

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 277

Valtuustoaloite polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulaudoilla ajavien ajamisen poistamiseksi yksisuuntaisilla kaduilla vastavirtaan – Arto Grönroos ym.

TRE:1724/08.00.01/2025

Valmistelija / lisätiedot:
Vandell Ari

Valmistelijan yhteystiedot

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

Lisätietoja päätöksestä

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

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Arto Grönroosin ym. valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi. Aloite todetaan loppuun käsitellyksi.

Aloite ei anna aiheutta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Perustelut

Kaupunginvaltuutettu Arto Grönroos ja viisi muuta allekirjoittajaa esittävät 13.3.2025 jättämässään valtuusaloitteessa, että Tampereen kaupunki poistaa polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulaudalla ajavien ajamisen yksisuuntaisilla kaduilla vastavirtaan.

Vuonna 2020 uudistettu tieliikennelaki ja sen myötä päivitetty valtakunnallinen pyöräliikenteen suunnitteluohje ovat mahdollistaneet mm. kaksisuuntaisen pyöräliikenteen sallimisen muulle ajoneuvoliikenteelle yksisuuntaisella kadulla. Kaupunki kartoitti kantakaupungissa yksisuuntaisten katujensa sopivuuden kaksisuuntaiseen pyöräilyyn ja valitsi potentiaalisimmat toteutukseen. Lähtökohtaisesti kaksisuuntainen pyöräliikenne sallitaan niillä yksisuuntaisilla kaduilla, joilla moottoriajoneuvoliikenteen määrä on riittävän pieni, nopeusrajoitus alhainen ja uuden järjestelyn toteutuskustannukset maltilliset. Tavoitteena on parantaa kohteiden saavutettavuutta pyörällä, lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta ja vähentää jalkakäytävällä pyöräilyä. Vastavirtapyöräilyn mahdollistavia katuja on Tampereen keskustassa tällä hetkellä yli 30 kappaletta.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Tampere on tutkinut yksisuuntaisten katujen kaksisuuntaisen pyöräliikenteen vaikutuksia 2020-2022 ja uudestaan 2025. Tampereen kaupunki tutki vuosien 2020–2022 aikana, miten kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla vaikutti liikkujiin. Kohteista valittiin viisi, jossa tehtiin videokuvauksia ennen ja jälkeen kaksisuuntaisen pyöräliikenteen järjestelyn käyttöönottoa. Valitut kadut olivat Sukkavartaankatu, Ojakatu–Pellavatehtaankatu, Aleksanterinkatu, Kaskitie ja Lähteenkatu. Apuna videoiden läpikäynnissä oli älykäs hahmontunnistus. Näin saatiin käytyä läpi iso määrä videoaineistoa ja saatiin selville esimerkiksi järjestelyjen vaikutus jalkakäytävällä pyöräilyn yleisyyteen sekä auto- ja pyöräliikenteen nopeuksiin ja kulkusuuntiin. Lisäksi tarkasteltiin pyöräliikenteen paikkaa, ajosuuntia ja määrää. Onnettomuuksia ei tutkimusaikana tapahtunut, mutta videoista nähtiin muut mahdolliset kulkijoiden väliset konfliktit, kuten äkilliset väistötilanteet.

Videokuvauksista saatujen tulosten mukaan jalkakäytäväpyöräily väheni kaikilla tarkastelluilla kaksisuuntaisen pyöräliikenteen mahdollistavilla kaduilla. Samalla ajoradalla pyöräilevien määrä uudessa ainoastaan pyörille sallitussa suunnassa kasvoi. Videokuvaukset vahvistivat oletusta, että kaksisuuntainen pyöräily on toimivinta niillä yksisuuntaisilla kaduilla, joilla autoliikenteen määrä ja ajonopeudet ovat maltillisia. Videokuvausten ja niitä täydentävien käyttäjäkyselyjen perusteella molemmin puolin katua pysäköidyt autot ilman väistämisen mahdollistavia välejä ja ahdas katutila hankaloittavat kaksisuuntaista pyöräilyä. Tämä nousi Tampereella esille esimerkiksi Sukkavartaankadulla ja Ojakadulla.

Uuden järjestelyn nähtiin 2020-2022 toteutettujen videokuvausten mukaan lisäävään ajoradalla pyöräilyä myös suunnassa, joka oli ollut pyöräliikenteelle jo aiemmin sallittu. Pyöräilymäärät kasvoivat selvimmin Lähteenkadulla, jossa kaksisuuntainen pyöräily mahdollistui jo vuonna 2020. Lähteenkadulla Salhojankadun risteyksen mittauspisteessä jalkakäytävällä pyöräily väheni 29 % -> 4 % ja pyöräilymäärät kolminkertaistuivat. Muilla kaduilla muutos pyöräilijöiden kokonaismäärässä ei ollut yhtä selkeä, mutta jonkin verran pyöräilijöiden määrät kasvoivat kaikissa tutkituissa kohteissa. Todennäköisesti pyöräilijöiden määrät tulevat kasvamaan myös muissa kohteissa liikennejärjestelyjen tullessa tutummiksi käyttäjille.

Parhaillaan on käynnissä tutkimushanke ”Uusien infra- ja liikenteenohjausratkaisujen turvallisuus ja vaikutukset Tampereella”. Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla on yksi tutkimushankkeessa tarkasteltavista ratkaisuista. Vastavirtapyöräilyn osalta tavoitteena on ensisijaisesti arvioida toteutettujen ratkaisujen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja selvittää, miten hyvin ratkaisulle asetetut muut tavoitteet ovat toteutuneet. Kaksisuuntaiselle pyöräliikenteelle yksisuuntaisilla kaduilla asetettuja tavoitteita ovat olleet esimerkiksi ajonopeuksien lasku tai jalkakäytävällä pyöräilyn

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

vähentäminen. Lisäksi kartoitetaan ratkaisun tunnettuutta, käytön yleisyyttä ja oikeellisuutta sekä uusiin ratkaisuihin liittyvää käyttäjien koettua turvallisuutta.

