



YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI TYÖPAIKKA-ALUEIDEN AUTOJEN JA PYÖRIEN PYSÄKÖINTIPAIKKAMÄÄRIEN LASKENTAOHJEESTA

Taustaa

Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet on tarkoitettu käytettäväksi kaavoituksessa työpaikka-alueiden pysäköintipaikkojen tarvetta ja enimmäismääriä sekä niiden rakentamisvelvoitetta määrittäessä.

Toistaiseksi voimassa oleva työpaikka-alueiden autojen pysäköintipaikkamäärien laskentaohje on vuodelta 1994. Ehdotus uudeksi laskentaohjeeksi käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 6.9.2016. Lautakunta palautti ohjeen uudelleen valmisteltavaksi yritysvaikutusten arvioinnin laadintaa varten.

Arvioinnissa on tarkasteltu pääasiassa sitä osaa (erityisesti toimistot) laskentaohjeesta, mihin esitetään merkittävää muutosta voimassa olevista ohjeista. Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen yritysvaikutusten arviointiin ovat osallistuneet kaupunkisuunnitteluviraston, kiinteistöviraston sekä kaupunginkanslian elinkeino-osaston edustajat.

Miten laajoista vaikutuksista on kyse?

Pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen määräykset koskevat asemakaava- ja kaavamuutoshankkeita, joilla mahdollistetaan uusien toimitilojen (mm. toimisto-, tuotanto- sekä liike- ja palvelutilojen) rakentaminen. Laskentaohjeet eivät vaikuta suoranaisesti jo olemassa oleviin toimitilarakennuksiin tai työpaikka-alueisiin.

Helsingissä rakennetaan uutta toimistotilaa noin 50 000 k-m² vuodessa. Tämä vastaa viidestä seitsemään erillistä toimistotaloa. Suunnitteilla ja vireillä olevissa asemakaavoissa on noin 420 000 k-m² rakennusoikeutta toimistoihin.

Vaikutukset kohdistuvat toimitiloja toteuttaviin rakennuttajiin, rakennusliikkeisiin, kiinteistösijoittajiin sekä uusiin toimitiloihin sijoittuviin yrityksiin sekä niiden työntekijöihin ja asiakkaisiin. Laskentaohje koskee näin ”rakennus- ja kiinteistöalan toimijoiden ekosysteemiä” sekä uudisrakennuksiin sijoittuvia yrityksiä, niin uusiin kuin vanhasta tilakannasta uusiin kohteisiin muuttavia yrityksiä.

Uusien liiketoimintamahdollisuuksien näkökulmasta laskentaohje koskee myös yleisesti yrityksiä, jotka tarjoavat liikkumispalveluita. Tällaisia yrityksiä ovat muun muassa yksityiset pysäköintioperaattorit, taksit ja muut kuljetuspalvelut, yhteiskäyttöautoja tarjoavat yritykset ja liikkumispalveluiden operaattorit. Liikkumispalveluita tarjoavien yritysten tarkkaa määrää ei ole selvitetty. Määrä on nykyisin vähäinen, mutta sen on arvioitu kasvavan.



Mitä vaikutuksia pysäköintipaikkojen laskentaohjeella on yrityksiin?

Vaikutukset toimistomarkkinoille

Toimitilamarkkinat ovat Suomessa kansainväliset. Erityisesti toimistomarkkinoille on luonteenomaista sijoittajien rooli kiinteistönomistajina ja sitä kautta merkitys hankkeiden rakennuttamiselle.

Kiinteistösijoittajat asettavat rahoittamilleen kohteille tiettyjä vaatimuksia. Keskeisen sijainnin lisäksi saavutettavuus niin henkilöautoilla kuin joukkoliikenteellä on näistä tärkeimpiä.

Riittävät pysäköintimahdollisuudet ovat saavutettavuuden osatekijänä yksi kriteeri, joiden pohjalta päätetään esim. uudiskohteiden rakentamisen käynnistämistä. Koska pysäköintipaikkojen rakentamisesta aiheutuu huomattavia kustannuksia, rakennushankkeisiin ryhtyvät yritykset harkitsevat tarkkaan, mikä määrä paikkoja tekee hankkeesta taloudellisesti kannattavan.

Toimistorakentaminen kohdistuu aikaisemman kysynnän ja tehdyn asiantuntija-arvion (Catella 2016) perusteella jatkossakin lähinnä laskentaohjeen kartan vyöhykkeelle II.

