



08.12.2015

Lsp/5

## 5 Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet (a-asia)

HEL 2015-010556 T 10 03 03

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä

- liitteessä 1 esitetyt "Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet" käytettäväksi kaavoituksessa asukkaiden pysäköintipaikkatarvetta ja asuintonttien pysäköintipaikkojen rakentamisvelvoitetta määritettäessä.

### Tiivistelmä

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen tärkein tavoite on ohjeistaa asukkaille tarvittava määrä pysäköintipaikkoja siten, että ne toteutuvat taloudellisesti ja maankäytöllisesti järkevällä tavalla.

Helsingin pysäköintipolitiikan toisena kärkitoimenpiteenä on nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen. Laskentaohjetta päivitetään kaikilta osin ja pyöräpysäköinnin laskentaohjeet sisällytetään uusiin ohjeisiin. Myös täydennys- ja lisärakentamiseen sekä erityisasumiseen otetaan kantaa uudessa ohjeessa.

Laskentaohjeen laadinnassa on käytetty lähtöaineistona auton omistamisen ja asumisväljyyden nykytilanteen tilastotietoja ja kehitysennusteita, nykyisestä laskentaohjeesta saatua palautetta ja kokemuksia sekä uuden laskentaohjeen kehittämis ehdotuksia. Myös Helsingin kaupungille asetetut tavoitteet kaupungin strategiaohjelmassa, uuden yleiskaaavan visiossa ja liikkumisen kehittämisohjelmassa on huomioitu laskentaohjeen valmistelussa.

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen pysäköintimääräykset ovat minimimääräyksiä rakennettavista pysäköintipaikkamääräistä. Asuntokohtaiset määräykset on poistettu nykyiseen ohjeeseen verrattuna. Aluejaossa kantakaupungin merenrantaiset alueet, Lauttasaari ja kantakaupungin pohjoisosa on yhdistetty yhdeksi alueeksi. Joukkoliikenteen runkoverkosta on poistettu säteittäiset linja-autoyhteydet. Polkupyörien pysäköinnin perusmääräys on vähintään 1 pp / 30 km<sup>2</sup>. Kokonaisuutena pysäköintimääräykset ovat väljentyneet nykyiseen ohjeeseen verrattuna tarkoittaen, että nykyiseen verrattuna tulevaisuudessa rakennetaan vähemmän paikkoja kerrosalaan nähden. Senioriasumisen yksityiskohtainen pysäköintimääräys on poistettu ohjeesta, koska senioriasumista ei ole määritelty yksiselitteisesti. Täydennysrakentamisen pysäköintimääräyksiä on tarkennettu esimerkiksi tehtävien



pysäköintiselvitysten osalta. Uusina asioina laskentaohjeessa ovat rakennusten muuttaminen asuinkäyttöön kantakaupungin alueella sekä erilaisten pysäköintipaikkavelvoitetta pienentävien kannustimien käyttöönotto ja niiden maksimivähennysten määrittely. Kannustimia ovat pyöräpysäköintipaikkojen lisäämismahdollisuus, tuetun vuokra-asunto- tuotannon vähennysprosentti, yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuus sekä pysäköintipaikkojen keskittäminen ja nimeämättömyys.

Autottomat ja vähäautoiset kohteet ovat erityistapauksia, joiden toteuttamisesta päätetään erikseen nykyisin olemassa olevista kohteista saattujen kokemusten avulla.

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen vuorovaikutusta tehtiin kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi kaupunginkanslian aluerakentamisyksikössä, rakennusvalvontavirastossa, kiinteistövirastossa, asuntotuotantotoimistossa sekä Helsingin kaupungin asunnot Oy:ssä. Tavoitteena oli tuottaa yhteistyössä mahdollisimman toimivat laskentaohjeet.

