

Asuinkiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittäminen Tampereella

Kuva: Visit Tampere / Laura Vanzo

Sisällys

1	Työn tausta ja tavoitteet	3	4	Pilotointi	24
1.1	Työn rajaukset ja näkökulmat	4	4.1	Tarkoitus ja tavoite	25
1.2	Työnkulku ja osalliset	5	4.2	Taloyhtiöt	26
1.3	Nykytilan haasteet	6	4.3	Pilotoinnin toteutus	27
2	Käytäntöjä muualta	7	4.4	Tulokset	29
2.1	Toimet asuinkiinteistöjen tontilla	8	5	Jatkotoimenpiteet	30
2.2	Pyöräpysäköintihangaarit, Edinburgh	9	6	Lähde- ja liiteluettelo	32
2.3	Buurtstalling, Utrecht	11			
3	Keinovalikoima	13			
3.1	Taloyhtiöiden rahallinen tuki	14			
3.2	Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus	15			
3.3	Yleisten alueiden käyttö	18			
3.4	Keskitetty pyöräpysäköinti	19			
3.5	Viestintä ja neuvonta	22			

1. Työn tausta ja tavoitteet

Pyöräpysäköinnin turvattomuus ja huonot olosuhteet nousevat kerta toisensa jälkeen yleisimmiksi syyksi, miksi ihmiset jättävät pyörämatkoja tekemättä (mm. Helsingin pyöräilybarometri 2022, Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma 2023). Koska jokainen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin, on tarve pysäköinnin kehittämislle ilmeinen.

Suuri kehitystarve on nimenomaan yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinnissä. Arviolta pelkästään Tampereen keskustan alueen asukkailla on noin 30 000 polkupyörää.

Vanhassa rakennuskannassa pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat nykyisin hyvin rajalliset. Määrällisesti kellaripysäköinti voi olla lähellä kysynnän tasoa, mutta laadullisesti tilanne on erittäin heikko. Lisähaasteena tiiviissä kaupunkirakenteessa on tonttien ahtaus, milloin pyöräpysäköinnille ei ole kunnollisia järjestelyjä myöskään piha-alueella.

Yksityiset kiinteistöt, esimerkiksi taloyhtiöt tarvitsevat hyviä malleja ja vinkkejä, miten voivat parantaa olosuhteita. Motiva onkin laatinut ja julkaissut vuonna 2019 oppaan: Pyörällä koko talo - Opas taloyhtiöille parempaan pyöräpysäköintiin (1). Laadukkaasta oppaasta huolimatta pyöräpysäköinnin nykytila ei ole lähtenyt toivotulla tavalla paranemaan taloyhtiöissä ja muilla yksityisillä kiinteistöillä Tampereella. Pyöräpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen tarvitaankin kaupungilta vahvaa ohjaavaa roolia.

Työssä etsittiin toimintamalleja, joilla tilannetta voidaan parantaa kaupungin toimesta. Työssä käytiin läpi keinovalikoimaa, kansainvälisiä esimerkkejä ja vedettiin yhteen jatkotoimenpiteitä.

Kuva: Design for health (CC BY 2.0 DEED)

1) https://www.motiva.fi/ajankohtaista/julkaisut/liikenne/pyoralla_koko_talo_-_opas_taloyhtiöille_parempaan_pyorapysakointiin.10750.shtml

1.1 Työn rajaukset ja näkökulmat

Työssä käsiteltiin vain olemassa olevien **asuinkiinteistöjen pyöräpysäköintiä**. Rajausta tehtiin kahdesta syystä. Hankkeesta haluttiin konkreettisia tuloksia ja toimintamalleja niin kaupungille kuin kohderyhmälle, tässä tapauksessa taloyhtiöille. Hankkeen tiukalla rajauksella mahdollistettiin keskittyminen yhteen asiaan, jolloin hankkeella oli aidosti onnistumisen mahdollisuudet.

Toinen syy hankkeen rajaukseen oli hankkeen vaikuttavuus. Asuinkiinteistöjen pyöräpysäköinnistä alkaa tai sinne päättyy hyvin suuri osa pyörämatkoista ja polkupyörän säilyttäminen kotona on perusedellytys liikkumiselle. Nykytilassa on tunnistettu niin merkittäviä haasteita, että se vaikuttaa ihmisten polkupyörän käyttöön negatiivisesti. Keskittymällä asuinkiinteistöihin, voidaan saada merkittäviä vaikutuksia asukkaiden pyöräilytottumuksiin ja määriin.

On tärkeää myös huomata, ettei hankkeessa ollut tarkoitus laatia opasta laadukkaan pyöräpysäköinnin toteutukseen. Sen sijaan työssä käsiteltiin konkreettisia keinoja, joilla kaupunki voisi osaltaan edistää pyöräpysäköinnin määrää ja laatua taloyhtiöissä.

Työssä pyrittiin huomioimaan erilaisen kaupunkiympäristön vaikutus taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin toteutusmahdollisuuksiin keskeisimpänä tekijänä tonttitehokkuus. Vaikka pyöräpysäköinnin haasteet ovat pitkälti samoja kaikilla kaupunkimaisen asutuksen alueilla, keskustassa tilaa erilaisille ratkaisuille on vähemmän, tila on arvokkaampaa ja rakennuskanta on keskimäärin vanhempaa, kuin lähiöissä. Tämä rajoittaa esimerkiksi rakennusten sisällä olevien tilojen

muuttamista pyöräpysäköintitiloiksi tai uusien pyöränsäilytystilojen rakentamista tonteille merkittävästi. Samanlaisten ratkaisujen tarjoaminen niin keskustaan kuin lähiöihin ei siten ole perusteltua. Työn pilottikohteiksi valikoitui lopulta taloyhtiö Tampereen keskustan reunalta tiiviistä kaupunkirakenteesta, taloyhtiö keskustan lähikaupunginosasta melko tiiviistä kaupunkirakenteesta ja taloyhtiö lähiöstä väljemmästä kaupunkirakenteesta.

1.2 Työnkulku ja osalliset

Työ käynnistyi tammikuussa 2024 pilotointikohteiden etsinnällä Kiinteistöliiton uutiskirjeen ja kaupungin tiedotteen kautta. Ensimmäinen työvaihe käsitti kansainvälisiin parhaisiin käytäntöihin perehtymistä. Toisessa työvaiheessa haastateltiin tai pyydettiin kirjallisesti asuinkiinteistöjen pyöräpysäköintiä koskevia näkemyksiä Tampereen kaupungin viranhaltijoilta ja keskeisiltä sidosryhmiltä. Kolmannessa osassa tunnistettiin kaupungin potentiaalinen keinovalikoima ja arvioitiin ohjausryhmässä keinojen realistisuutta sekä mikä kaupungin rooli on kussakin keinossa. Neljännessä vaiheessa toteutettiin pilotointi kolmen taloyhtiön kanssa. Lopuksi vedettiin hankkeessa tunnistetut jatkotoimenpiteet ja hankkeen vaikutukset yhteen (liite 1). Lisäksi hankkeen aikana tehtiin viestintää.

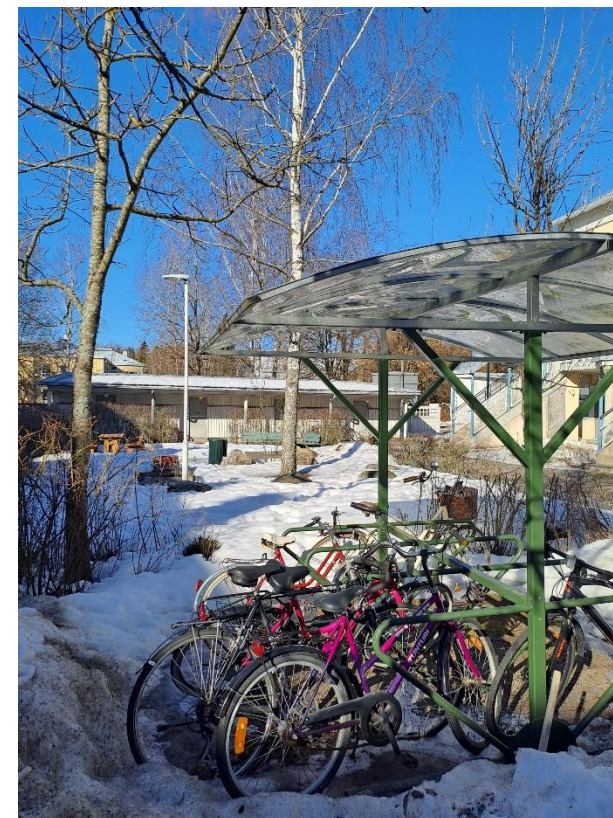
Hankkeelle asetettiin projektiryhmä, joka koostui tilaajan ydinhenkilöistä ja konsultin edustajasta. Projektiryhmä kokoontui keväällä 2024 säännöllisesti muutaman viikon välein ohjaamaan konsulttia ja keskustelemaan työn etenemisestä, syksyllä yhtä tiiviille kokoustahdille ei ollut tarvetta.

Koko hanketta ohjasi ohjausryhmä, joka koostui kaupungin liikennesuunnittelun ja konsultin lisäksi Traficomien edustajasta sekä Pirkanmaan kiinteistöliiton edustajista. Lisäksi hankkeen kokouksiin osallistui henkilöitä Tampereen kaupungin viestinnästä ja Ekokumppanit Oy:lta.

Ohjausryhmä kokoontui varsinaisiin ohjausryhmän kokouksiin 4 kertaa, jonka lisäksi ohjausryhmällä tai pienemmällä työryhmällä järjestettiin työkokouksia.

Työn laadinnasta vastasivat Sweco Finland Oy ja AFRY Finland Oy.

Tyypillinen pyöräpysäköinnin nykytila taloyhtiöiden pihalla. Kuva Laura Lettenmeier



1.3 Nykytilan haasteet

Riittämätön pyöräpysäköinti asuinkiinteistöissä vaikuttaa suoraan pyörällä liikkumisen mahdollisuuksiin ja pyöräilymääriin. Kun pyörää ei saada turvalliseen säilöön, ei sitä välttämättä uskalleta edes hankkia. Pyöräpysäköinti voi olla myös hankalasti saavutettavissa, usean eri oven takana ja pahimmassa tapauksessa eri kerroksessa. Kalliimpien pyörien yleistyessä ja kun tavoitteena on kasvattaa pyöräilymääriä, tulee pyöräpysäköinnin tärkeys entisestään korostumaan yhtenä.