Ehdotettu laskentaohje sallii rakentaa osassa kaupunkia nykyistä määräästä enemmän pysäköintipaikkoja uusiin toimistorakennuksiin. On kuitenkin olemassa riski, että määräys on edelleen liian ”tiukka”, kun otetaan huomioon kiinteistösijoittajien ja rakennuttajien viime vuosien näkemykset välttämättömistä pysäköintipaikkamääristä ja tilankäytön tehostuminen edelleen. Tämä voi johtaa siihen, että Helsingissä lähtee rakentumaan vähemmän uusia toimistokohteita.

Keskusta-alueilla pysäköintipaikkojen määrän rajoitettu saatavuus kiinteistössä ja sen mahdolliset haitalliset vaikutukset yrityksiin on kompensoitava kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen hyvällä palvelutasolla. Myös kaupallinen pysäköintipaikkatarjonta voi kompensoida yritysten pysäköintipaikkamäärien rajoituksia.

Pysäköintipaikkojen tarpeen ylittäessä yksittäisten toimistorakennusten tarjoaman voi myös syntyä kysyntää yksityisille pysäköintipalveluille ja muille liikku-mispalveluille. Tätä kautta laskentaohje voisi edesauttaa uusien liiketoimintamahdollisuuksien syntymistä.



Millaisia välillisiä vaikutuksia päätöksellä voi olla?

Vaikutukset kaupunkiin

Kaupunginvaltuustossa hyväksytyn 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 säätely keskusta-alueilla tukee yleiskaavan keskeisiä tavoitteita ja alueellisia periaatteita. Pysäköintipaikkojen rajoitettu määrä ohjaa osan työntekijöistä käyttämään joukkoliikennettä tai muita kestäviä liikkumis-
muotoja työmatkoillaan.

Pysäköintipaikkojen laskentaohjeessa on myös kannustimia, joiden avulla maksimimääräyksiä voidaan tietyillä alueilla ja tietyissä tapauksissa lieventää. Nämä jouston mahdollisuudet tekevät kaupungin toiminnasta läpinäkyvää ja tasapuolista kaikille yrityksille.

Vaikutukset yrityksiin ja niiden toimintaedellytyksiin

Liikenneverkon hyvästä toimivuudesta on etuja myös yrityksille. Kasautumis-
eduilla ja keskustojen työpaikkamäärien lisääntymisellä on positiivinen merki-
tys kaupunkitalouteen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Tavoitteena on, että
tulevaisuudessa kestävät liikkumismuodot edelleen kasvattavat suosiotaan
varsinkin Helsingin kantakaupunkiin ja sen laajenemisaalueisiin suuntautuvilla
työmatkoilla.

Kaupunkisuunnitteluviraston tekemän selvityksen mukaan, nykyisille projekti-
alueille rakennettavien toimitilojen pysäköintipaikkamäärien kaksinkertaistami-
nen laskentaohjeesta lisää kaikkien matka-aikoja yhteensä 730 tuntia joka
arkipäivä. Lisääntynyt autoliikenne vaikuttaa myös joukkoliikenteen luotetta-
vuuteen ja matka-aikoihin.

Helsingin kantakaupunki on pysäköintipaikkojen maksimimääräyksistä huoli-
matta ollut haluttu sijaintipaikka yrityksille, joten vaikutukset yritysilmastoon,
yritysverkostoon ja arvaamattomiin kerrannaisvaikutuksiin on arvioitu jäävän
vähäiseksi, vaikka kantakaupungissa (vyöhykkeillä I ja II) pysäköintipaikka-
määriä säädellään uudiskohteissa.

Taustatietoja

Toimitilamarkkinat ovat Suomessa kansainväliset. Erityisesti toimistomarkki-
noille on luonteenomaista sijoittajien rooli kiinteistönomistajina ja sitä kautta
merkitys hankkeiden rakennuttamiselle.



Kiinteistösijoittajat asettavat rahoittamilleen kohteille tiettyjä vaatimuksia. Keskeisen sijainnin lisäksi saavutettavuus niin henkilöautoilla kuin joukkoliikenteellä on näistä tärkeimpiä. Saavutettavuuden osatekijänä riittävät pysäköintimahdollisuudet ovat yksi kriteeri, joiden pohjalta päätetään esim. uudiskohteiden rakentamisen käynnistämisestä. Koska pysäköintipaikkojen rakentamisesta aiheutuu huomattavia kustannuksia, rakennushankkeisiin ryhtyvät yritykset harkitsevat tarkkaan, mikä määrä paikkoja tekee hankkeesta taloudellisesti kannattavan. Joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus on viime aikoina noussut pysäköintipaikkojen riittävyuden rinnalle vähintään yhtä tärkeäksi saavutettavuuden osatekijäksi. Tiiviissä kaupunkitilassa hyvän palvelutason saavuttaminen molemmille kulkumuodoille voi muodostua mahdottomaksi ja siten on valittava tärkeämpi kriteeri suunnitteluvaiheessa.

