

TYÖPAIKKA-ALUEIDEN AUTOJEN JA PYÖRIEN PYSÄKÖINTIPAIKKAMÄÄRIEN LASKENTAOHJEET

Hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 28.2.2017

Sisällysluettelo

1	Lähtökohdat	4
2	Autopaikkojen laskentaohjeiden tavoitteet	4
	2.1 Helsingin strategiaohjelma 2013 - 2016	4
	2.2 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma	4
	2.3 Liikenteen kehitys Helsingissä	4
	2.4 Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot	5
	2.5 Helsingin pysäköintipolitiikka	5
	2.6 Helsingin yleiskaava	6
	2.7 Asemakaavoitus	6
3	Pyöräpysäköinnin laskentaohjeiden tavoitteet	6
	3.1 Pyöräpysäköinnin tavoitteet	6
	3.2 Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelma 2014 - 2018	6
	3.3 Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje	7
4	Perustelut autopaikkojen laskentaohjeen toimitilojen ja kaupallisten palveluiden määräyksille	7
	4.1 Kantakaupunkiin sijoittumisen hyödyt	7
	4.2 Kestävien liikkumismuotojen edistäminen	7
	4.3 Liikenteen ruuhkautumisen haitat	7
	4.4 Pysäköintipaikkamäärien hallinta kannustaa löytämään uusia ratkaisuja	7
	4.5 Pysäköintipaikkamääriä sääntelemällä vaikutetaan yritysten sijoittumiseen	8
5	Perustelut autopaikkojen laskentaohjeen muiden toimintojen määräyksille	8
	5.1 Sosiaali- ja terveystoimen palvelut	8
	5.2 Opetuspalvelut	8
	5.3 Liikunta- ja ulkoilupalvelut	8
6	Perustelut pyöräpysäköinnin laskentaohjeen määräyksille	9
	6.1 Toimistot ja muut työpaikat	9
	6.2 Kaupalliset tilat	9
	6.3 Päiväkodit, koulut ja opiskelupaikat	10
	6.4 Sosiaali- ja terveystoimen palvelut	10
	6.5 Kirjastot ja museot	10
	6.6 Sisäliikuntarakennukset ja uimahallit	10
	6.7 Muut kohteet	10
7	Asiantuntijayhteistyö laskentaohjeen laadinnassa	10
	7.1 Yhteistyön tavoite	10
	7.2 Yhteistyötahot	11
	7.3 Yhteistyössä esiin nousseet asiat sekä tehdyt toimenpiteet	11

8	Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohje autoille	11
9	Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohje pyörille ja laatuvaatimukset	14
10	Jouston mahdollisuudet ja ehdot autopaikkojen laskentaohjeen soveltamisessa	16
	10.1 Joustomahdollisuuden käyttäminen	16
	10.2 Joustomahdollisuuden käytön ehdot	16
11	Autopaikkojen laskentaohjeen soveltaminen	16

TYÖPAIKKA-ALUEIDEN AUTOJEN JA PYÖRIEN PYSÄKÖINTIPAIKKAMÄÄRIEN LASKENTA-OHJEET

1 Lähtökohdat

Maankäyttö ja rakennuslain mukaan asemakaavan tulee perustua riittäviin selvityksiin (MRL §9). Asemakaava on myös laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle (MRL §54). Siten pysäköinti on huomioitava asemakaavaa laadittaessa. Muuten nämä edellä esitetyt lain vaatimukset eivät tule kokonaisvaltaisesti huomioonotetuksi.

Nykyinen Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohje on laadittu vuonna 1994. Työelämä on muuttanut hyvin paljon tuon ajan jälkeen. Työpaikoilla työskennellään nykyään paljon tiiviimmin. Työntekijää kohden uusissa toimitiloissa on keskimäärin noin 15 k-m². Myös liikkuva työ, jossa liikutaan työpäivän aikana eri kohteissa, sekä etätö ovat lisääntyneet.

2 Autopaikkojen laskentaohjeiden tavoitteet

2.1 Helsingin strategiaohjelma 2013 - 2016

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi strategiaohjelman vuosille 2013–2016 kokouksessaan 24.4.2013. Strategiaohjelmassa esitetään kaupungin keskeiset tavoitteet ja kehittämiskohteet sekä tärkeimmät toimenpiteet valtuustokaudelle 2013–2016.

Strategiaohjelman tavoitteena ja toimenpiteenä on Toimiva Helsinki. Tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoitteena on lisätä kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta prosenttiyksiköllä vuosittain, 4 prosenttia valtuustokauden aikana. Kaupungin merkittävänä keinona edistää kestäviä liikkumismuotoja on pysäköintipaikkojen määrän kohtuullistaminen alueilla, jonne on laadukkaat joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja jalankulun yhteydet.

Toimivaan Helsinkiin kuuluu myös kantakaupungin liikenteen toimivuus. Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien rajoittaminen varsinkin kantakaupungissa parantaa liikenteen toimivuutta, koska kestävien liikennemuotojen käyttö vähentää autoliikennettä nimenomaan korkean kysynnän aikoina.

2.2 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Helsingin kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 12.1.2015 merkitä tiedoksi Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman ja hyväksyä sen ohjeellisena noudatettavaksi.

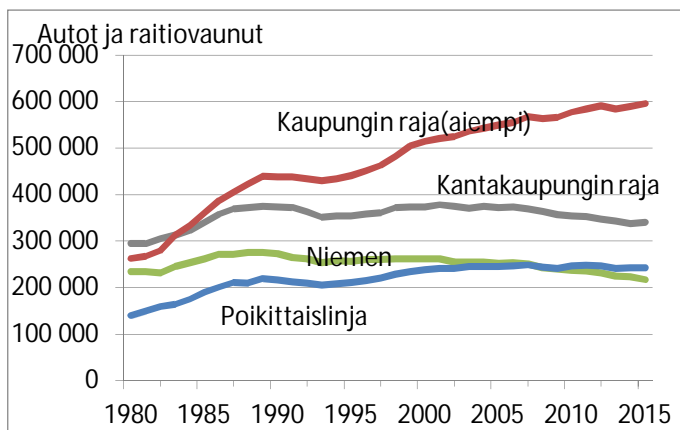
Liikkumisen kehittämisohjelman yhtenä tavoiteteemana on resurssitehokkuus. Tavoitteena on ohjata liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin. Pysäköintipaikkojen tarjonnalla on merkittävä ohjausvaikutus.

