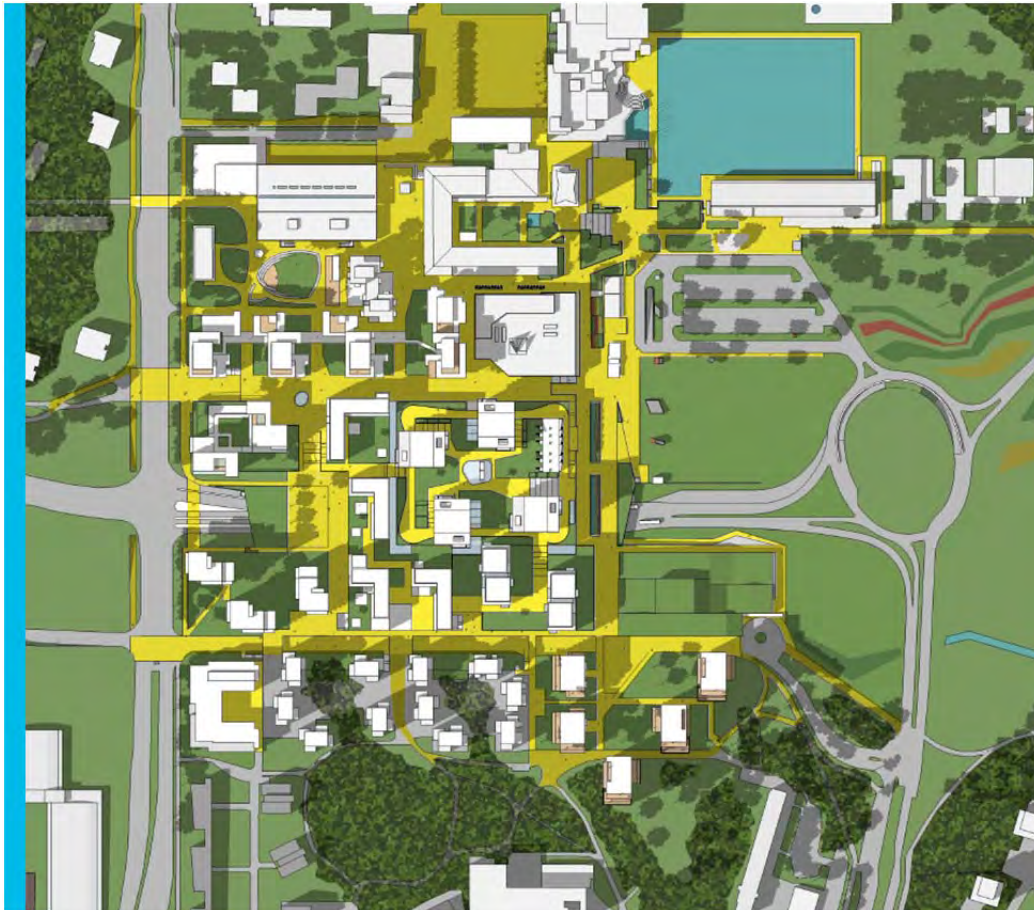


Pyöräpysäköinnin tarve ja ratkaisut Tapiolan keskuksessa



Tapiolan keskusprojekti
Pyöräpysäköintiselvitys

Esipuhe

Työn tarkoituksena on tarkastella Tapiolan keskuksen asiakaspyöräpysäköinnin tarvetta ja pyöräpaikkojen sijoittamista Tapiolan ydinkeskuksen alueella, samalla kun Tapiolan keskus uudistuu voimakkaasti. Tapiolan uudishankkeen keskeisiä osia ovat uusi metroasema ja sen liityntäliikennejärjestelyt, uusi liikekeskus sekä ydinkeskuksen tiivistyvä asuntorakentaminen. Tämän selvityksen tarkasteluvuosi on ollut 2020, mihin mennessä suuri osa liikekeskuksesta on uudistunut.

Tapiola on kulttuurihistoriallisesti ainutlaatuinen kokonaisuus, jonka ydinalueella yhdistyy vanha ja uusi kaupunkikuva. Erityisasemansa vuoksi Tapiolan keskuksen suunnittelua ohjaa voimakkaasti Tapiolan historia, jota kunnioitetaan laajan uudisrakentamishankkeen aikanakin. Kaupunki- ja katutilan mitoitus on keskeinen osatekijä toimintojen sijoittamisessa ja työn yhtenä tavoitteena olikin tutkia pyöräpaikkojen sijoittelumahdollisuuksia Tapiolan kävelykeskuksen alueella. Pyöräpysäköinnin ja pyöräliikenteen suunnittelu on osa kaupunki- ja liikennesuunnittelun kokonaisuutta, jossa haetaan parasta mahdollista liikkumisen palvelutasoa uudistuvan kaupunkikeskuksen liikennejärjestelmään.

Työssä on esitetty pyöräpaikkojen maksimimäärä ja niiden sijoittelu Tapiolan keskuksen kehittämisvaiheiden aikana sekä tavoitevuonna 2020. Asumisen pyöräpaikat on rajattu tarkastelusta pois, sillä ne tulevat sijoittumaan valtaosin yksityisiin kiinteistöihin. Asiakaspyöräpaikkojen sijoittamista ovat ohjanneet pysäköintinormin lisäksi myös käytettävissä oleva tila sekä työmaajärjestelyt rakennustyömaiden aikana. Lopputuloksena työssä on esitetty toiminnallisesti, tilallisesti ja kaupunkikuvallisesti suurin suositeltava pyöräpaikkojen määrä Tapiolan ydinkeskuksen osalta.

Työssä on noudatettu kaupungin vuonna 2015 päivitettyä ohjetta pyöräpysäköinnin mitoitukseen (Pyöräpysäköinnin huomioiminen asemakaavoituksessa, Espoon KSK, 21.8.2015). Syksyllä 2015 valmistui myös pääkaupunkiseudun kuntien yhteinen esitys pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteista (Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa 31.10.2015), mutta tämän ohjeen soveltamisesta ei ole vielä päätetty Espoon kaupungilla.

Selvitystyön ohjaamisesta ovat vastanneet Espoon kaupunkitekniikan keskukselta Miikka Hakari (pj.) sekä Tapiolan keskusprojektin puolelta Seppo Kivilaakso (Indepro Oy). Lisäksi työtä ovat kommentoineet Espoon kaupungin rakennusvalvonnasta Christel Schalin ja Anne Nurmio, Espoon kaupunkisuunnittelusta Minna Järvenpää sekä liikennesuunnittelusta Olli Koivula ja Heini Peltonen. Konsultin (Sito Oy) työryhmään ovat kuuluneet Elina Nykänen, Tero Rahkonen ja Mikko Vuorinen.

SISÄLTÖ

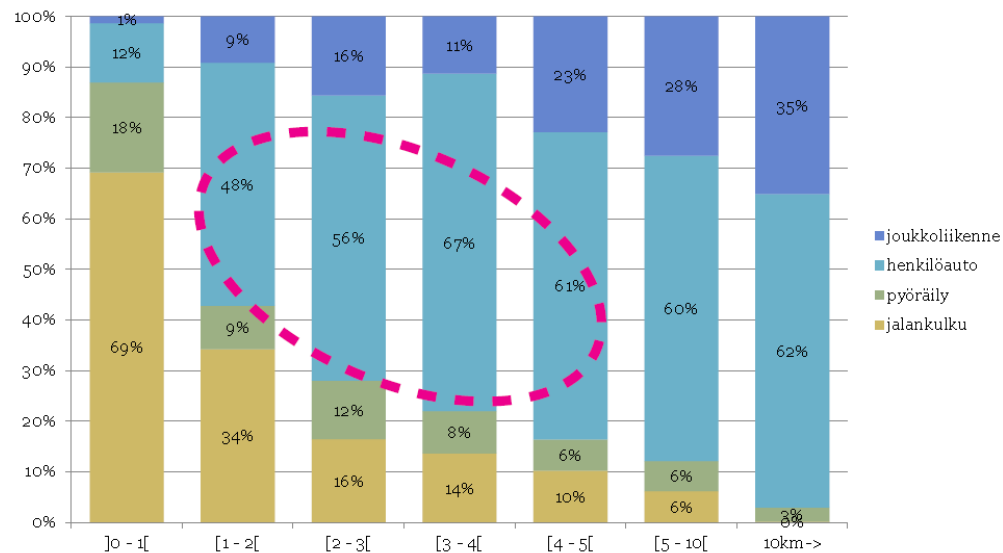
ESIPUHE	3
1 PYÖRÄILY TAPIOLASSA	5
1.1 Pyöräily liikkumismuotona	5
1.2 Pyöräreitit ja tavoitteet	6
1.3 Pyöräpysäköinti ja kysyntä	10
2 PYSÄKÖINTINORMIT	12
2.1 Uudet normit	12
2.2 Normien soveltaminen	13
2.3 Määräykset Tapiolassa	13
3 PYÖRÄPYSÄKÖINTI TAPIOLASSA 2020	14
3.1 Tavoitteellinen laatutaso	14
3.1.1 Kaupunkikuva	14
3.1.2 palvelutaso	15
3.2 Vuorottaiskäytön hyödyntäminen	15
3.3 Esitys pyöräpysäköinnin paikkamääräksi	16
3.4 Esitys paikkojen sijainnista	18
3.5 Paikkojen sijainnit suhteessa kiinteistörajoihin	19
4 PYÖRÄPAIKKOJEN TOTEUTUS JA VASTUUNJAKO	20
4.1 Toteutuksen vaiheistus	20
4.2 Pyöräpaikat rakennuslupamenettelyssä	26
5 YHTEENVETO	27

1 Pyöräily Tapiolassa

1.1 Pyöräily liikkumismuotona

Espoossa pyöräilyn kulkumuoto-osuus on noin 8 % (2014).