Pysäköintipaikkamäärän perustuminen rakennuksen kerrosneliömetrimäärään asettaa yhä kasvavassa määrin haasteita. Sama kerrosalakohtainen pysäköintimääräys tuottaa nykytilanteessa työntekijää kohden vähemmän pysäköintipaikkoja kuin esimerkiksi kaksikymmentä vuotta sitten tilankäytön tehostumisen takia. Tilankäytön arvioidaan tehostuvan edelleen seuraavan 10 vuoden aikana.

Kiinteistöviraston tonttiosaston lokakuussa 2016 muutamille kiinteistösijoittajille ja rakennusliikkeille tekemän haastattelun mukaan pysäköintipaikkojen määrälle toimistorakennuksissa ei pitäisi asettaa maksimia: paikkojen toteuttaminen Helsingissä maan alle rakenteellisina on kallista, mistä syystä sijoittajat rakentavat vain taloudellisesti kannattavan määrän paikkoja. Koska pyöräily on varsin paljon vuodenaikariippuvaista, vastauksissa myös toivottiin, että auto- ja pyöräpaikkojen käyttöä voisi vuodenaikojen osittain vuorotella. Lisäksi kyselyyn vastanneet olivat sitä mieltä, että tärkeimmillä uusilla toimitusalueilla eli

- Keski-Pasilassa pysäköintimääräyksen tulisi olla 1 ap / 150 - 1ap / 220 k-m² sekä
- Ilmalassa, Kalasatamassa ja Koivusaassa 1 ap / 50 - 1ap / 150 k-m².

Helsingissä rakennetaan uutta toimistotilaa noin 50 000 k-m² vuodessa. Tämä vastaa viidestä seitsemään erillistä toimistotaloa. Suunnitteilla ja vireillä olevissa asemakaavoissa on noin 420 000 k-m² rakennusoikeutta toimistoihin.

Toimistorakentaminen kohdistuu aikaisemman kysynnän ja tehdyn asiantuntija-arvion (Catella 2016) perusteella jatkossakin lähinnä laskentaohjeen kartassa esitetylle vyöhykkeelle II. Alue on monille yrityksille houkutteleva sijaintipaikka kohtuullisten vuokra- ja autopaikkakustannusten sekä hyvien liikenneyhteyksien vuoksi.

Ilmala ja Käpylä ovat viime vuosina olleet vetovoimaisia toimistorakentamisalueita. Ilmalaan on toteutettu autopaikkoja 1 ap / 90 k-m² - 1 ap / 120 k-m². Käpylän aseman lähellä sijaitsevien toimistokohteiden toteutuneet autopaikat ovat olleet 1 ap / 60 k-m² - 1 / 80 k-m², Ruskeasuon 1 ap / 50 k-m² - 1 ap / 70 k-m² ja Vallilan 1 ap / 55 k-m² - 1 ap / 80 k-m².

Kansainväliset esimerkit

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 1 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



Taulukossa on vertailtu toimistojen pysäköintipaikkamääräyksistä pohjoismaiden eri pääkaupungeissa.

Toiminto	Alue	Pysäköintimääräys (1 ap / k-m ²)		
		Oslo	Kööpenhamina	Helsinki
Toimistot	Keskusta/ydinkeskusta	max 1 / 625	1 / 150	max 1 / 500 - 1 / 250
	Tiivis kaup.rak./kantakaupungin pohjoisosa/uudet kehittyvät alueet	min - max 1 / 500 - 1 / 143	1 / 150	max 1 / 220 - 1 / 60
	Väljempi kaupunkirakenne/esikaupunkialueet	min - max 1 / 143 - 1 / 56	1 / 100	min 1 / 120 - 1 / 60

Tukholmassa ei ole koko kaupunkia koskevaa yleistä työpaikka-alueita koskevaa pysäköintimääräystä. Kaupungin pysäköintistrategian mukaan toimitilojen ja kaupallisten palveluiden pysäköinnin suunnittelussa tulee huomioida kaupungin ja liikennejärjestelmän toimivuus. Tämä tavoite tukee pysäköintipaikkojen määrien säännöstelyä. Norra Djurgårdensstaden (DNS) alueella pysäköintipaikkoja on rakennettu toimitiloille max 1 ap / 250 k-m². Minimimääräystä ei ole.