

TAMPERE.
FINLAND

Tampella

Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma 2030

Yhdyskuntalautakunta 21.6.2023

Sisältö

1	Lähtökohdat	3	4	Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma	30	
	Lähtökohta ja tavoitteet	4		Pyöräpysäköintitarpeen määrittäminen	31-33	
	Rajaus	5		Pyöräpysäköinnin tarvelaskennan tulokset	34	
	Vuorovaikutus	6		Tarkennettu yleissuunnitelma	35-38	
2	Pyöräpysäköinnin nykytila	7		Keskitetty pyöräpysäköinti	39-43	
	Pyöräpysäköinnin toteuttajat ja toteutustavat	8-9		Liityntäpyöräpysäköinti	44-47	
	Nykyinen pyöräpysäköinti	10	5	Pyöräpysäköinnin kehittämis- ja toteutusohjelma	48	
	Asukastyytyväisyys	11-13		Pyöräpysäköinnin toteuttamisen vastuut	49	
3	Pyöräpysäköinnin toteutus	14		Yleissuunnitelman toimeenpano ja toteutusaikataulu	50-52	
	Telinetyyppi ja mitoitus	15-16		Kaupungin ohjauskeinot pyöräpysäköinnin toteutukseen yksityisillä alueilla	53	
	Pyöräpysäköinnin sijoittaminen yleisillä alueilla	17-23	6	Lähteet	54	
	Sähkö- ja erikoispyörien pysäköinti	24-25		7	Liiteluettelo	55
	Pyöräpysäköinnin opastus ja näkyvyys	26				
	Pyöräpysäköinnin muut palvelut	27				
	Pyöräpysäköinnin valvonta, pyörien poisto ja täyttöasteen seuranta	28-29				

1. Lähtökohdat



Lähtökohdat ja tavoitteet

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

Yleissuunnitelmalle asetetut tavoitteet

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman päätavoitteena on mahdollistaa suunnitelmallinen pyöräpysäköinnin kehittäminen kantakaupungissa ja tutkia, 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 linja-autoliikenteen runkolinjojen pysäkkien 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.

Työn toteutus ja ohjaus

Työtä ohjasi työryhmä, johon kuuluivat Jukka Uusitalo, Timo Seimelä, Pekka Stenman ja Hanna Reuterhorn.

Työn toteuttamisesta vastasi Sweco Finland Oy, jossa työn projektipäällikkönä toimi Mikko Raninen. Swecon projektiryhmään kuuluivat lisäksi Eeropekka Lehtinen, Milja Heikkilä, Inkeri Räsänen ja Atte Mäki. Työ on laadittu 01-06/2023 välisenä aikana.

Raportin valokuvat Sweco Finland Oy ellei toisin mainita.

Rajaus

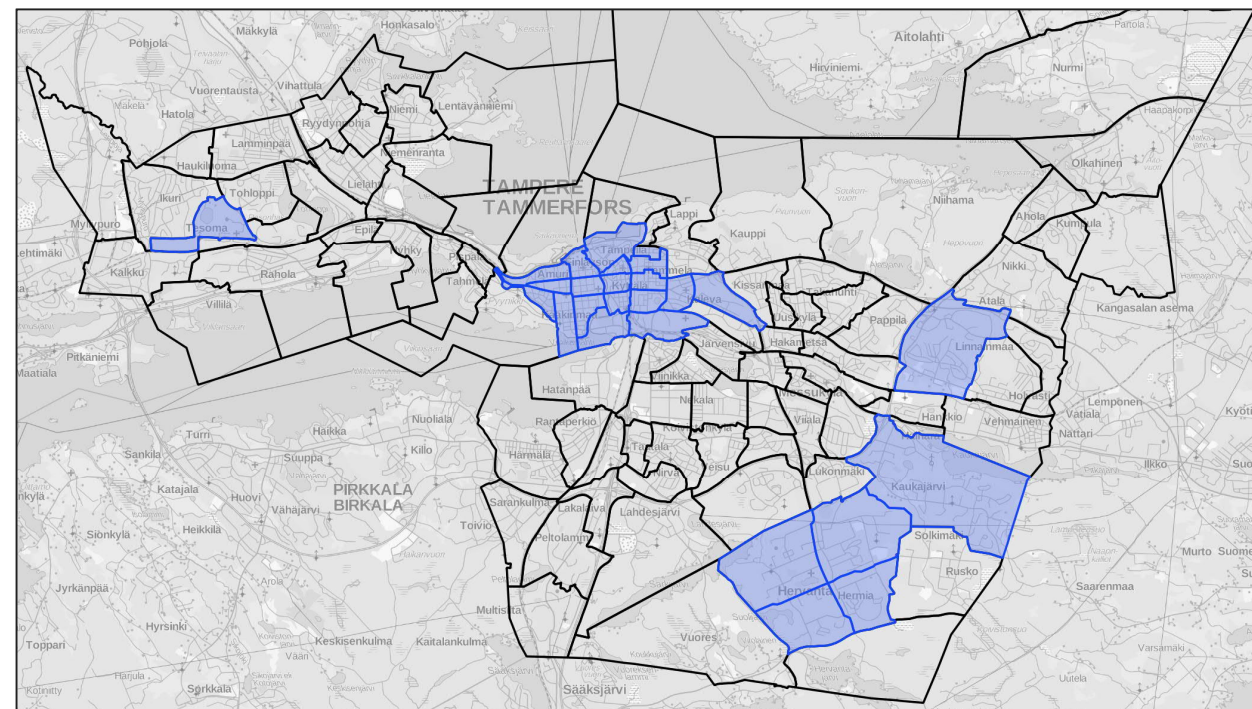
Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma laadittiin koko Tampereen kaupungin alueelle. Koko kaupungin alueelta selvitettiin paikkatietoanalysein pyöräpysäköinnin tarvetta eri tilastoalueilla.

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-alueen kaupunginosissa pyöräpysäköinti taas tapahtuu usein yleisillä alueilla. Niiden laskennassa huomioitiinkin myös yksityisten palveluiden yleisille alueille muodostama kysyntä. Tarkemmat pyöräpysäköinnin sijoittelua osoittavat suunnitelmat laadittiin seuraavista kaupunginosista (kuvassa):

AMURI A IV, AMURI B V, FINLAYSON I, HERVANTA KAAKKO, HERVANTA KOILLINEN, HERVANTA LOUNAS, HERVANTA LUODE, JUSSINKYLÄ X, KAAKINMAA VI, KALEVA, KALEVANHARJU XVIII, KAUKAJÄRVI, KYTTÄLÄ A XI, KYTTÄLÄ B XII, LIISANKALLIO XX, LINNAINMAA, NALKALA III, PYYNIKINRINNE VII, RATINA XIII, TAMMELA A XV, TAMMELA B XVI, TAMMERKOSKI II, TAMPELLA IX, TESOMAJÄRVI ja TULLI XVII

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



Tampereen kaupungin kaupunginosajako (tilastoalueet). Sinisellä alueet, joille laadittu tarkennettu yleissuunnitelma.

Vuorovaikutus

Tampereen kaupungin asukkaille toteutettiin avoin verkkokysely, jossa kaupunkilaiset kertoivat näkemyksiään pyöräpysäköinnin nykytilasta, antoivat palautetta nykyisistä paikoista ja esittivät kartalla toiveita uusista pyöräpysäköintipaikoista.

Kysely toteutettiin Maptionnaire-kyselytyökalulla ja esteettömyyden varmistamiseksi vastaava kysely ilman karttavastausmahdollisuutta Tampereen kaupungin omalla kyselytyökalulla

- Kyselyiden aukioloaika: 27.2. – 12.3.2023. Kyselyistä viestittiin kaupungin tiedotuskanavissa, muun muassa linja-autojen mainosnäytöillä.
- Kyselyihin saatiin yhteensä 340 vastausta, joista 275 karttakyselyyn.

Työn aikana järjestettiin yksi ohjausryhmän ulkopuolinen työkokous, johon osallistui edustajia mm. katutilavalvonnasta, teknisestä suunnittelusta, maisemasuunnittelusta ja kunnossapidosta. Kokouksessa käsiteltiin pyöräpysäköinnin toteutus- ja sijoitteluperiaatteita, mm. mitä telinemallia ja asennustapaa suositaan, missä pyöräpysäköinnin paikka on viheralueilla ja missä katutilassa.

Vastaavasti liityntäpyöräpysäköinnistä järjestettiin kokous joukkoliikenteen suunnittelijoiden kanssa. Kokouksessa käytiin liityntäpyöräpysäköinnin suunnitelma läpi ja varmistettiin, että suunnitelmalla voidaan edetä.

Yleissuunnitelman lähtökohtia, tavoitteita ja alustavia tuloksia esiteltiin Yhdyskuntalautakunnassa 4.4.2023.

Yleissuunnitelman keskeisimpiä tuloksia esiteltiin Yhdyskuntalautakunnassa 30.5.2023.

2. Pyöräpysäköinnin nykytila

TAMPERE.
FINLAND



Pyöräpysäköinnin toteuttajat

Nykyinen toteutusmalli

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 organisaatiossa pyöräpysäköinnin toteutus, kehittäminen ja ylläpito on sekä Kaupunkiympäristön palvelualueen (KAPA) että Elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualueen (EKI) vastuulla.

Elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualue

Kaupungin palveluiden (esim. koulut, päiväkodit, kirjastot) yhteydessä pyöräpysäköinnin toteutus on Kiinteistö, tilat ja asuntopolitiikka palveluryhmän vastuulla. Uusien kiinteistö- ja tilahankkeiden yhteydessä toteutettava pyöräpysäköinti on Asumisen kehittäminen ja palvelutilaverkot -yksikön vastuulla. Puolestaan olemassa olevan kiinteistökannan yhteydessä kehitettävä pyöräpysäköinti on Tilaomaisuuden hallinta -yksikön vastuulla.

Kaupungin kiinteistöillä toimivat esimerkiksi varhaiskasvatus ja esiopetus, perusopetus, kulttuuri sekä liikunta ja nuoriso palveluryhmät. Kiinteistöjen käyttäjillä on luonnollisesti oma näkemyksenä pyöräpysäköinnin kehittämisestä. Se myös johtaa tilanteeseen, että pyöräpysäköinnin kehittämisen todellinen vastuu palveluiden yhteydessä ei ole tällä hetkellä aina selvää.

Kaupunkiympäristön palvelualue

Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö on yleensä mukana pyöräpysäköinnin toteutuksen suunnittelussa. Pienet hankkeet etenevät liikennesuunnittelun aloitteesta suoraan urakoitsijoille toteutettavaksi. Uusilla alueilla ja katusaneerauksien yhteydessä liikennesuunnittelu määrittelee pysäköintitarpeen ja kommentoi suunnitelmia. Tarkemmasta suunnittelusta vastaa Kuntatekniikan suunnittelu -yksikkö ja toteutuksesta Rakennuttaminen -yksikkö.

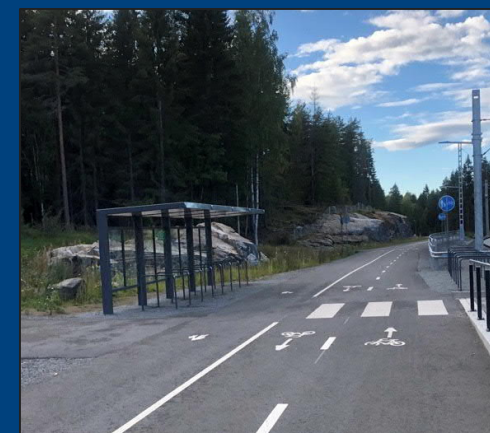
Viheralueiden osalta yleis- ja rakennussuunnittelusta vastaa Viheralueet ja hulevedet -yksikkö. Toteutuksesta vastaa Rakennuttaminen -yksikkö. Liikennesuunnittelulta kysytään satunnaisesti näkemyksiä suunnitelmiin.

Liityntäpyöräpysäköinnin toteuttaminen joukkoliikennepysäkeillä on myös Kaupunkiympäristön suunnittelu palveluryhmän vastuulla, sillä Joukkoliikenne palveluryhmällä ei ole investointirahaa pysäköinnin toteuttamiseen. Toteutus noudattaa samaa liikennesuunnittelu – tekninen suunnittelu – rakennuttaminen ketjua.

ELY-keskuksen hallinnoimien teiden varsilla on toteutettu liityntäpysäköintiä pääsääntöisesti niin, että Tampereen kaupungin liikennesuunnittelu on asettanut tarpeen ja ELY-keskus on toteuttanut pyöräpysäköinnin. Kustannukset on jaettu tasan kaupungin ja ELY-keskuksen välillä.

Toteutustavat

- Uusien pyöräpysäköintipaikkojen telineet ovat tyypillisesti uppoasennettuja kaaritelineitä. Kaaritelineet voivat olla malliltaan kapeita tai leveitä ja niiden väriyksessä suositetaan tiettyä harmaan RAL-sävyä.
- Ajouradalla voidaan hyödyntää pinta-asennettuja, tilaa selkeämmin erottavia telineratkaisuja.
- Nykytilassa on vielä useita kohteita, joissa toteutustapa vaihtelee. Lisäksi toteutustapa vaihtelee luonnollisesti yksityisten toteuttamissa pyöräpysäköintikohteissa.
- Raitiotien varteen on rakennettu laadukasta katoksellista liityntäpyöräpysäköintiä
- Pyöräpysäköinnin toteutustapa kannattaa vakiinnuttaa laadultaan tasaiseksi koko kaupunkiin, mikä lisää pyöräpysäköinnin luotettavuutta ja laatutasoa.



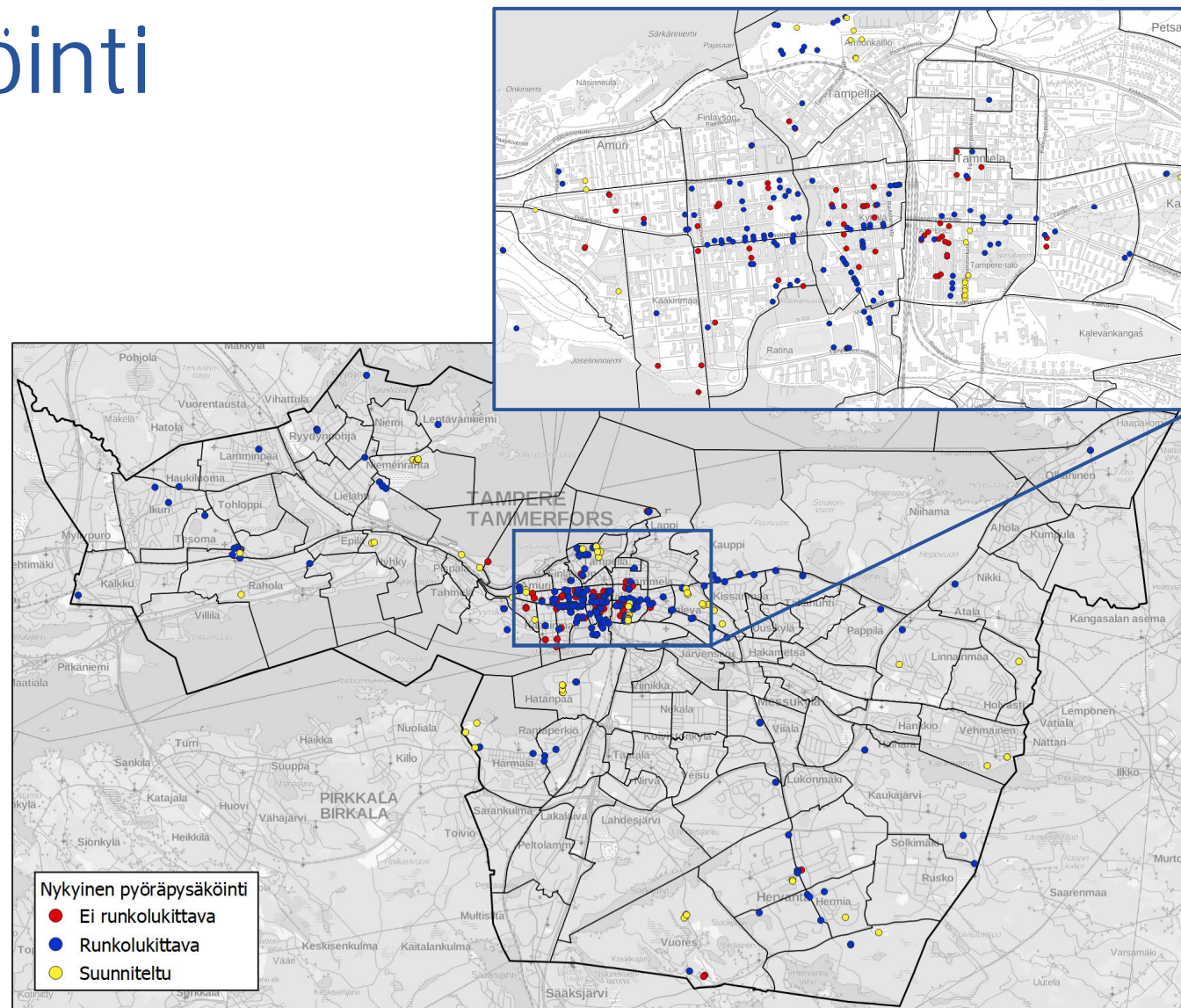
Nykyinen pyöräpysäköinti

Kaupunki ylläpitää tietokantaa nykyisistä pyöräpysäköintipaikoista. Tietokanta sisältää paljon erilaista tietoa, kuten telinoiden määrä, kapasiteetti, telinemalli, runkolukittavuus, katoksellisuus, omistajuus jne. Nykyiset pyöräpaikat ovat katseltavissa Tampereen kaupungin karttapalvelussa (Oskari).

Tietokanta kattaa laajasti keskusta-alueen sekä raitiotien ja joukkoliikenteen runkolinjojen pyöräpysäköintipaikat. Muilta alueilta on kartoitettu vain yksittäisiä paikkoja. Aineisto sisältää pääasiassa tietoa yleisten alueiden pyöräpaikoista sekä muutamia kirjauksia julkisilta ja yksityisiltä tonteilta. Tietokantaa päivitetään manuaalisesti ja sitä tarkistetaan vuosittain. Tämä ei kuitenkaan takaa aineiston ajantasaisuutta ja osa keskeisistäkin paikoista puuttuu.

Aineiston perusteella yleisillä alueilla ja julkisissa kiinteistöissä on n. 3350 runkolukittavaa ja 1100 ei runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa. Paikkamäärä vaikuttaa keskusta-alueella kohtuulliselta, mutta keskeisillä sijainneilla on vielä suhteellisen paljon paikkoja, jotka ei mahdollista runkolukitusta.

