ja/tai mahdollisesti ihmisten liikkumistottumusten myötä.

→ Muuntelukäytön todistaminen voi mahdollistaa esimerkiksi mitoitussarvon 1 ap/150 k-m² käyttämisen ohjeellisen 1 ap/200 k-m² sijaan. Tämä on aina harkittava tapauskohtaisesti.

Yhteiskäyttöautopaikat

Yhteiskäyttöautoilu vähentää autoilun kokonaistarvetta. Joillekin työntekijöille auton käyttäminen työpäivän aikana on välttämätöntä, mikä voi johtaa myös tarpeettomaan autoiluun työmatkoilla. Kun toimistojen autoilutarpeet limittyvät eri aikoihin työpäivänä, on yksityisautoilua ja autojen pysäköinnin vaatimaa tilaa mahdollistaa tehostaa.

→ Yhteiskäyttöautopaikkoja saa rakentaa 10 % yli enimmäispaikkamäärän. Yhteiskäyttöautot eivät pienennä paikkamäärävaatimusta, mutta tehostavat paikkojen käyttöä.

Autopaikkapörssi

Autopaikkapörssin perusajatuksena on, että vapaana olevia pysäköintipaikkoja varten avataan internetissä pysäköinnin markkinapaikkapalvelu, jossa tyhjen paikkojen vuokraajat ja autopaikkojen tarvitsijat kohtaavat. Autopaikkapörssissä tehottomassa käytössä olevan pysäköintipaikan voi antaa eteenpäin vuokralle muutamista päivistä useammaksi kuukaudeksi. Yritykset voivat etsiä vapaita py-

säköintipaikkoja tai laittaa omia paikkojaan tarjolle. Palvelussa voivat olla mukana yritykset, kaupat, virastot, koulut, asunto-osakeyhtiöt, yksittäiset henkilöt jne. Autopaikkapörssillä halutaan vähentää tarvetta rakentaa lisää pysäköintipaikkoja, koska nykyiset pysäköinti-paikat saadaan mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Autopaikkapörssillä tavoitellaan omalta osaltaan eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteutumista vähentämällä tarvetta rakentaa lisää pysäköintipaikkoja.

→ *Autopaikkapörssin tarkoituksena on tehostaa nykyisten paikkojen käyttöä. Autopaikkapörssin käyttöönotto ei vaikuta vaadittuun paikkamäärään.*

Varaus- tai ohjausjärjestelmä

Pääsääntöisesti järjestelmä tehostaa olemassa olevien paikkojen käyttöä.

→ *Laadukas varaus- ja ohjausjärjestelmä voi kuitenkin pienentää vaadittua paikkamäärää enintään 10 %. Tällöin vaaditaan aina esitys paikkamäärän pienentämisen perusteluksi. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää asemakaava- ja/tai rakennuslupavaiheessa.*

Liikkumissuunnitelmat

Organisaatiot käyttävät paljon taloudellisia resursseja autoilun tukemiseen. Autopaikoista maksetaan 50-200 €/kk, kilometrikorvauksista 0,43 €/km ja työsuhdeautoista 500+ €/kk. Työnantaja voi maksaa kilometrikorvausta myös pyörän käytöstä työasiointimatalla (0,1 €/km). Joukkoliikenteessä työntekijä voi käyttää matka-ajan esimerkiksi työskentelyyn tai lepäämiseen. Kävellessä ja pyöräillessä työntekijöiden terveys ja työhyvinvointi kasvavat. Myös yrityksen toiminnan

hiilijalanjälki pienenee ja yritys kantaa vastuuta ympäristöstä. Espoolaisia yrityksiä on kannustettava lisäämään kestäväillä kulkumuodoilla tehtäviä työmatkoja ja työasiointimatkoja. Tämän toteutumista edesautetaan liikkumissuunnitelmilla. Keinovalikoima on laaja:

- etätömahdollisuus ja videoneuvottelut
- kestäväään liikkumiseen kannustava taloudellinen tuki
- toimipaikan sijainti ja helppo saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- työsuhdematkalippu, työsuhdepolkupyörät
- haltijakohtainen matkakortti lainattavaksi työasiointiin
- pyöräilijöille pyörien säilytystilat sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä sekä suihkut ja vaatteidenvaihtotilat
- joukkoliikenteen reaaliaikainen aikataulunäyttö aulatiloihin ja aikatauluikkunat internet- tai intranetsivuille
- työasiamatkoille työpaikan tunnuksella varustetut (sähkö)pyörät
- kestäväään liikkumiseen kannustavat kampanjat ja kilpailut (liikkujan viikko, kilometrikisa.fi)
- kimpakyytipalvelu, yhteiskäyttöautopalvelu.

→ *Jos kiinteistössä vaaditaan kaikilta toimijoilta liikkumissuunnitelmat, voidaan vaadittua paikkamäärää pienentää enintään 5 %.*

Autopaikkannormien laskennan perustuminen k-m² määriin

Nykyinen kerrosneliömäärään perustuvat pysäköintipaikkojen laskentaohjeet perustuvat pohjimmiltaan siihen, että tietty toiminta synnyttää tietyn määrän liikennettä. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen vaikuttaa toiminnan lisäksi esimerkiksi muutokset liikkumistottumuksissa, etätöiden yleistymisen, liikennejärjestelmässä, kaupunkirakenteessa ja liikenteen hinnoittelussa. On selvästi havaittavissa, että keskukset ja hyvät joukkoliikenneyhteydet houkuttelevat jo nykyisin toimistoja enemmän kuin tilavammat ja edullisemmat toimistotilat huonomman joukkoliikenteen alueella. Myös avokonttorit ovat yleis-

tyneet, mikä tehostaa myös nykyisiä toimistotiloja. Kyseiset trendit vaikuttavat toimistojen työntekijäkohtaiseen väljyyteen ja sitä kautta pysäköintipaikkoihin.

→ *Tulevaisuudessa voisi olla järkevää sitoa toimistojen autopaikkamäärien laskentaohje työntekijämääriin kerrosneliömäärän sijaan. Työntekijämäärän ennustaminen vaatii uusia menetelmiä.*

Hyötyjä maksaa

Pysäköintipaikan rakentamiskustannus vaihtelee huomattavasti tuhansista euroista useisiin kymmeneen tuhansiin euroihin. Tällöin pysäköintipaikkojen oikean määrän arvioiminen on tärkeää. Kustannuksilla on merkittävä vaikutus niin yksittäisten hankkeiden kannattavuuteen kuin yhdyskuntataloudellisesti. Oikeudenmukaisessa hinnoittelussa auto- ja polkupyöräpaikan hyötyjä maksaa paikkojen rakentamisen ja ylläpidon. Pysäköintipaikkojen investointi- ja ylläpitokustannukset ovat harvoin kokonaan paikkojen vuokrahinnoissa eli osa kustannuksista on jyvitetty toimistovuokraan. Tämä voi johtaa siihen, että yritykset ottavat työntekijöilleen enemmän paikkoja kuin siinä tilanteessa, että paikat olisivat kalliimmat. Toisaalta yritykset ovat yhä ketterämpiä tekemään muutoksia ja minimoimaan kustannuksiaan.

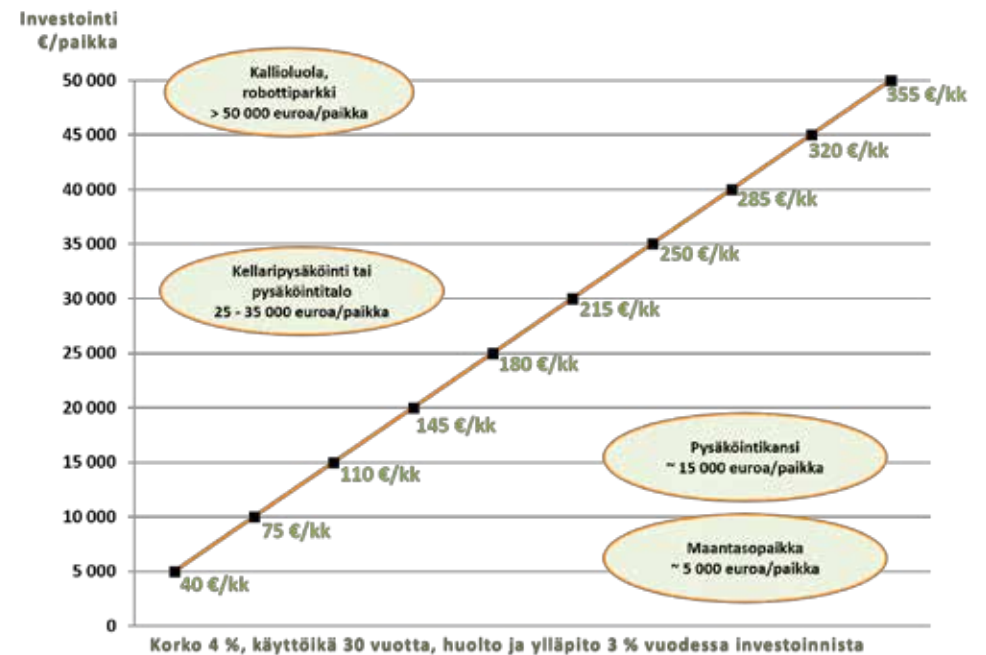
Hyötyjä maksaa periaatteen toteutumista voi lähestyä useammasta näkökulmasta, koska esimerkiksi toimistojen pysäköintipaikoista hyötyvät ainakin seuraavat tahot:

- Toimiston työntekijät, jotka tekevät työmatkansa autolla tai pyörällä. Usein yritykset tarjoavat pysäköintipaikan ilmaiseksi työntekijöiden käyttöön.
- Yritykset, jos auton tai pyörän pysäköintipaikan tarjoaminen edesauttaa oikeanlaisen henkilöstön houkuttelemiseen. Paikkojen kustannukset maksaa lähes aina yritys, joten asia vaikuttaa

ensisijaisesti yrityksen tulokseen. Asialla ei ole nähtävissä suoria haittavaikutuksia joukkoliikenteellä tai kävellen työmatkansa tekeville. Esimerkiksi joukkoliikenteen käyttäjille jo monet yritykset tarjoavat mahdollisuuden työsuhdejoukkoliikennelippuun.

- Sijoittajat hyötyvät pysäköintipaikoista, koska ne ovat osa tuotetta ja mikäli paikkoja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Sijoittaja haluaa usein toimia mahdollisimman varman päälle, jotta tiloja voidaan vuokrata auto- ja pyöräintensiivisille toimijoille.

→ *Tulevaisuudessa tulisi lisätä tietoisuutta siitä, että pysäköinti ei ole ilmaisupalvelu, vaan joku sen aina maksaa (yritys, työntekijä, veronmaksaja, palvelun hyödyntäjä). On oikeudenmukaista, jos toimistojen pysäköintipaikkojen kustannukset kohdennetaan mahdollisimman suoraan paikkojen käyttäjille tai vastavuoroisesti tuetaan joukkoliikenteellä tai kävellen liikkuvia.*



Kuva: Pysäköintipaikan kuukausikustannus 30 vuoden investoinnille.

4. LIIKETILOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT

4.1. Tavoitteet

Liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen yhteisten laskentaperiaatteiden kolme keskeistä tavoitetta ovat:

1. Edistää Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Useimmille kauppakeskuksille ja päivittäistavarakaupoille auto- paikkojen riittävyys on tärkeimpiä kilpailutekijöitä. Usein kaupat rakentavat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähimmäismäärä velvoittaisi, jos se on kustannustehokkaasti tehtävissä. Tätä ei pidä perusteetta estää, koska usein alueilla tontin koko ja/tai paikkojen hinta rajoittavat itsessään paikkamäärää.

2. Edistää kestävien liikkumismuotojen käyttöä (joukkoliikenne, pyöräily, kävely).

Liiketilojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteyksien ääreen tai keskuksiin vähentää henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla. Pysäköintipaikkojen saatavuudessa on oltava sopiva niukkuus, jolloin paikkojen käyttöaste nousee ja ne ovat monipuolisemmassa käytössä. Tämä edistää tiiviimmän

ja monipuolisemman maankäytön kehittymistä ja tukee näin myös joukkoliikenteen järjestämistä. Hyvien joukkoliikennetyksien varrella sijaitseville alueille ei ole perusteltua mitoittaa autopaikkamäärää suurimman kysynnän eli lauantain huipputunnin mukaan. Erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla tontin koko ja/tai paikkojen hinta rajoittavat paikkamäärää.

3. Laskentaperiaatteet toimivat lähtökohtana kuntakohtaisille, lopullisille laskentaohjeille.

Laskentaperiaatteiden on oltava riittävän joustavia, jotta niistä ei tarvitsisi poiketa. Periaatteiden on huomioitava toimintojen erilaiset tarpeet ja alueiden erityispiirteet. Periaatteiden avulla on mahdollistettava Helsingin seudun kehittäminen yhtenäisesti ja luotava puitteet optimaalisen auto- ja pyöräpaikkamäärän toteuttamiselle nyt ja tulevaisuudessa.

4.2. Yhteiset laskentaperiaatteet

Laskentaperiaatteissa on huomioitu seuraavia asioita:

- Helsingin kantakaupunki on alueena erityinen. Alueella on noin 7000 maanalaista yksityisten pysäköintioperaattorien hallinnoimaa pysäköintipaikkaa, jotka ovat liiketilojen tai niiden asiakkaiden hyödynnettävissä. Kantakaupungissa on Suomen paras savuttavuus joukkoliikenteellä ja alueen liiketilojen ja kaupallisten palvelujen houkuttelevuus ja kilpailukyky muodostuvat pitkälti muista tekijöistä kuin ilmaisista pysäköintipaikoista.
- Kaupunkikeskukset, joissa tavoitellaan erityisen tiivistä kaupunkirakennetta.
- Raskaan raideliikenteen muut asemat.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 mukainen saavutettavuus (SAVU-vyöhykkeet 2025).
- Paljon tilaa vievät kaupalliset toiminnot kuten huonekalukaupat tai rakennustarvikekaupat sijoittuvat usein joukkoliikenteellä heikommin saavutettaville alueille, missä tilaa on enemmän ja maan arvo alhaisempaa. Suurikokoisia huonekaluja ja rakennustarvikkeita ostettaessa auto on perusteltu liikkumisväline.
- Liiketilojen laskennassa huomioidaan myös yksikön koko. Suuremmissa kaupan kohteissa on autopaikkojen tarve myös suhteessa suurempi, koska nämä sijoittuvat usein usein joukkoliikenteellä heikommin saavutettaville alueille, missä tilaa on enemmän ja maan arvo alhaisempaa.
- Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä. Tämä mahdollistaa tapauskohtaisen harkinnan ja lisää periaatteiden joustavuutta. Mitoitusarvot sisältävät sekä työntekijöiden että liikuntaesteisten paikat.
- Kappaleessa 4.3 on kuvattu toimintoja, joilla vaadittuja paikkamääriä voidaan käyttää tehokkaammin tai sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Näitä ovat esimerkiksi vuorottaispysäköinti, maanalainen pysäköinti, kattopysäköinti sekä pysäköintipaikkojen yö- ja muuntelukäyttö.

Vyöhyke I: ”Helsingin eteläinen kantakaupunki ja Pasila”

Vyöhyke käsittää Helsingin eteläisen kantakaupungin, Länsisataman, Ruoholahden, Pasilan ja Kalasataman alueet. Ydinkeskustassa (noin 800 metrin säde rautatieasemalta) on kantakaupunkia tiukempi laskentaperiaate.

Vyöhyke II: ”Yhtenäinen saavutettava toimistoalue”

Vyöhyke koostuu yhtenäisen maankäytön muodostamasta alueesta, joka on erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa (mukailee SAVU I -vyöhykettä).

Vyöhyke käsittää neljä erilaista aluetyyppiä:

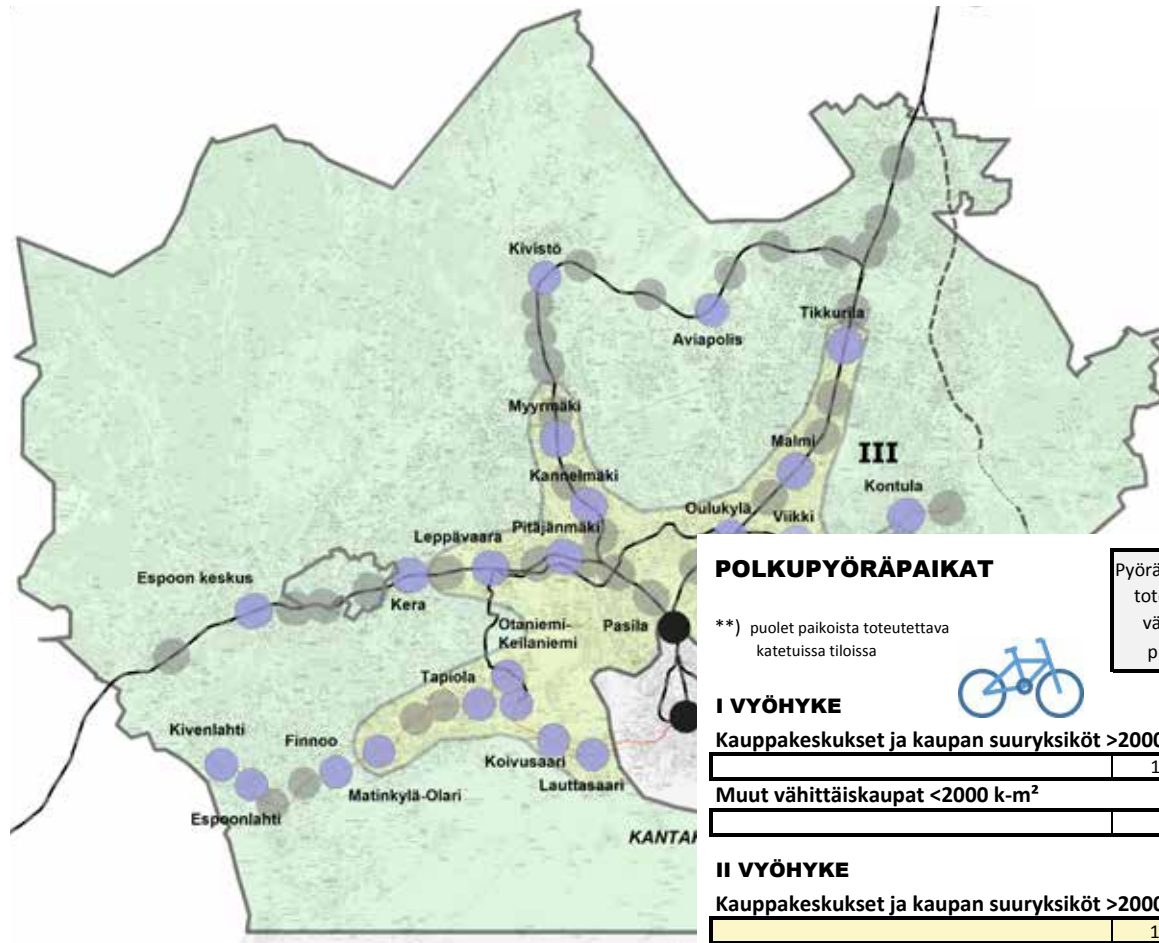
1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelyetäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Vyöhyke III: ”Muu pääkaupunkiseutu”

Vyöhyke käsittää muun pääkaupunkiseudun ja samat neljä aluetyyppiä kuin vyöhyke II:

1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelyetäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelyetäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Liiketilöiden laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

POLKUPYÖRÄPAIKAT

**) puolet paikoista toteutettava katetuissa tiloissa



Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m²

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50 **
Muu alue	1 / 70 **

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 40
Muu alue	1 / 50

AUTOPAIKAT



*) liiketilöiden maanlaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispaikkamäärään

OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²
---	--

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 100 *
800 m säteellä Rautatieasemalta Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	1 / 200	1 / 80 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 200 *
800 m säteellä Rautatieasemalta Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 100 *

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 150	1 / 40 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 30 *
● 300 - 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
● Muut alueet	1 / 50	1 / 25 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 200	1 / 60 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 50 *
● 300 - 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 80	Ei maksimia

