

Kaupunginhallitus 30.03.2026

Valtuustoaloite pyöräpaikkanormin joustavoittamisesta parempien pyörävarastojen mahdollistamiseksi (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Mäkelä Salla

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Tere Sammallahden ym. 20.10.2025 tekemään valtuustoaloitteeseen pyöräpaikkanormin joustavoittamisesta parempien pyörävarastojen mahdollistamiseksi sekä toteaa valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

Päätös

Selostus

Valtuustoaloite

Valtuutettu Tere Sammallahti ja 22 muuta valtuutettua ovat jättäneet 20.10.2025 valtuustoaloitteen pyöräpaikkanormin joustavoittamisesta. Aloitteessa esitetään, että asemakaavamääräyksiä asuinkerrostalojen pyöräpysäköinnistä muokattaisiin niin, että pyöräpysäköintiä voitaisiin sijoittaa erillisten pyörävarastojen lisäksi myös esimerkiksi huoneistojen yhteyteen, parvekkeille tai irtaimistovarastoihin. Tällä vältettäisiin valtuustoaloitteen mukaan tyhjen kellaritilojen toteuttaminen ja annettaisiin asukkaiden, jotka eivät omista polkupyörää, hyödyntää pyöräpysäköintitiloja muuhun käyttöön.

Vastaus valtuustoaloitteeseen

Asemakaavoituksessa on määrätty pyöräpysäköinnistä korttelialueilla säännönmukaisesti vuodesta 2016 alkaen. Asuinkorttelien pyöräpysäköintiä koskevia asemakaavamääräyksiä on päivitetty viimeksi vuonna 2023 ja kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi ne ohjeellisena käyttöön 10.5.2023. Samassa yhteydessä merkittiin tiedoksi kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittu asuinkorttelien pyöräpysäköinnin suunnitteluohje.

Nykyisessä ohjeessa pyöräpaikkojen vähimmäismääräksi on määritelty kerrostaloille yksi pyöräpaikka 40 kerrosneliömetriä kohden, opiskelija-

asunnoille yksi pyöräpaikka 20 kerrosneliömetriä kohden ja palveluasunnoille käyttötarkoituksen edellyttämä määrä, kuitenkin vähintään yksi pyöräpaikka 50 kerrosneliömetriä kohden. Vähimmäisvaatimuksen mukaisista pyöräpaikoista vähintään 80 % tulee sijoittaa katettuun, lukittavissa olevaan ja säältä suojattuun tilaan, jonne on esteetön kulku kadulta tai pihalta. Loput pyöräpaikoista saa sijoittaa ulkotilaan lähelle keskeisiä kulkureittejä. Vähintään puolet ulkona sijaitsevista pyöräpaikoista tulee olla katettuja. Kaikissa pyöräpaikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 10.5.2023 päätöksen mukaisesti asuinkerrostalojen pyöräpaikkojen kokonaismäärää on vähennetty aiemmin käytössä olleesta ohjeesta 1 pyöräpaikka 30 kerrosneliömetriä kohden. Aiemmassa ohjeessa vaatimuksena oli lisäksi vähintään kaksi pyöräpaikkaa asuntoa kohden, mikä on uudesta ohjeesta poistettu. Lisäksi päätöksen mukaisesti asemakaavoituksessa ei enää anneta vaatimusta pientalojen pyöräpysäköinnille. Niiden osalta rakennusvalvonta hyödyntää Rakentamisen yhteisiä Topten-käytäntöjä, joiden mukaan pientaloyhtiöissä (rivitalot, paritalot, erillispientalot) pyöräpaikkoja vaaditaan 2,5 kpl/asunto ja niiden tulee sijaita säänsuojatussa tilassa. Topten-käytännöissä annetaan myös mitoitusohje irtaimistovarastoille, lastenvaunuvarastoille ja muille aputiloille, joiden määrästä ei määrätä asemakaavassa.

Kaupunkisuunnittelukeskuksen laatimassa pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeessa on tarkennettu periaatteita, joiden mukaan kaavoituksessa määritellään pyöräpysäköinnin tilavaraukset ja sijainti. Ohjeen tavoitteena on ollut parantaa pyöräpysäköintitilojen käytettävyyttä, jolloin myös tilojen käyttöaste paranee. Ohjeen tausta-aineistona oli vuonna 2022 laadittu selvitys, jossa tarkasteltiin uusien kerrostalojen pyöräpysäköintitilojen toteutusta ja käyttöasteita sekä asukkaiden mielipiteitä niistä. Havaintona oli, että useassa kohteessa pyöräpysäköintitiloja oli toteutettu ratkaisulla, jotka näennäisesti täyttivät asemakaavan pyöräpaikkavaatimuksen, mutta jotka eivät soveltuneet pyörän tosiasialliseen säilyttämiseen. Tällaisia ratkaisuja ovat esimerkiksi ahtaat, väärän muotoiset tilat, liian lähekkäin sijoitetut telineet sekä telinemallit, jotka eivät mahdollista pyörän lukitsemista rungostaan. Etenkin seinään kiinnitetyt koukkutelineet ovat yleinen ratkaisu, joiden toteutuksessa ja käytettävyydessä havaittiin puutteita. Huonot suunnitteluratkaisut ymmärrettävästi heijastuvat myös pyöräpysäköintitilojen käyttöasteeseen.