Matkan pituuden mukaan kulkumuoto-osuus vaihtelee alla olevan kuvan mukaisesti (Espoon kaupunki 2013). Tapiolan osalta pyöräilyn kulkumuoto-osuuden voidaan olettaa olevan vähintään Espoon keskimääräistä tasoa, sillä alueen keskeinen sijainti Espoon kaupunkirakenteessa sekä hyvä pyöräilyväylien verkosto tukevat pyöräilyä.



Kuva 1. Pyöräilyn kulkumuoto-osuus Espoossa matkan pituuden mukaan.

1.2 Pyöräreitit ja tavoitteet

Nykyiset pyöräilyn pääväylät kulkevat Länsiväylän pohjoisreunassa (pääreitti Lauttasaaren ja Lehtisaari/Kuusisaaren suuntaan) sekä Kalevalantien ja Kehä I:n laidassa. Pohjois-etelä -suuntainen pääreitti kulkee Pohjantien länsireunalla, jatkuen etelään Tykkkitien alikulun kautta. Merituulentien toinen poikittainen yhteys sijaitsee Tapiolan liikekeskuksen kohdalla Tuulikinsillan ylikulkuyhteytenä. Muita tärkeitä pyöräilyn väyliä ovat Tapiolantie (ei Merituulentien kohdalla) sekä Ahertajantie, Opintie ja Silkkiniityn reitistö.

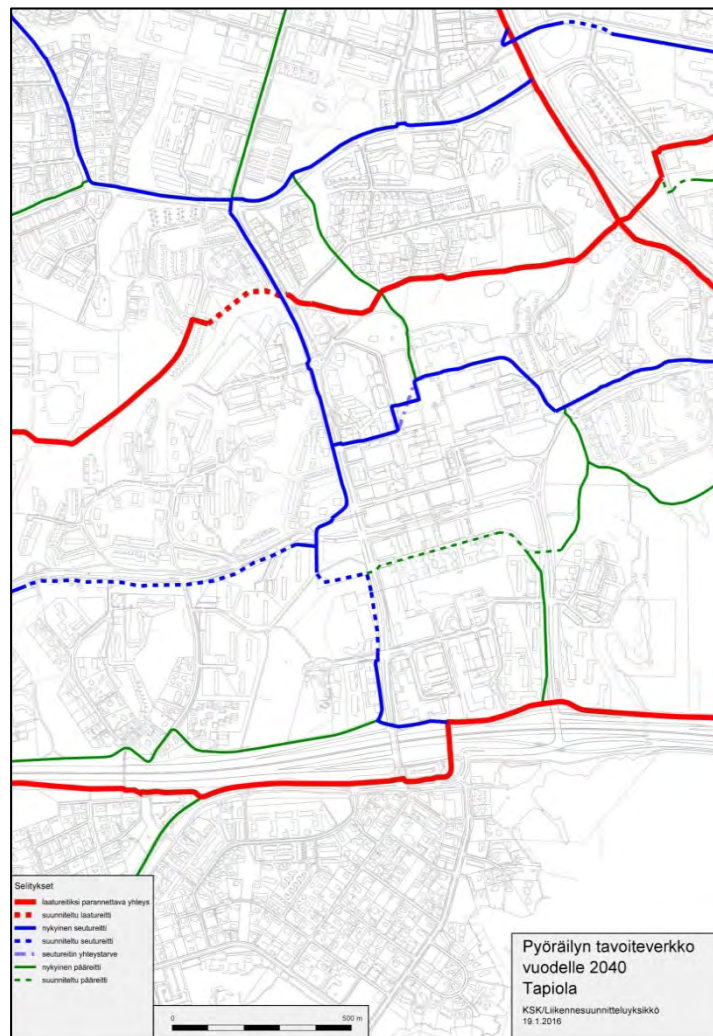
Pyöräilyreiteille on määritetty Espoon laajuinen tavoiteverkko (kuva 2), joka sisältää tavoitteellisen pyöräilyn pääverkon. Verkon korkealuokkaisimpia osia ovat pitkän matkan pyöräilyyn suunnitellut laatureitit, jotka pyritään erottelamaan muusta liikenteestä mahdollisimman hyvin. Tulevaisuuden tavoiteverkossa on noin 60 kilometriä laatureittejä, jotka osin ovat jo olemassa. (lähde: *Espoon kaupunki 2015*) Uusimmat pyöräilyn laatuverkon osat ovat valmistumassa vuonna 2015 Kaitaantielle, Suomenlahdentielle ja Turveradantielle.

Tapiolan osalta tavoiteverkko (kuva 3) tarkoittaa itä-länsi -suuntaista laatureittiä sekä Länsiväylän kohdalla (Länsiväylänbaana) että Silkkiniityn kohdalla (Olarinbaana). Seutureitti kulkee Merituulentietä lännestä ja Tapiolan keskuksen kohdalla jatkuu kaupunkikeskuksen pohjoispuolitse kohti Tapiolantietä ja edelleen kohti Otaniemeä.

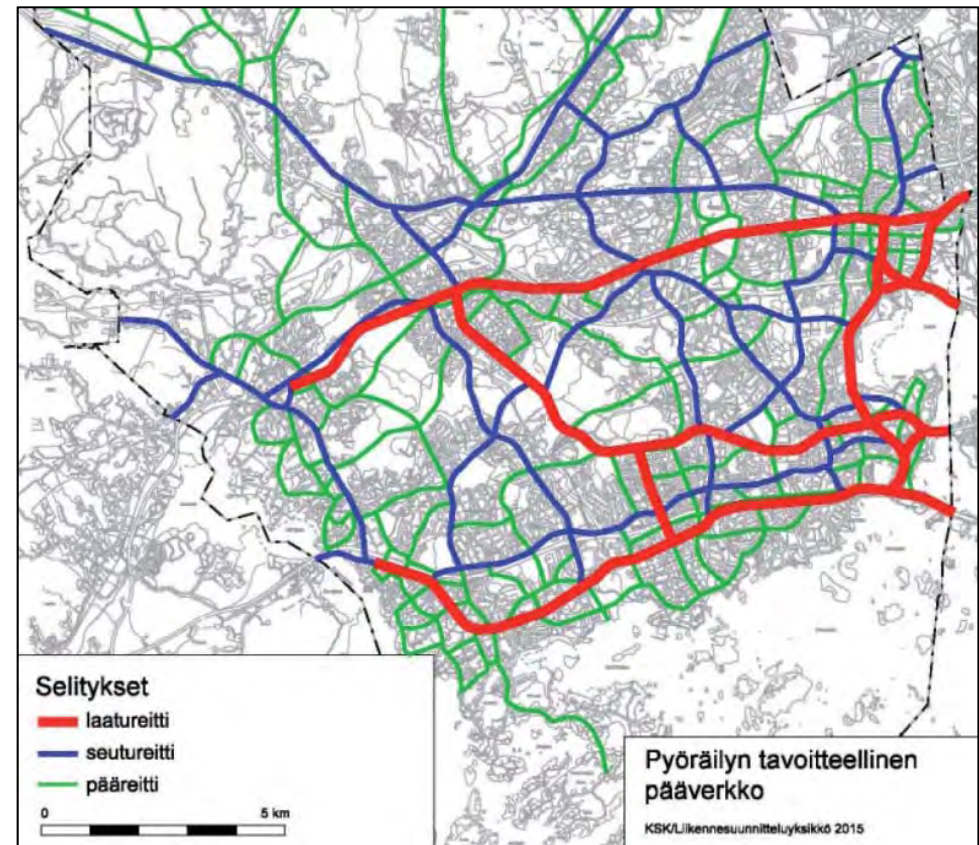
Espoon pyöräilyn edistämishjelman 2013–2024 keskeisimpinä tavoitteina on kasvattaa pyöräilyn kulkumuoto-osuus 15 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä sekä luoda Espoosta pyöräilyn laatureittien ja matkaketjujen mallikaupunki. Pyöräilyn merkitys kasvaa myös liityntäliikenteessä. Polkupyöräliityntäpaikkojen käyttö lisääntyi 10 % (vuosina 2013-2014) ja yli kolmasosa Espoon liityntämatkoista tehtiin polkupyörällä. Vuonna 2011 laaditun selvityksen ”*Espoon metroasemista pyöräilykaupunkeja case Tapiola*” mukaan Tapiolan kaupunkikeskukseen tarvitaan 1500 pyöräpysäköintipaikkaa, joista noin 500 paikkaa on suositus liityntäpyöräpysäköintipaikoiksi. Samassa selvityksessä on viitattu liityntäpysäköinnin laatuun ja mainittu, että näistä 500 pyöräpaikasta 390 paikkaa on sijoitettu houkuttelevasti.

Liityntäpyöräily tulee Tapiolassa entistä houkuttelevammaksi Länsimetron liikenteen alkamisen myötä. Metroliikenne Etelä-Espoossa perustuu hyvään liityntä- ja syöttöliikenteeseen, ja pyöräilyllä on tässä tärkeä rooli. Pyöräily muodostaa lyhyehköillä liityntämatkoilla houkuttelevan tavan saapua metroasemalle. Pyöräpysäköinnin laadulla (mm. pyöräpysäköinnin sijainti, katoksellisuus, runkolukittavuus) on keskeinen merkitys matkaketjun sujuvuuden ja metrolinjan saavutettavuuden kannalta. Liityntäpyöräilyn roolia ja potentiaalia uusilla metroasemilla on tutkittu mm. *Espoon metroasemista pyöräilykaupunkeja, case Tapiola* –selvityksessä (Strafica 2011), jossa on esitetty Tapiolan alueen pyöräilyolosuhteiden kehittämistoimia. Osa näistä toimenpiteistä on kuitenkin vanhentunut käynnissä olevan Tapiola-projektin aikana.