Liityntäpyöräpysäköintipaikkoja oli vuonna 2021 noin 1130 kappaletta, joista suurin osa oli runkolukittavia. Raitiotiehankkeen yhteydessä on toteutettu uutta laadukasta pyöräpysäköintiä lähes kaikille raitiotiepysäkeille, muuten liityntäpyöräpysäköintiä on satunnaisesti joukkoliikenteen runkolinjojen varrella. Suurin osa liityntäpyöräpysäköinnistä on katettua.



Nykyiset pyöräpysäköintikohteet luokiteltuina ei runkolukittaviin, runkolukittaviin ja suunniteltuihin. Lähde: Tampereen kaupungin karttapalvelu

Asukaskysely

Osana yleissuunnitelmaa toteutettiin asukaskysely, jossa vastaajat saivat kertoa näkemyksiään pyöräpysäköinnin nykytilasta sekä merkitä kartalle esimerkiksi toiveita uusista pyöräpysäköintipaikoista. Kysely oli auki 27.2. – 12.3.2023 ja siitä toteutettiin kaksi versiota. Toinen versioista oli esteetön ja se toteutettiin kaupungin omalla kyselytyökalulla ja toinen karttakysymyksiä sisältänyt versio toteutettiin Maptionnaire –työkalulla. Kyselyihin tuli yhteensä 340 vastausta.

Tyytyväisyys Tampereen pyöräpysäköintiin vaihtelee paljon vastaajien kesken. Noin 40 % vastaajista on tyytymättömiä tai melko tyytymättömiä pysäköinnin nykytilaan, kun taas 32 % on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä. Loput vastaajista eivät osaa kertoa mielipidettään tai he suhtautuvat tilanteeseen neutraalisti.

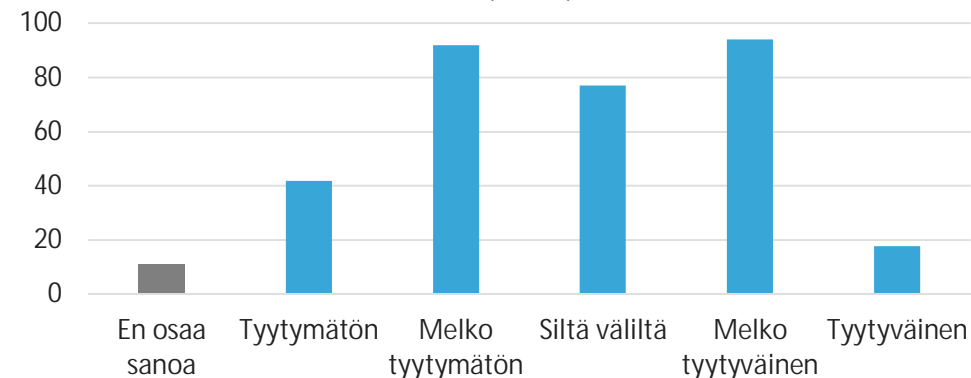
Hieman yli puolet vastaajista kokee pyöräpysäköintipaikkojen sijaintien löytämisen hankalaksi. Vain noin 13 % pitää sitä helppona tai melko helppona.

Epävarmuus siitä, löytyykö määränpäässä turvallista pyöräpysäköintiä, korostuu vastauksissa. Puolet vastaajista uskoo löytävänsä pysäköintipaikan harvoin tai ei koskaan. Viidennes luottaa, että pysäköintiä löytyy matkan määränpäästä.

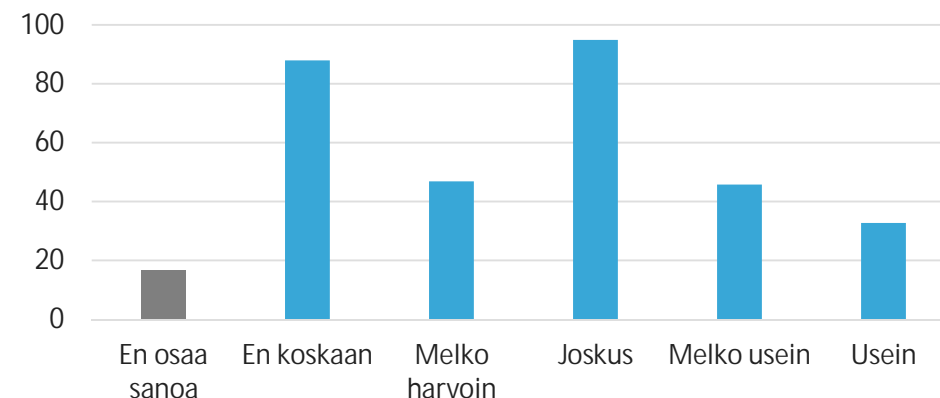
Vastauksissa on suurta vaihtelua myös kysyttäessä sitä, kuinka usein pyörämatka jätetään tekemättä, mikäli pyöräpysäköintiä ei ole määränpäässä tai sitä ei koeta turvalliseksi. 40 % vastaajista ei ole jättänyt matkaa tekemättä koskaan tai melko harvoin. Sen sijaan reilu viidennes vastaajista on jättänyt matkan väliin usein tai melko usein.

42 % vastaajista pitää sähköpyörän latausmahdollisuuksien tarpeellisuutta julkisen pyöräpysäköinnin yhteydessä tarpeettomana. Tarpeellisena tai melko tarpeellisena sen kokee viidennes vastaajista.

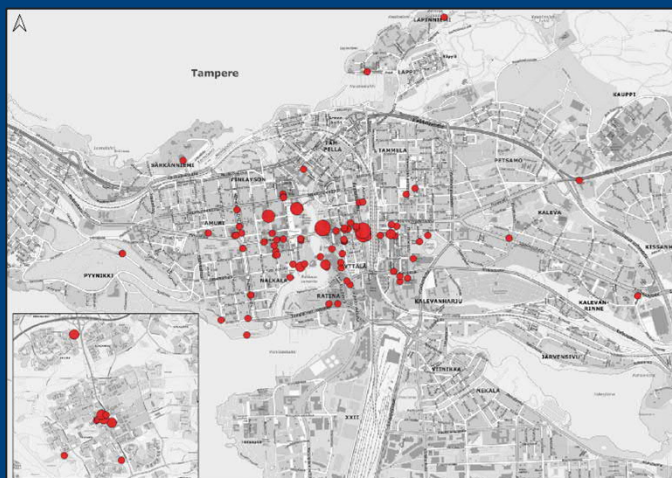
Kuinka tyytyväinen olet pyöräpysäköintiin Tampereella?
(n 334)



Olen jättänyt matkoja tekemättä pyörällä, sillä kohteessa ei ole mahdollisuutta pysäköidä pyörää tai se ei ole turvallista.

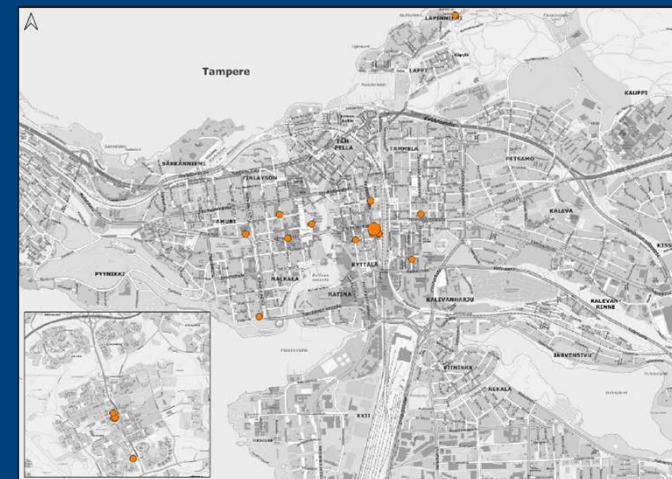


Palaute nykyisestä pyöräpysäköinnistä



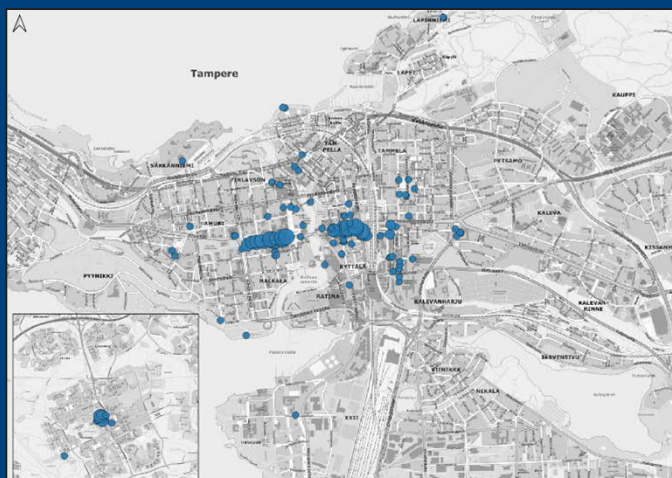
Liian vähän pyöräpysäköinti-
paikkoja
158 merkintää

- Keskusta-alueen sekä Hervannan keskustan palveluiden yhteyteen toivottiin tasaisesti lisää pyöräpysäköintiä
- Merkittävimminä kohteina korostuivat rautatieasema sekä Koskipuisto



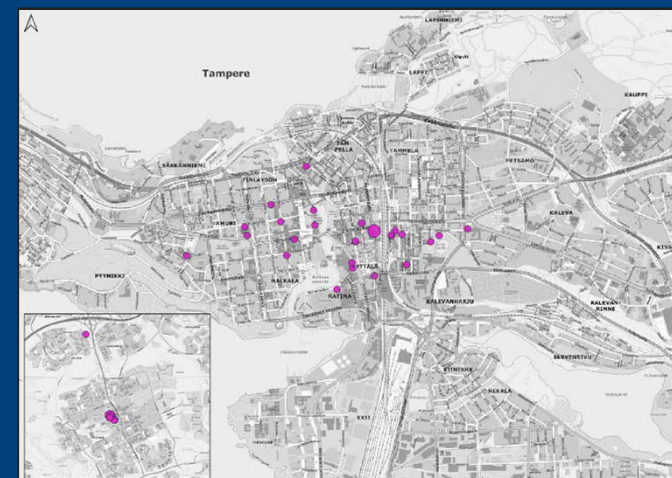
Huono kunto
31 merkintää

- Muutamia merkintöjä keskustan ja Hervannan yksittäisiin pyöräpysäköintipaikkoihin.
- Rautatieaseman telineet saaneet eniten merkintöjä telineiden huonosta kunnosta



Huono telinemalli
263 merkintää

- Hämeenkadun pyörätelineet keräsivät selkeästi eniten vastauksia huonosta telinemallista
- Lisäksi Tammelantorin ympäristön, Sampolan, Hervannan keskustan sekä Pinninkadun pyörätelineet korostuivat



Huono sijainti
49 merkintää

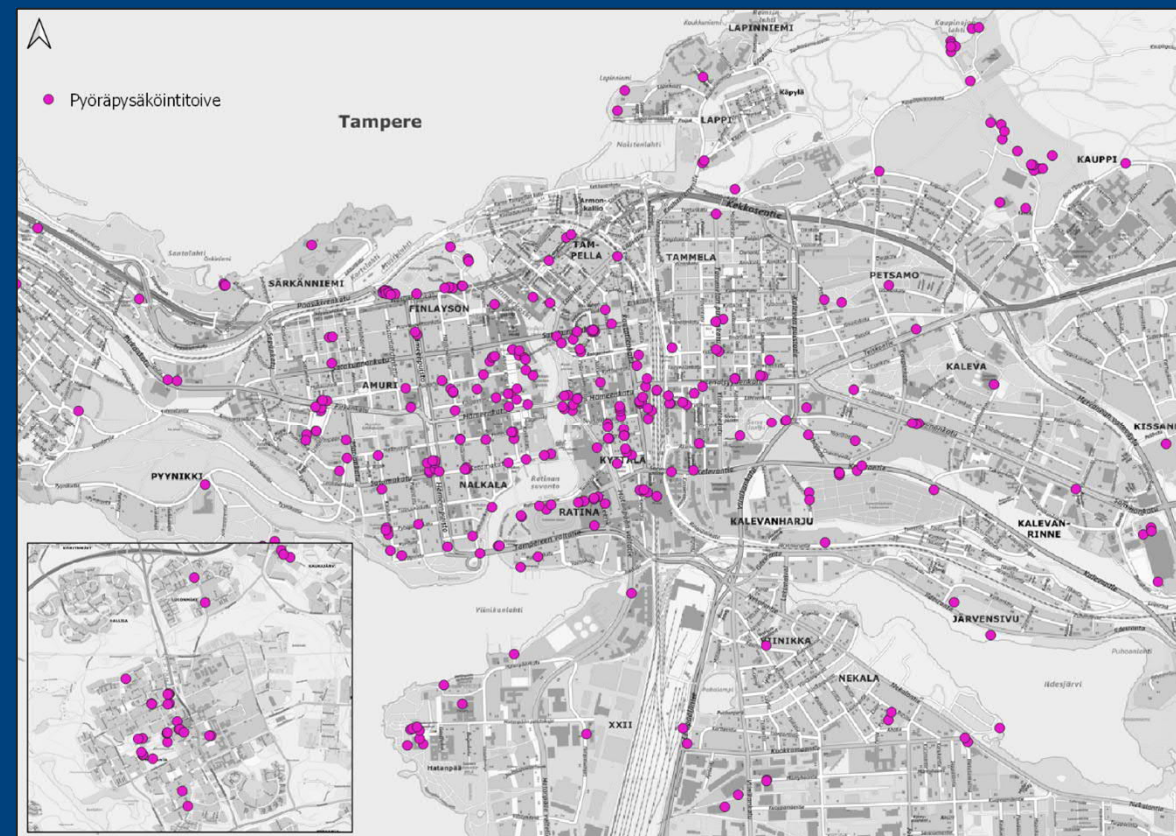
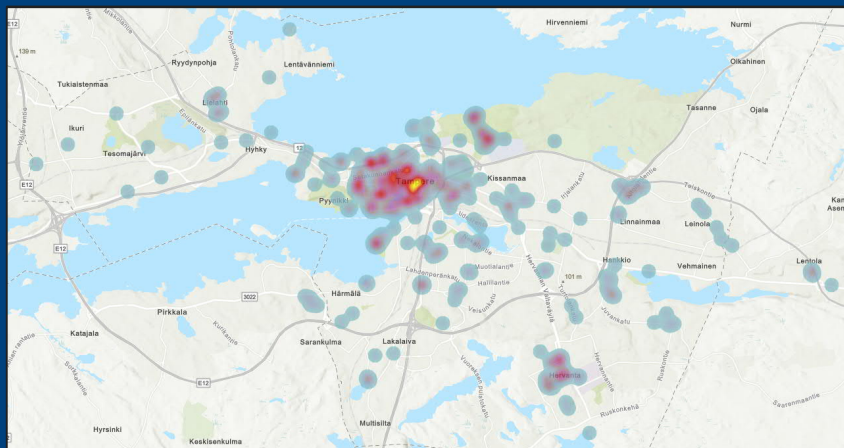
- Muutamia merkintöjä keskustan ja Hervannan yksittäisiin pyöräpysäköintipaikkoihin.
- Rautatieaseman sekä Hervannassa kauppakeskuksen telineet merkitty useimmiten sijainniltaan huonoiksi

Toiveet uudelle pyöräpysäköinnille

Asukaskyselyn perusteella toiveet uudesta pyöräpysäköinnistä keskittyvät keskustaan, Hervantaan, Linnainmaalle sekä Kauppiin. Alueista korostuvat myös Lielähti sekä Hatanpää.

Keskustassa uusia telineitä toivotaan tasaisesti eri palveluiden yhteyteen. Keskustan ulkopuolella toiveet kohdistuvat pääasiassa virkistyskohteisiin sekä kaupallisiin keskittyimiin.

Telineitä toivotaan myös etenkin erilaisten keskusten ja liikenteen solmukohtien yhteyteen, mutta myös kadunvarsille ajoneuvopysäköinnin tapaisesti.



Asukaskyselyn uusien pyöräpysäköintipaikkojen karttavastaukset.

3. Pyöräpysäköinnin toteutus



Telinetyyppi

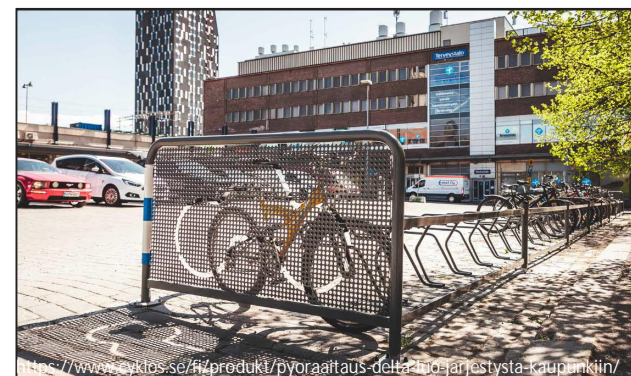
Runkolukitus on ehdoton vaatimus

Kaaritelineiden tarjoama lukitusturva ja pysäköinnin laatu palvelevat erinomaisesti lyhytaikaista pysäköintiä. Pitkäkestoisessa pyöräpysäköinnissä kaaritelineet ovat myös hyvä telinemalli niin sisätiloissa kuin sääsuojaa tarjoavien katosten alla.

- Vakiintuneena mallina leveä tai kapea kaariteline, jossa joko vaalean harmaa tai tummemman harmaa maalipinta
- Toisena mallina eturengastelinemalli, jossa myös runkolukitus. Sopii esimerkiksi kouluille lasten pyöräpysäköintiin usein kaaritelineitä paremman tuen ja intuitiivisemmän pysäköinnin takia.

Toteutustapa

- Lähtökohtaisesti asfalttipinnassa uppoasennus ja kiveyksellä pinta-asennus
- Mikäli kohteessa joudutaan todennäköisesti siirtämään telineitä tai toteutuksesta halutaan nopeampaa, voi telinemalliksi harkita esim. lattaraudalla toisissaan kiinni olevia telineitä.
- Kadunvarsipysäköintipaikoilla voidaan hyödyntää pinta-asennettuja, tilaa selkeämmin erottavia telineratkaisuja, esim pyöräaitaus.