Valtuustoaloitteessa ehdotettu pyöräpysäköintitilojen sijoittaminen muualle kuin pohjakerroksen yhteiseen pyörävarastoon on nykyisten kaavamääräysten puitteissa mahdollista. Tyypillisesti asemakaavassa pyöräpysäköintitilat on sisällytetty lisärakennusoikeuteen, jonka saa toteuttaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavamääräykset eivät estä toteuttamasta lisärakennusoikeuden mukaisia tiloja pienempinä kokonaisuuksina eri kerroksiin. Sen sijaan asunnon sisälle lisärakennusoikeuden mukaisia tiloja ei saa sijoittaa, koska se vaikeuttaisi tulkintaa käytetyn rakennusoikeuden määrästä ja johtaisi helposti tilanteisiin, joissa lisärakennusoikeuden mukaisia varastotiloja käytettäisiin asumiseen. Rakennusvalvonnan tulkinnan mukaan ulkoiluväline- tai irtaimistovarastoja voidaan toteuttaa asuntojen yhteyteen silloin, kun niihin järjestetään kulku vain asunnon ulkopuolelta porrashuoneen kautta.

Pyöräpysäköintitilojen sijoittamista yläkerroksiin rajoittaa käytännössä kustannukset ja suunnitteluvaatimukset. Pyörän kuljettaminen yläkerroksiin

edellyttää riittävän suurta hissiä. Asuntojen yhteyteen, mutta niiden ulkopuolelle sijoitettavat pyörävarastot lisäävät tarvittavien palo-ovien määrää. Näillä voisi olla merkittävä kustannusvaikutus verrattuna ratkaisuun, jossa pyöräpysäköinti on toteutettu keskitetysti ulkoiluvälinevarastoon. Vastaavasti pyöräpysäköinnin sijoittaminen tyypillisesti kellarissa sijaitsevien irtaimistovarastojen yhteyteen lisäisi vaatimuksia käytävätilojen mitoitukselle ja voisi johtaa varastotilojen merkittävään tilantarpeen kasvuun. Parvekkeilla olisi huomioitava etenkin varapoistumisteiden vapaana pitäminen. Lisäksi pyöräpysäköinnin sijoittamisella parvekkeille olisi vaikutuksia asumisviihtyisyyteen sekä kaupunkikuvaan.

Pyöräpysäköinnin käytettävyyden kannalta keskeistä on, että pysäköintitiloihin päästään helposti ja sujuvasti, minkä järjestäminen väistämättä vaikeutuu, jos pyörää on kuljetettava pitkä matka rakennuksen sisällä. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen laatimassa pyöräpysäköintiohjeessa on annettu tavoitteeksi, että pyöräpysäköintitiloihin järjestetään kulku niin, että kadulta tai pihalta kuljettaessa matkalla on vain yksi ovi. Jos ovia on useampi, niissä tulisi olla käytössä sähköinen ovenavausautomaatiikka. Yleensä käytännöllisin tila pyöräpysäköinnille sijaitsee asuinrakennuksen pohjakerroksessa tai erillisessä varastorakennuksessa pihalla. Kun pyöräpaikat on sijoitettu keskitetysti ja suunniteltu optimimitoitus huomioiden, on ratkaisu kaikista tehokkain ja tilantarve noin 1,5 m²/pyöräpaikka. Pyöräpysäköinnin sijoittaminen valtuustoaloitteessa mainittuihin ”kuolleisiin tiloihin” tai muihin kohtiin, joita ei ole suunniteltu pyöräpysäköinnin tarpeet huomioiden, johtaa yleensä epäkäytännöllisiin, tehottomiin ratkaisuihin, joiden kustannuksetkin ovat todennäköisesti suuremmat.

Nykytilanteessa osa pyöräilijöistä säilyttää pyöräänsä asunnossa, parvekkeella tai irtaimistovarastossa. Tätä perustellaan yleensä sillä, että varsinaiset taloyhtiön pyöränsäilytystilat eivät ole riittävät tarpeisiin nähden: esim. tilaratkaisussa, telinemallissa tai pyörävaraston turvallisuudessa on puutteita, joiden takia pyörää ei haluta niissä säilyttää. Pyöräilyn edistämisen näkökulmasta olisi tärkeämpää korjata näitä puutteita kuin siirtää pyöränsäilytystä yhä enemmän pois ulkoiluvälinevarastoista. Nykyisten ohjeiden puitteissa pyöräpysäköintiä olisi mahdollista toteuttaa monipuolisemmin ja tarjota myös yksilöllisempiä ratkaisuja, kuten pyöräkaappeja tai asuntokohtaisia pyörävarastoja. Tällaisia erikoisratkaisuja olisi mahdollista tarjota myös maksullisena palveluna autopaikkojen tapaan. On kuitenkin rakennuttajasta tai kiinteistön omistajasta kiinni, halutaanko tällaista palvelua toteuttaa.

Espoo on sitoutunut tavoitteeseen olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Pyöräilyn edistäminen on yksi tavoitteen mukaisista toimenpiteistä ja pyöräpysäköinnin kehittäminen on tunnistettu yhdeksi sen osa-alueeksi. Uusissa asuinrakennuksissa pyöräpysäköintiä pyritään kehittämään kaavamääräysten lisäksi etenkin ohjaamalla suunnittelua asemakaava- ja rakentamislupavaiheissa. Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta päivitetään tarpeen mukaan, kun nykyisestä ohjeesta saadaan riittävästi kokemuksia. Kaavamääräysten päivittämiselle ei katsota toistaiseksi olevan tarvetta.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite Espoo sisällyttää parantavat periaatteet pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeeseen

Tiedoksi