Espoon kaupungin tämänhetkinen mitoitusohje ”*Pyöräpysäköinnin huomioiminen asemakaavoituksessa, (Espoon KSK, 21.8.2015)*” määrittelee, että liikekortteleissa tulee toteuttaa pyöräpysäköintipaikkoja vähintään 1 pp/70–100 k-m². Ohjeessa tarkennettujen laatuvaatimusten näkökulmasta kaikkien asiakaskäyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee sijaita sisäänkäyntien läheisyydessä. Näiden lisäksi tulee toteuttaa katettuja ja lukittavissa olevia pyöräpaikkoja henkilökunnan käyttöön. Tapiolan kehittyminen tuo noin 10 000 kerrosneliötä (nettolisäys) kaupan liiketilaa kaupunkikeskuksen ytimeen, mutta samalla monet nykyiset liiketilat rakennetaan uusiksi.



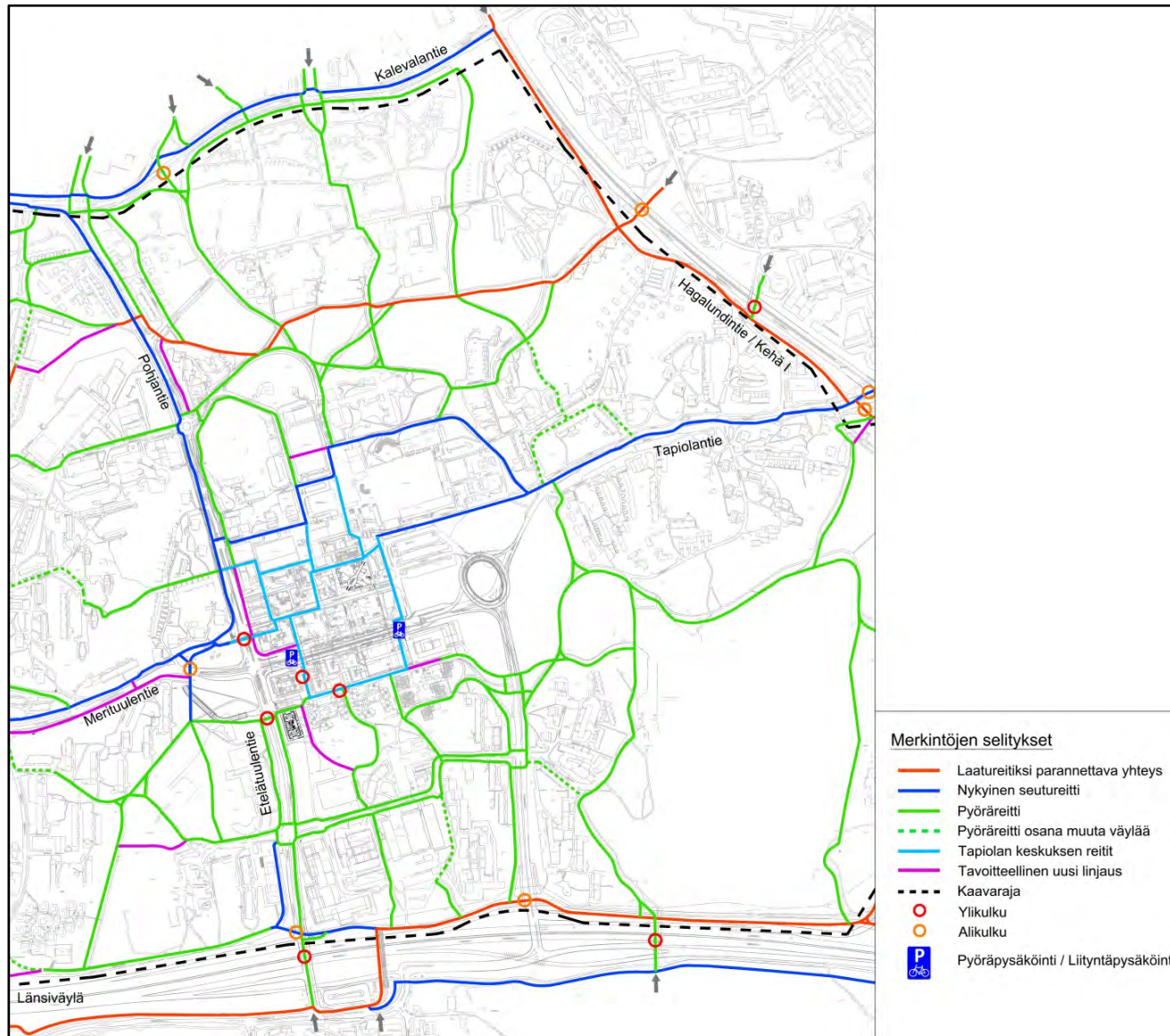
Kuva 3. Tapiolan pyöräilyn tavoiteverkko. (Lähde: Espoon kaupunki, KSK, 19.1.2016)



Kuva 2. Espoon pyöräilyn tavoiteverkko. (Lähde: Espoon kaupunki, KSK, 2015)

Tapiolan pyöräreittien sijainnit vuoden 2040 tilanteessa on esitetty *kuvissa 2 ja 3*. Kyseessä on Espoon pitkän aikavälin tavoiteverkko pyöräliikenteelle.

Vuonna 2020 Tapiolan pyöräliikenteen verkko on osittain pitkän aikavälin tavoitteen mukainen (kuva 4). Kaupunkikeskuksen kohdalla pyöräreitit jakaantuvat Merituulentien pohjois- ja eteläpuolisiin yhteyksiin. Kaupunkikeskuksen kohdalla Merituulentien ylitykseen on käytettävissä kolme eritasoyllitystä: Tykkitien alikulku, Sammonsilta ja Tuulikinsilta. Kaikkiaan Tapiolan keskuksen lähestymiseen on tarjolla lukuisia vaihtoehtoisia reittivaihtoehtoja tulosuunnasta ja määränpäästä riippuen. Pyöräilyverkolle tarpeellisen, mutta toteutukseltaan haasteellisen Etelätuulentien ylikulun tilanne ratkeaa myöhemmin Itätuulenkujan jatkosuunnittelun yhteydessä.



Kuva 4. Tapiolan alueen pyöräreitit 2020.

1.3 Pyöräpysäköinti ja kysyntä

Tapiolan pyöräpysäköintipaikkojen tarjonta on hajautunut vuosien saatossa useisiin erillisiin telinekohteisiin. Yhteensä asiakaskäyttöön tarkoitettuja pyöräpaikkoja on noin 750 kpl Tapiolan kaupunkikeskuksen ydinalueella ja noin 980 kpl koko Tapiolan keskuksen alueella. Tämän lisäksi taloyhtiöillä ja toimitiloilla on lukuisia käytöltään rajattua pyöräpaikkoja eri puolilla Tapiolaa. *Näitä yksityiseen käyttöön tarkoitettuja pyöräpaikkoja ei ole tarkasteltu tässä työssä.*



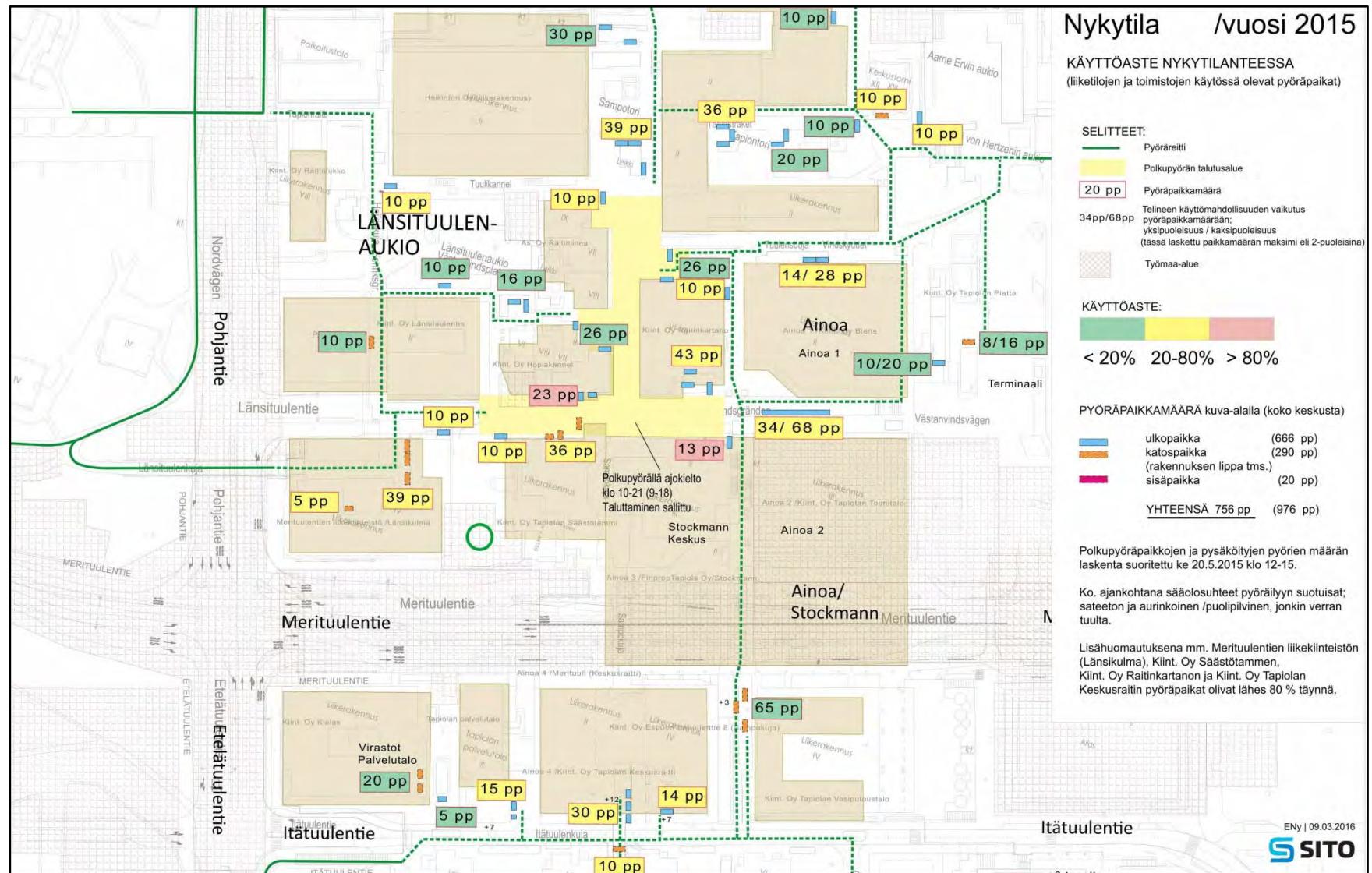
Kuva 5. Nykyistä pyöräpysäköintiä Tapiolassa.

Valtaosa nykyisistä asiakkaiden pyöräpaikoista sijaitsee Tapiolan kävelykeskuksen alueella Merituulentien ja Kauppariehentien välillä vyöhykkeellä. Kuvissa 5 on esitetty pyöräpysäköintipaikkojen nykytila (20.5.2015) Tapiolassa.

Pyöräpysäköinnin tarve ja ratkaisut Tapiolan keskuksessa

14.3.2016

11 (27)



Kuva 6. Tapiolan nykyiset pyöräpysäköintipaikat ja niiden käyttöaste.

2 Pysäköintinormit

2.1 Uudet normit

Espoon kaupunki on viime vuosina uudistanut pyöräpysäköintiä koskevia normejaan. Nykyinen mitoitusohje ”Pyöräpysäköinnin huomioiminen asemakaavoituksessa, (Espoon KSK, 21.8.2015)” määrittää pyöräpaikkojen määräksi kaupan osalta 1pp/40 k-m² – 1pp/100 k-m², riippuen tapauksesta. Toimistojen osalta mitoitusvaatimus on 1pp/80 k-m².

Yhtenä keskeisenä pyöräliikenteen ja pyöräpysäköinnin kehittämisen toimenpiteenä halutaan parantaa pyöräpysäköinnin tarjontaa sekä yleisillä että yksityisillä alueilla. Pyöräpysäköinnin riittävään mitoittamiseen tulee uusilla alueilla suhtautua samoin kuin autopysäköintiin. Pyöräpysäköinti nähdään keinona parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja houkuttavuutta. Mitoitusohjeessa on esitetty periaatteet pyöräpaikkamäärän laskemiselle eri käyttötarkoitusten mukaan, ja nämä laskentaperiaatteet on esitetty kuvassa 7.

käyttötarkoitus		pyöräpaikkojen vähimmäismäärä	muita vaatimuksia
asuminen	asuminen	1 pp/30 k-m ² , kuitenkin vähintään 2 pp/asunto	kaikki pyöräpaikat katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa, lisäksi tilaa pyöräpysäköintiin ulkotiloissa
	opiskelija-asuntola	1 pp/30 k-m ²	kaikki pyöräpaikat katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa, lisäksi tilaa pyöräpysäköintiin ulkotiloissa
kauppa	päivittäistavarakauppa (alle 2000 k-m ²)	1 pp/40 k-m ²	sisäänkäyntien läheisyydessä, lisäksi katettua ja lukittavissa olevaa tilaa työntekijöiden pyöräpysäköintiin
	päivittäistavarakauppa (yli 2000 k-m ²), kauppakeskukset, muu kauppa	1 pp/70 - 100 k-m ²	sisäänkäyntien läheisyydessä, lisäksi katettua ja lukittavissa olevaa tilaa työntekijöiden pyöräpysäköintiin
työpaikat	toimisto	1 pp/80 k-m ²	vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa
	teollisuus	1 pp/200 k-m ²	vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa
julkiset palvelut	koulu	1 pp/30 - 50 k-m ²	vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa tilassa
	päiväkot	1 pp/100 k-m ²	vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa tilassa
	muut julkiset palvelut (esim. terveysasema, kirjasto, museo)	harkittava tapauskohtaisesti	

Kuva 7. Pyöräpaikkojen vähimmäismäärä Espoossa. Lähde: Pyöräpysäköinnin huomioiminen asemakaavoituksessa, Espoon KSK, 21.8.2015.

2.2 Normien soveltaminen

Ohjeen mukaan Tapiolan keskuksessa pyöräpysäköinnin tarjontaan tulee soveltaa päivittäistavarakaupan ja kauppakeskuksen liiketilojen osalta paikkamääränormia 1pp/70k-m² – 1pp/100k-m² (vähimmäismäärä). Alle 2000 k-m²:n päivittäistavarakaupan osalta pyöräpysäköinnin vähimmäismääräksi on esitetty 1 pp/40k-m². Toimistojen osalta tulee soveltaa paikkamääränormia 1 pp/80 k-m².

Lisäksi mitoitusohjeen vaatimuksena on että paikat sijaitsevat sisäänkäyntien läheisyydessä ja lisäksi työntekijöiden pyöräpysäköinnin tulee olla vähintään osittain katettua ja sisältää runkolukitusmahdollisuuden. Vaatimusta asiakkaille tarkoitettujen telinepaikkojen kattamisesta ei ole, mutta hyvänä tavoitteena Tapiolassa voidaan pitää sitä, että myös asiakaskäyttöön tulee tarjolle katettuja pyöräpaikkoja.

Uutta normia sovelletaan uuden rakentamisen yhteydessä. Vanhat pyöräpaikat jäävät monin paikoin palvelemaan nykyisiä toimitiloja. Rakentamisen takia poistettavat pyöräpaikat korvataan 1:1 uusilla, mahdollisesti uuteen sijaintiin osoitetuilla pyöräpaikoilla.

2.3 Määräykset Tapiolassa

Tapiolan liikekiinteistöjen osalta pyöräpysäköinnin normia on sovellettu Ainoa 2:n rakennuslupapäätöksessä (joulukuu 2014). Päätöksen mukaan liikekiinteistön osalta pyöräpaikkavaatimus on 1pp/40 k-m². Ainoa 2:n tapauksessa vaatimus tarkoittaa 508 pyöräpaikan toteutusta. Myös nämä paikat on esitetty tämän työn suunnitelmakuvissa.

Tapiolassa sovellettu normitulkinta on pyöräpysäköinnin osalta tiukka, sillä kyseessä ei ole kokonaisuutena päivittäistavarakauppaan rinnastettava liiketilakokonaisuus. Pyöräpaikkojen kokonaismäärävaatimusta on lievennetty lisäämällä toteamus, että liiketilan pyöräpaikat (508 kpl) ovat vuorottaiskäytössä metron liityntäpyöräpaikkojen (500 kpl) kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaa liiketilan pyöräpaikkojen osoittamista pääasiallisille pyörien liityntäpysäköintialueille metron ja bussiterminaalin sisäänkäyntien läheisyyteen.

3 Pyöräpysäköinti Tapiolassa 2020

3.1 Tavoitteellinen laatutaso

3.1.1 Kaupunkikuva

Pyöräpysäköinnin kaupunkikuvallista roolia on käsitelty Tapiolan designmanuaalissa (Espoo 2015).

Kuvassa 8 on esitetty Tapiolaan soveltuva runkolukituksen mahdollistava telinemalli. Esitettyä kaaritelinettä voi soveltaa sekä katokselliseen että katoksettomaan pyöräpysäköintiin. Esimerkki Tapiolan keskusta-alueen pyöräkatosmallista on kuvassa 9.

Pyörätelineiden osalta Tapiolassa tulee osalla keskeisistä pyöräpaikoista harkita myös tavanomaisempaa telinemallia (etupyöräkiinnitteisiä pyörätelineitä, esimerkki kuva 5). Lyhytaikaisessa asiakaspysäköintikäytössä vaihtoehtoinen telinemalli tarjoaa nopeamman käytettävyyden ja samalla vaihtoehtoisen telinemalliin niille, jotka käyttävät mieluummin perinteisempää telinemallia. Suuri osa vanhoista Tapiolan pyöräpaikoista jää edelleen paikoilleen, ja niistä valtaosa on perinteistä etupyöräkiinnitteistä telinemallia.



Kaariteline, korkeus 800 mm, leveys 800 mm, mattapintainen ruostumaton teräs, esimerkki Leikkiset LS-PT-03. (Leikkiset)

Kuva 8. Tapiolan pyörätelinemalli (Tapiolan designmanuaali 2015).



Kuva 9. Tapiolan pyöräkatosmalli (Tapiolan designmanuaali 2015).

3.1.2 Palvelutaso

Pyöräpysäköinnin palvelutaso koostuu kahdesta päätekijästä, pyöräpaikkojen saatavuudesta ja paikkojen käytön helppoudesta. Pyöräpaikkojen hyvä saavutettavuus, eli paikkojen oikea sijainti suhteessa pyörämatkan määränpäähän on laadukkaan pysäköintipaikan tunnusmerkki. Paikkojen sijainti ei saa tehdä matkasta ajallisesta tai matkallisesti juurikaan pidempää, vaan telinepaikan tulee löytyä nopeasti ja luontevasta paikasta.

Paikkatarjonnan määrä on oikein mitoitettu, kun tarjolla olevien paikkojen käyttöaste on noin 80-90 % vuorokauden vilkkaimman kysynnän aikaan. Pyöräpaikkojen sijainti ja määrä tulisi olla hyvin balanssissa, jotta pysäköintipaikkojen kysyntä ei kasva liian suureksi tietyllä alueella, vaan kysyntä ohjautuu automaattisesti viereisillä pyöräpaikoille suosituimpien paikkojen täyttyessä. Tämän on todettu olevan haasteellista monissa suurissa pyöräpysäköintikohteissa (esim. vilkkaat asemanseudut), mutta pyöräpaikkojen sijoittelun huolellisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa paikkojen käyttöön.

3.2 Vuorottaiskäytön hyödyntäminen

Asiakaspysäköintiin tarkoitetut pyöräpaikat toimivat kaikki vuorottaiskäyttöisinä, sillä pyöräpaikkojen käyttöä ei seurata. Käyttäjää ei vaadita tunnistautumaan ja käytännössä käyttäjä voi jättää pyöränsä telineisiin mistä pysäköintitarpeesta tahansa. Valtaosa Tapiolan pyöräpysäköijistä on liikekeskuksen asiakkaita tai liityntäpysäköijiiä. Muut pyöräpysäköinnin tyypilliset käyttäjäryhmät ovat kaupunkikeskuksen eri toimitilojen työntekijät, vierailijat, erilaisissa harrastuksissa käyvät, koululaiset sekä alueen asukkaat.