Tampereen pinta-asennettavia kaaritelineitä sekä päärautatieaseman edustalla oleva pyöräaitaus (Cyklos 2023)

Suunnittelijan muistilista:

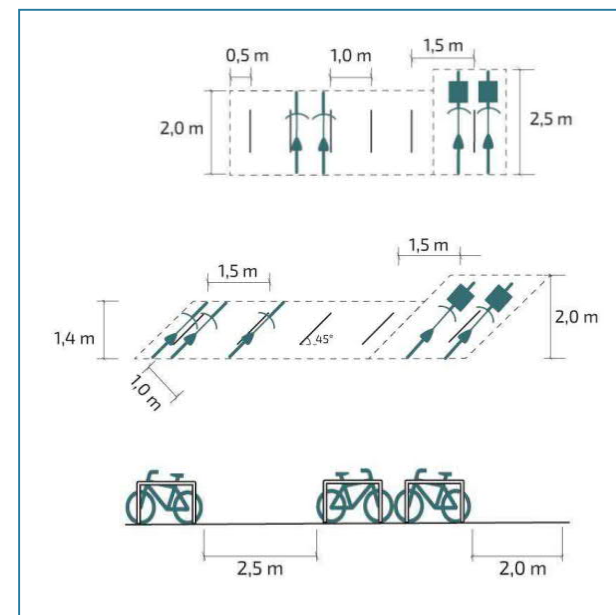
- Sopiiko leveä vai kapea kaariteline paremmin katukuvaan
- Mahdollistaako pintamateriaali upotuksen vai toteutetaanko pinta-asennuksella

Mitoitus

Pyöräpysäköinnin sijoittamiselle ja tilavaatimuksille on määritelty yleisiä ohjeita esimerkiksi Väylän pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (2019). Väylän ohje ottaa kantaa pyöräpysäköinnin paikkaan ja tarvittavaan tilaan katualueella sekä telineiden väliseen tilatarpeeseen. Pyöräpysäköinti tulee aina suunnitella polkupyörän vaatiman tilan perusteella huomioiden myös pyörän pysäköinnin ja käyttöönoton vaatima tila. Tämä tarkoittaa, että pyörätelineitä ei tulisi suunnitella esimerkiksi aivan kiinni rakennuksen seinään, ajorataan tai pyörätiehen.

Pyörätelineiden mitoituksessa tulee huomioida erityisesti telineiden väliin jäävä tila sekä polkupyörän viemä tila pituussuunnassa. Runkolukittavat kaaritelineet tulisi sijoittaa aina metrin päähän toisistaan ja rivin viimeisen telineen viereen tulee jättää vähintään puoli metriä vapaata tilaa. Telineitä ei saa sijoittaa yli metrin päähän toisistaan, koska se mahdollistaa kolmannen pyörän pysäköinnin telineväliin, jolloin pysäköinnin käytettävyys kärsii. Vinottain asennettujen telineiden väliin tulee jättää 1,5 metriä vapaata tilaa.

Erikoispyörät, kuten tavarapyörät ja leveärenkaiset polkupyörät eivät välttämättä mahdu kaikkiin telinemalleihin, joten niiden pysäköinti tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa. Tavarapyörä vie pituus- ja leveyssuunnassa normaalia polkupyörää enemmän tilaa.



Suunnittelijan muistilista:

- Pyörän vaatima tila
- Pyörän oton vaatima tila
- Riittävä telineväli
- Erikoispyörien (tavarapyörä, fatbike jne.) huomioiminen

Pyöräpysäköinnin sijoittaminen yleisillä alueilla

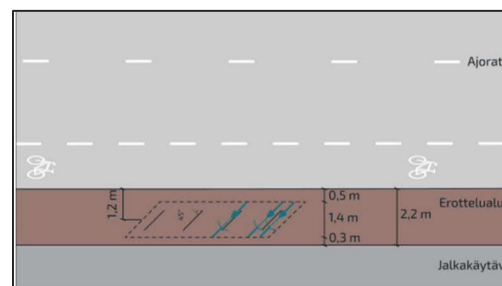
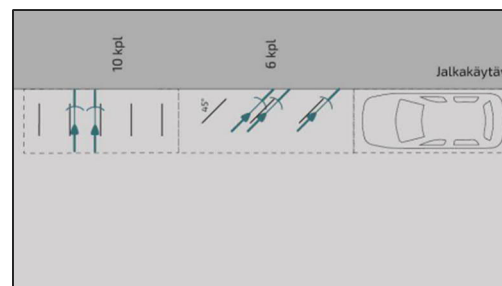
Pyöräpysäköinti tulee toteuttaa katualueilla lähtökohtaisesti erottelualueille, ajoradalle tai pysäköintiruutuun. Tilan salliessa voidaan pyöräpysäköintiä toteuttaa myös jalankulkualueelle. Lopullisessa sijoittamisessa tulee aina huomioida kaikkien kulkumuotojen liikenneturvallisuus ja toimivuus.

Pyöräpysäköinnin sijainnin tulisi olla looginen ja näkyvä. Pysäköinti ei palvele käyttäjiä, mikäli se on hankalasti saavutettavaa tai sitä ei löydetä.

Pyöräpysäköinnin sijoittamisessa tulee huomioida tulosuunnat ja se tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle pyöräilijän käyttämää väylää. Pyöräpysäköintiä ei tulisi sijoittaa niin, että se ohjaa pyöräilemään jalankululle tarkoitetuilla alueilla.

Pyöräpysäköinnin tulisi sijaita ennen kohdetta, jolloin pyöräilijän ei tarvitse tehdä turhaa lenkkiä päästäkseen pysäköinnistä kohteeseen. Mikäli pyöräpysäköinti ei ole sijoitettu loogisesti matkan varrelle, jätetään pyörät todennäköisesti silti kohteen eteen ja varsinainen pyöräpysäköintipaikka voi jäädä vähälle käytölle.

Varsinkin tiiviissä kaupunkirakenteessa pyöräpysäköinnille ei välttämättä ole vapaata tilaa, joten suunnittelussa joudutaan aina tekemään kompromisseja muiden kulkumuotojen ja toimintojen välillä.



Suunnittelijan muistilista:

- Turvallinen sijainti
- Näkyvä sijainti
- Looginen sijainti tulosuuntiin nähden
- Sijainti lähellä pyöräilijän käyttämää väylää
- Ei sijoitusta alueille, joihin pyöräilijöitä ei haluta ohjata

Pyöräpysäköintipaikan sijoitteluesimerkkejä 1

Pyöräpysäköinnille pyritään lähtökohtaisesti aina löytämään "valmis" vapaa tila.

Aukiot, jalankulkualueet, puistot

- Toimivia valmiita paikkoja lisätä pyöräpysäköintipaikkoja



Eeva-Liisa Mannerin aukio



Tammerin puisto



Hämeenpuisto, pohjoinen

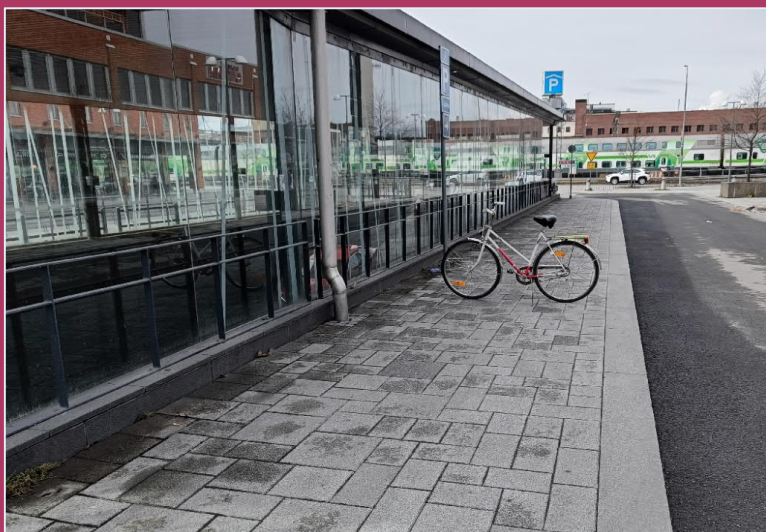
Kuvat: Sweco

Pyöräpysäköintipaikan sijoitteluesimerkkejä 2

Välikaistat, puurivit, päättyvät kadut

- Tiiviissä kaupunkirakenteessa "vapaita" tiloja pyöräpysäköinnin toteuttamiseen
- Telineiden asennus voidaan tarvittaessa toteuttaa vinoon, jolloin tilatarve syvyysuunnassa pienenee

Kuvat: Sweco & Google Maps



Pakkahuoneenaukio



Nalkalankatu



Kyllikinkatu

Pyöräpysäköintipaikan sijoitteluesimerkkejä 3

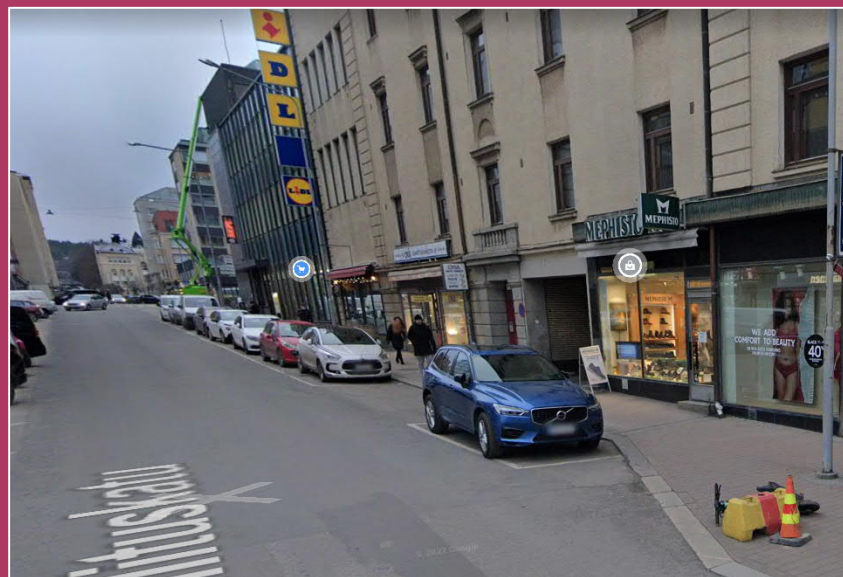
Kadunvarsipysäköinti

- Mikäli muuta vapaata tilaa ei ole, pyöräpysäköintiä voidaan toteuttaa kadunvarsipaikoille
- Rivien viimeiset pysäköintipaikat, yksittäiset pysäköintipaikat, muut mahdolliset vapaat tilat ajoradalla

Kuvat: Sweco & Google Maps



Tuomiokirkon pohjoispää kuvastaa hyvin tyypillistä kadun poikkileikkausta, jossa pyöräily tapahtuu ajoradalla eikä kadulla ole muuta tilaa pyöräpysäköinnille kuin kadun pysäköintipaikat



Yksittäinen autopaikka Hallituskadulla



Kadunvarsipaikkojen läheisyydestä voidaan löytää myös tiloja, jotka eivät ole merkittynä pysäköintipaikoiksi (tulee tarkistaa nostopaikat). Kuva Satakunnankadulta.

Nykyisten pyöräpysäköintipaikkojen uusiminen

- Etenkin keskeisissä sijainneissa olevat nykyiset heikkolaatuiset pyöräpysäköintipaikat kannattaa uusia vastaamaan moderneja laatustandardeja
- Uusimistarve koskee erityisesti rengastelineitä
- Kohteen sijainnin toimivuus tulee arvioida ennen uusimista

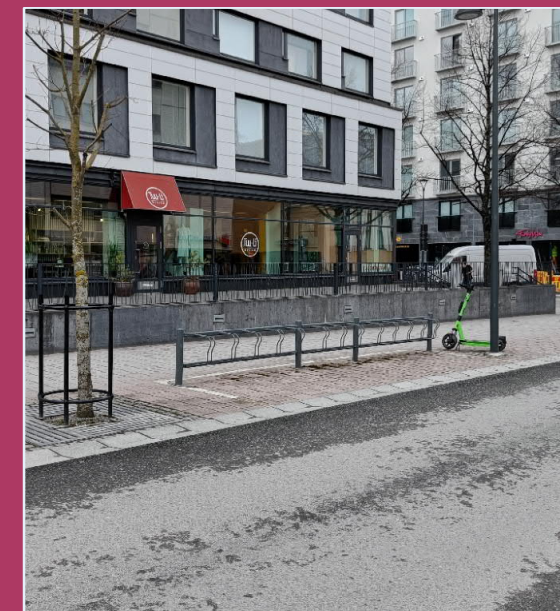
Kuvat: Sweco



Tuomiokirkonkatu



Pellavatehtaankatu



Kytälänkatu

Yhteenveto sijoittelun periaatteista

- Pyöräpysäköinnin toteutus vain kaupungin omistamilla maa-alueilla
- Pyöräpysäköinnin tulee olla runkolukituksen mahdollistavaa → Käytetään sen mahdollistavia kaaritelineitä lähtökohtaisesti uppoasennuksella (pinta-asennus vain tapauskohtaisesti)
- Pyöräpysäköinnin toteutus suunnitteluohjeiden mukaisilla mitoilla ja tilavarauksilla
- Pyritään ensisijaisesti suosimaan ns. vapaata tilaa (puurivit, aukioiden reunat, erotusalueet, päättyvät kadut...)
- Periaatteena on toteuttaa pyöräpysäköinti mahdollisimman lähelle kohdetta ja sen sisäänkäyntiä
- Pyöräpysäköinnin tulisi sijaita näkyvällä ja loogisella paikalla. Sijoitus ennen kohdetta, ei "kulman takana"
- Pyritään ohjaamaan pysäköinti pyöriteiden ja ajoratojen läheisyyteen → Ehkäisee jalkakäytävällä ajamista
- Paikkojen toteutuskelpoisuuden tarkastelu ja vaikutukset: muu ajoneuvoliikenne, jalankulkijat, esteettömyys, huoltoajo, pelastusreitit, pinta-materiaali, kunnossapito, maisemallisesti herkät alueet
- Myös autopaikat ovat toimivia pyöräpysäköintikohteita, mikäli muuta sopivaa tilaa ei ole vaihtoehtona. Ajoradoilla suositaan pysäköintirivien viimeistä tai ensimmäistä paikkaa näkyvyyden takia.



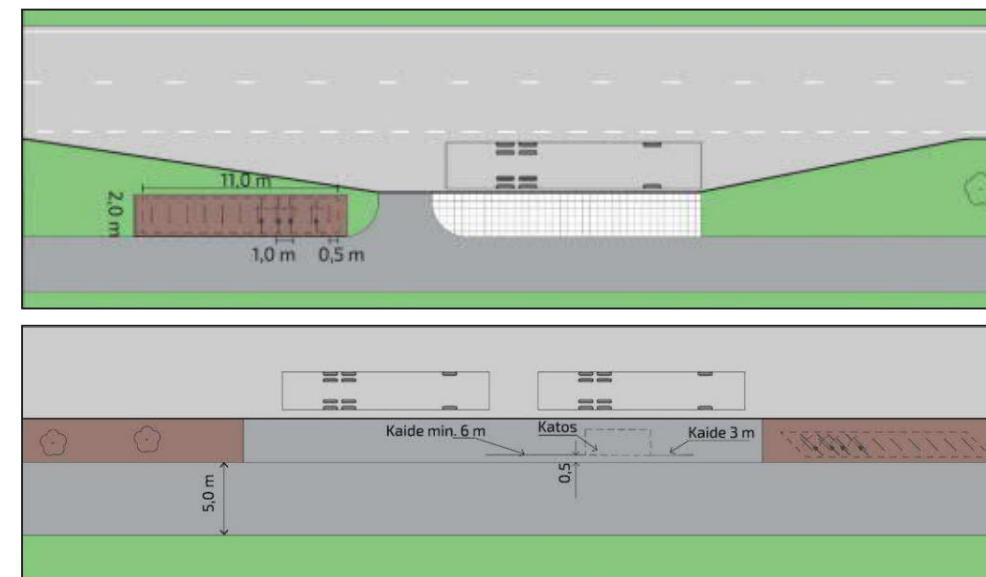
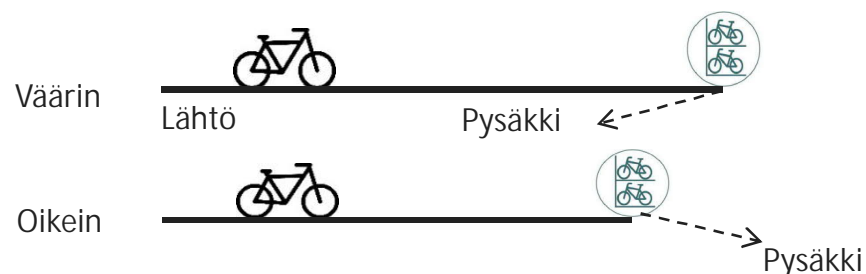
Esimerkki laadukkaasta toteutuksesta Sorin aukiolla.

Liityntäpyöräpysäköinti

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

Liityntäpyöräpysäköinnin tulee sijaita loogisessa paikassa suhteessa tulosuuntaan ja sen tulee olla helposti löydettävissä. Liityntäpysäköinti on yleensä maksimissaan yhden päivän mittaista, mutta esimerkiksi matkakeskusten yhteydessä pysäköinti saattaa kestää useita päiviä. Tällöin laatutason tulee olla selkeästi muuta pyöräpysäköintiä korkeampaa. Pidempiaikaisemmassa pysäköinnissä se voi sijaita kauempana kohteesta, kunhan sen laatutaso on riittävän korkea ja se on helposti löydettävissä.

Mikäli pysäköinnin läheisyydessä ei ole suojatietä vaan esimerkiksi alikulku, kannattaa pyöräpysäköinti joissain tapauksissa sijoittaa kompromissina alikulun yhteyteen, jolloin se on helpommin saavutettavissa paluumatkalla.



