

# Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko



# Sisällysluettelo

|  |       |
|--|-------|
| Työn taustaa ja tavoitteita.....   | 3     |
| Yleistä pyöräliikenteen verkkorakenteesta....  | 4     |
| Lähtökohdat pyöräliikenteen paikan<br>määrittelylle.....                                   | 5     |
| Työn sisältö.....  | 6     |
| Työn vaiheet.....  | 7     |
| Yhdyskuntalautakunnalle esittely.....  | 8     |
| Nettikyselyn järjestäminen.....  | 9     |
| Kyselyyn vastanneiden taustatiedot.....  | 10    |
| Vastaajien pyöräilytottumukset.....  | 11-12 |
| Näkemykset ajoradalla pyöräilystä.....   | 13    |
| Näkemykset pyöräkaistalla ja pyöräkadulla<br>pyöräilystä.....                              | 14    |
| Näkemykset yksisuuntaisella kadulla<br>pyöräilystä.....                                    | 15    |
| Ehdotukset pääreittien muutoksista.....  | 16-18 |
| Nettikyselyn avokysymykset ja vastauksien<br>määrä.....                                    | 19    |
| Mitä etuja näet ajoratapyöräilystä?.....   | 20    |
| Mikä ajoratapyöräilyssä sinua huolettaa?.....  | 21    |
| Mikä on mielestäsi kaikkein tärkeintä<br>pyöräilyn pääverkoston kehittämisessä?.....       | 22    |
| Muita näkemyksiä ja kommentteja pyöräilystä<br>ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisestä..... | 23    |
| Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet.....   | 24-25 |

## Liitteet:

- Kartta pyöräilyn tavoiteverkosta 2.0

# Työn taustaa ja tavoitteita

- Tampereen kaupunki on asettanut strategiassaan tavoitteeksi lisätä kestävien kulkumuotojen, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuutta. Suuremman kulkumuoto-osuuden tavoittelu kasvavassa Tampereen kaupungissa edellyttää väistämättä muutoksia myös kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteisiin ja -ratkaisuihin. Polkupyöriä on tarve käsitellä ajoneuvoina ja kävelyä omana kulkumuotona. Myös uusi tieliikennelaki on tuonut muutoksia pyöräliikenteen ja kävelyn järjestelyihin mahdollistaen mm. kaksisuuntaisen pyöräilyn yksisuuntaisilla kaduilla ja pyöräkadut.
- Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko – selvitys on laadittu osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Yleiskaavassa 2017-2021 esitetään pyöräliikenteen tavoiteverkko pääreittien osalta, joihin kuuluvat seudulliset ja alueelliset pääreitit.
- Tavoiteverkon määrittelyllä vaikutetaan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen ja ratkaisuihin sekä tulevien vuosien parantamistoimenpiteiden kohdistumiseen pyöräliikenteen verkolla. Määritetyllä tavoiteverkolla ohjataan myös hoidon ja ylläpidon priorisointia.
- Kaupunkistrategiassa on linjattu, että pyöräilyn olosuhteita parannetaan ensisijaisesti vilkkaimmilla ja tärkeimmillä pyöräreiteillä keskustassa sekä seudullisilla pääreiteillä.

# Yleistä pyöräliikenteen verkkorakenteesta

- Pyöräliikenneverkon toiminnallinen luokitus koostuu kolmesta tasosta: pääverkko, alueverkko ja paikallisverkko. Pyöräliikenteen pääverkko jakautuu puolestaan kahteen luokkaan: seudulliset ja alueelliset pääreitit. Pääreittejä käytetään ensisijaisesti pitkämatkaiseen ja nopeaan pyöräilyyn.
- Seudullisia pääreittejä ovat Tampereen keskustasta kehyskuntien keskuksiin johtavat sekä kehyskuntia yhdistävät kehämäiset pyöräilyreitit. Seudullisia pyöräilyn pääreittejä on Tampereen kaupunkiseudulla viisitoista ja nämä reitit ovat numeroitu ja viitoitettu.
- Seudullisia pääreittejä kehitetään pyöräliikenteen tärkeimpinä ja laadukkaimpina reitteinä, joilla tavoitellaan pyöräilyn sujuvuutta ja nopeutta sekä jalankulun ja pyöräilyn erottamista omille väylilleen. Myös uudentyyppiset opasteet ja reittien numerointi sekä laadukkaampi talvihoito erottavat seudulliset pääreitit muista pyöräiteistä.
- Alueelliset pääreitit täydentävät pääverkkoa ja muodostavat yhdessä seudullisten pääreittien kanssa rungon keskustan ja eri kaupunginosien pyöräliikenteen verkolle. Myös alueellisia pääreittejä kehitetään pyöräliikenteen tärkeinä ja laadukkaina reitteinä.
- Muut reitit eli paikallisreitit tarjoavat vaihtoehtoisia reittejä pääreiteille sekä täydentävät pyöräilyreitistöä yhdistäen alueita ja palveluita pääreitistöön.

# Lähtökohdat pyöräliikenteen paikan määrittelylle

- Tavoiteverkon muodostamisen lähtökohtana on ollut se, että polkupyöriä käsitellään ajoneuvoina ja ne rinnastetaan muihin ajoneuvoihin. Pyöräilyn pääreiteillä jalankulku ja pyöräliikenne erotetaan toisistaan mm. pyöräilyn sujuvuuden ja jalankulun turvallisuuden takia. Lisääntyvä pyöräliikenne ei saa myöskään heikentää jalankulkijoiden kaupunkikokemusta.
- Pyöräliikenteen ensisijainen paikka on ajoradalla. Alle 12-vuotias lapsi saa jatkossakin pyöräillä jalkakäytävällä. Kansainvälisten ja kansallisten tutkimusten mukaan ajoradalla pyöräily ja siirtyminen yksisuuntaiseen pyöräilyyn parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti liittymissä. Jos autoliikenteen määrä ja nopeusrajoitus sitä edellyttävät, pyörä- ja autoliikenne erotetaan omille väylilleen pyöräilijän turvallisuuden vuoksi.
- Yhdyskuntalautakunnan vuoden 2016 lopussa hyväksymä Tampereen nopeusrajoitusjärjestelmän uudistus mahdollistaa omalta osaltaan pyöräliikenteen sijoittamisen tulevaisuudessa yhä useammin ajoradalle. Uudistuksen mukaisesti asuinalueiden nopeusrajoituksia lasketaan pääsääntöisesti 30 kilometriin tunnissa.

# Työn sisältö

- Selvityksessä on määritelty pyöräliikenteen tavoiteverkko kantakaupungin alueella. Työssä on tutkittu osuuksittain pyöräliikenteen erottelutarvetta jalankulusta ja autoliikenteestä. Erottelumahdollisuutta on arvioitu karkealla tasolla käytettävissä olevan tilan ja liikenneympäristön mukaan. Tarkastelujen perusteella on selvityksessä määritelty alustavat väylätyypit osuuksittain.
- Selvitys on laadittu kaupungin sisäisenä työnä. Työ käynnistyi syyskuussa 2018.
- Väylien luokituksissa on huomioitu ympäröivä maankäyttö, toiminnot ja palvelut sekä autoliikenteen määrä, katujen tavoitenopeusrajoitus ja joukkoliikenteen palvelutaso. Ensimmäisessä versiossa joukkoliikenteen palvelutaso perustui Linjasto 2021 –suunnitelmaluonnokseen, mutta tiedot on päivitetty joukkoliikennelautakunnan 11.4.2019 hyväksymän suunnitelman mukaisiksi.
- Väylätyyppien määrittelyssä on käytetty ajoratapyöräilyratkaisuina mm. pyöräilyä sekaliikennekadun ajoradalla, pyöräkaistaa sekä uuden tieliikennelain mahdollistamaa kaksisuuntaista pyöräilyä yksisuuntaisella kadulla ja pyöräkatua.
- Tavoiteverkosta on luotu tietokanta, jota on tarkoitus ylläpitää jatkuvasti päivitettävänä.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkkoluonnosta esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle 27.8.2019.
- Tavoiteverkkoluonnoksesta järjestettiin avoin nettikysely 11.–20.10.2019 välisenä aikana.