## Esittelijän perustelut

### Laskentaohjeen tehtävä ja tavoitteet

Laskentaohjeen tehtävä on määrätä pysäköintipaikkojen vähimmäismäärä kaavoitettaessa uusia asuntoja. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa pysäköintipaikkojen sijoittaminen tehokkaasti ympäristöhuomioiden on monissa kohteissa kallista ja vie paljon tilaa. Toisaalta asukkailla on omistuksessaan tai hallinnassaan autoja, jotka tulee voida pysäköidä järjestetysti. Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeilla on seuraavat tavoitteet:

- asukkaiden pysäköinti järjestetään siten, että se mahdollistaa tiiviin tavoiteltavan kaupunkirakenteen toteuttamisen sekä kantakaupungin laajentumisen
- tavoitteena on toteuttaa keskitettyjä pysäköintiratkaisuja nimeämättömillä paikoilla
- kaava mahdollistaa, että pyörä- tai autopaikkaa tarvitseva asukas saa pysäköintipaikan
- asukkaat eivät itse omista autopaikkoja, vaan he saavat oikeuden pysäköintiin
- autonpaikan tarvitsija vastaa sen kaikista kustannuksista sekä



- liikkumisen palvelukonsepteilla vähennetään auton omistamisen tarvetta

#### Helsingin pysäköintipolitiikka

Helsingin pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Siinä esitetään Helsingin pysäköinnin kehittämiseksi 7 strategista linjausta ja 12 kärkitoimenpidettä. Toisena kärkitoimenpiteenä on Nykyisten pysäköinnin laskentaohjeiden tarkistaminen.

Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjetta tarkistetaan ainakin täydennys- ja lisärakentamisen sekä erityisasumisen osalta. Tässä yhteydessä ohjetta päivitetään muutenkin. Täydennys- ja lisärakentaminen ovat merkittävässä roolissa tulevaisuudessa tiivistettäessä Helsingin maankäyttöä. Täydennys- ja lisärakentamista pyritään edistämään hyödyntämällä olemassa olevia pysäköintipaikkoja sekä soveltamalla viimeisintä hyväksyttyä pysäköinnin laskentaohjetta. Erityisasumiselle ei aseteta varsinaista pysäköintimääräystä opiskelija-asumista lukuun ottamatta, vaan pysäköintipaikkatarpeen määrittäminen edellyttää tapauskohtaista selvittämistä.

Uusiin laskentaohjeisiin sisällytetään myös pyöräpaikkojen laskentaohjeet. Nykyisissä ohjeissa niitä ei ole. Etuna on, että sekä autojen että pyörien pysäköintimääräykset ovat tämän jälkeen samassa ohjeessa.

#### Nykyiset asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet

Nykyiset asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012. Laskentaohjeissa on neljä osa-aluetta. Joukkoliikenteen palvelutaso huomioidaan pysäköintimääräyksissä. Asumistyyppit ovat kerrostalot, pientalot, townhouse pientalot, erityisasuminen sekä vuokra-asunnot.

Nykyisistä laskentaohjeista on annettu palautetta lähinnä täydennysrakentamisen, liian vähäisen joustavuuden ja joukkoliikennepalveluiden huomioimisen osalta. Uusia laskentaohjeita on ollut tavoitteena kehittää kaikkien osa-alueiden osalta.

#### Laskentaohjeiden kehittyminen

1960-luvun alussa ja sitä ennen kaavoitetuilla alueilla ei yleisesti käytetty autopaikkamääräyksiä. Autot pysäköitiin usein pihojen ja autotallien lisäksi riittävän leveiden katujen varsille. Vuonna 1963 rakennushallitus suositteli normia 1 ap / asunto. Samaan suositukseen päättyi autopaikkatoimikunta vuonna 1966. Ohjetta käytettiin 1960-luvun kaavoissa vaihtelevasti. Lisäksi kaavamääräyksiin tuli mahdollisuus toteuttaa pysäköintipaikat vaiheittain.