Toimintalinjauksena on liikennejärjestelmän toimivuus. Tehostetaan liikennejärjestelmän käyttöä liikenteen ohjauksella ja tietopohjaisella ohjauksella. Edistetään liikkumisen tarjoamista palveluna. Jos liikkuminen palveluna kasvattaa suosiotaan tulevaisuudessa, pysäköintipaikkatarve vähenee. Liikkumisen voi hoitaa palveluna, jolloin auton omistaminen vähenee.

2.3 Liikenteen kehitys Helsingissä

Helsingin liikenteen kehitystä on tutkittu useiden kymmenien vuosien ajalta. Alla olevasta kuvasta nähdään, että kantakaupungin rajalla ja niemen rajalla liikennemäärät eivät ole kasvaneet 1980-luvun jälkeen. Tämä on ollut hyvän joukkoliikenteen palvelutason ja pysäköintipolitiikan ansiota. Helsingin ydinkeskustassa on kadun varressa, tonteilla ja yksityisissä pysäköintilaitoksissa noin 12 800 pysäköintipaikkaa vuoden 2012 tilanteessa. Näistä kadun varren paikat sekä yksityisten pysäköintilaitosten paikat ovat maksullisia. Maksullisuus vaikuttaa paikkojen kysyn-

tään. Yksityisten tonttien pysäköintipaikkojen käyttöön kaupunki ei voi vaikuttaa. Kantakaupunkiin on tulossa varsinakin projektialueille paljon maankäyttöä, mikä aiheuttaa liikennettä. Kaupungin tavoitteena on, että autoliikenne kantakaupungissa ei lisäänty maankäytön kasvun tahdissa.



2.4 Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto teki vuoden 2013 helmikuussa Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot työn. Työn tavoitteena oli kartoittaa kantakaupungin liikennemuutosten lähitulevaisuudessa tapahtuvia muutoksia, tutkia lisääntyvien liikennemäärien vaikutuksia sekä tuottaa taustatietoja tulevien liikennepoliittisten päätösten tekoa varten. Työ tehtiin liikennemallien avulla.

Työssä oli 11 skenaariota, joista yksi oli ennuste vuodelle 2035, tavoitteelliset investoinnit ja laajennettu toimitilapysäköinti. Tässä skenaariossa on tutkittu pysäköintimääräysten väljentämisen vaikutuksia autoliikenteen määrään. Skenaario kuvaa tilannetta, jossa Jätkäsaaren, Kalasataman, Hernesaaren ja Pasilan projektialueiden vielä kaavoittamatta oleville uusille toimitiloille tulee pysäköintipaikkoja kaksinkertainen määrä nykyiseen pysäköintimääräykseen verrattuna. Tällöin pysäköintipaikkoja rakennetaan 2 300 kpl nykyisen pysäköintiohjeen määräyksiä enemmän.

Pysäköintipaikkojen lisääminen kasvattaa kantakaupunkiin suuntautuvien ja kantakaupungin sisäisten automatkosten määrää 1,2 %. Oletuksena on, että jokainen uusi pysäköintipaikka otetaan aktiiviseen käyttöön. Ruuhkat lisääntyvät, ja autoliikenteen yhteenlaskettujen matka-aikojen kasvu on noin 730 tuntia vuorokaudessa verrattuna tilanteeseen, jossa pysäköintimääräyksiä on noudatettu. Liikennemäärien lisääntymisen vaikutukset huomioidaan työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen laadinnassa.

2.5 Helsingin pysäköintipolitiikka

Pysäköintipolitiikan toisena strategisena linjauksena on, että pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet. Kantakaupungissa pysäköintipaikkamäärien kohtuullistamisella voidaan ehkäistä katuverkon ruuhkautumista, edistää joukkoliikenteen sujuvuutta sekä parantaa ilmanlaatua ja viihtyisyyttä. Pysäköintipolitiikalla myös tuetaan kulkutapojen valintaa ja autoistumisen kasvun hillintää. Pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyttöä.

Pysäköintipolitiikan 1. kärkitoimenpiteenä on pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys. Kaupunki pyrkii edistämään pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä, jolloin samaa paikkaa voi käyttää useampi paikan tarvitsija. Ydinkeskustan alueella on tavoiteltavaa, että yritykset käyttävät mahdollisimman paljon kaupallisia pysäköintilaitoksia yksityisen tonttipysäköinnin asemesta. Projektialueilla tavoitteena tulee olla vuorottaispysäköinti esimerkiksi asukkaiden kanssa.

Pysäköintipolitiikan 2. kärkitoimenpiteenä on Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen. Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen laadinnassa tulee kannustaa niin rakennuttajia kuin toimitilojen käyttäjiä edistämään kestävien liikkumismuotojen joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn käyttöä. Toimitilojen sijoittamisen kannalta on keskeistä, että ne kaavoitetaan erinomaisten joukkoliikennemuotojen vaikutusalueille.

2.6 Helsingin yleiskaava

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti yleiskaavaehdotuksesta 10.11.2015. Ehdotus oli nähtävillä 29.1.2016 asti muistutuksia ja lausuntoja varten. Lopullinen ehdotus menee kaupunginhallituksen ja -valtuuston päätettäväksi loppuvuoden 2016 aikana.

Helsingin yleiskaavan tavoitteena mahdollistaa tiiviin kantakaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen toteutumisen sekä laajentumisen. Tiiviin kaupunkirakenteen etuja ovat palveluiden, yhteistyökumppaneiden sekä muiden toimijoiden läheinen sijainti, hyvät joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, korkea työpaikkatiheys sekä muut keskustan kasautumisedut. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa, että toimijoilla on mahdollisuus valita eri liikkumismuotojen välillä. Kestävien liikkumismuotojen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet ovat kilpailukykyiset.

Hyvien joukkoliikenneyhteyksien solmukohtat ovat houkuttelevimmat paikat rakentaa kaupallisia palveluja sekä toimistoja. Myös uudet kauppakeskukset sijoittuvat raideliikenteen varteen, jotta saavutettavuus eri kulkumuodoilla on hyvä. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa myös kokonaisliikkumistarpeen vähentymisen.

2.7 Asemakaavoitus

Tiiviissä kaupunkirakenteessa tilaa, myös katutilaa, on rajoitetusti. Tällöin tila tulee käyttää tehokkaasti. Tämä koskee myös liikennettä. Liikkuminen tulee tehdä mahdollisimman tilatehokkailla liikkumismuodoilla esimerkiksi raideliikenteellä. Lyhyet matkat on tavoitteena tehdä jalan tai pyörällä.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa on tavoitteena kannustaa tutkimaan ja kehittämään hyvin saavutettavaan keskitettyyn pysäköintiin ja samalla mahdollisesti vuorottaispysäköintiin perustuvia ratkaisuja sekoittuneessa kaupunkirakenteessa, jonka tiiveimmillä alueilla tilaa pysäköinnille on usein hankala löytää ja kallisi toteuttaa hankekohtaisesti.