Asuinkiinteistöjen pyöräpysäköinnin parantamisen esteenä on erilaisia syitä. Varsinkin keskusta-alueella sijaitsevilla asuinkiinteistöissä **tila on vähissä ja sen käytöstä kamppailee moni muukin tärkeä asia**. Luontokadon hidastaminen ja biodiversiteetin lisääminen samoin kuin viihtyisän ympäristön luominen puoltavat pihakasvillisuutta. Jäteastioiden määrän vaatimukset ovat kasvaneet viime vuosikymmenien aikana siitä, mitä se saattoi olla silloin kuin talo on rakennettu. Autojen pysäköintipaikkojenkin suhteen voi kaavassa olla määräykset ja asukkailla ristiriitaisia toiveita. Myös asemakaavassa määritetty rakennusala voi olla käytetty, joten uusia rakennuksia pyöräpysäköinnille ei voida ilman poikkeuslupaa rakentaa. Vanhoissa kerrostaloissa mahdollista tilaa pihalta tai muunneltavia tiloja sisältä ei edes löydy.

Pyöräpysäköinnin parantaminen **vaatii investointeja**, joiden läpivienti taloyhtiöiden hallituksissa ei aina ole helppoa. Korjausvelkaa saattaa olla kertynyt ja näin ollen pyöräpysäköinti ei ole kiireellisin investointikohde. Kehitettävistä

kohteista voi olla muutoinkin eriäviä mielipiteitä varsinkin, jos hallituksessa olevat eivät itse asu kohteessa.

Pyöräpysäköinnin parantaminen muiden remonttien yhteydessä voisi välillä olla helppoa ja tarjolla on edullisia ratkaisujakin, mutta tätä ei tulla ajatelleeksi tai asiasta ei ole tietoa. Esimerkiksi Ekokumppanien taloyhtiöille toteuttamassa Energiaeksperttikoulutuksessa asia ei ole noussut lainkaan esille. Isännöitsijät olisivat asian edistämässä avainasemassa, mutta heillä on paljon muitakin työtehtäviä ja pyöräpysäköinti voi jäädä isompien remonttien ja kiireellisempien asioiden jalkoihin. Lisäksi pyöräpysäköinnin parantamisen lupaprosessit ovat tällä hetkellä monimutkaiset.

Uusimmissa kiinteistöissä pyöräpysäköinti on jo paremmin huomioitu. Niiden rakentamisen aikaan on voinut olla jo kaavoituksen pyöräpysäköintinormi käytössä ja siten kaavassa on jo edellytetty tiettyä pyöräpysäköintimäärää ja laatua. Parhaimmissa tapauksissa kiinteistöistä voi löytyä myös pyörien huolto- ja pesupaikka. Erikoispyörien, kuten tavarapyörien pysäköintiä ei uusissakaan kiinteistöissä ole aina huomioitu. Pyöräpysäköintinormin vaikutuksia Tampereella ei ole systemaattisesti vielä tutkittu.

2. Käytäntöjä muualta

Asukaspysäköintiin tarkoitetuista pyöräpysäköintiratkaisuksista ja toimintamalleista kartoitettiin hyviä käytäntöjä erityisesti ulkomailta. Benchmarkkaus toteutettiin Swecon ja Afryn kansainvälisten asiantuntijaverkostojen avulla niin, että yritysten asiantuntijoilta kysyttiin konkreettisia esimerkkejä.

Konkreettisia toimia nykyisten asuintalojen pyöräpysäköinnin parantamiseen ei ole juuri ulkomaillaakaan tehty, sillä vastauksia saatiin vain Isosta Britanniaasta, Ruotsista ja Alankomaista. Yhteydenottojen jälkeen pidettiin haastattelut Edinburgin ja Uthrechtin kaupunkien edustajien sekä Kiirunan kunnan entisen liikenneinsinöörin kanssa.

Myös Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston asiantuntijoilta kysyttiin esimerkkejä hyvistä käytännöistä. Pyöräliitolta saatiin kattava tilannekatsaus heidän tekemästään edistämistyöstä ja huolenaiheista.

Kuva: Sweco / Petteri Nisula

2.1 Toimet asuinkiinteistöjen tontilla

Työssä toteutetussa benchmark-selvityksessä ei löytynyt Suomesta tai ulkomailta esimerkkejä, joissa kaupunki tai muu julkinen taho olisi rahallisesti tukenut asuinkiinteistöjen pyöräpysäköintiä.

Haastateltavat totesivat, että rahallista tukea voisi aivan hyvin tarjota samaan tapaan kuin tukea on tarjottu esimerkiksi energiatehokkuuden parantamiseen tai sähköautojen latausinfraan. Pyöräliitto on ajanut tätä Ympäristöministeriön suuntaan. Perusteluna on ollut, että sähköpyörien määrä on kasvanut paljon nopeammin kuin sähköautojen mutta kuitenkin sähköpyörien latausinfra on paljon huonommalla tasolla. Akkuja ei tulisi myöskään ladata kotona sisällä, sillä jos latauksessa sattuu häiriö ja akku syttyy, niin palokaasut ovat hengenvaarallisia. Pyöräkellari, jossa on lukittu latauskaappi, olisikin paloturvallisuuden näkökulmasta paljon parempi ratkaisu.

Kaavat- ja kaavamääräykset ovat joissain tapauksissa estäneet pyöräpysäköinnin toteuttamisen. Kaavamääräykset voivat määrittää, että autotallissa pitää säilyttää autoja, jotta kaavan autopaikkamäärä toteutuu. Kaupungit voivat halutessaan kaavoissa tämän korjata.

Neuvontaa, viestintää ja kannustamista pyöräpysäköinnin parantamiseen tehdään. Teeman parissa ovat työskennelleet mm. Motiva, HSY, Ekokumppanit ja Valonia. Pyöräliitto on laatinut useita ohjeita teemaan liittyen, joista oleellisimpana Pyörällä koko talo –opas.

2.2 Hangaarit Edinburgh (1/2)

Isossa-Britanniassa erityisesti asuinkerrostaloissa ei ole lainkaan pyöränsäilytystiloja, vaan asukkaat säilyttävät pyöriä asunnoissaan tai rappukäytävissä. Siitä syystä monilla ei ole lainkaan mahdollisuutta säilyttää pyörää ja rappukäytävissä pyörät ovat turvallisuusriski. Ongelmaa on alettu ratkaista tarjoamalla asukkaille palveluna kadunvarresta pysäköintipaikka nimenomaan polkupyörien pysäköintiin tarkoitetusta hangaarista (oheiset valokuvat). Palvelu on yleistynyt useissa Iso-Britannian kaupungeissa. Työn aikana haastateltiin Edinburghin kaupungin edustajaa.

Palvelu on asukkaiden keskuudessa erittäin suosittu ja useisiin hangaareihin on kymmenien ihmisten jono. Asukkaat ovat toivoneet runsaasti hangaareja omille kotikaduilleen.

Asukkaille palvelu toimii niin, että he rekisteröityvät palveluntarjoajan nettisivuilla ja hakevat pysäköintioikeutta johonkin tiettyyn hangaariin. Mikäli hangaarissa on vapaata tilaa, asukas saa avaimen kyseiseen hangaariin. Palvelu maksaa käyttäjille Edinburghissa 6 puntaa/kk.



Valokuvat Falco ja Cyclehoop yritysten pyörähangaareista. Valokuvien lähde Sweco UK

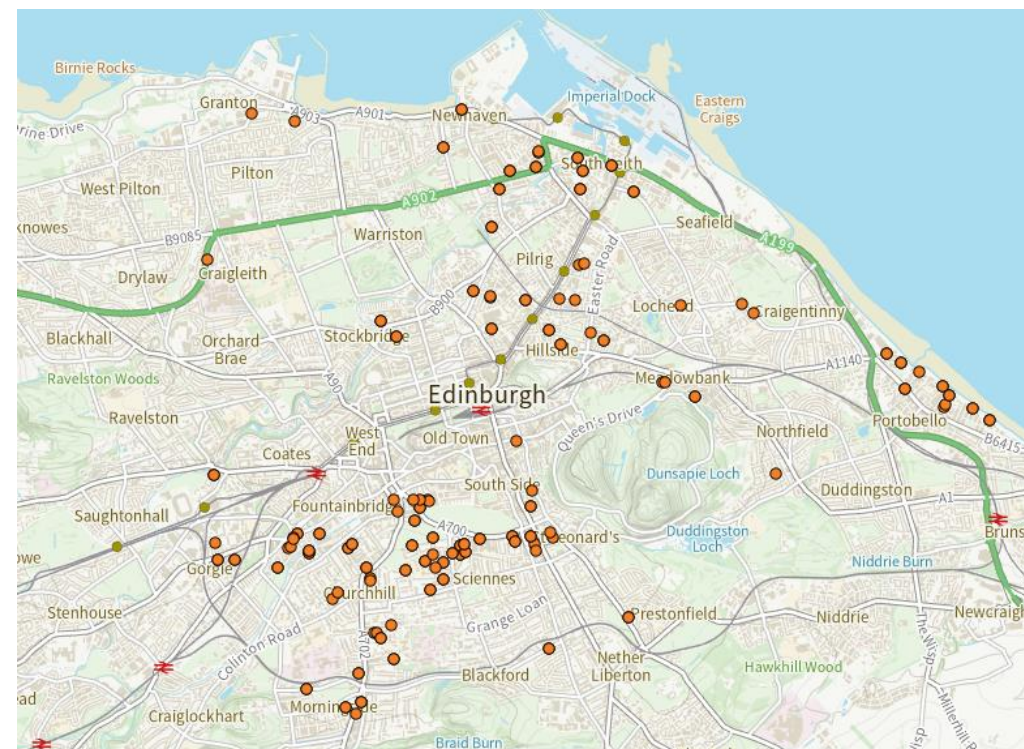


2.2 Hangaarit Edinburgh (2/2)

Edinburghissa on jo lähes kahdensadan pyörähangaarin verkosto. Palvelu on järjestetty niin, että kaupunki investoi itse hangaareihin ja palvelua pyörittää hangaarit tarjonnut yritys. Käyttäjiltä kerättävillä maksuilla katetaan palvelun pyörittämisen kulut ja hangaarien kunnossapito. Hangaarien investointikustannukset olivat noin 4000 puntaa/6 pyöräpaikan hangaari.