Suunnittelijan muistilista:

- Mahdollisimman lähelle pysäkkiä, toteutus pyöräreitin yhteyteen
- Kaupunkialueella ajoradalle, erotuskaistalle tai muuhun sopivaan tilaan
- Väljemällä alueella viherkaistalle
- Väljemällä alueella yksi pysäkkien välissä oleva kohde voi palvella molempiin suuntiin suuntautuvaa pysäköintiä (esim. alikulku)

Sähköpyörrien pysäköinti

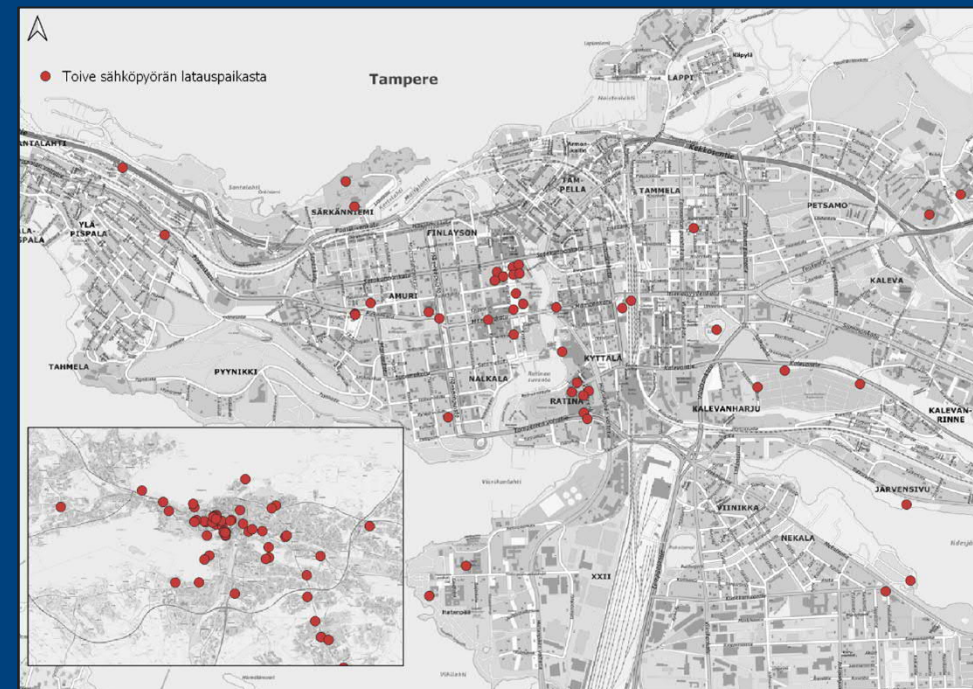
Sähkö- ja erikoispyörät tulee huomioida pyöräpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa entistä paremmin niiden yleistyessä. Sähköpyörrien huomioiminen tarkoittaa latausmahdollisuuden tarjoamista, mutta parantamalla pyöräpysäköinnin turvallisuutta lisätään myös sähköpyörrien käytön houkuttelevuutta

Sähköpyörrien latausmahdollisuus voidaan tarjota sisätiloissa olevassa pyöräpysäköinnissä, esimerkiksi liityntäpyöräpysäköinnissä. Sähköpyörrien latausmahdollisuus voidaan toteuttaa joko telineillä, joissa on latausmahdollisuus tai erillisillä paloturvallisilla kaapeilla, joihin akku laitetaan latautumaan.

Ulkotiloissa on harvemmin tarvetta jättää sähköpyörä lataukseen eikä se ole ilkeväkään takia houkutteleva vaihtoehto. Asukaskyselyssä useassa vastauksessa toistuikin pelko akun varastamisesta ja toisaalta oman laturin kuljettamisen epäkäytännöllisyys.

Asukaskyselyssä sähköpyörrien latauspaikoista annettiin 61 toivetta. Toiveet painottuvat keskusta-alueelle joitakin yksittäisiä toiveita lukuun ottamatta. Kyselyyn vastanneista vain viidennes pitää ylipäänsä tarpeellisena tai melko tarpeellisena latausmahdollisuutta julkisen pyöräpysäköinnin yhteydessä.

Latausmahdollisuus tulee lähtökohtaisesti tarjota kiinteistöillä asumisen ja työpaikkojen pyöräpysäköinnin yhteydessä. Kaupungin tehtävä on tarjota neuvontaa ja kehottaa yksityisiä toimijoita toteuttamaan latauspaikkoja. Kaupungin tulisi myös omilla palvelukiinteistöillään tarjota työntekijöille latausmahdollisuus sekä harkita asiakkaille latausmahdollisuuden tarjoamista esimerkiksi uimahallien tai vastaavien yli tunnin mittaisten pysäköintien yhteydessä.



Asukaskyselyn toiveet sähköpyörrien latauspaikoista.

Erikois- ja tavarapyörien pysäköinti

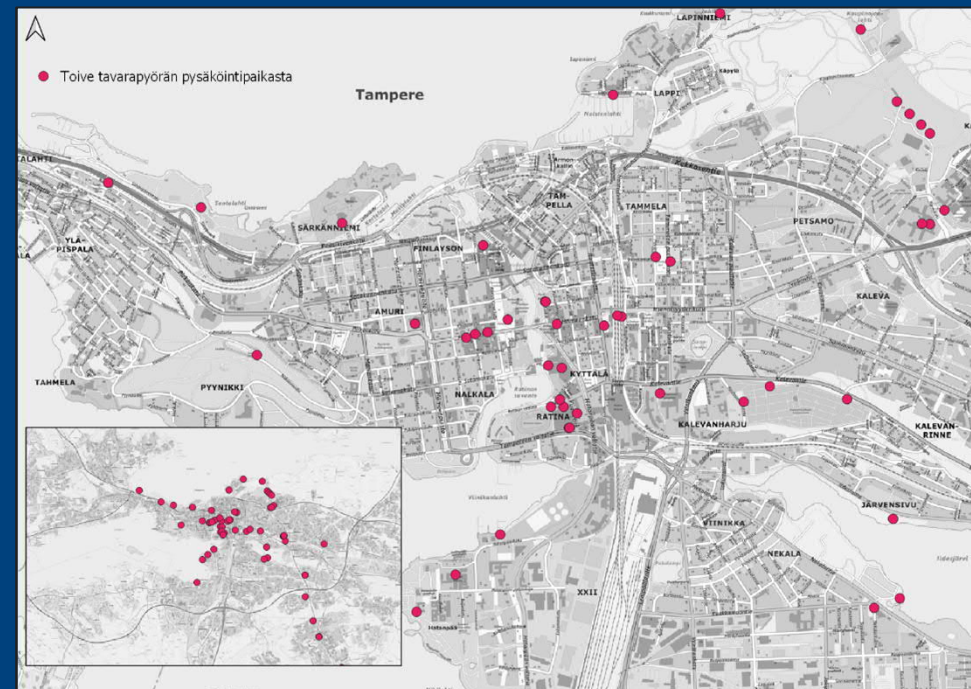
Erikoispyörien, kuten fatbike, pysäköinnissä tulee huomioida korkea turvallisuustaso, mutta myös esimerkiksi riittävä tila telineissä, jotta leveämmät renkaat mahtuvat niihin.

Tavarapyörien, huomioiminen pysäköinnissä tarkoittaa, että osa pysäköinnistä järjestetään leveämmällä telinevälillä tai toteutetaan tavarapyörille tarkoitetuilla matalilla kaaritelineillä. Tavarapyörien pysäköinti tulee huomioida erityisesti päiväkotien, leikkipuistojen, uimahallien ja muiden julkisten palveluiden sekä suurimpien kaupallisten palveluiden yhteydessä.

Asukaskyselyssä tavarapyörien pysäköintipaikoista annettiin 60 toivetta. Perusteluissa toistui tavarapyörän turvallinen pysäköinti kauppareson yhteydessä. Isot marketit ja keskustassa Hämeenkatu sekä rautatieasema keräsivät useampia toiveita. Muuten toiveet jakautuvat ympäri kaupunkia yksittäisiin kohteisiin.



Esimerkki tavarapyörille soveltuvasta kaaritelineestä, Cyklos



Asukaskyselyn toiveet tavarapyörien pysäköintipaikoista.

Pyöräpysäköinnin opastus ja näkyvyys

Pyöräpysäköinnin näkyvyys ja sitä tukeva viestintä ovat tärkeässä roolissa asukkaiden liikkumistottumusten muutoksessa. Vaikka pyöräpysäköinti olisi ensiluokkaisia laadultaan, käyttö voi olla vähäistä, mikäli tieto siitä ei saavuta käyttäjiä. Paikallismediat, sosiaalinen media sekä kaupungin omat kanavat ovat hyviä tapoja viestiä uusista pyöräpysäköintikohteista. Merkittävimpiin kohteisiin on mahdollista järjestää esimerkiksi uuden pyöräpysäköinnin avajaiset tai muita tempauksia lisäämään näkyvyyttä.

Fyysisellä opastuksella sekä näkyvyyttä lisäävillä elementeillä on suuri vaikutus laatumielikuvaan sekä pysäköintipalvelujen tunnettavuuteen. Merkittävimpiin pyöräpysäköintikohteisiin kannattaa opastaa lähialueiden risteyksistä. Fyysiset opasteet ja näkyvät elementit nostavat ja erottavat pyöräpysäköinnin positiivisesti esille muusta ympäristöstä. Ne myös kiinnittävät huomiota ja luovat mielikuvan, että kohteeseen on rakentunut jotain uutta ja viestivät kaupungin tahtotilasta panostaa pyöräliikenteeseen. Opastuksessa ja näkyvyyden lisäämisessä tulee käyttää kaupungin tai seudun pyöräliikenteen ilmettä tai muuta soveltuvaa ilmettä.

Pyöräpysäköinnin näkyvyyttä lisäävien elementtien käytössä tulee aina harkita niiden vaikutusta ympäröivään kaupunkikuvaan ja maisemaan. Merkittävimmissä pysäköintikohteissa, kuten liityntäpysäköinnissä asemilla, pyöräpysäköinnistä kannattaa tehdä erityisen näkyvää ja sille tulee olla opastus kauempaa.



Helsingin liityntäpyöräpysäköinnin näkyvyyttä lisääviä elementtejä (Sweco 2022).

Pyöräpysäköinnin muut palvelut

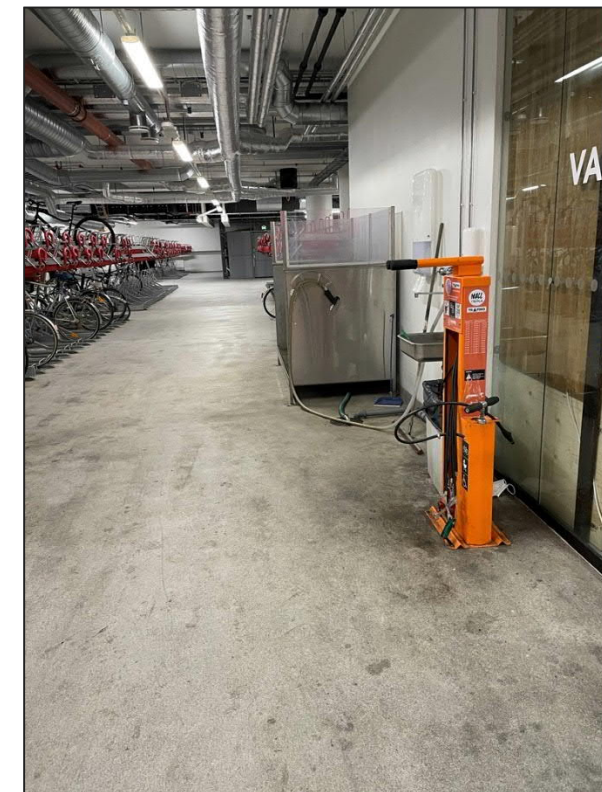
Yleisimpiä pyöräliikennettä tukevia palveluita ovat muun muassa pyörien huolto- ja pesupiste sekä sähköpyörän latausmahdollisuus. Keskeisimpiin yleisten alueiden pyöräpysäköintikohteiden yhteyteen kannattaa toteuttaa pyöränhuoltopukkeja sekä näkyvyyttä lisääviä elementtejä. Asukaskyselyssä toivottiinkin pisteitä renkaiden pumppaamiseen ja pieniin huoltotoimenpiteisiin. Myös pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa yhtenä toimenpiteenä on esitetty korjaus- ja pumppuasemien lisäämistä julkisiin tiloihin (Tampereen kaupunki 2022).

Pyöränpesupiste on yksi toivotuimmista palveluista. Esimerkiksi Helsingissä Triplan julkinen pyöränpesupiste on saavuttanut suuren suosion. Pesupiste voi sijaita joko ulkona tai sisätilassa. Mikäli pesupiste sijaitsee ulkona, se ei voi olla käytössä ympärivuotisesti. Pyöränpesupisteen yhteydessä on aina varmistettava ympäristömääräysten mukainen viemärointi ja haitallisten aineiden suodatus. Pesupiste vaatii myös säännöllistä huoltoa ja kunnossapitoa.

Sisätiloissa sijaitsevan pyöräpysäköintipaikan yhteyteen on mahdollista toteuttaa oheispalveluja, jotka lisäävät kohteen houkuttelevuutta. Pitkäaikaista pysäköintiä palvelevan pyöräpysäköintipaikan yhteydessä voi olla kysyntää sähköpyörien lataukselle sekä henkilökohtaisten tavaroiden (mm. kypärä ja sadetakki) säilytykselle. Mikäli pyöräpysäköintilaitos on näkyvällä sijainnilla ja kulkuvirtojen läheisyydessä, sen oheen on mahdollista houkuttaa esimerkiksi pyörälainaamo ja -korjaus toimintaa.



Huoltoaseman polkupyörän pesu- ja huoltopiste, Kööpenhamina.



Polkupyörän huoltopukki ja pesupiste Triplan pyöräpysäköintikeskuksesta Helsingin Pasilassa.

Pyöräpysäköinnin valvonta

Pyöräpysäköinnin valvonta voidaan järjestää kulunvalvonnalla, kameravalvonnalla ja/tai vartioinnilla. Pyöräpysäköinnin kesto ja sijainti määrittävät valvonnan tarpeen ja tavan.

- Pysäköintitilan kameravalvonta lisää turvallisuuden tunnetta ja ehkäisee varkauksia. Julkisessa kestoltaan yön yli pysäköinnissä kameravalvonta ja vartiointi ovat ehdottomia vaatimuksia.
- Yön yli pysäköinnillä tarkoitetaan käytännössä pyöräpysäköintikeskusta tai vastaavaa lukittua tilaa esimerkiksi asemakeskuksella.
- Pyöräpysäköintikeskukselle on suositeltavaa järjestää kulunvalvonta, sillä se ehkäisee varkauksia ja ilkivaltaa huomattavasti kameravalvontaa tehokkaammin.
- Myös kokopäiväiseltä pyöräpysäköinniltä, esimerkiksi liityntäpyöräpysäköinti, voi edellyttää kameravalvontaa, silloin kun se on realistisesti järjestettävissä. Esimerkiksi nykyisen kameravalvonnan yhteydessä tai sellaisessa paikassa, jonne kameravalvonnan edellyttävät virta- ja verkkoyhteydet ovat järjestettävissä kohtuullisin kustannuksin.
- Kameravalvontaa on myös mahdollista hyödyntää pyöräpysäköinnin kapasiteetin reaaliaikaiseen seuraamiseen. Tätä tietoa voidaan jakaa käyttäjille esimerkiksi käytössä olevan sovelluksen tai internet-sivuston avulla.



Pickit images

Pyörrien poisto ja täyttöasteen seuranta

Hylätyt ja rikkinäiset pyörät eivät houkuttele käyttämään pyöräpysäköintiä eivätkä luo mielikuvaa turvallisesta säilytyksestä päivittäisessä käytössä.

Polkupyörä luokitellaan ajoneuvoksi, joten sitä koskee Suomen Laki ajoneuvojen siirtämisestä. Tämä asettaa rajoitteita hylättyjen pyörrien siirtämiselle pois telineistä.

Polkupyörää ei voi siirtää välittömästi pois telineestä, vaan siihen on jätettävä siirtokehotus, samalla tavalla kuin väärin pysäköityihin tai hylättyihin moottoriajoneuvoihin. Laputuksen tulee hoitaa kunnan pysäköintiviranomainen tai muu vastaava viranomaistaho. Mikäli pyöräteline sijaitsee esimerkiksi valtion omistamalla maa-alueella, esimerkiksi rautatieasema, kunnalla ei ole suoraan oikeutta laputtaa polkupyörää.

Siirtokehotus voi olla esimerkiksi viikon mittainen, jonka jälkeen pyörä tulee siirtää väliaikaiseen varastointiin, josta omistajan on mahdollista noutaa se. Siirretyistä polkupyöristä tulee laatia kuulutus esimerkiksi paikallislehteen tai kunnan internet-sivuille.

Mikäli polkupyörä on täysin ajokelvoton ja rikkinäinen, voidaan se tulkita romuksi. Tällöin se voidaan siirtää välittömästi ilman siirtokehotusta.

Laputukset kannattaa tehdä lähtökohtaisesti alkukeväisin ja loppusyksystä. Noutamattomat polkupyörät voidaan kunnostaa ja huutokaupata tai antaa kierrätykseen.

Pyöräpysäköinnin kapasiteetin riittävyyttä voidaan seurata säännöllisellä käyttöastelaskennalla. Ajankohtaisen käyttöastetiedon perusteella on helppo osoittaa kapasiteettilyhyksiä niihin kohteisiin, joissa nykyinen kapasiteetti on riittämätön. Laskenta on erityisen tärkeää liityntäpyöräpysäköintikohteissa.

Käyttöastelaskentaa tulisi tehdä vähintään kerran vuodessa aktiivisimpaan pyöräilyaikaan, mutta ei kuitenkaan yleisimpiin loma-aikoihin. Sopivia ajankohtia ovat toukokuu sekä syyskuu, jolloin arkipyöräily on aktiivisimmillaan. Laskennassa tulee huomioida seuraavat tekijät:

- Pyöräpysäköinnin määrä
- Laatu (telinetyyppi)
- Telineisiin pysäköidyt pyörät
- Telineiden läheisyyteen pysäköidyt pyörät

Mikäli pysäköinnin laatutasoa ei ole huomioitu laskennoissa, voi se antaa vääristyneen kuvan todellisesta kysynnästä. Heikkolaatuinen pysäköinti ei houkuttele jättämään polkupyörää puutteellisen turvallisuuden vuoksi, mikä vääristää todellista kysyntää kuvaavaa käyttöastetta.

4. Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

TAMPERE.
FINLAND



Pyöräpysäköintitarpeen määrittäminen

Kysyntäanalyysin lähtökohdat

- Tampereen kaupungin periaatteena on toteuttaa julkista pyöräpysäköintiä lyhytaikaiseen asiointi- ja vierailupysäköintiin vain keskustan ja aluekeskusten yleisillä alueilla. Asumisen ja työpaikkojen pyöräpysäköinti tulee ratkaista tonteilla.
 - Poikkeuksena liityntäpyöräpysäköinti, jossa pysäköinti on kestoltaan pidempää.
- Kaupunki toteuttaa pyöräpysäköintiä katualueilla vain tiiviisti rakennetuilla alueilla (keskusta ja aluekeskukset).
- 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 kysyntäanalyysin päätavoitteena on tutkia, missä nykyistä pyöräpysäköintiä pitää parantaa ja mihin tulee lisätä kokonaan uutta pyöräpysäköintiä.
- Yleissuunnitelma ohjaa pyöräpysäköinnin toteuttamista seuraavat 5–10 vuotta. Kysyntäanalyysillä selvitetään toteuttamisen tarvetta ja siihen varattavia resursseja.