Vuorottaiskäytön hyödyntäminen pyöräpaikkojen tarjonnassa tarkoittaa paikkatarjonnan kokonaismitoituksen tekemistä yhtäaikaisen pysäköintikysynnän perusteella. Näin toimien pyöräpaikkojen kokonaispaikkamäärä voi olla pienempi, kuin yksittäisten eri vuorokaudenaikoina tapahtuvien pysäköintitarpeiden summa. Tapiolassa yhteiskäytön potentiaalia on monien eri toimintojen kesken, erityisesti asiakkaiden ja liityntäpysäköinnin käyttäjien kesken.

3.3 Esitys pyöräpysäköinnin paikkamääräksi

Vuonna 2020 Tapiolan asiakaskäyttöön tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen määräksi esitetään suunnitelmassa 2 150 paikkaa. Tämä sisältää uusia paikkoja 1 671 kpl ja nykyisiä paikkoja 479 kpl. Luku sisältää myös 500 liityntäpysäköinnin pyöräpaikkaa, jotka on osoitettu vuorottaiskäyttöisiksi (Ainoa 2:n rakennuslupapäätös 11.12.2014) Ainoa 2:n asiakaspaikkojen kanssa.

Esitetty paikkamäärä on kokonaisuutena **yli kaksinkertainen** nykyisiin pyöräpaikkoihin verrattuna, vaikka Tapiolan liike- ja toimistotilan pinta-ala kasvaa kaupunkikeskushankkeessa suhteessa selvästi vähemmän. *Taulukossa 1* on esitetty pyöräpaikkojen määrän kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2020 sekä samanaikaiset kerrosalojen muutokset.

Pyöräpaikkojen tarjonta paranee merkittävästi Tapiolassa 2020 tavoitetilanteeseen mennessä. Vuoden 2015 vertailutilanteeseen nähden paikkamäärän suhde liiketilan määrään paranee arvosta 1pp/161k-m² arvoon 1pp/77k-m². *Vertailuluku sisältää nykyisen ja uuden maankäytön määrän sekä nykyiset ja uudet pyöräpaikat.*

Uuden maankäytön osalta pyöräpaikkatarjonta noudattaa keskimäärin hyvin vähimmäisnormia 1pp/70k-m² (tarkka arvo 1pp/55k-m²), lukuun ottamatta Ainoa 2:n osuutta, minkä osalta vaatimus on 1pp/40k-m². Tulee huomata, että sekä uudet liiketilat että myös uudet toimitilat on laskettu suunnitelmassa samalla normilla.

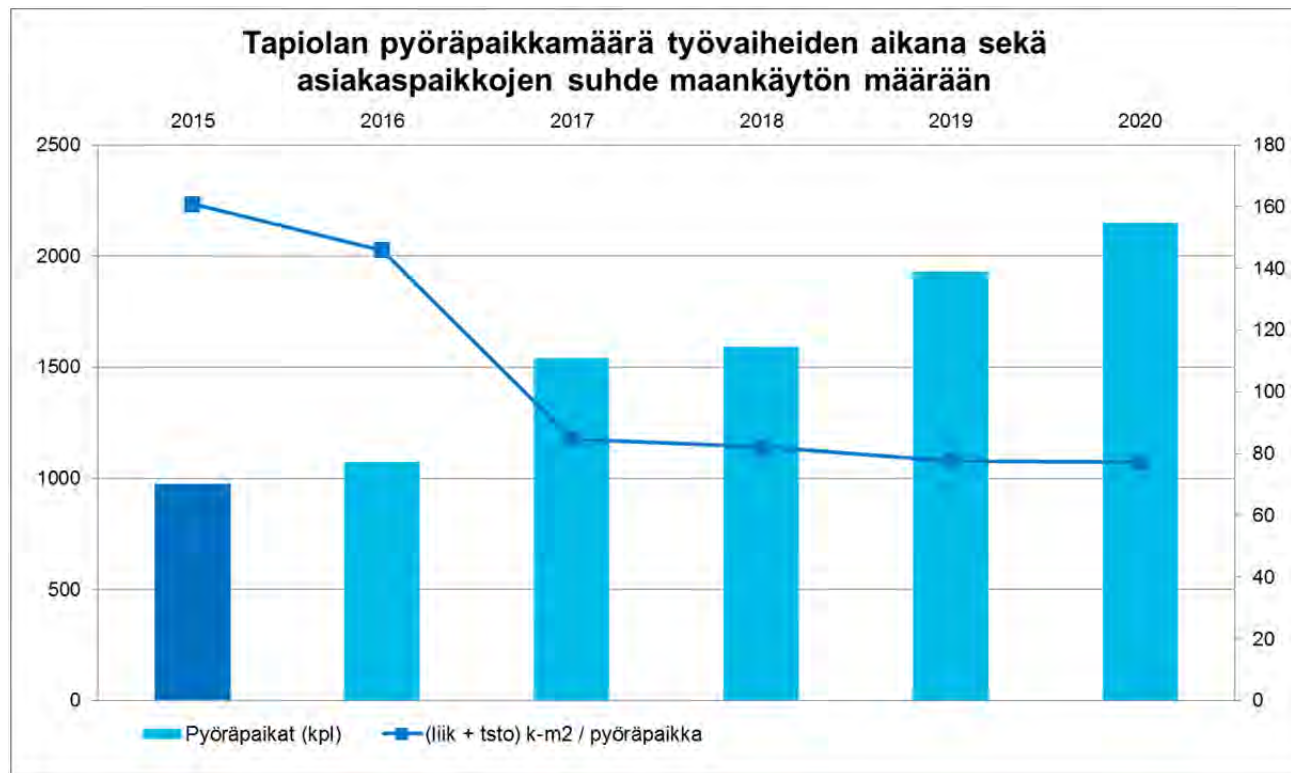
Mikäli koko Tapiolan uuden liiketilan (61 160 k-m²) pyöräpaikkavelvoite lasketaan Espoon rakennusvalvonnan aiemmin soveltaman 1pp/40k-m² -vaatimuksen mukaisesti, tarkoittaa se että Tapiolassa pitäisi olla edelleen noin 250-300 pyöräpaikkaa esitettyä enemmän. Tämän tarkastelun mukaan paikkamäärän huomattavalle kasvattamiselle esitetystä ei ole näköpiirissä todellista tarvetta (vrt. liike- ja toimitilojen alan nettokasvu noin 6 %, ja samalla esitetty pp-paikkamäärän kasvu yli 100 %).

Taulukko 1. Tapiolan pyöräpaikkojen määrä ja suhde maankäyttöön.

<i>Asiakaspyöräpaikat Tapiolassa</i>	<i>Liike- ja toimitilat, k-m2 (Viitesuunn.1/2015)</i>	<i>Pyöräpaikat (kpl)</i>
Nykytilanne (5/2015)	156.530	976
Poistuvat paikat	51.820	720
Uudet paikat	61.160	
normin mukaisesti		1 080
ydinkeskustaan esitetty		1 504
koko keskustaan esitetty		1 671
Suunnitelmatilanne 2020	165.850	2 150
Suunnitelmassa sovelletut pyöräpaikkanormit (uusi maankäyttö)		
<i>Liiketilat (pysäköinnin mitoitusohje 8/2015)</i>		<i>1pp / 70 kem</i>
<i>Toimistot</i>		<i>1pp / 70 kem</i>
<i>Ainoa 2 (Rakennusvalvonta 12/2014)</i>		<i>1pp / 40 kem</i>
<i>Asuminen</i>		<i>(RV käsittelee erikseen, ei käsitelty tässä työssä)</i>

Tapiolan keskustan kehittämishankkeen aikana pyöräpaikkojen tarjonta vaihtelee työmaiden määrän ja sijainnin mukaan. Kuvassa 10 on esitetty pyöräpaikkojen kokonaismäärän suhde liike- ja toimitilan määrään eri työvaiheiden aikana (2015-2020).

Vuodelle 2020 esitetystä paikkatarjonnasta on laajennusmahdollisuus vähintään noin 250-300 lisäpaikan osalta. Laajennus tarkoittaa yksitasoisten pyöräpaikkojen muuttamista kaksitasoisiksi bussiterminalin länsipäässä. Pyöräpysäköinnin tilantarve katutilassa ei tällöin muutu esitetystä. Pyöräpysäköinnille on mahdollista jatkossa ottaa myös muita uusia alueita käyttöön (esim. Tapiolaukion reuna-alueelta), mikäli pysäköinnin kysyntä kasvaa arvioitua suuremmaksi.



Kuva 10. Pyöräpaikkojen määrä suhteessa liikerakennusalaan eri työvaiheiden aikana.

3.4 Esitys paikkojen sijainnista

Tapiolan kaupunkikeskuksen pyöräpaikkojen sijoitteluun ovat vaikuttaneet tavoitteelliset pyöräreittien lähestymissuunnat sekä nykyisen pyöräpaikkakysynnän ja uuden kiinteistörakentamisen painopiste. Pyöräpaikat on sijoitettu sekä nykyisiä pyöräpaikkoja täydentämällä ja uudelleen järjestelemällä että keskittämällä tarpeen osoittamille ja kysytyille paikoille pyöräpysäköinnin uusia kokonaisuuksia. Työssä esitetty pyöräpysäköintipaikkojen mitoitettu tilantarve vastaa todellista tilantarvetta.

Pyöräpaikat ovat hyvin saavutettavissa pyöräreittien päälähestymissuunnista, mistä kävelyetäisyys Kauppakeskus Ainoan 1 - 4 ja muiden liiketilojen sekä bussiterminaalin että metron kulkuyhteyksille pääoville on noin 50 - 100 metriä.

3.5 Paikkojen sijainnit suhteessa kiinteistörajoihin

Kiinteistökohtainen paikkatarkastelu palvelee rakennuslupamenettelyä ja tarkentaa tavoitetilan pyöräpaikkojen toteutukseen liittyviä vastuita. Tässä työssä on tarkasteltu liike- ja toimitilarakentamisen pyöräpaikkavelvoitteita vuosien 2015-2020 aikana. Kiinteistökohtaista pyöräpaikkavelvoitteiden seurantaan tulee jatkaa ja tarkentaa jatkossa Espoon kaupungin toimesta. Vaiheittain toteutuvan kaupunkikeskuksen osista koostuva ja useille eri kiinteistöille jakautuva pyöräpaikkatarjonta vaatii seurantaan koko rakentamisvaiheen ajan.

Vuosien 2015-2016 aikana ei avata uutta liiketilaa Tapiolassa. Vuonna 2017 valmistuu Ainoa 2, jonka rakennusluvan mukainen pyöräpaikkavelvoite on 508 pyöräpaikkaa. Pyöräpysäköintisuunnitelman mukaan vuoteen 2017 mennessä saadaan Ainoa 2:n läheisyyteen yhteensä 514 pyöräpaikkaa (nettolisäys vuoteen 2017 mennessä 460 pp).

Muilta osin kiinteistökohtaiset (määrälliset) pyöräpaikkavelvoitteet toteutuvat yleissuunnitelman mukaisissa vaiheissa. Uusien pyöräpaikkojen sijoittelua ei ole kuitenkaan kaikissa tapauksissa mahdollista tehdä kiinteistöjen omalla alueella. Kiinteistö oy Raitinkartanon liiketilojen (9 900 k-m², vuonna 2020) mukaiset pyöräpaikat eivät kaikki mahdu kiinteistörajoiden välittömään läheisyyteen. Länsituulenkujan ja Tuulensuojan jatkosuunnittelussa tulee huomioida Raitinkartanon vähintään 140 pyöräpaikan kokonaistarve, nyt suunnitelmassa alueelle on esitetty 118 pyöräpaikkaa.

Ainoa 3:n (16 100k-m²), Kiint Oy Säästötammen (6 200k-m²) ja Ainoa 4:n (7 900 k-m²) yhteensä noin 430 pyöräpaikan sijoittaminen tulee tapahtumaan Länsikulman, Länsituulenaukion, Sammonsillan ja Itätuulenkujan ympäristöihin. Suunnitelmassa vuoden 2020 tilanteessa näille alueille on esitetty yhteensä 457 pyöräpaikkaa sekä lisäksi 300 pyöräpaikkaa terminaalin länsipäähän kannen alle.

4 Pyöräpaikkojen toteutus ja vastuunjako

4.1 Toteutuksen vaiheistus

Tapiolan pyöräpaikkojen tarjonta vaihtelee vuosina 2016 – 2020 rakennustyömaa- ja suunnitteluvaiheen mukaan. Rakennustyömaiden vaiheistukset ovat kulloinkin voimassa olevan Tapiolan yleisen rakentamisaikataulun mukaiset ja ovat sen suhteen alustavia arvioita sekä kestoaltaan ja laajuudeltaan. Rakennustyömaavaiheiden lisäksi pyöräpysäköintisuunnitelmakuvien pohjalla ovat niin ikään suunnittelun edetessä päivittyvät Tapiolan keskuksen kehittämisvaiheiden yleissuunnitelmat (*YS-vaiheet 1-5 / Arkkitehtitoimisto SARC Oy*). Tässä työssä pyöräpysäköinnin sijoittelut ja reitit on suunniteltu 8.5.2015 päivätyn Tapiolan rakentamisaikataulun työmaiden ja viimeimpien YS-vaiheiden mukaisesti.

Nykytilakartoituksen (2015) pyöräpaikat on pyritty säilyttämään omilla paikoillaan aina kyseisessä yleissuunnitelman rakennusvaiheessa (YS-vaiheet 1-5) osana kokonaispyöräpaikkatarjontaa. Uusia pyöräpaikkoja on sijoitettu täydentämään nykyisiä ja myös muihin keskeisiin kohtiin huomioiden muuttuvat pyöräreitit aina kyseisessä vaiheessa. Pyöräpaikkamäärän suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota paikkojen saavutettavuuteen ja ensisijaiseen käytettävyyteen. Lisäksi on pyritty huomioimaan paikkojen sijoittuminen siten, että ne ryhminä säilyvät hallittuina kokonaisuuksina Tapiolan muuttuvassa kaupunkikuvassa.

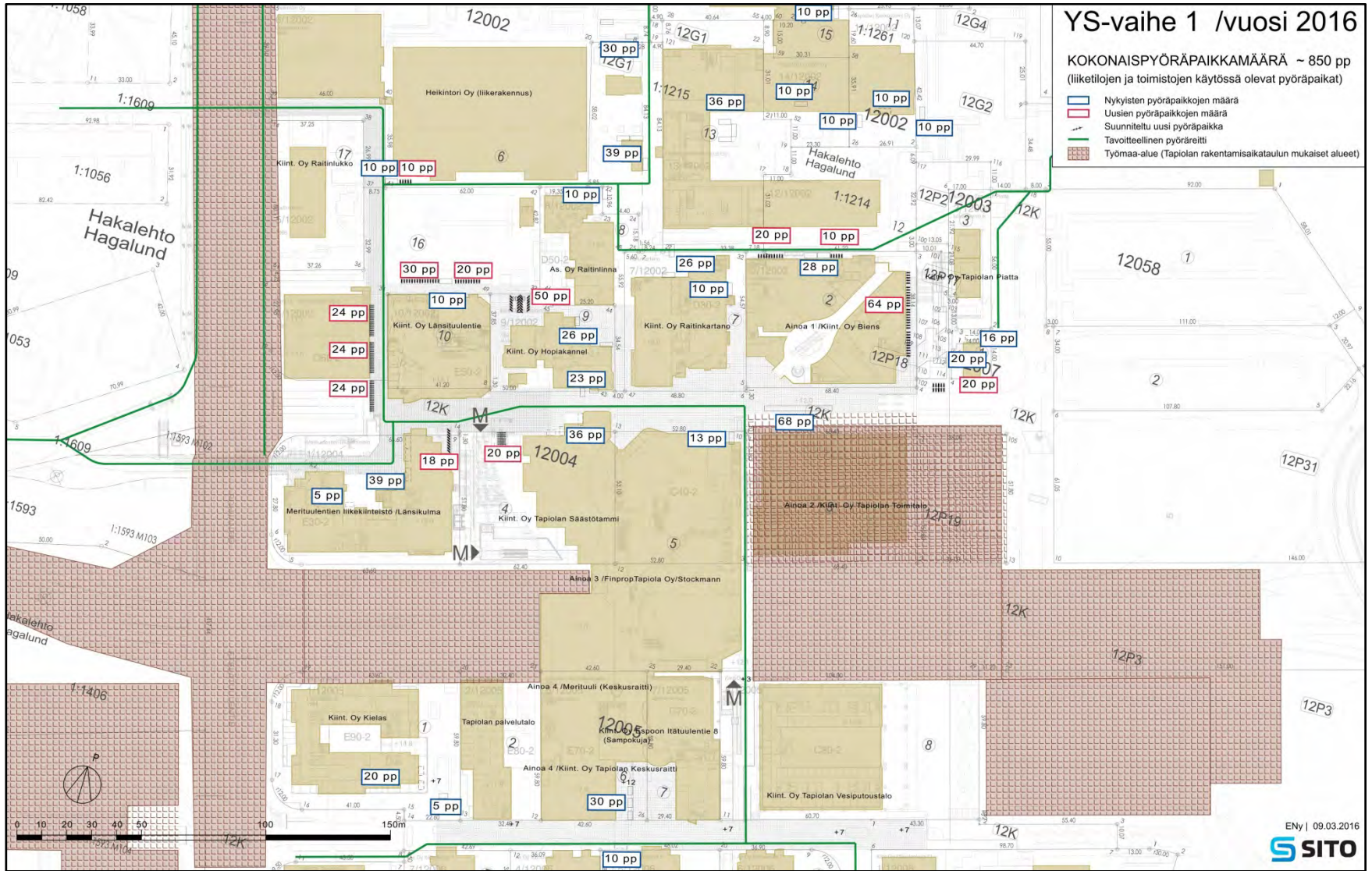
Uusien pyöräpaikkojen laskennallisena mitoitusperusteena on noudatettu Tapiolan designmanuaalin (2015) suositusta pyöräteline-mallista (esimerkki kaariteline "Leikkiset", *kuva 8*) ja telineen asennustavasta suhteessa Tapiola-laattaan (70cm x 70cm). Tämä huomioiden telineet on sijoitettu 105 cm välein, ja jokaisessa kaaritelineessä on 2 polkupyöräpaikkaa / teline. Tällöin yhden pyöräpaikan tila on 52,5 cm.

Pyöräpaikkojen sijainnit ja lukumäärä Tapiolan ydinkeskustan osalta on esitetty seuraavissa kuvissa (*kuvat 11–15*).

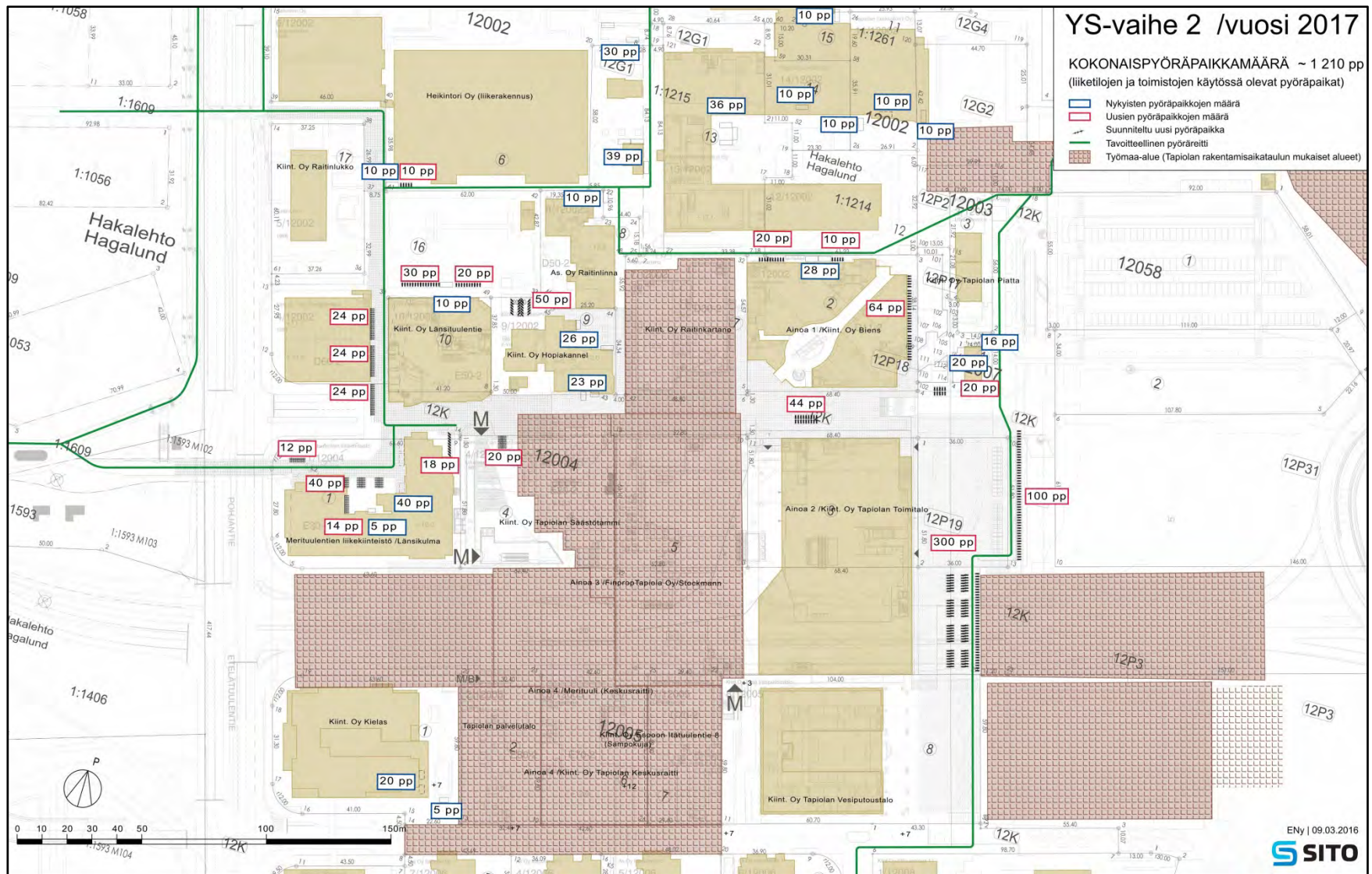
Pyöräpysäköinnin tarve ja ratkaisut Tapiolan keskuksessa

14.3.2016

21 (27)



Kuva 11. Pyöräpaikat vuonna 2016.

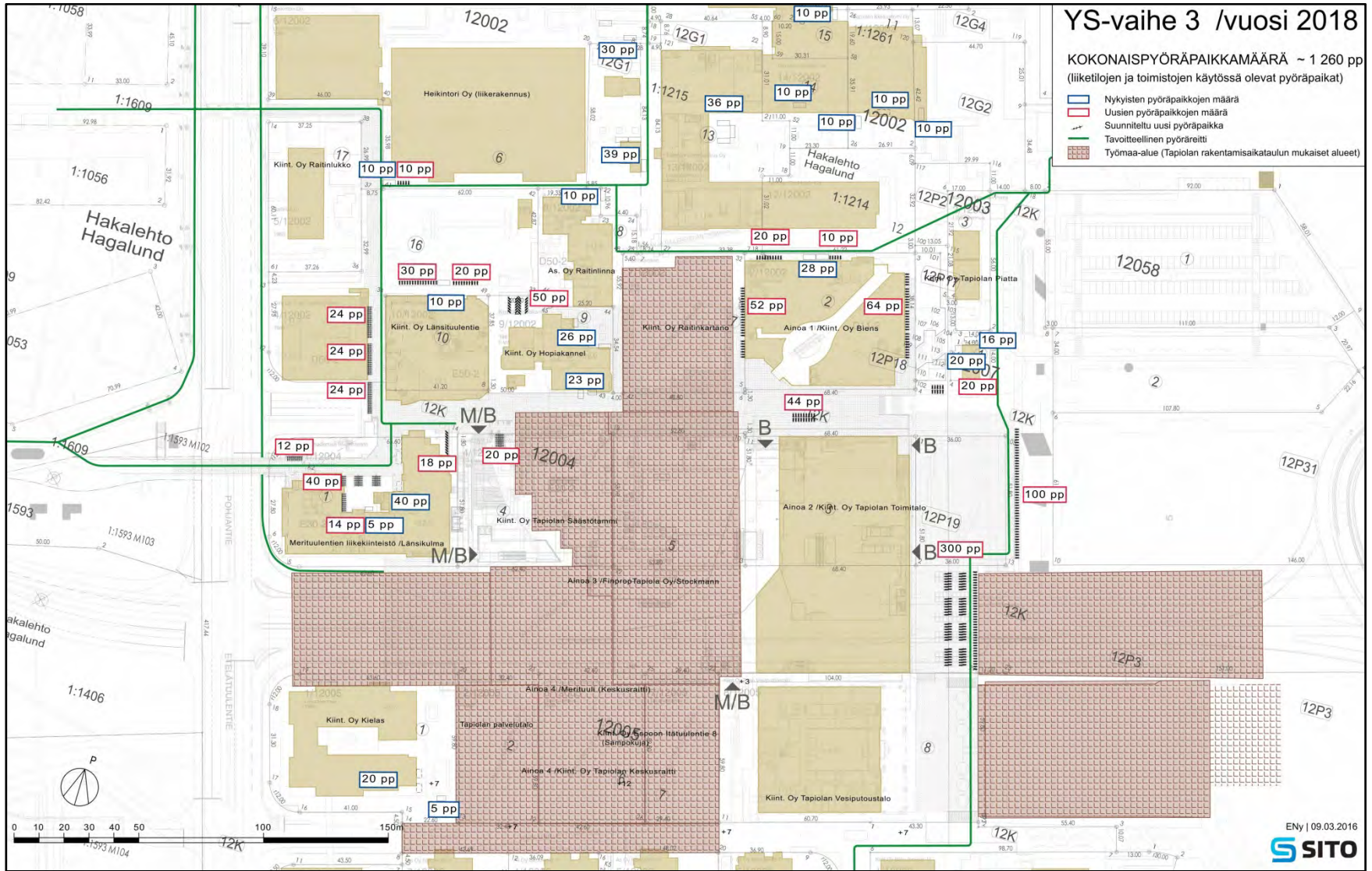


Kuva 12. Pyöräpaikat vuonna 2017.

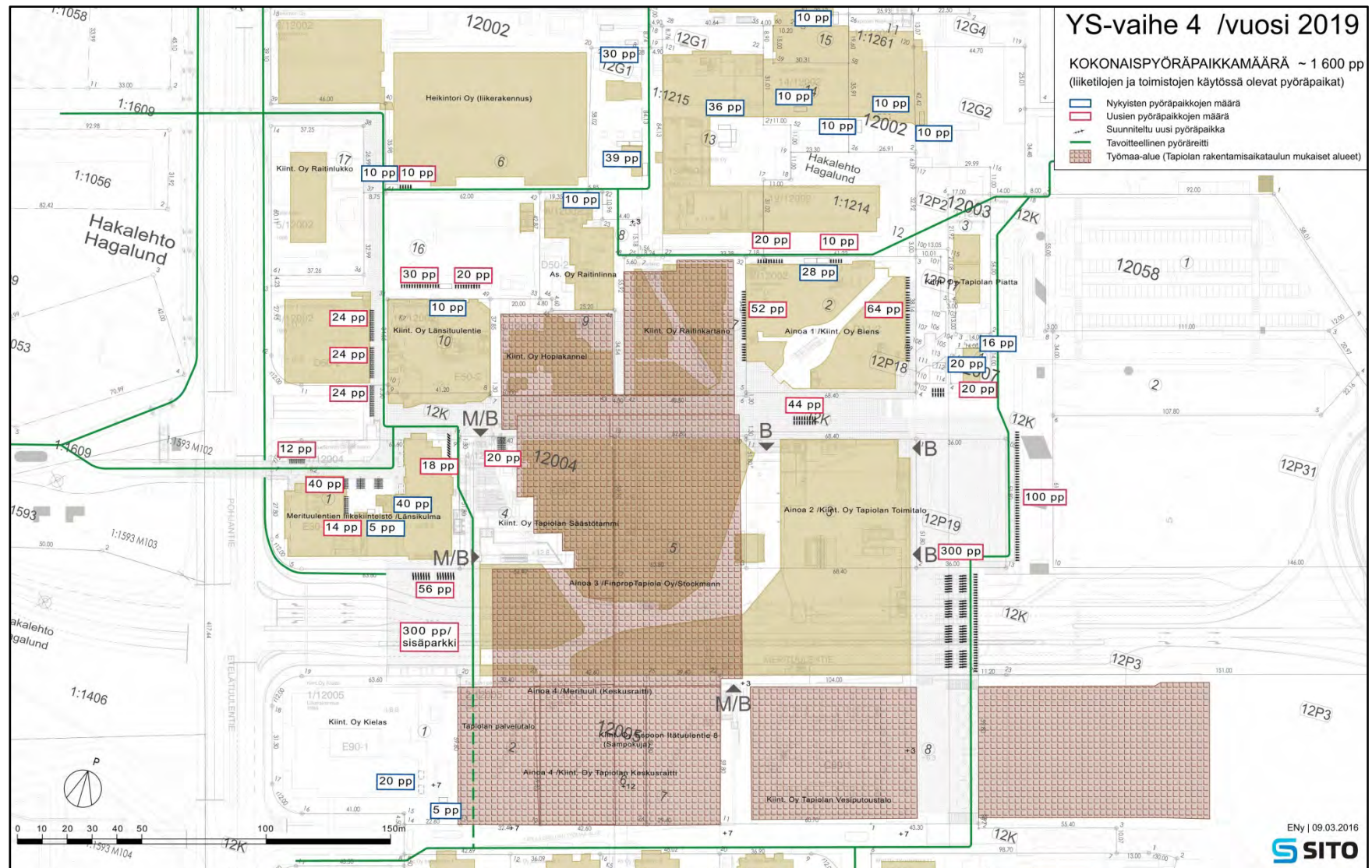
Pyöräpysäköinnin tarve ja ratkaisut Tapiolan keskuksessa

14.3.2016

23 (27)



Kuva 13. Pyöräpaikat vuonna 2018.