Kohtuullisen käyttäjämaksun kerääminen on todettu erittäin tärkeäksi, jotta asukkaat myös luopuvat käyttöoikeudesta, mikäli eivät sitä todella tarvitse.

Toteutus herätti aluksi negatiivista palautetta poistuvien henkilöautojen parkkipaikkojen takia. Palvelu saavutti kuitenkin välittömästi suuren kysynnän ja useaan hangaariin on pitkät odotusajat. Sitten negatiivisen palautteen määrä on vähentynyt.



Kuvakaappaus (03/2024) Edinburgin kaupungin pyörähangaarien karttapalvelusta.
<https://www.edinburgh.gov.uk/cycling-walking/bicycle-security-storage>

2.3 Buurtstalling, Utrecht (1/2)

Buurtstalling-konsepti perustuu kaupungin vuokraamiin tai omistamiin tiloihin, joissa tarjotaan pyöräpysäköintiä. Tarkoituksena on tarjota turvallista pyöräpysäköintiä asukkaille. Tilat voivat olla esimerkiksi erillisiä irrallISRakennuksia tai kivijalassa sijaitsevia tiloja. Palvelua pyörittää yksityinen U-stal -niminen yritys, joka on alun perin ollut julkisen sektorin omistuksessa.

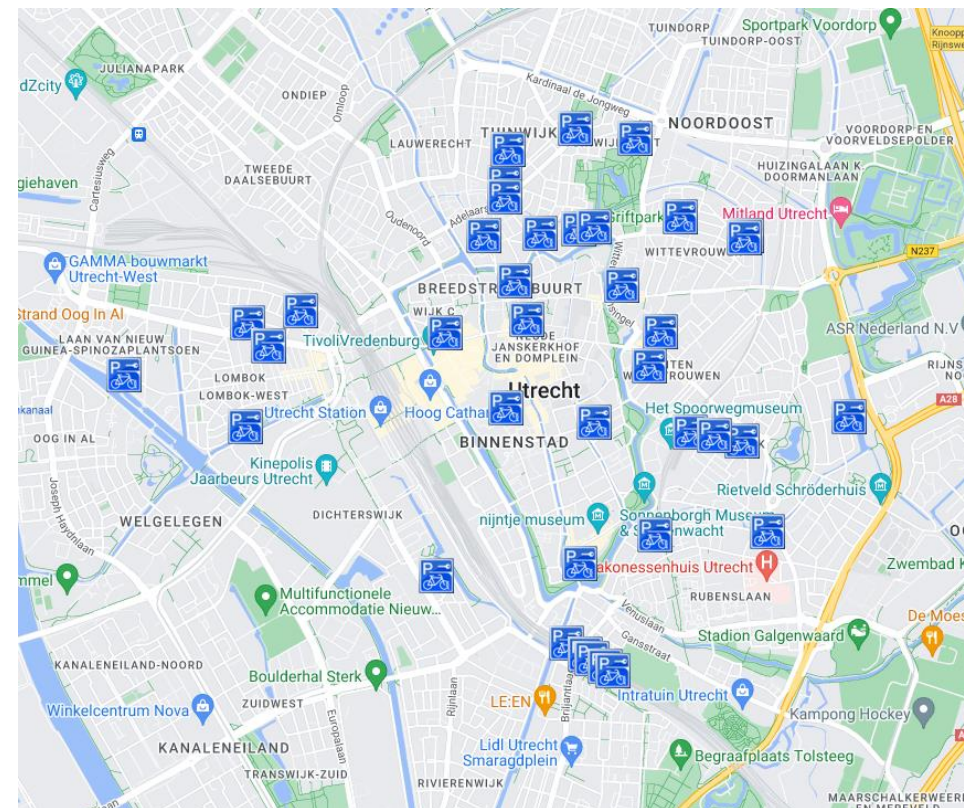
Suurin osa pyöräpysäköintitiloista sijaitsee vanhoissa rakennuksissa, mutta joitain uusia erillisiä tiloja on toteutettu osana aluekehityshankkeita.

Palvelu maksaa asiakkaalle tavallisen pyörän osalta noin 5 euroa kuukaudessa ja tavarapyörän osalta noin 9 euroa. Palvelu on erittäin suosittu joillain alueilla ja paikkoja joutuu jonottamaan pitkään.

Asiakassopimuksen pituutta ei ole rajattu. Asiakas voi käyttää palvelua myös työpaikan pyöräpysäköintinä. Asiakkaaksi voi liittyä vain yksityiset henkilöt, eivät esimerkiksi yritykset tai yhteisöt.

Palvelusta saatavat tulot eivät kata kaikkia vuokrakuluja, joten niitä subventoidaan henkilöautopysäköinnistä kerättävillä maksuilla.

Ainakin Leuvenissa ja Sevillassa on vastaavia pyöräpysäköintikonsepteja.



Pyöräpysäköintipaikkojen verkosto 03/2024.

<https://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/buurtstallingen-nieuw/utrecht>

2.3 Buurtstalling, Utrecht (2/2)

Utrechtissa säädellään uusien asuinrakennusten pyöräpysäköintiä. Jokaista 25 asuineliömetriä kohden on oltava yksi pyöräpaikka. Myös pyöräpysäköinnin laatua säädellään esimerkiksi telinetyypin, liuskojen, käytävien ovien jne. osalta.

Buurtstallingeihin ei voida osoittaa uusien asuinrakennusten vaatimaa pyöräpysäköintiä, mutta asuinrakennuksen omistaja tai taloyhtiöt voivat itse rakennuttaa yhteisen pyörätallin, johon pyöräpysäköintivelvoitetta on osoitettu.

Amsterdamin kaupunki tarjoaa rahallista tukea keskitetyn naapurustoa palvelevan pyöräpysäköinnin toteuttamiseen, mutta tämä ei ilmeisesti ole johtanut kovin moneen toteutuneeseen kohteeseen. Pääsiallisena syynä tähän saattaa olla korkea maanhinta. Haag tarjoaa myös vastaavaa rahallista tukea.

Julkisesti ylläpidettyä pyöräpysäköintipalvelua pidetään toimivana, koska laatutaso ja hinta ovat käyttäjälle aina samat. Lisäksi kaupunki saa jatkuvaa tietoa turvallisen pyöräpysäköinnin kysynnästä alueittain. Kaupunki toivoisi silti muitakin toimijoita alalle, mutta koska vuokratulot ovat lähtökohtaisesti aina kalliimmat kuin käyttäjätulot, niin kilpailua ei ole syntynyt.



Utrechtissa on lisäksi laadukkaita pyöräpysäköintikeskuksia näyttävillä sisäänkäynneillä. Kuva Sanna Ovaska

3 Keinovalikoima

Työn ohjausryhmän kanssa käsiteltiin työkokouksissa potentiaalisia keinoja, joilla kaupunki voi edistää taloyhtiöiden pyöräpysäköintiä. Ensimmäisessä työkokouksessa tunnistettiin Tampereen kaupungin organisaatiosta tahot, joita tulisi haastatella keinovalikoiman laatimisen tueksi. Haastatteluissa kartoitettiin heidän näkemyksiä nykyisistä ongelmista ja toisaalta mahdollisista keinoista.

Haastateltaviksi valikoituivat kaupungin organisaation sisältä liikennesuunnittelu, rakennusvalvonta ja kiinteistötoimi sekä ulkopuolelta Kiinteistöliitto ja Ekokumppanit Oy.

Haastattelujen jälkeen seuraavassa ohjausryhmän työkokouksessa käsiteltiin keinovalikoimaa ja tunnistettiin eri keinojen mahdollisuudet ja toisaalta rajoitteet. Seuraavilla sivuilla käydään läpi keinovalikoima.

Kuva: Pickit Images

3.1 Taloyhtiöiden rahallinen tuki

Suoraviivaisin keino vaikuttaa taloyhtiöiden pyöräpysäköintiin olisi rahallinen tuki, esimerkiksi samaan tapaan kuin sähköautojen latausinfrale on tarjottu tukea Ympäristöministeriön toimesta tai hissien toteuttamiseen Tampereen kaupungin toimesta. Työn aikana selvitettiin myös epäsuoraa mahdollisuutta tontinvuokran alennuksen ja maankäyttökorvauksen alennuksen kautta. Seuraavassa tiivistelmät:

Erillinen määräraha

- Olisi läpinäkyvää ja tasapuolista.
- Kaupungin oman rahan saaminen olisi kovan työn takana, resursseja jakamiseen ja valvontaan ei ole. Seuraavalla valtuustokaudella asiaa voi nostaa uudelleen esiin.
- Valtakunnallisen tuen lobbaus nähdään potentiaalisempana vaihtoehtona Pyöräliiton kautta, kaupungilla ei ole itse siihen mahdollisuutta.

Tonttinvuokran alennus

- Periaatteessa mahdollista, kun maanvuokrauksia uusitaan. Nykyisiä sopimuksia ei voi muuttaa ja tontit vuokrataan asemakaavan mukaan.
- Tonttinvuokriin liittyviä kytköksiä on viime vuosina pyritty purkamaan, joten tämä sotisi sitä linjaa vastaan.
- Ei olisi tasapuolista koskien vain vuokratonteille olevia taloyhtiöitä.

Maankäyttökorvauksen alennus

- Täydennysrakentamisen yhteydessä hankkeeseen ryhtyvä maksaa kaupungille maankäyttökorvausta, josta voi jo nykyisellään saada alennusta tiettyjen ehtojen täytyessä.
- Tämä tunnistettiin mahdolliseksi keinoksi.
- Tulisi olla erittäin selkeät kriteerit tai asiantuntija, joka varmistaa, että tavoiteltu laatu toteutuu. Määrä tulee jo päivittyvän normin myötä.
- Valtuusto hyväksyy kannustimet, niiden uusimisen valmistelu aloitetaan 2025.

3.2 Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus (1/3)

Pyöräkatosten ja pyöräpysäköintirakennusten lupakäsittelyprosessi on monimutkainen. Rakentamista säädellään maankäyttö- ja rakennuslailla, jota toteutetaan asemakaavojen, rakentamistapaohjeiden, kaupunkikuvan sekä kaupungin rakentamisjärjestyksen kautta. Sääntö- ja lupaviidakko voi tuntua hankalalta, mikäli se ei ole ennestään tuttu. Lupaprosessien yhteystaho on kaupungin Rakennusvalvonta, joka lopulta ratkaisee edellyttääkö pyöräpysäköinnin parantaminen lupia, ja millaista hallinnollista käsittelyä. Muutos tai rakentamishankkeen ensimmäisiä vaiheita on ottaa yhteys oman kunnan rakennusvalvontaan.