Joukkoliikenteen solmukohtiin syntyy tehokkaita toimitilakeskittymiä, joissa työskentelee yhä suurempi määrä työntekijöitä. Joukkoliikenteen solmukohtissa on tavoitteena edistää tehokkaasti kestäviin liikkumisen muotoihin siirtymistä ja strategisten tavoitteiden saavuttamista.

3 Pyöräpysäköinnin laskentaohjeiden tavoitteet

3.1 Pyöräpysäköinnin tavoitteet

Tavoitteena pyöräpysäköinnin mitoituksessa on luoda käyttäjille olosuhteet, jossa pyöräpaikkoja on kysyntään nähden riittävästi ja pyörän pysäköinti on helppoa ja turvallista. Pyöräpysäköinnin mitoituksessa otetaan huomioon pyöräpysäköinnin keston lisäksi eri käyttäjäryhmien tarpeet. Mitoitusluvut on esitetty erikseen työntekijöille, asiakkaille sekä vierailijoille.

3.2 Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelma 2014-2018

Kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2013 hyväksymässä Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelmassa 2014-2018 määritellään keskeisimmät pyöräpysäköinnin suunnittelun periaatteet ja kehittämiskohteet. Pyöräpysäköinnin mitoituksen lähtökohtana toimii pyöräilykulttuurin kehittyminen ja vuodelle 2020 asetettu tavoite pyöräliikenteen 15 %:n kulkutapaosuudesta syysarkivuorokautena. Pyöräpysäköintiä koskevia kaavamääräyksiä ja rakennusjärjestyksen määräyksiä laajennetaan kattamaan asuin- ja toimistorakennusten lisäksi muut pyöräpysäköinnin kannalta merkittävät kohteet. Määrällisten vaatimusten lisäksi kehittämisessä otetaan huomioon myös pyöräpysäköinnin laadulliset vaatimukset ottaen huomioon esteettömän saavutettavuuden ja pysäköinnin helppokäyttöisyyden.

3.3 Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje

Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeessa on määritelty suosituksia pyöräpysäköinnin mitoittamiseen asemakaavoituksessa ja annettu suosituksia pysäköinnin toteutukseen. Ohje hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 31.5.2016.

4 Perustelut autopaikkojen laskentaohjeen toimitilojen ja kaupallisten palveluiden määräyksille

4.1 Kantakaupunkiin sijoittumisen hyödyt

Kantakaupunki houkuttelee yrityksiä kattavalla palveluverkostolla ja lyhyillä etäisyyksillä muihin toimijoihin. Keskustassa työpaikkatiheys on korkea ja yhteistyökumppanit sijaitsevat lähellä, mikä lisää toiminnan tehokkuutta. Myös keskustan muut kasautumisedut vaikuttavat yritysten halukkuuteen sijoittua Helsingin kantakaupunkiin.

Tiiviistä kaupunkirakenteesta on yrityksille paljon hyötyjä. Laadukkaat palvelut sijaitsevat lähellä. Liikennejärjestelmä tarjoaa monipuolisesti vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn palvelutaso on erinomainen. Kantakaupungissa on liikkumisen ja saavutettavuuden osalta valinnanvapaus. Työntekijät voivat aidosti valita eri kulkumuotojen välillä, jolloin yksittäinen kulkumuoto ei nouse erityisen tärkeäksi. Siten myöskään pysäköintipaikkojen määrä ei ole yhtä kriittinen tekijä kuin autoriippuvaisilla alueilla. Viihtyisät ja toimivat keskustat houkuttelevat paitsi asukkaita, myös yrittäjiä. Keskusta-alueiden viihtyisyyteen panostavat kaupungit menestyvät.

Sekä toimi- että liiketilojen osalta vajaakäyttöaste on Helsingin keskustassa pienempi kuin muualla seudulla vuoden 2015 alkuvuoden tietojen perusteella. Keskustan ja kantakaupungin houkuttelevuudesta kertovat matalien vajaakäyttöasteiden lisäksi toimitilavuokrat ja niiden tuottovaatimukset. Toimitilavuokrat ovat keskimäärin korkeampia keskustassa, mutta tuottovaatimukset matalammat, koska riskejäkin on vähemmän kuin epävarmoilla syrjäisemmillä sijainneilla.

4.2 Kestävien liikkumismuotojen edistäminen

Pysäköintipaikkamäärien hallinta alueilla on tehokkaimpia keinoja vaikuttaa eri liikennemuotojen kysyntään. Tällöin tarjolla tulee olla laadukkaat kestävien liikkumismuotojen yhteydet, jotta työntekijöillä on valintamahdollisuus. Laadukkailla kestävien liikkumismuotojen yhteyksillä tarkoitetaan joukkoliikenteen luotettavaa matka-aikaa sekä tiheää vuoroväliä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet tulee olla turvalliset ja sujuvat.

4.3 Liikenteen ruuhkautumisen haitat

Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien enimmäismäärät vähentävät autoliikennettä huippukysyntätilanteissa. Myös muilla maksimimääräyksillä on liikennettä vähentävä vaikutus. Autoliikenteestä ja ruuhkautumisesta aiheutuu myös ympäristöhaittoja esimerkiksi päästöjä ja katupölyä. Liikenteen ruuhkautumisen ja ympäristöhaittojen vuoksi kantakaupungista tulee vähemmän houkutteleva yritysten sijoittumispaikkana. Lisäksi tiiviissä rakenteessa autopaikat vievät tilaa muilta toiminnoilta. Niiden rakentaminen myös nostaa toimitilan hintaa.

Helsingin kantakaupungin vetovoima on pysynyt korkeana, vaikka työpaikkojen pysäköintipaikkoja on säädelty. Maankäyttö on lisääntynyt, ja hintataso pysynyt korkeana muun kaupungin hintatasoon verrattuna. Houkuttelevimmat paikat kaupallisille palveluille ja toimistoille sijoittuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien solmukohtiin. Myös uudet kauppakeskukset sijoittuvat raideliikenteen varteen, jonne saavutettavuus eri kulkumuodoilla on hyvä.