# Työn vaiheet

Tavoiteverkon selvitystyö on koostunut seuraavista vaiheista:

- lähtötietojen kokoaminen ja käsittely sekä aineistojen yhdistäminen:
  - yleiskaavojen, maankäytön yleissuunnitelmien ja asemakaavojen suunnitelma-aineistot
  - väylien ja muut yleisten alueiden suunnitelma-aineistot (yleis-, katu- ja rakennussuunnitelmat)
  - liikenneselvitykset
- verkko- ja väyläluokkien yleismääritykset
- pääreitistön rungon rakentaminen ja määrittely
- väyläkohtaiset tarkemmat luokitukset: hierarkiatasot, erottelutarpeet yms.
- QGIS-tietokannan luominen (tietojen siirto autocad-tiedostoista helmikuussa 2019)
- version 1.0 vienti tavoiteverkoksi Brutus-simulointimallin pohjalle (huhtikuu 2019)
- aineiston julkaisu geoserverillä sisäiseen käyttöön (lokakuu 2019)
- tavoiteverkkoluonnoksen (version 1.1) esittely yhdyskuntalautakunnalle (27.8.2019)
- kyselyn järjestäminen Tampereen pyöräliikenteestä ja tavoiteverkkoluonnoksesta avoimena nettikyselynä (11.–20.10.2019 välisenä aikana)
- aineiston ylläpito- ja ominaisuustietojen tarkennukset (marraskuu 2019-)
- aineiston julkaisu avoimessa rajapinnassa ja Oskarissa loppuvuodesta 2020

# Yhdyskuntalautakunnalle esittely

- Pyöräilyntavoiteverkkoluonnos esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle 27.8.2019 ajankohtaisissa asioissa ennen nettikyselyn järjestämistä.
- Esittelyssä käytiin läpi
  - tavoiteverkkosuunnitelman taustat, lähtökohdat ja tavoitteet
  - tarkastelualue
  - kulkumuotojen erottelun periaatteet
  - tavoiteverkkosuunnitelmassa käytetty väyläluokitus
  - pyöräliikenteen pääreitit tavoiteverkolla
  - Hervannan liikenneverkkosuunnitelmassa esitettyä pyöräliikenteen tavoiteverkkoa käytettiin esimerkkinä muutoksista nykyiseen verkkoon ja väylätyyppeihin
- Esittelyssä keskustelua herätti lähinnä Läntisen keskustan järjestelyt logistiikan näkökulmasta.



