



14.2.2017

Lsp/3

3

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

HEL 2015-010558 T 08 01 03

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä

- liitteessä 1 esitetyt "Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet" käytettäväksi kaavoituksessa työpaikka-alueiden pysäköintipaikkatarvetta ja pysäköintipaikkojen enimmäismääriä sekä pysäköintipaikkojen rakentamisvelvoitetta määritettäessä.

Tiivistelmä

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kokouksessaan 6.9.2016 palauttaa Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet uudelleen valmisteltavaksi yritysvaikutusten arvioinnin laadintaa varten. Yritysvaikutusten arvioinnissa todetaan, että laskentaohjeen autojen pysäköintipaikkamäärien maksimimääräykset parantavat tiiviin tavoiteltavan kaupunkirakenteen toteutumisedellytyksiä. Tiiviistä kaupunkirakenteesta on etua yrityksille ja yhteiskunnan muille toiminoille. Toisaalta yrityksille voi kohdistua myös haittoja, jos ne eivät saa toteuttaa toimitilan yhteyteen tavoittelemaansa määrää pysäköintipaikkoja.

Laskentaohjeen aluejakokarttaa muutettiin yritysvaikutusten arvioinnin laadinnan jälkeen. I ja II alueen raja kulkee nyt Nordenskiöldinkatua, Savonkatua ja Aleksis Kiven katua pitkin. Käpylässä II ja III vyöhykkeiden raja linjattiin siten, että koko Käpylän yritysalue kuuluu vyöhykkeeseen III. Laskentaohjeen pysäköintimääräyksiin ei tehty muutoksia yritysvaikutusten arvioinnin perusteella.

Esittelijän perustelut

Laskentaohjeen käsittelyn vaiheet

Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita esitettiin hyväksyttäväksi kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksessa 6.9.2016. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti palauttaa laskentaohjeet uudelleen valmisteltavaksi siten, että laskentaohjeen valmistelussa tehdään yritysvaikutusten arviointi yhdessä kaupunginkanslian elinkeino-osaston, kiinteistöviraston ja elinkeinoelämän järjestöjen kanssa kaupunginhallituksen 30.5.2016 tekemän päätöksen mukaisesti.



Kaupunginhallitus päätti 30.5.2016, että yritysvaikutusten arviointi otetaan osaksi valmistelu- ja päätöksentekoprosessia vuonna 2015 toteutetun kokeilun aikana kehitetyn mallin mukaisesti kokeiluun osallistuneissa kaupunkisuunnitteluvirastossa, kiinteistövirastossa ja rakennusvirastossa sekä vaihteittain ja mallia edelleen kehittämällä niissä virastoissa, joiden toiminnalla on yrityksille tai yritysten toimintaedellytyksille merkittävä vaikutus.

Laskentaohjeen laadinta

Laskentaohjeiden tavoitteena on mahdollistaa sujuva, toimiva ja ympäristöystävällinen liikenne. Paikkoja tulee riittää tarvitsijoille ja pysäköinnin on oltava järjestelmällistä. Pyöräpysäköinnin laskentaohje pyrkii varmistamaan, että pyöräpaikkoja on tarpeeseen nähden riittävästi ja pyöräpysäköinti on helppoa ja turvallista.

Helsingin pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Pysäköintipolitiikan mukaan edistetään pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä sekä pysäköintiä palveluna.

Nykyiset autojen työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet ovat vuodelta 1994. Tämän jälkeen työpaikkojen tilankäyttö on tehostunut ja liikkuva työ lisääntynyt. Laskentaohjetta on tarpeen päivittää. Pyöräpaikkojen mitoittamiseen ei ole voimassa olevaa laskentaohjetta. Paikkoja on vaadittu tapauskohtaisesti lähinnä viime vuosien kaavahankkeissa. Pyöräpysäköinnin kaavamääräyksiä kehittämisen on todettu tärkeäksi mm. Polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelmassa 2014–2018 (kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2013).

Laskentaohjeen laadinnan yhteydessä on selvitetty toimitilojen väljyyttä, liikekeskusten ja kauppaliikkeiden asiakasvirtoja sekä työmatkojen kulkutapajakaumia. Nykyisestä laskentaohjeesta hankittiin kokemuksia kaupunkisuunnitteluviraston eri toimistoilta. Kaupungin ulkopuolisia toimijoita haastateltiin Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa -työn yhteydessä. Työpaikka-alueiden polkupyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen laadinnassa on käytetty lähtötietoina Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta (kaupunkisuunnittelulautakunta 31.5.2016), Polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelmaa 2014–2018, muiden suomalaisten kaupunkien mitoitusohjeita sekä suomalaisia ja kansainvälisiä suunnitteluohjeita.

Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden aluejaon lähtökohtana on käytetty vuoden 2015 joulukuussa kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksyttyä Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjetta. Aluejako perustuu liikennejärjestelmän palvelutason. Joukkoliikenteen runkoverkossa ovat mukana raskaan raideliikenteen yhteydet eli juna ja metro sekä pikaraitiotiet ja runkolinjat 560.



Pysäköintimääräykset tarkoittavat paikkojen kokonaismäärää. Paikat sijaitsevat tonteilla. Katualueella sijaitsevat saattopaikat, esimerkiksi päiväkotien osalta, eivät ole luvuissa mukana.

Pyöräpysäköinnin mitoituksen lähtökohtina ovat tavoitteellinen pyöräliikenteen kulkutapaosuus, 15 % syysarkivuorokautena vuonna 2020, ja pyöräilykulttuurin kehittyminen. Mitoituksen tavoitteina ovat kestävien kulkumuotojen edistäminen, pyöräliikenteen kasvun mahdollistaminen sekä helpon ja turvallisen pyöräpysäköinnin toteutuminen tavoitetilanteessa. Työpaikka-alueiden vaadittavat polkupyörien pysäköintipaikkamäärät ovat minimivaatimuksia. Aluejako on sama kuin autopaikkojen laskentaohjeessa. Pyöräpysäköintipaikkojen vaatimukset ovat eri vyöhykkeillä samat lukuun ottamatta vyöhykkeen III muut alueet. Siellä edellytetään muita vyöhykkeitä vähemmän pyöräpysäköintipaikkoja.

Yritysvaikutusten arviointi

Yritysvaikutusten arvioinnissa on keskitytty pääasiassa toimistojen autopaikkojen pysäköintimääräysten arviointiin, koska niillä on katsottu olevan suurin vaikutus yritysten toimintaedellytyksiin. Arviointi laadittiin vuorovaikutteisesti mainittujen kaupungin hallintokuntien yhteistyönä. Yritysvaikutusten arviointi on liitteenä 2.

Laskentaohjeen määräykset koskevat asemakaava- ja kaavamuutos-hankkeita, joilla mahdollistetaan uusien toimitilojen rakentaminen. Olemassa oleviin työpaikka-alueisiin ohjeet eivät vaikuta suoraan. Vaikutukset kohdistuvat toimitiloja toteuttaviin rakennuttajiin, rakennusliiketeisiin, kiinteistösijoittajiin sekä uusiin toimitiloihin sijoittuviin yrityksiin sekä niiden työntekijöihin ja asiakkaisiin. Laskentaohjeen määräykset vaikuttavat myös liikkumispalveluita tarjoavien yritysten toimintaan. Tällaisia yrityksiä ovat esimerkiksi yksityiset pysäköintioperaattorit, taksit ja muut kuljetuspalvelut, yhteiskäyttöautoja tarjoavat yritykset ja liikkumispalveluiden operaattorit.

Toimistojen sijoittumisen tärkeimpiä vaatimuksia ovat keskeinen sijainti sekä hyvä saavutettavuus niin henkilöautolla kuin joukkoliikenteellä. Jos autojen pysäköintipaikkoja on tarjolla liian vähän, riskinä on, että Helsinkiin rakennetaan tulevaisuudessa nykyistä vähemmän uusia toimistokohteita. Keskusta-alueilla pysäköintipaikkojen rajoitettua saataavuutta voidaan kompensoida kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen hyvällä palvelutasolla sekä yksityisten pysäköintioperaattoreiden paikkatarjonnalla.

Kaupunginvaltuustossa hyväksytyt Helsingin uuden yleiskaavan keskeisiä tavoitteita ovat kantakaupungin laajentuminen, kaupunkimaiset aluekeskukset ja asemanseudut, laadukas kävely-ympäristö sekä tehokas joukkoliikenne. Kaupunkiympäristön laadulla on myös merkitystä



alueiden vetovoimaan ja viihtyisyyteen, jota useat yritykset myös arvostavat. Pysäköintipaikkojen säättely keskusta-alueilla tukee yleiskaavan keskeisiä tavoitteita ja alueellisia periaatteita. Pysäköintipaikkojen rajoitettu määrä ohjaa osan työntekijöistä käyttämään joukkoliikennettä tai muita kestäviä liikkumismuotoja työmatkoillaan.