4.4 Pysäköintipaikkamäärien hallinta kannustaa löytämään uusia ratkaisuja

Pysäköintipaikkojen keskittäminen, nimeämättömät paikat ja vuorottaispysäköinti tehostavat pysäköintipaikkojen käyttöä. Tällöin pysäköinti toteutetaan tehokkaammin kuin hankekohtaisissa ratkaisuissa. Yrityksiä on perusteltua kannustaa keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin ja hyödyntämään pysäköinti palveluna -konseptia, koska yritykset saavat tästä kustannussäästöjä tarvitessaan vähemmän autopaikkoja.

Tiiviisti rakennetuilla alueilla voidaan tarjota myös liikkumista palveluna. Tällöin kokonaispysäköintipaikkatarve pienenee, koska omaa autoa ei välttämättä tarvita työasioiden hoitoon työpäivän aikana. Liikkuminen voidaan hoitaa aina kulloiseenkin tilanteeseen parhaiten soveltuvalla liikkumistavalla.

4.5 Pysäköintipaikkamääriä sääntelemällä vaikutetaan yritysten sijoittumiseen

Helsinki jakautuu erilaisiin osa-alueisiin. Kantakaupungissa ja muualla tiiviisti rakennetussa yhdyskuntarakenteessa pidetään tärkeinä erilaisia asioita kuin esikaupunkialueilla. Näitä ovat toimintojen, palveluiden ja yhteistyökumppaneiden läheisyys sekä hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa pysäköinnin määrä vaikuttaa rakennetun lähiympäristön laatuun ja lähisaavutettavuuteen. Jos autoliikenteen määrät ovat kohtuullisia, laadukkaan, kaupunkimaisen, turvallisen ja kestäväillä liikkumismuodoilla saavutettavan lähiympäristön toteuttaminen helpottuu. Tämä lisää kestävien liikkumismuotojen käyttömahdollisuuksia, mikä luo entistä paremmat edellytykset autoliikenteen kohtuullistamiselle.

5 Perustelut autopaikkojen laskentaohjeen muiden toimintojen määräyksille

5.1 Sosiaali- ja terveystalvet

Sosiaali- ja terveystalvetuiden, sairaalat, terveyst- ja hyvinvointi- sekä perhekeskukset ja hoivalaitokset, pysäköinti- paikkatarvetta määriteltiin keskustelemalla sosiaali- ja terveystviraston asiantuntijoiden kanssa. Heidän ehdotuksensa oli, että vaadittujen autopaikkojen määrää vähennetään nykyiseen laskentaohjeeseen verrattuna. Autopaikkojen rakentaminen on kallista, ja asukkaita halutaan ohjata joukkoliikenteen käyttöön.

Kaupunkisuunnitteluvirasto päätti kuitenkin pitää pysäköintimääräykset nykyisen laskentaohjeen kaltaisina. Esikaupunkialueiden minimimääräyksiä on joissain tapauksissa väljennetty, eli pysäköintipaikkoja tarvitsee tehdä vähemmän. Muutoksen perusteluna ovat joukkoliikenteen hyvä palvelutaso ja muut liikkumisen palvelut, joita kehitetään jatkuvasti.

5.2 Opetustalvet

Ammatillisten oppilaitosten osalta nykyisen laskentaohjeen määräykset arvioitiin melko sopiviksi myös jatkossa. Ammatillisissa oppilaitoksissa tulee huomioida asiakkaiden ja opettajien pysäköintipaikkatarve. Opettajat kiertävät useassa koulussa tiukalla aikataululla. Esikaupunkialueilla minimimääräyksiä on väljennetty eli pysäköintipaikkoja tarvitsee tehdä vähemmän.

Perusopetuksen ja lukion osalta pysäköintipaikkoja saa tiiviissä kaupunkirakenteessa tehdä enemmän kuin nykyisen ohjeen mukaan. Minimimääräystä ei kuitenkaan ole. Perusteluna tälle on opetustvirastosta tullut palaute, että nykyiset pysäköintimääräykset tuottavat liian vähän pysäköintipaikkoja. Hallinnon lisäksi paikkoja tarvitsevat opettajat, jotka opettavat usealla koululla, oppilashuollon henkilöstö, joka toimii usealla koululla ja joskus myös kouluisäntä, joka toimii useassa koulussa yhtäaikaaisesti. Pysäköintimääräyksiin eivät sisälly oppilaspaikat eli oppilaille ei tarjota laskentaohjeessa pysäköintimahdollisuutta koulun tontilla. Esikaupunkialueilla minimimääräykset ovat nykyisen laskentaohjeen kaltaiset.

Korkeakouluille saa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen tehdä hieman vähemmän pysäköintipaikkoja kuin nykyisessä ohjeessa. Minimimääräystä ei ole. Esikaupunkialueilla on pelkkä minimimääräys, joka velvoittaa tekemään selvästi vähemmän paikkoja kuin nykyinen ohje. Määräyksillä kannustetaan kestävien liikkumismuotojen käyttöön.

5.3 Liikunta- ja ulkoilupalvet

Liikunta- ja ulkoilupalvetuiden pysäköintipaikkatarpeesta keskusteltiin liikuntaviraston kanssa. Sisäliikuntapaikkojen kuten uima-, liikunta- ja jäähallien osalta liikuntavirastosta saadun arvion mukaan nykyinen pysäköintimääräys on pääosin toimiva. Korkeintaan aivan Helsingin etäisimmillä alueilla, joissa ei ole hyviä joukkoliikenneyhteyksiä, voisi pysäköintipaikkoja määrätä rakennettavaksi vähän enemmän, esimerkiksi Vuosaaren liikuntapuisto. Kaupun-

kisuunnitteluvirasto esittää, että kantakaupungin maksimimääräykset pysyvät nykyisen ohjeen mukaisina. Esikaupunkialueiden minimimääräyksiä hieman väljennetään, eli määrätään tehtäväksi vähemmän paikkoja, lukuun ottamatta kaikkein etäisimpiä esikaupunkialueita, joissa minimimääräystä on kiristetty.

Urheilukenttien osalta nykyinen pysäköintimääräys (vähintään 30 ap / kenttä) on liikuntaviraston mukaan riittävä. Liikuntapuistoissa, joissa on useita kenttiä ja halleja, voidaan käytön katsoa olevan osittain lomittaista. Tavoitteena on toteuttaa urheilukentille riittävästi pysäköintipaikkoja, jotka ovat koko jatkuvassa käytössä. Kantakaupungissa ja esikaupunkialueiden kaupunkikeskusten vaikutusalueilla urheilukenttien pysäköintipaikkamääräys on minimitaloite, johon pyritään mahdollisuuksien mukaan. Myös enemmän paikkoja saa tehdä. Muilla esikaupunkialueilla käytetään minimimääräystä. Tiiviillä alueilla tavoiteltu pysäköintipaikkamäärä on perusteltu, koska olosuhteet vaihtelevat ja osalla kentistä on paljon yleisöpaikkoja ja osalla ei.