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

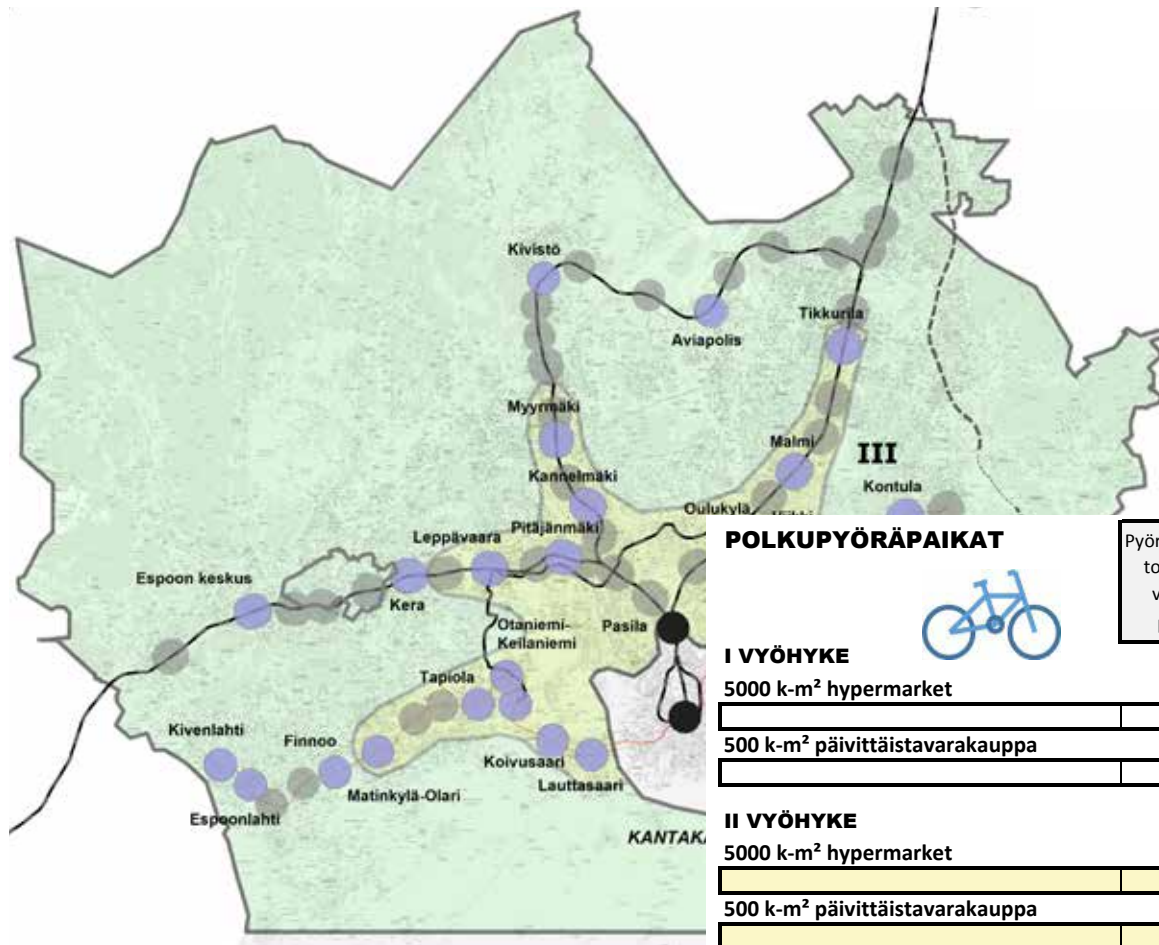
● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 120	1 / 40 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 30 *
● 300 - 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
● Muut alueet	1 / 50	1 / 25

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 180	1 / 50 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	Ei maksimia
● 300 - 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

Liiketilat: autopaikkamäärien esimerkkilaskelmat 5000 k-m² hypermarketille ja 500 k-m² päivittäistavarakaupalle



● Kaupunkikeskukset
● Raskaan raideliikenteen muut asemat

POLKUPYÖRÄPAIKAT



Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m²

I VYÖHYKE

5000 k-m ² hypermarket	100
500 k-m ² päivittäistavarakauppa	17

II VYÖHYKE

5000 k-m ² hypermarket	100
500 k-m ² päivittäistavarakauppa	17

III VYÖHYKE

5000 k-m ² hypermarket	
● ● Kaupunkikeskukset ja raideasemat	100
● ● Muu alue	72
500 k-m ² päivittäistavarakauppa	
● ● Kaupunkikeskukset ja raideasemat	13
● ● Muu alue	10

AUTOPAIKAT



*) liiketilojen maanlaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispäikkämäärään

Autopaikkoja on toteutettava vähintään	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään
--	-------------------------------------

5000 k-m² hypermarket

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei vaatimusta	50 *
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	25	63 *

500 k-m² päivittäistavarakauppa

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei vaatimusta	3 *
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei vaatimusta	5 *

II VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	34	125 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	50	167 *
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	63	167 *
● Muut alueet	100	200 *

500 k-m² päivittäistavarakauppa

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	3	9 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	5	10 *
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
● Muut alueet	7	Ei rajoitusta

III VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

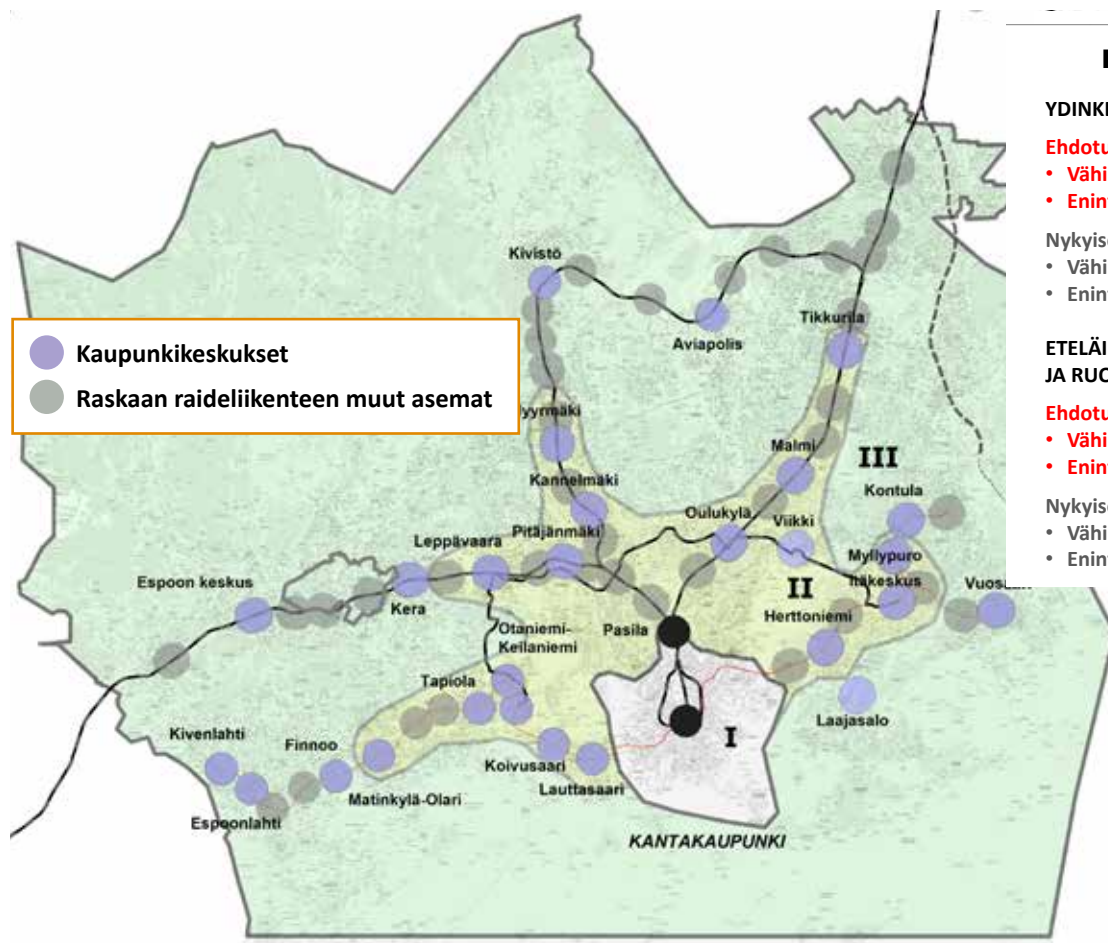
● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	42	125 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	50	167 *
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	63	167 *
● Muut alueet	100	200

500 k-m² päivittäistavarakauppa

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	3	10 *
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
● Muut alueet	9	Ei rajoitusta

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääryksiä

Liiketilat: esimerkkilaskelmia autopaikkamäärästä 500 k-m² päivittäistavarakauppaan ja vertailu nykyiseen määrään



I VYÖHYKE

YDINKESKUSTA

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 3 ap

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 3 ap

ETELÄINEN KANTAKAUPUNKI JA RUOHOLAHTI

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 5 ap

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 4 ap

II VYÖHYKE

Kaupunkikeskukset

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 3 - 5 ap²⁾
- Enintään 9 - 10 ap²⁾

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 9³⁾
- Enintään 6 - Ei rajoitettu

Raideasemat

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 5 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 9 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemien ja kaupunkikeskusten ulkopuolella

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 7 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 10 ap³⁾
- Enintään 6 - Ei rajoitettu

III VYÖHYKE

Kaupunkikeskukset

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 3 - 5 ap²⁾
- Enintään 10 - Ei rajoitettu²⁾

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemat

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 5 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 14 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemien ja kaupunkikeskusten ulkopuolella

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 9 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 14 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

1. Esimerkin autopaikkamäärien ero johtuu siitä, että kaupungeissa on käytössä nykyisin erisuuret normit tai normi on esitetty esimerkiksi minimin vaihteluvälinä.
2. Lähempänä keskusta tai asemaa normi on tiukempi
3. Helsingin Pohjoisessa kantakaupungissa ja aluekeskuksissa (Malmi ja Itäkeskus) on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi, mistä nykyisen ohjeen vaihteluväli II-vyöhykkeelle johtuu.

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

4.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä

Vuorottaispysäköinti

Raskaan raideliikenteen yhteydessä oleviin kauppakeskuksiin on erityisen suositeltavaa toteuttaa vuorottaispysäköintiä asukkaiden ja/ tai liityntäpysäköinnin kesken. Pysäköintipaikoista on kustannustehokasta varata liityntäpysäköinnille tietty määrä arkisin klo 6–17, koska kauppakeskusten pysäköintipaikkamäärä usein mitoitetaan lauantain kävijämäärän mukaan. Vastavuoroisesti liityntäpysäköintipaikka voi antaa kauppakeskusten käyttöön lauantaisin. Asukkaat voivat käyttää kauppakeskusten paikkoja öisin. Tärkeää on sopia paikkojen kustannusjakoperiaatteet eri toimijoiden kesken.

→ *Jos liiketilan paikkoja osoitetaan tiettyinä vuorokaudenaikoina asukkaiden ja/tai liityntäpysäköinnin käyttöön, on mahdollista saada paikkojen maksajiksi useampi osapuoli. Liityntäpysäköintipaikoilla on myös potentiaalisia liiketilojen asiakkaita. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista poiketa yksittäisen toimijan kohdalla enimmäisarvosta ylöspäin, kunhan kaikkien toimijoiden yhteenlaskettu kokonaispaikkamäärä ei ylitä enimmäismäärää.*

Maanalainen ja kattopysäköinti

Autopaikkojen toteuttaminen rakennuksen alle ei varaa kaupunkitilaa samalla tavalla kuin pintapysäköinti, pysäköintitalot tai kadunvarsipysäköinti. Tiiviisti rakennetuissa keskustoissa ja raideasemien

yhteydessä tämä tukee viihtyisemmän kaupunkiympäristön toteuttamista.

→ *Liiketilojen maanalaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispaikkamäärään.*

Pysäköintipaikkojen yökäyttö

Liiketilojen autopaikat ovat käytännössä tyhjiä öisin. Taloyhtiöt tai yritykset, jotka tarvitsevat öiseen ajoneuvojen tai kaluston säilytykseen tiloja, voisivat vuokrata paikkoja esimerkiksi kauppakeskukset tai pienemmiltä liiketiloilta. Vaikka tarve menee osittain päällekkäin, on toiminta kuitenkin suositeltavaa. Yökäytön sopiminen vaatii pitkäaikaiset sopimukset.