1970-luvulla autopaikkojen rakentamisvelvoitteet vakiintuivat asema-kaavamääräyksissä. Ensimmäinen Helsingin oma laskentaohje on vuodelta 1973. Sitä tarkistettiin vuonna 1975. Pysäköintipaikat sijoitettiin kaavoissa pääasiassa tonteille ja kerrostaloalueilla osa niistä pysäköintikansille, joita ei tarvinnut yleensä ensi vaiheessa toteuttaa. Osalla alueista katujen leveys mahdollisti ainakin toispuoleisen kadunvarsipysäköinnin.

1980-luvulla autopaikkojen kaavoitusperiaatteet säilyivät lähes ennallaan. Kadut olivat kuitenkin kaventuneet, joten kadunvarret eivät niin hyvin voineet korvata mahdollisesti puuttuvia asukkaiden tonttipaikkoja. 1980-luvun aikana autopaikkamääräyksiin tehtiin sekä väljennyksiä että kiristyksiä.

Vuonna 1994 ohjeita tiukennettiin (eli enemmän paikkoja) omakoti- ja rivitalojen, porraskäytävättömien pienkerrostalojen sekä asuntoloiden osalta ja väljennettiin (eli vähemmän paikkoja) kaupungin vuokratalojen osalta aiempien ohjeisiin verrattuna.

Vuonna 2007 kerrostalotonttien aluejakoa tarkennettiin. Uudelleenkaavoitusta koskeva ohje otettiin mukaan. Keskitettyä pysäköintiä koskeva väljennys poistettiin. Kerrostalotonttien yleistä ohjetta esikaupunkialueilla väljennettiin.

Vuonna 2012 yleisesti ottaen pysäköintimääräyksiä jonkin verran väljennettiin vuoteen 2007 verrattuna. Uusina asioina mukaan tulivat määräykset townhouse pientaloille sekä yhteiskäyttöautojen väljennys.

#### Laskentaohjeen laadinnassa käytetty lähtöaineisto

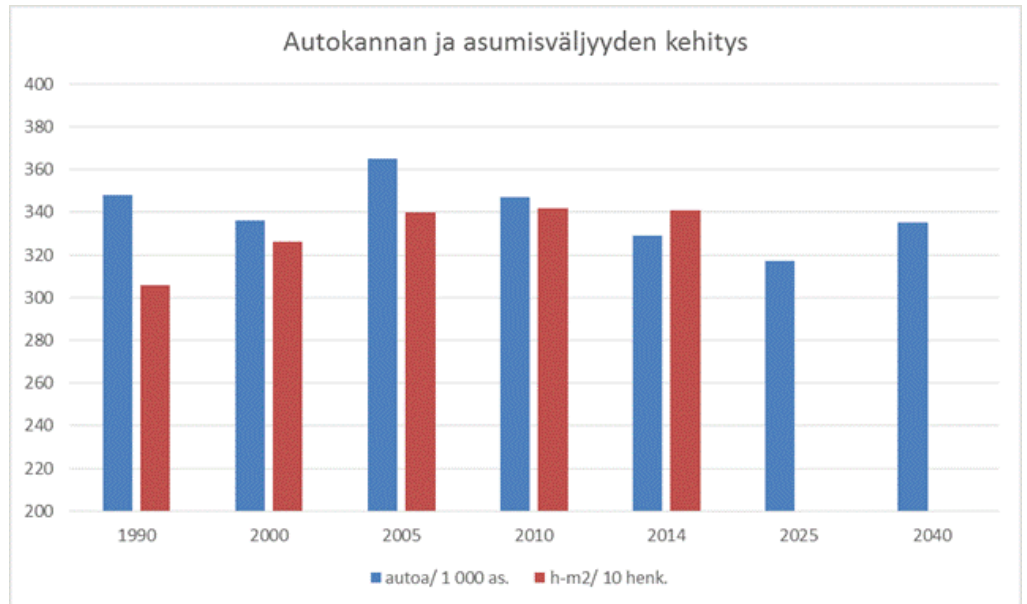
Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen laadinnassa on käytetty lähtöaineistona nykyisestä laskentaohjeesta saatua palautetta ja kokemuksia, nykytilanteen autonomistus- ja asumistietoja sekä näistä laadittuja ennusteita. Tosin, ennusteita on huonosti käytettävissä, ja niihin liittyy epävarmuuksia.