Ulkoilualueille ei anneta tarkkaa pysäköintimääräystä, vaan alueiden pysäköinti suunnitellaan tapauskohtaisesti. Tämä on perusteltua, koska ulkoilualueita on hyvin erityyppisiä.

Uimarantojen pysäköintimääräyksistä neuvoteltiin liikuntaviraston kanssa. Rannat luokitellaan pieniin/paikallisiin, keskikokoisiin/alueellisiin ja suuriin/seudullisiin uimarantoihin. Liikuntaviraston näkemyksen mukaan pienellä uimarannalla tulee olla vähintään 10, keskikokoisilla vähintään 30 ja suurilla vähintään 60 autopaikkaa. Helsingissä on eripuolilla kaupunkia uimarantoja. Mahdollisuudet järjestää pysäköintipaikkoja vaihtelevat tapauskohtaisesti. Tämän vuoksi uimarantojen pysäköintimääräys esitetään tavoitteellisena miniminä. Uimarantojen pysäköinti tulee suunnitella yhteistyössä liikuntaviraston kanssa. Uimarantojen käyttö on kausiluonteista, joten niiden pysäköintipaikat voivat olla vuorottaiskäytössä jonkun toisen toiminnan kanssa.

Venesatamien nykyinen pysäköintimääräys on liikuntaviraston mukaan toimiva. Kaupunkisuunnitteluvirasto esittää, että kantakaupungissa ja esikaupunkialueiden kaupunkikeskusten välittömässä läheisyydessä venesatamien pysäköintimääräys olisi tavoitteellinen minimi. Tämä mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Vesiliikennelaiturit eivät liikuntaviraston mukaan tarvitse asiakkaiden pysäköintipaikkoja. Huoltoajoneuvoille tulee olla vähintään 2-3 paikkaa jokaisen reittiliikenne laiturin yhteydessä alusten, laiturialueiden ja saarikohteiden huolto- ja korjausliikennettä varten. Nämä vaaditaan myös laskentaohjeessa.

6 Perustelut pyöräpysäköinnin laskentaohjeen määräyksille

6.1 Toimistot ja muut työpaikat

Työmatkaliikenne on potentiaalisin kohde pyöräliikenteen kasvulle. Työntekijöille tulee olla tarjolla riittävästi laadukasta polkupyörien pysäköintitilaa, mikä houkuttelee yhä useampaa matkaamaan työmatkan pyörällä. Toimistojen asiakas- ja vierailijaliikennettä varten tulee lisäksi sijoittaa pyöräpaikkoja pääovien lähelle.

Mitoitusperusteena on käytetty toimistoissa arvoa 15 k-m² työntekijää kohden (lähde: Seudullinen toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkaselvitys).

Mitoituksessa on käytetty lähtötietoina Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelmaa, seudullista pysäköinnin selvitystä ja Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen sekä muiden ohjeiden suosituksia.

6.2 Kaupalliset tilat

Kaupallisten palveluiden osalta tavoitteena on riittävien pyöräpysäköintipaikkojen tarjonta asiakkaille ja työntekijöille tavoitetilanteessa. Liiketilojen pyöräpaikkojen vähimmäisvaatimuksia lievennettiin eri virastojen luonnoksesta antamien kommenttien myötä.

Paljon tilaa vievien kauppojen pyöräpysäköintipaikkojen minimimääräykset määriteltiin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeen laadinnassa keskimääräisten matkatuotosten perusteella ja pyöräliikenteen tavoiteosuuden mukaan.

Mitoituksessa on käytetty lähtötietoina Polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelmaa, seudullista pysäköinnin selvitystä ja Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen sekä muiden ohjeiden suosituksia.

6.3 Päiväkodit, koulut ja opiskelupaikat

Päiväkotien paikkavaatimusta vähennettiin palautteiden perusteella. Päiväkotien mitoituksessa tulee huomioida peräkärrien ym. lasten kuljetukseen tarkoitettujen pyörien tilantarve.

Koulujen mitoituksessa on käytetty arvoa 12 k-m² per oppilas (lähde: Espoon "Pyöräpysäköinnin huomioiminen asemakaavoituksessa" -julkaisu.)

Perusopetuksen osalta tavoitteena on mahdollistaa kouluun tulo pyörällä. Alakoululaisten pyöräilykieltoa on perusteltu mm. pyöräpysäköintimahdollisuuksien puuttumisen vuoksi. Pyöräpysäköintipaikkojen vähimmäisvaatimukseen lisättiin vaihteluväli (1 pp/2-3 oppilasta) koulukohtaisten erojen huomioimiseksi. Osassa erityiskouluja koululaiset tulevat laajalta alueelta ja lähikouluissa lähialueelta.

Lukiossa ja ammatillisissa oppilaitoksissa pyöräpaikkojen vähimmäisvaatimukseen (1 pp/4 oppilasta) vaikuttaa alennavasti matkojen pituuksien kasvaminen ja muiden kulkumuotojen tuoma kilpailu.

Korkeakoulujen pyöräpysäköinti arvioidaan tapauskohtaisesti hyödyntäen Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta.

Mitoituksessa on käytetty lähtötietoina Polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelmaa, Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjetta sekä muiden ohjeiden suosituksia.

6.4 Sosiaali- ja terveystieteiden palvelut

Pyöräpysäköintipaikkojen minimimääräykset määriteltiin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeessa eri sosiaali- ja terveystieteiden keskimääräisten matkatuotosten perusteella ja pyöräliikenteen tavoiteosuuden mukaan.

6.5 Kirjastot ja museot

Pyöräpysäköintipaikkojen minimimääräykset määriteltiin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeessa kyseisten toimintojen keskimääräisten matkatuotosten perusteella ja pyöräliikenteen tavoiteosuuden mukaan.

6.6 Sisäliikuntarakennukset ja uimahallit

Pyöräpysäköintipaikkojen minimimääräykset määriteltiin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeessa eri liikuntarakennusten keskimääräisten matkatuotosten perusteella ja pyöräliikenteen tavoiteosuuden mukaan.

6.7 Muut kohteet

Muut kohteet arvioidaan tapauskohtaisesti hyödyntäen pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta.