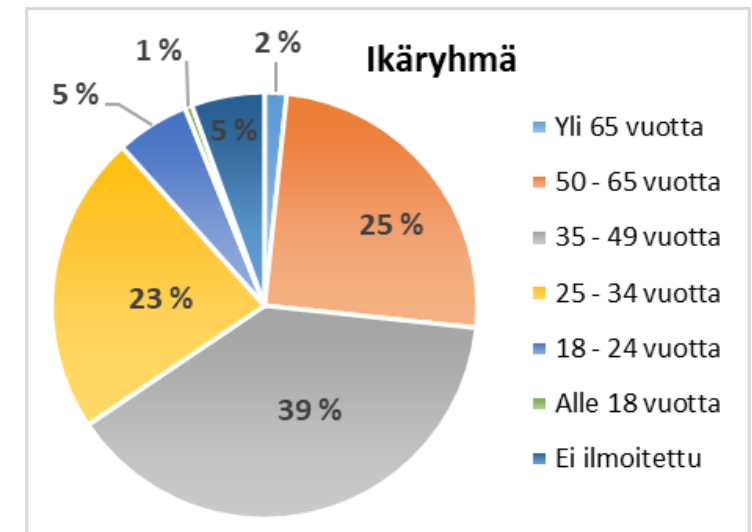
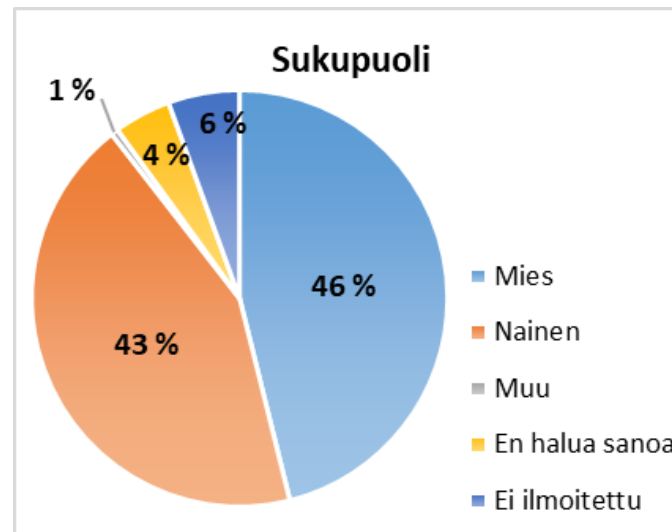
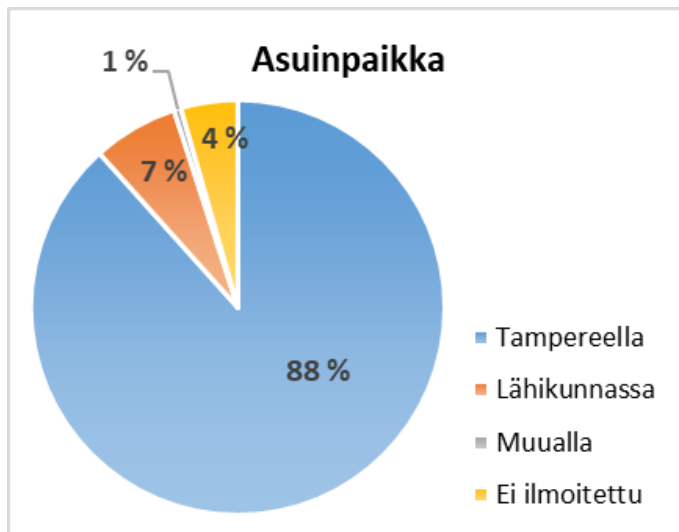
# Nettikyselyn järjestäminen

- Kysely toteutettiin karttapalvelun kautta kaikille avoimena karttakyselynä netissä ja se järjestettiin 11.–20.10.2019 välisenä aikana. Kyselyyn osallistui 180 vastaajaa.
- Kysely koostuu kolmesta kysymysosiosista sekä vastaajan taustatiedoista.
- Vastaajia pyydettiin kertomaan näkemyksiään
  - karttaikkunan avulla pyöräilyn pääverkoston kattavuudesta merkitsemällä lisättävät tai muutettavat pääreitit tai pääreitiosuudet tavoiteverkkokartalle
  - monivalintakysymyksien avulla näkemyksiä mm. pyöräilystä ajoradalla ja yksisuuntaisella kadulla vastavirtaan
  - avokysymyksinä mm. kokemuksia ajoratapyöräilystä: mitä etuja, mikä huolettaa ajoradalla pyöräilyssä sekä mitä suunnittelussa pitäisi huomioida ja ratkaista?
- Kyselystä tiedotettiin kaupungin nettisivujen ja sosiaalisen median välityksellä. Tiedote kyselystä julkaistiin 11.10.2019.
- Tähän raporttiin on kerätty kooste nettikyselyssä saaduista vastauksista. Kyselystä on laadittu erillinen raportti, johon on kerätty kaikki kyselyn aineisto.

# Kyselyyn vastanneiden taustatiedot

Kyselyyn osallistui 180 vastaajaa, joista suurin osa asui Tampereella. Lähikuntien asukkaita oli mukana kyselyssä yhteensä 12 henkilöä.