Pyöräpysäköintitarpeen määrittäminen

Aineistot ja laadinta

- Tiivistirakennetuille alueilla (kaupunginosiin) laadittiin tarkennetut yleissuunnitelmat, jossa karttatyöskentelyllä ja maastokäynneillä arvioitiin pyöräpysäköinnin tarvetta katu ja aukio kerrallaan huomioiden myös kaupallisten palveluiden synnyttämän pysäköintitarpeen.
- Väljästi rakennetuilla alueilla kaupunki toteuttaa pysäköintiä palvelukiinteistöillään sekä viher- ja virkistysalueilla. Tällaiset kohteet tunnistettiin Tampereen kaupungin rajapinnan kautta ladatuilla paikkatietoaineistoilla: "Palvelut" ja "Puisto ja viheralueet"
- Kohteet luokiteltiin sen mukaan onko niiden pyöräpysäköinnin toteutusvastuu Kaupunkiympäristön palvelualueen vai Elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualueen vastuulla
 - KAPA mm. frisbeegolfradat, uimarannat, leikkipuistot, siirtolapuutarhat, pelikentät, matonpesupaikat, koirapuistot ja lintutornit
 - EKI mm. kirjastot, liikuntapaikat, päiväkodit, terveysasemat, uimahallit, kulttuurikohteet, museot
- Paikkatietotarkastelun perusteella tunnistettuihin ja lajiteltuihin kohteisiin laskettiin pyöräpysäköintipaikkojen tarve käyttäen pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden ohjaamia vakioita.
- Suunnitteluohjeiden mitoitusarvot on tarkoitettu toteutusvaiheen suunnitteluun, sillä niissä käytetään muuttujina kerrosneliömetrejä ja/tai vierailija sekä työntekijämääriä. Koska niin tarkkoja tietoja ei ole saatavilla tai niiden kerääminen olisi yleissuunnitteluvaiheessa liian työlästä, on ohjeiden pohjalta laadittu karkeat mitoitusvakiot yleissuunnitelmatyötä varten.
- Kapasiteetin laskenta on laadittu kaupungin resurssien ohjelmointia varten ja se sisältää sekä uusien pysäköintipaikkojen että parannettavien kohteiden arvioidut paikkamäärät.
- On tärkeää huomata, että vaikka työssä tehty palveluanalyysi on pyritty tekemään mahdollisimman tarkasti, tulee toteutussuunnittelu tehdä aina tarkemmin tapauskohtaisesti.
- Koulujen tarvelaskenta tehtiin erikseen käyttämällä oppilasmääriä mitoittavana tekijänä.

Pyöräpysäköintitarpeen mitoitusvakiot

Kohde	Pyöräliikenne.fi ohje	Pyöräliikenteen suunnitteluohje	Tampereen mitoitusnormi pyöräpaikoille keskustassa, ala- ja alue- sekä muissa keskuksissa ja tehokkaan joukkoliikenteen alueilla	Mitoitusvakio Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaan <u>yleissuunnitelmaan</u> (runkolukittavaa pyöräpaikkaa)
Liikuntapaikka, uimahalli, frisbeegolfrata	Kuntosalit liikuntakeskukset ja uimahallit: 1pp / 150 k- m ² Liikunta- ja ulkoilupaikat sekä puistot: 1pp/40 kävijää (vrk)	Urheilu- ja liikuntapaikat 0,6 pp / päivittäinen kävijä	-	20-40+
Päiväkoti	Huoltajat: 1pp / 90 k-m ² Henkilökunta: 1pp / 3 työntekijää	Työpaikat: 0,4pp / työntekijä	1pp/100 k-m ²	20
Peruskoulu	1pp / 3 op	1pp / 1 op	1pp / 2-3 op	1pp / 2 op + 20 henkilökunnalle toimipisteittäin
Terveysasema* *toteutuksen vastuu arvioitava erikseen	Asiakkaat: 1 pp / 500 k-m ² Henkilökunta: 1pp / 3 tt	Työpaikat: 0,4pp / tt	-	20
Kirjasto	Asiakkaat: 1 pp / 70 k-m ² Henkilökunta 1pp / 3 tt	0,25 pp / istumapaikka Työpaikat: 0,4pp / tt	-	50
Kulttuurikohde, museo	1pp/40 kävijää (vrk)	2-4pp / 10 vierailijaa	-	20
Puisto	puistot: 1pp/40 kävijää (vrk)		-	20
Leikkipuisto, pelikenttä, siirtolapuutarha, lintutorni, matonpesupaikka, koirapuisto tms. pieni kohde.	1pp/40 kävijää (vrk)	2-4pp / 10 vierailijaa	-	10
Uimaranta	1pp/40 kävijää (vrk)	2-4pp / 10 vierailijaa	-	50

Pyöräpysäköinnin tarvelaskennan tulokset

Kaupunkiympäristön palvelualue (KAPA)

Yleiset alueet, 7720 paikkaa

Yleisillä alueilla pyöräpysäköintiä toteutetaan mm. kivijalkapalveluiden yhteyteen, toreille, virkistyskohteisiin, leikkipuistoihin, pelikentille ja puistoihin. Tarkempi erittely suur- ja tilastoalueittain on työn liitteessä 1. Yleisten alueiden pyöräpysäköintitarve jakautui:

- Katualueet 1456 paikkaa, joiden vuoksi poistuisi 17 autopaikkaa
- Viheralueet, leikkipuistot ja pelikentät 6264 paikkaa

Liityntäpyöräpysäköinti, 815 paikkaa ja 64 katosta

Käsittää liityntäpyöräpysäköinnin toteutuksen linja-autojen runkolinjaston sekä muiden tärkeiden linjojen pysäkeille.

Elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualue (EKI)

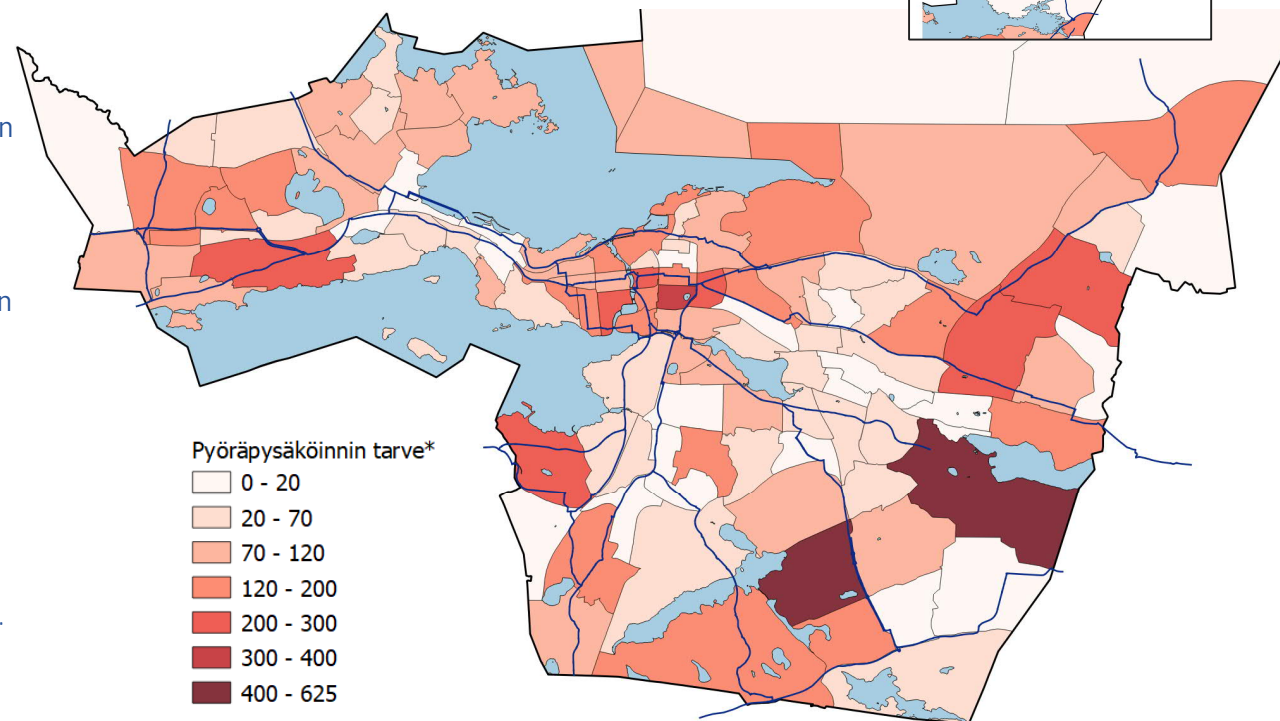
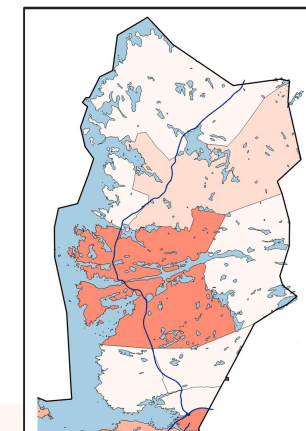
Julkiset palvelut, 3538 paikkaa

Tarvelaskennan tuloksena saatiin karkea tulos myös EKI:n vastuulla olevien kaupungin palveluiden pyöräpysäköintitarpeesta. Kaupungin palveluiden yhteydessä tontilla toteuttavan pyöräpysäköintitarve jakautui:

- Kulttuurikohteet ja kirjastot 828 paikkaa
- Liikuntapaikat 1050 paikkaa
- Päiväkodit ja terveysasemat 1660 paikkaa

Koulut, 10 189 paikkaa

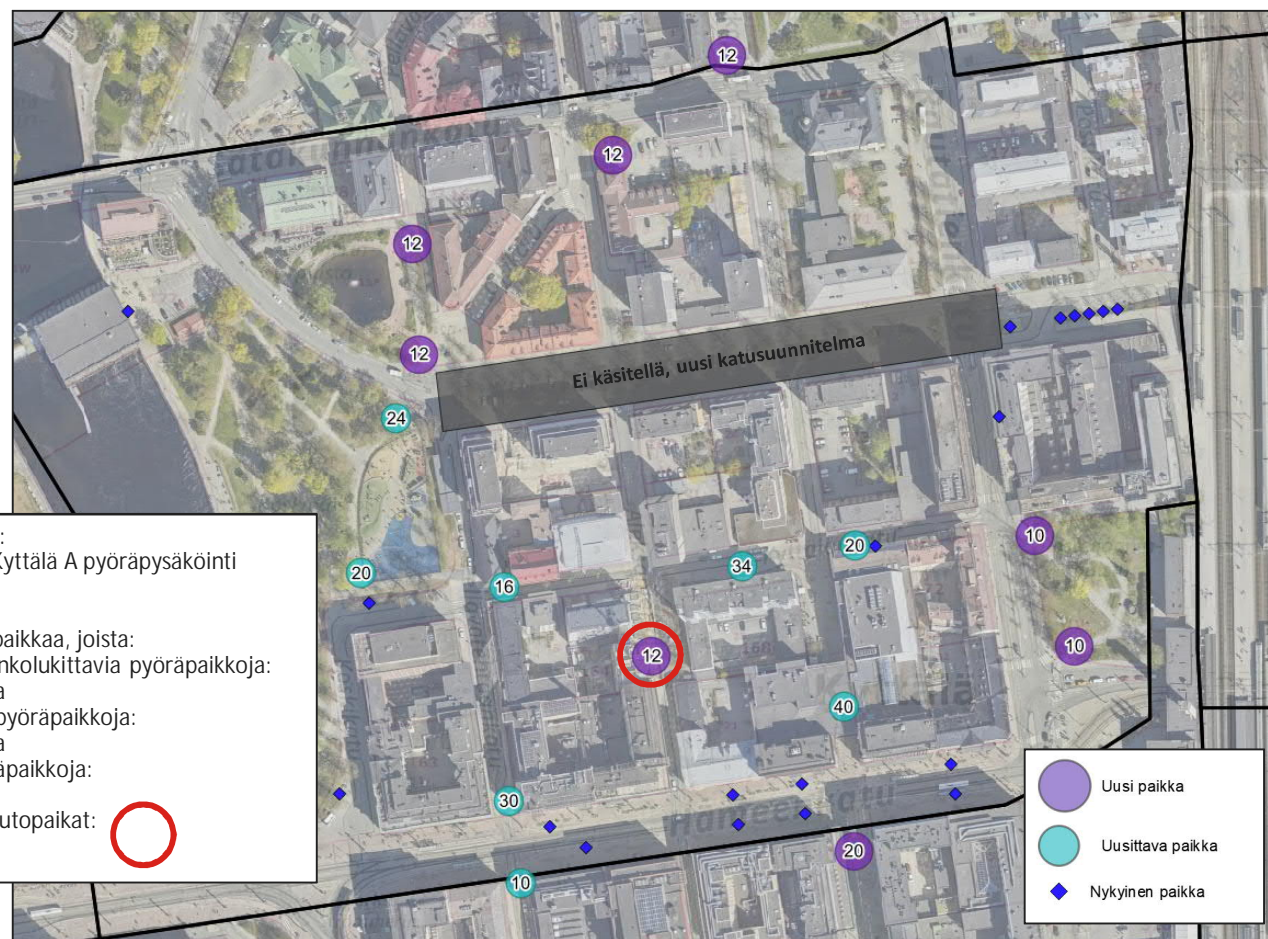
Käsittää kaikkien Tampereen koulujen pyöräpysäköinnin parannuksen. Jatkossa tehtävä kattava nykytilan arviointi ja arvioitava myös keskustan koulujen pyöräpysäköintitarve tapauskohtaisesti. Laskennallinen pyöräpysäköintitarve on laskettu oppilasmäärän perusteella mitoituksella 1 pyöräpaikka / 2 oppilasta. Jokaiselle koululle on myös laskettu 20 paikkaa henkilökunnalle per toimipaikka. Tarkempi laskelma liitteessä 4.



*Tarve koskee vain julkisten alueiden ja julkisten palveluiden pyöräpysäköintiä. Luku sisältää uudet + uusittavat paikat. Nykyinen runkolukittava pyöräpysäköinti on huomioitu.

Tarkennettu yleissuunnitelma - esimerkki

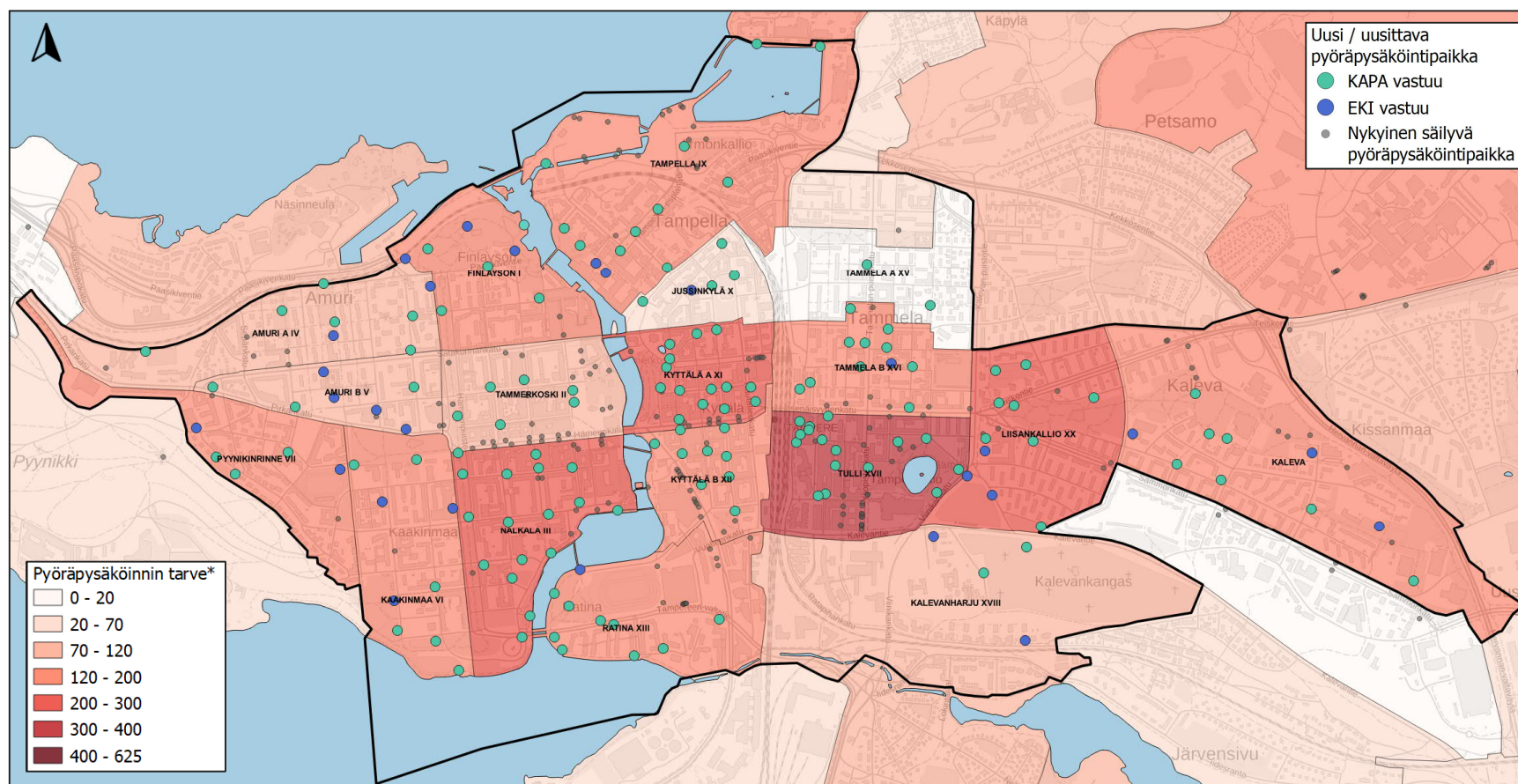
- Tarkennetut yleissuunnitelmat laadittiin 25 kaupunginosaan, oheinen kartta esimerkki yhden kaupunginosaakohtaisen suunnitelman laadinnasta. Aineisto on toimitettu kaupungille paikkatietomuodossa.
- Tarkennettujen yleissuunnitelmien taustalla on koko kaupungin tarvelaskennan perusteella määritetyt kapasiteettitarpeet kysyntäkohteisiin
- Lisäksi alueille on toteutettu tarkempaa suunnittelua täyttämään tilastoalueiden palveluiden pyöräpysäköintitarvetta katutilassa. Suunnittelussa on huomioitu myös yksityiset asiointi- ja vierailukohteet, kuten kaupat ja ravintolat.
- Keskustan tilastoalueilla tarve pyöräpysäköinnille on asukas- ja palvelutiheyden vuoksi suurempi kuin aluekeskuksissa.
- Analyysissä on huomioitu lähtöaineistona toimitettu aineisto nykyisestä pyöräpysäköinnistä. Ainoastaan nykyiset runkolukittavat telineet nähdään täyttävän kapasiteettitarvetta.