7 Asiantuntijayhteistyö laskentaohjeen laadinnassa

7.1 Yhteistyön tavoite

Pysäköinti vaikuttaa maankäytön ja liikenteen suunnitteluun sekä elinkeinoelämän ja muiden palveluiden toimintaan monin tavoin. Tämän vuoksi kaupunkisuunnitteluviraston laatiessa työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjetta keskusteltiin eri toimijoiden kanssa heidän tarpeistaan ja tavoitteistaan pysäköintiin liittyen. Tavoitteena on, että uusi laskentaohje vastaisi mahdollisimman hyvin eri toimijoiden ja kaupungin omia tavoitteita.

7.2 Yhteistyötahot

Asiantuntijayhteistyötä tehtiin sekä kaupungin omien virastojen että ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa. Asiantuntijayhteistyö tehtiin vuoden 2016 kevään aikana. Osan kanssa pidettiin yhteistyökokous. Kommentteja pyydettiin myös sähköpostin välityksellä. Kaikki yhteistyötahot esittivät kommentteja.

Yhteistyötahot sekä yhteistyöhön osallistuneet henkilöt ovat oheisessa taulukossa. Yhteistyökokouksista laadittiin muistio, sekä ehdotuksiin tehtiin vastineet.

Yhteistyötaho	Yhteistyöhenkilöt	Yhteistyön muoto
Rakennusvalvontavirasto	Henna Helander, Juha Veijalainen	Yhteistyökokous
Kiinteistövirasto	Pasi Lehtiö, Ilkka Aaltonen	Yhteistyökokous
Kaupunginkanslia	Kari Pudas, Minna Maartola	Yhteistyökokous
Sosiaali- ja terveystoimi	Pirjo Sipiläinen, Riitta Simoila	Sähköpostikysely
Opetusvirasto	Mauno Kemppi, Pia Setälä	Sähköpostikysely
Liikuntavirasto	Hannu Airola	Sähköpostikysely
Helsingin seudun kauppakamari	Tiina Pasuri	Yhteistyökokous
Helsingin Yrittäjät	Tiina Oksala, Kalle Toiskallio	Yhteistyökokous

7.3 Yhteistyössä esiin nousseet asiat sekä tehdyt toimenpiteet

Kaupunkisuunnitteluvirasto esittää ydinkeskustaan rautatieaseman vaikutusalueelle sekä kantakaupungin pohjoisosaan raskaan raideliikenteen asemien vaikutusalueille toimitilojen pysäköintimääräyksen kiristämistä yhteistyön aikana esitettyihin määräyksiin verrattuna. Perustelut ovat yhdyskuntarakenteelliset, liikenteelliset ja ympäristölliset. Perustelut on esitetty kappaleessa 4. Maksimimääräyksistä voi poiketa täyttämällä tietyt tässä raportissa esitetyt ehdot (kappale 10).

Polkupyöräpysäköinnin minimimääräyksistä annettiin palautetta, että määrätään rakennettavaksi liikaa pysäköintipaikkoja. Palautteen perusteella pysäköintimääräyksiä on kohtuullistettu kaupan suuryksiköiden, muiden vähittäiskauppojen ja päiväkotien osalta.

Liikunta- ja ulkoilutoimintojen osalta esikaupunkialueiden pysäköintimääräyksiä väljennettiin. Useille toiminnoille, esimerkiksi urheilukentät, uimarannat ja venesatamat, pysäköintimääräykset ovat tavoitteellisia minimejä, joita tavoitellaan suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

Runkolinja 560 lisätään joukkoliikenteen runkoverkkoon. Sen vaikutusalueella on väljempi pysäköintimääräys kuin muilla vastaavilla alueilla.

8 Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohje autoille

Laskentaohjeessa Helsinki on jaettu kolmeen alueeseen. Nämä ovat kantakaupungin eteläosa, kantakaupungin pohjoisosa ja esikaupunkialueet. Tämän lisäksi osa raideliikenteen asemista on luokiteltu kaupunkikeskuksiksi, joissa edellytetään tai sallitaan pienempi pysäköintipaikkamäärä kuin muualla.

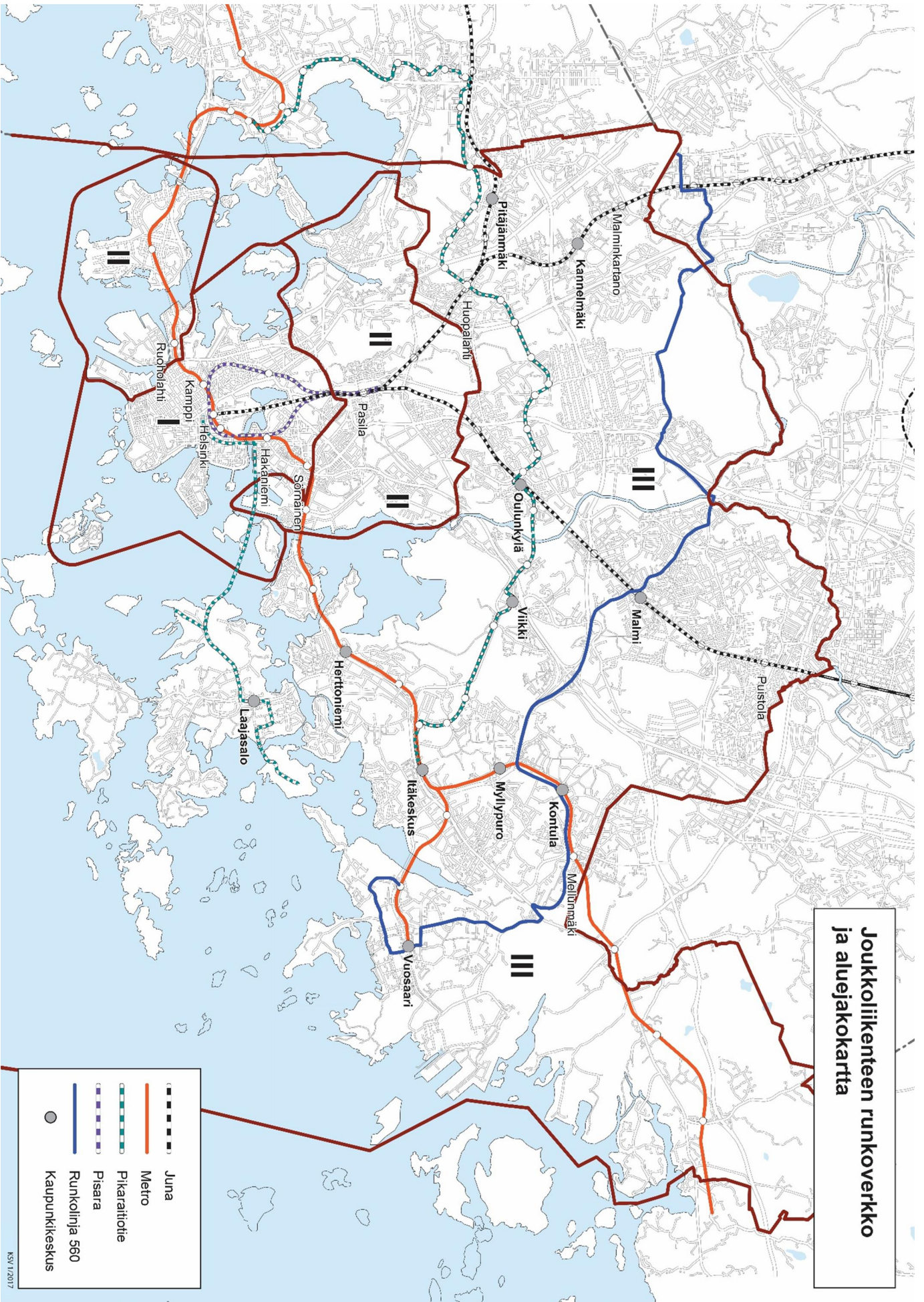
Joukkoliikenteen runkoverkossa ovat mukana raskaan raideliikenteen yhteydet, juna ja metro, pikaraitiotiet sekä runkolinja 560.