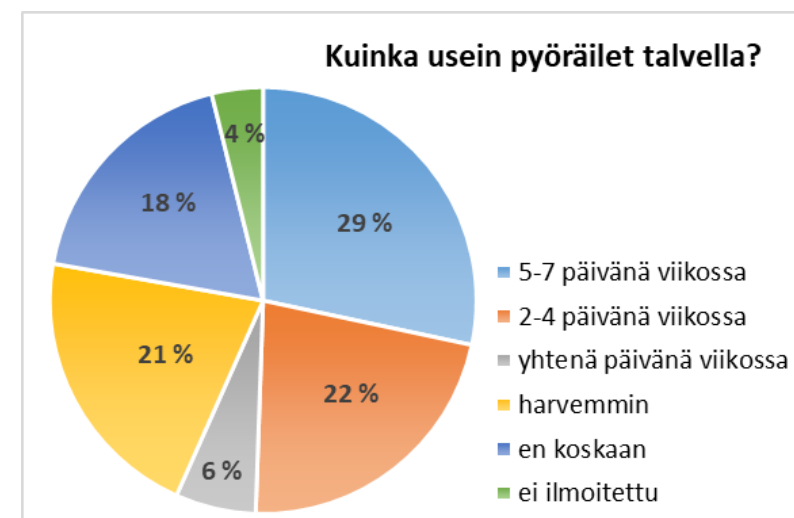
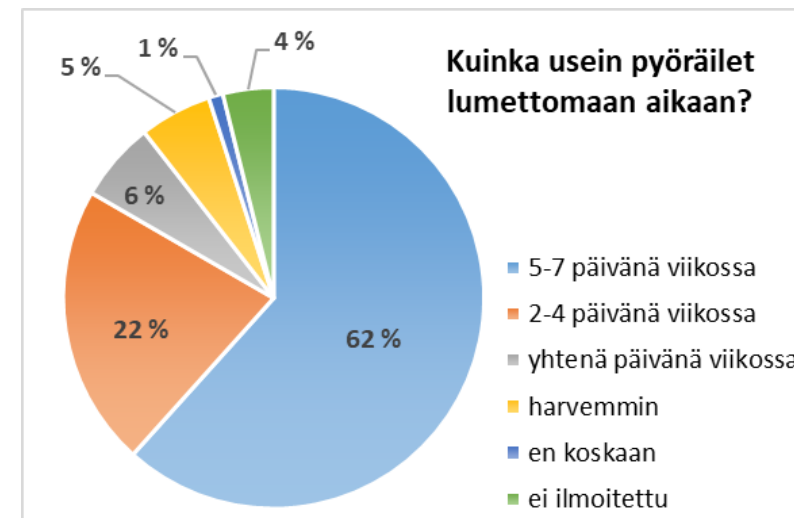
Vastaajina oli miehiä ja naisia lähes yhtä paljon. Ikäryhmien osalta suurin vastaajaryhmä oli 35-49 vuotiaat lähes 40 prosentin osuudella. Vastaajista 87 % oli iältään 25-65 vuotiaita.