Tavoitteena on myös tuottaa tietoa päättäjille vastavirtapyöräilyn ja muiden uusien suunnitteluratkaisujen toimivuudesta ja turvallisuudesta päätöksenteon ja toimenpiteiden edistämisen tueksi. Hankkeen tavoitteena on lisäksi kehittää kaupungin seurannan ja vaikutustenarvioinnin menetelmiä. Tutkimushankkeessa tarkasteltiin tarkemmin kuutta katuja, joista oli kattavimmin lähtötietoja hyödynnettäväksi. Nämä kadut ovat Lähteenkatu, Pellavatehtaankatu, Sukkavartaankatu, Ojakatu, Aleksanterinkatu ja Kaskitie.

Hankkeessa toteutettujen kaikille avoimen asukaskyselyn, Tampereen raadin ja some-gallupin mukaan vastavirtapyöräilyratkaisu on hyvin tunnettu Tampereella, ja vastaajat tuntevat siihen liittyvät liikennesäännöt. Mielipiteet ratkaisun turvallisuudesta jakautuu selkeästi. Noin kolmasosa asukkaista kokee ratkaisun turvalliseksi, vajaa kolmasosa turvattomaksi ja kolmasosa ei osaa sanoa. Säännöllisesti pyöräilevistä puolet kokee ratkaisun turvalliseksi ja toinen puoli ei osaa sanoa tai kokee turvattomaksi. Keskimääräistä turvallisemmaksi vastavirtapyöräilyn kokivat pyöräilijät sekä vastaajat, jotka käyttävät vastavirtapyöräilyn katuja. Keskimääräistä turvattommaksi kokivat moottoriajoneuvolla ajavat sekä vastaajat, jotka eivät ole käyttäneet vastavirtapyöräilyn katuja. Vaikka osa liikkujista kokee vastavirtapyöräilyn turvattomaksi, ei näillä kaduilla ole viiden vuoden aikana tapahtunut kuin yksi poliisin tietoon tullut onnettomuus, joka tapahtui risteysalueella, jossa vastavirtapyöräilyn salliva katuosuus alkaa/loppuu. Ratkaisun oikeaoppisessa käytössä on kuitenkin vielä parannettavaa. Enemmistö pyöräilijöistä käyttää ajorataa molempiin suuntiin ajaessaan, mutta kaikilla kaduilla tapahtuu myös jalkakäytävällä ajamista.

Molempien tutkimusten johtopäätelmiä ovat olleet mm. :

- Kaikilla yksisuuntaisilla kaduilla, joilla mahdollistetaan kaksisuuntainen pyöräliikenne, tulee ratkaisun toimivuus ja turvallisuus tarkastella jonkin ajan kuluttua ratkaisun käyttööntä. Ratkaisun toimivuus ja turvallisuus on selkeästi hyvin katukohtaista. Mikäli ratkaisu ei jostain syystä toimi tietyllä kadulla, on suositeltavaa harkita vastavirtapyöräilyn poistamista.
- Vastavirtapyöräilyn käytölle kaduilla kannattaa määrittää tarkat kriteerit, jotka liittyvät esimerkiksi käyttäjämääriin ja kadunvarsipysäköintiin sekä kadun päiden risteysjärjestelyihin.
- Tiedotusta ratkaisusta ja sen liikennesäännöistä on suositeltavaa jatkaa, jotta ymmärrys ja tietämys lisääntyvät kaikissa käyttäjäryhmissä. Vaikka iso osa tamperelaisista tunnistaa ratkaisun, saattaa liikennesääntöjen tuntemisessa ja ratkaisun ymmärtämisessä olla kuitenkin parannettavaa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Tutkimustulosten ja liikenneonnettomuustietojen mukaan ei ole mitään perusteita liikenneturvallisuuden perusteella kokonaan kieltää vastavirtapyöräilyä kaikilta yksisuuntaisilla kaduilla. Ratkaisun toimivuus ja turvallisuus on selkeästi hyvin katukohtaista, joten käymme kaikki tähän mennessä toteutetut kadut läpi ja arvioimme ratkaisun toimivuuden. Mikäli ratkaisu ei jostain syystä toimi tietyllä kadulla, poistamme vastavirtapyöräilyn mahdollisuuden. Sukkavartaankatu on noussut molemmissa tutkimuksissa esille katuna, jossa vastavirtapyöräilyratkaisua ei ole koettu oikein toimivana eikä turvallisena. Kadulla ajoradan leveys on n. 7,2 metriä, ja siinä on molemmilla puolilla kadunsuuntaista pysäköintiä, jolloin pysäköityjen ajoneuvojen väliin jää hieman yli 3 metriä leveä kaista, joka on osoittautunut liian kapeaksi auton ja pyörän turvalliseen kohtaamiseen. Tulemme poistamaan Sukkavartaankadulta vastavirtapyöräilyn mahdollistavat liikennejärjestelyt.

Saatujen kokemusten perusteella määritellään jatkossa myös kriteerit, joiden mukaan arvioidaan uusien ja jo toteutettujen katukohteiden soveltuvuus vastavirtapyöräilylle. Vastavirtapyöräily on aika monelle kulkijalle vielä vieras liikenneratkaisuja, ja siksi siitä kertovaa tiedotusta ja opastusta jatketaan.

Tiedoksi

valtuuston päätöksestä: Arto Grönroos, Timo Seimelä, Pekka Stenman, Sanna Ovaska

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§277

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.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)