Lupaprosessi voi helpottua vuoden 2025 alusta, kun uusi rakentamislaki astuu voimaan ja myös kaupungin oma rakennusjärjestys päivitetään vastaamaan sitä. Vielä on kuitenkin vaikea sanoa kuinka käy, sillä vaikka rakentamislaki helpottaisi luvanvaraisuutta, niin kaupunki voi omilla säännöillä vaikuttaa prosessiin. Oleellisin muutos pyöräpysäköinnin kannalta uudessa rakentamislaisissa on, että alle 30 neliön rakennukset eivät vaadi rakentamislupaa.

Pyöräpysäköintirakennukset, kuten pyörätallit vievät nykyisin sekä lakimuutoksen jälkeen tontille osoitettua rakennusoikeutta. Jatkossa vaikka alle 30 neliön rakennukset eivät vaadi rakennuslupaa, tulee niiden silti olla kaupunkikuvallisesti sopivia, asemakaavan rakentamistapaohjeen mukaisia, ja ne saattavat kuitenkin edellyttää toimenpidelupaa. Näiden pienten pyöräpysäköintirakennusten lupaprosessi tulee jatkossa riippumaan kaupungin rakennusjärjestyksestä. Pienten rakennusten kohdalla voidaan mahdollisesti säästyä lupaprosessilta sekä sen edellyttämältä pieneltä kustannukselta. Mikäli jatkossakin halutaan toteuttaa rakennus, kuten pyörätalli, tulee kiinteistöllä kuitenkin olla rakennusoikeutta jäljellä tai hakea poikkeuslupaa.

Pyöräkatos ei vie tontilta rakennusoikeutta eikä se vaadi rakennuslupaa. Kuitenkin myös katosten tulee olla kaupunkikuvallisesti sopivia, asemakaavan rakentamistapaohjeen mukaisia, ja ne saattavat edellyttää toimenpidelupaa. Käsittely on tapauskohtaista ja ennalta ei voida tarkkaan määritellä, millaisen käsittelyn katos vaatii.

Pyörätelineitä voidaan toteuttaa ilman lupakäsittelyä, kunhan kiinteistön tontilta löytyy niille sopiva tila. Ne eivät saa estää esimerkiksi pelastusajoa tai sijaita istutuksille osoitetulla alueella. Kalusteet eivät vie rakennusoikeutta eivätkä vaadi rakennuslupaa.

Pyörähangaarit ja pyöräkaapit käsitellään tapauskohtaisesti. Nekin saattavat joissakin paikoissa sijaitessaan olla luvanvaraisia rakennelmia.

Tyhjillään olevan liikekiinteistön käyttäminen pyöräpysäköintiin ei yleensä ole asemakaavan vastaista.

Useamman kiinteistön on myös mahdollistaa toteuttaa **yhteinen pyöräpysäköinti** yhden kiinteistön alueelle. Tätä toimintatapaa on jo useassa uudessa kaavassa.

Kaavamääräyksissä on yleensä määritetty auto- ja pyöräpaikkojen määrä. Autohallin tai pihan autopaikkojen muuttaminen pyöräpysäköintiin ei ole aivan yksinkertaista, jos ei korvaavia autopaikkoja löydy muualta. Muutos vaatisi kaavasta poikkeamisluvan tai uuden kaavan.

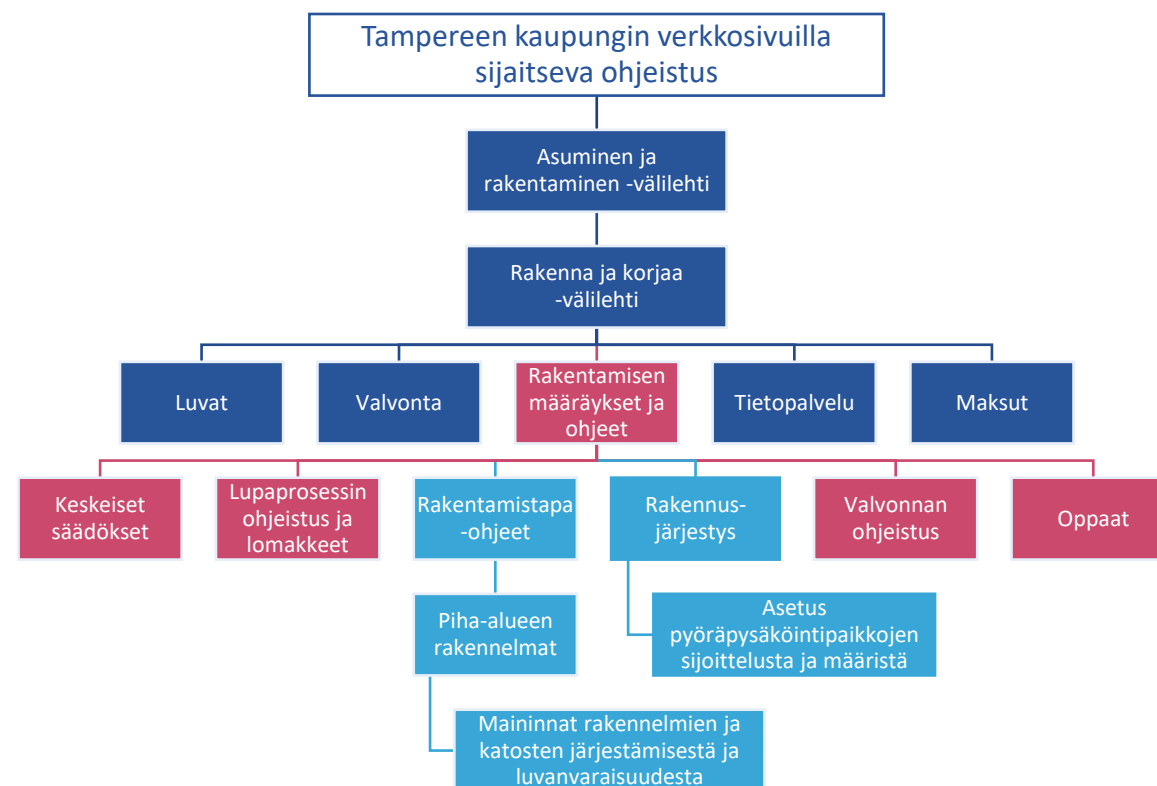
3.2 Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus (2/3)

Rakennusvalvonnan ohjeistuksen nykytila

Tampereen kaupungin verkkosivuille on koottu Asuminen ja rakentaminen -osuuden alle Rakenna ja korjaa -välilehti, johon pääsääntöisesti sisältyy myös taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin suunnittelun ja toteuttamisen prosessiin liittyvät näkökulmat. Tämän välilehden alta löytyy muun muassa informaatiota rakentamiseen liittyvistä luvista, valvonnasta, määräyksistä, ohjeista, tietopalvelusta sekä maksuista.

Rakenna ja korjaa -välilehden alla sijaitsee Rakentamisen määräykset ja ohjeet -välilehti, joka sisältää ohjeistusta rakentamiseen liittyvistä keskeisistä säädöksistä, lupaprosessista, lomakkeista, valvonnasta sekä erilaisista oppaista. Pyöräpysäköintiin liittyen välilehdellä esitetään Tampereen rakennusjärjestys, jossa asetetaan muun muassa pyöräpysäköintipaikkojen sijoittelusta sekä määräistä. Välilehdellä sijaitsee myös rakentamistapaohjeet, joissa mainitaan piha-alueen rakennelmien yhteydessä katosten järjestämisestä ja luvanvaraisuudesta. Näihin voi pyöräpysäköinnin tapauksessa soveltaa pyöräkatoksiin liittyviä asioita.

Verkkosivuilla ei kuitenkaan ole suoraan selkeitä ohjeita siitä, miten taloyhtiöiden tulisi toimia pyöräpysäköinnin suunnittelun ja toteutuksen prosessissa vaan nykytilan ohjeistuksen mukaan taloyhtiöiden tulisi navigoida yleisten ohjeiden ja määräyksien välillä sekä pystyä soveltamaan näitä oman talonsa pyöräpysäköintiin. Näin ollen taloyhtiöt voisivat hyötyä ohjeistuksesta, joka selkeästi eritteli taloyhtiöiden pyöräpysäköintiin liittyvät toimenpiteet, lupaprosessin sekä eri oppaat. Selkeän ohjeistuksen löytyminen voisi myös kannustaa taloyhtiöitä pyöräpysäköinnin järjestämiseen.



3.2 Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus (3/3)

Lupaprosessien selkeyttämisessä ja yksinkertaistamisessa on paljon potentiaalia.

Rakennusvalvonnan sivuilla oma kohtansa pyöräpysäköinnin ratkaisuille helpottaisi rakennushankkeeseen ryhtyvän toimintaa. Ohjeet voisivat koskea hallinnollista prosessia. Sivuilta voitaisiin linkata eteenpäin esimerkiksi Kiinteistöliiton sivuille, jossa tarjottaisiin esimerkkiratkaisuja. Tärkeää jatkossakin on saada tarvittaessa suora yhteys rakennusvalvontaan yksittäisten tapausten opastusta varten.

Tiedottaminen myös esimerkiksi Kiinteistöliiton, Isännöitsijäliiton tai kaupungin kanavien kautta on suositeltavaa. Taloyhtiöitä voisi kannustaa käyttämään jäljellä oleva rakennusoikeus pyöräpysäköintirakennuksen toteuttamiseen.

Asuinkiinteistöiden muiden remonttien yhteydessä tiedottaminen on hyvä kohta muistuttaa myös pyöräpysäköinnin parantamisesta. Muiden remonttien yhteydessä pyöräpysäköinnin parantaminen saattaisi onnistua helpommin ja edullisemmin kuin erikseen tehtynä.

Rakentamislain muutos, joka sallii alle 30 neliön rakennuksen toteuttamisen ilman

rakennuslupaa, voi helpottaa uusien pyöräpysäköintirakennusten rakentamista. Kaupungin uudistuva rakennusjärjestys päättää saadaanko huojennus Tampereella toteutumaan.

Kaavamääräyksistä poikkeamisprosessien helpottaminen on keino, jolla voitaisiin parantaa autopaikkojen tai autohallien muuttamista pyöräpysäköintikäyttöön.