→ *Yökäytön pitkäaikaiset sopimukset vähentävät ensisijaisesti asuntojen autopaikkojen määrää, jolloin paikkakustannuksiin osallistuu liiketilojen lisäksi muita toimijoita.*

Muuntelukäyttö

Jos pystytään osoittamaan, että osa autopaikoista voidaan muuttaa myöhemmin muuhun käyttöön, saa paikkoja rakentaa ohjetta enemmän. Tällä menettelyllä voidaan varautua ja tarvittaessa sopeutua

tulevaan pysäköintitarpeen muuttumiseen esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämisen, alueen tiivistymisen, ajoneuvoteknologian kehittämisen ja mahdollisesti ihmisten liikkumistottumusten myötä.

→ *Muuntelukäytön todistaminen sallisi esimerkiksi normin 1 ap/75 k-m² käyttämisen ohjeellisen 1 ap/100 k-m² sijaan. Tämä on aina harkittava tapauskohtaisesti.*

Autopaikkannormien laskennan perustuminen k-m² määriin

Nykyiset kerrosneliömääräpohjaiset pysäköintipaikkojen laskentaohjeet perustuvat pohjimmiltaan siihen, että tietty toiminta synnyttää tietyn määrän liikennettä ja sitä kautta tietyn pysäköintipaikkatarpeen. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen vaikuttaa toiminnan lisäksi esimerkiksi muutokset liikkumistottumuksissa, liikennejärjestelmässä, kaupunkirakenteessa ja liikenteen hinnoittelussa. Laskentaohjeen perusteiden muuttamista esimerkiksi asiakasmääräarvioihin tulee harkita. Liiketiloiilla on asiakasmääräennusteista usein hyvä käsitys.

Hyötyjä maksaa

Auto- ja pyöräpaikkojen saatavuus on erittäin tärkeä kilpailuetu monelle kaupalliselle toimijalle. Tästä syystä halutaan tarjota asiakkaille ilmaisia paikkoja, vaikka esimerkiksi autopaikan rakentaminen voi maksaa useita kymmeniä tuhansia euroja. Oikeudenmukaisen hinnoitteluperiaatteen mukaan paikan hyötyjät maksaisivat pysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon. Liiketilojen osalta hyötyjä

maksaa periaatteen toteutumisesta voi lähestyä useammasta näkökulmasta. Liiketiloiissa pysäköintipaikoista hyötyvät suoraan:

- kaupan asiakkaat, jotka tekevät matkansa autolla tai pyörällä. Kääntöpuolella on se, että pysäköintipaikan hinnat ovat loppukädessä myytävissä tuotteissa, joten kustannuksiin osallistuvat myös ne, jotka eivät käytä pysäköintipaikkaa. Toisaalta koko kaupan kannattavuudella ja olemassaololle saattaa olla elinehtona autoilevat ja pyöräilevät asiakkaat.
 - sijoittajat hyötyvät pysäköintipaikoista, koska ne ovat osa tuotetta ja mikäli paikkoja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Sijoittaja haluaa usein toimia mahdollisimman varman päälle, jolloin tiloja voidaan vuokrata monipuolisesti kaupallisille toimijoille.
 - useimmille kaupalliselle toimijoille autoilevat ja pyöräilevät asiakkaat ovat merkittävässä roolissa. Vain poikkeustapauksissa asiakaskunta koostuu lähes täysin joukkoliikenteen käyttäjistä tai kävelijöistä. Autoilijoiden ja pyöräilijöiden myötä kaupan saavutettavuus ja potentiaalinen asiakaskunta kasvaa merkittävästi. Tärkeimpiä autoilevat asiakkaat ovat paljon tilaa vievälle kaupalle ja suurille kaupan yksiköille.
- *Liiketilojen osalta pysäköintipaikkojen käyttäjiltä voitaisiin periä pysäköintimaksua, mutta käytännössä maksullisuuden aloittaminen vaatisi yhtenäiset pelisäännöt ja tahtotilan koko seudulla kaikilta tärkeimmiltä toimijoilta.*

LIITE 1: Terminologia

Autopaikkamääräys (pysäköintinormi)

Auto- ja pyöräpaikkojen määräyksellä asemakaavassa ilmoitetaan, kuinka monta auto- ja pyöräpaikkaa kaavaan liittyen pitää vähintään toteuttaa (miniminormi) tai saa enintään toteuttaa (maksiminormi). Määräyksessä ilmoitetaan paikkojen määrä suhteessa asuntojen määrään (esimerkiksi 1 autopaikka/asunto) tai suhteessa kerrosalaan (esimerkiksi yksi polkupyöräpaikka/30 k-m²).

Helsingin seutu

on pääkaupunkiseutua laajempi alue, johon kuuluu yhteensä 14 kuntaa ja kaupunkia: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti, Sipoo.

HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Kerrosalaneliömetri (k-m²)

Rakennusoikeuden ja kerrosalan mittayksikkö. Rakennusoikeus eli tontin tai rakennuspaikan suurin sallittu kerrosala osoitetaan asemakaavassa joko suoraan neliömetreinä (esimerkiksi 2400) tai tehokkuuslukuna (esimerkiksi $e=0.25$), joka on rakennusoikeuden suhde tontin pinta-alaan. Rakennuksen kerrosalaan luetaan kerrosten alat

ja se ullakonala, johon sijoitetaan asuin- tai työhuoneita taikka rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja, sekä se kellarikerroksen ala, johon sijoitetaan työhuoneita tai rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Liiketila

Liiketilaa voi käsittää kauppakeskuksia, päivittäistavaramyymälöitä, erikoistavaramyymälöitä.

MASU 2050

Helsingin maankäyttösuunnitelma.

Pääkaupunkiseutu

on alue, johon kuuluu neljä kaupunkia: Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen.

SAVU-vyöhyke

SAVU-vyöhykkeet kuvaavat sitä, miten vyöhykkeellä asuvan on tyyppillisesti mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä).

Toimitila

Toimitila voi käsittää **toimistotilaa**, **liiketilaa**, tuotantotilaa ja varastotilaa.

TOL-luokitus

Toimialaluokitus, jonka avulla ryhmitellään yritysten ja toimipaikkojen toimintoja samankaltaisiin ryhmiin, kuten teollisuus, sähkö-, kaas- ja vesihuolto, tukku- ja vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, kuljetus, varastointi ja tietoliikenne jne.

LIITE 2: Haastatellut tahot

RAKLI, 3.12.2014

- johtaja Mikko Östring (toimitilat)
- johtaja Mikko Nousiainen (yhdyskunta ja infra)

HELSINKI

- **Helsinki, kiinteistövirasto 9.12.2014**
toimistopäällikkö Pasi Lehtiö ja johtava tonttiasiamies Ilkka Aaltonen
- **Helsinki, kaavoitus 22.12.2014**
Tuomas Eskola (toimistopäällikkö, asemakaavaosaston läntinen toimisto), Matti Kaijansinkko (projektipäällikkö, Länsisatama-projekti) ja Dan Mollgren (projektipäällikkö, Pasila-projekti)
- **Helsinki, elinkeinotoimi 12.2.2015**
elinkeinopäällikkö Nyrki Tuominen ja kehityspäällikkö Minna Maartola

ESPOO

- **Espoo, elinkeinotoimi ja tonttiosasto 12.12.2014**
elinkeinopäällikkö Pasi Laitala ja tonttipäällikkö Jussi Eerolainen
- **Espoo, kaavoitus ja rakennusvalvonta**
Surveypal-kysely, johon vastasi 4 henkilöä
- tonttipäällikkö Jussi Eerolainen, sähköposti 12.12.2014

VANTAA

- **Vantaa, 12.12.2014**
elinkeinojohtajat Leea Markkula-Heilamo ja Jose Valanta
- **Vantaa, kaavoitus 11.12.2014**
aluearkkitehdit Vesa Karisalo, Asta Tirkkonen ja Timo Kallaluoto sekä rakennusvalvonnan lupapäällikkö Ilkka Rekonen

RAKENNUTTAJAT JA VUOKRANANTAJAT

Surveypal-kysely RAKLIN ja Kauppakeskusyhdistyksen jäsenille. Lisäksi kysely lähetettiin suurille rakennusalan yrityksille. Kaikkiaan vastauksia saatiin 11 kappaletta.

LIITE 3:

Tarkemmin tutkitut työpaikkakohteet

Tässä työssä on valittu tarkemmin tutkittaviksi työpaikkakohteiksi työpaikkaytimien tunnistamisen sekä työhön osallistuvien kaupunkien edustajien ohjauksen perusteella seuraavat kohteet:

- Helsinki: Helsingin keskusta, Pitäjänmäki, Herttoniemi, Viikki, Itäkeskus
- Espoo: Otaniemi, Leppävaara, Nihtisilta
- Vantaa: Aviapolis, Vantaankoski, Hakkila

Näistä kohteista on laadittu seuraavilla sivulla esitettävät kohdekortit.

Aviapolis

Asukasmäärä:	0
Työpaikkamäärä:	2 930
Rakennuskanta:	243 884 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	68



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	0	9 %
Joukkoliikenne	15	31 %
Autoliikenne	82	54 %
Muut	3	- %

(* N = 33)

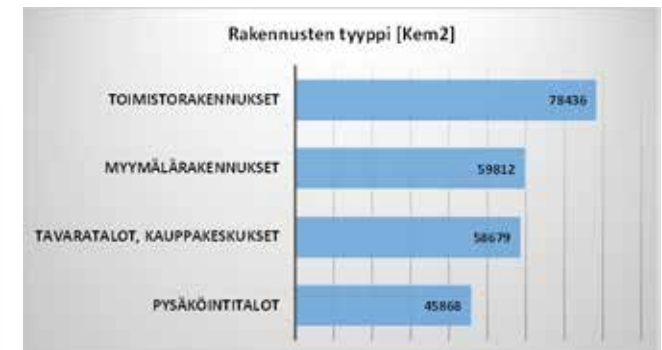
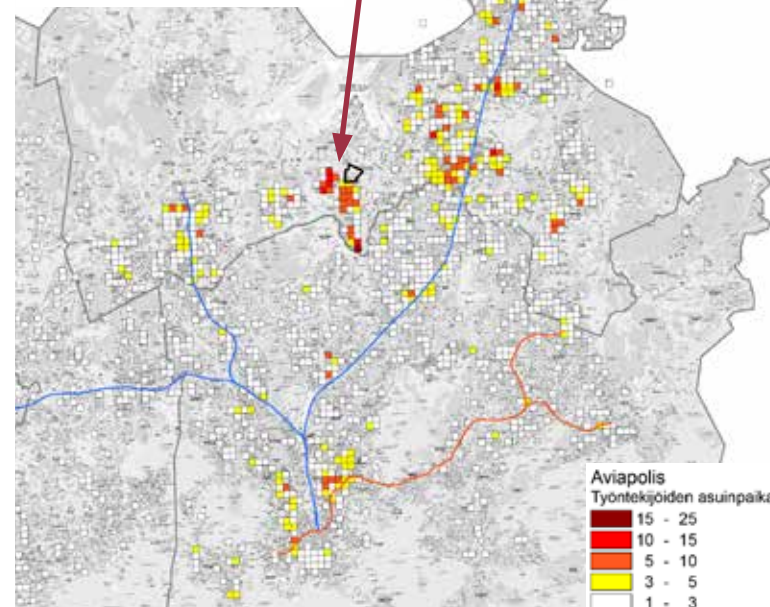
Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Alueen rakennuskantaa dominoivat Jumboon liittyvät kauppakeskuksen ja sen myymälöiden rakennukset, joita on alueella yhteensä 120 000 k-m². Toisen alueen merkittävän työpaikkakokonaisuuden muodostavat Äyritien 80 000 k-m² toimistorakennuksia. Alueen ylivoimaisesti suurin työllistäjä Tilastokeskuksen toimialaluokitus 2008:n mukaisesti on tukku- ja vähittäiskauppa lähes 1800 työpaikalla.