HLJ 2015 liikennejärjestelmätyön yhteydessä on tehty kokonaisennuste auton omistamisen kehittymisestä tulevaisuudessa. Mallissa auton omistaminen ensin laskee mutta kääntyy sitten uudelleen nousuun kuvan 1 mukaisesti. Tarkkoja perusteita tähän muutokseen ei ollut laskentaohjeen valmistelijoiden tiedossa.

Helsingin kaupungin tietokeskus on tehnyt vuonna 2005 julkaisun Asumisväljyys Helsingissä 1950 - 2050. Julkaisu sisältää asumisväljyyden kehitysennusteen vuoteen 2050 saakka. Asumisväljyysennusteiden ongelmana on, että vuonna 2005 tehty ennuste arvioi, että vuonna 2015 asumisväljyys Helsingissä on 38,3 h-m<sup>2</sup> / asukas. Vuonna 2013 toteu-



tunut asumisväljyys on ollut 34,1 h-m<sup>2</sup> / asukas. Asumisväljyys on kasvanut vuoden 2005 jälkeen selvästi hitaammin kuin ennustettiin. Sen kasvu on pysähtynyt. Koska tällä hetkellä ennuste ja toteutunut kehitys ovat erilaisia, ennusteen käyttöä voidaan kyseenalaistaa laskentaohjeen lähtökohtana. Kuvassa 1 on esitetty asumisväljyyden todellinen kehitys vuoteen 2014 saakka.



Kuva 1. Autokannan ja asumisväljyyden todellinen kehitys vuoteen 2014 saakka sekä autokannan kehitysennuste vuoteen 2040 saakka.

Olemassa olevia autonomistus- ja asumistietoja on tarkasteltu Seutu CD:n ja YKR aineiston avulla.

Seutu CD on Helsingin seudun ympäristö -kuntayhtymän (HSY) tuottama paikkatietoaineistojen kokoelma, johon on koottu keskeisimmät pääkaupunkiseudun suunnittelua palvelevat rekisteri-, kartta- ja suunnitteluaineistot. Seutu CD:stä saadaan asukkaiden ja asuntojen lukumäärät sekä asuinkerrosneliömetrit. Ajoneuvoliikennerekisteristä on selvitetty kiinteistökohtaiset ajoneuvomäärät. Näitä tietoja yhdistelemällä voidaan laskea kiinteistökohtaiset ajoneuvotiheydet.

YKR aineisto on Suomen ympäristökeskuksessa kehitetty yhdyskuntarakenteen tutkimusta ja seurantaa palveleva tietojärjestelmä. YKR aineistosta saadaan selville esimerkiksi asukkaiden ja asutokuntien lukumäärät, kerros- ja huoneistoalat sekä ajoneuvojen lukumäärät asutokunnittain. Näistä tiedoista saadaan selville kiinteistökohtaiset ajoneuvotiheydet.



Ajoneuvotiheyden tunnuslukuja on laskettu kahdesta aineistosta Seutu CD:n ja ajoneuvoliikennerekisterin tietoja yhdistelemällä sekä YKR aineistosta. Aineistot antavat jonkin verran erilaisia tuloksia. Aineistoissa on puutteita esimerkiksi ajoneuvotietojen puuttumisen tai salattujen tietoruutujen vuoksi. Esimerkiksi osa työsuhdeautoista puuttuu tai kohdentuu väärään osoitteeseen. Aineistojen tulokset ovat suuntaa antavia. Niitä voi käyttää suunnittelussa apuna.

#### Uuden asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen sisältö

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen määräykset ovat minimimääräyksiä rakennettavista pysäköintipaikkamääristä. Asukkaiden pysäköintipaikkojen rakentamiselle ei aseteta maksimimääräyksiä paikkojen määristä.

Uudessa laskentaohjeessa Helsinki on jaettu kolmeen osa-alueeseen. Jako on tehty auton omistuksen ja yhdyskuntarakenteen perusteella. Nykyisessä ohjeessa osa-alueita on neljä. Nykyisestä ohjeesta poiketen kantakaupungin merenrantaiset alueet ja Lauttasaari on yhdistetty uudessa laskentaohjeessa kantakaupungin pohjoisosaan.

Joukkoliikenteen runkoverkkoon kuuluvat juna- ja metroyhteydet, pikaraitiotieyhteydet RaideJokeri ja Kruunusillat eli Laajasalon raitiotieyhteys sekä Runkolinja 560. Nykyiseen ohjeeseen verrattuna säteittäiset linja-autoyhteydet keskustaan on poistettu runkojoukkoliikenteestä, koska niiden palvelutaso ei ole osoittautunut niin hyväksi, että ne vaikuttaisivat riittävästi auton omistukseen.

Laskentaohjeen pysäköintimääräyksistä on poistettu asuntokohtaiset määräykset, koska on katsottu, että k-m<sup>2</sup> kohtaiset määräykset ovat riittävät. Jos tehdään paljon pieniä asuntoja, pysäköintipaikkoja tulee vähemmän kuin nykyisessä ohjeessa. Tällöin rakentajan harkintaan jää tehdä niitä enemmän tarpeen mukaan. Asuntokokoa säädellään kaupungin toimesta muilla keinoin kuin autopaikkojen laskentaohjeella.

Polkupyörien pysäköintimääräys on yhtenevä kaikilla alueilla ja kaikissa asumistyypeissä omakoti- ja paritaloja sekä townhouse pientaloja lukuun ottamatta. Polkupyörien pysäköintimääräys on vähintään 1 pp / 30 k-m<sup>2</sup>. Kerros- ja rivitalojen asukkaiden polkupyörien pysäköintipaikoista vähintään 75 % tulee sijaita pihatasossa olevassa ulkoiluvälinevarastossa. Kerrostaloissa ulkona sijaitsevien paikkojen tulee olla runkolukittavia. Lisäämällä polkupyörien laadukkaita pysäköintipaikkoja voidaan autojen pysäköintipaikkamääriä vähentää enintään viisi prosenttia.

Kerrostalojen autojen pysäköintimääräykset ovat väljentyneet nykyiseen ohjeeseen verrattuna. Kantakaupungin eteläosassa joukkoliikente-



teen palvelutaso ei vaikuta pysäköintimääräykseen, koska alueen katsotaan olevan niin homogeeninen, että erilliseen määräykseen ei ole tarvetta. Muilla alueilla pysäköintimääräys on sitä väljempi mitä parempi on joukkoliikenteen palvelutaso. Esikaupunkialueella joukkoliikenteen palvelutason vaikutusta pysäköintimääräykseen on lisätty nykyiseen ohjeeseen verrattuna, koska halutaan painottaa kestävien liikku-  
mismuotojen hyvää palvelutasoa liikkumisvalinnoissa.

Omakoti- ja paritalojen sekä townhouse pientalojen pysäköintimääräyk-  
siin ei esitetä oleellisia muutoksia. Pysäköintimääräys säilyy asunto-  
kohtaisena, ja joissain tapauksissa on määräys auton tilapäisestä säi-  
lyttämisestä. Tilapäinen säilyttäminen tarkoittaa, että toista autoa voi  
joutua esimerkiksi siirtämään ennen liikkeelle lähtöä.