3.3 Yleisten alueiden käyttö

Benchmark-osiossa esitelty mahdollisuus tarjota asukkaille pitkäkestoista pyöräpysäköintiä kadunvarsipysäköintipaikoilta tai muilta yleisiltä alueilta todettiin kiinnostavaksi konseptiksi selvittää tarkemmin.

Kadunvarsipysäköinnin hyödyntäminen tunnistettiin erityisesti keskustan alueella tärkeäksi vaihtoehdoksi, sillä vanhoihin rakennuksiin on hyvin vaikeaa tai mahdotonta uusia laadukkaita pyöräpysäköintitiloja eikä tonteillakaan ole yleensä tilaa.

Maanvuokraaminen yleisiltä alueilta

- Maanvuokraukselle ei ole periaatteessa esteitä. Tulisi olla selkeä kriteeristö ja suunnitelma, kuinka alueita vuokrataan, vrt. maalämmön periaatteet.
- Maanvuokrauksen ja pyöräpysäköintikalusteen hinta askarruttaa, vielä ei ole kokemusta löytyisikö tällaiselle kysyntää taloyhtiöissä ja asukkaissa.
- Pysäköintialueet ovat jo usein vuokrattu taloyhtiöille, niissä taloyhtiö voi myös järjestää pyöräpysäköintiä. Rakenteellinen pysäköinti vaatii toimenpideluvan.
- Taloyhtiönäkökulma: pysäköintiä käyttävät osakkeenomistajat

maksaisivat, vaikka taloyhtiö olisi ostamassa paikkoja. Asukkaat voivat olla myös suoraan osapuolina - taloyhtiöllä ei välttämättä roolia. Tällöin palvelu tulisi velvoitepaikkojen lisäksi.

Velvoitepaikat

- Täydennysrakennushankkeiden yhteydessä tulee koko kiinteistön pyöräpysäköinti päivittää vastamaan nykyistä normia. Tästä aiheutuu paikoin haasteita, kun pysäköinnille ei tahdo löytyä tilaa. Silloin ratkaisua voisi etsiä myös yleisiltä alueilta.
- Kiinteistötoimen näkemys, että velvoitepaikat tulisi toteuttaa lähtökohtaisesti tontilla.
- Jos olemassa olevat taloyhtiöt tarvitsevat paikkoja ja kaava ei ole muutoksessa, näissä tilanteissa voisi yrittää ratkoa asiaa yleisiltä alueilta.

3.4 Keskitetty pyöräpysäköinti (1/3)

Keskustan strategisessa osayleiskaavassa on esitetty n. 10 paikkaa, jotka kaupunki toteuttaisi joko erillisinä pyörätalleina tai julkisen rakennuksen yhteyteen. Nämä keskitetyn pyöräpysäköinnin ratkaisut ovat suunnattu ensisijaisesti lyhytkestoiseen keskustassa vierailuun ja liityntäpysäköintiin. Hiedanrantaan sen sijaan on tulossa ensimmäinen asukkaiden käyttöön suunnattu keskitetty laitos.

Keskustan pysäköintilaitokset voisivat myös toimia asukkaiden pitkäkestoisessa yön yli pysäköinnissä, mikäli voidaan varmistaa ettei pysäköinti muutu pyörien varastoinniksi ja näin vie tilaa lyhytkestoiselta pysäköinniltä.

Vuorottaispysäköinnin periaatetta voisikin olla pienessä määrin mahdollista sellaisessa rakennuksessa, jossa samassa tai naapurikiinteistössä erilaista maankäyttöä. Pysäköinnin hinnoittelu on paras keino ohjata pysäköinnin kestoa haluttuun suuntaan.

Kaupungin rooli palvelun järjestämisessä

- Pyöräpysäköinnin toteuttaminen markkinaehtoisesti ei ole realistista, sillä edes autojen pysäköintilaitoksia ei saada aikaan markkinaehtoisesti.
- Finnpark pysäköinti-infran toteuttaja voisi olla potentiaalinen toimija

Liikekiinteistöjen hyödyntäminen

- Idean esikuvana Buurtstalling-konsepti Utrechtista
- Liikekiinteistöjen hyödyntämiselle ei ole estettä. Se on kaupungin ja liikekiinteistön/-tilan omistajan välinen asia sekä rakennusvalvonnan lupa-asia.
- Jos kaupunki toteuttaa, sen pitäisi vuokrata liikekiinteistön omistajalta se ja pyörittää itse tai hankkia operoija.
- Rakennusvalvonnalta pitää kysyä katsotaanko pyöräpysäköinnin vuokraaminen kussakin tapauksessa kaavan pääkäyttötarkoituksen toimintaa vastaavaksi.

3.4 Keskitetty pyöräpysäköinti (2/3)

Aiheesta on tehty vuonna 2023 Tamperetta koskeva opinnäytetyö: Matilda Hakumäki ”Keskitetty pyöräpysäköinti asuinkiinteistöissä: Tapaus Tampereen Hiedanranta”. Opinnäytetyötä varten haastateltiin 10 asiantuntijaa ja lisäksi toteutettiin asukaskysely. Opinnäytetyön mukaan keskustelut keskitetystä pyöräpysäköinnistä tiivistyivät erityisesti kolmeen teemaan: sijainti, turvallisuus ja erilaiset lisäpalvelut.

Sijainti:

Pyöräpysäköinnin sijaintia lähellä ja hyvää saavutettavuutta pidetään turvallisuuden rinnalla tärkeimpänä ominaisuutena pyöräpysäköinnin palvelutason kannalta. Epäilyksiä herää muun muassa siitä, ovatko omassa kiinteistössä sijaitsevaan pyöräpysäköintiin tottuneet suomalaiset valmiita käyttämään kauempana sijaitsevia tiloja. Sopivan etäisyyden määrittelyssä painottuu elämäntilanteen vaikutus. Esimerkiksi lapsiperheille läheinen sijainti voi olla tärkeämpi kuin nuorelle aikuiselle.

Turvallisuus:

Keskitetyn asukaspyöräpysäköinnin houkuttelevuudessa korostuu voimakkaasti turvallisuus. Parempaa turvallisuutta pidetään muun muassa suurimpana kannustimena pysäköidä pyörä hieman kauemmaksi. Asukkailla on nykyisin varsin arvokkaitakin polkupyöriä muun muassa erikoispyörien yleistymisen takia, mikä

voi kasvattaa myös turvallisuusvaatimuksia.

Erityisesti kulunvalvonta mietityttää: muutamat opinnäytetyön haastateltavat kertoivat olevansa huolissaan keskitetyn pyöräpysäköinnin turvallisuudesta, jos samaan tilaan on pääsy useamman kiinteistön asukkailla. Keinoksi turvallisuuden parantamiseen suosittelevat laadukkaan lukitusjärjestelmän ja kameravalvonnan yhdistelmää. Erityisesti sähköistä älylukitusta suositellaan, jotta jokaisesta ovenavauksesta jäisi järjestelmään jälki ja mahdolliset kadonneet tai väärin käsiin joutuneet avaimet saa helposti pudotettua siitä pois. Yhtenä keinona turvallisuuden parantamiseen osa haastateltavista ehdotti myös kulkuoikeuden rajaamista pienemmille ryhmille, esimerkiksi jakamalla keskitetty tila taloyhtiökohtaisiin osastoihin. Muutama haastateltava korosti runkolukitustelineiden tärkeyttä, ja osa pohtii myös vaihtoehtoa tarjota erillisiä, lukittavia pyöräkaappeja. Myös kyselyvastaajien toiveissa korostui selkeästi kameravalvonta.

Opinnäytetyön haastatteluissa nousi esille myös, että koettua turvallisuutta ja yleistä huolenpitoa yhteisistä tiloista voi parantaa edistämällä taloyhtiön yhteisöllisyyttä ja naapureihin tutustumista. Keinoksi ehdotettiin esimerkiksi yhteisten vapaa-ajan tilojen toteuttamista keskitetyn pyöräpysäköinnin yhteydessä. Haastatteluissa huomautettiin myös, että viihtyisät tilat itsessäänkin voivat parantaa koettua turvallisuutta, ja että pyöräpysäköintitilan tulee olla turvallinen paitsi pyörille, myös käyttäjilleen.

3.4 Keskitetty pyöräpysäköinti (3/3)

Lisäpalvelut:

Pyöräpysäköinnin lisäominaisuuksista erityisesti erikoispyöriin liittyvät pysäköintitarpeet olivat opinnäytetyön haastatteluissa paljon esillä. Esimerkiksi sähköpyörien akkujen lataus nousi esille lähes jokaisessa haastattelussa. Joitakin haastateltavia epäilyttää sähköpyörien akkujen lataus yhteisissä tiloissa tulipalo- ja ilkkivaltariskin vuoksi, mutta suurin osa on sitä mieltä, että sähköpyörien latausmahdollisuus on suositeltava lisäominaisuus keskitetyn pyöräpysäköinnin houkuttelevuuden parantamiseksi. Perusteluna muun muassa viitataan pelastusalan toimijoiden suositukseen, jonka mukaan pyörävarastossa syttyvä palo ei todennäköisesti aiheuta suoraa vaaraa asukkaille samaan tapaan kuin asunnoissa.

Toinen selkeästi tunnistettu erikoispyörien ryhmä on tavarapyörät, joilla voisi joidenkin haastateltavien mukaan korvata tietyissä tilanteissa auton käyttöä, minkä vuoksi niiden yleistyminen kaupunkilaisten käytössä olisi suotavaa. Tavarapyörien poikkeuksellisen suurta tilantarvetta korostettiin useammassa haastattelussa. Riittävän pysäköintitilan lisäksi myös oviaukkojen riittävästä leveydestä muistutetaan. Yksi haastateltavista pitää tavarapyörien käyttäjiä yhtenä suurimmista potentiaalisista kohderyhmistä keskitetyille pyöräpysäköinnille, sillä tavarapyörien kuljettaminen perinteisiin pyörävarastoihin on suuren koon vuoksi usein haastavaa. Yhteiskäyttöisiä pyöriä pidetään potentiaalisena keskitetyn pyöräpysäköinnin palveluna. Osa haastateltavista

pohti, voisivatko yhteiskäyttöpyörät ja etenkin yhteiskäyttöiset tavarapyörät olla tulevaisuutta taloyhtiöissä.