Esimerkkitulo:
Tilastoalueen Kyttälä A pyöräpysäköinti lukuina:

- Yhteensä 464 paikkaa, joista:
- Nykyisiä runkolukittavia pyöräpaikkoja: 212 paikkaa
 - Uusittavia pyöräpaikkoja: 184 paikkaa
 - Uusia pyöräpaikkoja: 68 paikkaa
 - Poistuvat autopaikat: 1 paikka

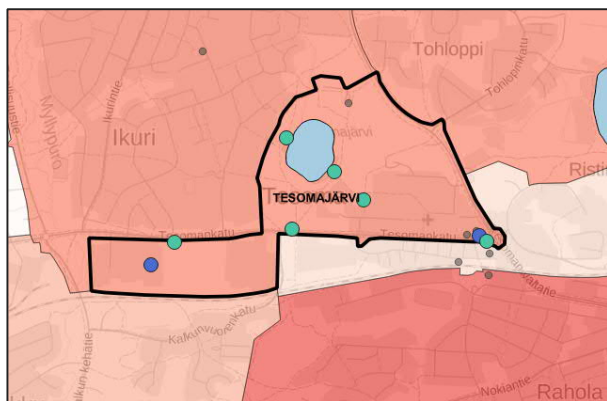
Tarkennettu yleissuunnitelma - tulokset



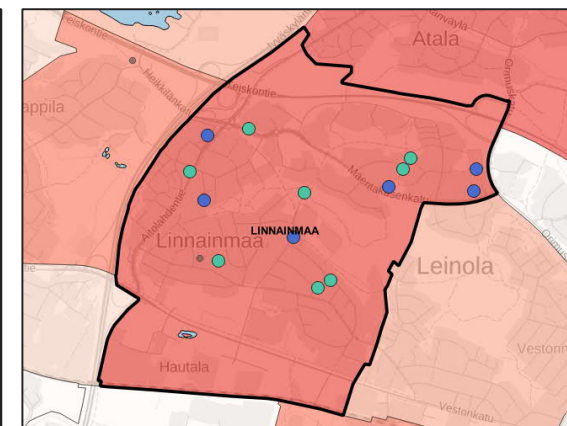
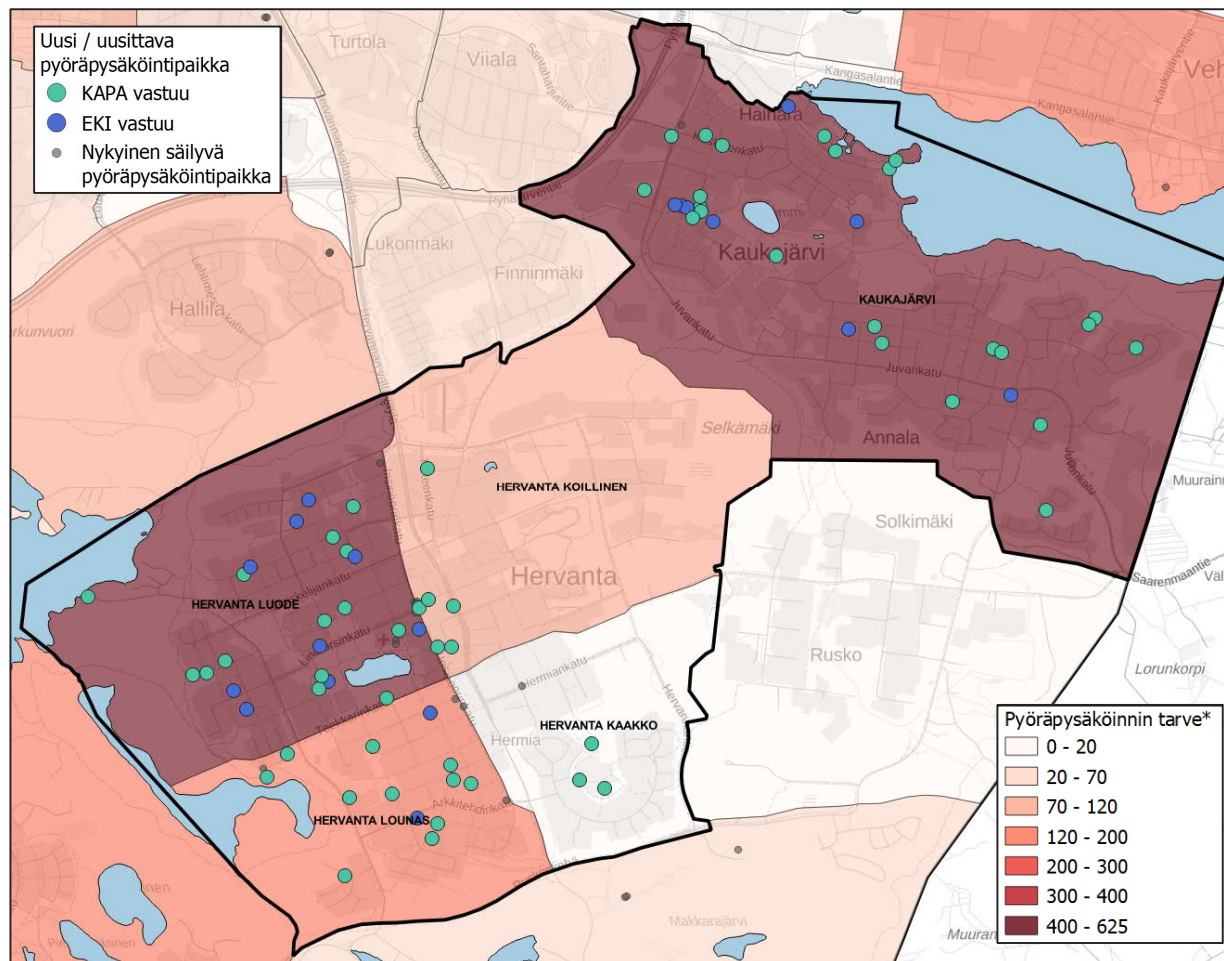
Alue	Kokonaistarve * (KAPA+EKI, ei liipy)	Nykyiset paikat (KAPA+EKI)	Uudet ja uusittavat, katualueet (KAPA)	Uudet ja uusittavat, viheralueet (KAPA)
AMURI A IV	84	140	24	30
AMURI B V	72	88	38	
FINLAYSON I	132	162	26	46
JUSSINKYLÄ X	80	0	36	24
KAAKINMAA VI	134	10	12	84
KALEVA	130	40	10	60
KALEVANHARJU XVIII	92	0		32
KYTTÄLÄ A XI	264	212	196	68
KYTTÄLÄ B XII	124	186	124	-
LIISANKALLIO XX	226	128	52	50
NALKALA III	220	146	126	94
PYYNIKINRINNE VII	140	34	30	20
RATINA XIII	148	232	46	50
TAMMELA A XV	20	0	20	
TAMMELA B XVI	166	174	136	10
TAMMERKOSKI II	106	431	90	16
TAMPELLA IX	186	154	36	90
TULLI XVII	320	255	278	42

* Tarve koskee vain julkisten alueiden ja julkisten palveluiden pyöräpysäköintiä. Luku sisältää uudet + uusittavat paikat. Nykyinen runkolukittava pyöräpysäköinti on huomioitu.

Tarkennettu yleissuunnitelma - tulokset

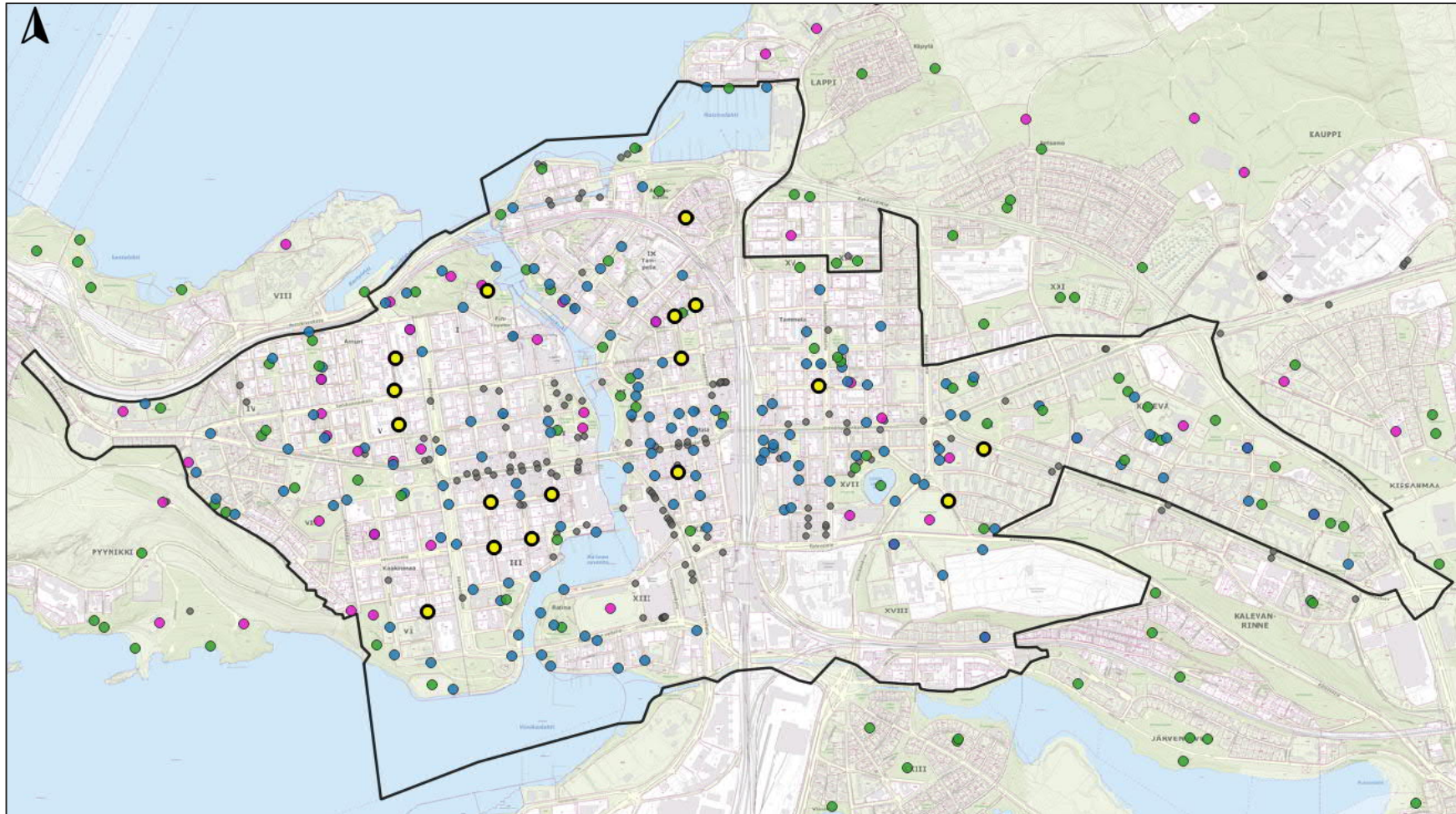


Alue	Kokonais- tarve* (KAPA+EKI, ei liipty)	Nykyiset paikat (KAPA+EKI)	Uudet ja uusittavat, katualueet (KAPA)	Uudet ja uusittavat, viheralueet (KAPA)
TESOMAJÄRVI	194	98	8	130
HERVANTA KAAKKO	10	22		50
HERVANTA KOILLINEN	92	32	76	16
HERVANTA LUOUNAS	190	48		140
HERVANTA LUODE	452	104	20	192
KAUKAJÄRVI	472	26	52	230
LINNAINMAA	262	20	32	60



* Tarve koskee vain julkisten alueiden ja julkisten palveluiden pyöräpysäköintiä. Luku sisältää uudet + uusittavat paikat. Nykyinen runkolukittava pyöräpysäköinti on huomioitu.

Tarkennettu yleissuunnitelma - vaikutus henkilöautopysäköintiin



Suunnitelman lähtökohtana on ollut löytää tilaa muualta kuin henkilöautojen pysäköinnistä.

Kartan suunnittelualueella on 117 uutta ja 46 uusittavaa pyöräpysäköintikohdetta katualueella tai aukiolla

17 niistä on sellaisia, joihin on haastavaa toteuttaa pyöräpysäköintiä ilman, että ne sijoitetaan ajoradalle henkilöautojen pysäköintiin

Tarkennetuissa yleissuunnitelmissa vain keskustan alueella on ehdotettu henkilöautojen pysäköintipaikkojen käyttöä pyöräpysäköintiin

Sellaisiksi kohteiksi on valittu joko yksittäisiä autopaikkoja tai kadunvarsipysäköinnin ensimmäinen tai viimeinen paikka

- Uusi pysäköintikohde katualueella tai aukiolla
- Uusi pysäköintikohde viheralueella
- Uusi pysäköintikohde kaupungin palvelun kiinteistöllä
- Uusi pysäköintikohde henkilöautojen pysäköintipaikalla
- Nykyinen pyöräpysäköintikohde

Keskitetty pyöräpysäköinti

Laadukas keskitetty pyöräpysäköinti voi synnyttää kysyntää ja sillä voidaan ohjata liikennekäyttäytymistä tavoiteltavaan suuntaan. Tämän vuoksi kaupunkien keskustoihin ja muihin korkean kysynnän kohteisiin tulisi järjestää laadukkaat pyöräpysäköintitilat lähelle kysyntäkohteita.

Katutila ei riitä keskustassa täyttämään pyöräpysäköintitarvetta. Keskustassa pyöräpysäköinnin kysyntä on suurin useiden asiointi- ja vierailukohteiden sekä hyvän saavutettavuuden takia. Samaan aikaan katutila on rajallista ja muita "kilpailevia" intressejä on paljon, esim. muu kadunvarsipysäköinti, terassit, katuvihreä, kaupunkikalusteet, leveät jalankulku- ja oleskelualueet jne.

Keskitettyä pyöräpysäköintiä tulisi järjestää myös silloin, kun pysäköinnin kesto kasvaa. Kokopäiväiselle tai yli vuorokauden kestäväälle pysäköinnille julkisilla paikoilla on kysyntää vain joukkoliikenteen solmupisteissä tai silloin, kun kiinteistöillä ei ole mahdollisuutta järjestää pysäköintiä esimerkiksi työpäivän ajaksi.

Keskitetyn pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta, jotta ihmiset ovat valmiita näkemään ylimääräisen vaivan ja jättämään pyörän kauemmas kohteesta. Koska polkupyörän pysäköinti on huomattavasti helpompaa kuin henkilöauton, ei keskitettyyn pysäköintiin ohjaamisessa päde samat lainalaisuudet.

Pyöräpysäköintiä on hankalaa ja tarpeetonta kieltää. Sen sijaan laadulla tulisi ohjata pyörät keskitettyihin laitoksiin vilkkaimmissa kohteissa.

Laatuvaatimukset

- Sijainti on looginen suhteessa asiointikohteisiin ja saapuvaan liikenteeseen, pysäköinti on helposti havaittavissa. Sisäänajo (tai talutus) on helppoa ja opastettua.
- Riittävästi pysäköintipaikkoja (tavoiteltu täyttöaste 80 %), erikoispyörille pysäköintipaikkoja ja sähköpyörien latausmahdollisuus
- Kustannustehokkaasti mutta käyttäjälle riittävän väljästi toteutettu tila.
- Valvottu ja vartioitu
- Lisäarvopalveluja, esim. huolto- ja pesumahdollisuus
- Tekniset vaatimukset: ilmanvaihto, muutaman asteen huonelämpötilaa alhaisempi lämpötila, sähkö, kuivatus ja vesipiste

Toteutustavat

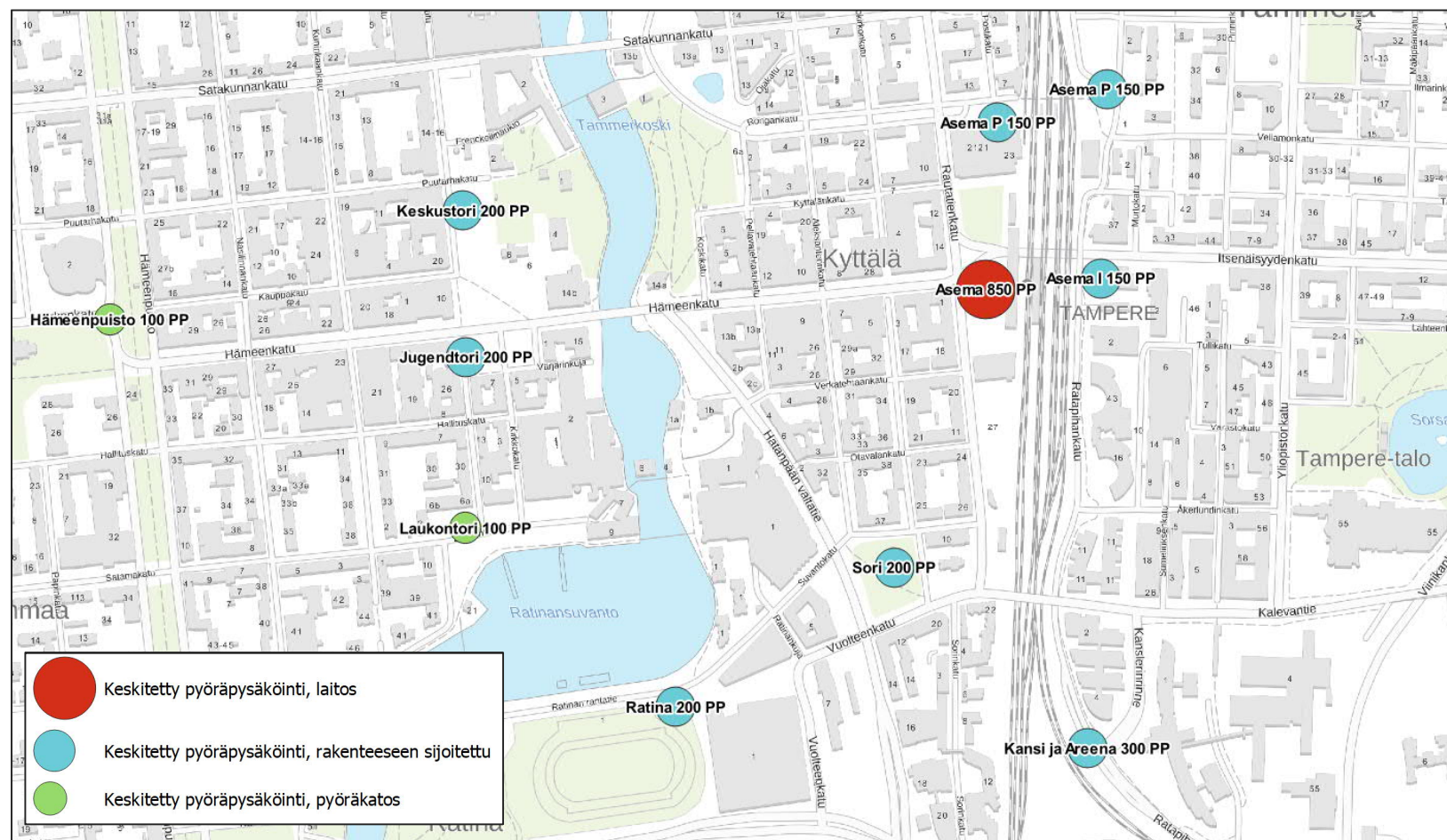
- Pyöräkatos tai pyörätalli
 - Esimerkkikohte: Vaasan pyörätalli
- Rakenteeseen sijoitettu (kiinteistö tai parkkihalli)
 - Esimerkkikohte: Bikebox Tampereen rautatieasemalla, Triplan pyöräpysäköinnit Helsingin Pasilassa
- Pysäköintikeskus
 - Esimerkkikohte: Helsingin päärautatieaseman tuleva pyöräpysäköintikeskus, kansainväliset esimerkit (Malmö, Hollannin kohteet)

Keskitetty pyöräpysäköinti, ehdotetut paikat

Tampereen keskustan strategisessa osayleiskaavassa ja ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelmassa (TYPY 2040) on esitetty 11 keskitetyn pyöräpysäköinnin kohdetta, joissa osayleiskaavakartan selitteen mukaan ”pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti sisätilaan tai katoksen alle”.