Kauppakeskuksissa kerrosneliöiden määrä työntekijää kohti on hyvin suuri verrattuna toimistoihin, koska ne on rakennettu "kaupunkilaisten olohuoneiksi" ja puolijulkisiksi tiloiksi. Useinkaan kauppakeskuksissa ei varata erikseen pysäköintiä työntekijöille. Tällöin työntekijät pysäköivät asiakaspaikoille, joiden määrä on usein käytännössä rajoittamaton. Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä perustuu Tikkurilan ja Myyrmäen suunnasta nykyisin poikittaisyhteyksien varaan, mikä näkyy kulkutapajakautuksessa joukkoliikenteen pienenä osuutena. Alueelle suuntautuvien työmatkojen Mediaani on 10,2 km ja keskiarvo 18,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 10,2 km.

Työmatkoista 73,1 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelutkimukset 2007-2014.]

Hakkila

Asukasmäärä:	26
Työpaikkamäärä:	2 154
Rakennuskanta:	310 443 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	144



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	3	13	%
Joukkoliikenne	11	32	%
Autoliikenne	84	54	%
Muut	2	-	%

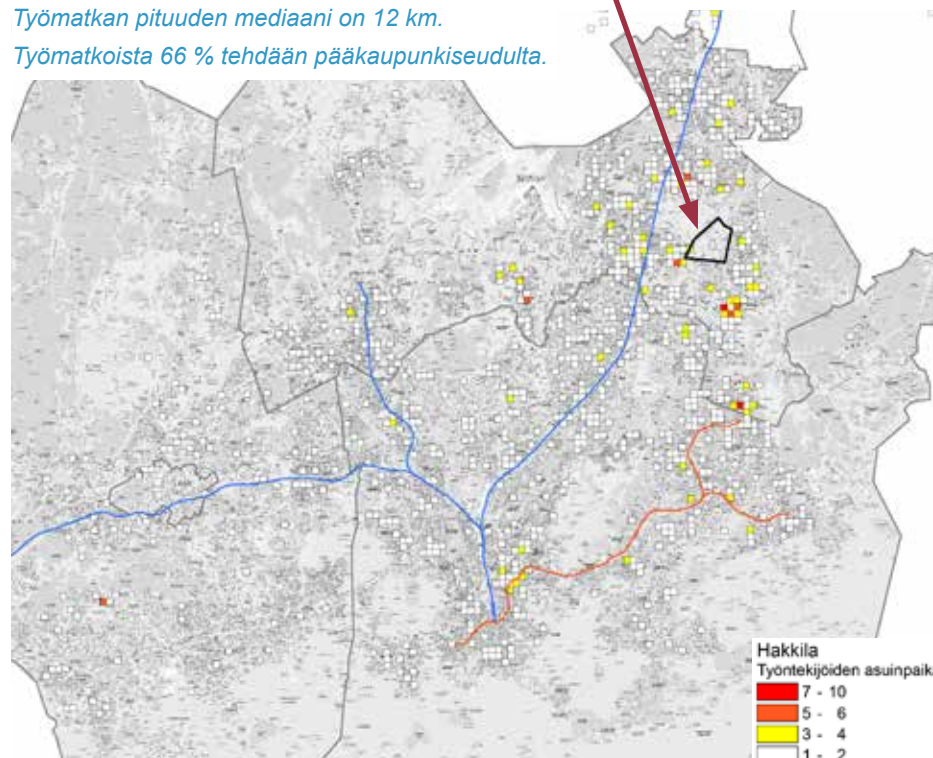
(* N = 37)

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Hakkilan valittu alue koostuu paljon tilaa vievistä kaupan, teollisuuden ja logistiikan toiminnoista. Alueella on kohtalainen joukkoliikenteen vuoro-
tarjonta, mutta saavutettavuus eri suunnista ei ole parhaalla tasolla.

Saapuville työntekijöille ei näy sel-
kää suuntautumista, mikä on osit-
tain syytä ja seurausta vallitsevasta
toimialasta ja joukkoliikennetarjon-
nasta. Logistiikan alan kohteiden
sijainti edullisemmilla syrjäisemmillä
tonteilla ja toisaalta alhainen työnte-
kijätiheys heikentävät joukkoliiken-
teen toimintaedellytyksiä. Hakkilan
alueella työpaikkarakennusten k-m²/
työntekijäsuhde 144 on tarkastelu-
kohteista korkein. Alueelle saapuvi-
en työmatkojen mediaani on 12 km
ja keskiarvo 19,3 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 12 km.
Työmatkoista 66 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelutkimukset 2007-2014.]

Herttoniemi

Asukasmäärä:	52
Työpaikkamäärä:	1 514
Rakennuskanta:	57 713 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	32



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	3	20 %
Joukkoliikenne	11	46 %
Autoliikenne	84	34 %
Muut	2	- %

(* N = 37)

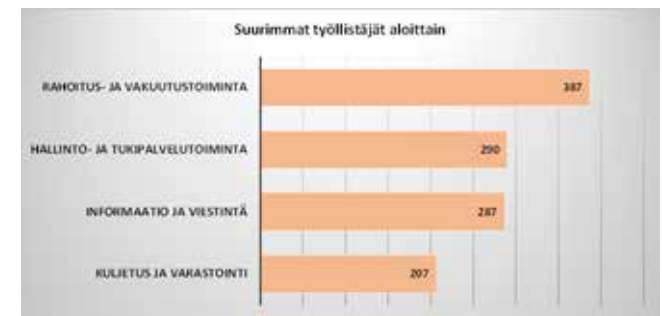
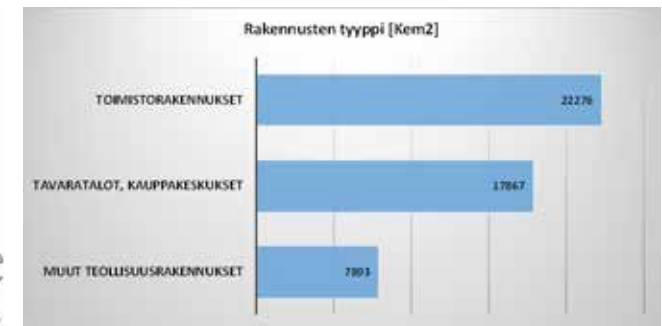
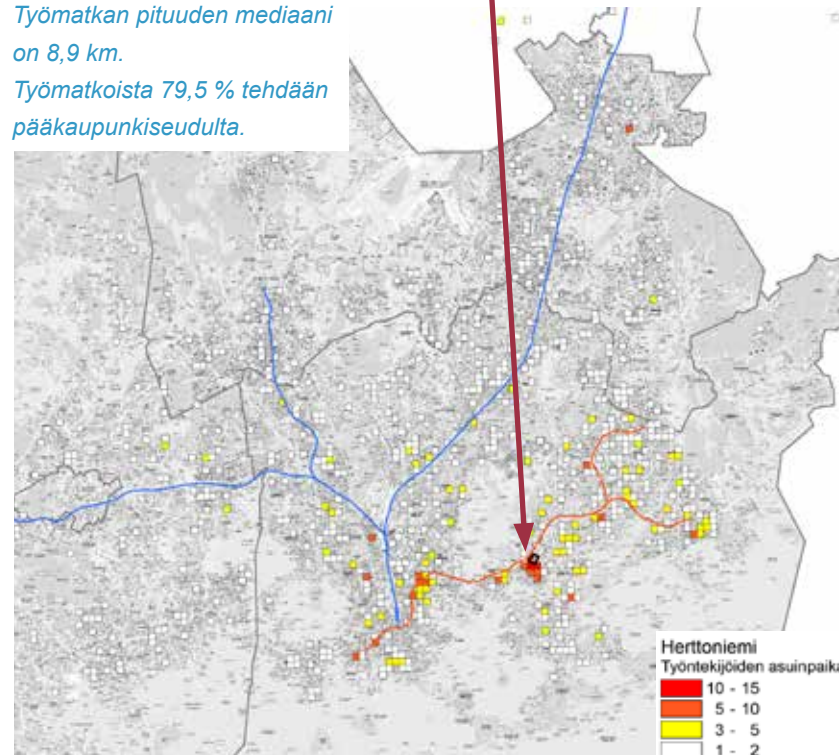
Vähäisen havintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Herttoniemen alueeksi rajattiin kaupunkikeskuksen ja metroaseman välittömässä yhteydessä sijaitseva urbaani kaupallisten palvelujen ja toimistojen yhdistelmä. Alueelta on monipuoliset joukkoliikenneyhteydet sekä metrolla että metron liityntäliikenteellä. Kaupalliset rakennukset ovat alueella supermarket kokoluokkaa, missä neliöitä asiakkaita ja työntekijöitä kohden on hypermarketteja huomattavasti vähemmän. Myös alueen toimistot ovat varsin tehokkaita, minkä seurauksena työpaikkoja suhteessa rakennusten neliömäärään on vertailukohteista eniten.

Valtaosa alueen työntekijöistä saapuu töihin metron vaikutusalueelta. Korkeamman tuotavuuden työpaikat houkuttelevat työvoimaa kuitenkin myös huomattavan kaukaa, mikä näkyy työmatkan mediaanin ja keskiarvon suurena suhteellisena erona. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 8,9 km ja keskiarvo 21,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,9 km.