Pysäköintimääräykset tarkoittavat toimintojen pysäköintipaikkojen kokonaismäärää. Paikat sijaitsevat tonteilla. Toimija itse määrittää, ketkä paikkoja käyttävät. Katualueella sijaitsevat saattopaikat, esimerkiksi päiväkotien osalta, eivät ole luvuissa mukana.

Taulukossa uuden ohjeen esitettävät lukuarvot ovat mustalla ja vertailun vuoksi nykyisen voimassa olevan punaisella.

Toiminta	Pysäköintimääräys eri vyöhykkeillä (ap/k-m ²)											
	Kantakaupungin eteläosa (alue I)			Kantakaupungin pohjoisaosa (alue II)			Vyöhykke		Kantakaupungin keskiosat		Eskikaupunkialueet (alue III)	
	Yrityksenkäyttöä alle 800 m etäisyys Helsingin rautatieasemasta	Muu kantakaupungin eteläosa	Alle 400 m etäisyys raskaan raide liikenteen asemasta	Muu kantakaupungin pohjoisaosa	Alle 300 m etäisyys kaupunkikeskuksesta	300 - 600 m etäisyys kaupunkikeskuksesta	Muut raide liikenteen asemat tai pysäkit sähä runkoja 560	Muut alueet				
	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys	Maksimimääräys
Toimistot	1 / 500 / 1 / 500	1 / 250 / 1 / 350	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 150 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 60 / 1 / 250 (min)	1 / 120 / 1 / 60	1 / 100 / 1 / 75	1 / 60 / 1 / 60	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200
Kaupungin suuryritykset, yli 2 000 k-m ²	1 / 200 / 1 / 200	1 / 150 / 1 / 150	1 / 110 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 90 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 60 / 1 / 100 (min)	1 / 100 / 1 / 50	1 / 100 / 1 / 60	1 / 60 / 1 / 50	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Muut vähittäiskaupat alle 2 000 k-m ²	1 / 200 / 1 / 200	1 / 150 / 1 / 150	1 / 120 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 90 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 80 / 1 / 100 (min)	1 / 100 / 1 / 50	1 / 100 / 1 / 60	1 / 60 / 1 / 50	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköt	1 / 175 / 1 / 200	1 / 125 / 1 / 150	1 / 100 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 80 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 60 / 1 / 100 (min)	1 / 100 / 1 / 50	1 / 100 / 1 / 60	1 / 60 / 1 / 50	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Erikostarakauppa ja muut kaupan yksiköt	1 / 200 / 1 / 200	1 / 150 / 1 / 150	1 / 100 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 100 / 1 / 110 - 1 / 90	1 / 80 / 1 / 100 (min)	1 / 100 / 1 / 50	1 / 100 / 1 / 60	1 / 60 / 1 / 50	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Hotelli	1 / 500 / 1 / 500	1 / 350 / 1 / 350	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 180 / 1 / 250 (min)	1 / 150 / 1 / 120	1 / 150 / 1 / 150	1 / 120 / 1 / 120	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200
Sairaala	1 / 300 / 1 / 300	1 / 250 / 1 / 250	1 / 180 / 1 / 220 - 1 / 180	1 / 180 / 1 / 220 - 1 / 180	1 / 300 (min) / 1 / 200	1 / 200 / 1 / 150	1 / 160 / 1 / 160	1 / 150 / 1 / 150	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Terveys- ja hyvinvointikeskus, perhekeskus	1 / 300 / 1 / 300	1 / 200 / 1 / 200	1 / 120 / 1 / 140 - 1 / 120	1 / 120 / 1 / 140 - 1 / 120	1 / 200 (min) / 1 / 130	1 / 150 / 1 / 90	1 / 150 / 1 / 100	1 / 100 / 1 / 90	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Hovialue tai päiväkotit	1 / 500 / 1 / 500	1 / 400 / 1 / 400	1 / 320 / 1 / 380 - 1 / 320	1 / 320 / 1 / 380 - 1 / 320	1 / 400 (min) / 1 / 350	1 / 300 / 1 / 250	1 / 300 / 1 / 300	1 / 250 / 1 / 250	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200
Peruskoulu tai lukio	1 / 750 / 1 / 1000	1 / 500 / 1 / 800	1 / 350 / 1 / 750 - 1 / 650	1 / 300 / 1 / 650	1 / 700 (min) / 1 / 700	1 / 600 / 1 / 500 - 1 / 400	1 / 600 / 1 / 500	1 / 500 / 1 / 400	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Ammatillinen koulu	1 / 400 / 1 / 400	1 / 350 / 1 / 350	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 700 (min) / 1 / 250	1 / 600 / 1 / 200	1 / 600 / 1 / 250	1 / 500 / 1 / 200	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Korkeakoulu	1 / 500 / 1 / 400	1 / 400 / 1 / 350	1 / 320 / 1 / 380 - 1 / 320	1 / 320 / 1 / 380 - 1 / 320	1 / 350 (min) / 1 / 350	1 / 250 / 1 / 130	1 / 250 / 1 / 160	1 / 200 / 1 / 130	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200
Kirkko, teatteri tai konserttirakennus	1 / 300 / 1 / 300	1 / 200 / 1 / 200	1 / 120 / 1 / 140 - 1 / 120	1 / 120 / 1 / 140 - 1 / 120	1 / 130 (min) / 1 / 130	1 / 100 / 1 / 80	1 / 100 / 1 / 100	1 / 80 / 1 / 80	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Kirjasto tai museo	1 / 500 / 1 / 500	1 / 350 / 1 / 350	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 220 / 1 / 280 - 220	1 / 250 (min) / 1 / 250	1 / 160 / 1 / 130	1 / 160 / 1 / 160	1 / 130 / 1 / 130	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200
Uimahalli, jäähalli tai liikuntahalli	1 / 1000 / 1 / 1000	1 / 60 / 1 / 60	1 / 35 / 1 / 45 - 1 / 35	1 / 35 / 1 / 45 - 1 / 35	1 / 70 (min) / 1 / 40	1 / 45 / 1 / 25	1 / 35 / 1 / 30	1 / 20 / 1 / 25	1 / 200 / 1 / 200	1 / 250 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100	1 / 200 / 1 / 100
Urhallintakeskus	30 ap / kenttä (min. tavoite) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min. tavoite) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min. tavoite) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min. tavoite) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)	30 ap / kenttä (min.) / 30 ap / kenttä (min.)
Ulkoliikenteet	Suunnitelman tapauskohtaisesti alueen koko huomioiden											
Uimaranta	Päikäläinen uimaranta 10 ap / ranta, alueellinen uimaranta 30 ap / ranta, seudullinen uimaranta 60 ap / ranta (min. tavoite)											
Venepaikka	1 ap / 3 venepaikka (min. tavoite) / 1 ap / 3 venepaikka (min.)											
Vesiliikennelaituri	2 - 3 pysäköintipaikkaa / erillisen liikenteen laiturin huoltoalueelle (min); ei asiakaspaikoitusta											
Teollisuustilat tai varasto	1 / 500 / 1 / 500	1 / 350 / 1 / 350	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 220 / 1 / 280 - 1 / 220	1 / 500 (min) / 1 / 250	1 / 300 / 1 / 250 - 1 / 120	1 / 300 / 1 / 250 - 1 / 120	1 / 200 / 1 / 250 - 1 / 120	1 / 500 / 1 / 500	1 / 600 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200	1 / 500 / 1 / 200