Oheisessa kartassa kohteet on esitetty siten, kun ne ovat kirjattu TYPY 2040 suunnitelmaan sisältäen arvioidun pysäköintipaikkamäärän ja toteutustavan.

Seuraavilla sivuilla kunkin ehdotetun paikan nykytila ja potentiaali arvioitu tarkemmin.



Ehdotettujen paikkojen arviointi

Pyöräpysäköintilaitos

- Asema, 850 pp + 3 x 150 pp
 - Palvelee pääasiassa liityntämatkoja ja pitkäkestoista pysäköintiä
 - Nykytilassa yksityinen Bikebox rautatieaseman pysäköintilaitoksessa, jota on melko vaikea löytää. Runkolukittavaa pyöräpysäköintiä laajasti Pakkahuoneenaukiolla ja Rongankadulla.
 - Kehitys matkakeskushankkeen yhteydessä. Asemalle suunnitellaan pyöräpysäköintilaitos, jossa n. 1000 pyöräpaikkaa ja lisäpalveluita
 - Pyöräpysäköintilaitoksen lisäksi muiden saapumissuuntien nykyistä pyöräpysäköintiä kehitettävä. Voidaanko alueen pysäköintilaitoksia hyödyntää katetun, rakenteeseen sijoitettavan pyöräpysäköinnin toteuttamisessa?

Rakenteeseen sijoitettu

- Sorin aukio, 200 pp
 - Palvelee keskustassa asiointia etelän ja idän suunnista saavuttaessa. Pääasiallisina vierailukohteina esimerkiksi kauppakeskukset, linja-autoasema, Tampereen Kannen areena ja Kytälän palvelut.
 - Nykytilassa noin 26 pp, josta 16 pp katettu. Pyöräpysäköintiä suunniteltu 12 pp lisää.
 - Toteutustapana rakenteeseen sijoitetun sijaan pyörätalli olisi toimiva tässä sijainnissa.
- Kansi ja Areena, 300 pp
 - Palvelee Tampereen Kannen areenaa etelästä ja idästä saavuttaessa.
 - Nykytilassa keskitetty runkolukittavien pyörätelineiden alue Ratapihankadun vieressä, jossa arviolta 200 pp, joista osa katettuna. Alue on vaikeasti saavutettavissa, mutta tästä suunnasta tuleville sen kapasiteetti on riittävä.
- Ratina, 200 pp
 - Palvelee Ratinan stadionia ja kauppakeskusta.
 - Nykytilassa 116 pp alikulkutunnelissa säältä suojattuna. Sijainti hieman sivussa eikä sieltä ole suoraa kulkuyhteyttä kauppakeskukseen, mutta kapasiteetti riittävä. Opastusta kohteeseen voitaisiin lisätä.

Ehdotettujen paikkojen arviointi

Rakenteeseen sijoitettu

- Keskustori, 200 pp
 - Palvelee keskustassa asiointia pohjoisen ja lännen suunnista saavuttaessa. Keskeinen sijainti palveluiden lähellä ja paikkaa mahdollista hyödyntää myös liityntäpyöräpysäköintiin Keskustorilta lähtevien tilausajojen yhteydessä.
 - Keskustorilla 34 pp runkolukittavaa pyöräpysäköintiä ja lisää kapasiteettia Frenckellin alueella. Keskustorille on suunniteltu 32 pp lisää.
 - Toteutustapana rakenteeseen sijoitetun lisäksi pyörätalli olisi toimiva tässä sijainnissa.
- Jugendtori, 200 pp
 - Palvelee keskustassa asiointia etelän ja lännen suunnista saavuttaessa. Sijainti linja-autokatoksien yhteydessä. Paikka hieman ahdas ja hankalampi saavuttaa kuin Keskustorin vastaava.
 - Nykytilassa 42 pp ja torilta tunnistettu mahdollisia paikkoja lisätä kapasiteettia.

Pyöräkatos

- Laukontori, 100 pp
 - Palvelee etelästä saapuvia keskustassa asioivia. Todennäköisesti lyhytaikaista pysäköintiä. Sijainti hieman kaukana palveluista, mutta palvelee myös läheisiä virkistyskohteita.
 - Laukontorin alue kehittyy kuluvan vuoden aikana ja alueelle on suunniteltu lisää runkolukittavaa pyöräpysäköintiä ja nykyisiä telineitä uusitaan.
- Hämeenpuisto, 100 pp
 - Palvelee lännestä saapuvia ja on joukkoliikenteen solmukohta. Lähellä ainoastaan yksittäisiä palveluita, joten todennäköisesti käyttö lyhytaikaiseen pysäköintiin.
 - Metson ympäristössä 82 pp ja Hämeenpuistoon suunniteltu 12 pp lisää. Kapasiteetti riittävä, katokset mahdollista lisätä.

Pyöräpysäköinnin maksullisuus

Pyöräpysäköinnin maksullisuuteen ei ole Suomessa totuttu, sillä maksullisia kohteita ei vielä juurikaan ole ollut. Pidempiaikaisessa pysäköinnissä (liityntä) maksuhalukkuutta voi olettaa olevan. Toisaalta laadukkaita pyörätalli tai -keskus tyyppisiä toteutuksia ei juuri ole ollut, joten maksuvalmiutta on vaikea arvioida.

Se voidaan todeta, että pyöräpysäköinnistä kerättävillä maksuilla on ainakin toistaiseksi mahdotonta kattaa sekä investointi että operointikustannukset. Pyöräpysäköinnille ei ole riittävää kysyntää ja tilat ovat usein epäsuotuisia oheisliiketoiminnoille näkyvyyden ja asiakasvirtojen takia (mm. Triplan). Maksullisuudella voidaan kuitenkin kattaa osa kuluista ja sillä voidaan vaikuttaa kulunvalvontaa.

Maksullisen pyöräpysäköinnin järjestämisen kannalta olennaista on, paljonko pyöräpysäköinti ylipäänsä maksaa, millaisia maksuvaihtoehtoja tarjotaan ja missä pysäköinti sijaitsee? Monipuoliset maksu- ja palveluvaihtoehdot (kertamaksu, kk-passi, huoltopaketti jne.) sekä keskeinen sijainti esimerkiksi asemakeskuksella houkuttelevat laajempaa asiakaskuntaa.

Maksusuorituksen teknisessä toteutuksessa käyttäjänäkölma on olennaisin, maksutapahtuman pitää olla helppo ja nopea toteuttaa. Tavoitetilanteessa palvelussa on yksi järjestelmä, jonka kautta tapahtuu mahdollinen rekisteröityminen, maksu, pysäköinnin käyttö (kulunvalvonta) ja mahdollisesti oheispalveluiden osto. Yksittäisen pysäköintikerran maksuvaihtoehto kannattaa myös toteuttaa.

Yleisellä tasolla maksullisuus vaikuttaa pysäköinnin laatuvaatimukseen, mitä kalliimpi hinta - sitä laadukkaampi kokonaisuus, jotta käyttäjä kokee saavansa rahoille vastinetta.

Suomalaisia benchmark-kohteita

Ilmaiset, mutta kulunvalvotut

- Vaasan matkakeskuksen pyörätalli: Vaatii tunnistautumisen ja kulkuoikeuden varaamisen nettisivuilla, jonka jälkeen oven avaus mobiilisovelluksella

Kuukausimaksuun perustuva pyörän säilytys

- Bikebox Tampereen rautatieasemalla: 15€/kk tai 150€/vuosi
- Pööli, Hämeenlinna: Moovy-sovelluksella 10€/kk + varustekaappi 5€/kk
- Pyörähotelli - Tripla (sulkenut 2023), 12kk jäsenyys 29€/kk

Maksullisuuden kokeilut

- Kupittaa pyöräkontti, Turku: 5€/kk, 1€/päivä, mahdollisesti vain 6 asiakasta kerrallaan
- Turun linja-autoaseman pyörätalli, 1€/2vrk: pysäköintiautomaatista avauskoodi kuitille

Liityntäpyöräpysäköinti

Osana Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa on laskettu liityntäpyöräpysäköinnin kapasiteettitarve linja-autojen runkolinjastolle. Nykyisen linja-autoaseman liityntäpotentiaalia ei ole tarkasteltu tässä selvityksessä. Runkolinjaston lisäksi työn aikana on tunnistettu muutama muu kohde, joissa on potentiaalia liityntäpyöräpysäköinnille.

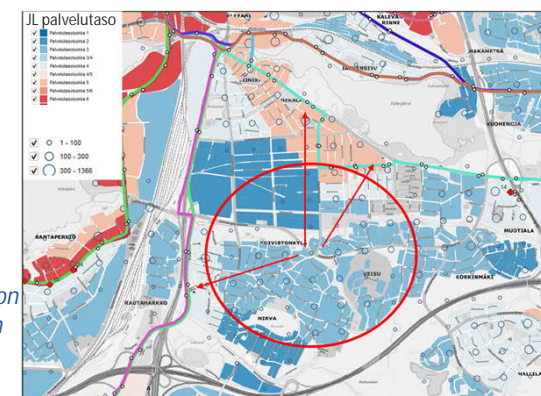
Arvio liityntäpyöräpysäköinnin tarpeesta ja potentiaalisimmista kohteista laadittiin hyödyntäen seuraavia lähtötietoja ja konsultin sekä tilaajan asiantuntija-arviota:

- Joukkoliikenteen pysäkkikohtaiset nousijakeskiarvot 2022
- Runkolinjaston teoreettinen palvelutaso (vuoroa tunnissa katuosuuksittain)
- Tampereen joukkoliikenteen alueellinen palvelutasotavoite
- YKR-työpaikka-aineisto 2021
- YKR-väestöaineisto 2021
- Läntisen Tampereen linjastosuunnitelma vuosille 2024-2025
- Tampereen linjastosuunnitelma vuosille 2023-2024
- Runkolinjaston pysäkit
- Muut selvitykset ja suunnitelmat

Potentiaalisimmat liityntäpysäkit on tunnistettu tarkastelemalla paikkatietomenetelmin väestön ja työpaikkojen painopisteitä suhteessa runkolinjastoon. Arvioinnissa on hyödynnetty nykyisiä suosituimpia pysäkkejä sekä Tampereen joukkoliikenteen alueellista palvelutasoa. Katuosuuksille laskettu joukkoliikenteen palvelutaso on myös vaikuttanut potentiaalisten pysäkkien valintaan. 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 merkittävältä osin jo hyvällä tasolla. Keskusta-alueen tarkennetuissa yleissuunnitelmissa on tunnistettu kohteita, jotka palvelevat myös liityntämatkoja.

Esimerkkikuva liityntäpyöräpysäköinnin potentiaalinn tunnistamisesta. Kuvassa on esitetty joukkoliikenteen palvelutaso, väestötiheys sekä runkolinjasto.



Liityntäpyöräpysäköinti

Liityntäpyöräpysäköintikohteet on luokiteltu neljään luokkaan, jotka kuvaavat ohjeellisesti niiden kapasiteettitarvetta. Kapasiteettiarvio pohjautuu potentiaalitarkasteluun. Tässä työssä on käytetty neljää luokkaa:

1. 30-40 pyöräpaikkaa
2. 20 pyöräpaikkaa
3. 15 pyöräpaikkaa
4. 10 pyöräpaikkaa

Potentiaalitarkastelun pohjalta 1. luokkaa ei ole osoitettu yhteenkään uuteen kohteeseen, sillä linja-autojen runkolinjojen varrelta ei tunnistettu yhtään potentiaaaliltaan riittävän korkeaa kohdetta. Nykyisistä kohteista esimerkiksi Sorin aukion katoksellinen pyöräpysäköinnin sekä linja-autoaseman pyöräpysäköinnin muodostama kokonaisuus voisi olla laatutasoluokaltaan korkeinta luokkaa.

Kaikki uudet liityntäpyöräpysäköintikohteet on osoitettu ainakin osittain katetuiksi, koska pysäköinti kestää usein koko päivän. Osassa kohteista on tunnistettu liityntäpotentiaalia molempiin suuntiin, jolloin pysäköinnin suunnittelussa tulee huomioida sijainti, joka palvelee molempia noususuuntia.



Valokuva Tampereen nykyisestä liityntäpyöräpysäköintikohteesta. Vastaavaa katosmallia suositellaan käytettäväksi 4. luokan kohteissa.



Valokuva Tampereen nykyisestä liityntäpyöräpysäköintikohteesta raitiotien varrelta. Vastaavaa katosmallia suositellaan käytettäväksi 1-3. luokan kohteissa.

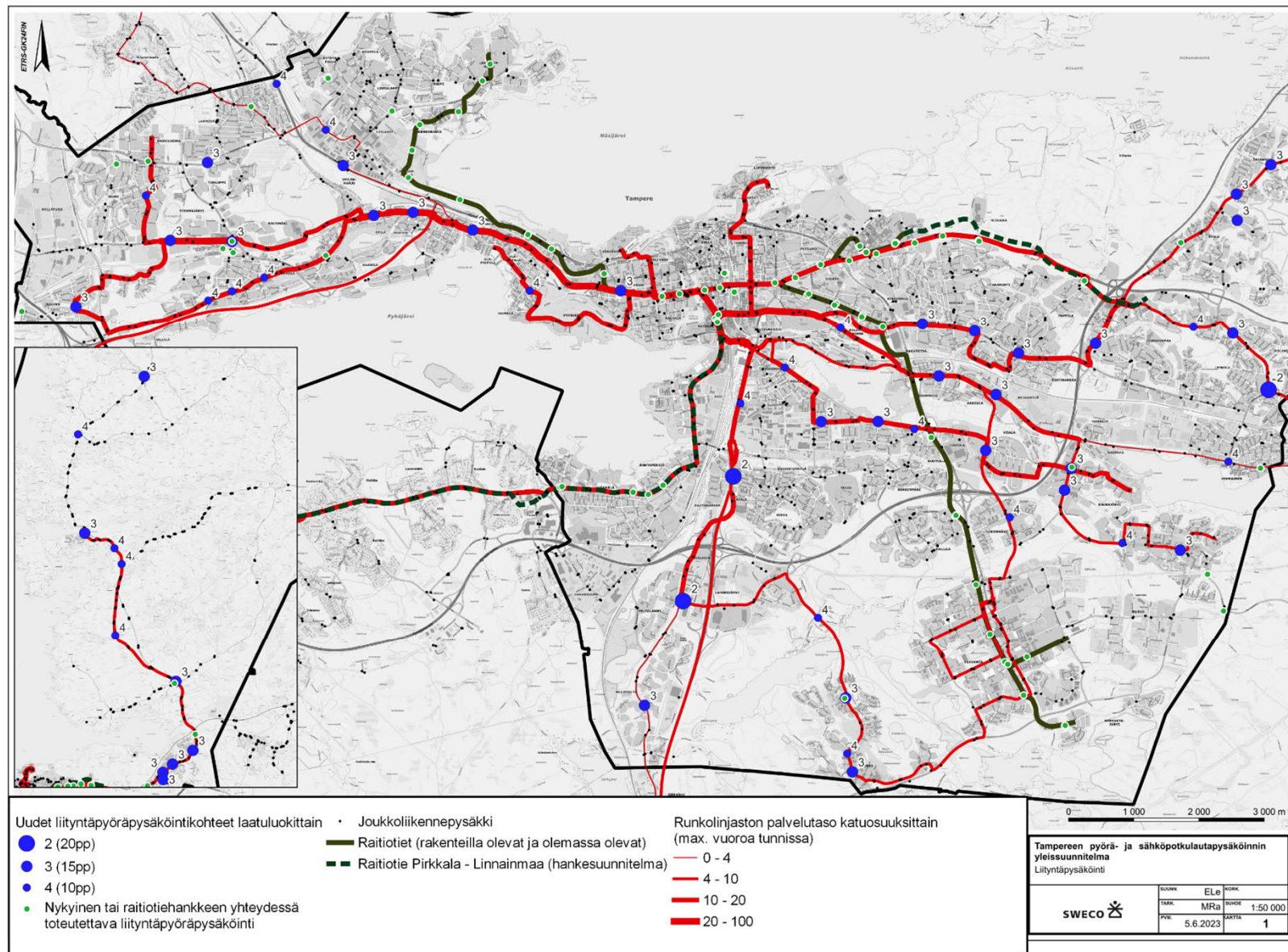
Liityntäpyörä- pysäköinnin kohteet

Liityntäpysäköintikohteet jakautuvat tasaisesti Tampereen linja-autojen runkolinjastolle. Potentiaalitarkastelussa on huomioitu myös muutama liityntäpyöräpysäköintikohde runkolinjaston ulkopuolelta.

