

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 207

Polkupyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

TRE:3303/10.03.02/2023

Valmistelija / lisätiedot:
Ari Vandell

Valmistelijan yhteystiedot

Liikenneinsinööri Timo Seimelä, puh. 040 758 2104, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma hyväksytään Tampereen kaupungin yleisillä alueilla jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

Perustelut

Lähtökohdat

Tampereen kaupunki on laatinut Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2030, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 12.9.2022. Ohjelmassa on määritelty pyöräliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä, joiden toteuttamisella tähdätään siihen, että Tampereella pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 15 % vuonna 2030 syksyn arkivuorokautena. Kehittämissuunnitelman yhtenä toimenpidekokonaisuutena on pyöräpysäköinti ja -palvelut. Toimenpidekokonaisuuteen kuuluu yleisillä alueilla pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden pysäköinnin lisäämisen ja parantamisen suunnitelma ja toteuttamissuunnitelma. Nyt laadittu pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma aloittaa toimenpidekokonaisuuden toteutuksen.

Tavoitteet

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman päätavoitteena on mahdollistaa suunnitelmallinen pyöräpysäköinnin kehittäminen kantakaupungissa ja osoittaa, missä nykyistä pyöräpysäköintiä pitää parantaa ja mihin tulee lisätä kokonaan uutta pyöräpysäköintiä.

Yleissuunnitelmassa käsitellään pyöräpysäköintiä koko kaupungissa yleisillä alueilla ja kaupungin palveluiden yhteydessä. Lisäksi tarkasteltiin myös joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

liityntäpyöräpysäköintitarvetta sekä sähköpotkulautapysäköinnin lisäämistä keskusta-alueella. Yleissuunnitelma ohjaa pyöräpysäköinnin toteuttamista seuraavat 5–10 vuotta.

Yleissuunnitelmassa määritellään periaatteet, milloin pyöräpysäköinnin toteutus on kaupungin vastuulla ja mikä yksikkö vastaa toteutuksesta. Työssä annetaan myös muita yleisiä ohjeita muun muassa pyöräpysäköinnin sijoittamisesta, sähköpyörien latauksesta, pyöräpysäköinnin näkyvyydestä ja pysäköinnin valvonnasta.

Rajaus

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma laadittiin koko Tampereen kaupungin alueelle, jolle selvitettiin paikkatietoanalysein pyöräpysäköinnin tarvetta eri tilastoalueilla.

Pyöräpysäköinnin kysynnän laskenta rajattiin keskustan ulkopuolisilla alueilla vain kaupungin palveluihin ja virkistys- sekä liikunta-alueisiin. Keskustan ulkopuolisilla alueilla yksityisten palveluiden pyöräpysäköinti tapahtuu lähes poikkeuksetta tonteilla, minkä vuoksi yksityiset palvelut jätettiin laskennan ulkopuolelle.

Keskusta-alueella pyöräpysäköinti taas tapahtuu usein yleisillä alueilla. Niiden laskennassa huomioitiinkin myös yksityisten palveluiden yleisille alueille muodostama kysyntä. Tarkemmat pyöräpysäköinnin sijoittelua osoittavat suunnitelmat laadittiin 25 tilastoalueelle.

Liityntäpyöräpysäköinti tarkasteltiin työssä omana kokonaisuutenaan. Liityntäpysäköinnissä keskityttiin vain linja-autoliikenteen runkolinjastoon, sillä raitiotien, lähijunan ja asemakeskuksen pyöräpysäköinti suunnitellaan hankkeiden yhteydessä.

Vuorovaikutus

Työn aikana toteutettiin 27.2-12.3.2023 avoin verkkokysely, jossa kaupunkilaiset saivat kertoa näkemyksiään pyöräpysäköinnin nykytilasta, antaa palautetta nykyisistä pyöräpysäköintipaikoista ja esittää kartalla toiveita uusista tai kehitettävistä pyöräpysäköintipaikoista. Kyselyyn saatiin 340 vastausta.

Yleissuunnitelman lähtökohtia, tavoitteita ja alustavia välituloksia esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle 4.4.2023. Yleissuunnitelman keskeisimpiä tuloksia esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle 30.5.2023.

Pyöräpysäköinnin nykytila

Pyöräpysäköinnin toteutuksen vastuiden nykytilaa on selvitetty osana pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa. Pyöräpysäköinnin kehittämisen vastuu jakautuu luonnollisesti sen mukaan, kenen hallinnassa alue on. Yksityisillä kiinteistöillä oleva pyöräpysäköinti on kiinteistön omistajan vastuulla, eikä sitä käsitelty tässä työssä. Tampereen kaupungin

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

organisaatiossa pyöräpysäköinnin toteutus, kehittäminen ja ylläpito on sekä kaupunkiympäristön palvelualueen (KAPA) että elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualueen (EKI) vastuulla.