Työmatkoista 79,5 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Itäkeskus

Asukasmäärä:	0
Työpaikkamäärä:	3 282
Rakennuskanta:	202 877 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	13	17	%
Joukkoliikenne	44	44	%
Autoliikenne	38	39	%
Muut	5	-	%

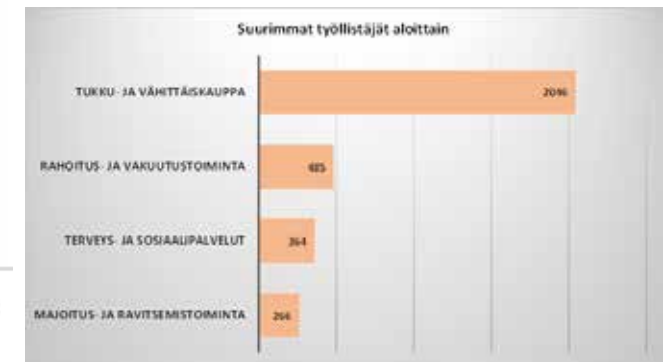
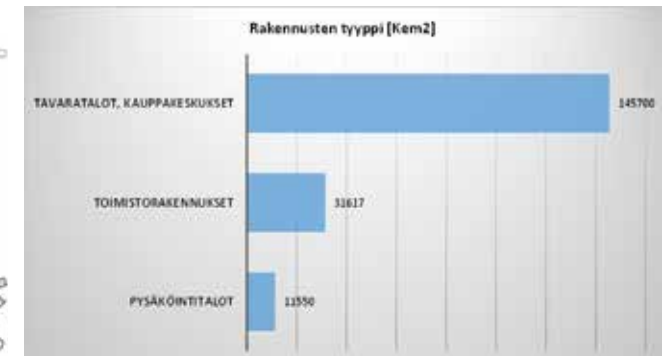
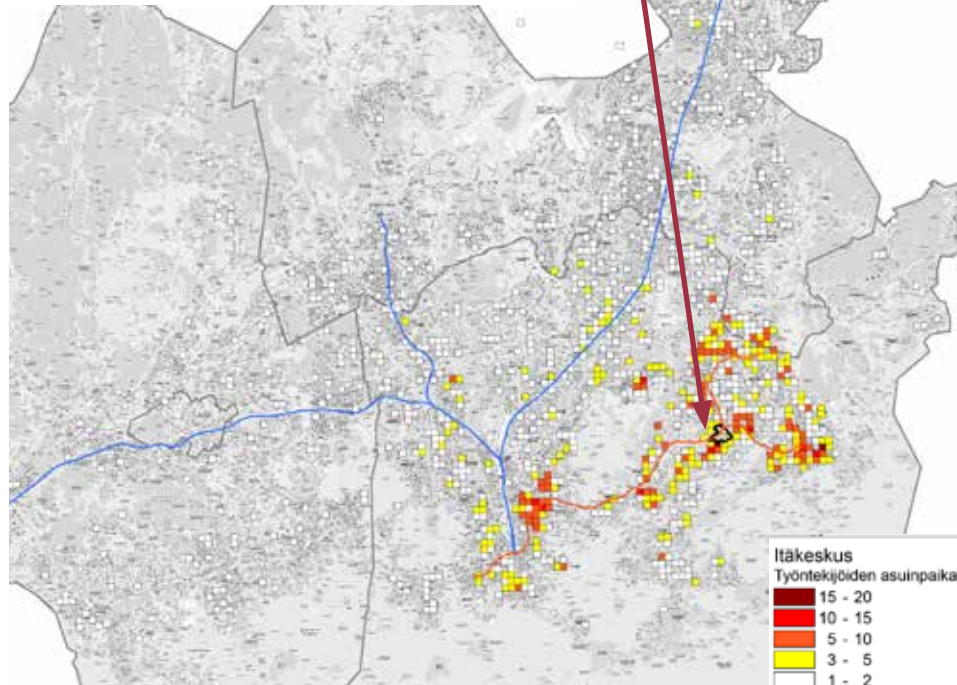
(* N = 39)

Vähäisen havintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Itäkeskuksesta rajatun alueen rakennuskanta koostuu pääosin kauppakeskuksen rakennuksista. Yhteensä kaupallisia rakennuksia on yli 140 000 kerrosneliometriä. Itäkeskuksen kauppakeskuksen työpaikkatiheys on Selloa ja Jumboa korkeampi. Kauppakeskusten ja liiketilojen väljyys on jatkuvasti kasvanut.

Itäkeskuksen alueen työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen osuus 44 prosenttia ja alueen työntekijät keskittyvät hyvin voimakkaasti metron vaikutusalueelle. Työmatkojen mediaanipituus 7,7 km ja keskiarvo 12,5 km ovat tarkasteltujen alueiden lyhimpiä.

Työmatkan pituuden mediaani on 7,7 km.
Työmatkoista 89,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelutkimukset 2007-2014.]

Otaniemi

Asukasmäärä:	313
Työpaikkamäärä:	9 980
Rakennuskanta:	607 148 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

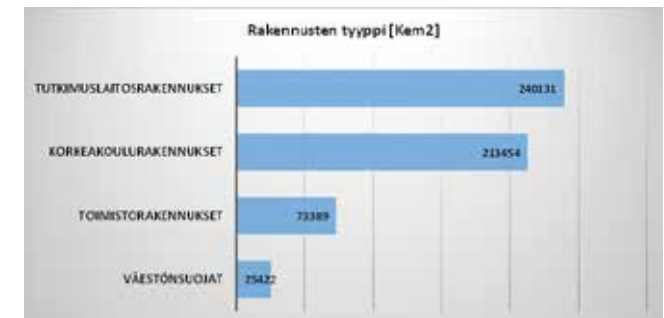
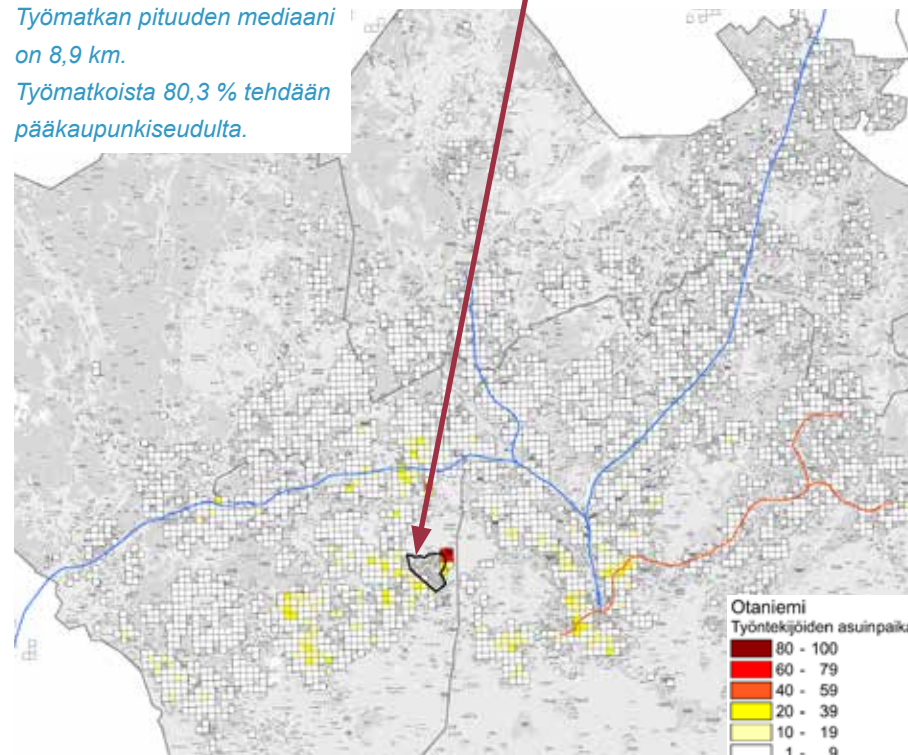
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	14	17	%
Joukkoliikenne	27	39	%
Autoliikenne	58	44	%
Muut	1	-	%

(* N = 146)

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Otaniemen alueella painottuvat koulutukseen ja tutkimukseen liittyvät rakennukset. Niitä on noin 3/4 eli yhteensä 450 000 kerrosneliometriä alueen rakennuskannasta, minkä seurauksena työpaikkatiheys on suhteellisen matala toimistopainotteiseen alueeseen verrattuna. Vaikka alueella on tiettävästi korkea joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöaste opiskelijoiden keskuudessa, on alueella työssäkävien pääasiallisena kulkumuotona auto (58%). Merkittävä osa työssäkävivistä asuu lähietäisyydellä Espoossa ja Länsi-Helsingissä, mutta toisaalta Otaniemessä käydään töissä myös hyvin pitkien matkojen päästäkin. Työssäkäyntimatkojen mediaani 8,9 km ei ole erityisen korkea, mutta keskiarvo 19,3 km on joukon suurimpia.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,9 km.
Työmatkoista 80,3 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Leppävaara / Sello

Asukasmäärä:	314
Työpaikkamäärä:	1 873
Rakennuskanta:	162 445 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	78



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

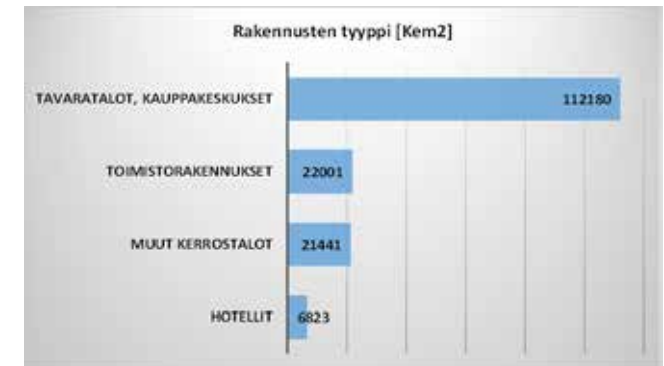
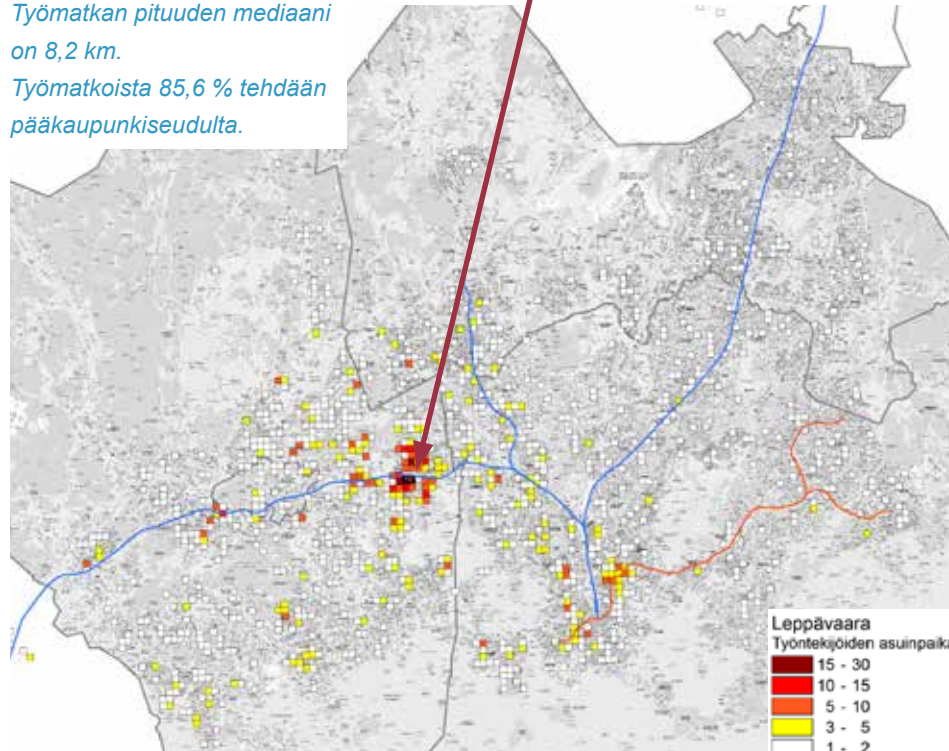
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	12	22	%
Joukkoliikenne	41	36	%
Autoliikenne	41	42	%
Muut	6	-	%