Huoltopisteelle toivottiin vähintään rengaspumppua, mutta muiden työkalujen tarjoaminen pyörähuoltopisteellä mietitytti haastateltavia. Työkaluja pidettiin houkuttelevana lisäominaisuutena, joille uskotaan olevan kysyntää. Varkauden ja ilkkivallan riski kuitenkin huolettivat haastateltavia

3.5 Viestintä ja neuvonta (1/2)

Hanke on osoittanut, että pyöräpysäköinti puhuttaa taloyhtiöissä ja monissa taloyhtiössä on valmiuksia lähteä hakemaan ratkaisuja pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Kiinnostus pyöräpysäköinnin kehittämistä kohtaan on tullut esiin niin pilotointia kohtaan osoitetussa mielenkiinnossa kuin hankkeen tapahtumissa (muun muassa neuvontatapahtuma toukokuussa ja Taloyhtiöpäivät lokakuussa). Silti keskusteluissa nousi esiin, että on paljon taloyhtiöitä, joissa pyöräpysäköintiä ei nähdä tärkeänä asiana.

Tampereen kaupungin kannattaakin ottaa pyöräpysäköinnin kehittäminen taloyhtiöissä yhdeksi viestinnälliseksi teemaksi, jota pidetään säännöllisesti esillä.

Viestinnällä tulee herätellä taloyhtiötä tiedostamaan pyöräpysäköinnin olosuhteiden merkitys. Viestinnässä on hyvä tuoda tässä raportissa esiteltyjen kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmien ohella esiin sitä, että pyörien pysäköinnin ja säilyttämisen hyvä järjestäminen on tärkeä osa kiinteistön ja ympäristön toimivuutta ja viihtyisyyttä. Niitä joita kestävä liikkuminen ei kiinnosta, voi motivoida korostamalla, että pyörien pysäköinnin ja säilyttämisen sekä muiden pyöräilyyn liittyvien järjestelyjen laadukkuus vaikuttaa nykyään asuntojen ostopäätöksiin. Täten niihin satsaamalla voi nostaa asuntojen arvoa.

Kiinnostuksen herättämisen ohella viestinnässä kannattaa jakaa vinkkejä ja hyviä käytäntöjä. Viestinnässä on hyvä tuoda esiin hyviä ohjeistuksia (mm. Pyörällä koko talo –ohje) ja tämän hankkeen tuloksia. Hankkeen aikana tehtyä viestinnällistä yhteistyötä

Pirkanmaan Kiinteistöliiton kanssa kannattaa jatkaa. Kiinteistöliitolla on kanavia joiden kautta se tavoittaa hyvin taloyhtiöiden hallitukset ja isännöitsijät (mm. uutiskirje ja Kiinteistöviesti-lehti).

Yksi erityinen viestinällinen sisältö on syytä nostaa esiin: taloyhtiöiden keskinäisen yhteistyön lisääminen. Yhteistyötä voidaan tehdä esimerkiksi pyöräpysäköintiin liittyvissä yhteishankinnoissa. Taloyhtiöt voivat myös järjestää yhdessä keskitettyä pyöräpysäköintiä esimerkiksi yhteisissä pyöräkatoksissa tai jopa yhteisissä ”pyörätalleissa”, jotka voivat olla erillisiä rakennuksia, tai vaikkapa erikoispyörien pysäköintiin varattuja autotalleja. Varsinaisten asuinrakennusten pyörävarastojen käyttämisessä useamman taloyhtiön pyöräpysäköintiin ongelmaksi nousee tiloihin pääsemisen järjestäminen muiden taloyhtiöisen asukkaille.



Tampere haluaa parantaa taloyhtiöiden pyöräpysäköintiä

Laadukas pyöräpysäköinti nostaa asukkaiden pyöräilyintoa ja taloyhtiön houkuttelevuutta. Pyöräilyntoimintaa saa nopeasti käynniksi, se säilyy edellä ja varhaisella asukkailla ja pyöräpysäköintipäätöksillä on etuja. Myös sähköpyörien, lastenkelkkapöydien ja kulkupöydien on nopeasti saatavilla. Monessa vanhassa taloyhtiössä nykytilanne on kuitenkin päinvastainen. Myös näitä tilaa uudelle pyöräpysäköinnille ei tunnistu helposti löytyä, vaikka talossa pyöräilyn lisääminen olisi.

Tampereen kaupunki etsii taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin ratkaisuja yhteistyössä kunkin taloyhtiön kanssa. Tässä vuorossa on nyt vuorossa taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin kehittäminen. Taloyhtiöt voivat ottaa yhteyttä kaupungin viestintä- ja viestintäpalveluihin, josta saa lisätietoja. Taloyhtiöt voivat myös ottaa yhteyttä kaupungin viestintä- ja viestintäpalveluihin, josta saa lisätietoja.

OHJEITA TALOYHTIÖN PYÖRÄPYSÄKÖINTIIN:

- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat. Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.
- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.
- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.

Myös Tampereen kiinteistöliiton kanssa kannattaa jatkaa yhteistyötä. Kiinteistöliitolla on kanavia joiden kautta se tavoittaa hyvin taloyhtiöiden hallitukset ja isännöitsijät (mm. uutiskirje ja Kiinteistöviesti-lehti).



Onko pyöräparkki ratkaisu pyörävarastuksen torjuntaan?

Tampereen kaupunki etsii taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin ratkaisuja yhteistyössä kunkin taloyhtiön kanssa. Tässä vuorossa on nyt vuorossa taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin kehittäminen. Taloyhtiöt voivat ottaa yhteyttä kaupungin viestintä- ja viestintäpalveluihin, josta saa lisätietoja. Taloyhtiöt voivat myös ottaa yhteyttä kaupungin viestintä- ja viestintäpalveluihin, josta saa lisätietoja.

OHJEITA TALOYHTIÖN PYÖRÄPYSÄKÖINTIIN:

- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat. Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.
- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.
- Taloyhtiön pyöräpysäköintiä voi kehittää esimerkiksi asukkaita kysymällä, mitä he haluavat.

Myös Tampereen kiinteistöliiton kanssa kannattaa jatkaa yhteistyötä. Kiinteistöliitolla on kanavia joiden kautta se tavoittaa hyvin taloyhtiöiden hallitukset ja isännöitsijät (mm. uutiskirje ja Kiinteistöviesti-lehti).

3.5 Viestintä ja neuvonta (2/2)

Hankkeen aikana julkaistiin tiedotteet, joihin myös media tarttui:

- Hankkeen käynnistyminen valtionavustuksella
- Taloyhtiöhaku pilotointiin
- Juhannuskylän pyörähangaarin pilotointi
- Taloyhtiöiden avoimet ovet -neuvontatapahtuman info

Hankkeen aikana toteutettiin tapahtumia, joiden kautta pyöräpysäköintiasioista päästiin keskustelemaan suoraan taloyhtiöiden päättäjien ja kiinnostuneiden asukkaiden kanssa.

- Taloyhtiöiden avoimet ovet -neuvontatapahtuma 7.5.2024, joka järjestettiin hyviä pyöräpysäköinninratkaisuja toteuttaneen taloyhtiön pihalla Kalevassa, houkutteli paikalle noin 50 kiinnostunutta.
- Tampere-talossa 22.10.2024 Taloyhtiöpäivillä toteutetulla pyöräpysäköinnin neuvontaklinikalla annettiin neuvontaa noin 40 taloyhtiöpäättäjälle sekä asukkaalle ja klinikalle olisi ollut enemmänkin tulijoita.

Suoraan taloyhtiöille annettavan neuvonnan järjestäminen edellyttää lisäpohdintoja ja -selvittelyjä. Hankkeen aikana todettiin ettei suunnitteluavun tarjoaminen tämän hankkeen pilottien laajuudessa ole jatkossa realistista. Yleisluontoista neuvontaa voitaisiin mahdollisesti toteuttaa kaupunkikonsernin osana toimivan Ekokumppanit oy:n kautta. Lisäksi neuvontaa tulisi tarjota laadukkailla ohjeilla rakennusvalvonnan kautta hankkeisiin ryhtyville taloyhtiöille.



Pirkanmaan Taloyhtiöpäivässä 22.10. Tampereen kaupungin pisteellä oli pyöräpysäköinnin neuvontaklinikka, jossa taloyhtiöpäättäjät ja asukkaat sai esittää kysymyksiä taloyhtiönsä pyöräpysäköinnin kehittämisestä. Kuva: Tiina Kuusipalo, Ekokumppanit Oy

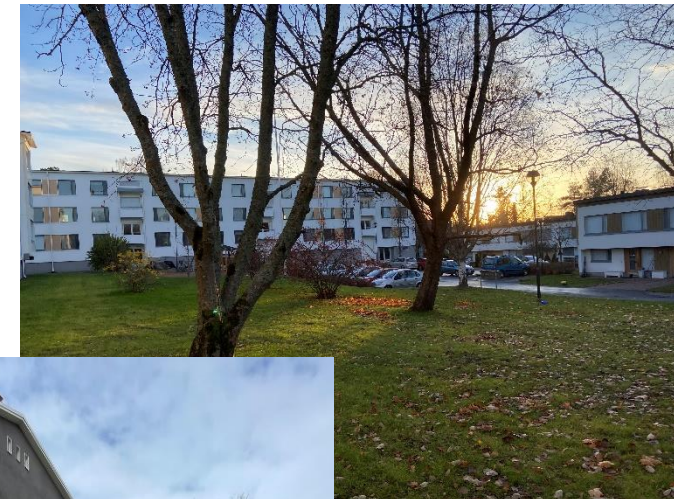
4. Pilotointi

4.1 Tarkoitus ja tavoite

Pilotoinnin tarkoituksena oli konkreettisten esimerkkien kautta tutkia olemassa olevien asuinkiinteistöjen mahdollisuuksia kehittää pyöräpysäköintiä. Vaikka hyviä ohjeistuksia on jo olemassa (mm. Pyörällä koko talo –ohje) pilotoineilla haettiin kaupungille tietoa siitä, millaisia pyöräpysäköintiin liittyviä haasteita taloyhtiöillä on ja millaisilla ratkaisumahdollisuuksilla haasteisiin voidaan vastata sekä miten prosessi etenee taloyhtiössä.

Hankkeen resurssien puitteissa pilotointiin voitiin valita kolme kohdetta: kaksi eri-ikäistä rakennuskantaa edustavaa kohdetta eri puolelta kaupunkia, joissa tehtiin laajempi suunnitelma pyöräpysäköinnin kehittämisestä sekä yksi kohde keskustasta, jossa kokeillaan pyörähangaaria. Tarkemmat esittelyt kohteista löytyvät seuraavalta sivulta.