Kaupunki ylläpitää tietokantaa nykyisistä pyöräpysäköintipaikoista. Tietokanta sisältää paljon erilaista tietoa, kuten telinoiden määrä, kapasiteetti, telinemalli, runkolukittavuus, katoksellisuus, omistajuus jne. Yleisillä alueilla ja julkisissa kiinteistöissä on n. 3 350 runkolukittavaa ja 1 100 ei-runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa. Liityntäpyöräpysäköintipaikkoja on yli 1 100 kappaletta ja niistä suurin osa oli runkolukittavia.

Pyöräpysäköinnin toteuttamisperiaatteet

Suunnitelmassa on esitetty Tampereella käytettävät telinemat, mitoitus ja toteuttamistavat. Pyöräpysäköinti tulee toteuttaa katualueilla lähtökohtaisesti erotusalueelle, ajoradalle tai pysäköintiruutuun. Tilan sallissa voidaan pyöräpysäköintiä toteuttaa myös jalankulkualueelle. Lopullisessa sijoittamisessa tulee aina huomioida kaikkien kulkumuotojen liikenneturvallisuus ja toimivuus. Pyöräpysäköinti pyritään toteuttamaan lähelle kohdetta, ja sille pyritään löytämään "valmis" vapaa tila esim. aukio, erotusalue, puurivi tai puisto. Jos tarjolla ei ole muuta vapaata tilaa, niin sitten tutkitaan mahdollisuudet sijoittaa pyöräpysäköintiä ajoradalle. Ajoradalla suositaan pysäköintirivien ensimmäistä tai viimeistä paikkaa näkyvyyden takia.

Liityntäpyöräpysäköinti tulee toteuttaa mahdollisimman lähelle nousupysäkkiä. Keskusta-alueella liityntäpysäköintiä voidaan toteuttaa esimerkiksi erotusalueelle tai muulle sopivalle alueelle, jossa se ei aiheuta merkittävää haittaa muille kulkumuodoille. Väljemässä kaupunkirakenteessa pysäköinti voidaan toteuttaa joukkoliikennepysäkin yhteyteen esimerkiksi viherkaistalle. Liityntäpyöräpysäköinnin tulee lähtökohtaisesti olla katettua.

Sähkö- ja erikoispyörät tulee jatkossa huomioida pyöräpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa nykyistä paremmin niiden yleistyessä. Sähköpyörien latausmahdollisuus voidaan tarjota sisätiloissa olevassa pyöräpysäköinnissä esimerkiksi liityntäpyöräpysäköinnissä.

Pyöräpysäköintipaikkojen opastukseen, näkyvyyteen, palveluihin ja valvontaan tulee panostaa nykyistä enemmän.

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

Tampereen kaupungin periaatteena on toteuttaa julkista pyöräpysäköintiä lyhytaikaiseen asiointi- ja vierailupysäköintiin vain keskustan ja aluekeskusten yleisille alueille. Lisäksi kestoaltaan pidempään liityntäpysäköintiin tarjotaan pyöräpysäköintiä joukkoliikennepysäkeillä ja asemilla. Asumisen ja työpaikkojen pyöräpysäköinti tulee ratkaista tonteilla.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Väljässä kaupunkirakenteessa pyöräpysäköinti tapahtuu lähes aina tonteilla, pois lukien viheralueet. Näillä alueilla kaupungin vastuu pyöräpysäköinnin järjestämiseen jää kaupungin omien palveluiden yhteyteen ja esimerkiksi liikunta- ja virkistyskohteisiin.

Kaupallisia palveluita ei huomioida tiiviisti rakennettujen alueiden ulkopuolella, sillä niiden odotetaan toteuttavan itse pyöräpysäköintiratkaisut tontillaan. Tiiviissä kaupunkirakenteessa kivijalassa olevat kaupalliset palvelut huomioidaan julkisen pyöräpysäköinnin toteutuksessa.