(* N = 17)

Vähäisen havintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Leppävaarasta rajattu alue kattaa pääasiassa Sellon kauppakeskukseen liittyviä kaupallisia rakennuksia. Työvoima on jakautunut laajalle junan vaikutuspiiriin sekä Etelä-Espooseen. Henkilöhaastatteluaineiston rajallisen havintomäärän perusteella junan läheisyydessä sijaitsevan alueen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on 41 %, mikä on yhtä suuri kuin auto liikenteenkin. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 8,2 km ja keskiarvo 15,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,2 km.
Työmatkoista 85,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Helsingin keskusta

Asukasmäärä:	9 214
Työpaikkamäärä:	67 449
Rakennuskanta:	3 737 939 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	49



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	25	20	%
Joukkoliikenne	59	71	%
Autoliikenne	15	9	%
Muut	1	-	%

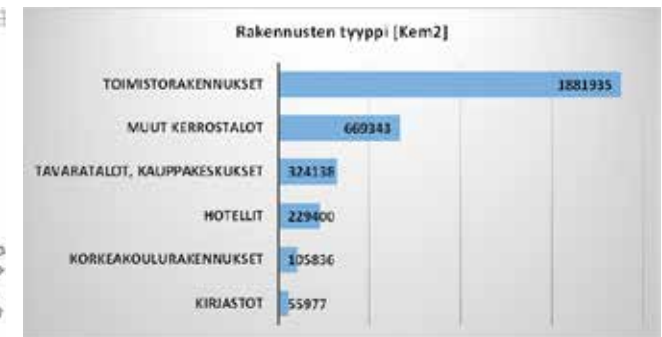
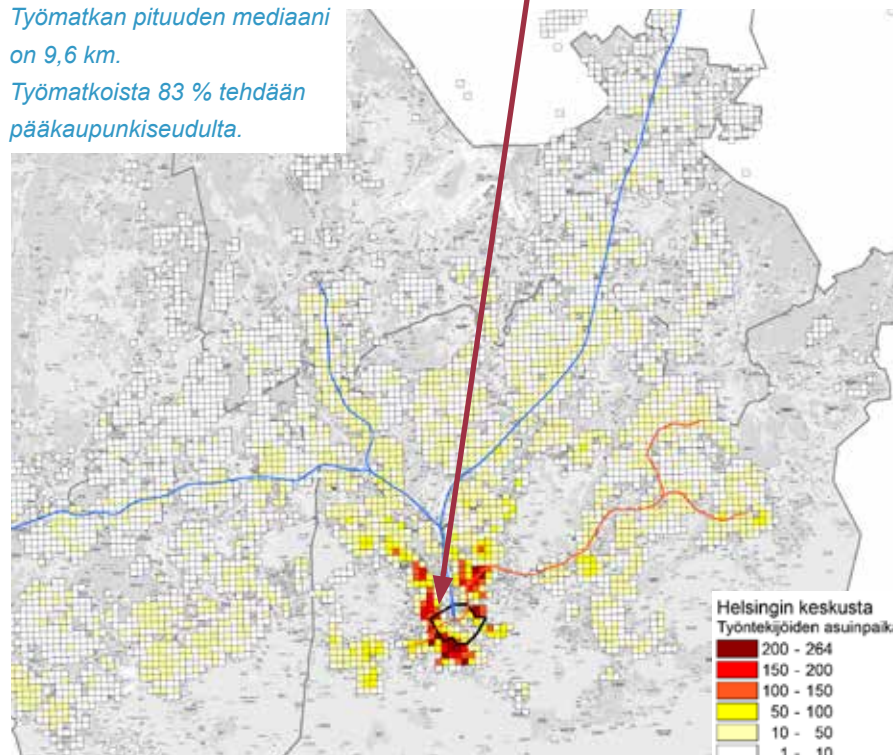
(* N = 963)

Ydinkeskustan aluerajaus on kohteista laajin. Rakennuskanta on muihin kohteisiin verrattuna suuri ja monipuolinen. Noin puolet rakennuskannasta muodostuu toimistorakennuksista ja monenlaisia pienimuotoista toimistotyötä mahdollistavista kerrostalorakennuksista, joissa myös asutaan. Työpaikat jakautuvat tasaisesti monille toimialoille.

Keskustaan saapuvista työmatkoista on käytetyn HSL:n henkilöhaastatteluaineiston mukaan 59 % joukkoliikennematkoja ja 25 % kävellen tai pyörällä tehtyjä matkoja. Työmatkojen mediaani on 9,6 km ja keskiarvo 9,8 km. Työntekijät saapuvat melko tasaisesti kaikista suunnista. Raideyhteydet näyttävät korostuvan vähemmän kuin esimerkiksi Itäkeskuksessa tai Sellossa.

Työmatkan pituuden mediaani on 9,6 km.

Työmatkoista 83 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Pitäjänmäki

Asukasmäärä:	2 973
Työpaikkamäärä:	4 316
Rakennuskanta:	1 049 774 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	53



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

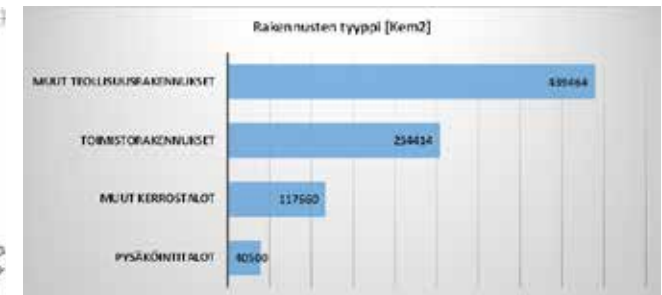
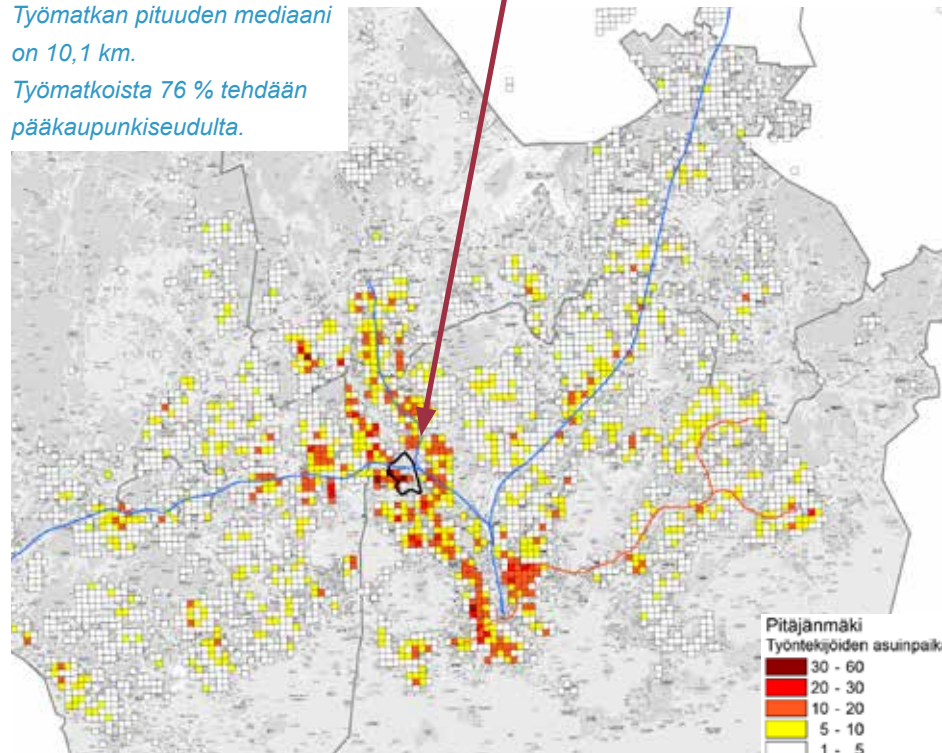
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	11	18	%
Joukkoliikenne	29	43	%
Autoliikenne	60	39	%
Muut	0	-	%

(* N = 279)

Pitäjänmäestä rajatulla alueella sijaitsee paljon teollisuutta ja toimistoja. Työpaikkatiheys alueella on kohtuullisen korkea, mitä selittää osaltaan korkea toimistorakennusten määrä. Alue sijaitsee aseman välittömässä läheisyydessä, mistä huolimatta alueen työmatkojen kulkumuoto-osuus on vain 29 %. Työntekijöiden asuinpaikoissa korostuu tästä huolimatta radan ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien käytävät Länsi-Helsingissä.

Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 10,1 km ja keskiarvo 18,6 km, mikä kertoo siitä, että lähellä asuvien työntekijöiden lisäksi Pitäjänmäen työvoimasta merkittävä osa on myös hajautunut laajalle pk-seudun ulkopuolelle.