Kahdessa kohteessa taloyhtiöille tarjottiin konsulttien toimesta suunnitteluapua. Vaikka konsulttipalvelujen käyttäminen pyöräpysäköinnin olosuhteiden parantamisessa on taloyhtiöille mahdollista, tiedostettiin hyvin, että se ei todennäköisesti tule jatkossakaan yleistymään. Pilotoinnin pyrkimyksenä olikin dokumentoida kokemuksia ja oppeja niin, että taloyhtiöt voivat hyödyntää niitä suoraan. Lisäksi pilotoineilla pyrittiin kartuttamaan kaupunkiorganisaation tietämystä niin, että jatkossa suoranaista suunnitteluapua kevyempää neuvontaa voidaan antaa kaupungin toimesta, esimerkiksi kaupunkikonsernin osana toimivan Ekokumppanit Oy:n kautta. Tarkempi malli neuvonnan toteuttamisesta ratkaistaan myöhemmin.



Pilotoinnissa mukana olleiden taloyhtiöiden piha-alueita. Valokuvat AFRY Finland Oy

4.2 Taloyhtiöt

Pilotointikohteita haettiin Kiinteistöliitto Pirkanmaan uutiskirjeessä helmikuun alussa 2024. Pyörähangaarin pilotointikohdetta haettiin lisäksi Tampereen kaupungin tiedotteella 14.3. Kaikkiaan hakemuksia saapui 18 kappaletta.

Pilotoiduiksi taloyhtiöiksi valikoitui As Oy Mänty-Jukola ja As Oy Honka-Jukola Tampereen Irtalan alueella sekä As Oy Kaskitie 20-22 Tampereen Kalevan alueella. As Oy Mänty-Jukola ja As Oy Honka-Jukola muodostuvat neljästä 70-luvulla rakennetusta kerrostalosta, joissa on yhteensä noin 126 asuntoa. As Oy Kaskitie 20-22 sisältää kaksi 50-luvun kerrostaloa, joissa on yhteensä 70 asuntoa. Kaskitien taloyhtiö sijaitsee alueella, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY-alue). Tämä huomioitiin myös osana pilotointia. Hangaaripilottiin valittiin As Oy Aleksanterinkatu 9 osoitteessa Juhannuskylänkatu 1. Kohde on 24 huoneiston hirsikerrostalo.

Taloyhtiöissä pidettiin ensisijaisesti yhteyttä taloyhtiöiden isännöitsijöihin, hallituksiin sekä huoltoyhtiöihin. Vuorovaikutuksessa kaikilla taloyhtiöiden asukkailla oli mahdollisuus osallistua asukaskyselyyn pilotoinnin alkuvaiheessa. Lisäksi pilotoinnin loppuvaiheessa raportti ja sen tulokset esiteltiin paikan päällä joko pelkälle taloyhtiön hallitukselle tai kaikille halukkaille asukkaille. Lisäksi lopullisen raportin materiaalit toimitettiin asukkaille.

Tampere etsii keskustan taloyhtiötä pyöräpysäköinnin pilottiin

Uutinen | 14.3.2024 09:55

Tampereen kaupunki etsii pyöräpysäköinnin kokeilusta kiinnostunutta taloyhtiötä ydinkeskustan alueelta. Tavoitteena on pilotoida lukittavaa pyöräsuojaa eli pyörähangaaria. Kokeilulla selvitetään, voisiko kaupunki jatkossa tarjota tilaa taloyhtiöiden pyöräpysäköinnille omalta alueeltaan.



Kokeilussa testataan pyöräsuojaa, hangaaria. Tämän tyyppinen hangaari löytyy Lontoon alueelta.

Asukaspyysäköinti kaupungin tontille

Kaupunki etsii yhteistyöhön taloyhtiötä, jota hangaarikokeilu kiinnostaisi. Hangaari on lukittava pyöräsuoja, jonka käyttäjäksi rekisteröidytään ja johon asukas saa avaimen.

Syksyllä toteutettavassa kokeilussa taloyhtiön asukkailla tarjotaan väliaikainen, turvallinen asukaspyysäköinti kaupungin alueelta lähellä kotia, esimerkiksi puistosta tai kadun reunalta. Kokeilun yhteistyökumppaniksi sopii taloyhtiö, jolla on tarvetta pyöräpysäköinnin parantamiselle, mutta jonka omalta tontilta ei löydy sopivaa tilaa. Silloin ratkaisu voisi olla pyöräsuoja kaupungin alueella.

Tarvetta uusille pysäköintiratkaisuille

Pilotti on osa taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin kehittämishanketta, jonka kaupunki on käynnistänyt yhdessä Swecon kanssa Traficomin hankeavustuksella. Kaupunki kerää pilotin kokemukset ja selvittää, voisiko kaupunki tulevaisuudessa tarjota laajemmin pyöräpysäköintiä taloyhtiöille omalla alueellaan.

4.3 Pilotoinnin toteutus (1/2)

Osana pilotointia valittuihin taloyhtiöihin toteutettiin kohdekäynnit vuoden 2024 toukokuussa sekä asukaskyselyt saman vuoden elokuussa. Maastokäynnillä tutustuttiin taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin nykytilaan sekä pysäköintimahdollisuuksien laatuun. Nykytilassa taloyhtiöiden pyöräpysäköinti oli toteutettu pääsääntöisesti hajanaisesti asetetuilla rengastelineillä sekä epäjärjestyksessä olevilla pyörävarastoilla. Maastokäynnin perusteella pyöräpysäköinnin kehitystarpeiksi tunnistettiin erityisesti paikkamäärien kasvattaminen, laatutason parantaminen runkolukittavilla telineillä ja katoksilla sekä pyörävarastojen siivoaminen ja järjestely.

Asukaskyselyllä selvitettiin asukkaiden pyöräilytottumuksia sekä heidän tarpeitaan ja toiveitaan taloyhtiöiden pyöräpysäköintiin liittyen. Nykytilassa taloyhtiöissä vähintään 70-90 % asukkaista omisti vähintään yhden pyörän. Asukaskyselyissä taloyhtiön pyöräpysäköinnin kehityskohteeksi nousi erityisesti nykyisten pyörävarastojen järjestäminen ja selkeyttäminen sekä nykyisten rengastelineiden vaihtaminen runkolukittaviin.

Taloyhtiöiden pyöräpysäköinnin suunnittelulla ja toteutukselle laadittiin myös suunnitteluperiaatteet, joissa huomioitiin muun muassa telineiden laatuun vaikuttavat näkökulmat sekä Tampereen pyöräpysäköintipolitiikan linjaukset. Telineen laadun suunnitteluperiaatteissa nostettiin esiin esimerkiksi runkolukitusmahdollisuuden ja kattamisen tärkeys, telineiden sijoittelu ja mitoitus sekä erilaisten pyöräpysäköinnin aikatarpeiden vaikutus pysäköintitapaan. Lisäksi suunnitteluperiaatteissa nostettiin esiin myös käyttäjän koko palvelupulun näkökulma huomioiminen osana pyöräpysäköinnin toteutusta ja ylläpitoa.



Honka-Jukolan ulkotilojen nykytilan kuvia, AFRY Finland Oy

4.3 Pilotoinnin toteutus (2/2)

Hangaaripilottiin valittiin As Oy Aleksanterinkatu 9 osoitteessa Juhannuskylänkatu 1. Hangaari sijoitettiin parkkiruutuun talon edustalle. Säilytysratkaisuksi pilottiin valittiin viisipaikkainen Falco Pod –hangaari erityisesti siksi, että sillä on suomalainen maahantuoja ja näin hangaarin toimitus, asennus ja mahdolliset huoltotoimenpiteet hoituvat sujuvasti. Yhteyshenkilönä hangaarikohteessa toimi taloyhtiön hallituksen puheenjohtaja.

Hangaarikohteen osalta kaupunki hoiti hankinnan, johon sisältyi hangaarin asennus, sekä hangaarin teippauksen kaupungin ilmeeseen. Kaupunki ja taloyhtiö sopivat hangaarin käytön ja kunnossapidon periaatteista, jonka jälkeen taloyhtiön puheenjohtaja etsi taloyhtiöstä lisäksi neljä muuta käyttäjää, ja kokeilu pääsi käyntiin käytännön toteutuksen osalta elokuun 2024 alussa. Konsultin edustaja kävi haastattelemassa taloyhtiön puheenjohtajaa marraskuun 2024 alussa. Haastatteluista tehtiin kaksi lyhyttä videoita Tampereen kaupungin somekanavissa käytettäväksi.

Kokeilun käyttäjäkokemukset kerätään myöhemmin jo hankkeen päätyttyä, kun pyörähangaari on ollut käytössä pidemmän aikaa. Kokemukset voidaan kerätä käyttäjiltä esimerkiksi kyselyllä tai ryhmähaastattelulla. Tärkeä selvitettävä asia on asukkaiden maksuhalukkuus tarjotun kaltaisesta pyöräpysäköinnistä.