Eryteisesti Lempäälään, Ylöjärvelle, Nokialle ja Kangasalaan menevillä linjoilla on liityntäpotentiaalia myös kuntarajan ulkopuolelle.

Pirkkala-Linnainmaan raitiotiehankkeen liityntäpysäköinti toteutetaan hankkeen yhteydessä.

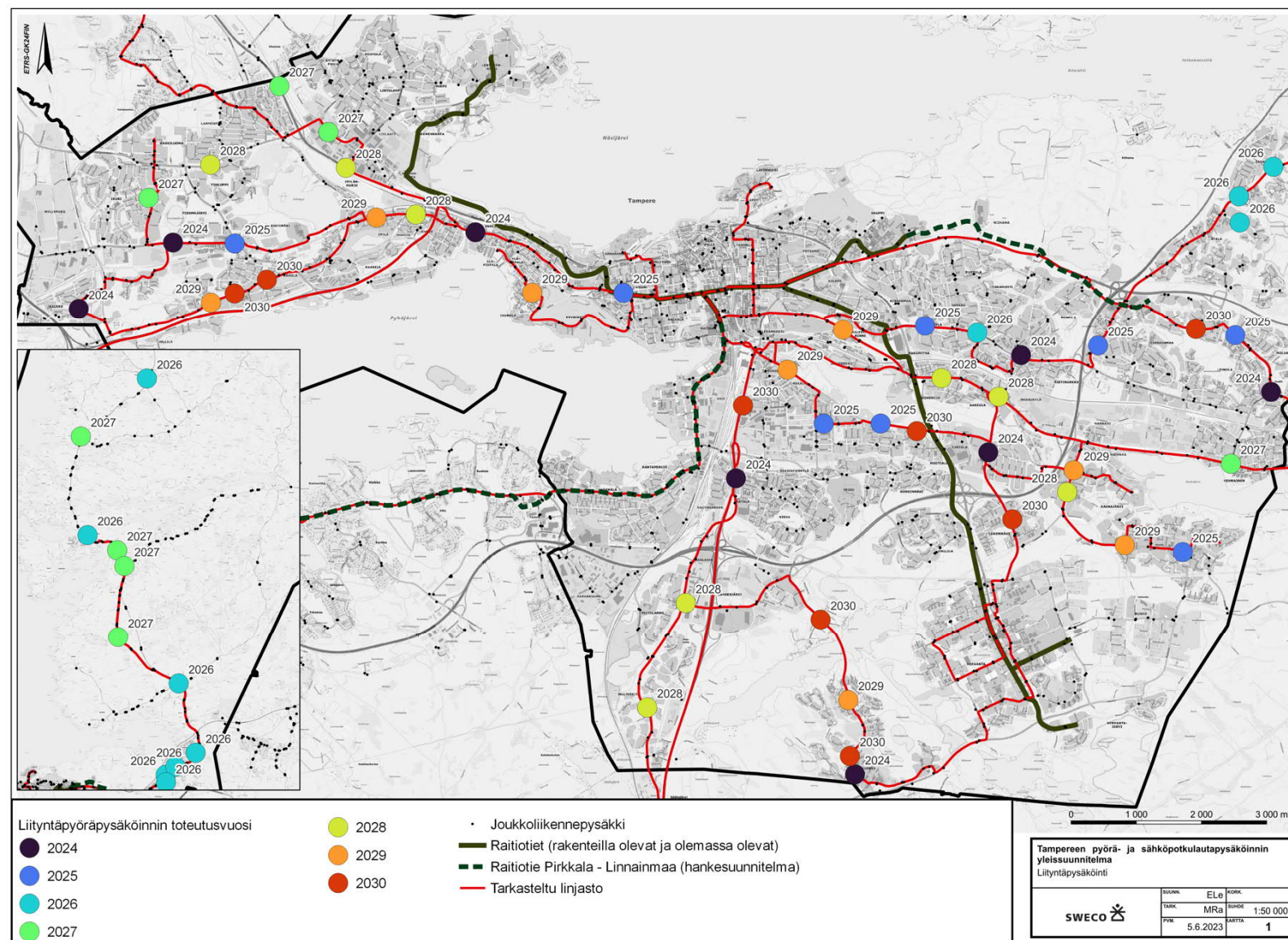
Laatutasoluokka	Määrä
2	3
3	32
4	21



Liityntäpyörä- pysäköinnin kohteet

Liityntäpysäköintikohteet on ohjelmoitu toteutettaviksi vuosille 2024-2030. Vuosittain toteutettavia kohteita on kahdeksan ja niiden kapasiteetti sekä laatutaso vaihtelevat kohteittain. Ohjelmoinnissa on pyritty priorisoimaan niitä kohteita, joissa on arvioitu olevan enemmän liityntäpotentiaalia.

Vuosi	Liityntä-pyöräpysäköinti
2023	
2024	8 kohdetta, 120pp
2025	8 kohdetta, 125pp
2026	8 kohdetta, 110pp
2027	8 kohdetta, 105pp
2028	8 kohdetta, 115pp
2029	8 kohdetta, 95pp
2030	8 kohdetta, 80pp



5. Pyöräpysäköinnin kehittämis- ja toteutusohjelma



Pyöräpysäköinnin toteuttamisen vastuut

Pyöräpysäköinnin toteutuksen vastuiden nykytila on kuvattu työn alussa sivulla 8. Tällä sivulla annetaan kehitysehdotukset, kuinka vastuu tulisi jakaa ja kuinka pyöräpysäköinnin toteutus tulisi suunnitella ja tehdä Tampereen kaupungin organisaatiossa.

Kaupunkiympäristön palvelualue

- Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksiköltä suoraan urakoitsijalle menevistä pienistä hankkeista tulisi lähtökohtaisesti päästä isompiin kokonaisuuksiin.
- Tässä yleissuunnitelmassa on määritelty alustavat eri vuosina toteutettavat pyöräpysäköintialueet/-kohteet, joihin voidaan ohjelmoida tarkemmat suunnitelmat ja jotka toteutetaan yhtenä hankkeena Rakentaminen -yksikön toimesta.
- Saneerauksien ja uusien alueiden osalta suunnittelun vastuu joko kuntatekninen suunnittelu tai viheralueet ja hulevedet -yksiköllä riippuen kohteesta. Niissä pyöräpysäköintiä tulisi toteuttaa yleissuunnitelman tarvearvion mukainen määrä ja sijoittelu tulisi tehdä yleisten periaatteiden mukaan. Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö ei suunnittele pysäköintiä, mutta tarvearvioon tulisi pyytää lausunto.

Elinvoiman ja kilpailukyvyn palvelualue

- Uusien kiinteistö- ja tilahankkeiden yhteydessä toteutettava pyöräpysäköinti tulee jatkossakin olla Asumisen kehittäminen ja palvelutilaverkot -yksikön vastuulla. Hankkeissa tulee varmistaa, että riittävä paikkamäärä ja laatutaso saavutetaan. Tarvittaessa liikennejärjestelmän suunnittelu -yksiköltä pyydetään lausunto.
- Olemassa olevan kiinteistökannan kehittäminen tulee jatkossakin kuulua Tilaomaisuuden hallinta -yksikölle. Kiinteistöjen pyöräpysäköintiä tulee jatkossa toteuttaa systemaattisesti tämän yleissuunnitelman pohjalta.
- Tarkempaa ohjelmointia varten kiinteistöjen pyöräpysäköinnin nykytila tulee selvittää välittömästi
- Kiinteistön käyttäjien on tärkeää osallistua pysäköinnin suunnitteluvaiheeseen

Yleissuunnitelman toimeenpano

Yleissuunnitelman mukaiseen tavoitetilaan päästään määrätietoisella ja ohjelmoidulla suunnitelmalla. Pyöräpysäköinnin investoinnit ehdotetaan toteutettavan suunnitelmallisesti seuraavien sivujen esitysten mukaisesti. Toteutus edellyttää sekä suunnitelmien että toteutuksen ohjelmointia. Ehdotuksen mukaiset paikkamäärät perustuvat tämän yleissuunnitelman mukaisiin kysyntäarvioihin.

Kysyntäarviot on laadittu kaupungin investointien ohjelmointia varten ja ne sisältävät sekä uusien pyöräpysäköintipaikkojen että parannettavien kohteiden arvioidut paikkamäärät. Paikkamääräarviota voi pitää suuntaa-antavana ja vähimmäistasona. Yleissuunnitelman pohjalta tulee laatia joko alueittaiset tai palvelukohtaiset (esim. koulut, päiväkodit jne.) tarkemmat pyöräpysäköinnin toteutussuunnitelmat. Ne tulee aikatauluttaa toteutusta edeltävälle vuodelle.

Ohjelmoinnissa esitettävät luvut kuvaavat runkolukittavien pyöräpaikkojen määrää. Tarvittava runkolukittavien telineiden määrä saadaan jakamalla paikkatarve kahdella, sillä yhteen telineeseen saa kiinnitettyä kaksi pyörää. Kustannusarviot on laskettu 800 €/teline hinnalla (hintatieto kevät 2023), jossa lähtökohtana on uppoasennus. Liityntäpyöräpysäköinnin katoksien kustannusarvio on puolestaan 10 000 € - 30 000 €/katos riippuen kohteen koosta.

Yleissuunnitelman toteutumisen tavoitevuodeksi asetettiin vuosi 2030. Yleissuunnitelman toteutumiseen vaaditaan investointeja sekä

Kaupunkiympäristön että Elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualueilta.

Kaupunkiympäristön palvelualueen investoinnit ehdotetaan ohjelmitavaksi kahdeksalle vuodelle alkaen vuosina 2023-2024 toteutettavista keskustan viidestä kaupunginosasta, joille tämän työn aikana laadittiin tarkat toteutussuunnitelmat. Siitä toteutus jatkuu vuosittain suunnilleen samansuuruisina kokonaisuuksina yksi määritelty maantieteellinen alue kerrallaan. Suurin pyöräpysäköinnin tarve on keskustan suuralueella, joka on ohjelmitu vuosille 2023-2026. Keskustan jälkeen jatketaan aluekeskuksista, joista merkittävimpanä Hervanta Kaakkoisen Tampereen suuralueella. Tämän jälkeen priorisointi jatkuu suuralueittain ja järjestys määräytyy aluekeskusten mukaan. Läntinen suuralue toteutetaan viimeisenä raitiotien valmistumisen jälkeen. Investoinneille on mahdollista hakea Traficomien myöntämää kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden investointitukea.

Elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualueen investoinnit ehdotetaan ohjelmitavaksi palvelutyypikohtaisesti. Koulujen pyöräpysäköinti on tärkein ja suurin investointikohde, joten se on erotettu omaksi kokonaisuudeksi. Ennen tarkempaa ohjelmointia kaupungin palveluiden pyöräpysäköinnin nykytila tulee inventoida tarkemmin. Tämän hetken nykytilatiedolla investointitarpeessa on liian suuri epävarmuus, sillä esimerkiksi koulujen pyöräpysäköinnin nykytilasta on vain vähän nykytilatietoa. Ohjelmoinnissa on huomioitava myös tulevat palveluiden saneeraushankkeet.

Toteutusaikataulu: Kaupunkiympäristön palvelualue

Yleiset alueet:

Pyöräpysäköintipaikkoja yhteensä 7 720 kappaletta, joiden kustannusarvio on yhteensä 3 088 000 € (400 €/paikka).

Toteutus on ohjelmoitu 8 vuodelle alkaen kesästä 2023. Suurimmat tarpeet keskustan suuralueella (vuodet 2023-2025). Keskustan jälkeen priorisoidaan aluekeskuksia, joista suurimpana korostuu Hervanta Kaakkoisen Tampereen suuralueella (2026). Tämän jälkeen priorisointi jatkuu suuralueittain ja järjestys määräytyy aluekeskusten mukaan. Läntinen suuralue toteutetaan viimeisenä raitiotien valmistumisen jälkeen.

Runkolinjaston liityntäpyöräpysäköinti:

Uusia liityntäpyöräpysäköinti kohteita on tunnistettu yhteensä 56, joille tulee toteuttaa 750 pyöräpysäköintipaikkaa ja katos kuhunkin kohteeseen. Pyöräpaikkojen kustannusarvio 326 000 € (400 €/paikka), pyöräkatosten kustannusarvio 1 260 000€ (10pp-katos 10 000 €/kohde, 15pp - 20pp-katos 30 000 €/kohde).

Kohteiden toteutus on aikataulutettu 7 vuodelle alkaen kesästä 2024. Investointitaso on jaettu tasaisesti kullekin toteutusvuodelle. Ensimmäiseksi on valittu kohteet, joissa liityntäpotentiaali tunnistettiin suurimmaksi.

Vuosi	Alue	Pp. määrä	Kustannusarvio	Liityntäpyöräpysäköinti	Kustannusarvio	Yhteensä
2023	TS-alueet (5kpl)	250	100 000 €			100 000 €
2024	TS-alueet (5kpl)	710	284 000 €	8 kohdetta, 120pp	288 000€	572 000 €
2025	Keskustan suuralue 1/2	925	370 000 €	8 kohdetta, 125pp	290 000 €	660 000 €
2026	Keskustan suuralue 1/2	925	370 000 €	8 kohdetta, 110pp	244 000 €	614 000 €
2027	Kaakkoinen Tampere	1306	522 400 €	8 kohdetta, 105pp	222 000 €	744 400 €
2028	Koillinen Tampere	1192	476 800 €	8 kohdetta, 115pp	226 000 €	702 800 €
2029	Eteläinen Tampere	1040	416 000 €	8 kohdetta, 95pp	178 000 €	594 000 €
2030	Läntinen Tampere	1298	519 200 €	8 kohdetta, 80pp	112 000 €	631 200 €

Kaupungin ohjauskeinot pyöräpysäköinnin toteutukseen yksityisillä alueilla

Erittäin merkittävä osa pyöräpysäköinnistä tapahtuu muualla kuin kaupungin vastuulla olevilla kohteilla, esimerkiksi kodeissa, työpaikoilla ja yksityisten palveluiden yhteydessä. Kodeissa ja työpaikoilla tapahtuva pysäköinti on kestoltaan pitkäaikaista ja täten laatuvaatimuksiltaan korkeampitasoista, käytännössä sisätiloissa järjestettävää. Rakennusvaiheessa luodaankin pyöräpysäköinnin järjestelyt usein koko rakennuksen elinkaaren ajalle, sillä tilaratkaisu ja on vaikeaa muuttaa jälkikäteen.

Suorien keinojen, eli käytännössä pyöräpysäköinnin toteutuksen, lisäksi kaupungilla on mahdollisuus vaikuttaa pyöräpysäköinnin toteutukseen välillisesti niin ohjauskeinoilla, viestinnällä, ohjeilla kuin omalla esimerkillä.

Välillisiä ohjauskeinoja pyöräpysäköinnin määrään ja laatuun vaikuttamiseksi ovat kaavamääräykset, rakennustapaohjeet, rakentamisen määräykset ja tontinluovutusehdot.

Määräysten lisäksi kaupunki voi ohjata yksityisiä toimijoita ohjeistuksilla laadukkaasta pyöräpysäköinnistä. Kaupunki voisi myös järjestää neuvontaa, kuinka laadukas pyöräpysäköinti toteutetaan ja toteuttaa itse malliesimerkin sisätilapysäköinnistä.

Viestinnän ja kannustamisen keinoin voidaan ohjata yksityisiä toimijoita toteuttamaan laadukkaampaa pyöräpysäköintiä.

Sekä Tampereen kaupungin ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelmassa (TYPY 2040) että Tampereen pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa (2022) on ehdotettu toimenpiteitä yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinnin edistämiseen.

TYPY 2040

1. *”Uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä edellytetään pyöräpysäköinnin velvoitepaikkojen toteuttamista (Kaupunki)”*
2. *”Työnantajille markkinoidaan pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin tukemisen tuomista terveyshyödyistä sekä kustannussäästöistä... (Kaupunki, Business Tampere Oy)”*
3. *”Pysäköinnin operaattorit tarjoavat yritysten työntekijöille ja yrityksille velvoitepaikkoina lukittuja ja laadukkaita pyöräpaikkoja nykyisistä pysäköintilaitoksistaan sekä mahdollisesti uusista hankituista tiloista lähellä työpaikkakeskittymiä (Pysäköinnin operaattorit)”*
4. *”Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän parantamisen merkitystä osana asumista markkinoidaan taloyhtiöille kaupungin vetämissä maankäytön kehittämishankkeissa. (Kaupunki)”*

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2030

1. *”Vaikutetaan yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköintiolosuhteiden parantumiseen aktiivisella neuvonnalla ja tiedottamisella (RAVA, ekokumppanit, Hiilineutraalit teot - kehitysohjelma, Keskustahanke, LISU)”*

Lähteet

Pyöräliikenne.fi, Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohje.

Tampereen kaupunki (2023), joukkoliikenteen pysäkit, nousijamäärät ja palvelutasoluokitus -paikkatietoaineisto.

Tampereen kaupunki (2023), Tampereen kaupungin organisaatiokaavio v. 2023.

Tampereen kaupunki (2022), Tampereen pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2030, Kaupunkiympäristön palvelualue Julkaisuja 2/2022.

Tampereen kaupunki (2021), TYPY 2040: Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelmaluonnos.

Tampereen kaupunki (2021), Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040.

Tampereen kaupunki (2019), Keskustan strateginen osayleiskaava, kuulutettu voimaan 16.1.2019.

Tampereen kaupungin karttapalvelu (Oskari). WFS ja WMS rajapintaa luettu projektin aikana 01-06/2023.

Väylävirasto (2020), Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020.

YKR-työpaikka- ja väestöaineistot (2021), Suomen ympäristökeskus

Liitteet

- Liite 1: Yleisten alueiden pyöräpysäköinti lukuina
 - 1a: Koillinen
 - 1b: Kaakko ja Etelä
 - 1c: Keskusta
 - 1d: Länsi
- Liite 2: Liityntäpyöräpysäköintikohteet
 - 2a: 2024 – 2026 toteutettavat
 - 2b: 2027 – 2030 toteutettavat
- Liite 3: Koulujen pyöräpysäköinti
- Liite 4: Esimerkki Elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualueen pyöräpysäköinnin toteutusaikataulusta