Työmatkan pituuden mediaani on 10,1 km.
Työmatkoista 76 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Nihtisilta

Asukasmäärä:	811
Työpaikkamäärä:	3 414
Rakennuskanta:	1 235 085 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	57



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

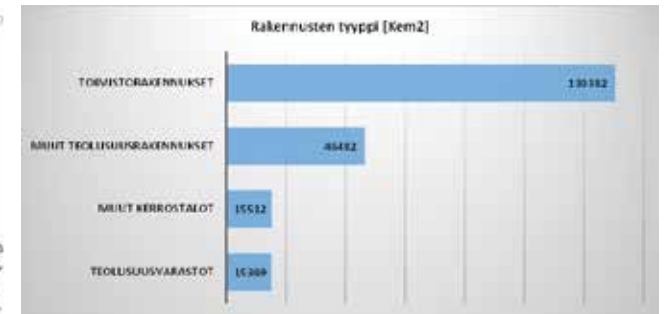
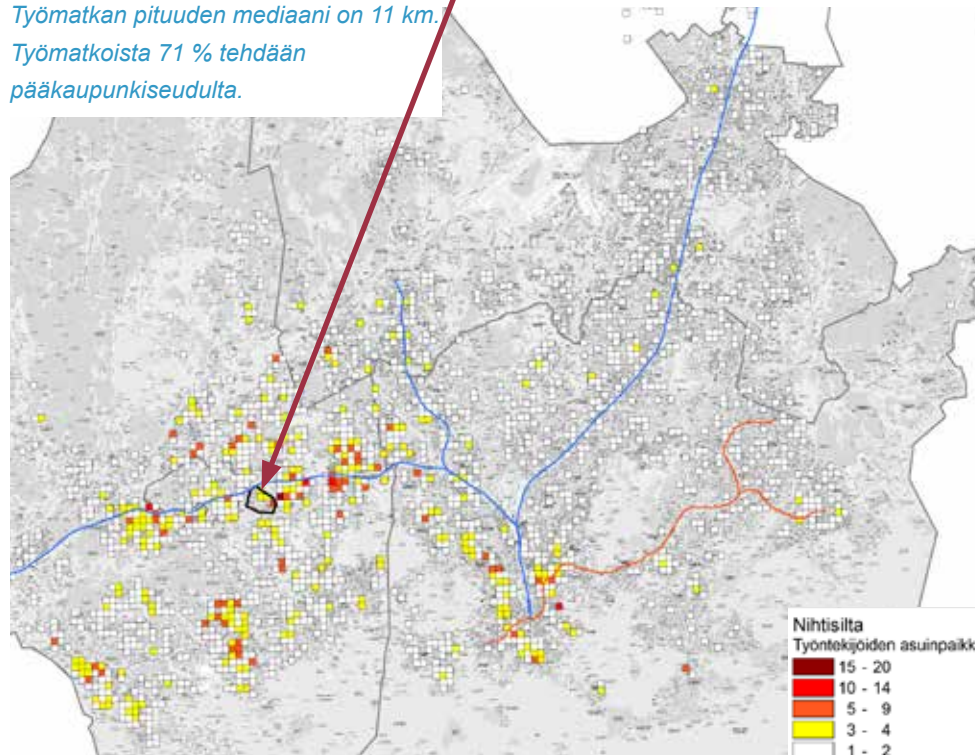
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	10	18	%
Joukkoliikenne	21	33	%
Autoliikenne	67	49	%
Muut	2	-	%

(* N = 42)

Nihtisillan alueella merkittävimmän rakennuskannan muodostavat toimistorakennukset. Työpaikat jakautuvat useisiin toimialoihin. Työpaikkatiheys rakennuskantaan nähden on tutkittujen kohteiden keskiarvoa.

Nihtisillan työntekijöiden selvästi vallitseva kulkumuoto on henkilöautoilu 67 % kulkumuoto-osuudella. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 11,0 km ja keskiarvo 20,7 km, mikä kertoo työvoiman laajasta leviytymisestä myös seudun ulkopuolelle. Vain 71 % alueella työssäkäyvistä asuu pk-seudulla.

*Työmatkan pituuden mediaani on 11 km.
Työmatkoista 71 % tehdään
pääkaupunkiseudulta.*



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Viikki

Asukasmäärä:	3 104
Työpaikkamäärä:	3 564
Rakennuskanta:	368 491 k-m ²
K-m² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

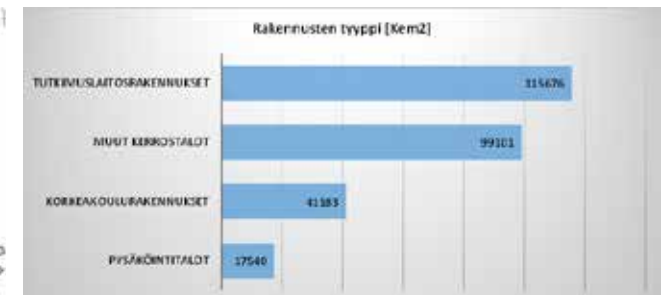
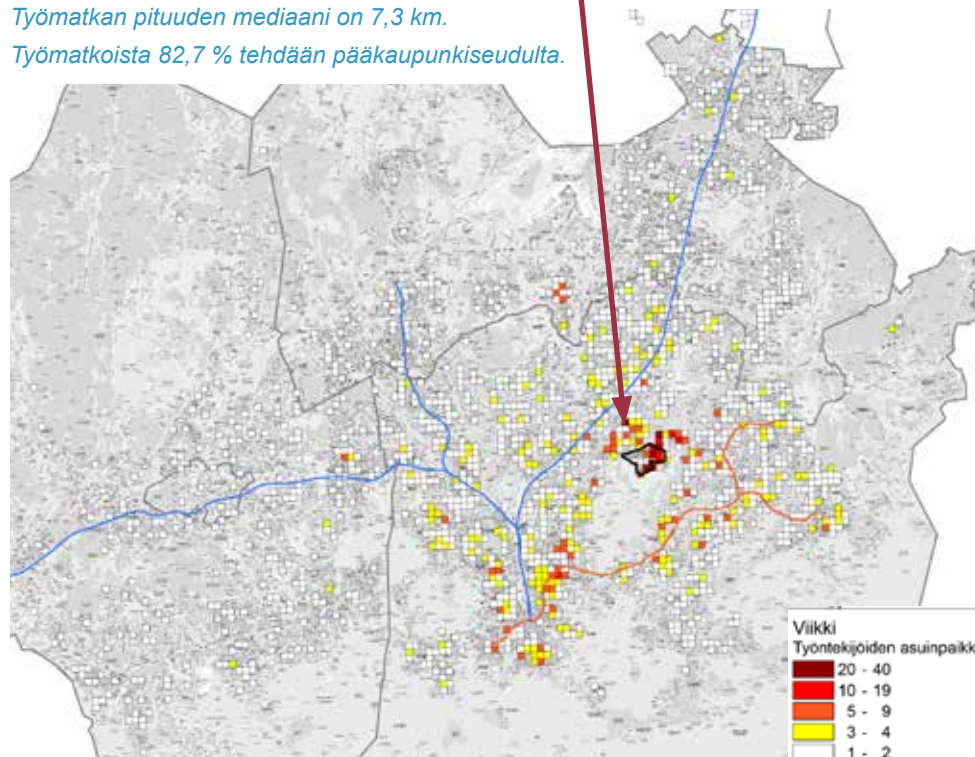
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	17	15	%
Joukkoliikenne	40	49	%
Autoliikenne	42	36	%
Muut	1	-	%

(* N = 48)

Viikin alueelta rajattu alue koostuu pääasiassa tutkimuslaitoksista, korkeakoulurakennuksista ja asuinkerrostaloista. Koulutus on merkittävin alueen työllistäjä ja työpaikkatiheys Otaniemen tasolla.

Viikissä joukkoliikenteellä työsäkävien kulkutapajakauma on raideyhteysettömistä kohteista ylivoimaisesti korkein 40 %. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 7,3 km ja keskiarvo 14,4 km.

*Työmatkan pituuden mediaani on 7,3 km.
Työmatkoista 82,7 % tehdään pääkaupunkiseudulta.*



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Vantaankoski

Asukasmäärä:	3 104
Työpaikkamäärä:	3 564
Rakennuskanta:	152 157 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	42



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

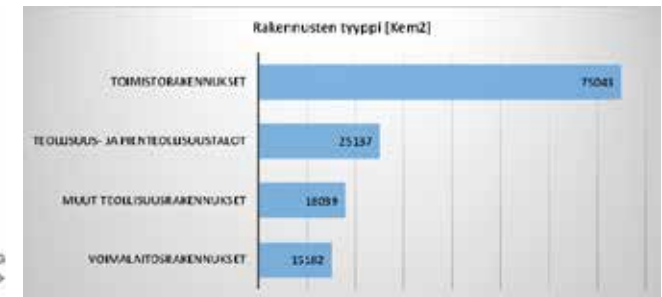
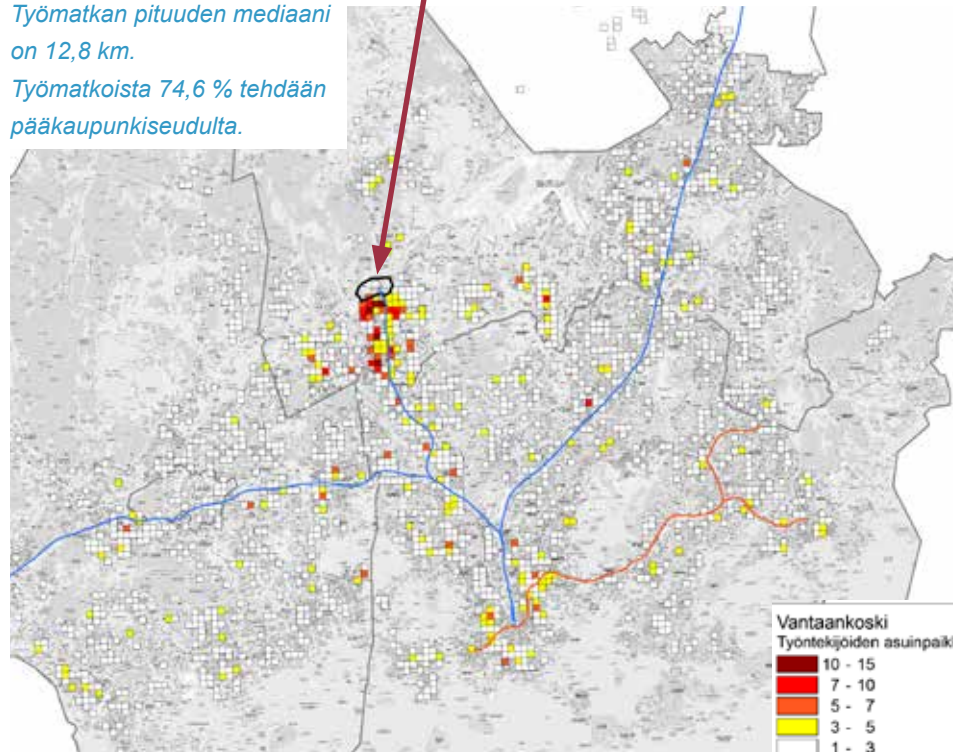
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	8	19 %
Joukkoliikenne	15	37 %
Autoliikenne	75	44 %
Muut	2	- %

(* N = 48)

Alueella sijaitsevista rakennuksista puolet koostuu toimistorakennuksista. Teollisuus sekä ammatillinen ja tekninen toiminta ovat merkittävimmät toimialat. Toimistotyövaltaisella Vantaankosken alueella työpaikkatiheys 42 kersneliometriä työpaikkaa kohti on vertailukohteiden korkeimpia.

Junien merkitys ei korostu alueen työssäkäynnistä merkittävästi. Tätä selittää alueen korkea autoliikenteen kulkumuoto-osuus. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on kohteiden korkeimpia 12,8 km ja keskiarvo 17,7 km. Korkea mediaani kertoo, että työvoima on voimakkaasti hajautunut pääkaupunkiseudulle.

Työmatkan pituuden mediaani on 12,8 km.
Työmatkoista 74,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]