Pyörähangaari Juhannuskylänkadulla
Valokuva: Sweco Finland Oy



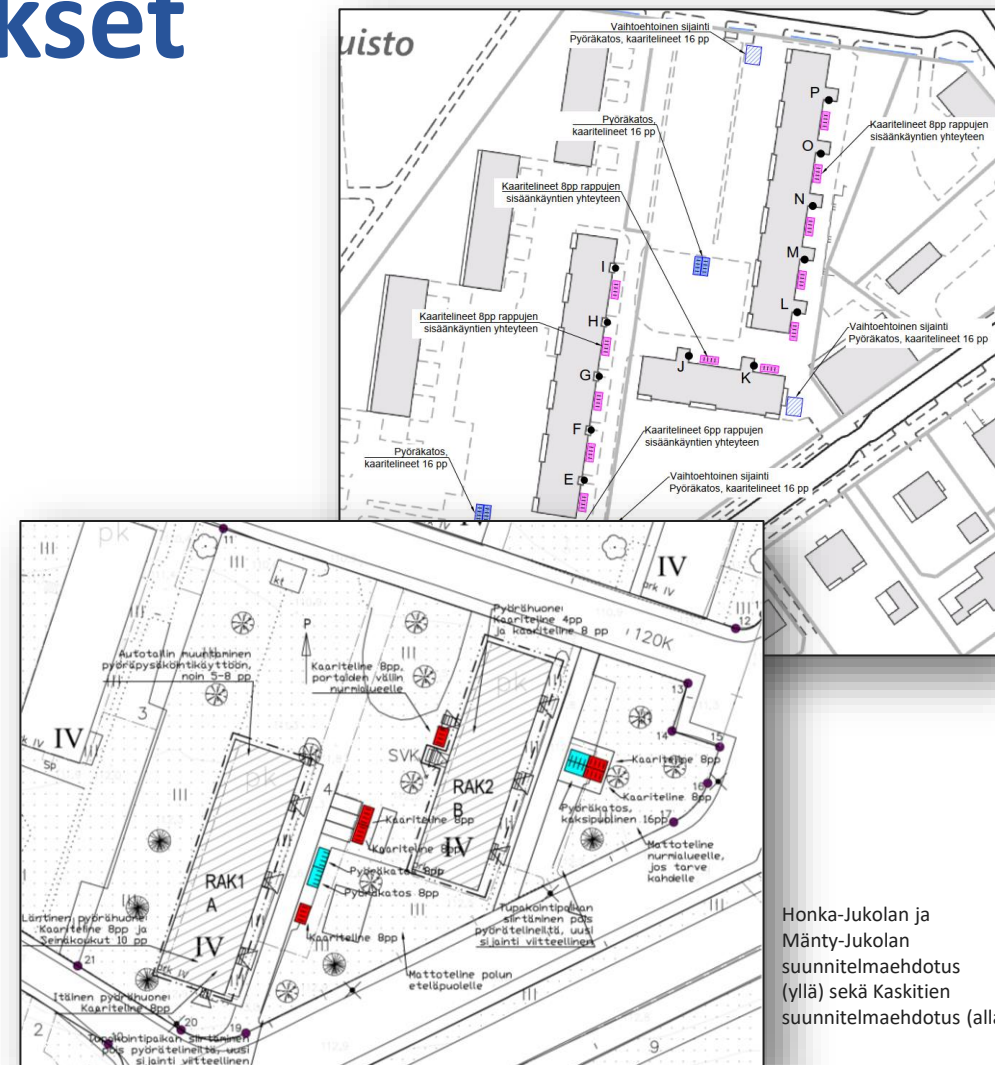
4.4 Tulokset

Määriteltyjen suunnitteluperiaatteiden perusteella taloyhtiöihin muodostettiin suunnitelmaehdotukset, joissa otettiin kantaa sekä ulkotilojen että sisätilojen pyöräpysäköinnin paikkamääriin ja niiden sijoitteluun. Ulkotiloissa pyörätelineitä pyrittiin sijoittamaan jokaisen rapun eteen. Lisäksi taloyhtiöiden ulkotiloihin esitettiin pyöräkatoksia ja niiden vaihtoehtoisia sijainteja. Sisätiloissa esitettiin pyörävarastojen telineiden järjestelyä sekä päivittämistä runkolukittaviin.

Suunnitelmaehdotuksien perusteella muodostettiin hyvin karkeat kustannusarviot, jotka kuvasivat suuntaa antavasti taloyhtiön pyöräpysäköinnin kehittämisen eri elementtien kustannuksia. Kustannusarvion yhteydessä annettiin myös esimerkkejä mahdollisista teline- ja katostyypeistä sekä niiden tarjoajista, joiden perusteella kustannusarviot muodostettiin.

Pilotoinnin loppuvaiheessa taloyhtiöille esitettiin myös pyöräpysäköinnin edistämisen jatkotoimenpiteet. Toteutetun pilotoinnin perusteella taloyhtiöt voivat kilpailuttaa mahdolliset toteuttajat suunnitelmaehdotuksen ja ehdotettujen telinetyyppien perusteella. Kilpailutuksen jälkeen taloyhtiöt voivat toteuttaa suunnitelmaehdotuksen pilotoinnissa määriteltyjen suunnitteluperiaatteiden sekä olemassa olevien suunnitteluohjeiden pohjalta. Jatkotoimenpiteissä nostettiin esiin myös pyörävarastojen siivous sekä poistettavien pyörien siivouksen ja kierrätyksen tärkeys. Lopuksi jatkotoimenpiteissä muistutettiin taloyhtiöitä pyöräpysäköinnin yhteisten pelisääntöjen sopimisesta ja niistä viestimisestä.

Hangaaripilotointi käynnistyi elokuussa ja on edelleen meneillään. Ensimmäisten kuukausien kokemukset ovat myönteisiä, mutta varsinaisten talviolosuhteiden osalta kokemuksia ei ole vielä saatu. Kokemuksia kerätään käyttäjiltä myöhemmin jo hakkeen päätyttyä.



Honka-Jukolan ja
Mänty-Jukolan
suunnitelmaehdotus
(yllä) sekä Kaskitien
suunnitelmaehdotus (alla)

5. Jatkotoimenpiteet

Toimenpide	Kuvaus	Keinovalikoima
1. Pyöräpysäköintinormin toimivuuden selvitys	Tutkitaan nykyisen normin toimivuus ja sen yhteydessä kriteeristöä sekä tarvitaanko kannustimia, kuten maankäyttökorvauksen alennuksia.	Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus & Taloyhtiöiden rahallinen tuki
2. Maankäyttökorvauksen alennus	Kannustimien uusinnan valmistelu alkaa 2025. Ehdotetaan pyöräpysäköintiä osaksi kannustimia ja määritellään selkeät kriteerit laadukkaalle pyöräpysäköinnille.	Taloyhtiöiden rahallinen tuki
3. Valtakunnallisen määrärahan/tuen lobbaus	Kaupungin omaa määrärahaa ei ehdoteta. Tunnistettiin tarve valtakunnallisen määrärahan edistämiseen. Hankkeen lopputuloksena viestitään valtakunnallisen määrärahan tarpeesta ainakin Traficomille, Pyöräliitolle ja Kiinteistöliitolle.	Taloyhtiöiden rahallinen tuki
4. Liikennesuunnittelun ja rakennusvalvonnan jatkokeskustelu	Tunnistettiin tarve jatkokeskustelulle rakennusvalvonnan kanssa, jossa sovittava konkreettisista toimista liittyen: - rakennusvalvonnan ohjeistukset taloyhtiöille - rakennusjärjestyksen päivityksen kommentointi - rakennusvalvonnan tulkinnat mm. pyöräkatoksista ja -suojista	Kaavamääräykset, -muutokset & rakennusoikeus
5. Kaupungin sisäinen keskustelu yleisten alueiden käytöstä asukaspyöräpysäköintiin	Hankkeessa on saatu esimerkki ulkomailta ja kokemuksia pilottikohteesta pyörähangaarin toteutuksesta. Tarvitaan kaupungin sisäinen keskustelu, onko tällainen toimintatapa mahdollinen ottaa kaupungin keinovalikoimaan, jossa kaupunki tarjoaa tilaa ja mahdollisesti myös pysäköintiratkaisun yleisiltä alueilta asukkaiden käyttöön. Hankkeessa tunnistettiin, että pysäköintiä on selkeämpää tarjota suoraan asukkaille eikä taloyhtiöitä tarvita välikätenä (vrt. hangaripysäköinnin toteutusmalli Briteissä).	Yleisten alueiden käyttö
6. Hangaarin käyttökokemusten kerääminen	Laaditaan hangaarin käyttäjille suunnattu kysely tai ryhmähaastattelu esimerkiksi keväällä 2025, kun hangaari ollut käytössä lähes vuoden.	Yleisten alueiden käyttö
7. Keskitetty pyöräpysäköinti asukaskäytössä	Määriteltävä keskitetyn pyöräpysäköinnin periaatteet. Ensin konsepti ja sitten tarvittavat toimenpiteet ja keskustelut. Kaavoituksen kanssa keskusteltava, sallitaanko velvoitepaikkojen osoittaminen keskitettyyn pyöräpysäköintiin. Selvitettävä asukaspyöräpysäköinnin kysyntä, mikäli kaupunki/Finnpark tai muu taho toteuttaa pyöräpysäköintilaitoksia.	Keskitetty pyöräpysäköinti
8. Neuvonnan jatkomahdollisuuksien selvittäminen	Hankkeessa tunnistettiin viestinnän ja neuvonnan rooli ja mahdollisuudet. Pilottikohteista saatiin esimerkkitoimitukset suunnitteluavun tarjoamisesta. Kaupungin perustoimintaan ei voi jatkossakaan kuulua neuvonta tai suunnitteluavun tarjoaminen siinä laajuudessa kuin tässä hankkeessa on tarjottu. Esimerkiksi Ekokumppaneiden ja ilmastopolitiikan yksikön kanssa on keskusteltava neuvonnan mahdollisuuksista. Kiinteistöliiton kanssa keskusteltava, voidaanko neuvontamateriaalia jakaa heidän kanavissaan. Hangaarin esittelystä voisi järjestää oman tilaisuuden.	Viestintä ja neuvonta
9. Pyöräpysäköinti osaksi kaupungin viestintää	Tampereen kaupungin kannattaa ottaa pyöräpysäköinnin kehittäminen taloyhtiöissä yhdeksi viestinnälliseksi teemaksi, jota pidetään säännöllisesti esillä. Taloyhtiöpäivillä tai vastaavissa tapahtumissa pyöräpysäköinnin voisi olla jatkossakin kaupungin teemana.	Viestintä ja neuvonta

6. Lähde- ja liiteluettelo

Lähteet	Liitteet
Buurtstalling Utrecht: https://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/buurtstallingen-nieuw/utrecht	Liite 1 Hankkeen vaikutustenarviointi
Edinburgh pyörähangaarit: https://www.edinburgh.gov.uk/cycling-walking/bicycle-security-storage	Liite 2 Pilotointi, Honka-Jukola ja Mänty-Jukola suunnitelma
Helsinki pyöräilybarometri 2022: https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-05-23.pdf	Liite 3 Pilotointi, Kaskitie suunnitelma
Matilda Hakumäki, opinnäytetyö 2023: ”Keskitetty pyöräpysäköinti asuinkiinteistöissä: Tapaus Tampereen Hiedanranta”	
Pyörällä koko talo -opas: https://www.motiva.fi/ajankohtaista/julkaisut/liikenne/pyoralla_koko_talo_-_opas_taloyhtioille_parempaan_pyorapysakointiin.10750.shtml	
Tampereen kaupunki 2023: Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma	
Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan nettisivut 12/2024: https://www.tampere.fi/asuminen-ja-rakentaminen/rakenna-ja-korjaa	