Yleissuunnitelman päätavoitteena oli tutkia kysyntäanalyysin avulla, missä nykyistä pyöräpysäköinti pitää parantaa ja mihin tulee lisätä kokonaan uutta pyöräpysäköintiä. Laskennassa käytettiin pyöräpysäköintitarpeen määrittämiseen suunnitteluohjeiden pohjalta määriteltyjä mitoitusvakioita. Tarvelaskennan tuloksena saatiin, että kaupunkiympäristön palvelualueen vastuulla olevilla yleisillä alueilla tarvittaisiin lähes 7 800 uutta tai parannettavaa pyöräpysäköintipaikkaa, joista n. 6 300 paikkaa sijoittuisi viheralueille ja n. 1 400 paikkaa katualueille. Katualueille sijoittuvat paikat veisivät alustavan arvion mukaan 17 autopaikkaa. Jatkosuunnittelussa pyritään vielä löytämään ratkaisuja, joilla voidaan minimoida autopaikkojen vähentämistarve. Työ sisältää 25 keskeisimmältä tilastoalueelta tarkennetut yleissuunnitelmat yleisten alueiden pyöräpysäköinnistä, ja ne toimivat toteutussuunnitelmien lähtökohtina. Työssä tutkittiin myös hyvin karkealla tasolla elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualueen vastuulla olevaa kaupungin eri palveluiden laskennallista pyöräpysäköintitarvetta. Tarkastelun tulos löytyy raportin liitteestä 4.

Liityntäpyöräpysäköinti

Osana Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa on laskettu liityntäpyöräpysäköinnin kapasiteettitarve linja-autojen runkolinjastolle. Potentiaalisimmat liityntäpysäkit on tunnistettu tarkastelemalla paikkatietomenetelmin väestön ja työpaikkojen painopisteitä suhteessa runkolinjastoon. Arvioinnissa on hyödynnetty nykyisin suosituimpia pysäkkejä sekä Tampereen joukkoliikenteen alueellista palvelutasoa. Arvioinnissa on huomioitu myös kuntarajat ylittävä liityntäpotentiaali sekä se, onko jokin alue vahvasti vain yhden runkoyhteyden varassa. Myös aiemmista selvityksistä on poimittu jo tunnistettuja liityntäpysäköintikohteita. Keskusta-alueen liityntäpysäköintiä ei ole tarkasteltu erikseen, sillä se on nykytilassaan merkittävilta osin jo hyvällä tasolla. Keskusta-alueen tarkennetuissa yleissuunnitelmissa on tunnistettu kohteita, jotka palvelevat myös liityntämatkoja. Liityntäpyöräpysäköintikohteet on luokiteltu neljään luokkaan, jotka kuvaavat ohjeellisesti niiden kapasiteettitarvetta. Liityntäpysäköintikohteet jakautuvat tasaisesti Tampereen linja-autoliikenteen runkolinjastolle.

Yleissuunnitelman toimeenpano

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Yleisille alueille tarvitaan n. 7 700 pyöräpysäköintipaikkaa. Niiden kustannusarvio on n. 3 M€ ja toteutus on alustavasti ohjelmoitu vuosille 2023–2030. Suurimmat kehittämistarpeet löytyvät keskustan suuralueelta ja siellä kehittämistoimenpiteet on ohjelmoitu vuosille 2023–2025.

Uusia liityntäpyöräpysäköintikohteita on tunnistettu yhteensä 56, joille tulee toteuttaa yhteensä 750 pyöräpysäköintipaikkaa ja katos kuhunkin kohteeseen. Pyöräpysäköintipaikkojen kustannusarvio on 326 000 € (400 €/paikka) ja pyöräkatosten kustannusarvio 1 260 000 €. Kohteiden toteutus on aikataulutettu vuosille 2024–2030.

Myöhemmin laadittavat pyöräpysäköinnin toteutus suunnitelmat hyväksytään viranhaltijapäätöksillä.

Tiedoksi

Ari Vandell, Timo Seimelä, Jukka Uusitalo, Pekka Stenman, Hanna Reuterhorn, Virpi Ekholm, Mikko Raninen

Liitteet

- 1 Liite Yla 21.6.2023 Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma, Raportti
- 2 Liite Yla 21.6.2023 Raportin liite 1, Yleisten alueiden pyöräpysäköinti
- 3 Liite Yla 21.6.2023 Raportin liite 2, Liityntäpyöräpysäköinti
- 4 Liite Yla 21.6.2023 Raportin liite 3, Koulujen pyöräpysäköinti
- 5 Liite Yla 21.6.2023 Raportin liite 4, Kaupungin kiinteistöjen pyöräpysäköinti

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja on asetettu nähtäväksi 27.6.2023 kaupungin internetsivuille www.tampere.fi

Päätös on lähetetty sähköpostilla 29.6.2023

Tampere
29.06.2023

Jonna Koivumäki
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§207

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)