Joukkoliikenteen runkoverkko ja aluejakokartta



—●—	Juna
—	Metro
—●—	Pika-raitiotie
—●—	Pysäri
—●—	Runkolinja 560
●	Kaupunkikeskus

NSV 1/2017

9 Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohje pyörille ja laatuvaatimukset

Toimistoissa ja muissa työpaikoissa työntekijöiden pyöräpaikoista vähintään 50 % tulee sijaita katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa.

Kaupan suuryksiköiden asiakkaiden pyöräpaikoista vähintään 50 % tulee olla katettu.

Kaikkien kohteiden pyöräpaikat suositellaan rakennettavaksi runkolukituksen mahdollistavina.

10 Jouston mahdollisuudet ja ehdot autopaikkojen laskentaohjeen soveltamisessa

10.1 Joustomahdollisuuden käyttäminen

Laskentaohjeen alueilla I ja II voidaan toimitilojen osalta käyttää joustoa, jos seuraavat ehdot täyttyvät. Alueella I pysäköintipaikkoja voidaan tällöin rakentaa 1 ap / 500 k-m² sijasta enintään 1 ap / 350 k-m² ja alueella II 1 ap / 220 k-m² sijasta enintään 1 ap / 150 k-m². Joustojen tavoitteena on, että ne edesauttavat yhteiskunnalle tärkeiden tavoitteiden toteutumista, jolloin ne hyödyttävät sekä pysäköintipaikan toteuttajaa, kiinteistön käyttäjää että kaupunkia.

10.2 Joustomahdollisuuden käytön ehdot

Joustomahdollisuutta voi käyttää, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

1. Joukkoliikenteen palvelutaso on ruuhka-aikana kilpailukykyinen autoliikenteelle. Tätä mitataan joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen matka-aikojen suhteella. Tarkkoja lukuarvoja ei määritellä, vaan asia ratkaistaan tapauskohtaisesti.
2. Lähiympäristössä tulee olla hyvät yhteydet jalan ja pyörällä. Tämä määritellään tapauskohtaisesti. Yhteyksien tulee olla sujuvat ja korkeatasoiset.
3. Rakennuksessa tulee olla laadukkaat sosiaalilat pyöräilijöille. Ne tulee mitoittaa laskennalliselle pyöräilijämäärälle, joka saadaan pyöräpaikkojen pysäköintimääräyksestä. Oletuksena on, että 10 % pyöräpaikoista on vapaana.
4. Työntekijöille tulee tehdä kestävän liikkumisen suunnitelma kiinteistön käyttöönottoaiheessa ja toteuttaa siinä esitetyt toimenpiteet kestävän liikkumisen edistämiseksi. Suunnitelman tekoon tulee velvoittaa tontinluovutuksessa tai maankäyttösopimuksessa.
5. Toimitilojen pysäköintipaikat ovat myös muiden kuin kiinteistössä kävijöiden käytössä kiinteistön käytön ulkopuolisina aikoina. Ulkopuolisesta käytöstä voidaan periä maksu.
6. Lisäpaikat varustetaan sähköautojen latauslaitteilla

11 Autopaikkojen laskentaohjeen soveltaminen

Pysäköintipaikkojen laskentaohjeesta voidaan poiketa erityisten perusteluiden avulla. Jos laskentaohje antaa pysäköintipaikkojen lukumääräksi desimaaliluvun, toteutettava pysäköintipaikkamäärä on ylöspäin pyöristetty kokonaisluku. Laskentaohjeen pysäköintipaikkamäärät lasketaan kaavaan merkitystä kerrosalasta. Etäisyys metro- tai juna-asemasta määritellään etäisyytenä laiturin keskipisteestä tontin keskipisteeseen. Koko tontin katsotaan olevan kyseisellä etäisyydellä metro- tai juna-asemasta. Etäisyys pikaraitiotien tai runkolinjan 560 pysäkistä määritellään etäisyytenä pysäkkiparin keskipisteestä tontin keskipisteeseen. Koko tontin katsotaan olevan kyseisellä etäisyydellä pysäkistä.