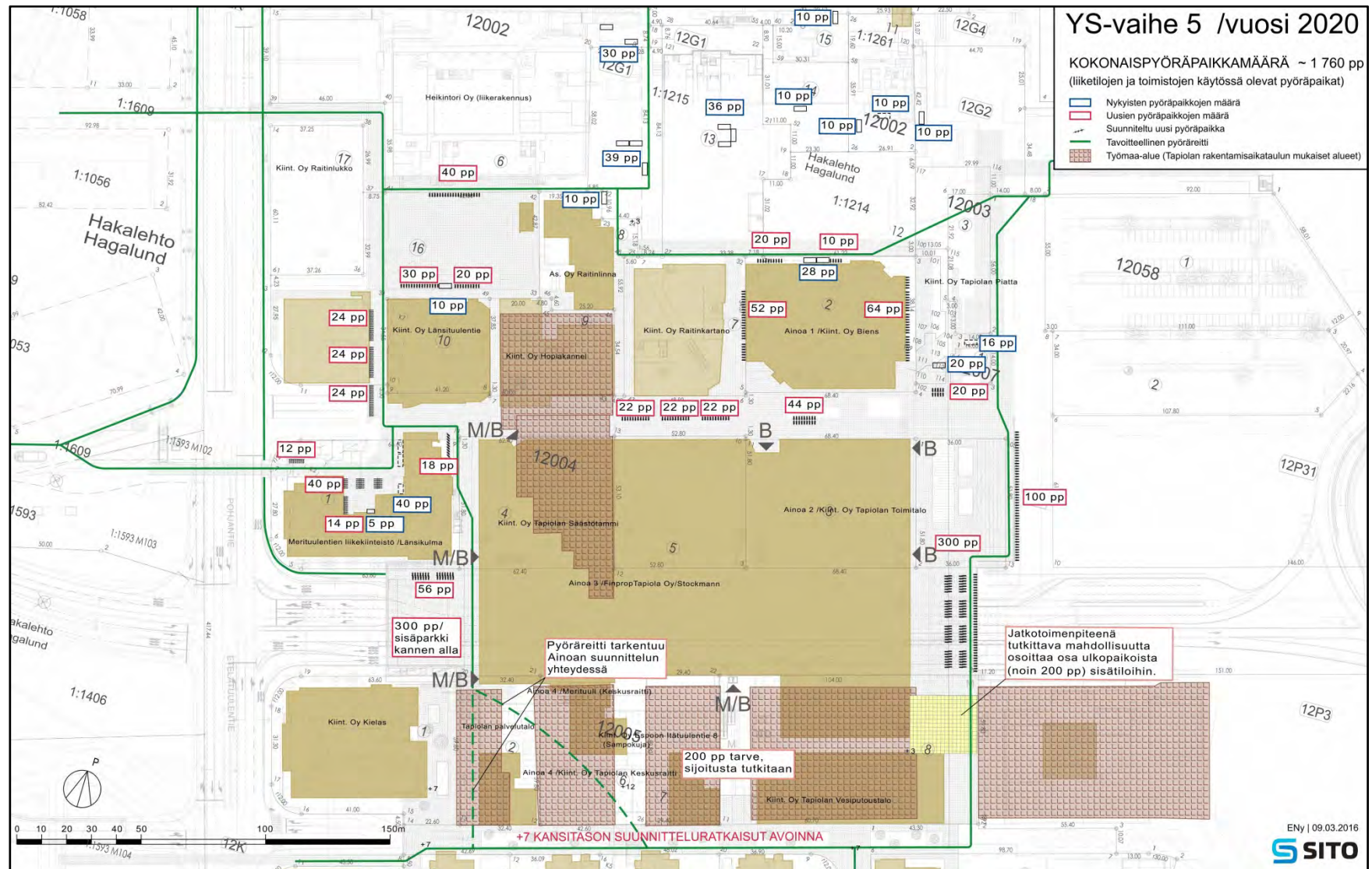


Kuva 14. Pyöräpaikat vuonna 2019.

Pyöräpysäköinnin tarve ja ratkaisut Tapiolan keskuksessa

14.3.2016

25 (27)



Kuva 15. Pyöräpaikat vuonna 2020.

4.2 Pyöräpaikat rakennuslupamenettelyssä

Pyöräpaikkojen toteutus noudattelee mahdollisuuksien mukaan Tapiolan uudis-/täydennysrakentamisen vaiheistusta, kukin kiinteistö vastaa omista velvoitteistaan. Hankeaikataulutuksen perusteella ydinkeskustan osalta pyöräpysäköinnin kokonaisuus valmistuu palasta lopulliseen kuntoonsa vasta 2020-luvun alussa.

Tapiolassa tulee harkita pyöräpysäköinnin osalta yhteisjärjestelysopimuksen tai vastaavan tekemistä pyöräpysäköinnin osalta. Kiinteistökohtaiset velvoitteet (rakennusluvan mukainen velvoite) ovat samoja kaikille, mutta toteutusvastuu tulisi olla sopimuksella siirrettävissä toiselle kiinteistölle tai pyöräpysäköinnistä vastaavalle toimijalle (esim. kaupunki). Vaihtoehtoinen tapa on kiinteistö-/hankekohtainen käsittely, osakokonaisuus kerrallaan.

Tapiolan hankevaiheistus muodostaa haasteen pyöräpaikkojen lopullista sijoittelua ajatellen. Mikäli lopputuloksena tavoitellaan laadukasta pyöräpysäköinnin kokonaisuutta, tulisi pyöräpysäköinnin järjestämisen koordinointi olla osoitettu selkeästi yhdelle vastuutaholle.

5 Yhteenveto

TAPIOLAN KESKUksen PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Työn tuloksena on esitetty katutilan eri toiminnot huomioiva pyöräpaikkojen **määrällinen maksimi** sekä **paikkojen sijoittelu** Tapiolan rakentamisvaiheiden aikana sekä tavoitevuonna 2020. Tarkastelun tuloksena syntynyt tilallinen maksimimäärä pyöräpaikkoja vastaa kaupungin pysäköintinormien mukaista suositusta pyöräpaikkojen tarjonnasta.

Pyöräpysäköinnin tarjonta kasvaa merkittävästi Tapiolan kaupunkikeskuksen kehittämishankkeen ja metrolikenteen aloittamisen myötä.

Myös pyöräpysäköinnin **kysyntä kasvaa** Tapiolassa. Kysyntään vaikuttavat Tapiolan keskuksen palveluiden parantuminen sekä metron liityntäliikenteen palvelutaso eri puolilla Suur-Tapiolaa.

Suurimmat pyöräpysäköinnin käyttäjäryhmät ovat **asiakkaat, liityntäpysäköinti ja alueen asukkaat**. Tapiolan katutilan pyöräpaikat ovat yleisessä käytössä, asukkaiden pyöräpaikat tullaan sijoittamaan kiinteistöjen alueille.

Nykytilassa (toukokuu 2015) Tapiolan asiakaspyöräpaikkoja on noin 980 kpl, ja niiden käyttöaste on keskimäärin noin 40 %.

Suosituimmat pyöräpaikat sijaitsevat Länsituulenkujaalla liikerakennusten sisäänkäyntien läheisyydessä, ja pyöriä on jopa enemmän kuin telinepaikkoja.

Tavoitetilassa 2020 Tapiolan keskuksen alueelle on esitetty noin **2 150 asiakaspyöräpaikkaa**.

Espoon **pyöräpaikkanormi** (21.8.2015) edellyttää minimissään 1pp/70 liiketilaneliötä kohden, kun kyseessä on kauppakeskus. Tapiolan keskuksen osalta tämä tarkoittaa Ainoa 2:n lisäksi noin 570 pyöräpaikan tarvetta. Yhteensä uusien (2015 jälkeen toteutuvien) liiketilojen paikkatarve on normin mukaisesti noin 1080 pyöräpaikkaa.

Vuorottaiskäyttö tehostaa pyöräpaikkojen käyttöä ja tarkoittaa pyöräpaikkojen osalta sitä, että samalla pyöräpaikalle tavoitellaan eri käyttäjäryhmiä eri vuorokaudenaikoina. Tapiolaan keskukseseen vuorottaiskäyttö sopii hyvin.

Tapiolan pyöräpaikat **toteutuvat vaiheittain** rakentamisen vaiheistuksen mukaisesti ja pääpiirteittäin kiinteistökohtaisesti. Kukin kiinteistö vastaa vähimmäispaikkamäärän toteutuksesta itse, mutta paikkojen toteutusta on mahdollista vaiheistaa ja osa paikoista voidaan velvoittaa rakennettavaksi kiinteistörajoiden ulkopuolelle (Espoon kaupungin kanssa erikseen sovittava).

Selvityksen ehdotus 1.1.2016 lähtien Tapiolan kaupunkikeskuksessa sovellettavasta pyöräpaikkanormista:

- liiketilahankkeet: 1pp/70k-m2
- toimitilahankkeet: 1pp/70k-m2