Kasautumisedut ja keskustojen työpaikkamäärien lisääntyminen parantavat kaupunkitaloutta ja yritysten toimintaedellytyksiä. Hyvästä ja toimivasta liikenneverkosta on etua yrityksille. Jotta liikenneverkko toimisi keskusta-alueilla, tulee liikennejärjestelmän käyttöä ohjata tilatehokkaasti ja kestäviin liikkumismuotoihin. Toimiva liikenneverkko kasvattaa myös joukkoliikenteen suosiota.

Helsingin kantakaupunki on pysäköintipaikkojen maksimimääräyksistä huolimatta ollut haluttu sijaintipaikka yrityksille, joten vaikutukset yritysilmastoon, yritysverkostoon ja arvaamattomiin kerrannaisvaikutuksiin on arvioitu jäävän vähäisiksi, vaikka kantakaupungissa (vyöhykkeillä I ja II) pysäköintipaikkamääriä säädellään uudiskohteissa.

Laskentaohjeeseen tehdyt muutokset

Yritysvaikutusten arviointi täydensi laskentaohjeen laatimisen yhteydessä tehtyä asiantuntijayhteistyötä. Asiantuntijayhteistyötä tehtiin Helsingin Yrittäjien, Helsingin seudun kauppakamarin, rakennusvalvontaviraston, kiinteistöviraston, kaupunginkanslian, sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen, opetusviraston ja liikuntaviraston kanssa. Yhteistyön tuomia näkökantoja ja ehdotuksia huomioitiin laskentaohjeen laadinnassa.

Laskentaohjeen aluejakokarttaa muutettiin yritysvaikutusten arvioinnin laadinnan jälkeen. I ja II alueen raja kulkee Nordenskiöldinkatua, Savonkatua ja Aleksis Kiven katua pitkin. Tällöin Pasilan projektialue kuuluu kokonaisuudessaan alueeseen II, mikä on alueen yhtenäisyyden vuoksi perusteltua. Käpylässä II ja III vyöhykkeiden raja linjattiin siten, että koko Käpylän yritysalue kuuluu vyöhykkeeseen III. Tämä on perusteltua, koska aikaisemmin raja halkaisi yhtenäisen yritysalueen.

Yritysvaikutusten arvioinnin laadinnan yhteydessä ehdotettiin myös Ilmalan ja Koivusaaren muuttamista II vyöhykkeeltä III vyöhykkeelle, jotta niihin voisi toteuttaa enemmän pysäköintipaikkoja. Ilmala sijaitsee vyöhykkeen II keskellä, joten sijainnin mukaan aluetta ei ole perusteltua siirtää vyöhykkeelle III. Koivusaari on kallis alue toteuttaa, joten sinne ei ole kannattavaa sallia tehtäväksi suurta määrää pysäköintipaikkoja. Molemmat alueet sijaitsevat lähellä kantakaupunkia tiiviissä kaupunkirakenteessa sekä raideliikenneasemien välittömässä läheisyydessä. Helsingin uudessa yleiskaavassa on tavoitteena laajentaa tiivistä kantakaupunkimaista yhdyskuntarakennetta. Tämä edellyttää liikenneväylien tarvitseman tilan rajoittamista ja katutilan viihtyisyyden panosta-



14.2.2017

Lsp/3

mista, jolloin suositetaan kestäviä liikkumismuotoja. Tällaisessa yhdyskuntarakenteessa työpaikkojen pysäköintipaikkoja ei voida sallia toteuttavaksi rajoittamattomasti. Sekä yritykset että asukkaat hyötyvät tiiviistä kaupunkirakenteesta esimerkiksi kasautumisetujen ja hyvien palveluiden avulla. Pysäköintipaikkoihin kohdistuvat rajoitukset myös edistävät rakennettavien paikkojen tehokasta käyttöä, mikä parantaa paikkojen tuottavuutta.

Laskentaohjeen pysäköintimääräyksiin ei ole tehty muutoksia yritysvaikutusten arvioinnin jälkeen. Yritysvaikutusten laadinnan yhteydessä todettiin, että toimistotilojen käyttö on tehostunut. Samalla tavalla ovat muuttuneet liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet tilankäytön tehostamisesta ja siten laskentaohjeen lukuihin ei ole perusteltua esittää muutoksia.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet
- 2 Yritysvaikutusten arviointi työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeesta

Oheismateriaali

- 1 Vuorovaikutustilaisuuksien muistiot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano