

TAMPERE.
FINLAND

TAMPEREEN PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMISOHJELMA 2030



TAMPERE

Kaupunkiympäristön palvelualue Julkaisuja 2/2022

ALKUSANAT

Tampereen strategiassa 2030 on toivottu tulevaisuuden Tampereen olevan hyvinvoinva, turvallinen, kestävä sekä vetovoimainen ja elävä. Pyöräliikenteen edistäminen on yksi merkittävä keino näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tampereen tavoitteena on olla kehittyvä ja houkutteleva eurooppalainen pyöräilykaupunki, jossa pyöräily on sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista ympäri vuoden. Tavoitteena on, että kaupungissa tehdään vuonna 2030 pyörämatkoja ja tuplasti nykyistä enemmän. Koronapandemia ja ihmisten lisääntynyt kiinnostus hyvinvointiin ja pyörällä liikkumiseen tekevät ajasta entistä otollisemman pyöräliikenteen edistämiseksi. Pyöräliikenne myös monipuolistuu. Tulevaisuudessa yhä useamman kaupunkilaisen alla on sähköpyörä tai lasten kuljetukseen sopiva laatikkopyörä. Erilaiset tavarapyörät tuovat vähäpäästöisiä ratkaisuja myös yrityksille ja kaupunkilogistiikkaan.

Ilmastotavoitteet haastavat kaupunkiseutuja ratkaisemaan liikkumista uudella tavalla. Vuodelle 2030 asetetut kansainväliset kestävä kehityksen tavoitteet edellyttävät suuria ja nopeita muutoksia liikkumistottumuksissa. Kaupungin tehtävänä on luoda olosuhteet, joissa kaupunkilaisille on tarjolla arjessa toimivia ja kilpailukykyisiä kestäviä liikkumismahdollisuuksia.

Kasvattamalla pyöräliikenteen roolia liikennejärjestelmässä voimme saavuttaa terveyshyötyjä,

päästöjen ja melun vähentymistä, taloudellisia hyötyjä, tehokkaampaa tilankäyttöä ja liikenneturvallisuuden parantumista. Parhaimmillaan pyöräilyn mahdollisuudet tunnustetaan niin osana terveyden edistämistä kuin maankäytön kehitystä.

Pyöräilyn houkuttelevuuden lisääntyminen ja pyöräilijöiden määrän kasvu eivät toteudu pelkästään pyöräliikenteeseen kohdistetuilla toimenpiteillä. Pyörällä liikkuvan unelmakaupunki vaatii kokonaisvaltaista liikennejärjestelmän, liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämistä sekä määrätietoista työtä ja resursointia kaikilla kaupunkiorganisaation palvelualueilla. Nyt valmistuneet Tampereen ensimmäiset kävelyyn ja pyöräliikenteeseen omina kulkumuotoinaan keskittyvät kehittämissuunnitelmat kiteyttävät konkreettiset tavoitteet ja yhdessä tekemisen raamit seuraaviksi vuosiksi. Ohjelmat laajentavat edistämistyön perinteisestä väyläsuunnittelusta kokonaisvaltaisemmaksi kaupunkikehittämiseksi yhdessä asukkaiden, yhdistysten ja yrittäjien kanssa. Tehdään yhdessä Tampereesta entistä parempi ympärivuotinen pyöräilykaupunki!

Anna-Kaisa Ikonen
Tampereen pormestari
Tampereella 31.5.2022



SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto	4
2. Nykytila	6
3. Miksi pyöräliikennettä tulee edistää?	11
4. Visio ja tavoitteet	13
5. Toimenpideohjelma	15
Pyöräliikenteen verkko	17
Pyöräpysäköinti ja -palvelut	20
Pyöräliikenteen väylien käytettävyys	23
Resurssit ja sitoutuminen	27
Viestintä ja vuorovaikutus	28
Seuranta	30
6. Vaikutusten arviointi	32
7. Tavoitteiden seuranta	35
8. Lähteet	37
Liite: Nykytilan analyysi	38



1. JOHDANTO

Lähtökohdat

Kävelyllä ja pyöräliikenteellä on merkittäviä positiivisia vaikutuksia kansanterveyteen, päästöjen vähentämiseen ja ilmanlaatuun, liikennejärjestelmän toimivuuteen, turvallisuuteen, liikkumisen tasa-arvoisuuteen ja kaupunkiympäristöjen viihtyisyyteen. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen kunnissa on nostettu keskeiseen rooliin useissa valtakunnallisissa strategioissa ja ohjelmissa, joissa linjataan energia-, ilmasto- ja liikennepoliittisia tavoitteita ja toimenpiteitä. Näihin lukeutuvat mm. valtakunnallinen Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Kansallinen energia- ja ilmastostrategia vuoteen 2030, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021–2032 sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Tampereen kaupunkiseutu on tarkentanut valtakunnallisia ohjelmia omalla kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0:lla. Siinä on määritelty pyöräliikenteen edistämiseen liittyviä toimenpiteitä ja seurannan mittareita.

Tampereen kaupunki on tarkentanut valtakunnallisia linjauksia ja tavoitteita omissa strategioissaan ja ohjelmissaan. Pyöräliikenteen kehittämisohjelma on Tampereen kestävän kaupunki-liikkumisen ohjelmaa (SUMP) toteuttava ohjelma.

TAMPEREEN KAUPUNKISTRATEGIA 2030

linjaa tavoitteeksi mm. olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä ja lisätä kaupungin elinvoimaisuutta, asukkaiden hyvinvointia ja kestävästä liikkumisesta.

PORMESTARIOHJELMA 2021–2025

tarkentaa kaupunkistrategian linjauksia

KANTAKAUPUNGIN YLEISKAAVA

osoittaa pyöräliikenteen pääreitit.

KESTÄVÄN KAUPUNKILIKKUMISEN SUUNNITELMA (SUMP)

tavoitteena on kestävän kaupunkiliikkumisen periaatteiden sitouttaminen vahvemmin liikkumista koskevaan suunnitteluun ja päätöksentekoon.

HIILINEUTRAALI TAMPERE 2030 -TIEKARTTA

kokoaa Tampereen ilmastotoimenpiteet. Kävelyä ja pyöräliikennettä koskevat toimenpiteet ovat merkittävässä roolissa osana liikkumiselle asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Pyöräliikenteen
kehittämisohjelma
2030

Kävelyn ja
kaupunkielämän
ohjelma 2030

Pysäköintipolitiikka

Nopeusrajoituspolitiikka

Tampereen ITS-Strategia



Työn sisältö ja rajaus

Kävely ja pyöräliikenne ovat itsenäisiä kulku-
muotoja, joilla molemmilla on omat ominai-
suudet, tarpeet ja vaatimukset. Kumpaakin tulee
edistää niiden omista lähtökohdistaan. Tämän
takia Tampereelle on nyt laadittu samanaikaises-
ti omat ohjelmat sekä kävelyn ja kaupunkielämän
että pyöräliikenteen kehittämiseksi.

Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelma
tarkentaa ja konkretisoi aiemmissa ohjelmissa
määritettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä pyörä-
liikenteen osalta. Kehittämisohjelman tavoitteet
tukevat Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa
määriteltyjä tavoitteita ja tarkentavat pyöräliiken-
teen haluttua roolia liikennejärjestelmässä. Visio
ja tavoitteet kuvaavat, minkälainen liikkumisympä-
ristö ja liikkumiskulttuuri houkuttelee arjen
matkoilla pyöräilyyn. Ohjelman toimenpiteet
määrittävät konkreettiset seuraavat askeleet ja
niiden vastuutahot tavoitteiden saavuttamiseksi.
Seurantasuunnitelman mittareiden avulla
voidaan seurata, johtavatko tehdyt toimenpiteet
kohti haluttua tavoitetilaa.

Tavoitteiden mukainen pyöräliikenteen kasvu
edellyttää toimenpiteitä laajasti monilla kau-
pungin palvelualueilla. Tämä ohjelma keskittyy
pyöräliikenteen edistämisen osa-alueisiin, jotka
koskevat pyöräliikenteen infrastruktuurin ja sen
käytettävyyden parantamista sekä niihin liitty-
vän seurannan, viestinnän ja vuorovaikutuksen
kehittämistä. Tässä ohjelmassa käsitellään myös
niitä mikroliikkumisen muotoja, joissa kevyttä
sähköistä liikkumisvälinettä käytetään pyörätie-

llä. Pyöräliikenteen väyliä koskevat toimenpiteet
kattavat mikroliikkumisen, koska laadukkaat
pyöräliikenteen järjestelyt mahdollistavat myös
nopeasti kehittyvien ja lisääntyvien kevyiden
sähköisten liikkumisvälineiden turvallisen käytön.
Pysäköintiä ja turvallisuutta koskeviin haasteisiin
on vastattu ottamalla huomioon kevyet sähköi-
set liikkumisvälineet osana toimenpideohjelmia.

Ohjelman ulkopuolelle jäävät tärkeinä osa-aluei-
na yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon
vaikuttaminen sekä pyöräilykasvatukseen edis-
täminen. Lisäksi pyöräilykulttuurin edistäminen
koostuu monen toimijan toimenpiteistä, joista
tähän ohjelmaan sisältyvät vain liikennejärjes-
telmän kehittämiseen liittyvät toimet. Ohjelman
ulkopuolelle jäävien asioiden kehittäminen pyö-
räliikenteen näkökulmasta tulee ratkaista muissa
ohjelmissa.

Vuorovaikutus ja työn ohjaus

Työ tehtiin laajassa vuorovaikutuksessa kaupun-
gin eri yksiköiden ja keskeisten sidosryhmien
kanssa. Vuorovaikutteisen prosessin tavoitteena
oli muodostaa yhteinen näkemys ohjelman ta-
voitteista ja toimenpiteistä sekä sitouttaa kau-
pungin yksiköt toimenpiteiden toteuttamiseen.
Toimenpiteiden ideoimiseksi järjestettiin viisi
laajaa teemakohtaista poikkihallinnollista työpa-
jaa. Lisäksi toimenpiteitä tarkennettiin yhteensä
kolmessaatoista yksikkökohtaisessa tapaamisessa
ja ohjelmaa esiteltiin Tampereen Vanhusneuvos-
tolle, Vanhusneuvostolle, Nuorisovaltuustolle
ja Tampereen polkupyöräilijöille syksyllä 2021.

Moni vuorovaikutustilaisuuksista toteutettiin
yhteistyössä samaan aikaan laaditun Tampereen
kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa.

Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelman
laatiminen aloitettiin vuoden 2021 alussa ja se
valmistui tammikuussa 2022. Työn laadinnassa
kumppanina toimivat Riikka Kallio, Laura Poski-
parta, Katja Lindroos sekä graafikko Ari Kujala
WSP Finland Oy:stä. Työn tekemisessä oli tiiviisti
mukana työryhmä, johon kuuluivat Timo Sei-
melä, Katri Jokela ja Jukka Uusitalo Tampereen
kaupungilta. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon
kuuluivat Ari Vandell, Timo Seimelä, Jouni Siveni-
us, Pasi Halme, Kari Kannisto, Kimmo Myllynen,
Raija Tevaniemi, Pia Hastio, Hanna Montonen ja
Timo Koski Tampereen kaupungin Kaupunkiympä-
röstön palvelualueelta.

Kehittämisohjelman laatiminen on saanut Tra-
ficomin liikkumisen ohjauksen valtionavustusta
vuodelle 2021.



2. NYKYTILA

Pyöräliikenne Tampereella

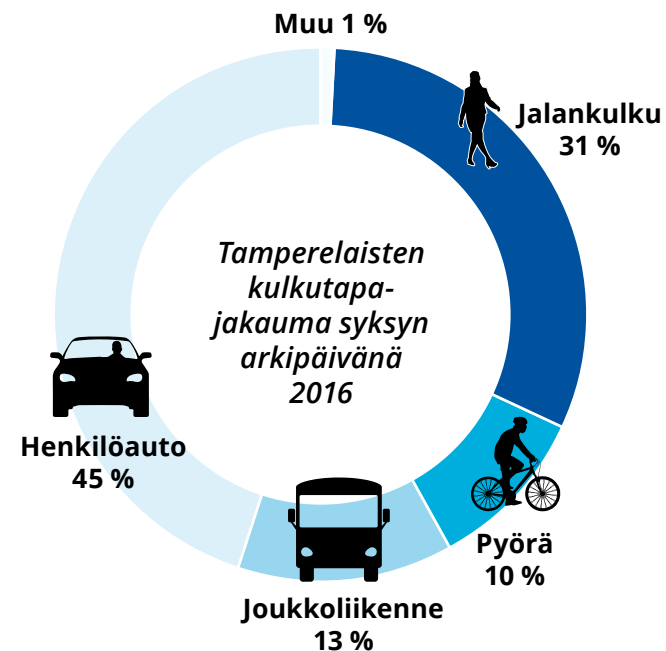
Tampereelaisten kaikista kotimaanmatkoista 7 % tehdään pyörällä. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus on samaa tasoa muiden vastaavien kaupunkien kanssa. Koko Suomen pyöräliikenteen kulkutapaosuus kaikista kotimaanmatkoista on keskimäärin 8 %. Suomen kaupungeista tämän ylittää merkittävästi ainoastaan Oulu (17 %) ja Joensuu (16 %). Tarkasteltaessa syksyn arkivuorokauden matkoja on pyöräliikenteen osuus Tampereella 10 % eli hieman suurempi kuin koko vuonna keskimäärin.

Kesällä Tampereella pyöräliikenteen osuus kaikista seudulla tehtävistä matkoista on 14 % ja talvella 1 %. Talvella pyöräliikenteen osuus on hyvin pieni, mutta luku on linjassa monien suomalaisten kaupunkien kanssa, lukuun ottamatta Oulua ja Joensuuta, joissa pyöräilläään paljon myös talvella.

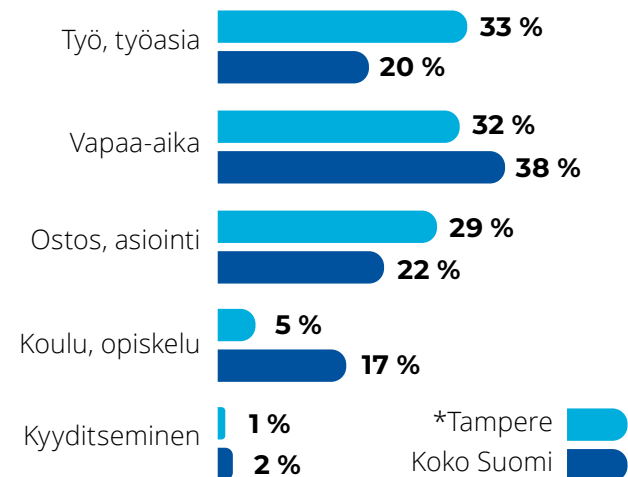
Tampereella pyörän käyttö on yleisintä alle 5 kilometrin matkoilla. Pyörämatkan keskipituus on noin 3,6 kilometriä, mikä on hieman enemmän kuin Suomessa keskimäärin (3,3 km).

Tampereen seudun kouluille tehdyn kyselyn (2018) mukaan Tampereella alle 3 km:n koulumatkoista 40 % tehdään pyörällä ja 43 % kävellen keväisin ja syksyisin. Talvella kouluun kuljetaan pääsääntöisesti kävellen ja pyörällä tehdään vain 8 % koulumatkoista. Koulumatkojen haasteeksi koko Tampereen seudulla on tunnistettu omin lihasvoimin liikkumisen väheneminen yläkouluun ja toisen asteen opintoihin siirryttäessä.

Lähteet: HLT2016, Tampereen kaupunkiseudun koulumatka- ja liikkumiskysely 2018



Pyörämatkojen tarkoitukset



* Tampereen matkat käsittävät tamperelaisten matkat Tampereen seudulla.



Pyöräliikenteen määrät

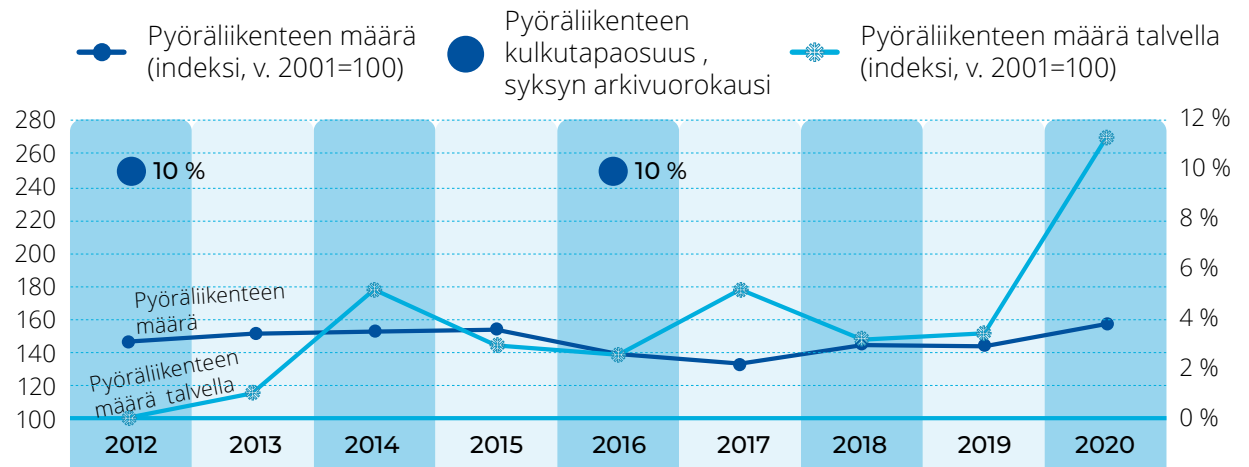
Tampereella on laskettu pyöräliikenteen määriä vuodesta 2000 lähtien koneellisten mittauspisteiden avulla. Pyöräliikenteen määrät ovat kasvaneet hieman enemmän suhteessa Tampereen väkiluvun kasvuun. Määrät eivät ole kuitenkaan kasvaneet niin paljon, että se näkyisi kulkutapaosuuden kasvuna. Talvella pyöräliikenteen määrissä näkyy selvästi talven lumisuus: pyöräily on selvästi suositumpaa vähälumisina talvina.

Raitiotien rakentamisesta ja muista keskustan rakennushankkeista aiheutuneet laajat työmaat ovat heikentäneet keskustan saavutettavuutta pyörällä. Tämä on laskenut keskustaan suuntautuvien pyörämatkojen määrää vuosina 2016–2017.

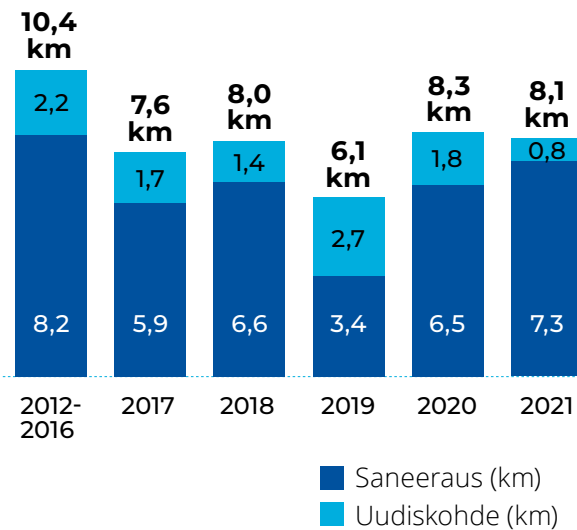
Pyöräliikenteen verkko

Tampereen katuverkolla on yhteensä noin 650 km pyöräteiden ja -kaistojen verkostoa, josta noin 90 % on yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. Koko verkostosta pyöräliikenteen pääverkkoa on yhteensä 222 km, josta 95 km on seudullisia pääreittejä eli laatukäytäviä ja 127 km alueellisia pääreittejä. Pyöräliikenteen verkon kattavuus on kasvanut vuosittain, vaikka muutamina viime vuosina pyöräteiden määrän kehitys on tasaantunut. Kehitystä selittää se, että samaan aikaan kun uusille alueille on rakennettu uusia pyöräteitä, vanhojen alueiden vähäliikenteisillä kaduilla on laskettu nopeusrajoituksia ja siirretty pyöräliikennettä ajoradalle.

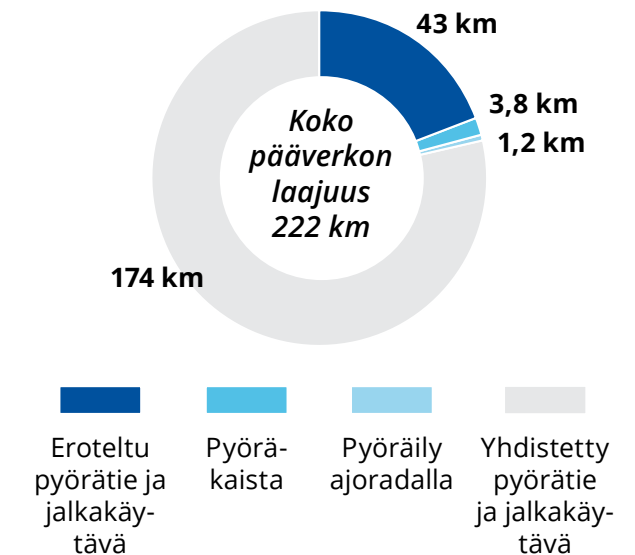
Pyöräliikenteen määrien ja kulkutapaosuuden kehitys



Uudet ja saneeratut pyöräliikenteen pääreitit



Pääreittien väylätyypit



Pyöräliikenteen pääreittien opastus

Pyöräliikenteen kaikki seudulliset pääreitit on Tampereella opastettu uuden tieliikennelain mukaisilla opasteilla. Opastetyyppejä kehitettiin Tampereen seudulla ja Helsingissä ja otettiin mukaan vuonna 2020 voimaan tulleeseen tieliikennelakiin.

Tauluopasteita on käytetty kattavasti kohdissa, joissa pääreittiä pyöräilevä kääntyy tai vaihtaa kadun puolta. Opasteissa jokainen pääreitti on numeroitu, mikä helpottaa oikean reitin seuraamista.

Pyöräpysäköinti

Tampereen yleisillä alueilla on tällä hetkellä yhteensä noin 5 700 pyöräpysäköintipaikkaa, joista noin puolet mahdollistaa runkolukituksen. Tarve pyöräpysäköinnin määrän ja laadun kehittämiseksi on tunnistettu, sillä pelkästään keskustan alueelle arvioidaan tarvittavan yhteensä noin 10 000 pyöräpysäköintipaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Pyöräpysäköintiä lisätään ja parannetaan vuosittain noin 300–400 uudella pyörätelinepaikalla, mikä ei riitä vastaamaan pyöräpysäköintipaikkojen kasvavaan kysyntään.



Kuva Katja Seimelä

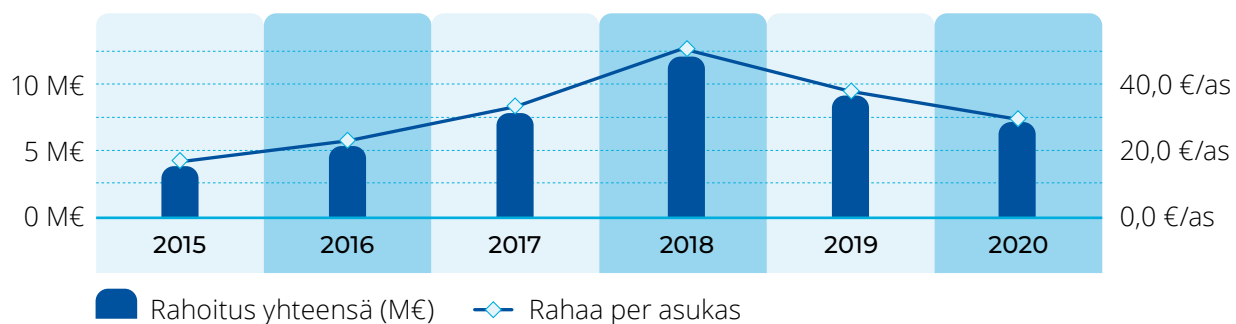


Pyöräliikenteen edistäminen ja rahoitus

Tampereella on kehitetty pyöräliikenteen pääverkkoa voimakkaasti viime vuosien aikana. Suurin osa investoinneista on ollut nykyisten väylien laatutason parantamista, joita on toteutettu erityisesti seudullisilla pääreiteillä ja ydinkeskustan pääreiteillä.

Kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistetun investointirahoituksen määrä on kasvanut vuodesta 2015 lähtien. Rahoituksen suuruudessa on viime vuosina ollut vuosittaista vaihtelua (7–11,7 M€) johtuen suurten hankkeiden yhteydessä rakennetuista pyöräliikenteen pääreiteistä. Rahoituksen taso on hyvä verrattuna kansainvälisiin suosituksiin ja muihin Suomen kaupunkeihin: Vuoden 2020 investointitaso 7 M€ on 24 % koko liikenneinvestointien budjetista ja asukasmäärään suhteutettuna 29,4 euroa / asukas.

Kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettu rahoitus



Kaupunkilaisten tyytyväisyys

Asukaskyselyyn (2019) vastanneista puolet kokivat pyöräilyn houkuttelevuuden parantuneen viimeisen kahden vuoden aikana väylien parantamisen myötä. Edelleen kuitenkin toivotaan parannuksia pyöräteihin. Vastausten mukaan merkittävimmät pyöräilyä lisäävät tekijät ovat uusien pyöräteiden- ja kaistojen rakentaminen, pyöräteiden laadun parantaminen sekä risteysten sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen.

Asukkailta on saatu runsaasti negatiivista palautetta pyöräteiden ja -kaistojen talvihoitoon liittyen sekä talvihoidon tyytyväisyyskyselyssä että asiakaspalautteena. Myös asukaskyselyssä talvihoidon parantaminen nousee neljänneksi tärkeimmäksi toimenpiteeksi kävelyä ja pyöräilyä lisäävien tekijöiden joukossa.



Tyytyväisimpiä ollaan:

- Pyöräteiden ja -kaistojen määrään
- Pyöräily-ympäristön miellyttävyyteen
- Pyöräteiden ja -kaistojen kuntoon



Tyytymättömmämpiä ollaan:

- Työmaiden väliaikaisiin liikennejärjestelyihin pyöräliikenteen kannalta
- Pyöräpysäköintiin
- Pyöräteiden ja -kaistojen laatutasoon



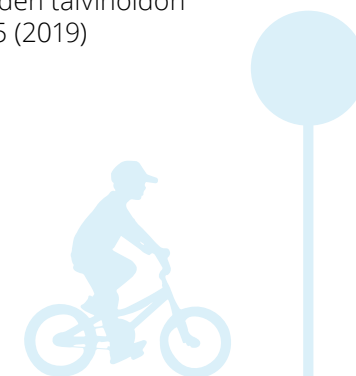
3,10

Tyytyväisyys Tampereeseen pyöräilykaupunkina 1–5 (2019)



1,53

Tyytyväisyys jalkakäytävien ja pyöräteiden talvihoidon laatuun 0–5 (2019)



Lähteet: Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019



Kaupunkipyörät

Tampere on saanut elokuussa 2021 käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmän. Järjestelmä koostuu 700 kaupunkipyörästä, jotka on sijoitettu 82 asemalle.

Kaupunkipyörät saatiin käyttöön vaiheittain. Täysimääräinen kaupunkipyöräjärjestelmä oli käytössä elokuun puolesta välistä lokakuun loppuun. Lippujen myyntimäärät ja pyörillä tehdyt matkamäärät eivät yltäneet odotetulle tasolle. Kauden 2021 aikana kaupunkipyörillä tehtiin yhteensä noin 26 000 matkaa. Kaupunkipyörärien päiväkohtainen käyttöaste oli 0,3 matkaa/pyörä.

Kaupunkipyörärien asemaverkosto



3. MIKSI PYÖRÄLIKENNETTÄ TULEE EDISTÄÄ?

Pyöräliikenne on osa toimivaa liikennejärjestelmää

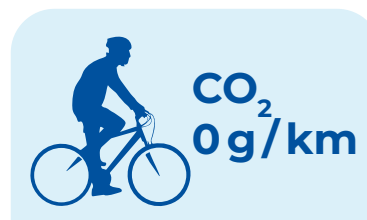
Pyöräliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo, vaan tärkeä osa turvallisemman, toimivamman ja viihtyisämmän kaupungin luomista. Pyöräliikenteen edistäminen ja saaminen toimivaksi osaksi koko kaupungin liikennejärjestelmää on merkittävässä asemassa niin Tampereen kaupunkistrategian kuin hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa.

Kävely ja pyöräliikenne ovat kaksi selkeästi erilaista kulkumuotoa, joita kumpaakin tulee edistää niiden omista lähtökohdista. Polkupyörä on ajoneuvo ja se kannattaa suunnittelussa rinnastaa ennemmin hitaasti liikkuvaan autoon kuin jalankulkijaan. Suunnitteluratkaisuissa kävely ja pyöräliikenne tuleekin lähtökohtaisesti aina erotella toisistaan. Tämä parantaa sekä kävelyn esteettömyyttä ja viihtyisyyttä että pyöräliikenteen sujuvuutta luoden mahdollisimman hyvät liikkumisedellytykset kaikille käyttäjille.



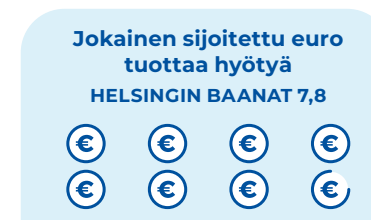
Pyöräily edistää terveyttä

Säännöllinen pyöräily lisää arkiliikuntaa ja samalla parantaa mielialaa ja vähentää stressiä. Vain 20 % suomalaisesta aikuisväestöstä saa riittävän määrän terveysliikuntaa. Liikkumattomuuden kustannuksen on arvioitu olevan Tampereella noin 190 milj. € vuodessa. 30 minuuttia työmatkapyöräilyä päivässä täyttää viikoittaisen liikuntasuosituksen.



Pyöräily on päästötöntä

Pyörällä liikkuminen säästää ympäristöä, sillä pyöräliikenne ei aiheuta ilmasto-, melu- tai lähipäästöjä. Tamperelaisten hiilidioksidipäästöistä 30 % aiheutuu tieliikenteestä. Ilman- saasteet aiheuttavat Suomessa noin 1 800–4 000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain.



Pyöräily tuo säästöjä yhteiskunnalle

Pyöräliikenteen edistäminen tuo merkittäviä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä, mikä on resurssiviisautta parhaimmillaan. Jokainen EU:ssa pyöräilty kilometri tuottaa yhteiskunnalle 0,18 euroa, kun yksityisautoilusta aiheutuu yhteiskunnalle 0,11 euron kustannus kilometriä kohden.

Lähteet: Suomalaisten objektiivisesti mitattu fyysinen aktiivisuus, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018, Tampereen kaupunkiseudun Seutuliiike ohjelmatyö 2019, CO2 vuosiraportti Tampere 2018, HS 12.3.2019, The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union, Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä 2014

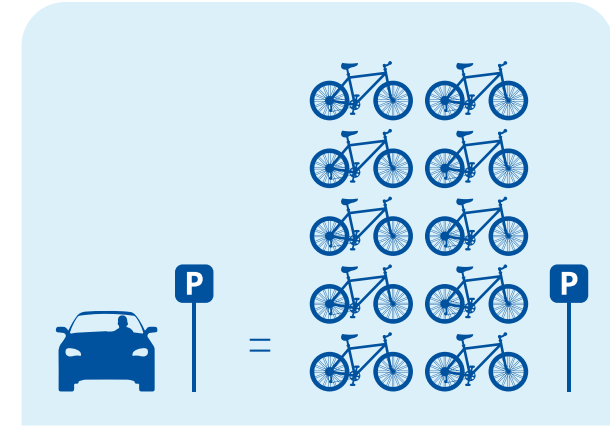
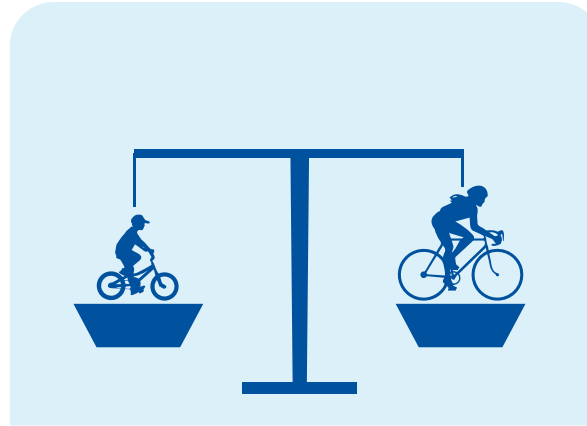


89 %

Pyöräliikenneonnettomuuksista tapahtuu risteyksissä

40 %

Pyöräliikenteen yksittäisonnettomuuksista aiheutuu kunnossapidon puutteista



Pyöräliikenteen lisääntyessä lisääntyy myös pyöräilyn turvallisuus

Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt ja hyvä kunnossapito parantavat liikkumisen turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Oleellista on liikenneympäristö, joka ohjaa käyttäytymään liikennesääntöjen mukaan ja muita kunnioittavasti. Lisäksi hyvällä kunnossapidolla voidaan lisätä pyörän käyttöä talvella ja ehkäistä pyöräliikenteen yksittäisonnettomuuksia, joita on 70 % kaikista loukkaantumiseen johtaneista polkupyöräonnettomuuksista.

Pyöräily on tasa-arvoista

Koetut liikenteen vaarat ovat yksi merkittävä syy lasten itsenäisen elinpiirin kaventumiseen Suomessa. Laadukas ja turvallinen pyöräily-ympäristö laajentaa erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäiden elinympäristöä, ja mahdollistaa itsenäisen liikkumisen. Pyöräily on myös edullinen tapa liikkua. Pyöräileminen tekee arjen liikkumisesta tasa-arvoisempaa.

Pyöräliikenne on tilatehokasta

Kasvavissa kaupungeissa on usein pulaa tilasta. Pyöräkaistan välityskyky on lähes kaksi kertaa niin suuri kuin autokaistan, mikä tekee pyöräliikenteestä hyvin tilatehokkaan kulkumuodon. Lisäksi kymmenen polkupyörää mahtuu pysäköimään samaan tilaan kuin yksi henkilöauto. Pyöräliikenteen edellytysten parantaminen hyödyttää kaikkia liikennejärjestelmän käyttäjiä.

Lähteet: Tieliikenneonnettomuudet 2019, Cykelvegars standard, en kunnskassammanställning med fokus på drift och underhåll 2011, TKK 2005



4. VISIO JA TAVOITTEET

P yöräliikenteen kehittämisohjelman vision mukaisesti pyöräilyn halutaan Tampereella olevan sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille. Sekä Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa että pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa on asetettu sama tavoite pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvulle: Tampereen pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 15 % syksyn arkivuorokautena vuonna 2030. Tavoite on korkea ja sen saavuttaminen vaatii määrätietoista työtä pyöräliikenteen edistämiseksi. Kulkutapaosuuden kasvu nykyisestä 10 prosentista 15 prosenttiin tarkoittaa, että

päivittäin tehtyjen pyörämatkojen määrän tulisi tuplaantua nykyisestä.

Tavoitteen saavuttamiseksi on määritetty tarkempia alatavoitteita, jotka on jaettu kahteen kokonaisuuteen: infrastruktuuri ja olosuhteet sekä asenteet ja tottumukset. Alatavoitteet tarkentavat pyöräliikenteen haluttua roolia liikennejärjestelmässä.

Pyöräliikenteen kehittämisen edellytyksiin vaikuttaa merkittävästi myös kestävää ja vähäpäästöistä elämäntapaa tukeva tiivis ja moni-

puolinen yhdyskuntarakenne. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi keskeisten liikkumisen tarvetta synnyttävien kohteiden tulee olla sujuvasti saavutettavissa pyörällä. Palveluverkkoa suunniteltaessa tulee varmistaa riittävän lyhyet matkat kohteisiin. Asuinalueilla pyöräilyn tulee olla helppoa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille. Lisäksi tulevaisuudessa lisääntyvien pyöräliikenteen ja liikkumisen palveluiden tilantarve tulee huomioida tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa.

ALATAVOITTEIDEN TEEMAT

VISIO:

Pyöräily Tampereella on sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille.

TAVOITE:

Tampereen pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 15 % vuonna 2030 syksyn arkivuorokautena.

Infrastruktuuri ja olosuhteet

**LIKKUMISYMPÄRISTÖ
HOUKUTTELEE ARJEN
MATKOILLA PYÖRÄILYYN**



Pyöräliikenteen verkko



Pyöräpysäköinti ja -palvelut



Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

Asenteet ja tottumukset

PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEEN ON SITOUDDUTTU JA LIKKUMISKULTTUURI KANNUSTAA PYÖRÄILYYN



Resurssit ja sitoutuminen



Viestintä ja vuorovaikutus



Seuranta



ALATAVOITTEET

Infrastruktuuri ja olosuhteet

LIKKUMISYMPÄRISTÖ HOUKUTTELEE ARJEN MATKOILLA PYÖRÄILYYN



Pyöräliikenteen verkko

- Pyöräily on nopein liikkumismuoto alle 3 kilometrin matkoilla.
- Pyöräliikenteelle on jatkuva hierarkkisesti jäsentynyt tavoiteverkko, jota tarkistetaan maankäytön suunnitelmien yhteydessä.
- Pyöräliikenteen pääreiteillä pyöräily on sujuvaa, turvallista ja houkuttelevaa. Muut pyörävyylät ovat toimivia ja turvallisia.
- Pyöräliikenteen risteysjärjestelyt ovat selkeitä ja turvallisia.



Pyöräpysäköinti ja -palvelut

- Matkan molemmissa päissä ja joukkoliikenteen solmukohdissa on kysyntää vastaava määrä laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja.
- Pyöräilyn uudet palvelut lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta.



Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

- Talvihoidon laatu kannustaa ympärivuotiseen pyöräilyyn.
- Väylien rakenteiden ja päällysteiden laatu mahdollistaa sujuvan ja turvallisen pyöräilyn.
- Työmaan aikaiset järjestelyt mahdollistavat selkeän ja turvallisen pyöräilyn.

Asenteet ja tottumukset

PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEEN ON SITOUDUTTU JA LIKKUMISKULTTUURI KANNUSTAA PYÖRÄILYYN



Resurssit ja sitoutuminen

- Pyöräliikenteen edistämiseen on sitouduttu kaikilla tasoilla ja edistämiseen on osoitettu riittävät henkilöresurssit.
- Pyöräliikenteen edistämisen rahoitus on vähintään 25 euroa / asukas.



Viestintä ja vuorovaikutus

- Kaupunki toteuttaa monipuolista liikunnan ohjausta yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa.
- Pyöräliikenteen mahdollisuuksien ja hyötyjen suunnitelmallisella viestinnällä ja markkinoinnilla parannetaan pyöräilyn imagoa.



Seuranta

- Liikennejärjestelmän tilan, kehittämistoimien toteutuksen ja vaikuttavuuden seuranta on systemaattista ja säännöllistä.
- Seurantatietoja hyödynnetään laajasti suunnittelussa, päätöksenteossa ja viestinnässä.



5. TOIMENPIDEOHJELMA

Tampereen pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma sisältää yhteensä 26 toimenpidettä, joiden toteuttamisajankohta on vuosina 2022–2027. Toimenpiteet on jaoteltu alatavoitteiden mukaisesti kuuteen kokonaisuuteen. Infrastruktuuriin ja olosuhteisiin liittyvät kolme kokonaisuutta sisältävät toimenpiteitä pyöräliikenteen verkon, pyöräpysäköinnin ja pyöräpalvelujen sekä pyöräliikenteen väylien käytettävyyden parantamiseen. Asenteisiin ja tottumuksiin liittyvät kolme kokonaisuutta sisältävät toimenpiteitä pyöräliikenteeseen kohdistettujen resurssien ja sitoutumisen, viestinnän ja vuorovaikutuksen, ja seurannan kehittämiseen. Yhteenveto toimenpiteistä on esitetty seuraavalla sivulla.

Toimenpiteiden muodostamisessa hyödynnettiin nykytilan analyysissä esiin nousseita kehitystarpeita, joiden pohjalta toimenpiteitä ideoitiin teemoittain järjestetyissä asiantuntijatyöpajoissa. Tämän jälkeen toimenpiteitä tarkennettiin ja viimeisteltiin Kaupunkiympäristön palvelualueen eri yksiköiden kanssa käydyissä keskusteluissa sekä sidosryhmätapaamisten palautteen perusteella. Osa työpajoista, sidosryhmätapaamisista ja yksikkökeskusteluista oli yhteisiä Tampereen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa.

Pyöräliikenteen määrrien saaminen tavoitteen mukaiseen voimakkaaseen kasvuun edellyttää yhteistä näkemystä tavoitteista ja keinoista ja työtä laajalla rintamalla. Toimenpiteiden muodostamisen aikana käydyn vuoropuhelun tavoit-

teena oli varmistaa jokaisen työhön osallistuvan yksikön tietoisuus omasta roolistaan, parantaa sitoutumista toimenpiteiden toteuttamiseen ja tiivistää yhteistyötä yksiköiden välillä.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Toimenpiteet ovat pääsääntöisesti projektikokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään projektin käynnistämisen yhteydessä. Toimenpiteen käynnistäminen on päävastuutahon vastuulla (esitetty lihavoituna). Toimenpiteiden vastuutahoiksi on nimetty toteuttamisen kannalta keskeisimmät tahot. Osa toimenpiteistä on kokonaan tai osittain yhteisiä samanaikaisesti tekeillä olleen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa. Nämä toimenpiteet on merkitty kävelijä-symbolilla.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma hyväksytään kaupunginhallituksessa. Tämän jälkeen toimenpiteiden toteuttaminen aloitetaan niiden priorisoinnilla ja aikataulutamisella seuraavan viiden vuoden aikajaksolle. Jatkossa palvelualueiden vuosisuunnitelmissa tulee varautua ohjelman toteuttamiseen varaamalla toimenpiteiden toteuttamiseen riittävät henkilöresurssit ja rahat. Toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutusta seurataan vuosittain kaupunkiympäristön palvelualueen johtoryhmässä. Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma toimenpiteineen päivitetään seuraavan kerran valtuustokaudella 2025–2029.

Käytetyt lyhenteet:

Kaupunkiympäristön palvelualue (KAPA)

AKA = Asemakaavoitus
HATA = Hallinto- ja talouspalvelut
IOH = Infraomaisuuden hallinta
KATIVA = Katutilavalvonta
LISU = Liikennejärjestelmän suunnittelu
NYSSE = Joukkoliikenne
PATE = Paikkatietoyksikkö
RARY = Rakennuttaminen
RAVA = Rakennusvalvonta
TEKSU = Kuntatekniikan suunnittelu
VIHU = Viheralueet ja hulevedet
YKA = Yleiskaavoitus
YSU = Ympäristönsuojelu

Elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualue (EKI)

AKEPA = Asumisen kehittäminen ja palvelutilaverkot
Keskustahanke = Viiden tähden keskusta -kehitysohjelma
KITO = Kiinteistötoimi
TIHA = Tilaomaisuuden hallinta
Keskustahanke = Viiden tähden keskusta -kehitysohjelma

Sivistyspalvelujen palvelualue (SIPA)

LIINU = Liikunnan ja nuorison palveluryhmä, Olosuhdepalvelut
KAMU-tiimi = Osallisuuden, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen, yhteisöllisyyden ja yhdenvertaisuuden tiimi

Infran kunnossapito = Tampereen Infra Oy:n kunnossapitopalvelut

PATI = Tampereen Infra Oy:n paikkatietopalvelut
TIPA = Tampereen Tilapalvelut Oy
Seututsto = Tampereen kaupunkiseudun seututoimisto
BusinessTampere = Tampereen kaupunkiseudun elinkeino- ja kehitysyhtiö Business Tampere Oy
ELY = Pirkanmaan ELY-keskus



Toimenpiteet 2022–2027

Infrastruktuuri ja olosuhteet



Pyöräliikenteen verkko

1. Pyöräliikenteen suunnitteluohje
2. Tavoiteverkko ja toteutusohjelma
3. Autoliikenteen rauhoittaminen keskustoissa ja asuinalueilla
4. Ulkoilu- ja virkistysreittien käyttöperiaatteet
5. Pyöräliikenteen opastussuunnitelma
6. Fyysisen ympäristön kokeilut



Pyöräpysäköinti ja -palvelut

7. Pyöräpysäköinnin periaatteet ja suunnitteluohje
8. Pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin kehittämissuunnitelmat
9. Yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinti
10. Kaupunkipyörät
11. Pyöräliikenteen palvelut



Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

12. Talvihoitoluokitus ja laatuvaatimukset
13. Talvihoidon menetelmät ja valvonta
14. Katulupa ja tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnittelu
15. Työmaiden valvonta

Asenteet ja tottumukset



Resurssit ja sitoutuminen

16. Henkilöresurssit
17. Määrärahat



Viestintä ja vuorovaikutus

18. Pyöräliikenteen viestintä ja markkinointi
19. Asukas- ja sidosryhmäyhteistyö
20. Sähköpotkulautojen turvallisuus
21. Pyöräliikennekatsaus
22. Pyörämatkailun reitit ja palvelut



Seuranta

23. Pyöräliikenteen seuranta
24. Liikkumistottumusten seuranta
25. Infraomaisuus- ja kustannustietojen seuranta
26. Vaikutusten arvioinnin menetelmät





Pyöräliikenteen verkko

Infrastruktuuri ja olosuhteet

1. Pyöräliikenteen suunnitteluohje

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Täydennetään valtakunnallisia pyöräliikenteen suunnitteluohjeita Tampereen suunnitteluperiaatteilla ja linjauksilla. Sisällytetään ohjeeseen linjaukset kunnallistekniikan sijoituspaikasta eri luokkaisilla kaduilla ja pyöräliikenteen rooli ja ratkaisut aukioilla ja kävelykaduilla sekä suunnittelukuluttuurin muutosta tukevia toimintamalleja.
- 2 Hyväksytetään valtakunnallinen Pyöräliikenteen suunnitteluohje sekä Tampereen suunnitteluperiaatteet ja linjaukset yhdyskuntalautakunnassa. Varmistetaan, että suunnittelun ja toteutuksen eri osapuolet käyttävät hyväksytyjä ohjeita.
- 3 Käydään hyväksytyt, toteuttamattomat katusuunnitelmat läpi ennen toteutusta ja muokataan suunnitelmia tarpeen mukaan vastaamaan nykyisiä pyöräliikenteen suunnitteluohjeita.

VASTUUTAHOT

- 1 2 3 LISU, TEKSU, RARY

2. Tavoiteverkko ja toteutusohjelma

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Määritetään tavoiteverkon kriteeristö.
- 2 Laaditaan koko kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon nykytilanneanalyysi ja määritellään tavoiteverkon kehittämistarpeet. Esitetään kehittämisen painopisteet myös valtuustokausittain päivittyvässä yleiskaavassa.
- 3 Määritellään hankkeiden arvioinnin ja priorisoinnin kriteerit. Ohjelmoidaan hankkeet seuraavalle 10 vuodelle ja määritellään tarvittava rahoitustaso.
- 4 Sovitaan toimintamalli pienten korjaustarpeiden keräämiseen, listan ylläpitämiseen ja budjetointiin. Varataan vuosittaiseen budjettiin sovittu summa "pienien hankkeiden paketti" toteutukselle.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU
- 2 LISU, IOH, YKA, VIHU, TEKSU, Infran kunnossapito, PATE
- 3 LISU, IOH, YKA, VIHU, TEKSU, RARY
- 4 LISU, IOH, Keskustahanke, TEKSU, RARY, Infran kunnossapito





Pyöräliikenteen verkko

3. Autoliikenteen rauhoittaminen keskustoissa ja asuinalueilla

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

Liikenteen rauhoittamisen keinoin vähennetään läpiajoa ja hillitään autoliikennettä aluekeskusten ja asuinalueiden tonttikaduilla ja muilla vähäliikenteisillä kaduilla. Tavoitteena on mahdollistaa turvallinen ja rauhallinen liikkumisympäristö kävelyyn, oleskeluun ja ajoradalla pyöräilyyn.

VASTUUTAHOT

LISU, AKA, TEKSU, RARY, YKA



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

4. Ulkoilu- ja virkistysreittien käyttöperiaatteet

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Tarkastellaan kokonaisuutena eri käyttäjäryhmien (kävely, juoksu, pyöräily, maastopyöräily, hiihto) tarpeita eri vuodenaikoina Tampereen viher- ja ulkoilualueilla. Sovitaan periaatteet reittien käyttöön, opastukseen ja ylläpitoon. Työ sisältää myös pyöräliikenteen pääreittien kehittämisperiaatteiden määrittelyn ulkoilu- ja virkistysalueilla.
- 2 Suunnitellaan ja toteutetaan periaatteiden mukainen opastus ja mahdolliset reittiparannukset. Priorisoidaan toteutuksessa viheralueita, joiden läpi menee pyöräliikenteen pääreitti.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU, VIHU, YSU, YKA, LIINU, KITO, IOH, Metsähallitus
- 2 Reitin haltija (LISU, VIHU, LIINU tai KITO)



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Pyöräliikenteen verkko

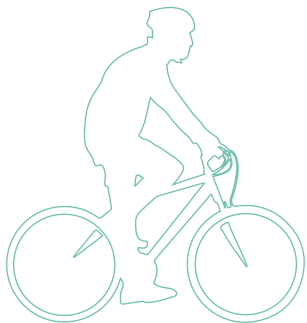
5. Pyöräliikenteen opastussuunnitelma

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Päivitetään pyöräliikenteen opastussuunnitelma. Päivityksen tavoitteena on laajentaa opastuksen kattavuutta ja laatua.
- 2 Määritetään toimintamalli pyöräliikenteen opastuksen sisällyttämiseksi liikenteenohjaussuunnitelmiin.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU
- 2 LISU, TEKSU, RARY



6. Fyysisen ympäristön kokeilut

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Laaditaan fyysisen ympäristön kokeilujen toimintamalli, jossa kuvataan kokeilujen vetovastuu, lupamenettely, kohteiden valintakriteerit, kustannusten jako yksiköiden kesken, osallistumisen ja viestinnän periaatteet ja vaikutusten arviointi.
- 2 Resursoidaan ja toteutetaan vuosittain vähintään 3 pyöräily-ympäristön kokeilua. Viestitään kokeiluista niiden kaikissa vaiheissa pyrkien luomaan ilmapiiri, jossa kokeilu on koko kaupungin yhteinen.
- 3 Arvioidaan kokeilujen vaikutukset ja vakiinnutetaan onnistuneet ratkaisut osaksi normaalia käytäntöä.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU, Keskustahanke, TIHA, VIHU, TEKSU, RARY, KATIVA, RAVA, KAMU-tiimi, Viestintä
- 2 3 vastuutaho toimintamallin mukaisesti



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Pyöräpysäköinti ja -palvelut

7. Pyöräpysäköinnin periaatteet ja suunnitteluohje

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Täydennetään valtakunnallisia pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeita Tampereen suunnitteluperiaatteilla ja linjauksilla. Sisällytetään ohjeeseen erilaisten pyörien mitoituksen ja käytön (ml. sähköpyörien lataus) tarpeiden huomioon ottaminen, tapahtumien aikaisen pyöräpysäköinnin periaatteet ja ohjeistus sekä romupyörien ja hylättyjen pyörien poistamisen toimintamalli. Ohjeessa määritellään myös kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin periaatteet.
- 2 Päivitetään toimintaa ohjaavat dokumentit, kuten kaupunkitilaohje, pysäköintipolitiikka, Kiinteistötoimen suunnitteluohjeet, rakennusjärjestys ja kaavamääräykset.
- 3 Määritellään pyöräpysäköinnin omistajuus sekä ylläpidon ja hankinnan vastuutaho ja toimintamallit.

VASTUUTAHOT

- 1 **LISU**, TEKSU, AKEPA, AKA, YKA, RAVA, VIHU, IOH, KATIVA, Infran kunnossapito, Keskustahanke, LIINU
- 2 **LISU**, AKEPA, AKA, YKA, RAVA
- 3 **TEKSU**, LISU, IOH, KITO, Infran kunnossapito

8. Pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin kehittämissuunnitelmat

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Laaditaan suunnitelma ja toteuttamishjelma **yleisten alueiden** pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin lisäämiseksi ja laadun parantamiseksi. Suunnitelma sisältää laadukkaiden pysäköintipaikkojen lisäämisen keskustoissa, pääpyöräreittien varrella ja joukkoliikenteen solmukohdissa ja pysäkeillä sekä liikkumisen minihubeissa.
- 2 Laaditaan nykytilan inventointi, suunnitelma ja toteutusohjelma **kaupungin kiinteistöjen** pyöräpysäköinnin lisäämiseksi ja laadun parantamiseksi.

VASTUUTAHOT

- 1 **LISU**, NYSSE, TEKSU, VIHU
- 2 **TIHA**, TIPA, LIINU





Pyöräpysäköinti ja -palvelut

9. Yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinti

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

Vaikutetaan yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköintiolosuhteiden parantumiseen aktiivisella neuvonnalla ja tiedottamisella.

VASTUUTAHOT

RAVA, Ekokumppanit, Hiilineutraalit teot -kehitysohjelma, Keskustahanke, LISU

10. Kaupunkipyörät

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Laajennetaan kaupunkipyöräjärjestelmä aluekeskuksiin sopimuskauden 2021–2024 aikana.
- 2 Kokeillaan kaupunkipyörien toimintakauden pidentämistä keväällä ja syksyllä.

VASTUUTAHOT

- 1
- 2 **LISU**, NYSSE, VIHU





Pyöräpysäköinti ja -palvelut

11. Pyöräliikenteen palvelut

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Lisätään julkisiin tiloihin pyörien korjaus- ja pumppuasemia.
- 2 Laajennetaan ja monipuolistetaan liikennevalojen pyöräilyystävällisyyttä.
- 3 Laaditaan toimintamalli pyöräkeskukselle ja pyörälainaamotoiminnalle.
- 4 Tarjotaan kaupungin tuottamaa olosuhde- ja liikennelaskentadataa avoimien rajapintojen kautta.

VASTUUTAHOITAJAT

- 1 LISU
- 2 LISU
- 3 LISU, KITO
- 4 PATE





Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

12. Talvihoitoluokitus ja laatuvaatimukset

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Tarkistetaan pyöräliikenneväylien talvihoitoluokitus käyttäjämääriin perustuen. Hoidetaan vilkkaimmat väylät korkeimmassa kunnossapitoluokassa.
- 2 Tarkennetaan toimintamalli hoitoluokkien ja -vastuiden määrittelyyn tilanteissa, joissa katuluokka, pyöräliikenteen tavoiteverkko tai pyörätien ja jalkakäytävän rakenteellinen ratkaisu muuttuu.
- 3 Arvioidaan tarkoituksenmukaisuus toimintatavassa, jossa kesäkauden pyörätiet palautetaan jalkakäytäväksi talvikaudeksi.
- 4 Tarkistetaan yhteistyössä Tampereen seudun ja Pirkanmaan ELY-keskuksen käytössä olevien laatuvaatimusten yksiselitteisyys ja selkeys.
- 5 Määritellään pyöräpysäköintipaikkojen talvihoitoluokitus ja laatuvaatimukset ja sisällytetään hoidettavat kohteet kunnossapitosopimukseen.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU, IOH, Seututsto, VIHU, LIINU, ELY
- 2 IOH, LISU, PATE, PATI
- 3 5 IOH, LISU, Infran kunnossapito
- 4 IOH, ELY, Seututsto, LISU, Infran kunnossapito





Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

13. Talvihoidon menetelmät ja valvonta

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Kehitetään kunnossapidon menetelmiä, hoitotoimenpiteiden oikeaa ajoitusta ja synkronointia. Tavoitteena parempi laatu erityisesti seuraavissa tunnistetuissa ongelmissa: polanteen syntyminen estäminen, polanteen poisto, sohjon poisto, jäätyneen sohjon poisto ja jalkakäytävälle, suojateiden kohdille ja pyörätielle auratun lumivallin nopea poisto. Kielletään liuskeisen sepelin käyttö.
- 2 Kokeillaan uusia menetelmiä ja toimintamalleja esim. joillakin A+ väylillä. Tehdään toteutus laajassa vuorovaikutuksessa tilaajan, urakoitsijan ja käyttäjien kesken.
- 3 Lisätään hoitotoimia suorittavien eri osapuolten yhteistyötä ja vuorovaikutusta hoitotoimenpiteiden ajoituksesta ja rajojen hoitamisesta.
- 4 Tuodaan tieto reittien ajantasaisesta kunnossapidon tilasta käyttäjien helposti saataville.
- 5 Varmistetaan pyöräväylien talvihoidon riittävä laadunhallinta ja laadunvalvonta sekä laadunvalvonnan läpinäkyvyys. Kehitetään laadunvalvonnan kriteeristöä ottamaan paremmin huomioon pyöräliikenteen tarpeet.
- 6 Varmistetaan riittävä toteutuneeseen laatuun perustuva sopimusohjaus kaupungin ja Tampereen Infra Oy:n välisessä kokonaispalvelusopimuksessa ja aliurakointisopimuksissa. Mahdollisuuksina esimerkiksi bonus-sanktio-malli alueurakoissa ja kaupungin ja Tampereen Infra Oy:n välisessä sopimuksissa, laatulupaukset, asiakaspalautteen vaikutus bonuksiin ja pyöräilyagenttitoiminnan kytkeminen laadunvalvontaan.

VASTUUTAHOT

- 1 **Infran kunnossapito**, IOH, PATI, PATE
- 2 5 6 **Infran kunnossapito**, IOH, LISU
- 3 **IOH, ELY**, Infran kunnossapito
- 4 **PATE / IOH**, PATI, Infran kunnossapito



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

14. Katulupa ja tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnittelu

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Päivitetään dokumentti "Työ kadulla tai muulla yleisellä alueella, määräykset ja ohjeet" ottaen huomioon erityisesti esteettömysohjeistus ja talvikunnossapidon laadun säilyminen myös tilapäisten liikennejärjestelyjen aikana. Päivitetään myös tilapäisten liikennejärjestelyjen periaatekuvat ja lisätään periaatekuvia toistuvien tapahtumien aikaisista tilapäisistä liikennejärjestelyistä.
- 2 Tarkistetaan katuluvan taksa seuraavan päivityksen yhteydessä ottamaan huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen tärkeimmät reitit ja esteettömyyden erikoistason reitit.
- 3 Selvitetään mahdollisuus lisätä koulutus katuluvan ehdoksi. Koulutuksen tavoitteena on varmistaa, että lupien hakijat tuntevat hyvin katuluvan ehdot ja niiden taustat sekä tilapäisten liikennejärjestelyjen hyvät käytännöt. Räätelöidään mahdollinen koulutus Tampereen omia tarpeita vastaavaksi ja sisällytetään koulutukseen osiot esteettömyydestä ja pyöräliikenteestä.
- 4 Aikaistetaan tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnittelua hankkeissa edellyttämällä tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitelma sekä kadunrakennushankkeiden että talonrakennushankkeiden tarjouskilpailuissa. Tarjouskilpailussa tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitelma pisteytetään, jotta suunnitelmissa saavutetaan haluttu laatu.
- 5 Liittymäkohtalausunnossa edellytetään hankkeeseen ryhtyvältä arviota tilapäisten liikennejärjestelyjen tarpeesta. Katutilavalvonta voi antaa pyydettäessä lausunnon tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitelmasta.

VASTUUTAHOT

- 1 2 **KATIVA**, LISU, IOH
- 3 **KATIVA**
- 4 **RARY, TEKSU, TIHA**, TIPA
- 5 **RAVA**, KATIVA



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

15. Työmaiden valvonta

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Määritellään kriteerit tilapäisten liikennejärjestelyjen valvontaan ja laaditaan työmaiden omavalvontaan tarkistuslista. Tarkistuslistaan sisällytetään myös jalankulkureittien ja pyöräteiden minimivaatimukset. Edellytetään rakennuttajilta tarkistuslistan käyttöä.
- 2 Käytetään tilapäisten liikennejärjestelyjen kriteerejä sopimussakkojen perusteena ja otetaan sopimussakkojen käyttö osaksi normaalia valvontatoimintaa kaupungin tilaamissa katutöissä.

VASTUUTAHOT

- 1 **KATIVA**, RARY
- 2 **RARY**, KATIVA



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Resurssit ja sitoutuminen

Asenteet ja tottumukset

16. Henkilöresurssit

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Käydään nykyisten pyöräliikenteen parissa työskentelevien henkilöiden tehtävänkuvat läpi ja arvioidaan lisäresurssien tarve, esim. pyöräilykoordinaattori. Lisätään kaupungin eri yksiköiden yhteistyötä pyöräliikenteen edistämiseksi.
- 2 Rekrytoidaan liikennejärjestelmän suunnittelun, kuntatekniikan suunnittelun ja rakennuttamisen yksiköiden yhteinen vuoro-vaikutus- ja viestintäasiantuntija.
- 3 Lisätään resursseja katutilavalvontaan ja rakennuttajille työmaiden valvontaan.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU
- 2 LISU, TEKSU, RARY, Viestintä
- 3 KATIVA, RARY



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

17. Määrärahat

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Varataan vuosittain 25–30 euroa per asukas pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteiden kehittämiseen (vuoden 2021 asukasmäärällä noin 6,1–7,4 M€). Summa ei sisällä uusien alueiden yhteydessä rakennettavaa kävelyn ja pyöräliikenteen tavanomaista infrarakentamista.
- 2 Varmistetaan pyöräliikenneväylien talvihoidon määrärahan riittävyys suhteessa kasvavaan verkostoon ja korkeamman laatu-tason väylien lisääntymiseen.
- 3 Varataan vuosittain määräraha liikkumisen ohjauksen kampanjan toteuttamiselle.

VASTUUTAHOT

- 1 Rakennuttamisjohtaja, TEKSU, LISU
- 2 IOH, LISU
- 3 LISU, Hiilineutraalit teot -kehitysohjelma, NYSSE



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Viestintä ja vuorovaikutus

18. Pyöräliikenteen viestintä ja markkinointi

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Lisätään ajankohtaisista hankkeista viestimistä kaupungin kanavissa (mediatiedotteet, uudistuvat verkkosivut, kaupungin sosiaalisen median kanavat ja Tampere-lehti). Sovitaan kärkiviestit, toimintatavat ja vastuut. Seurataan viestinnän toteutumista ja onnistumista.
- 2 Kootaan vuosikello vuosittain toistuvista kävelyn ja pyöräliikenteen kampanjoista, joita nostetaan viestinnässä esiin. Täydennetään vuosikelloa vuosittain vaihtuvilla asioilla kuten valmistuvien hankkeiden viestintäajankohdilla.
- 3 Toteutetaan vuosittain vähintään yksi pyöräilyyn liittyvä liikku-
misen ohjauksen kampanja tai kehittämishanke. Valitaan kampanjalle vuosittain ajankohtainen aihe ja kohderyhmä.

VASTUUTAHOT

- 1 2 LISU, Viestintä, Hiilineutraalit teot -kehitysohjelma, TEKSU, RARY
- 3 LISU, Liikkumisen ohjauksen koordinaatioryhmä, Viestintä, Muut mukana olevat tahot kampanjan kohderyhmän mukaan



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

19. Asukas- ja sidosryhmäyhteistyö

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

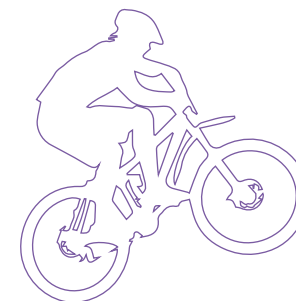
- 1 Tiivistetään yhteistyötä ja lisätään osallistavaa suunnittelua merkittävimpien sidosryhmien kanssa pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiseksi. Tunnistettuja sidosryhmiä ovat ainakin pyöräilyjärjestöt, nuorisovaltuusto ja vanhus- ja vammaisneuvostot sekä Tampere tunnetuksi ry.
- 2 Lisätään uusia osallistumisen toimintatapoja asukas- ja sidosryhmävuorovaikutukseen sekä hankesuunnittelussa että muussa pyöräliikenteen kehittämisessä.

VASTUUTAHOT

- 1 2 LISU, TEKSU



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Viestintä ja vuorovaikutus

20. Sähköpotkulautojen turvallisuus

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

Selvitetään yhteistyössä operaattoreiden, poliisin ja sairaanhoitopiirin kanssa mahdollisuudet parantaa sähköpotkulautojen käytön turvallisuutta. Selvitystyössä kartoitetaan erilaisia toimenpiteitä, jotka sisältävät sekä kampanjointia että mahdollisia käytörajoituksia.

VASTUUTAHOT

LISU, Viestintä, RAKSA

21. Pyöräliikennekatsaus

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

Julkaistaan joka toinen vuosi pyöräliikennekatsaus ja osallistutaan joka toinen vuosi julkaistavaan seudulliseen kävely- ja pyöräilykatsaukseen. Katsauksessa raportoidaan pyöräliikenteen määrien, olosuhteiden ja mielipiteiden kehitystä sekä tehtyjä ja tulevia toimenpiteitä seurantaan ja kyselyihin perustuen.

VASTUUTAHOT

LISU, Viestintä, Tietojohtaminen



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

22. Pyörämatkailun reitit ja palvelut

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Parannetaan ja ylläpidetään olemassa olevaa pyörämatkailun reittiverkoston opastuksen laatua ja kattavuutta sekä informaation löydettävyyttä ja käytettävyyttä (nettisivut, paperiset ja digitaaliset kartat).
- 2 Laajennetaan pyörämatkailuun soveltuvaa reittiverkostoa ja toteutetaan sille tarvittava opastus. Luodaan valmiiksi erilaisia reititiedoituksia esim. teemoittain (ruoka, kulttuuri, historia, lapset, päiväretket, elämykset jne.).
- 3 Valitaan ja merkitään maastopyöräilyyn sopivat polut maastoon ja tehdään niistä pyörämatkailijalle sopivat kartat ja esittelyt. Viedään kartat kaupungin ja pyörämatkailukeskuksen internetsivuille.
- 4 Kehitetään joukkoliikenteen reittioppaan pyörämatkailuun ja liityntäpyöräilyyn liittyviä toimintoja.
- 5 Neuvotaan ja kontaktoidaan yrityksiä pyörämatkailuun liittyvien palvelujen lisäämiseksi ja niiden tunnettuuden parantumiseksi.

VASTUUTAHOT

- 1 3 5 **Ekokumppanit, LISU, YSU, VIHU, LIINU, YKA, ELY, KITO, Visit Tampere**
- 2 **Ekokumppanit, LISU, YSU, VIHU, LIINU, YKA, ELY, KITO, Visit Tampere, Kaupunkikulttuuriyksikkö**
- 4 **NYSSE, LISU, Ekokumppanit**





Seuranta

23. Pyöräliikenteen seuranta

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Lisätään ja kehitetään kaikkien kulkumuotojen liikennemäärien seurantaan siten, että määrien perusteella voidaan tehdä alustavia arvioita ydinkeskustaan saapuvan liikenteen kulkumuoto-osuuksista (kestävän liikkumisen indeksi).
- 2 Pyöräilyn pääreittien jatkuvan seurannan laskentapisteiden määrittely ja toteutus. Laskentapisteiden määrittelyssä huomioidaan pääreittien jaksotus.
- 3 Tehdään ennen-jälkeen laskentoja systemaattisesti parannushankkeiden yhteydessä.
- 4 Valitaan pilotoiduista laskentamenetelmistä pilotoinnin tulosten ja kustannustehokkuuden perusteella pyöräliikenteen seurantaan sopivin. Sovitaan seurannan toteuttamisen vastuista ja kustannusjaosta.
- 5 Kalibroidaan pyöräliikennemääriä mallintava Brutus-malli ja otetaan malli aktiiviseen käyttöön.
- 6 Määritetään laskentatapa ja lasketaan pyöräpysäköinnin käyttöasteet vähintään kerran vuodessa.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU, NYSSE, PATI, PATE
- 2 LISU, PATI
- 3 TEKSU, LISU
- 4 LISU, PATI, PATE, BusinessTampere
- 5 6 LISU, PATI, PATE



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

24. Liikkumistottumusten seuranta

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Selvitetään liikkumisen perustunnusluvut kahden vuoden välein.
- 2 Osallistutaan kolmen vuoden välein toteuttavaan seudulliseen koulumatkakyselyyn ja hyödynnetään sen tuloksia.
- 3 Selvitetään kuntalaisten tyytyväisyyttä pyöräliikenteen olosuhteisiin 2–3 vuoden välein otospohjaista kyselyä vastaavalla menetelmällä.

VASTUUTAHOT

- 1 LISU
- 2 Seututsto, Perusopetus, LISU
- 3 LISU



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa





Seuranta

25. Infraomaisuus- ja kustannustietojen seuranta

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

- 1 Päivitetään infraomaisuusrekisterin tiedot säännöllisesti: tietojen keräämisen, ylläpidon ja käytön menettelytavoista sovitaan.
- 2 Sovitaan kävely- ja pyöräliikenneinfran rakentamisen kustannusten laskennassa käytettävistä kustannusjaottelun osa-alueista, menetelmistä ja vastuista ja tehdään järjestelmiin tarvittavat muutokset. Sovittu kustannusjaottelu otetaan käyttöön kustannuslaskennassa, urakkatarjouksissa ja seurannassa. Vaikutetaan valtakunnallisen IHKU-järjestelmän kehittäjiin, jotta IHKUun saadaan vastaavat muutokset.

VASTUUTAHOT

- 1 IOH, PATI, PATE, LISU, VIHU, TEKSU
- 2 HATA, TEKSU, Tietohallinto, RARY, IOH, LISU, YKA



Yhteinen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman kanssa

26. Vaikutusten arvioinnin menetelmät

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

Toimitaan aktiivisesti yhteistyössä muiden kuntien ja valtion kanssa pyöräliikenteen seurantamenetelmien sekä vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin menetelmien kehittämisessä.

VASTUUTAHOT

LISU, YKA, PATE, AKA









6. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI







Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa on määritetty kuusi tavoiteteemaa, joiden kunkin alla on useita alatavoitteita (sivut 13-14). Tämän luvun taulukoissa on esitetty arvio siitä, kuinka ohjelman toimenpiteet tukevat kutakin tavoiteteemaa ja niihin liittyviä alatavoitteita.







Toimenpiteiden vaikutukset on arvioitu asiantuntijatyönä kolmiportaisella asteikolla: toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi, toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran tai toimenpiteellä ei ole vaikutusta tavoit-

teen toteutumiseen. Arvioita tehtäessä on otettu huomioon toimenpiteen suorat vaikutukset jokaiseen tavoiteteeman alla olevaan alatavoitteeseen.

<p>Merkinnät</p> <p>++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi</p> <p>+ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran</p> <p>□ Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen</p>	 <p>Pyöräliikenteen verkko</p>	 <p>Pyöräpysäköinti ja -palvelut</p>	 <p>Pyöräliikenteen väylien käytettävyys</p>	 <p>Resurssit ja sitoutuminen</p>	 <p>Viestintä ja vuorovaikutus</p>	 <p>Seuranta</p>
Pyöräliikenteen verkko						
1. Pyöräliikenteen suunnitteluohje	++		+	+		
2. Tavoiteverkko ja toteutusohjelma	++		+	+		
3. Autoliikenteen rauhoittaminen keskustoissa ja asuinalueilla	++					
4. Ulkoilu- ja virkistysreittien käyttöperiaatteet	++		+			
5. Pyöräliikenteen opastussuunnitelma	++					
6. Fyysisen ympäristön kokeilut	+				+	+



<p>Merkinnät</p> <p>++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi</p> <p>+ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran</p> <p>□ Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen</p>	 <p>Pyöräliikenteen verkko</p>	 <p>Pyöräpysäköinti ja -palvelut</p>	 <p>Pyöräliikenteen väylien käytettävyys</p>	 <p>Resurssit ja sitoutuminen</p>	 <p>Viestintä ja vuorovaikutus</p>	 <p>Seuranta</p>
Pyöräpysäköinti ja -palvelut						
7. Pyöräpysäköinnin periaatteet ja suunnitteluohje		++		+		
8. Pyörä- ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin kehittämissuunnitelmat	++	++				
9. Yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinti		+			+	
10. Kaupunkipyörät		++			+	
11. Pyöräliikenteen palvelut		+			+	
Pyöräliikenteen väylien käytettävyys						
12. Talvihoitoluokitus ja laatuvaatimukset	++	+	++	+		
13. Talvihoidon menetelmät ja valvonta	++		++	+	+	
14. Katulupa ja tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnittelu	+		++	+		
15. Työmaiden valvonta	+		++	+		

<p>Merkinnät</p> <p>++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi</p> <p>+ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran</p> <p>□ Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen</p>	 <p>Pyöräliikenteen verkko</p>	 <p>Pyöräpysäköinti ja -palvelut</p>	 <p>Pyöräliikenteen väylien käytettävyys</p>	 <p>Resurssit ja sitoutuminen</p>	 <p>Viestintä ja vuorovaikutus</p>	 <p>Seuranta</p>
Resurssit ja sitoutuminen						
16. Henkilöresurssit	+	+	++	++	++	+
17. Määrärahat	++	+	++	++	++	+
Viestintä ja vuorovaikutus						
18. Pyöräliikenteen viestintä ja markkinointi				+	++	
19. Asukas- ja sidosryhmäyhteistyö					++	
20. Sähköpotkulautojen turvallisuus		+			+	
21. Pyöräliikennekatsaus				+	+	+
22. Pyörämatkailun reitit ja palvelut	+	++			++	
Seuranta						
23. Pyöräliikenteen seuranta				+	+	++
24. Liikkumistottumusten seuranta				+	+	++
25. Infraomaisuus- ja kustannustietojen seuranta				+	+	++
26. Vaikutusten arvioinnin menetelmät				+	+	+



7. TAVOITTEIDEN SEURANTA

P yöräliikenteen olosuhteiden ja kehityksen säännöllinen seuranta on tärkeä osa pyöräliikenteen edistämistyötä. Seurantatiedon avulla tarkastellaan tehtyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta ja arvioidaan resurssien kohdentumista. Jatkuvan seurannan avulla voidaan kehittää omaa toimintaa ja pyrkiä varmistamaan pyöräliikenteen edistämistyön jatkuvuus. Seurantatietoa tarvitaan lisäksi viestintään ja päätöksentekoon.

Kehittämishojelman toimenpiteisiin on kirjattu ohjelman teon aikana tunnistettuja seurantaan liittyviä kehittämistarpeita. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää säännöllisen ja kattavan seurannan onnistumiseksi.

Seurantaan liittyvien kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen lisäksi tulee seurata kehittämishojelman toimenpiteiden toteutumista sekä sitä, johtavatko määritellyt toimenpiteet asetettuihin tavoitteisiin. Tavoitteiden toteutumisen seuraamiseksi työssä määriteltiin seurantamittarit. Mittarit on jaettu kaupunkiympäristön palvelualueen toimintaa kuvaaviin mittareihin ja toiminnan vaikutusta kuvaaviin vaikuttavuuden mittareihin. Jokaiselle mittarille on määritelty tavoitetaso tai kehityssuunta, joka halutaan saavuttaa vuoteen 2030 mennessä. Suurin osa mittareiden arvoista saadaan olemassa olevista tutkimuksista tai mittauksista. Esitettyjen uusien

tietolähteiden vastuutahona on joko liikennejärjestelmän suunnittelu tai viestintä. Mittarit on esitetty seuraavalla sivulla taulukossa.

Pyöräliikenteen kehittämishojelman tavoitteita kuvaavien mittarien arvot kerätään kerran vuodessa ja niiden kehittymistä seurataan vuosittain kaupunkiympäristön palvelualueen johtoryhmässä. Johtoryhmässä käydään samassa yhteydessä läpi myös toimenpideohjelman toteutumisen tilanne.

Pyöräliikenteelle asetetun kulkutapaosuuden kasvutavoitteen toteutumista seurataan yhdyskuntalautakunnassa kerran vuodessa. Yhdyskuntalautakunnalle ja liikennetoimikunnalle kerran vuodessa esiteltävään katsaukseen liikenteen kehittymisestä sisällytetään merkittävimmät havainnot pyöräliikenteen kehityksestä.



Tyytyväisten osuus Tampereeseen pyöräilykaupunkina (%).	NYKYTILA 10 % (2016)	TAVOITE 15 % (2030)
Pyöräilymäärien kehitys mittauspisteissä (pyöräilyindeksi).	157,9 (2020)	250,0 (2030)
Tyytyväisten osuus Tampereeseen pyöräilykaupunkina	uusi mittari	

TAVOITE	TOIMINNAN MITTARIT	VAIKUTTAVUUDEN MITTARIT				
		NYKYTILA	TAVOITE 2030	NYKYTILA	TAVOITE 2030	
Pyöräiliikenteen verkko	Pyöräiliikenteen pääreittien tavoiteverkon laatutason mukaan rakentuneet kilometrit (km) ja osuus (%)	31,5 km 14 % (2017–2021)	100 km 45 %	Tyytyväisten osuus pyöräilyn sujuvuuteen Tampereella	uusi mittari	määrä kasvaa
	Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla (km)	1,6 km (2021)	8 km	Tyytyväisten osuus pyöräilyn turvallisuuteen	uusi mittari	määrä kasvaa
	Pyöräilyn siirtyminen ajoradalle vähäliikenteisillä kaduilla (km)	0,4 km (2021)	määrä lisääntyy			
Pyöräpysäköinti ja -palvelut	Liityntäpyöräpysäköintipaikkojen ja muiden yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikkojen määrä ja runkolukittavien paikkojen osuus	5 742 59 % (2021)	10 000 85 %	Tyytyväisten osuus pyöräpysäköintiin joukko liikenteen asemilla ja pysäkeillä	uusi mittari	määrä kasvaa
	Pyöräpysäköintipaikkojen määrä julkisten palvelujen piha-alueilla ja runkolukittavien paikkojen osuus	uusi mittari	määrä lisääntyy laatu paranee	Tyytyväisten osuus pyöräpysäköintiin muilla yleisillä alueilla	uusi mittari	määrä kasvaa
	Kaupunkipyörörien ja asemien määrä	700 pyörää 82 asemaa (2021)	1 000–1 300 pyörää 100–130 asemaa	Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttäjämäärä / kausi ja matkat / kaupunkipyörä / päivä	26 000 matkaa 0,3 matkaa/ pyörä / päivä (2021)	määrä kasvaa
Pyöräiliikenteen väylien käytettävyys	Talvihoidon luokan A+ kokonaispituus	39 km (2021)	95 km	Talvella pyöräilyä jatkavien osuus (pyöräilyindeksin 3 vuoden liukuva keskiarvo, v. 2000=100)	270,8 (2020)	nouseva trendi
				Tyytyväisten osuus työmaan aikaisiin järjestelyihin	uusi mittari	määrä kasvaa
Resurssit ja sitoutuminen	Pyöräiliikenteen investoinnit €/asukas/vuosi	25 € / asukas (2021)	30 € / asukas / vuosi			
	Kaupunkiympäristön palvelualueen pyöräiliikenteen edistämisen henkilöresurssien määrä (henkilötyövuotta)	2 htv (2021)	4 htv			
Viestintä ja vuorovaikutus	Kaupungin pyöräiliikenteeseen liittyvien some-julkaisujen määrä	uusi mittari	sos. media: määrä lisääntyy	Mediaseurannan osumien sävy (perinteinen media ja sosiaalinen media erikseen)	uusi mittari	positiivisten julkaisujen osuus kasvaa
	Kaupungin pyöräiliikenteeseen liittyvien mediatiedotteiden määrä	uusi mittari	määrä lisääntyy	Pyöräilyn edistämiseen positiivisesti suhtautuvien osuus	uusi mittari	määrä lisääntyy
Seuranta	Jatkuvan seurannan piirissä olevat pyöräiliikenteen pääreitit, kpl ja %	uusi mittari	Kaikki pääreitit			
	Pyöräilykatsauksen julkaiseminen joka toinen vuosi	edellinen julkaisu 2017	toteutuu alkaen vuodesta 2022			



LÄHTEET

Liikenne- ja viestintäministeriö (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2021). Fossiilittoman liikenteen tiekartta.

Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016, suomalaisten liikkuminen (HLT 2016).

Tampereen kaupunki (2017). Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava – selostus. Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen.

Tampereen kaupunki (2017). Kantakaupungin yleiskaava 2040 – selostus. Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen.

Tampereen kaupunki (2020). Hiilineutraali Tampere 2030.

Tampereen kaupunki (2021). Kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017–2021 – selostus. Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen.

Tampereen kaupunki (2021). Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma 2030 SUMP.

Tampereen kaupunki (2021). Tekemisen kaupunki. Tampereen strategia 2030.

Tampereen kaupunkiseutu (2015). Kävelyn ja pyöräilyn seuranta Tampereen kaupunkiseudulla.

Tampereen kaupunkiseutu (2021). Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisselostus 2.0.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2017). Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030.

Valtioneuvosto (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032.



LIITE



TAMPEREEN PYÖRÄLIIKENTEEEN KEHITTÄMISOHJELMA

Nykytilan analyysi

1. PYÖRÄMATKAT	34
1.1. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus ja pyörän käyttö	34
1.2. Pyörämatkojen pituudet ja tarkoitukset.....	37
1.3. Pyöräliikenteen määrät.....	37
1.4. Koulumatkoilla pyöräily.....	40
2. PYÖRÄLIIKENTEEEN INFRA	41
2.1. Pyöräliikenteen verkko	41
2.2. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja sen toteutuminen	42
2.3. Opastus.....	46
2.4. Pyöräliikenteen rahoitus	47
3. PYÖRÄPYSÄKÖINTI JA -PALVELUT	49
3.1. Pyöräpysäköinti.....	49
3.2. Kaupunkipyöräjärjestelmä.....	51
3.3. Muut pyöräliikenteen palvelut	52
4. TALVIHOITO JA TILAPÄISET LIIKENNEJÄRJESTELYT	53
4.1. Pyöräliikenteen verkon talvihoito	53
4.2. Tilapäiset liikennejärjestelyt	55
5. PYÖRÄLIIKENTEEEN TURVALLISUUS	56
6. ASUKKAIDEN TYYTYVÄISYYS	61

7. PYÖRÄLIIKENTEEEN SEURANTA	63
7.1. Pyöräliikenteen laskennat	63
7.2. Pyöräliikenne kaupungin karttapalvelussa.....	63
7.3. Tietojen julkaiseminen.....	63
8. PYÖRÄILYYN LIITTYVÄT STRATEGIAT, OHJELMAT JA POLITIIKKA	64
8.1. Seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma ja ohjelman toteutuminen	64
8.2. Kestävän kaupunkiliikkumisen SUMP-suunnitelma	65
8.3. Pyöräliikenne kaupungin muissa strategioissa	65
8.4. Muut pyöräliikenteen edistämiseen liittyvät suunnitelmat	66
8.5. Pyöräliikenteen edistämisen poliittinen tuki.....	67
8.6. Pyöräliikenteen edistäminen kaupungin organisaatiossa.....	67
9. TAMPERE VERRATTUNA KANSAINVÄLISEEN TUTKIMUSTIETOO	69
9.1. Miten aloittelijasta mestariksi?.....	69
9.2. Tampere kansainvälisten tutkimusten valossa.....	70
10. JOHTOPÄÄTÖKSET	73

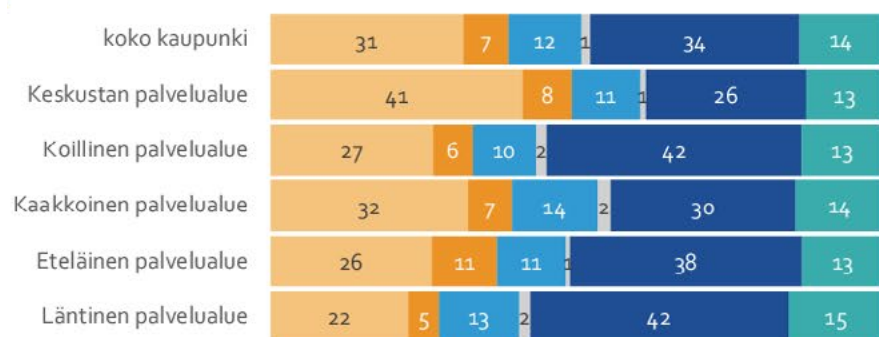


1. PYÖRÄMATKAT

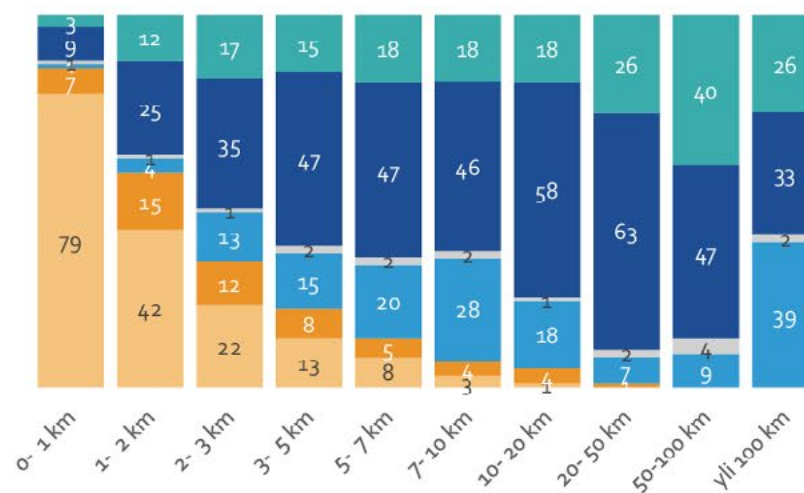
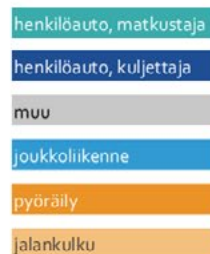
1.1. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus ja pyörän käyttö

Pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli vuonna 2016 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Tampereella 7 % (tamperelaisten pyörällä tekemät matkat kaikista kotimaan matkoista). Pyörällä tehtiin keskimäärin noin 0,23 matkaa vuorokaudessa / henkilö. Pyöräliikenteen osuus on suurin 1–2 km ja 2–3 km pituisilla matkoilla.

Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus vaihtelee kaupungin sisällä merkittävästi: eniten pyöräillään Eteläisellä palvelualueella ja Keskustan palvelualueella ja vähiten Läntisellä palvelualueella.



Kuva 1. Kulkutapaosuudet Tampereella matkan pituuden mukaan (HLT 2016, kaupunkijulkaisu).

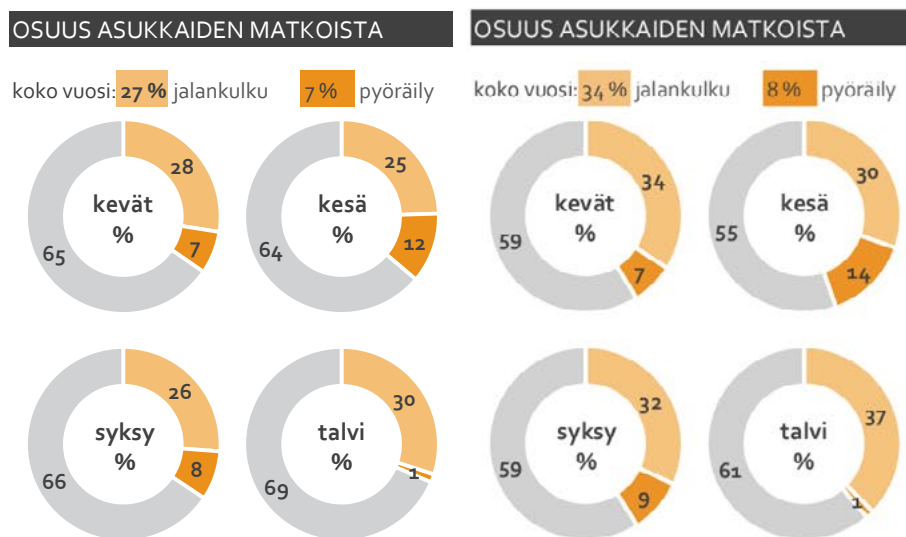


Kuva 2. Kulkutapaosuudet asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden kotimaanmatkoista) (HLT 2016, kaupunkijulkaisu).



Suomessa vain Oulussa (17 %) ja Joensuussa (16 %) on merkittävästi suurempi pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuus kuin koko maassa keskimäärin (8 %). Tampereen pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuus (7 %) on samaa tasoa verrattuna muihin Suomen vastaaviin kaupunkeihin (esim. Turku 10 %, Lahti 9 %, Helsinki 7 %, Riihimäki 7 %, Espoo 6 %, Vantaa 5 %). (Lähde: HLT 2016 seutujulkaisut)

Tampereen seudulla¹ pyöräiliikenteen kulkutapaosuus on 7 %. Kesällä seudulla pyöräiliikenteen osuus on 12 % ja talvella 1 %. Talvella pyöräiliikenteen osuus on hyvin pieni, mutta luku on linjassa monien suomalaisten kaupunkien kanssa, lukuun ottamatta Oulua ja Joensuuta, joissa pyöräillään paljon myös talvella.



Kuva 3. Kulkutapaosuudet eri vuodenaikoina Tampereen seudulla (HLT 2016, seutujulkaisu) ja Tampereen kaupungissa (HLT 2016, kaupunkijulkaisu).

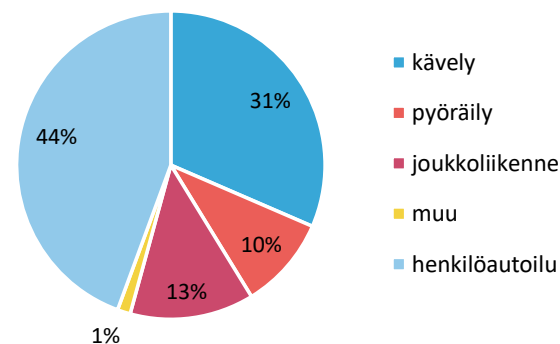
¹ Tampereen seutu: Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi

Taulukko 1. Pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuuksia talvella ja koko vuonna keskimäärin (HLT 2016).

Alue	Kulkumuoto-osuus, koko vuosi	Kulkumuoto-osuus, talvi
Oulun seutu	16 %	9 %
Joensuun seutu	13 %	6 %
Turun seutu	8 %	2 %
Tampereen seutu	7 %	1 %
Helsingin seutu	6 %	2 %
Itä-Uusimaa	6 %	2 %
Riihimäen seutu	6 %	1 %
Länsi-Uusimaa	5 %	3 %
Salon seutu	5 %	2 %

Tampereen syksyn arkivuorokautena pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuus on 10 % eli hieman suurempi kuin koko vuonna keskimäärin.

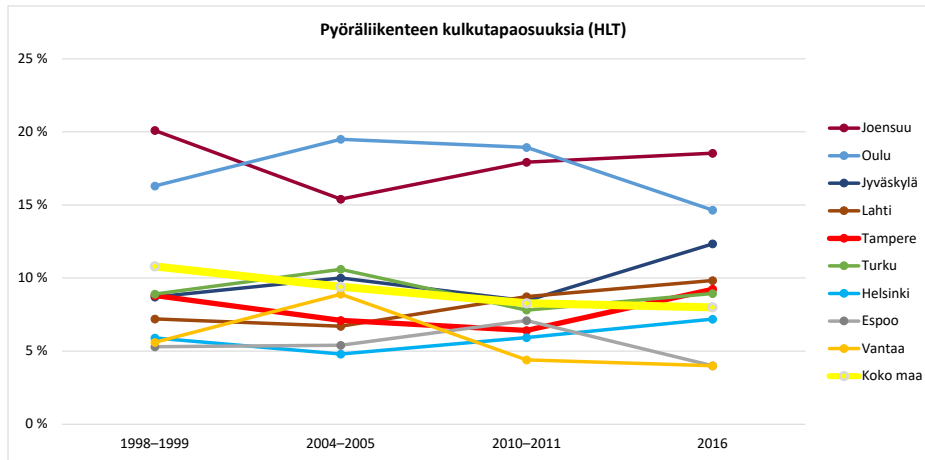
Kulkumuoto-osuudet syksyn arkivuorokautena



Kuva 4. Kulkumuoto-osuudet syksyn arkivuorokautena (HLT 2016 data, muunnoskertoimilla lasketut kulkumuoto-osuudet).

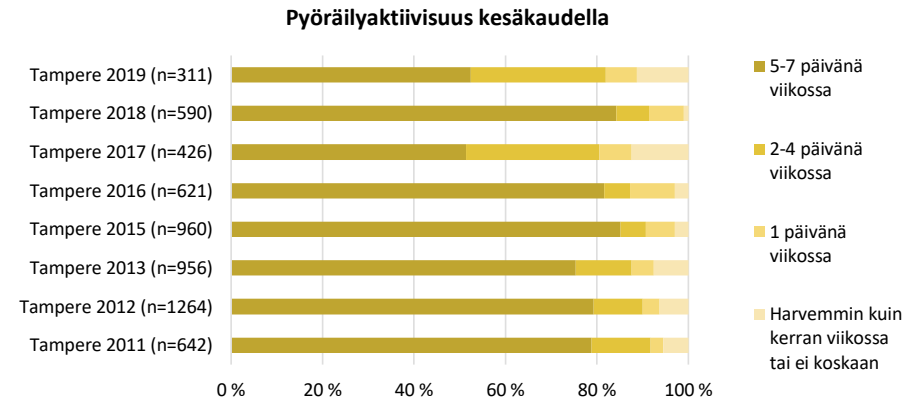


Pyöräliikenteen koko vuoden keskimääräinen kulkumuoto-osuus on henkilöliikennetutkimusten tietojen perusteella hieman laskenut koko Suomessa viimeisen 18 vuoden aikana. Tampereella kulkumuoto-osuus on vaihdellut hieman, mutta pysynyt lopulta samalla tasolla vuoden 1999 tilanteeseen verrattuna. Tilanne on vastaava Suomen monissa muissa kaupungeissa: Kulkumuoto-osuuksien vaihtelu on ollut melko vähäistä, eikä merkittävää kasvua tai laskua ole tapahtunut kuin muutamissa kaupungeissa. Osa suuremmista muutoksista selittyy kuntaliitosten aiheuttamilla muutoksilla liikkumiseen (esim. Oulun kuntaliitokset vuonna 2013).

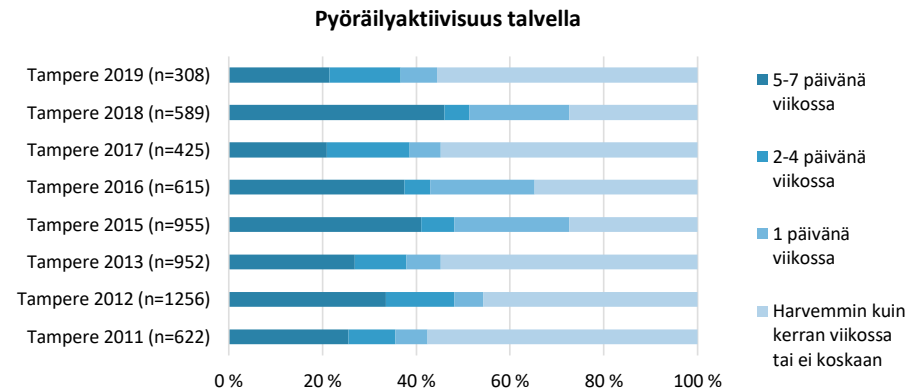


Kuva 5. Pyöräliikenteen koko vuoden keskimääräisiä kulkumuoto-osuuksia asukkaiden kotimaanmatkoista muutamissa Suomen kaupungeissa. (Lähde: HLT 2016, 2010–2011, 2004–2005 ja 1998–1999). Huom! Kuntaliitokset ja tutkimusmenetelmän muutos vuosien 2010–2011 ja 2016 tutkimusten välissä vaikuttavat osaltaan tuloksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn (2019) mukaan 89 % vastaajista pyöräili kesällä vähintään kerran viikossa ja 52 % vähintään viitenä päivänä viikossa. Talvella vastaajista 44 % pyöräili ainakin kerran viikossa ja 21 % vähintään viitenä päivänä viikossa.



Kuva 6. Pyöräilyaktiivisuus kesäkaudella (Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019).

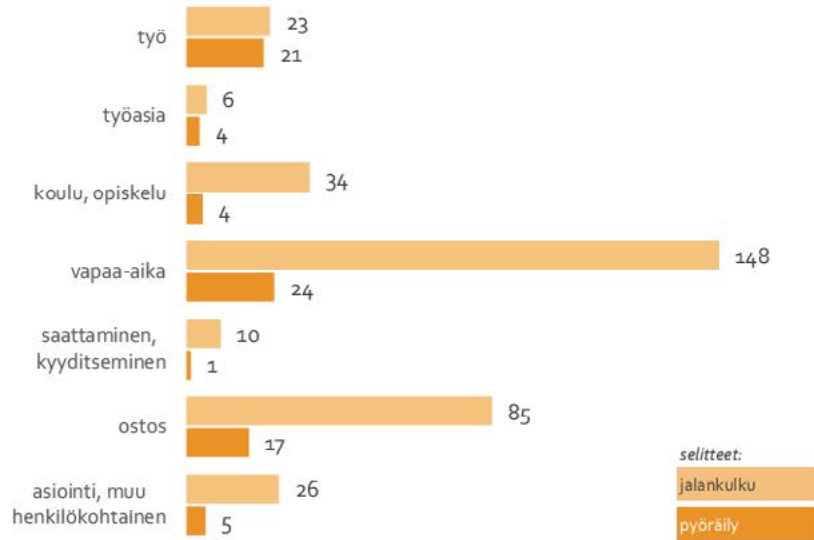


Kuva 7. Pyöräilyaktiivisuus talvella (Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019).



1.2. Pyörämatkojen pituudet ja tarkoitukset

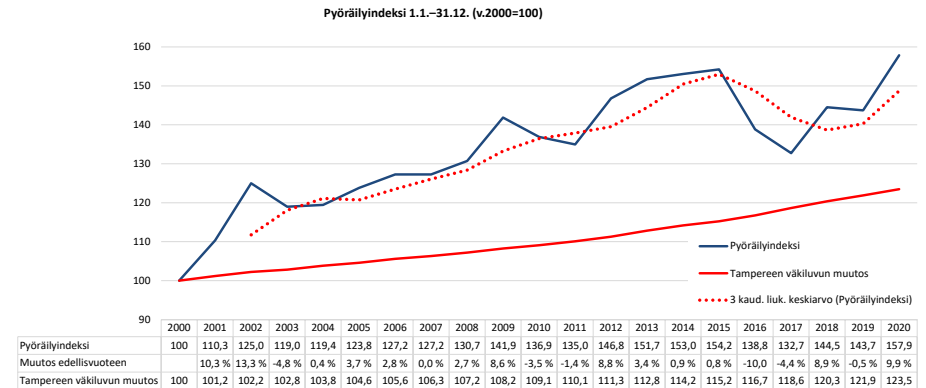
HLT 2016 mukaan pyörämatkan keskipituus Tampereella oli keskimäärin 3,6 km, mikä on hieman enemmän kuin Suomessa keskimäärin (3,3 km). Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn (2019, n=308) mukaan keskimääräisen pyörämatkan pituus on pysynyt tasaisesti viime vuosien aikana noin 5 km pituisena. Ensisijaisesti pyörää käytetään työmatkoihin (64 % vastaajista). Pyörämatkojen tarkoitus on useimmiten vapaa-ajan matka (31 %) tai työmatka (27 %). Myös ostosmatkoja tehdään paljon pyörällä (22 %). Koulu- ja opiskelumatkojen osuus (5 %) pyörämatkoista on Tampereen seudulla selvästi pienempi kuin Suomessa keskimäärin (17 %). (HLT2016, kaupunki-raportti)



Kuva 8. Tamperelaisten matkat Tampereen seudulla, seudullisten jalankulku- ja pyörämatkojen tarkoitus (matkaa/hlö/vuosi) (HLT2016, kaupunkijulkaisu).

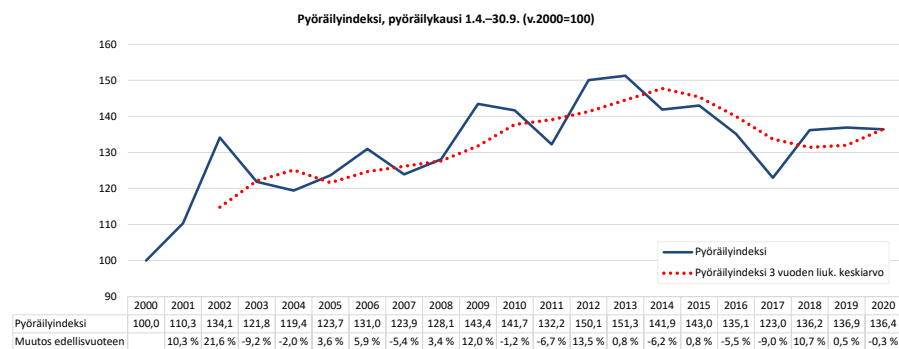
1.3. Pyöräliikenteen määrät

Tampereella on laskettu pyöräilijöiden määriä 2000-luvun alusta lähtien koneellisten mittauspisteiden (liikennevaloliittymien induktiosilmukat ja Ecocounter-automaattilaskimet) avulla. Viimeistä kymmentä vuotta tarkasteltaessa pyöräliikenteen määrää kuvaava indeksiluku on noussut vuosina 2011–2015, mutta hetkellisesti notkahtanut vuosina 2016–2017 ja kääntynyt sen jälkeen taas lievästi nousuun. Vuonna 2017 käynnistyi keskustassa ja keskustaan johtavilla pyöräliikenteen pääreiteillä raitiotien ja sen yhteydessä saneerattavien katujen rakentaminen sekä samanaikaisesti useita suuria talonrakennushankkeita. Joitakin isoja hankkeita, kuten Rongan alikulku, Erkkilän sillan jatkaminen ja Luminaryn tornitalon rakentaminen Itsenäisyydenkadulla käynnistyivät jo vuoden 2016 puolella. Laajat työmaa-alueet ovat vaikuttaneet keskustan saavutettavuuteen pyörällä, mikä näkyy pyöräliikenteen määrien laskuna erityisesti vuosina 2016–2017. Pyöräliikenteen määrät ovat kuitenkin kasvaneet hieman enemmän suhteessa asukasluvun kasvuun.



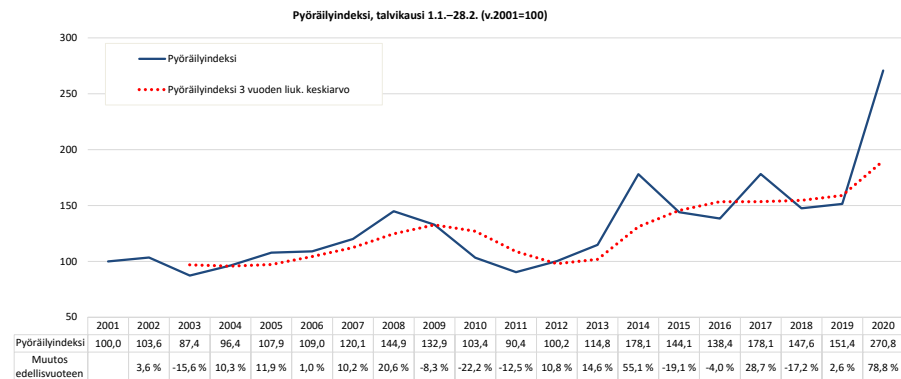
Kuva 9. Pyöräliikenteen määrää kuvaavan pyöräilyindeksin kehitys ja väkiluvun muutos.





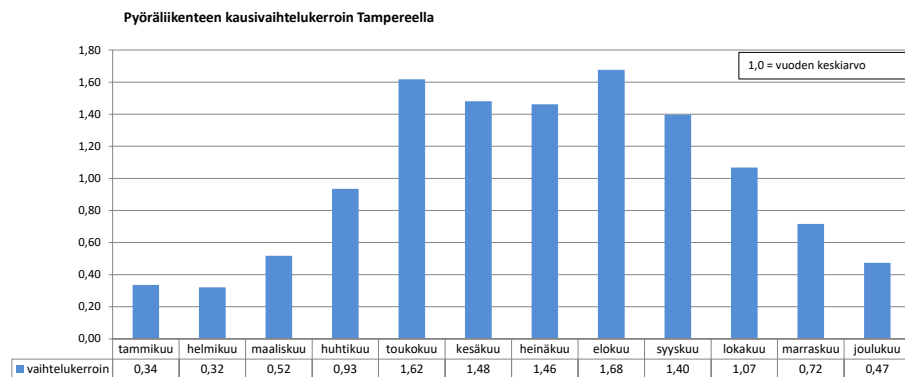
Kuva 10. Pyöräiliikenteen määrää kuvaavan pyöräilyindeksin kehitys pyöräilykaudella.

Talvikaudella pyöräiliikenteen määrä kasvoi selvästi vähälumisena talvena 2019–2020. Vastaavat pyörän käytön kannalta suotuisat keliolosuhteet vallitsivat talvella 2013–2014, jolloin pyöräiliikenteen suosio kasvoi. Pyöräiliikenteen määrissä talvella onkin selvää vuosittaista vaihtelua, mikä selittyy pitkälti kulloinkin vallitsevilla sääolosuhteilla. Vuonna 2014–2015 pyöräiliikenteen pääreiteillä käyttöön otetulla A+ -kunnossapitoluokalla on ollut myös vaikutusta talvella pyöräilyn houkuttelevuuteen.



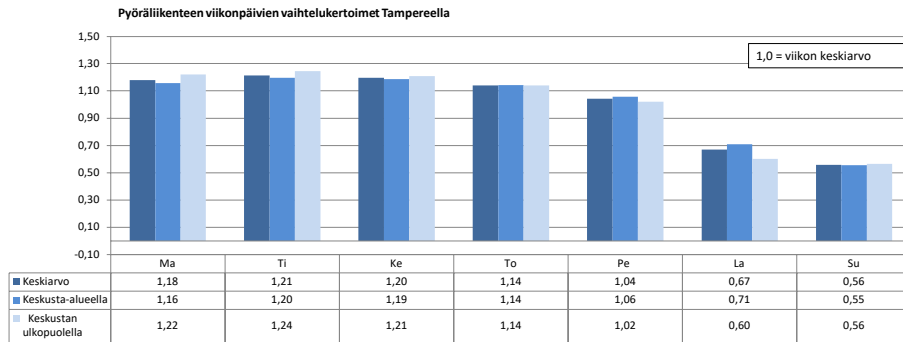
Kuva 11. Pyöräiliikenteen määrää kuvaavan pyöräilyindeksin kehitys talvikaudella.

Vuosien 2015–2019 laskentatulosten perusteella on laskettu pyöräiliikenteelle kausi- ja tuntivaihtelukertoimia. Pyörän käyttö on niiden perusteella suosituinta touko- ja elokuussa ja viikonpäivistä erityisesti alkuviikon aikana. Ajallisesti pyöräiliikenteen huipputunnit ajoittuvat iltapäivään kello 15–18 välille.

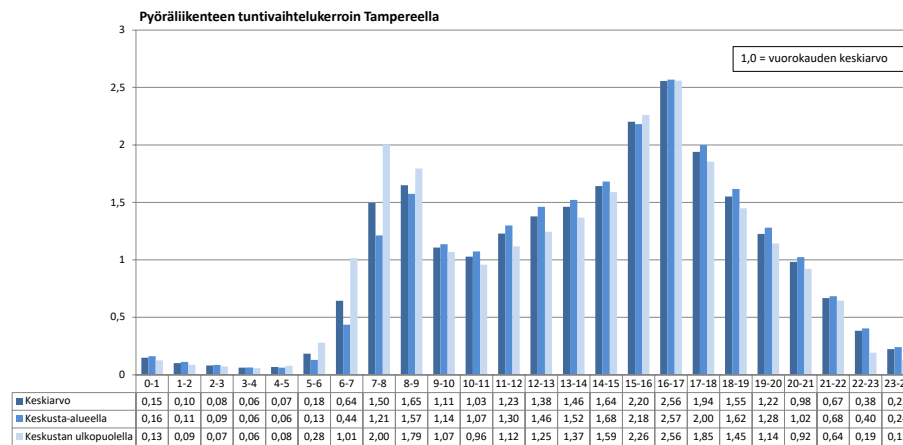


Kuva 12. Pyöräiliikenteen kausivaihtelukerroin.



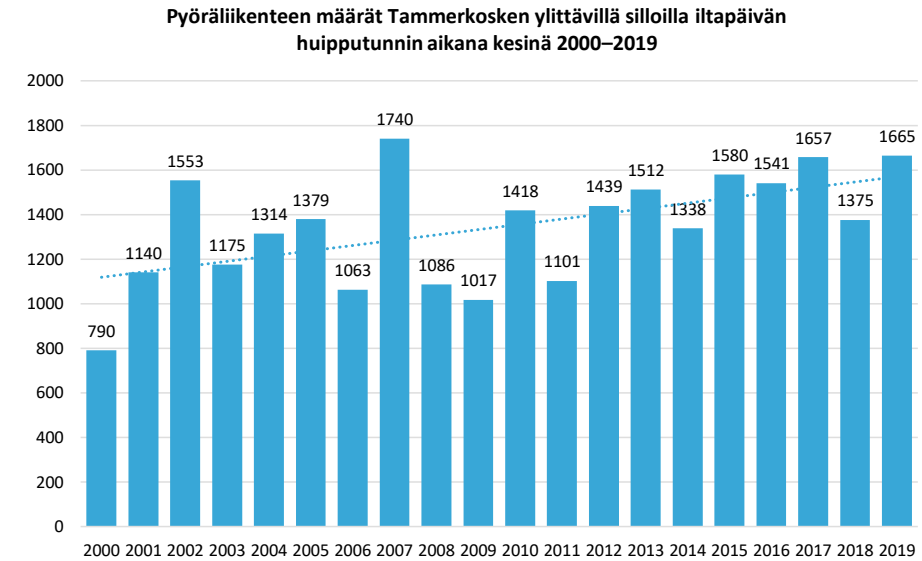


Kuva 13. Pyöräliikenteen viikonpäiväjakauma.



Kuva 14. Pyöräliikenteen tuntivaihtelukerroit.

Tammerkosken siltojen pyöräliikenteen määrät kuvastavat melko hyvin keskustaun suuntautuvan pyöräliikenteen määrään kehitystä. Määrissä on kohtalaista vuosittaista vaihtelua, mutta pitkän aikavälin trendi on kasvava.

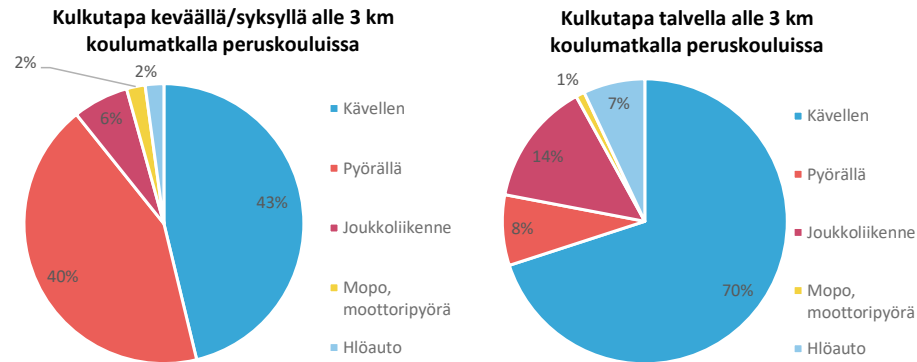


Kuva 15. Pyöräliikenteen määrät Tammerkosken ylittävillä silloilla iltapäivän huipputuntien aikana kesinä 2000–2019.



1.4. Koulumatkoilla pyöräily

Tampereen kaupunkiseudun² Seutuliiike-ohjelmatyössä (2019) laaditun kyselyn³ perusteella Tampereella peruskouluissa alle kolmen kilometrin koulumatkoista 40 % tehdään pyörällä ja 43 % kävellen keväisin ja syksyisin. Pyöräliikenteen osuus on hieman pienempi kuin seudun muissa kunnissa. Talvella kävelyn kulkumuoto-osuus kasvaa huomattavasti (70 %) ja pyörällä tehdään vain 8 % koulumatkoista. Koko seudulla peruskouluissa 1–3 km koulumatkoista tehdään pyörällä 67 % keväällä/syksyllä ja 15 % talvella. Henkilöautolla tehtäviä matkoja on kesällä vain vähän, 2 %. Talvella niiden osuus kasvaa 7 %:iin.



Kuva 16. Tampereen koulumatkojen kulkutapajakauma peruskouluissa.

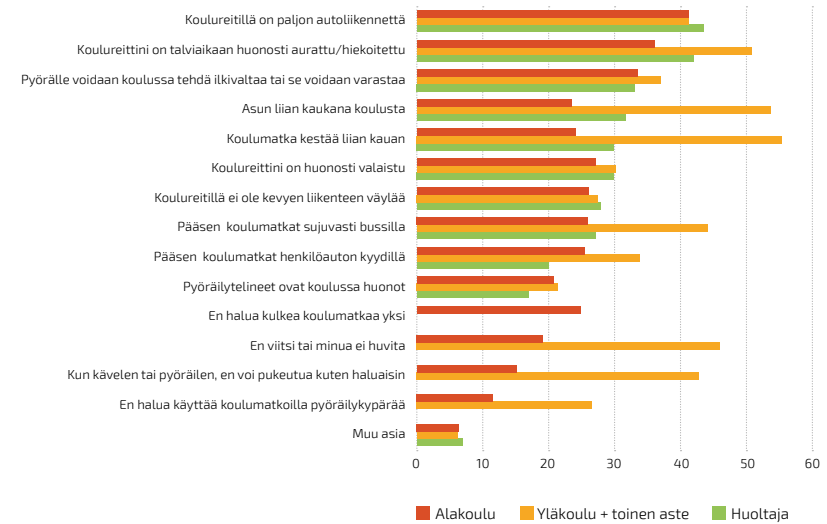
² Tampereen kaupunkiseutu: Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi

³ Tampereen kaupunkiseudun koulumatka- ja liikkumiskysely, 2018

Tampereen kaupunkiseudulla on haasteena omin lihasvoimin liikkumisen väheneminen koulumatkoilla iän myötä. Alle kolmen kilometrin matkoista 4–6.-luokkalaisten tekevät keväällä/syksyllä 96 % kävellen tai pyörällä. 7–10.-luokkalaisten 86 % kulkee keväällä ja syksyllä omin lihasvoimin ja toisen asteen oppilaitoksissa osuus laskee 65 %:iin.

Yläkoulun ja toisen asteen oppilaiden vastauksissa koulumatkan kulkemista kävellen tai pyörällä rajoittavista tekijöistä erottuu alakouluun verrattuna koulumatkan pituus ja kesto, mutta myös motivaatioon ja pukeutumiseen liittyvät asiat.

Koulumatkan kulkemista kävellen tai pyöräillen rajoittavat tekijät



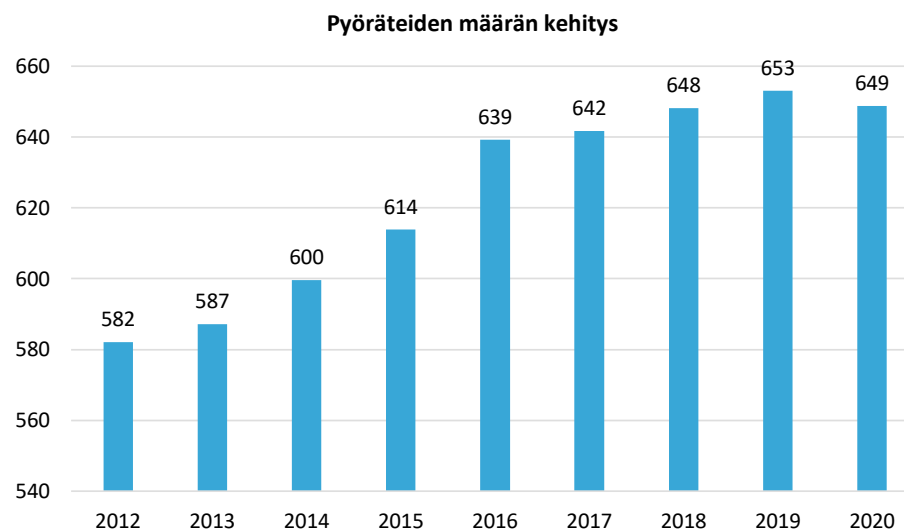
Kuva 17. Koulumatkan kulkemista kävellen tai pyöräillen rajoittavat tekijät Tampereen seudulla (Tampereen kaupunkiseudun koulumatka- ja liikkumiskysely, 2018)



2. PYÖRÄLIIKENTEEN INFRA

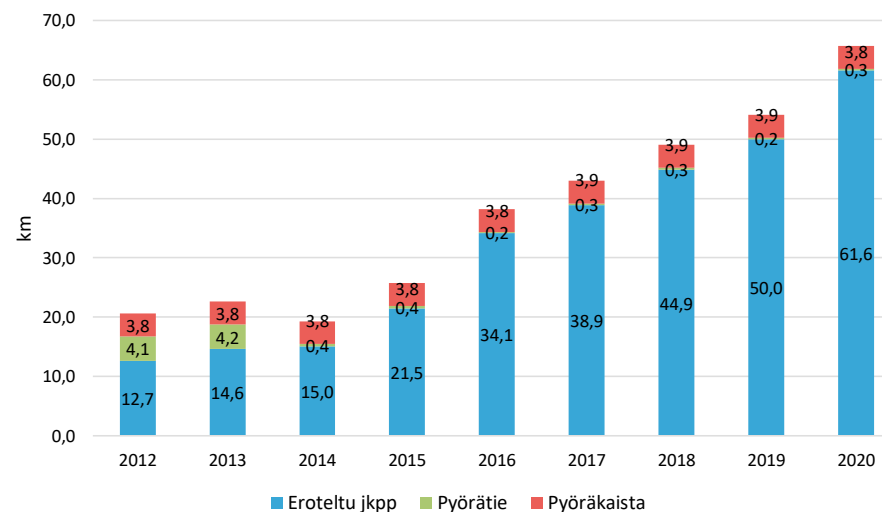
2.1. Pyöräliikenteen verkko

Tampereella oli vuonna 2020 pyöräliikenteen verkostoa yhteensä 649 km. Suurin osa (90 %) verkostosta on yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. Pyöräliikenteen verkon kattavuus on kasvanut vuosittain vähintään muutamia kilometrejä vuodessa. Pyöräteiden määrän kehitys on vuosikymmenen loppupuolella tasaantunut, koska samaan aikaan, kun uusille alueille on rakennettu pyöräteitä, on vanhoilla alueilla laskettu nopeusrajoituksia 30 km/h ja siirretty vähäliikenteisillä kaduilla pyöräilyä kapeilta yhdistetyiltä väyliltä ajoradalle.



Kuva 18. Pyöräteiden määrän kehitys vuosina 2012–2020.

Vuonna 2020 Tampereen kaupungin koko pyöräliikenteen verkosta oli jalankulusta eroteltuja pyöräliikenteen väyliä yhteensä 65,7 km (sisältäen erotellut pyörätiet ja jalkakäytävät, pyörätiet ja pyöräkaistat). Tästä suurin osa (61,6 km) oli eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää ja pyöräkaistaa (3,8 km).



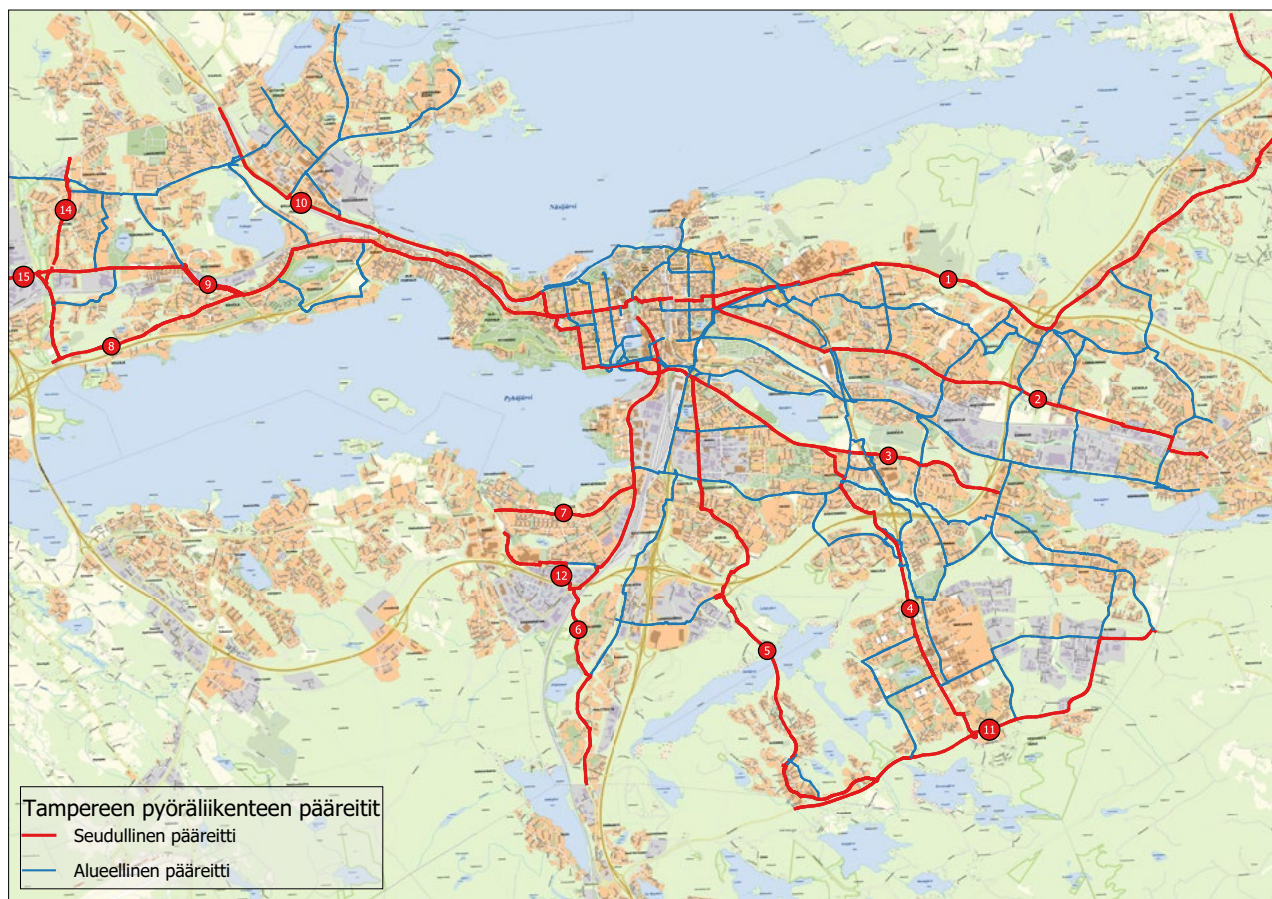
Kuva 19. Jalankulusta eroteltujen pyöräteiden määrän kehitys vuosina 2012–2020.

Tampereella on kehitetty pyöräliikenteen verkkoa voimakkaasti viime vuosien aikana. Suurin osa pyöräilyinfran investoinneista on ollut nykyisten pyöräliikenteen pääreittien parantamista. Uusia pyöräteitä tai verkon laajennuksia ei ole juurikaan toteutettu uusia alueita lukuun ottamatta.

2.2. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja sen toteutuminen

Pyöräliikenteen verkon toiminnallinen luokitus koostuu kolmesta hierarkisesta tasosta: pääverkko, alueverkko ja paikallisverkko. Pyöräliikenteen pääverkko jakautuu puolestaan kahteen luokkaan: seudulliset ja alueelliset pääreitit. Pääreittejä käytetään ensisijaisesti pitkämatkaiseen ja nopeaan pyöräilyyn. Tampereen pyöräliikenteen pääreitit on tarkemmin jaoteltu seudullisiin pääreitteihin (laatukäytäviin) ja alueellisiin pääreitteihin, joita

täydentää alemman verkon alureitit sekä lähireitit. Seudullisia pääreittejä ovat Tampereen keskustasta kehyskuntien keskuksiin ja aluekeskuksiin johtavat sekä kehyskuntia yhdistävät kehämäiset pyöräliikenteen reitit. Seudullisia pyöräliikenteen pääreittejä on Tampereen kaupunkiseudulla viisitoista ja nämä reitit ovat numeroitu ja viitoitettu (kuva 20).



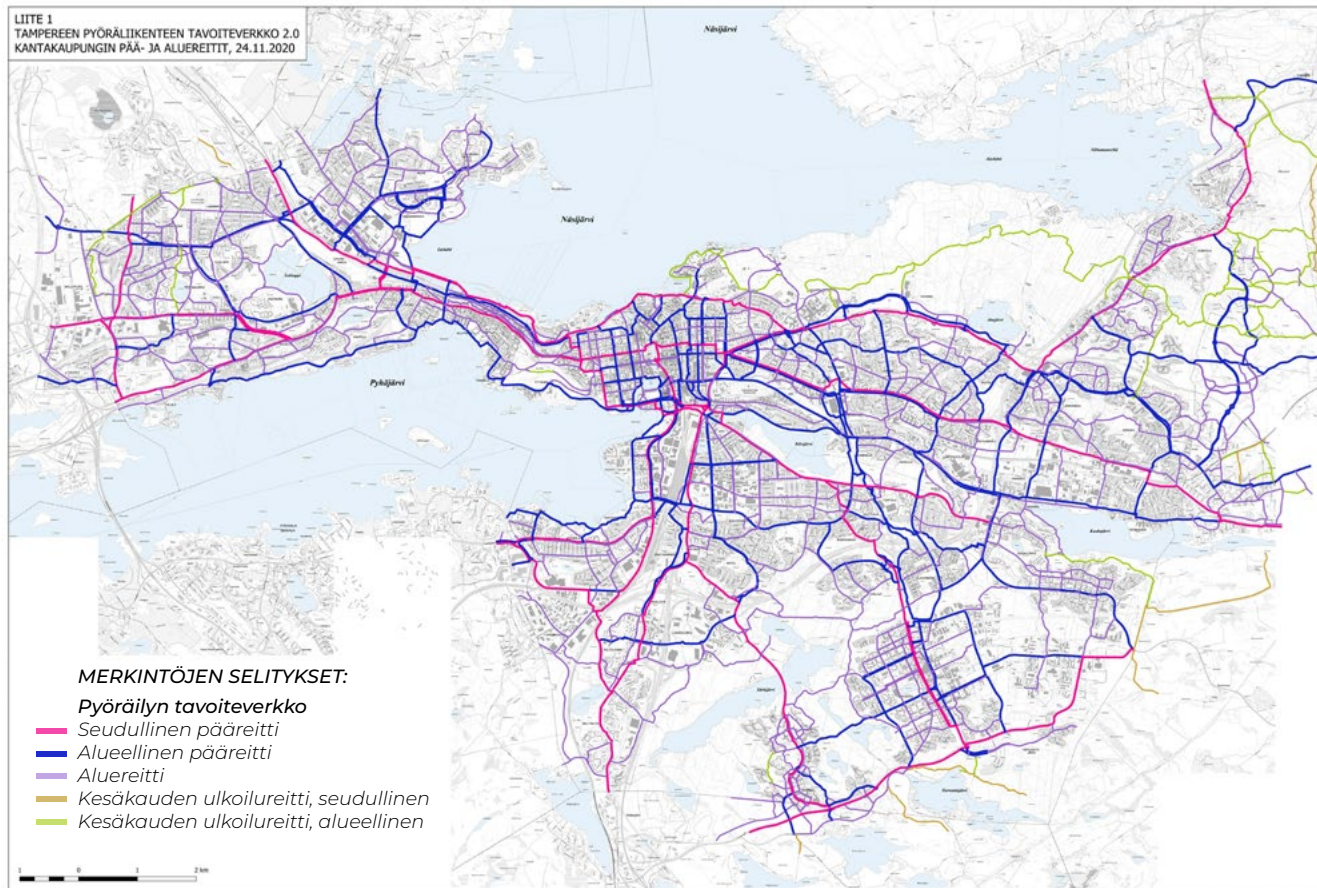
Kuva 20. Pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja alueelliset pääreitit.



Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty seuraavassa kuvassa. Tavoiteverkossa on esitetty pyöräliikenteen seudulliset pääreitit, alueelliset pääreitit, aluereitit sekä verkostoa täydentävät kesäkauden ulkoilureitit. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ohjaa suunnittelua ja se sisältää olemassa olevien reittien lisäksi verkostosta puuttuvat yhteydet.

Tampereella on nykyisin jo melko kattava pyöräliikenteen verkko, mutta se on hyvinkin tasalaatuinen. Nykyisin pääreitit ja paikallisreitit eivät erotu

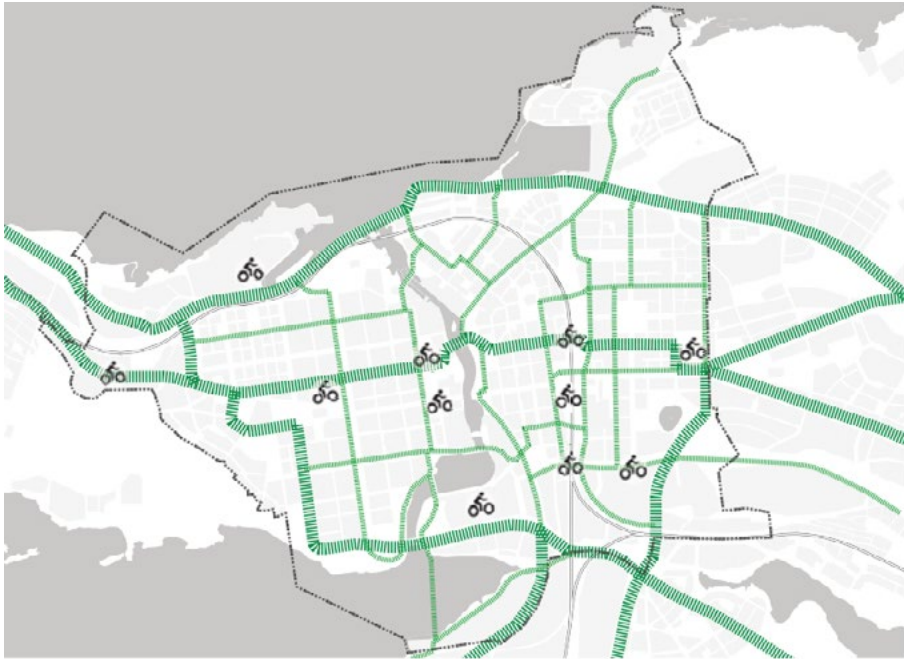
toisistaan ominaisuuksiltaan eivätkä laadultaan. Jatkossa pyöräliikenteen pääreittejä kehitetään laadultaan ja turvallisuudeltaan suunnitteluohjeiden edellyttämälle tasolle sekä erotellaan jalankulku ja pyöräliikenne toisistaan. Uudessa valtakunnallisessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väyläviraston ohjeita 18/2020) on määritelty eri hierarkiatason väylien laatutasotavoitteet. Asetettujen kulkumuototavoitteiden saavuttaminen edellyttää tärkeimpien pyöräliikenteen pääreittien kehittämistä sujuvina ja turvallisina sekä kilpailukykyisinä.



Kuva 21. Pyöräliikenteen tavoiteverkko.

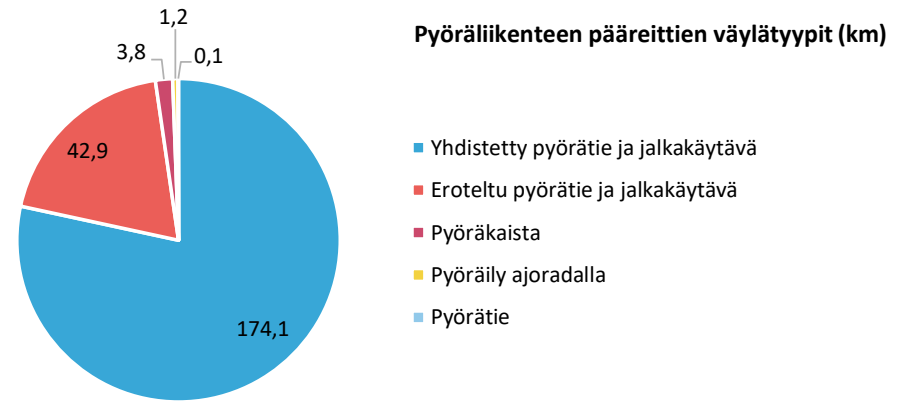


Tampereen ydinkeskustan osalta Tampereen keskustan strategisessa osayleiskaavassa on osoitettu yhtenäiset seudulliset ja keskustan pyöräliikenteen pääreitit, joilla pyöräliikenne ja jalankulku pyritään erottamaan toisistaan omille väylilleen ja joilla parannetaan liittymissä turvallisuutta ja sujuvuutta. Muilla keskustan väylillä pyöräliikenne tapahtuu ajoradalla. Pääreittien lisäksi pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan rakentamalla keskitettyä pyöräpysäköintiä pyöräliikenteen pääreittien varrelle. Erityisesti Asemakeskuksen alueella keskitetyn pysäköinnin tavoitteena on pyörän käyttö osana matkaketjua. Keskustan pääreitit ja keskitetyt pyöräpysäköintipaikat on esitetty kuvassa 22.



Kuva 22. Pyöräliikenteen pääreitit keskustassa (Keskustan strateginen osayleiskaava).

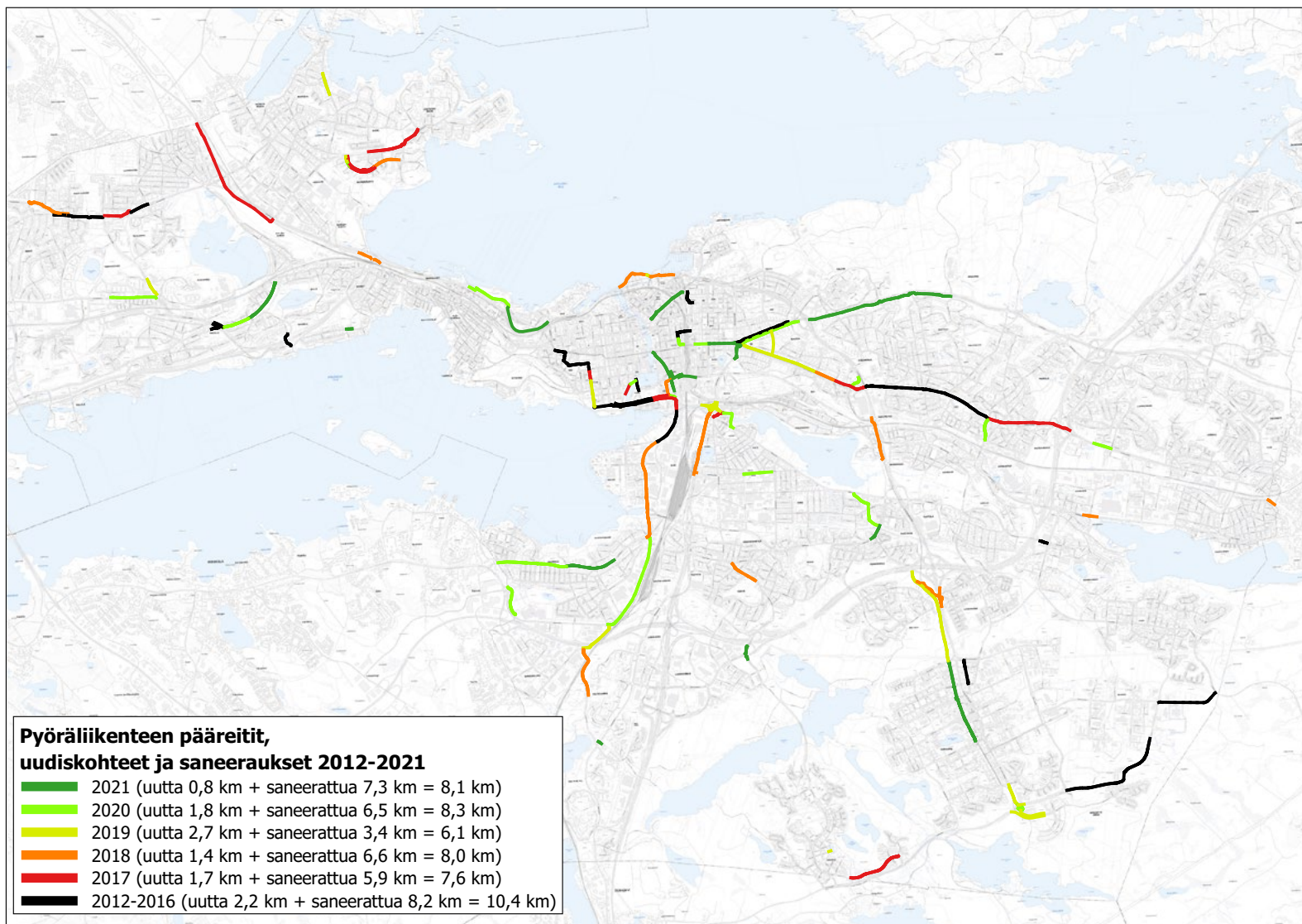
Vuonna 2020 pyöräliikenteen pääverkkoa oli Tampereella yhteensä 222 km, josta 95 km on seudullista pääreittiä eli laatuikäytävää ja 127 km alueellista pääreittiä. Vuonna 2020 pyöräliikenteen pääreiteistä 174 km (78 %) oli yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää, 43 km (19 %) eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää, 3,8 km pyöräkaistaa, 0,1 km pyörätietä ja 1,2 km osalta pyöräily on osoitettu ajoradalle.



Kuva 23. Pääreittien väylätyypit sis. alueelliset ja seudulliset pääreitit.

Parannuksia pyöräliikenteen väylien laatuun on toteutettu viime vuosina erityisesti seudullisilla pääreiteillä ja keskusta-alueen pääreiteillä. Laadulliset parannustoimenpiteet liittyvät pääsääntöisesti väylien levenyttämiseen ja laadun parantamiseen sekä pyöräliikenteen ja jalankulun erottamiseen omille väylilleen. Viime vuosina on parannettu noin 4,5–7,6 km pääreittejä vuosittain. Vuosina 2017–2021 toteutetut uudet ja korjatut pyöräliikenteen väylät on esitetty tarkemmin kuvassa 24.





Kuva 24. Pyöräliikenteen pääreittien korjaamisen ja rakentamisen sijainnit vuosina 2017–2021.

2.3. Opastus

Jalankulun ja pyöräliikenteen viitoituksesta on tehty kokonaissuunnitelmat vuosina 2003 sekä jatkuvana työnä vuosina 2012–2016. Vuosien 2012–2016 aikana Tampereelle on määritelty viitoitettavat kaukokohteet, lähikohteet ja erityiskohteet sekä viitoitettavat reitit, jotka mukailevat seudullisia pyöräliikenteen pääreittejä ja alueellisia pääreittejä. Seudullisten pyöräliikenteen pääreittien viitoituksessa on tehty seudullista yhteistyötä, ja viitoitus jatkuu naapurikuntiin asti.

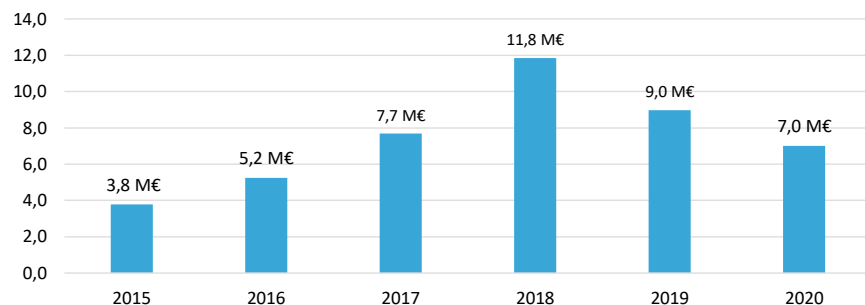
Tampereen seudun kunnat saivat yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Helsingin kaupungin kanssa liikenne- ja viestintäministeriöltä kokeiluluvan tauluopasteiden ja reittitunnusten käyttöön vuonna 2014. Kokeiluopasteet asennettiin sekä Helsingissä että Tampereen seudulla vuoden 2015 aikana. Tampereen seudulla tauluopasteita ja reittitunnuksia on käytetty seudullisilla pääreiteillä (Kuva 25). Opastekokeilun aikana Tampereen kaupunki-seudulle asennettiin noin 230 tauluopastetta ja 215 viittaa. Viime vuosina viitoitusta on täydennetty ja päivitetty seudullisten pääreittien parantamisen ja erityisesti raitiotien rakentamisen yhteydessä.



Kuva 25. Opastetaulu, jossa reittien numerotunnukset punaisina palloina (kuva: Katja Seimelä).

2.4. Pyöräliikenteen rahoitus

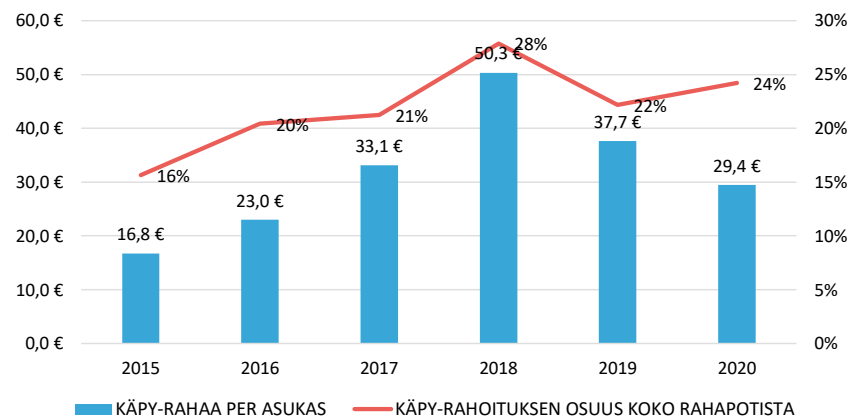
Kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettua investointirahoitusta ei ole Tampereella eritelty toisistaan. Yhteensä kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettiin vuonna 2020 rahoitusta noin 7 miljoonaa euroa, kun uusien alueiden kävelyn ja pyöräliikenteen väyliä ei lasketa mukaan rahoitukseen. Rahoituksen määrä on kasvanut vuosien 2015–2016 tasosta, mutta laskenut huippuvuoden 2018 tasosta, jolloin kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettiin jopa 11,8 miljoonaa euroa rahoitusta.



Kuva 26. Kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettu investointirahoitus vuosittain (2015–2020).

Kävelyn ja pyöräliikenteen investointirahoitukseen sisältyvät jalkakäytävien ja pyöräteiden saneeraukset, raitiotien rinnakkaishankkeina saneeratut jalkakäytävät ja pyörätiet, aukiot, sillat ja alikulut, sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja esteettömyyden investoinnit. Kunnossapito ja uusien alueiden jalkakäytävien ja pyöräteiden rakentaminen ei sisälly investointirahoitukseen.

Vuonna 2020 asukasmäärään suhteutettuna kävelyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettiin rahoitusta 29,4 €/asukas. Rahoituksen määrä on noin 24 % koko infran investointien rahoituksesta. Osuus on ollut kasvussa vuodesta 2015 lähtien, joskin huippuvuoden 2018 tasolle ei vuonna 2020 päästy. Vuoden 2018 investointeihin sisältyy useita keskustaan johtavia pääkatuja, joiden kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita parannettiin omina hankkeina samalla, kun raitiotie rakennettiin kadulle.



Kuva 27. Kävelyn ja pyöräliikenteen (käpy) erillisrahoituksen kehitys.



Helsingin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaan ja Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaan on koottu yhteen muutamien ulkomaisten kaupunkien pyöräliikenteen investointimääriä vertailukohteiksi. Pyöräliikenteeseen käytettyjen rahojen laskeminen ei ole täysin yksiselitteistä, mutta luvut antavat suuntaan antavan tiedon eri kaupunkien tilanteesta. Investointimäärissä on suurta vaihtelua eri kaupunkien välillä ja joissakin kaupungeissa myös eri vuosien välillä.

Helsingissä pyöräliikenteen infrastruktuurin investointeihin käytettiin vuonna 2018 noin 12,6 miljoonaa euroa (n. 19 €/asukas). Vuodelle 2020 varattu budjetti oli pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa laadittaessa 19,5 miljoonaa euroa (n. 30 €/asukas). Oulussa kävelyn ja pyöräliikenteen infran investointien rahoitus oli vuonna 2020 2,5 miljoonaa euroa eli noin 12,0 € / asukas (Oulun kaupungin SUMP-suunnitelma 2021). Helsingissä ja Oulussa lukuun eivät kuulu uusien alueiden yhteydessä rakennettavat pyöräliikenteen väylät.

Euroopan pyöräliikenteen kattojärjestön ECF:n suosituksen mukaan nousevan kaupungin tasoa tavoittelevissa kaupungeissa (pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus 10–25 %) noin 10 euroa asukasta kohden riittää ylläpitämään tason ja kasvuun tarvitaan noin 15–25 euroa asukasta kohden (EU Cycling Strategy 2017). YK:n (Yhdistyneet kansakunnat) suosittaa, että 20 % kaikista liikennebudjeteista tulisi osoittaa aktiivisille kulkumuodoille (UN Environment, 2016).

Tampereen pyöräliikenteen rahoitus on Helsinkiin ja Ouluun sekä myös kansainvälisiin suosituksiin verrattuna hyvällä tasolla.

Taulukko 2. Pyöräliikenteen investoinnit asukasta kohti eri kaupungeissa (Lähde: Helsingin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma, Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma).

Kaupunki	Pyöräliikenteen investoinnit €/asukas	Huomiot
Tampere	16–50	Investoinnit sisältävät kävelyn ja pyöräliikenteen rahoituksen, ei sisällä uusia alueita
Helsinki	11–30	
Kööpenhamina	18–44	
Amsterdam	67	Investoinnit eivät sisällä projektikohteita, uusia alueita ja pyöräpysäköintikeskuksia
München	7	
Tukholma	20–27	
Freiburg	5	
Gent	6	
Odense	11	
Växjö	15	

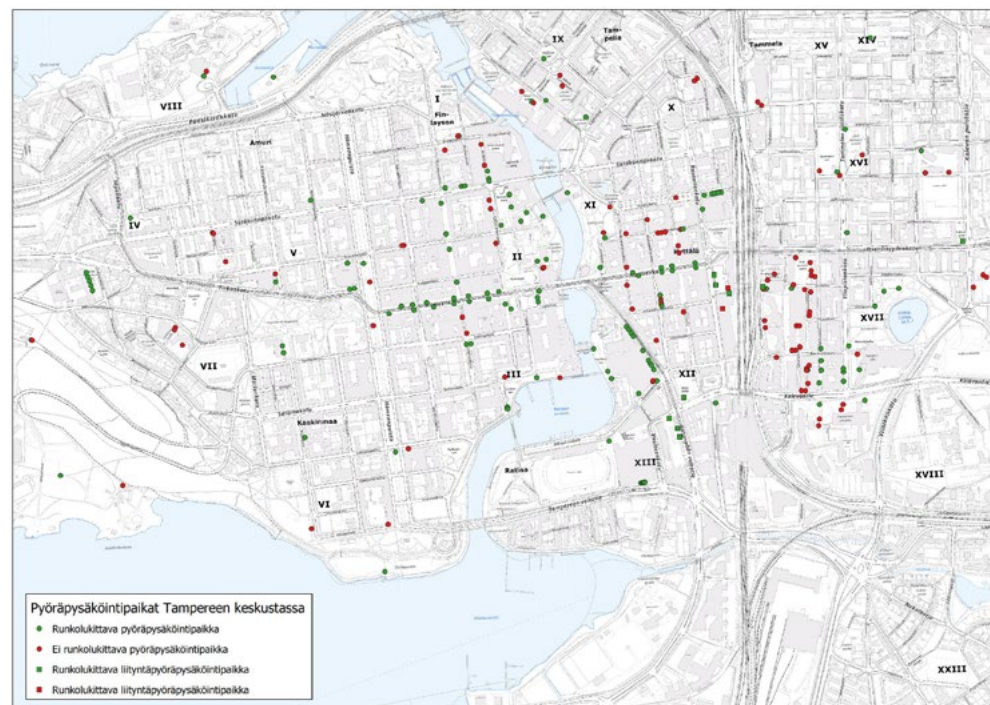


3. PYÖRÄPYSÄKÖINTI JA -PALVELUT

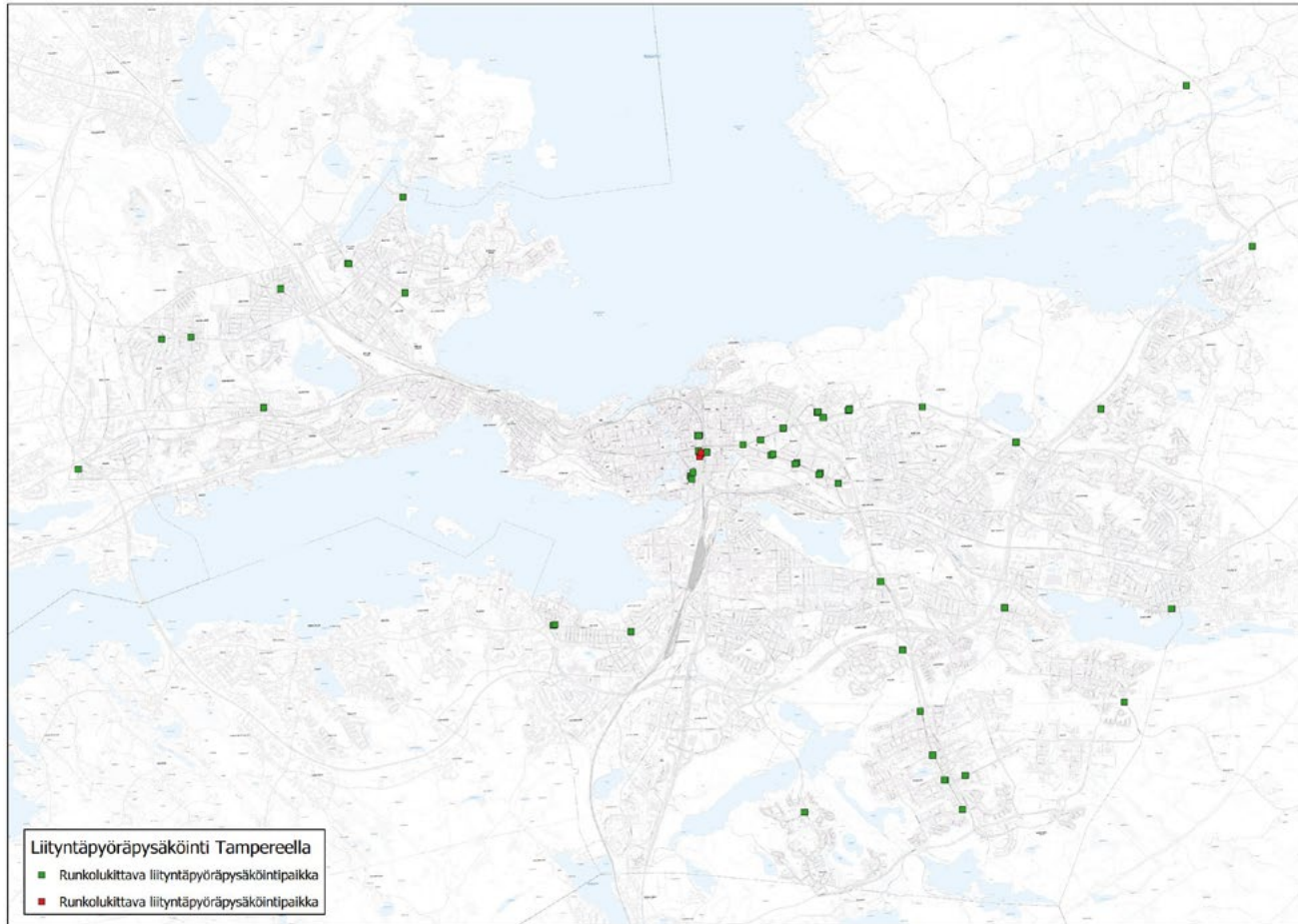
3.1. Pyöräpysäköinti

Tampereella on tällä hetkellä (2021) 5 742 julkista pyöräpysäköintipaikkaa. Paikoista 3 413 kpl eli noin 59 % on runkolukituksen mahdollistavia. Tampereen kaupunki lisää ja parantaa pyöräpysäköintiä joka vuosi ja vuosittain toteutetaan noin 300–400 uutta pyörätelinepaikkaa. Pyöräpysäköinnin suunnittelussa huomioidaan yhä monipuolisemmin käyttäjien tarpeet, kuten runkolukittavuus ja huolto-mahdollisuudet.

Liityntäpyöräpysäköintipaikkoja on tällä hetkellä (2021) 1 130 kpl, joista suurin osa, 1 034 kpl, on runkolukituksen mahdollistavia. Liityntäpaikoilla tarjotaan hieman parempaa pysäköinnin laatutasoa, kuten katosta ja runkolukitusmahdollisuutta. Liityntäpaikat sijaitsevat joukkoliikennepysäkkien yhteydessä ja niiden tarkoitus on edesauttaa kestävien matkaketjujen syntymistä. Raitiotien rakentumisen yhteydessä on toteutunut paljon uusia pysäköintipaikkoja ja lähes jokaisella pysäkillä tarjotaan pyöräpysäköintiä. Pyöräpysäköintiä pyritään jatkossa toteuttamaan myös katettuina.



Kuva 29. Pyöräpysäköintipaikat Tampereen keskustassa.



Kuva 30. Liityntäpyöräpysäköintipaikat.

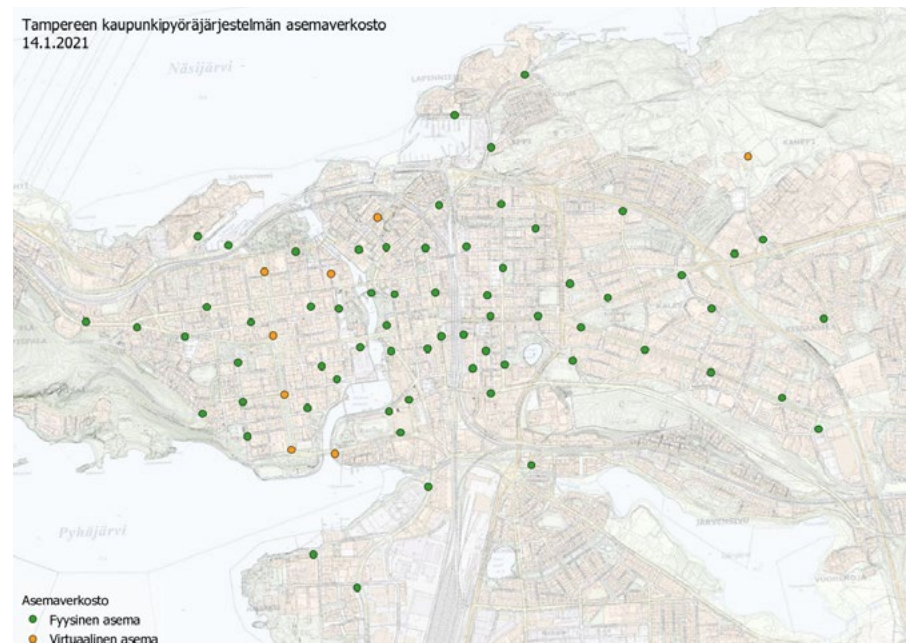
Tampereen keskustan pysäköinnin yleissuunnitelman ja huollon yleissuunnitelmaluonnoksen mukaan ydinkeskustassa on nykyisin noin 4 000 pyöräpysäköintipaikkaa, mikä ei suunnitelman mukaan ole riittävä, vaan telinepaikkoja on kysyntään nähden liian vähän. Turvallisten pysäköintipaikkojen löytäminen voi olla keskustassa vaikeaa, runkolukittavia paikkoja on liian vähän ja korkeatasoisia sääsuojattuja pysäköintimahdollisuuksia on hyvin vähän. Suunnitelman mukaan tarve vuonna 2040 olisi noin 10 000 julkista pyöräpysäköintipaikkaa.

Pyöräpysäköinnin käyttöasteesta ei ole tehty vuosittain seurantaa tai käyttöastelaskentoja. Romupyörien poistamiseen ei vielä ole säännöllistä käytäntöä. Romupyörien poistaminen on Tampereen Infra Oy:n vastuulla.

3.2. Kaupunkipyöräjärjestelmä

Tampere otti kesällä 2021 käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmän, joka sisälsi aluksi 700 kaupunkipyörää ja 70 asemaa. Kaupunkipyörät saatiin käyttöön vaiheittain: täysimääräinen kaupunkipyöräjärjestelmä oli käytössä elokuun puolesta välistä lokakuun loppuun. Kauden 2021 aikana kaupunkipyörillä tehtiin yhteensä n. 26 000 matkaa ja kaupunkipyörien käyttöaste oli 0,3 matkaa/pyörä/päivä. Käyttöoikeuksia ostettiin hieman yli 1 000 kappaletta, joista kaksi kolmasosaa oli koko kauden käyttöoikeuksia. Kauden lopussa järjestelmään lisättiin 10 uutta asemaa. Tavoitteena on laajentaa järjestelmää myöhemmin 1000–1300 kaupunkipyörään ja 100–130 asemaan. Kaupunkipyörät otettiin aluksi kesäkäyttöön ja talvikausi pidetään optiona.

Tampereella on aiemmin tarjottu kaupunkilaisten ja matkailijoiden käyttöön kaupunkipyörien vuokrausta, mutta järjestelmä on ollut pienimuotoinen ja melko kankea. Kaupunki on myös kesällä 2020 kokeillut sähköpyörien lainaamista yhteistyössä Suomen Urheilupyörä Oy:n kanssa. Sähköpyörälainaamo osoittautui erittäin suosituksi ja pyörät varattiin loppuun heti lainauskauden alkaessa.

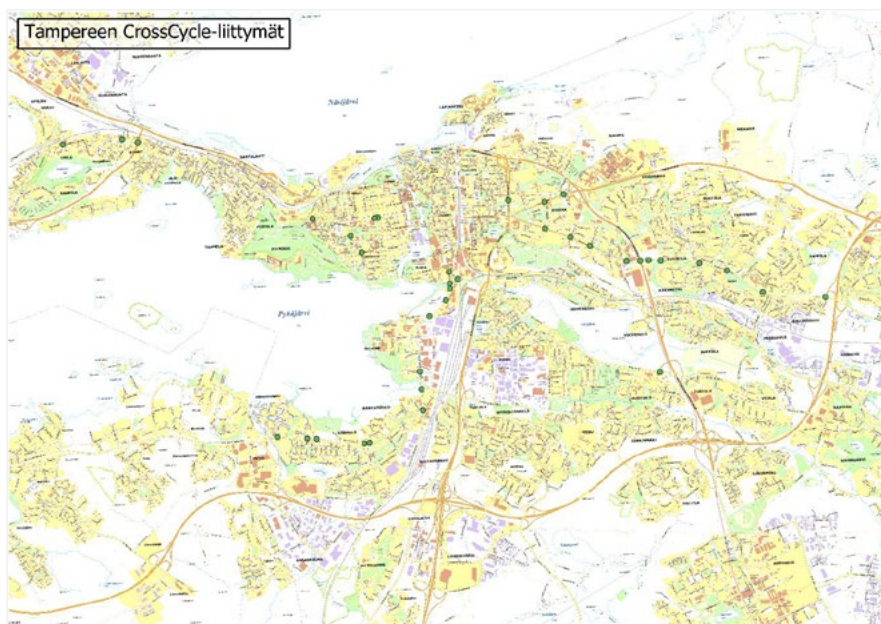


Kuva 31. Kaupunkipyörien asemaverkosto 2021

3.3. Muut pyöräliikenteen palvelut

CrossCycle-mobiilisovellus

Tampereella on otettu vuonna 2019 testivaiheen jälkeen käyttöön CrossCycle-mobiilisovellus, jonka avulla pyöräilijät voivat pyytää ennakoiden vihreää valoa ja vihreän valon pidennystä tietyissä valo-ohjatuissa liittymissä. Näiden liittymien liikennevalo-ohjelmassa pyöräliikenne saa etuisuuden etuisjärjestyksessä hälytysajoneuvojen ja joukkoliikenteen jälkeen. Sovellus seuraa pyöräilijän sijaintia ja lähettää automaattisesti liikennevalokojeelle pyynnön vihreästä 50–100 metriä ennen liittymää. CrossCycle-sovellusta ei tarvitse katsoa matkan aikana. Sovellus aktivoidaan ennen matkaa yhdellä painikkeella, minkä jälkeen laitteen näyttö voidaan sammuttaa ja asettaa laite esimerkiksi taskuun.



Kuva 32. CrossCycle-sovellusta hyödyntävät liikennevaloliittymät kartalla.

Pyöräkeskus

Tampereella ei ole varsinaista täyden palvelun pyöräkeskusta, mutta Rautatieaseman parkkihallin yhteydessä on vuodesta 2018 alkaen toiminut Bikebox-palvelu, jossa pyörää voi maksua vastaan säilyttää lukollisessa tilassa. Kesällä 2021 keskustassa oli yrittäjyysopiskelijoiden ylläpitämä pienimuotoinen pyöräkeskus, jossa vuokrattiin ja huollettiin pyöriä.



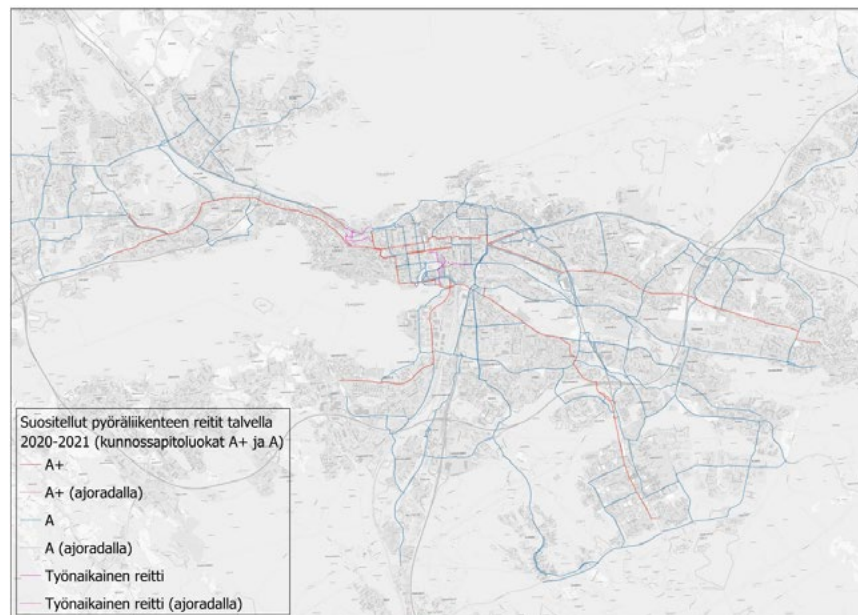
4. TALVIHOITO JA TILAPÄISET LIIKENNEJÄRJESTELYT

4.1. Pyöräliikenteen verkon talvihoito

Pyörätiet ja jalkakäytävät on jaettu kunnossapitoluokkiin A+, A ja B1. A+ -luokkaan kuuluvat seudulliset pyöräliikenteen pääreitit ja muut pääreitit, jotka toimivat merkittävänä työmatkapyöräilyn reitteinä. A-luokkaan kuuluvat muut kunnossapidon piirissä olevat pyöräliikenteen pääreitit. Kunnossapidon laatukriteerit pääpiirteissään ovat taulukon 3 mukaiset.

Luokka A+ otettiin käyttöön vuonna 2016. Merkittävin muutos aiempaan on aurauksen toteuttaminen myös iltapäivällä klo 16 mennessä, jotta myös pyörällä kulkevien kotimatka olisi sujuvampi.

	A + luokka	A luokka	B1 luokka
Kello 06–22	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta tai sohjoa 3 cm. Työ on saatava valmiiksi 4 tunnissa. Arkisin työ on tehtävä aamulla kello 7 mennessä sekä iltapäivällä klo 16 mennessä. 	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta 5 cm tai sohjoa 3 cm. Työ on saatava valmiiksi 4 tunnissa. Arkisin työ on tehtävä aamulla kello 7 mennessä sekä iltapäivällä klo 16 mennessä. 	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta 8 cm tai sohjoa 5 cm. Työ on saatava valmiiksi 8 tunnissa.
Kello 22–06	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta tai sohjoa 8 cm. Työ on saatava valmiiksi 4 tunnissa. 	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta tai sohjoa 8 cm. Työ on saatava valmiiksi 4 tunnissa. 	<ul style="list-style-type: none"> Auraus on aloitettava, kun väylällä on lunta tai sohjoa 8 cm. Työ on saatava valmiiksi 8 tunnissa.



Kuva 28. Parhaan kunnossapitoluokan pyöräreitit.

Kunnossapidosta vastaa kokonaispalveluperiaatteella Tampereen Infra Oy. Pyöräteiden talvihoidon laatua tarkkaillaan mm. keliseurannan (kuten lumen ja sohjon mittaaminen), GPS-pohjaisen seurantajärjestelmän, omavallion ja palaute- sekä vuorovaikutuskanavien avulla. Sopimukset velvoittavat palveluntuottajaa järjestämään ja sopimaan talvihoidon jatkuvasta seurannasta ja yhteisestä arvioinnista sidosryhmien (mm. joukkoliikenteen liikennöitsijät, polkupyöräilijät) kanssa. Vaatimus ei ole toistaiseksi vielä kaikilta osin toteutunut. Lisäksi palveluntuottaja on veloitettu suorittamaan videotallenteisia tiestötarkastuksia huomioiden erityisesti keliolosuhdemuutokset. Tiestötarkastukset ovat tulleet vakiintuneeksi käytännöksi, mutta pyöräväyliin ei ole niinkään erikseen keskitytty. Jatkossa pyöräväyliä on tarkoitus painottaa aiempaa enemmän.

Tampereen kaupunki on toteuttanut vuosittain talvihoidon tyytyväisyyskyselyyn, jossa kaupunkilaisilla on mahdollisuus antaa palautetta talvihoidon laadusta. Talvihoidon tasoa ja väylien kuntoa arvioidaan asteikolla 0–5, jossa nolla tarkoittaa erittäin huonoa (liikkuminen vaarallista ja ajoittain mahdotonta) ja viisi erittäin hyvää (tasoa voisi jopa laskea kustannusten säästämiseksi). Talvihoidon toimenpideaikoja arvioidaan vastaavasti asteikolla 0–5, jossa nolla kuvastaa tilannetta, jossa kadut ovat viikkoja huonossa kunnossa ja viisi tilannetta, jossa pääväylät ovat hyvässä kunnossa aamulla ja muut väylät kohtuullisessa kunnossa aamun aikana. Tuloksia tarkastellessa tulee huomioida, että vastausmäärät ovat pieniä ja vaihtelevat merkittävästi vuosittain.

Vastaajien kokonaistyytyväisyys talvihoitoon nousi vuonna 2020 edellisiin vuosiin verrattuna. Talven 2020 vaikeusaste (sääolosuhteisiin ja urakoitsijoiden asiantuntija-arvioihin perustuen) oli kuitenkin huomattavasti helpompi kuin vuosina 2018 ja 2019, jolloin talvet olivat huomattavasti runsaslumisempia kuin talvella 2020. Liukkauden torjunta oli kuitenkin talvella 2020 edellisiä vuosia haastavampaa. Jalkakäytävien ja pyöräteiden laatusoikeus ja talvihoidon toimenpideaika saivat vuonna 2020 huonomman arvosanan kuin muut väylät. Vuoden 2021 tyytyväisyyskyselyn tulokset puolestaan laskivat hieman vuodesta 2020.

Taulukko 4. Talvihoidon tyytyväisyyskyselyiden tuloksia 2017–2021.

	2107	2018	2019	2020	2021
Talvihoidon laatusoikeus					
Pääkadut	3,18	2,31	2,67	3,69	3,30
Asunto -ja kokoojakadut	2,55	1,35	1,47	2,81	2,11
Jalkakäytävät ja pyörätiet	2,10	1,47	1,53	2,54	2,05
Jalkakäytävät	2,60	1,45	1,47	2,58	2,05
<i>Kaupunkilaisten keskimääräinen tyytyväisyys</i>	2,61	1,65	1,79	2,90	2,38
Talvihoidon toimenpideaika					
Pääkadut	3,36	2,43	2,65	3,78	3,30
Asunto -ja kokoojakadut	2,82	1,56	1,40	2,74	2,16
Jalkakäytävät ja pyörätiet	2,22	1,63	1,47	2,44	2,02
Jalkakäytävät	2,64	1,61	1,38	2,51	2,01
<i>Kaupunkilaisten keskimääräinen tyytyväisyys</i>	2,76	1,81	1,73	2,87	2,37
Kokonaistyytyväisyys talvihoitoon	2,69	1,73	1,76	2,88	2,38

Talvihoidon taso, väylien kunto:

Pää-, asunto- ja kokoojakadut sekä kevyen liikenteen väylät ja jalkakäytävät

0	ERITTÄIN HUONO, liikkuminen vaarallista ja ajoittain mahdotonta
1	HUONO, liikkuminen vaikeaa ja satunnaisesti mahdotonta
2	HEIKKO, liikkuminen pääsääntöisesti ongelmallista
3	KOHTALAINEN, liikkuminen sujuu joistakin ongelmista huolimatta
4	HYVÄ, liikkuminen yleensä ongelmattomaa
5	ERITTÄIN HYVÄ, tasoa voisi jopa laskea kustannusten säästämiseksi

Talvihoidon toimenpideajat (lumisateiden aikana/jälkeen, liukkauden ilmetessä):

Pää-, asunto- ja kokoojakadut sekä kevyen liikenteen väylät ja jalkakäytävät

0	ERITTÄIN HUONO, kadut huonossa kunnossa viikkoja
1	HUONO, kadut huonossa kunnossa useita päiviä
2	HEIKKO, kadut heikossa kunnossa useita päiviä
3	KOHTALAINEN, kadut tulevat kohtuulliseen kuntoon muutaman päivän sisällä
4	HYVÄ, pääväylät kohtalaisessa kunnossa aamulla, muut väylät kohtuulliseen kuntoon päivällä
5	ERITTÄIN HYVÄ, pääväylät hyvässä kunnossa aamulla, muut väylät kohtuulliseen kuntoon aamun aikana



Talvihoitoa kuvaavasta nykytilan aineistosta ei voida päätellä toteutuuko pyöräteillä määritelty laatutaso. Laadun valvontaa tehdään pistokoeluoontoisesti harvakseltaan, mutta tarkastusten tuloksia ei ole kootusti saatavilla. Kaupunki käyttää jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapitoon vuosittain noin 1–1,5 M€, joka vastaa noin 20–25 % koko talvikunnossapidon budjetista. Kaupungin hoitovastuulla olevien jalkakäytävien osuus kokonaisuudesta on suhteellisen pieni.

4.2. Tilapäiset liikennejärjestelyt

Tampereella noudatetaan tilapäisten liikennejärjestelyiden ohjeistuksissa samoja yleisiä periaatteita, kuin muissakin kaupungeissa. Varsinaisia erillisiä pyöräliikennettä koskevia ohjeita tai toimintamalleja ei ole käytössä. Rakennustöistä koituvat haitat pyritään minimoimaan ja ottamaan huomioon tasapuolisesti kaikki kulkumuodot, joille työstä aiheutuu haittaa. Kohteiden valvontaa priorisoidaan haasteellisimpiin ja eniten haittaa aiheuttaviin työmaihin ja kohdennetaan mm. palautteiden perusteella.

Kävelyn ja pyöräliikenteen tyytyväisyyskyselyssä työmaiden aikaiset liikennejärjestelyt ovat vuodesta toiseen saaneet alhaisimmat arviot eri osa-alueiden onnistumisessa. Lisäksi työmaiden pyöräliikenteen järjestelyistä saadaan runsaasti negatiivista asukaspalautetta.

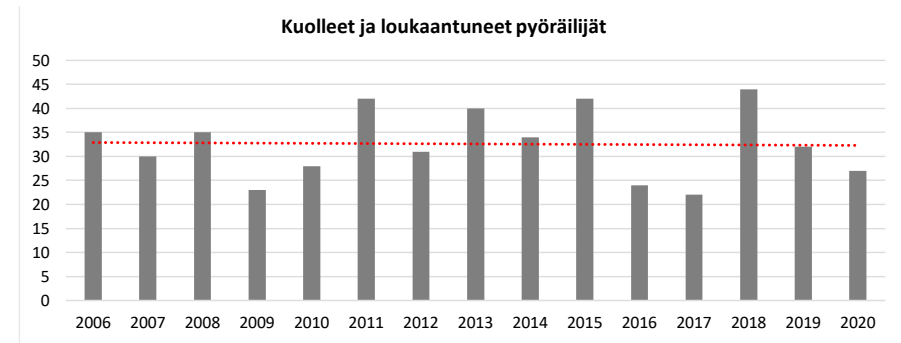
Katutilavalvonta toteutti vuonna 2021 työn: ”Katutyömaiden liikenteellinen luokittelu ja työmaan arviointi”. Hankkeen tavoitteena on parantaa työmaan toimivuutta ja turvallisuutta ja luoda mittaristo toimivuuden arviointiin. Tarkoituksena on ottaa pyöräliikenteen pääreitit huomioon paremmin toimenpideluvissa ja liikennejärjestelyissä.



5. PYÖRÄLIIKENTEN TURVALLISUUS

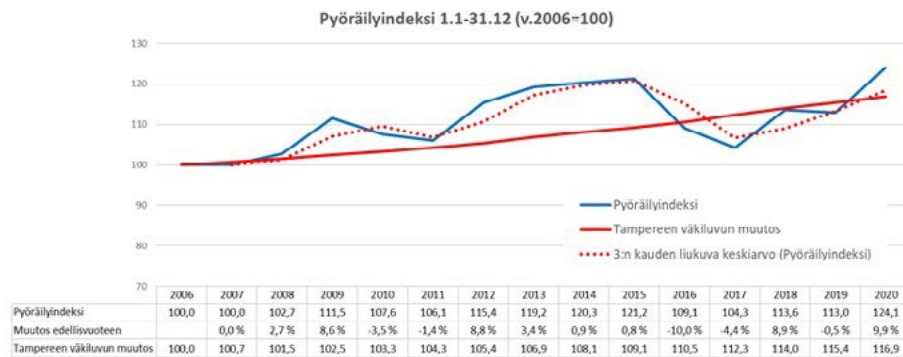
Suomen viralliseen onnettomuustilastoon tilastoidaan poliisin tietoon tulleet onnettomuudet eli kaikki ne onnettomuudet, joissa poliisi on ollut paikalla. Tilasto kattaa vain osan loukkaantumiseen johtaneista liikennetapaturmista, sillä poliisi ei käy kaikissa onnettomuustilanteissa paikalla. Tilaston ulkopuolelle jää paljon erityisesti pyöräilijöiden yksittäistapaturmia, sillä näissä tilanteissa pyöräilijä kaatuu usein yksin pyörällä ilman muita osapuolia, eikä poliisia tällöin yleensä kutsuta paikalle. Hoitoilmoitusrekisterin tietojen avulla on koottu muutamilta vuosilta tietoja vakavasti loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrästä, mutta tämäkään tieto ei ole täysin kattavaa eikä tiedoista selviä onnettomuuden tapahtumapaikka. Esimerkiksi Pirkanmaalla vuonna 2018 loukkaantui hoitoilmoitusrekisterin mukaan vakavasti 17 pyöräilijää, kun poliisin tietoon tuli vain 6 vakavaa loukkaantumista.

Tampereella pyöräilijöiden (Poliisin tietoon tulleiden) henkilövahinkojen pitkän aikavälin trendissä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta. Vuosina 2016–2020 tapahtui keskimäärin 30 pyöräilijöiden henkilövahinkoa vuodessa, kun edellisen viisivuotiskauden 2011–2015 aikana tapahtui noin 20 % enemmän eli noin 38 henkilövahinkoa vuodessa. Vuosien 2006–2010 keskiarvo on kuitenkin ollut sama kuin vuosien 2016–2020 keskiarvo. Pyöräilijöiden onnettomuuksissa näkyy selvästi vuosittaiset pyöräilymäärien muutokset, mitkä selittävät osaltaan vuosien 2009–2010 ja 2016–2017 alhaisia onnettomuusmääriä (vrt. Kuva 9. Pyöräilyn määrää kuvaavan pyöräilyindeksin kehitys ja väkiluvun muutos.



Kuva 33. Kuolleet ja loukaantuneet pyöräilijät sekä kehityksen trendi vuosina 2003–2020 (Tilastokeskus).

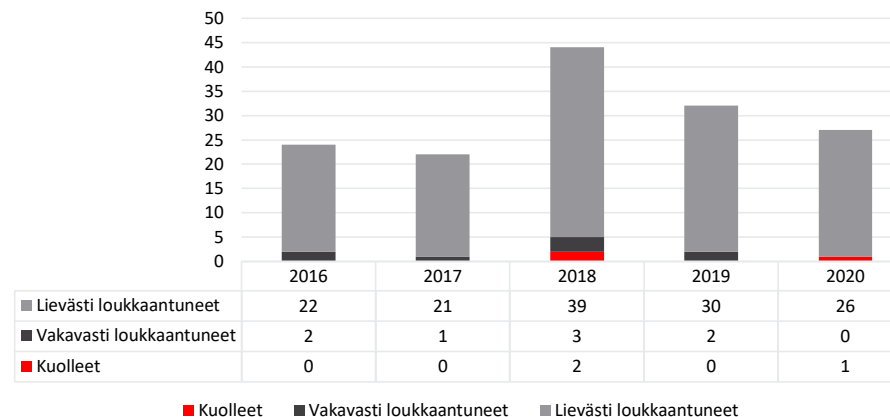
Kun onnettomuusmääriä verrataan pyöräilyindeksiin eli pyöräliikenteen määrien kasvuun, huomataan, että pyöräliikenteen määrät ovat kasvaneet vuodesta 2006 noin 20 % (indeksi noin 120 vuonna 2020) onnettomuuksien määrän pysyessä samana. Onnettomuustilanne on siis suhteellisesti parantunut viimeisen 15 vuoden aikana, kun ottaa huomioon pyöräliikenteen määrän kasvun.



Kuva 34. Pyöräiliikenteen määrän kehitys vuosina 2006–2020.

Tampereella tapahtui viiden vuoden aikajaksolla 2016–2020 yhteensä 188 Poliisin tietoon tullutta pyöräonnettomuutta. Onnettomuuksista 145 johti loukkaantumiseen, jossa loukkaantui lievästi 138 henkilöä ja vakavasti 8 henkilöä. Onnettomuuksista 2 johti kuolemaan ja niissä menehtyi yhteensä 3 henkilöä. Vuositasolla tämä tarkoittaa, että vuodessa Tampereella loukkaantuu keskimäärin noin 28 ja menehtyy tai loukkaantuu vakavasti hieman enemmän kuin kaksi pyöräilijää vuodessa.

Henkilövahinkoon johtaneissa pyöräonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 2016–2020



Kuva 35. Henkilövahinkoon johtaneissa pyöräonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 2016–2020 (Tilastokeskus).

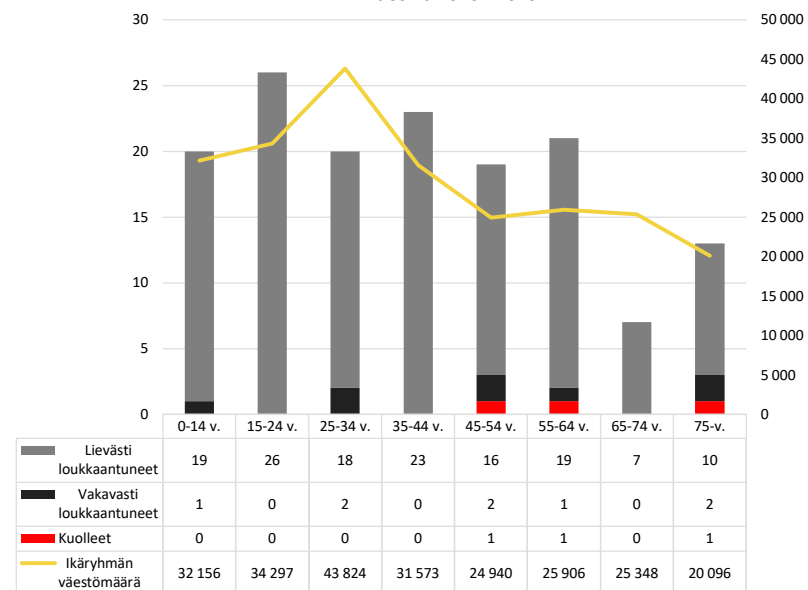
Muihin vastaavan kokosiin kaupunkeihin verrattuna Tampereella loukkaantuu vähemmän pyöräilijöitä suhteessa asukasmäärään. On kuitenkin hyvä huomata, että eri kaupungeissa pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus vaihtelee, millä on myös vaikutusta onnettomuusmääriin. Vertailun perusteella voidaan kuitenkin päätellä, ettei pyöräliikenteen turvallisuus ole Tampereella ainakaan verrattain heikolla tasolla.

Taulukko 5. Loukkaantuneet ja kuolleet pyöräilijät eri kaupungeissa (Tilastokeskus).

Kaupunki	Väkiluku (Wikipedia)	Vuosien 2016–2020 keskiarvo			
		Loukkaantuneet pyöräilijät	Kuolleet pyöräilijät	Loukkaantuneet pyöräilijät / 100000 asukasta	Kuolleet pyöräilijät / 100000 asukasta
Oulu	207424	31,4	1,8	15,1	0,9
Helsinki	657674	96,8	0,8	14,7	0,1
Turku	194488	40,8	0,2	21,0	0,1
Jyväskylä	143485	22,6	0,4	15,8	0,3
Tampere	241391	29,2	0,6	12,1	0,2

Pyöräonnettomuuksien ikäjakaumassa korostuvat Tampereella 15–24-vuotiaat sekä työikäiset, 35–64-vuotiaat aikuiset. Vähiten henkilövahinkoja tapahtuu 65–74-vuotiaille. Henkilövahingoista 59 % tapahtui miehille ja 41 % naisille.

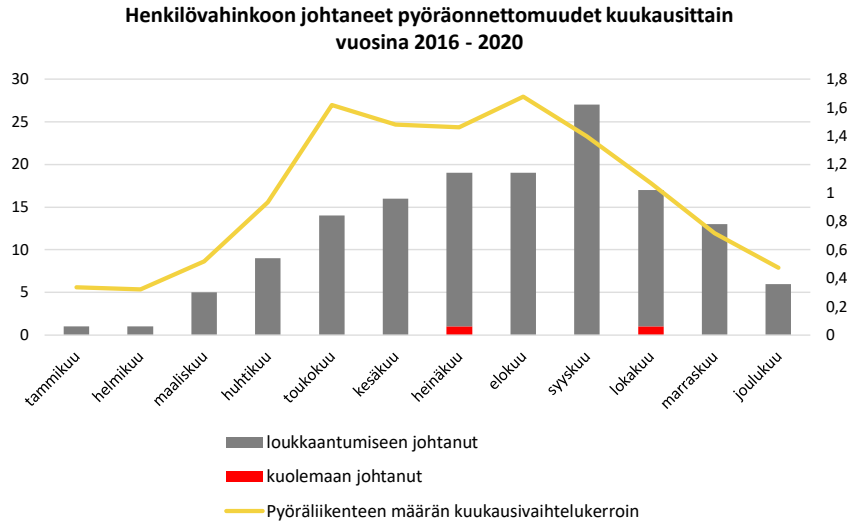
Pyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden ikäjakauma vuosina 2016 - 2020



Kuva 36. Pyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden ikäjakauma v. 2016–2020 (Tilastokeskus).

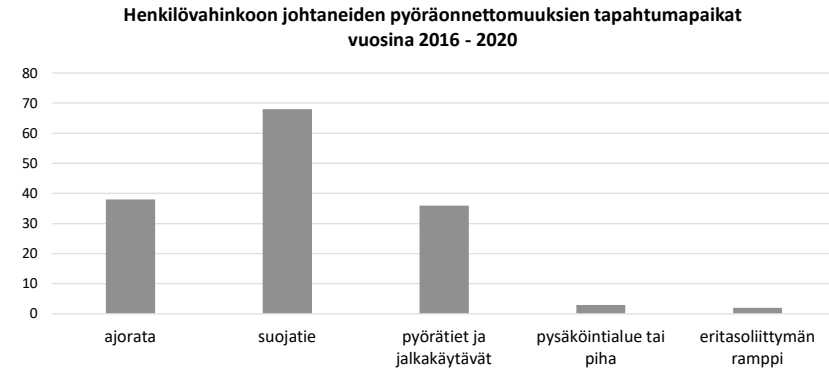
Pyöräonnettomuuksia ajoittuu erityisen paljon syyskuulle, jolloin tapahtuu 18 % koko vuoden onnettomuuksista. Pyöräliikenteen määrät eivät selitä syyskuun onnettomuusmääriä, sillä kesäkuukausina pyöräily on syyskuuta vilkkaampaa, mutta onnettomuuksia tapahtuu vähemmän. Pyöräliikenteen määriin suhteutettuna loka- ja marraskuussa tapahtuu myös suhteellisesti paljon pyöräonnettomuuksia.





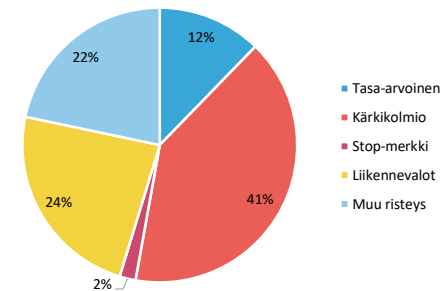
Kuva 37. Henkilövahinkoon johtaneet pyöräonnettomuudet kuukausittain vuosina 2016–2020 (Huom! Pyöräliikenteen kuukausivaihtelu kuvaa vuosien 2015–2019 pyöräliikenteen määrien vaihtelua. Kuukausivaihtelussa voi olla pientä eroa eri vuosina.)

Pyöräonnettomuuksista lähes puolet (46 %) tapahtuu suojatielellä. Ajoradalla tapahtuu 26 % ja pyöräteillä ja jalkakäytävillä 24 % onnettomuuksista. Liittymäalueilla tapahtuneista onnettomuuksista 41 % tapahtui liittymissä, joissa on kärkikolmio.



Kuva 38. Henkilövahinkoon johtaneiden pyöräonnettomuuksien tapahtumapaikat vuosina 2016–2020

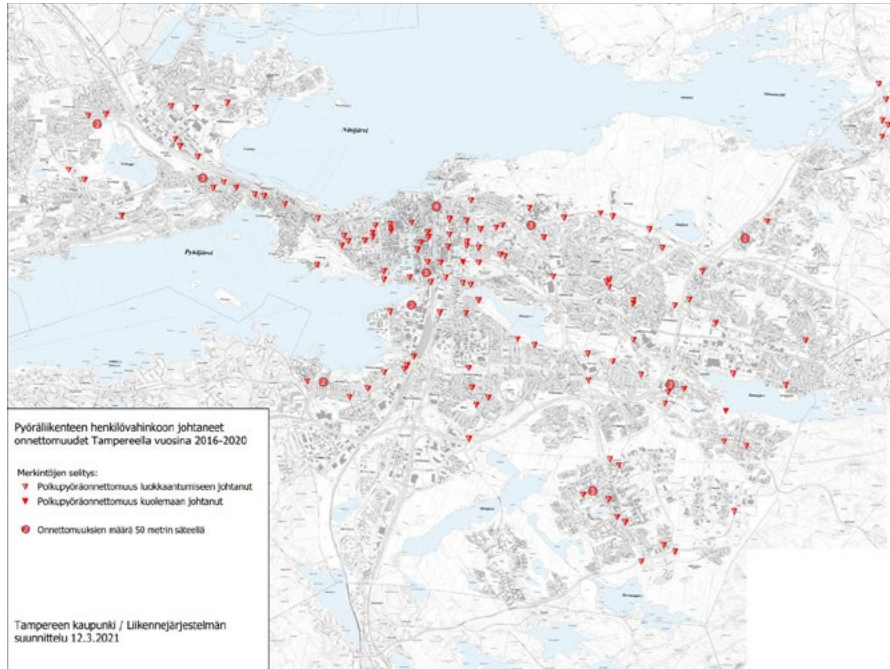
Liittymäalueilla tapahtuneiden henkilövahinkoon johtaneiden pyöräonnettomuuksien risteysvarustus v. 2016–2020



Kuva 39. Liittymäalueilla tapahtuneiden henkilövahinkoon johtaneiden pyöräonnettomuuksien risteysvarustus v. 2016–2020



Tapahtumapaikoissa korostuvat mm. Teiskontie, Pispalan valtatie, Aito-
lahdentie, Hatanpään valtatie sekä liittymäalue Naistenlahdenkatu-Lapin-
tie-Pohjolankatu.

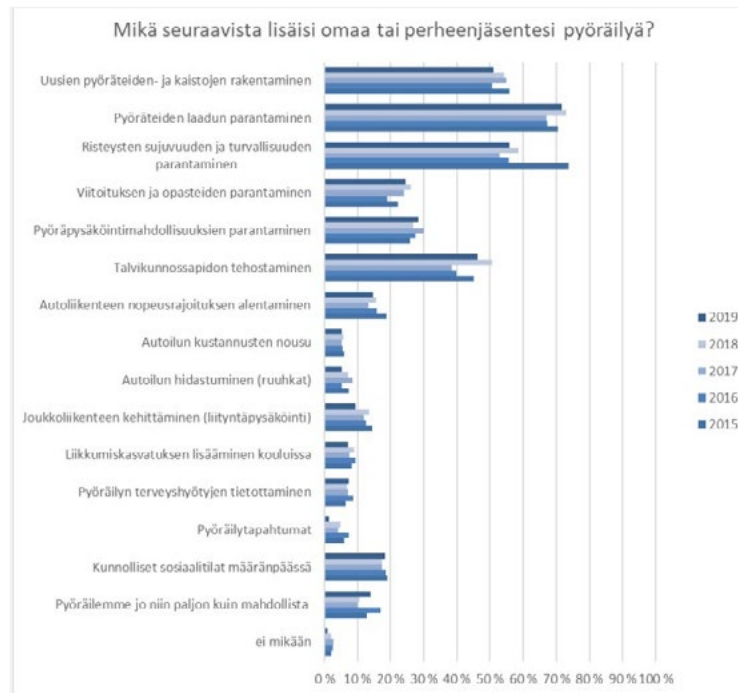


Kuva 40. Henkilövahinkoon johtaneiden pyöräonnettomuuksien sijainnit.



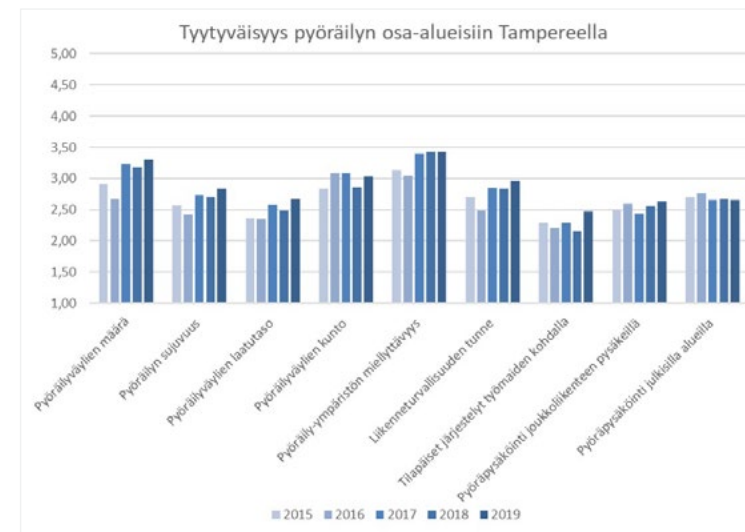
6. ASUKKAIDEN TYYTYVÄISYYS

Vuoden 2019 asukastyytyväisyyskyselyssä asukkaat antoivat eniten positiivista palautetta pyöräteiden määrästä ja pyöräily-ympäristön miellyttävyydestä. Pyöräilyn houkuttelevuus oli yli puolen (51 %) vastaajista mielestä parantunut viimeisen kahden vuoden aikana ja syinä tähän olivat erityisesti uusien väylien rakentaminen ja nykyisten väylien parantaminen. Pyöräiliikenteen infran parantaminen oli myös merkittävin tekijä, mikä vastaajien mielestä lisäisi omaa tai perheenjäsenen pyöräilyä.



Kuva 41. Oman tai perheenjäsenen pyöräilyä lisäävät tekijät (Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019).

Kysyttäessä tyytyväisyydestä pyöräilyn eri osa-alueisiin voidaan havaita, että tyytyväisimpiä ollaan pyöräily-ympäristön miellyttävyyteen ja pyöräteiden määrään. Vähiten tyytyväisiä tamperelaiset ovat tilapäisiin liikennejärjestelyihin työmaiden kohdalla. Tyytyväisyys tilapäisiin järjestelyihin on kuitenkin kasvanut hieman aiemmista vuosista. Pyöräpysäköintiin ja pyöräteiden laatuun ollaan myös muita osa-alueita tyytymättömpiä.



Kuva 42. Tyytyväisyys pyöräilyn osa-alueisiin (Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019).



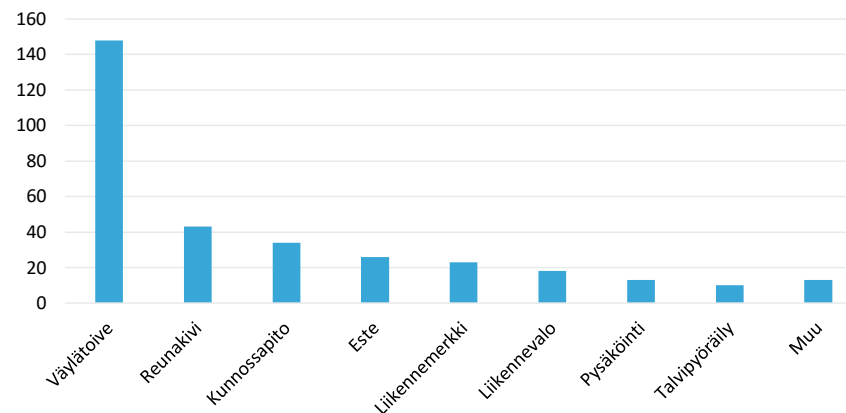
Tyytyväisyys Tampereeseen pyöräilykuntana laski hieman vuosina 2017 ja 2018, mutta palasi vuonna 2019 huippuvuoden 2016 tasolle. Vuonna 2019 Tampere pyöräilykuntana sai arvosanaksi 3,10.



Kuva 43. Tyytyväisyys Tampereeseen pyöräilykuntana (Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely 2019).

100 pyöräilytekoa -kyselyssä (2017) kerättiin käyttäjiltä tietoja heidän toiveistaan pyöräteiden kehittämisessä. Lähes puolessa vastauksista toivottiin uusia väyliä tai nykyisten väylien parantamista. Esimerkiksi Hämeenkadun kehittämistä ja baanaa Hervantaan toivottiin monissa vastauksissa. Lisäksi monet toivoivat pyöräiliikenteen sallimista leveillä hiekkateillä (esim. Amurissa) sekä parempia työmaa-aikaisia järjestelyitä. Toiseksi eniten toiveita liittyi reunakiviin ja etenkin niiden madaltamiseen ja kolmanneksi eniten kunnossapitoon, kuten reittien kuntoon ja raivaustarpeisiin. Pyöräilyä haittaaviin esteisiin, kuten autojen pysäköintiin pyöräteille- ja kaistoille, liittyi 26 toivetta. Loput toiveet koskivat nykyisiä tai tarvittavia liikenne-merkkejä, liikennevaloja ja etenkin niiden painonappeja, pyöräpysäköintiä ja talvipyöräilyä tai talvikunnossapitoa. Muissa vastauksissa toivottiin mm. henkilöautoliikenteen poistamista Hämeenkadulta.

100 Pyöräilytekoa, vastaajien toiveet



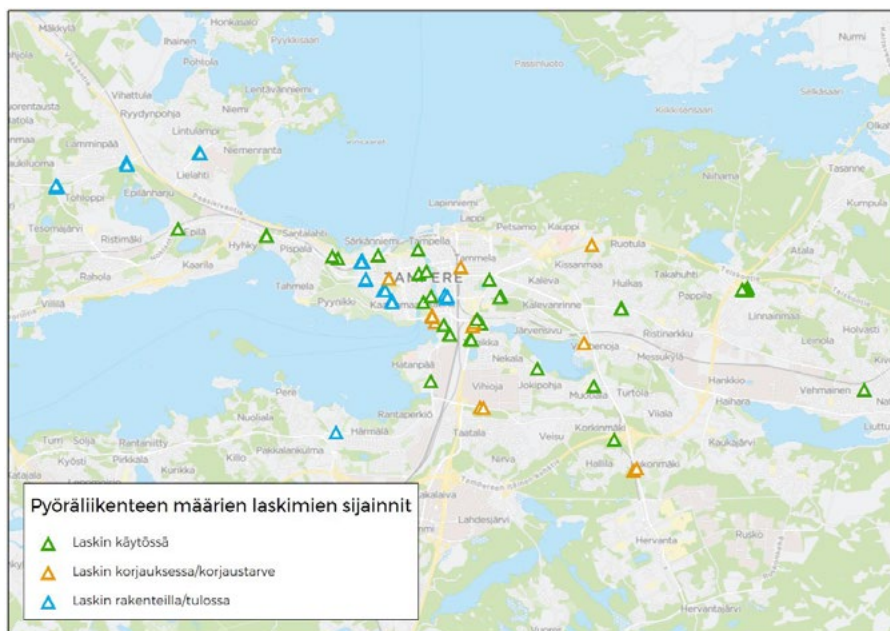
Kuva 44. Pyöräiliikenteen infraa koskevien toiveiden tyypit (100 Pyöräilytekoa -kysely 2017).



7. PYÖRÄLIIKENTEEN SEURANTA

7.1. Pyöräliikenteen laskennat

Pyöräliikenteen määrän kehitystä seurataan automaattisten laskentapisteiden avulla. Vuonna 2019 käytössä oli 19 liikennevaloliittymien yhteydessä oleviin induktiosilmukoihin perustuvaa laskinta sekä 13 kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrää laskevaa Ecocounter-automaattilaskinta. Laskinten tietoja julkaistaan avoimessa Oskari-karttapalvelussa. Lisäksi niistä kootaan vuosittain tarkempi yhteenveto.



Kuva 47. Pyöräliikenteen laskimien sijainnit (tilanne 02/2021).

7.2. Pyöräliikenne kaupungin karttapalvelussa

Kaupungin Oskari-karttapalvelu on kaikille avoin paikkatietopohjainen palvelu, jota ylläpitää Tampereen kaupunki. Palvelusta löytyy paljon erilaista pyöräliikennettä koskevaa paikkatietoaineistoa. Palvelu on kaikkien käytettävissä, ja moni aineisto on julkisesti saatavilla, mutta osa aineistosta on vain kaupunkiorganisaation ja suunnittelukumppaneiden sisäiseen käyttöön.

Oskari-karttapalvelussa on julkisesti saatavilla tietoa esimerkiksi pyöräliikenteen väylistä, liikennemääristä, pyöräpysäköintipaikoista, viitoituksesta, kunnossapitoluokista ja reaaliaikaisesta talvikunnossapitotilanteesta. Lisäksi kaupunkiorganisaation ja sen kumppaneiden sisäisessä käytössä on esimerkiksi aiempia liikenneselvityksiä ja -suunnitelmia sekä toteutuneet ja suunnitellut väyläinvestoinnit karttaesityksenä. Esimerkiksi pyöräpysäköintimahdollisuuksista tarjotaan tietoa pyöräpysäköintipaikkojen sijainnista, määrästä sekä ominaisuuksista, kuten runkolukitusmahdollisuudesta.

7.3. Tietojen julkaiseminen

Tampereella pyritään tekemään vuosittain pyöräilykatsauksia, joiden avulla saadaan koottua yhteen pyöräliikennettä koskevaa seurantatietoa. Katsauksiin kootaan tietoa mm. pyöräliikenteen verkon kehityskohteista ja laajuudesta, pyöräliikenteen määristä, käyttäjien tyytyväisyydestä ja muista ajankohtaisista, pyöräliikennettä koskevista teemoista. Viime vuosina on tavoitteena ollut tehdä joka toinen vuosi seudullinen katsaus ja joka toinen vuosi kaupunkikohtainen katsaus. Tavoitteeseen ei olla päästy ja viimeisin kaupunkikohtainen katsaus on julkaistu vuonna 2016. Vuonna 2017 julkaistiin seudullinen katsaus ja vuonna 2018 kestävää liikkumista koskeva Liikenne Tampereella -katsaus. Vuonna 2019 julkaistiin seudullinen Kävelen ja pyöräillen kohti hiilineutraalia kaupunkiseutua -katsaus. Lähes joka vuosi on siis julkaistu jokin kestävää liikkumista koskeva seudullinen tai kaupungin oma katsaus, mutta säännöllistä pyöräliikennettä koskevaa katsausta ei julkaista vuosittain.

Kestävän liikkumisen katsausten lisäksi vuosittain julkaistaan kaikkia kulkumuotoja koskeva liikennemääräraportti, jossa esitetään myös pyöräliikenteen laskentatiedoista kooste.



8. PYÖRÄILYYN LIITTYVÄT STRATEGIAT, OHJELMAT JA POLITIIKKA

8.1. Seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma ja ohjelman toteutuminen

Tampereen kaupunkiseudulle tehtiin kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma vuonna 2012. Ohjelma päivitettiin vuonna 2020–2021. Uuden ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet on otettu Tampereen pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman lähtökohdaksi.

Seudullisen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman teon yhteydessä selvitettiin vuoden 2012 ohjelman toteutumista toimenpiteittäin (kuva alla). Asenteisiin ja liikkumistottumuksiin liittyvistä toimenpiteistä huonoimmin ovat edistyneet liikkumisen ohjaustoiminnan vakiinnuttaminen, kävelyn ja pyöräliikenteeseen liittyvän informaation lisääminen sekä rahoitukseen liittyvät toimenpiteet. Yhdyskuntarakenteeseen ja maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen liittyvistä toimenpiteistä huonoimmin ovat toteutuneet palveluverkon muutosten arvioimiseen ja suotuisan palveluverkon luomiseen liittyvät toimenpiteet sekä kaavojen liikennevaikutuksiin liittyvät toimenpiteet.

	Seutu tilanne 2017	Seutu tilanne 2020 (KA)	Tampere
Asenteet ja liikkumistottumukset			
1	1	1	1
2	1	2	-1
3	1	1.25	1
4	1	2	3
5	2	1.5	1
6	2	2.75	2
7	2	2.5	3
8	3	-1	-1
9	2	2.5	2
10	1	1.75	1
11	2	1.5	2
12	3	3	3

Asteikko:	1	toimenpide on toteutunut tai jatkuva työ "hyvällä mallilla"
	2	toimenpide on osittain toteutunut, jatkuva työ vaihtelevaa
	3	toimenpide ei ole toteutunut, jatkuva työ ei muutosta "perinteiseen"
	-1	seututoimenpide, jota ei arvioida kunnassa TAI toimenpide joka ei tarkoitusnumukainen arvioitavaksi tyhj solu (ei tietoa)

Kuva 45. Asenteisiin ja liikkumistottumuksiin kohdistuvien toimenpiteiden toteutuminen Tampereella (Tampereen kaupunkiseudun kävely ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2.0, 2021)



	Seutu tilanne 2017	Seutu tilanne 2020 (KA)	Tampere
Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen			
13 Kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemuksen lisääminen yleis- ja asemakaavojen laatimiseen	2	1	1
14 Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämismahdollisuuksien kirjaaminen kaikkiin yleis- ja asemakaavojen tavoitteisiin	1	1.5	1
15 Kävelylle ja pyöräilylle suotuisan yhdyskunta- ja palveluverkon luominen	2	1.5	2
16 Kävelyn ja pyöräilyn reittien suunnitteleminen kaikkiin yleis- ja asemakaavoihin. Pääreittien merkitseminen yleiskaavakarttoihin sitovina tai ohjeellisina reitteinä taikka yhteystarpeina.	1	1.25	1
17 Kaavojen liikennevaikutusten arvioiminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmasta	2	1.75	2
18 Pyöräpysäköintinormien asettaminen kuntien rakennusjärjestyksiin tai kaavamääräyksiin	2	1.25	1
19 Palveluverkon muutosten vaikutusten arvioiminen liikkumistottumuksiin, erityisesti kestävään liikkumiseen.	3	2.75	3
20 Työkalujen kehittäminen arvioimaan kaavoituksen ja liikenneympäristön rakentamisen vaikuttavuutta kävelylle ja pyöräilylle	2	2.5	2
Asteikko:	1	toimenpide on toteutunut tai jatkuva työ "hyvällä mallilla"	
	2	toimenpide on osittain toteutunut, jatkuva työ vaihtelevaa	
	3	toimenpide ei ole toteutunut, jatkuva työ ei muutosta "perinteiseen"	
	-1	seututoimenpide, jota ei arvioida kunnassa TAI toimenpide joka ei tarkoitusnumukainen arvioitavaksi tyhj solu (ei tietoa)	

Kuva 46. Yhdyskuntarakenteeseen ja maankäytön ja liikennejärjestelmän sovittamiseen kohdistuvien toimenpiteiden toteutumisen Tampereella (Tampereen kaupunkiseudun kävely ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2.0, 2021)

8.2. Kestävän kaupunkiliikunnan SUMP-suunnitelma

Tampereen kaupungin kestävä kaupunkiliikunnan SUMP-suunnitelma valmistui alkuvuonna 2021. Suunnitelmassa yhtenä keskeisenä teemana on tehokas ja kestävä liikennejärjestelmä, mikä tarkoittaa mm. tehokkaampaa tilanjakoa (enemmän katutilaa kävelylle ja pyöräliikenteelle), kulkutapoihin vaikuttamista liikunnan ohjauksella sekä erilaisten älykkäiden liikennepalveluiden syntyminen edistämistä.

Suunnitelmassa keskeisiä teemoja ovat myös turvallisuus, terveys ja tasa-arvo, joita edistetään niin kävelyn kuin pyöräliikenteenkin toimenpiteillä. Turvallisuuden osalta suunnitelmassa on erityisesti nostettu esiin koulumatkojen turvallisuus ja koulujen lähiympäristöjen rauhoittaminen autoliikenteeltä. Turvallisuuden tunne lisää lasten omatoimista liikuntaa, minkä lisäksi liikunnan ohjauksen toimenpiteillä voidaan kannustaa lapsia kulkemaan kouluun kävellen ja pyörällä.

Hyvinvoinnin ja terveyden näkökulmasta on kaupunkia kehitettävä SUMP-suunnitelman mukaan niin, että tavallisen ihmisen tyypilliset valinnat johtavat yhä useammin aktiivisiin ja kestäviin kulkutapoihin, erityisesti pyöräilyyn. Kaupunkirakenteen tulee luoda edellytykset pyöräilijöille etäisyyksille, pyöräliikenteen verkon tulee houkuttaa pyöräilemään ja samalla tulee vähentää houkutusta kulkea lyhyt matka autolla. Pyöräliikenteen reittien tulee olla selkeitä ja hyvin opastettuja, minkä lisäksi laadukas pyöräpysäköinti ja talvikunnossapito ovat yhtä lailla tärkeitä.

8.3. Pyöräliikenne kaupungin muissa strategioissa

Tampereen strategia 2030: Yhtenä tavoitteena on "urbaani ja kestävästi kasvava" kaupunki, joka on hiilineutraali sekä älykkään ja kestävä liikenteen edelläkävijä. Kaupunkirakennetta tiivistetään ja keskustan vetovoimaa parannetaan. Keskustan tulee olla kaikilla kulkumuodoilla saavutettavissa. Ydinkeskustaan ja aluekeskustaan luodaan viihtyisää kaupunkiympäristöä kestäviä kulkumuotoja edistämällä.



Lauri Lylyn pormestariohjelmassa 2017–2021 ”Inhimillinen ja vetovoimainen Tampere” on nostettu keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla yhdeksi teemaksi. Pormestariohjelman mukaan uusissa katusuunnitelmissa pyöräliikenne ja jalankulku erotetaan toisistaan ruuhka-alueilla ja erityisesti kiinnitetään huomiota pyöriteiden selkeyteen ja jatkuvuuteen sekä talvikunnossapitoon. Myös pyöräpysäköinnin kehittämistä jatketaan. Pormestariohjelmassa on kirjattu myös kaupunkipyörrien kehittäminen osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta: tavoitteena kestävien kulkumuotojen osuus 69 % vuonna 2030. Tiekartassa on painotettu, että edellytykset kestäväälle liikkumiselle luodaan kestäväällä kaupunkisuunnittelulla; kaavoitusta keskitetään keskustaan ja aluekeskuksiin, uudet alueet suunnitellaan kestävää liikkumista tukeviksi, asemakaavoituksessa varmistetaan riittävät tilavaraukset pyöräliikenteen yhteyksille, palveluverkon suunnittelussa huomioidaan hyvä saavutettavuus pyörällä ja lähiympäristöjä kehitetään viihtyisiksi. Tiekartassa on asetettu pyöräliikenteen kulkutapaosuuden tavoitteeksi 15 % vuonna 2030. Pyöräilyn tulee olla sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista sekä nopein kulkumuoto alle 3 km matkoilla. Kävely ja pyöräliikenne erotellaan omille väylilleen keskustoissa ja pääreiteillä. Pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan sujuvoittamalla pyöräliikenteen pääreittejä. Tiekartassa on laadittu erilliset toimenpiteet pyöräliikenteen edistämiseksi.

Tampereen pysäköintipolitiikan linjauksissa on tunnistettu laadukkaan pyöräpysäköinnin tärkeys. Pyöräliikenteen edistämiseen kuuluu pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen keskustoissa sekä joukkoliikenteen pysäkeillä ja asemilla. Linjauksissa tavoitteiksi on asetettu henkilöautopysäköinnin ohella pyöräliikenteeseen liittyvät tavoitteet ”Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä työ- ja asiointimatkoilla” sekä ”Kaupunki toteuttaa yleisille alueille riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja ja ohjaa muita samaan tavoitteeseen”. Suunnitelmassa on avattu, millä konkreettisilla keinoilla tavoitteisiin päästään. Keinoina on mm. pysäköintinormin kattaminen koskemaan myös pyöräpysäköintiä. Normi ottaa kantaa myös pysäköinnin laatuun; Pyöräpysäköintipaikoille on oltava esteetön kulku ja lisäksi telineiden tulee olla runkolukittavia ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetuissa ja lukittavissa tiloissa, jotka ovat esteettömästi saavutettavissa ja jotka mahdollistavat pitkäkestoisemmän säilytyksen ja talvipyöräilyn. Lisäksi toimenpiteinä

on pyöräpysäköintikysynnän kartoittaminen ja uusien pysäköintipaikkojen toteuttaminen, pyöräpysäköintipaikkojen rakentamisen toimintamallien kehittäminen sekä tapahtumapysäköinnin kehittäminen.

8.4. Muut pyöräliikenteen edistämiseen liittyvät suunnitelmat

Keskustan strategisessa osayleiskaavan tavoitteena on mm. vahvistaa keskustan asemaa ja edistää kestävää liikkumista. Kehittämisen tavoitteena on edelleen lisätä polkupyörällä tehtävien matkojen määrää ja osuutta tehtävistä matkoista. Keskustan yleiskaavassa on osoitettu yhtenäiset seudulliset ja keskustan pyöräliikenteen pääreitit, joilla pyöräliikenne ja jalankulku pyritään erottamaan toisistaan. Yhtenä periaatteena on kadunvarsipysäköinnin vähentäminen ja niiden käyttötarkoituksen muuttaminen mm. kävelyn ja pyöräliikenteen käyttöön.

Kävelyn ja pyöräilyn viestinnän kehittämissuunnitelman tavoitteena on toimia ohjenuorana kävelyn ja pyöräliikenteen viestinnälle ja siinä määritellään viestinnän peruslinjat. Tampereella on tehty jonkin verran pyöräilyn kampanjointia, mutta viestintä ja kampanjointi ei ole ollut systemaattista ja suunnitelmallista. Viestinnän kehittämissuunnitelmassa on esitetty viestinnän kohderyhmät, ydinviestit, visuaalinen tunnistus (”Omin jaloin Tampereella”) sekä käytännön toimenpiteet viestinnän toteuttamiseksi.

SeutuLiike -ohjelmatyö ja brändikäsikirja (2019) täydentää Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa. Työssä on tarkasteltu koululaisten, työikäisten ja eläkeläisten liikkumista sekä kutakin ikäryhmää koskevia liikkumissuosituksia. Työssä arvioitiin, että Tampereella liikkumattomuudesta aiheutuvat yhteensä 191,1 M€ vuotuiset kustannukset. Työn lopputuloksena on esitetty liikkumisen edistämissuunnitelmat kullekin ikäryhmälle. Vaikka työ on seudullinen, ovat toimenpiteet suurimmaksi osaksi paikallisesti toteutettavia. Esimerkiksi koululaisten liikkumisen lisäämiseksi toimenpiteinä on esitetty mm. monipuolista viestintää oppilaille ja vanhemmille, liikkumisaiheiset tempaukset ja työpajat kouluilla, henkilöstön koulutus sekä fyysiset järjestelyt, kuten runkolukittavat pyörätelineet ja saattoliikennejärjestelyt. Työikäisten liikkumista lisätään mm. mediaviestinnän, työyhteisön järjestämien tempausten ja kilpailujen,



työpaikkojen liikkumissuunnitelmien sekä pyöräteiden kunnossapidon ja liityntäpysäköinnin avulla. Eläkeläisten osalta toimenpiteet painottuvat asiointiliikkumiseen ja yleisesti liikunnan harrastamisen lisäämiseen mm. liikuntaneuvonnan, liikunnan hyödyistä tietoisuuden lisäämisen ja hoitohenkilöstön kannustuksen kautta. Myös esteettömyys ja väylien kunnossapito ovat tärkeitä eläkeläisten liikkumisen mahdollistajia.

Tampereella on laadittu **liikenteen rauhoittamispolitiikka**, jonka tavoitteena on parantaa erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja olosuhteita rauhoittamalla autoliikenteen ajonopeuksia. Pelkällä nopeusrajoituksen alentamisella ei saavuteta riittävää vaikutusta, vaan tarvitaan rakenteellisia keinoja nopeuksien rauhoittamiseksi. Liikenteen rauhoittamispolitiikassa keinoja ovat mm. nopeusrajoituksen ajoratamerkinnyt, heräteraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen ja erilaiset rakenteelliset hidasteet.

Tampereen **katutilaohje** tähtää erityisesti keskustan kävelyn olosuhteiden ja viihtyisyyden parantamiseen. Pyöräliikenteen osalta ohje ottaa kantaa lähinnä kantaa pyörätelineiden tyyppeihin ja ilmeeseen.

Parhaillaan laaditaan **Tampereen Kaupunkitilaohjetta**, johon kerätään kaikki ohjeet ja linjaukset, jotka ohjaavat kaupunkisuunnittelua. Pyöräliikenteen osalta ohje sisältää mm. voimassa olevat suunnitteluohjeet ja tyyppi-piirustukset.

Valmisteilla olevassa **Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelmassa esitetyn pysäköinnin vision (2040)** lähtökohtana on hiilineutraaliustavoite ja kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen. Yhtenä periaatteena on keskustan strategisen osayleiskaavan mukaisesti kadunvarsipysäköinnin vähentäminen ja niiden käyttötarkoituksen muuttaminen mm. kävelyn ja pyöräliikenteen käyttöön. Kehittämistavoitteissa näkyy autopysäköinnin ohella myös pyöräpysäköintipaikkojen riittävyys ydinkeskustassa sekä pyöräpysäköinnin laatu. Suunnitelmassa on arvioitu pyöräpysäköinnin tarvetta (paikkamääriä) tulevaisuudessa ja tunnistettu myös tarve määrän lisäämisen ohella kehittää laadullisia tekijöitä eli pysäköintipaikkojen turvallisuutta, helppokäyttöisyyttä ja lisäpalveluja. Pyöräpysäköinnin osalta on laadittu erillinen kehittämissuunnitelma.

8.5. Pyöräliikenteen edistämisen poliittinen tuki

Päättäjille seudullisen kävelyn ja pyöräliikenteen ohjelman yhteydessä vuonna 2020 tehdyn kyselyn (n=19) mukaan 68 % vastaajista piti pyöräliikenteen kehittämistä melko tai erittäin tärkeänä. 74 % vastaajista koki tuntevansa kaupungin liikkumista ja liikennettä koskevat tavoitteet ja loput 26 % vastaajista koki tuntevansa tavoitteet osittain. 84 % oli sitä mieltä, että kävely ja pyöräliikenne sisältyvät melko tai erittäin vahvasti kaupungin strategiaan ja sen toteutukseen eri toimialoilla. Avoimissa vastauksissa korostui se, että päättäjien mielestä kaupungissa panostetaan vahvasti etenkin pyöräilyyn ja pyöräiteitä rakennetaan paljon. Osa päättäjistä koki tämän hyvänä asiana, mutta osa oli sitä mieltä, että pyöräliikenne korostuu liikaa kaupungin kehittämisessä. Myös kysyttäessä kävelyn ja pyöräliikenteen priorisointia liikkumista koskevassa päätöksenteossa vastaukset olivat saman suuntaisia: Priorisointia tehdään lähes kaikkien vastaajien mielestä vähintään osittain, mikä oli joidenkin vastaajien mielestä hyvä ja joidenkin mielestä huono asia. Osan mielestä pyöräliikenteen priorisointia tehdään liikaa jalankulun ja autoliikenteen kustannuksella.

Vastaavassa viranhaltijoille kohdistetussa kyselyssä (n=11) kaikki vastaajat pitivät pyöräliikenteen kehittämistä erittäin tai melko tärkeänä. Viranhaltijoista 82 % oli sitä mieltä, että kävely ja pyöräliikenne sisältyvät melko tai erittäin vahvasti kaupungin strategiaan ja sen toteutukseen eri toimialoilla. Viranhaltijat suhtautuivat päättäjiä kriittisemmin kysymykseen siitä, priorisoidaanko kaupungissa kävelyä ja pyöräliikennettä koskevassa päätöksenteossa ja vain 18 % vastasi kysymykseen ”kyllä”. Loput olivat sitä mieltä, että kävely ja pyöräliikenne huomioidaan vain osittain päätöksenteossa.

8.6. Pyöräliikenteen edistäminen kaupungin organisaatiossa

Tampereella pyöräliikenteen edistämisestä vastaa Kaupunkiympäristön palvelualueeseen kuuluva Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö. Yksikön henkilöstöstä yhteensä kolmen henkilön työpanoksesta noin puolet kohdistuu pyöräliikenteen edistämiseen. Pyöräliikenteen edistäminen on



mukana kaupungin toimintaa ohjaavissa linjauksissa, strategioissa ja suunnitelmissa ja sitä kautta myös muut yksiköt edistävät omalla toiminnallaan pyöräliikennettä.

Kävelyllä ja pyöräliikenteellä on yhteinen budjetti, jolla toteutetaan erillisiä pyöräliikenteen ja kävelyn hankkeita. Niiden lisäksi pyöräliikenteen olosuhteita kehitetään investointibudjetin muilla toimenpiteillä, joita ovat mm. raitiotien rinnakkaishankkeet, katujen saneeraukset, aukiot, sillat ja alikulut. Näiden lisäksi pyöräliikenteen ratkaisuja toteutetaan uusilla alueilla, joiden osalta toteutuskustannukset eivät sisälly edellä mainittuihin budjetteihin. Tampereen kaupunki on mukana seudullisessa kävelyä ja pyöräliikennettä edistävässä työryhmässä, jonka toiminnan tavoitteena on vahvistaa seudun kuntien välistä yhteistyötä. Työryhmän toimintaan kuuluu mm. toteuttaa ja edistää seudullista kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa. Seudullinen ohjelma on toiminut yhtenä lähtökohtana Tampereen kaupungin oman pyöräliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa.



9. TAMPERE VERRATTUNA KANSAINVÄLISEEN TUTKIMUSTIETOON

9.1. Miten aloittelijasta mestariksi?

Suomessa on vuonna 2014 julkaistu kansainvälisestäikin kiinnostusta herättänyt väitöskirjatutkimus eri kaupunkien toimista ja tuloksista pyöräliikenteen edistämisessä: Vaismaa Kalle. Aloittelijasta mestariksi: pyöräilyn kasvuun vaikuttava toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa. Tämän luvun suositukset perustuvat tähän tutkimukseen ja johtopäätökset tutkimustulosten peilaamiseen Tampereen pyöräliikenteen edistämisen nykytilaan.

Tutkimuksessa selvitettiin pyöräliikenteen olosuhteiden kehitystä kymmenessä eurooppalaisessa kaupungissa, jotka jaettiin pyöräliikenteen olosuhteiden ja kulkumuoto-osuuden mukaisesti kolmeen luokkaan: aloittelijoihin, nousijoihin ja mestareihin. Tampere, kuten lähes kaikki muutkin Suomen kaupungit kuuluvat tämän jaon mukaan aloittelijoihin.

Aloittelijat < 15 %	Nousijat 15–30 %	Mestarit > 30 %
 Geneve  Strasbourg  Tukholma	 Freiburg  Ghent  Odense  Växjö	 Groningen  Houten  Kööpenhamina

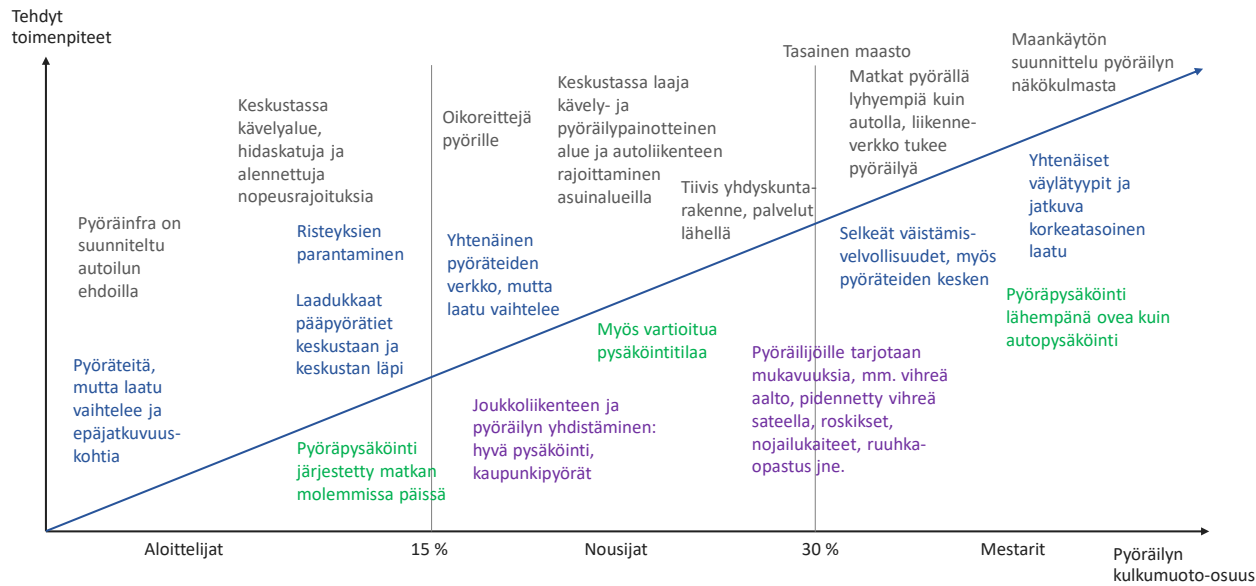
Kuva 48. Tutkimuksessa mukana olleet kaupungit ja niiden jako aloittelijoihin, nousijoihin ja mestareihin. (Lähde: Vaismaa Kalle. Aloittelijasta mestariksi: pyöräilyn kasvuun vaikuttava toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa. 2014)

Tutkimuksen mukaan matka aloittelijasta mestariksi muodostuu seuraavista kuudesta osa-alueesta, joiden kaikkien tulee olla kunnossa, että voidaan saavuttaa yli 30 % pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus:

1. Laadukkaat pyörätiet
2. Pyöräily-ystävällinen liikenneverkko
3. Palvelut lähellä
4. Pyöräpysäköinti toimii matkan molemmissa päissä
5. Poliittinen tahto
6. Seuranta ja viestintä

Tutkimuksen tuloksista voidaan vetää myös karkea johtopäätös siitä, miten korkeaan pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuteen kaupunki voi päästä rakentamalla laadukasta pyöräilyinfraa, mutta ilman, että kaupungissa tehdään merkittäviä muutoksia autoliikenteen liikenneverkkoon tai rajoituksia autoliikenteen pysäköintiin. Yli 30 % kulkumuoto-osuuteen pääseminen edellyttää liikenneverkon ja maankäytön kokonaisvaltaista suunnittelua siten, että liikenneverkko ja maankäyttö ovat pyöräilylle edullisia sen lisäksi, että pyöräliikenteelle tarjotaan jatkuva ja korkealaatuinen verkosto ja hyvät pysäköintimahdollisuudet matkan molemmissa päissä. Ilman merkittäviä muutoksia autoliikenteen liikenneverkkoon voidaan laadukkaan pyöräinfran rakentamisella päästä noin 15–20 % pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuteen. Seuraavassa kuvassa on esitetty karkeasti maankäyttöön ja liikenneverkkoon, pyöräliikenteen infraan ja pyöräpysäköintiin sekä muihin pyöräilijöiden palveluihin liittyviä toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia kulkumuoto-osuuteen.





Kuva 49. Erilaisten toimenpiteiden vaikutus pyöräliikenteen kulkumuotojakaumaan.

Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden seurannassa ja kasvutavoitteissa tulee muistaa, että jo pelkästään pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden pitäminen samalla tasolla edellyttää pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä. Pyörä kulkumuotona on jatkuvassa kilpailuasetelmassa muiden liikennemuotojen kanssa. Kaupungin ja sen liikennepalveluiden kehittyessä tulee myös pyöräliikenteen olosuhteiden kehittyä, jotta kulkumuoto pysyy kilpailukykyisenä muihin liikennemuotoihin nähden. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää, että pyöräliikenteen olosuhteet parantuvat enemmän suhteessa muihin liikennemuotoihin. Maailman aloittelijakaupungeissakin työtä pyöräliikenteen edistämiseksi on tehty jo vuosikymmeniä – alle 15 % pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuskin edellyttää ponnistelua ja pitkäjänteistä työtä.

9.2. Tampere kansainvälisten tutkimusten valossa

Laadukkaat pyöräliikenteen väylät

Tampere on tyypillinen aloittelijakaupunki pyöräliikenteen väylien suhteen: pyöräliikenteen verkko on suhteellisen jatkuva, mutta laatutason vaihtelu on suurta, liittymäratkaisut ovat kirjavia ja autoliikenne dominoi liikenneverkossa. Pyöräliikenteen verkon laatutason parantamisessa on kuitenkin päästy jo hyvään alkuun: seudulle on määritelty pyöräliikenteen seudulliset ja alueelliset pääreitit ja niiden parantaminen on aloitettu johdonmukaisesti. Suunta on siis oikea, sillä aloittelijakaupungeissa tulisi tutkimuksen mukaan keskittyä laadukkaiden väylien rakentamiseen asuinalueilta keskustaan ja tärkeimpiin työpaikkakeskittymiin ja oppilaitoksiin. Lisäksi seuraavaksi tulee kiinnittää erityistä huomiota liittymäratkaisujen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.



Pyöräily-ystävällinen liikenneverkko

Pyöräily-ystävällisellä liikenneverkolla tarkoitetaan liikenneverkkoa, jossa matkat pyörällä ovat pääsääntöisesti autoa lyhyempiä ja nopeampia. Tällainen liikenneverkko saadaan aikaiseksi ohjaamalla autoliikenne liikenteen pääväylille ja rauhoittamalla autoliikennettä keskustoissa ja asuinalueilla kävelypainotteisilla kaduilla, hidaskaduilla ja pyöräkaduilla. Lisäksi pyöräliikenteelle järjestetään oikoreittejä mm. vesistöjen, rautateiden ja viheralueiden poikki. Pyöräily-ystävällinen liikenneverkko on suunniteltu kaikki liikenne- muodot huomioon ottavana kokonaisuutena – tällaisessa liikenneverkossa autolla pääsee joka paikkaan, mutta matkat on tehty lyhyemmäksi pyörällä ja kävelen.

Tampereella liikenneverkkoon on tehty vain pieniä muutoksia: joitakin keskustan katuja on muutettu joukkoliikennepainotteisiksi ja kävely- ja pyöräilypainotteiseksi. Lisäksi asuinalueiden nopeusrajoituksia asuinalueilla on laskettu ja lasketaan. Uusien asuinalueiden liikenneverkot suunnitellaan siten, että autoliikenteen läpiajoa rajoitetaan ja pyöräliikenteelle suunnitellaan suorat, nopeat ja laadukkaat yhteydet. Merkittäviä rajoituksia autoliikenteeseen ei ole kuitenkaan tehty.

Palvelut lähellä

Jotta ihminen voi valita kulkutavakseen kävelyn tai pyörän, tulee päivittäisten palveluiden ja työpaikkojen olla riittävän lähellä. Hollannissa on todettu, että pitkäjänteisellä, tiiviiseen ja sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen tähtäävän maankäyttöpoliitiikan avulla on saatu kasvatettua kestävien kulkumuotojen osuutta. Mestarikaupungeissa tärkeimpänä päämääränä maankäytön ja palveluiden suunnittelussa on etäisyyksien lyhentäminen päivittäin käytettyihin kohteisiin. Suomessakin on havaittu yhdistämällä liikkumistutkimusten tietoja yhdyskuntarakenteen vyöhykeanalyysiin, että ihmisen asuinpaikan sijainnilla yhdyskuntarakenteessa on merkittävä vaikutus liikennesuoritteeseen ja kulkutapajakaumaan.

Tampereella kaupunkirakenne on keskustaajaman alueella melko sekoittunut ja lähiöistäkin on perinteisesti löytynyt peruspalvelut, vaikka työpaikat keskittyvätkin keskustaan ja muutamiin työpaikkakeskittyymiin. Palvelut

on perinteisesti Suomessa haluttu tuoda lähelle ihmisiä. Sekä kaupallisten palveluiden että kunnallisten palveluiden trendinä on kuitenkin ollut viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana palveluiden keskittäminen suuriin yksiköihin. Tämä tekee matkoista palveluihin usein liian pitkiä pyöräiltävääksi. Keskittymistrendi näyttää jatkuvan edelleen eli kehityssuunta tässä on pyöräliikenteen edistämisen kannalta väärä.

Pyöräpysäköinti matkan molemmissa päissä

Pyörän laajamittainen käyttö edellyttää, että pyörälle on turvallinen ja sujuva pysäköintimahdollisuus matkan molemmissa päissä. Puute pyöräpysäköinnissä matkan kummassa tahansa päässä voi siis estää pyörämatkan tekemisen. Kulkumuodon valinta tehdään kuitenkin kotiovella ja siksi asuinalueiden auto- ja pyöräpysäköinnin sijoittamisella ja voidaan ohjata ihmisiä merkittävästi kulkutavan valinnassa: Tutkimuksissa on havaittu, että pyöräliikenteen osuus kasvaa, jos pyörä on helposti saatavilla ulko-oven edestä verrattuna alueisiin, joissa pyöräpysäköinti on vaikeammin saavutettavissa. Vastaavasti autoa käytetään enemmän, jos auto on ulko-oven edessä verrattuna alueisiin, joissa on keskitetty autopysäköinti.

Tampereella kaupunki on lähtenyt johdonmukaisesti parantamaan keskustan ja tärkeimpien solmukohtien pyöräpysäköintiolosuhteita. Puutteita löytyy edelleen, mutta ne ovat tiedossa ja niihin on tarkoitus reagoida. Yksityisten toimijoiden, kuten työpaikkojen ja kaupallisten palveluiden pyöräpysäköintiolosuhteissa on vielä paljon parannettavaa. Matkan lähtöpäässä eli asuinalueilla vanhat alueet on tehty perinteisen suomalaisen tavan mukaisesti, missä auto on oven edessä ja pyörien säilytystilat ahtaat ja usein hankalassa paikassa. Uusilla alueilla asiaan on viime aikoina kiinnitetty paremmin huomiota: uusissa kaavoissa on määräykset pyöräpysäköinnin laadukkaasta järjestämisestä ja asuinalueiden suunnitteluperiaatteena on, että joukkoliikenteen pysäkki ja pyöräpysäköinti ovat lähempänä kuin autopysäköinti. Suunta pyöräpysäköinnin parantamisessa on siis oikea, mutta tehtävää on vielä paljon.



Poliittinen tahto

Mestarikaupungeissa pyöräliikenne nähdään merkittävänä osana kaupungin liikennejärjestelmän toimivuutta eikä sen merkitystä kyseenalaisteta poliittisessa päätöksenteossa. Pyöräliikenne otetaan huomioon kaikessa päätöksenteossa. Tampereellakin kaupungin tahtotila pyöräliikenteen edistämiseksi näkyy hyvin ylätasoin strategioissa, mutta alemman tason käytännön hankepäätöksissä ja muissa vastaavissa on edelleen horjuvuutta ja autoliikenteen merkittäviin muutoksiin ei olla valmiita. Suunta on kuitenkin oikea ja poliittinen ilmapiiri mahdollistaa kaupungin kehittymisen edelleen paremmaksi pyöräilykaupungiksi.

Seuranta ja viestintä

Viestinnällä ja markkinoinnilla on merkittävä rooli pyöräliikenteen edistämässä: uusista väylistä tulee tiedottaa kaupunkilaisia, jotta niiden valmistuminen huomataan ja pyörän käyttöön tulee kannustaa. Markkinoinnin tulee kuitenkin kulkea käsi kädessä infran kehittämisen kanssa – markkinoinnin tulee lunastaa antamansa lupaus. Liikenneolojen, liikennemäärien ja kaupunkilaisten mielipiteiden seuranta taas tarvitaan todentamaan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia ja auttamaan päätöksenteossa. Tampereella pyöräliikennemäärien ja -olosuhteiden seuranta on hyvällä tasolla. Kaupunkilaisten mielipiteiden keräämistäkin tehdään, mutta siinä on enemmän kehitettävää. Eniten kehitettävää on kuitenkin kerätyn tiedon hyödyntämisessä: Kerätyn datan käyttöä päätöksenteossa ja markkinoinnissa tulisi parantaa selvästi. Tämä todennäköisesti parantaisi jonkin verran kaupunkilaisten nyt melko kriittistä näkemystä Tampereesta pyöräilykaupunkina.



10. JOHTOPÄÄTÖKSET

Pyörämatkat

Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on Tampereella alhainen (koko vuoden kulkumuoto-osuus 7 %, syksyn arkipäivän kulkumuoto-osuus 10 %), verrattuna Tampereen tavoitteeseen (15 %) ja kaupunkeihin, joissa pyöräily on suosittua. Kulkumuoto-osuus ei ole muuttunut vuoden 2012 ja 2016 välillä. Vuoden 2020 tietoja ei ole vielä käytettävissä. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus Tampereella on kuitenkin samaa tasoa monen suomalaisen kaupungin kanssa lukuun ottamatta Oulua ja Joensuuta, joissa pyörää käytetään liikkumiseen selvästi keskimääräistä enemmän. Kulkumuoto-osuus vaihtelee alueittain kaupungin sisällä merkittävästi jääden silti kaikilla alueilla alhaiseksi. Talvella pyöräilevien määrä on kulkumuoto-osuudella mitattuna vähäinen (1 %), vaikka talvella pyöräliikenteen määrä on hieman kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana. Talvella pyöräily on linjassa muiden muiden suomalaisten kaupunkien kanssa lukuun ottamatta Oulua ja Joensuuta.

Pyörää käytetään kaupungissa ensisijaisesti työmatkoihin ja vapaa-ajan matkoihin. Koulu- ja opiskelumatkojen osuus pyörämatkoista on Tampereen seudulla selvästi pienempi kuin Suomessa keskimäärin. Alakouluikäiset tamperelaiset kulkevat kouluun pääasiassa kävellen tai pyörällä, mutta iän myötä pyörän käyttö selvästi laskee. Toisen asteen oppilaitoksissa kävellen tai pyörällä kouluun kulkee vain 65 % oppilaista.

Pyöräliikenteen määrät ovat koneellisten laskentapisteiden mukaan kasvanneet viimeisten 20 vuoden aikana. Pyöräliikenteen määrien kasvu on ollut hieman suurempaa kuin asukasmäärän kasvu.

Suunta pyöräliikenteen määrien kehityksessä on oikea, mutta kasvuvauhti on liian hidas, jotta tavoitteet pyöräliikenteen kasvusta voitaisiin saavuttaa.

Pyöräliikenteen infra

Kaupungin pyöräliikenteen verkko on kattava. Uusia tai laadukkaita perusparannettuja väyliä rakennetaan vuosittain keskimäärin noin 6,3 km (2017–2021). 2010-luvulla rakentamisen painopiste ollut nykyisen pääväylästä laatutason parantamisessa. Uusia väyliä on rakennettu lähinnä uusille alueille ja täydennysrakennuskohteisiin. Pyöräliikenteen infran ongelmana ovatkin puutteet verkon laatutasossa (sujuvuus ja turvallisuus). Puutteita on erityisesti pyöräliikenteen pääverkon laatutasossa (erottelu jalankulusta, leveys) sekä risteysalueiden sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Koko kaupungin pyöräliikenteen verkosta ainoastaan 66 km (n. 10 %) on jalankulusta erotettuja väyliä, tästä 48 km on pääreitistön väyliä (22 % pääreiteistä). Erottelu jalankulusta ei vielä takaa, että väylän muut laatuksiteerit mm. leveys, valaistus ja päällysteen kunto täyttyvät. Näiden laatuksiteeritien nykytilasta verrattuna tavoitteeseen ei ole seurantatietoa.

Pyöräliikenteen infran laatutasoa parannetaan vuosittain ja pyöräliikenteen investointirahoitus on kansainvälisestikin vertailtuna hyvällä tasolla. Esimerkiksi viimeisen viiden vuoden aikana jalankulusta erotettujen pyöräliikenteen väylien määrä on kasvanut noin 40 km.

Pyöräpysäköinnin tarjonnassa on puutteita, mikä on noussut esiin mm. asukaspalautteissa. Pyöräpysäköintiä on liian vähän ja laatutasoltaan pysäköintipaikat ovat heikkoja, runkolukituksen mahdollistavien telineiden osuus oli 59 %. Puutteet keskittyvät erityisesti ydinkeskustan alueelle. Pyöräpysäköintiä lisätään ja parannetaan vuosittain noin 300–400 uudella pyörätelinepaikalla.

Pyöräliikenteen opastusta on Tampereella kehitetty määrätietoisesti vuosina 2012–2016. Tampereen seudun seudullisille pääreiteille asennettiin kokeiluvuonna 2015 tauluopasteet, jotka ovat nykyisen tieliikennelain mukaisia. Samanaikaisesti myös muiden reittien opastusta on parannettu. Viime vuosina viitoitusta on täydennetty ja päivitetty seudullisten pääreittien parantamisen ja erityisesti raitiotien rakentamisen yhteydessä. Pyöräliikenteen opastuksen tilanne on näiden toimien ansiosta Tampereella hyvä.



Vaikka pyöräliikenteen verkon rahoitustaso on hyvällä tasolla ja pyöräliikenteen pääverkon laatutasoa on viime vuosina parannettu, eivät parannukset vielä näy pyöräliikenteen määrissä. Tehdyt toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia ja myös raitiotien rakentamisen yhteydessä on ollut mahdollisuus rakentaa laadukkaita pyöräliikenteen järjestelyjä pääreiteille. Viime vuosina on parannettu erityisesti keskustasta itään ja etelään suuntautuvia seudullisia pääreittejä, jotka ovat nyt lähes yhtenäisiä laatutasoltaan muutamia pieniä yksittäisiä osuuksia lukuun ottamatta. Keskustasta länteen suuntautuvat seudulliset pääreitit ovat puutteellisempia ja muulla pääverkolla laatutason parantamista ei ole vielä tehty laajasti. Pyöräliikenteen edistämiseksi on tehty oikeita asioita, mutta tehtävää on vielä paljon, jotta seudullisen pääverkon lisäksi myös muulla verkolla päästään tavoiteltuun laatutasoon ja sitä kautta tavoiteltuihin pyöräliikenteen määriin. On tärkeää, että pyöräliikenteen infraan käytetty rahoitustaso saadaan pidettyä viime vuosien hyvällä tasolla. Valtion investointiavustus on auttanut osaltaan vaikutukseltaan merkittävimpien hankkeiden rakentumisessa vuonna 2021 ja toivottavasti myös tulevana vuosina.

Talvihoito ja tilapäiset liikennejärjestelyt

Tampereella on käytössä jalkakäytävillä ja pyöräteillä Suomen mittakaavassa tavanomaiset talvihoidon laatuvaatimukset. Pyöräliikenteen seudullisille pääreiteille on lisäksi A+-luokan tiukemmat laatuvaatimukset sallitulle lumen syvyydelle. Asukkailta on kuitenkin saatu paljon negatiivista palautetta pyöräliikenteen talvihoitoon liittyen: kunnossapidon laadun toteutumisesta mittaavassa asukaskyselyssä lukemat ovat erittäin alhaiset, minkä lisäksi kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyssä talvihoidon parantaminen nousee neljänneksi tärkeimmäksi toimenpiteeksi kävelyä ja pyöräilyä lisäävien tekijöiden joukossa. Nykytilan aineistosta jää epäselväksi, toteutuvatko talvihoidon laatuvaatimukset käytännössä, mutta runsaasta negatiivisesta palautteesta voisi päätellä, että ainakin osa ongelmasta on toteutuksen ja valvonnan puutteessa.

Tilapäiset liikennejärjestelyt ovat vuodesta toiseen saaneet huonoimman arvosanan tyytyväisyydessä pyöräilyn eri osa-alueisiin. Keskusta-alueella on vuosina 2016–2020 ollut laajoja työmaita raitiotien rakentamisesta johtuen, mikä varmasti osittain näkyy palautteissa ja myös pyöräliikenteen

määrissä. Uusi käynnistynyt hanke ”Katutyömaiden liikenteellinen luokittelu ja työmaan arviointi” pureutuu työmaan toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseen.

Liikenneturvallisuus

Pyöräliikenteen liikenneturvallisuus on kohtalaisen hyvällä tasolla. Pyöräliikenteen määrät ovat kasvaneet viimeisen 15 vuoden aikana noin 20 % onnettomuusmäärien pysyessä samana. Onnettomuusmäärät vaihtelevat vuosittain samassa suhteessa pyöräliikenteen määrien kanssa trendin pysyessä tasaisena. Onnettomuuksia tapahtuu suhteessa pyöräliikenteen määrien kausivaihteluun erityisen paljon syyskuussa. Lähes puolet pyöräilyonnettomuuksista tapahtuu suojateillä ja useimmiten liittymäalueiden onnettomuudet tapahtuvat liittymissä, joissa on kärkikolmio. Yleisin onnettomuustilanne on siis todennäköisesti tilanne, jossa auto tulee liittymään kärkikolmion takaa, mutta ei väistä suojatietä ylittävää pyöräilijää.

Pyöräpalvelut

Merkittävin pyöräpalvelu, kaupunkipyörät, ollaan saamassa käyttöön kaudelle 2021. Muita pyöräilyn olemassa olevia palveluita ovat mm. liikennevalojen kehittäminen pyöräily-ystävällisiksi, rautatieaseman Bikebox-palvelu, pyörätiekartat ja pyörämatkailukartat. Suurin puute pyöräilijöiden palveluissa on pyöräkeskus, jossa olisi tarjolla neuvontaa, vuokrausta, korjausta ja pesu- ja itsepalvelukorjauspalveluita.

Liikkumisen ohjaus

Pyöräilyn markkinointi ja liikkumisen ohjaus ei ole Tampereella systemaattista ja suunnitelmallista. Kävelyn ja pyöräliikenteen viestinnän kehittämistä suunnitelmaa ei ole toimeenpantu. Liikkumisen ohjauksen kehittäminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä ja vastuiden sopimista monien toimijoiden kanssa.



Seuranta ja asukkaiden tyytyväisyys

Pyöräliikenteen määriä seurataan ja automaattisia laskimia on saatu viime vuosina lisää kiitettävä määrä. Myös uusia laskimia on tulossa. Laskentatiedoista on saatu ja tullaan jatkossa saamaan arvokasta tietoa pyöräliikenteen määrien kehittymisestä. Seurantatietoa voisi edelleen analysoida tehokkaammin ja käyttää tietoa paremmin hyväksi viestinnässä ja päätöksenteossa.

Asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin tutkitaan nettikyselyn avulla vuosittain, mutta tutkimuksen tulokset ovat suuntaa antavia tutkimusmenetelmän heikkouksien takia. Pyöräliikenteen määristä ja asukkaiden tyytyväisyydestä pyritään kokoamaan vuosittain pyöräilykatsaus, mutta katsauksen kokoamista ei ole onnistuttu tekemään systemaattisesti ja säännöllisesti.

Poliittinen tuki

Pyöräily näkyy vahvasti kaupungin ylätasen strategioissa ja tavoitteissa: se mainitaan kaupunkistrategiassa ja pormestariohjelmassa ja SUMP-suunnitelmassa, Hiilineutraali Tampere 2030 Tiekartassa ja Pysäköintipolitiikan linjauksissa on määritelty pyöräliikenteen edistämiseksi toimenpiteitä. Poliitikoille tehdyssä kyselyssä tuli ilmi, että osa vastaajista kokee pyöräliikenteen saaneen jopa liian suuren roolin: priorisointia tehdään päättäjien mielestä liikaa jalankulun ja autoliikenteen kustannuksella. Viranhaltijat olivat kuitenkin vastaavassa kyselyssä toista mieltä. Heidän mielestään pyöräiliikenne sisältyy vahvasti kaupungin strategioihin, mutta pyöräliikennettä ei priorisoida riittävästi liikennettä koskevassa päätöksenteossa. Tuloksista voidaan päätellä, että pyöräliikenteen edistäminen on vielä pitkälti kiinni yksittäisten henkilöiden kiinnostuksesta ja yhteensovitetta- vaa muiden teemojen kanssa on vielä. Käytännön työtä vaikeuttavat myös ristiriitaiset intressit ja ohjeet.