Rivitaloissa ja yhtiömuotoisissa pientaloissa on sekä k-m2 kohtainen  
että asuntokohtainen pysäköintimääräys, koska rivitaloja on hyvin eri-  
tyyppisiä ja erikokoisia. Uutena asiana on, että kaupungin oman tuot-  
annon taloissa voidaan aina noudattaa k-m2 kohtaista pysäköintimää-  
rystä. Tällöin kaupungin oman asuntotuotannon toteuttaminen helpot-  
tuu.

Kaupungin ja ARA vuokra-asuntojen osalta voidaan käyttää 20 % pie-  
nempää autopaikkamäärystä kuin vastaavissa omistusasunnoissa.  
Nykyisessä ohjeessa tässä kohtaa mainitaan vain kaupungin vuokra-  
asunnot, mutta nyt väljennys annetaan muullekin tuetulle vuokratuotan-  
nolle.

Erityisasumisessa tarkat autopaikkojen pysäköintimääräykset annetaan  
vain opiskelija-asumiselle. Opiskelija-asunnoille ei tarvitse rakentaa au-  
topaikkoja kantakaupungin alueilla, Lauttasaassa eikä esikaupunkia-  
alueilla raskaan raideliikenteen asemien lähialueilla. Muu erityisasumi-  
nen edellyttää kaupunkisuunnitteluviraston hyväksymää tapauskohtais-  
ta selvitystä pysäköintipaikkojen määrästä. Senioriasumisen yksityis-  
kohtainen pysäköintimääräys on poistettu ohjeesta, koska senioriasu-  
mista ei ole määritelty yksiselitteisesti.

Täydennysrakentamiskohteiden pysäköintimääräysten tavoitteena on  
mahdollistaa täydennysrakentamishankkeiden toteutuminen ja toisaalta  
varmistaa riittävien pysäköintipaikkamäärien rakentaminen. Täyden-  
nysrakentamisen pysäköintimääräyksiin kuuluu kantakaupungin alueilla  
ja Lauttasaassa 1 200 k-m2 sääntö, joka helpottaa pienten täyden-  
nysrakentamishankkeiden toteuttamista. Täydennysrakentamishank-  
keen pysäköintipaikkamäärä määritetään pysäköintiselvityksen avulla,  
jonka kaupunkisuunnitteluvirasto hyväksyy. Tavoitteena on aikaansaa-  
da hankkeelle oikea pysäköintipaikkamäärä huomioiden sekä säilyvät  
pysäköintipaikat että uusien paikkojen tarve.



Jos rakennuksia muutetaan asuinkäyttöön kantakaupungin alueella (kaupunginosat 1 - 27), autopaikkoja ei edellytetä rakennettavaksi, jos kyseessä on asuinkäyttöön palauttaminen, eli rakennus on joskus ollut asuinkäytössä. Muissa käyttötarkoituksen muutoksissa autopaikat edellytetään rakennettaviksi. Asuinkäyttöön palauttamisessa edellytetään pysäköintiselvityksen tekemistä, joka osoittaa laskennallisen paikkatarpeen ja miten paikat järjestetään.

Kerrostaloissa tulee osoittaa vieraspysäköintipaikkoja polkupyörille vähintään 1 pp / 1 000 k-m<sup>2</sup>. Näiden paikkojen tulee olla runkolukittavia. Autojen ja kuorma-autojen vieraspysäköintipaikat osoitetaan kaduilta ja yleisiltä alueilta tai tonteilta. Paikkojen määrät ovat samaa suuruusluokkaa kuin nykyisessä ohjeessa.

Jos tontilla on pysyvästi yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuus, pysäköintipaikkojen minimimäärästä voidaan vähentää enintään 10 %. Rakennuslupavaiheessa lupaa hakevan tulee osoittaa palvelun toimivuus kohteessa, muuten paikkoja ei voi vähentää kokonaismäärästä. Yhteiskäyttöautoyrityksen kanssa tehdyn sopimuksen tulee olla jatkuva ja riittävän pitkäaikainen. Sopimuksessa yhteiskäyttöautoyrityksen on sitouduettava toimittamaan taloyhtiölle niin monta yhteiskäyttöautoa kuin siellä on yhteiskäyttöautoille varattuja paikkoja. Myös taloyhtiön hallinnoima leasing auto oikeuttaa vähennykseen. Yhteiskäyttöautovähennyksen tavoitteena on edistää liikkuminen palveluna -konseptin yleistymistä ja vähentää auton omistamisen tarvetta. Ongelmana yhteiskäyttöautovähennyksen myöntämisessä on palvelun pysyvyyden valvominen.

Määräys nimeämättömistä pysäköintipaikoista on muuttunut nykyiseen ohjeeseen verrattuna siten, että 10 prosentin vähennyksen paikkamääriin voi tehdä, jos tekee vähintään 50 pysäköintipaikkaa keskitetysti nimeämättöminä. Jos keskitetysti nimeämättöminä tehty paikkamäärä on vähintään 200, vähennysprosentti on 15. Vähennysprosentin porrastus on uutta nykyiseen laskentaohjeeseen verrattuna. Vuorottaispysäköinnin hyödyntäminen edellyttää tapauskohtaista suunnittelua, jossa huomioidaan eri toimintojen laatu ja määrä.

Laskentaohjeen määräämää pysäköintipaikkamäärää voidaan vähentää erilaisten kannustimien avulla. Näitä ovat pyöräpysäköintipaikkojen lisäämismahdollisuus, tuetun vuokra-asuntotuotannon vähennysprosentti, yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuus sekä pysäköintipaikkojen keskittäminen ja nimeämättömyys. Tuetun vuokra-asuntotuotannon (kaupungin ja ARA vuokra-asunnot) osalta kannustimilla tehtävien vähennysten yhteenlaskettu kokonaismäärä on enintään 40 % ja muun kuin tuetun vuokra-asuntotuotannon enintään 25 % laskentaohjeen määrittämästä mitään vähennyksiä sisältämästä kokonaispaikkamäärästä. Vähennysten maksimimäärillä varmistetaan riittävien pysäköinti-





08.12.2015

Lsp/5

paikkamäärien syntyminen, koska vähennysten käyttö ei kokonaan poista pysäköintipaikkojen tarvetta.

Nykyistä laskentaohjetta sovellettaessa on ollut epäselvää, kuinka etäisyydet erilaisista joukkoliikennepalveluista määritellään. Uudessa laskentaohjeessa näihin on laadittu määritelmät. Samoin vähennysten osalta on esitetty laskentakaavat mahdollisten väärinymmärrysten välttämiseksi.

#### Laskentaohjeen laadinnan yhteydessä tehty vuorovaikutus

Uuden laskentaohjeen laadinta käynnistyi vuoden 2015 keväällä. Kaupunkisuunnitteluvirastossa pidettiin seminaari, jossa esiteltiin nykyiseen laskentaohjeeseen tulleita kehittämissuunnitelmia. Seminaarin työpajassa ideoitiin edelleen, miten laskentaohjetta tulisi kehittää. Seminaarin tuloksia esiteltiin kaupunkisuunnitteluviraston johtoryhmässä.

Laskentaohjeluonnosta esiteltiin liikennesuunnitteluosastolle vuoden 2015 syyskuussa. Tämän jälkeen oli kaupunkisuunnitteluviraston muille osastoille suunnattuja esittelytilaisuuksia. Näiden tilaisuuksien palautteen avulla laadittiin luonnos, jota vuorovaikutettiin kaupungin muissa yhteistyövirastoissa. Vuorovaikutus tehtiin kaupunginkanslian aluerakentamisyksikössä, rakennusvalvontavirastossa, kiinteistövirastossa, asuntotuotantotoimistossa sekä Helsingin kaupungin asunnot Oy:ssä.

Vuorovaikutuksen avulla laadittiin esitys Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiksi.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Reetta Putkonen

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

1 Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Tiedoksi

Rakennusvalvontavirasto