# Vastaajien pyöräilytottumukset

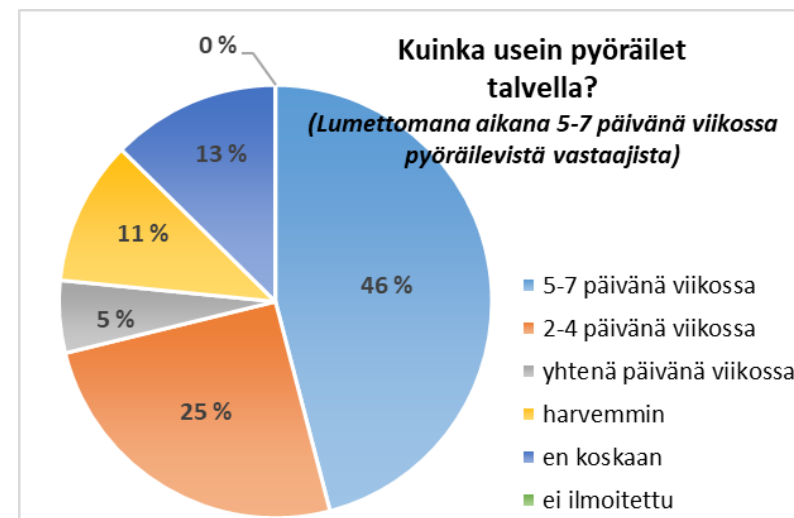
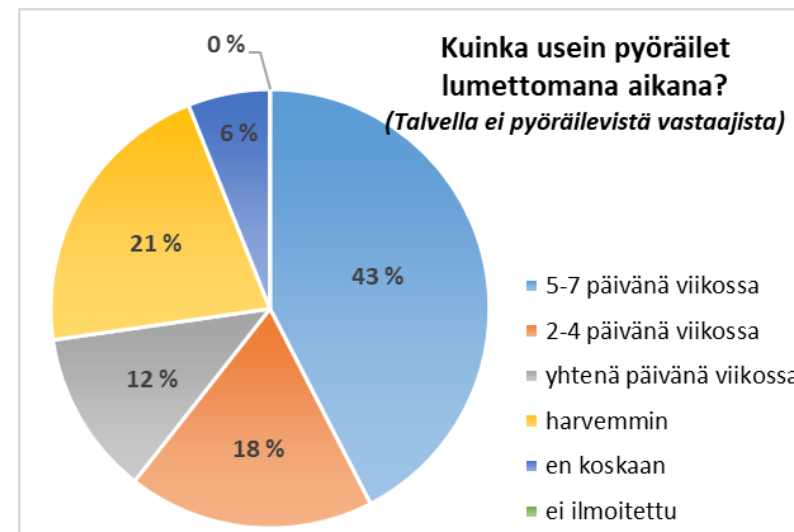
Lumettomana aikana suurin osa (84 %) vastaajista pyöräili vähintään kahtena päivänä viikossa. Ei koskaan pyöräilevien osuus oli 1 %.

Talvella vähintään kahtena päivänä viikossa pyöräileviä vastaajista oli noin puolet (51 %). Ei koskaan talvella pyöräilevien osuus oli lähes viidesosa (18 %).



Talvella ei pyöräilevistä vastaajista yli puolet (61%) ilmoitti pyöräilevänsä lumettomana aikana vähintään kahtena päivänä viikossa.

Lumettomana aikana lähes päivittäin (5-7 päivänä viikossa) pyöräilevistä vastaajista valtaosa (71 %) pyöräilee talvella vähintään kahtena päivänä viikossa.



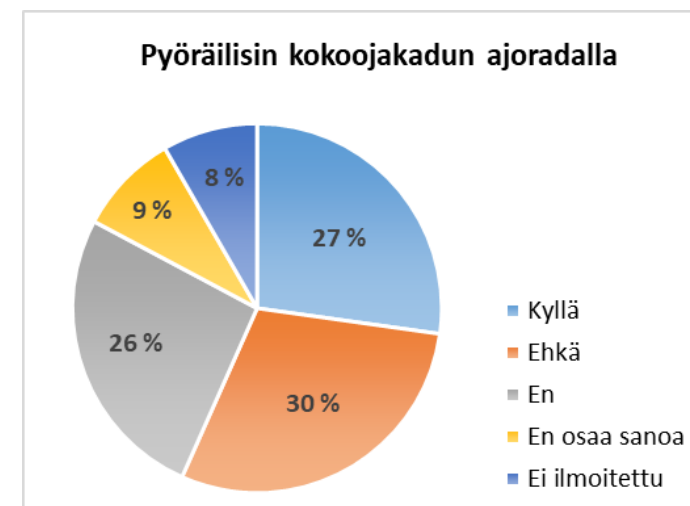
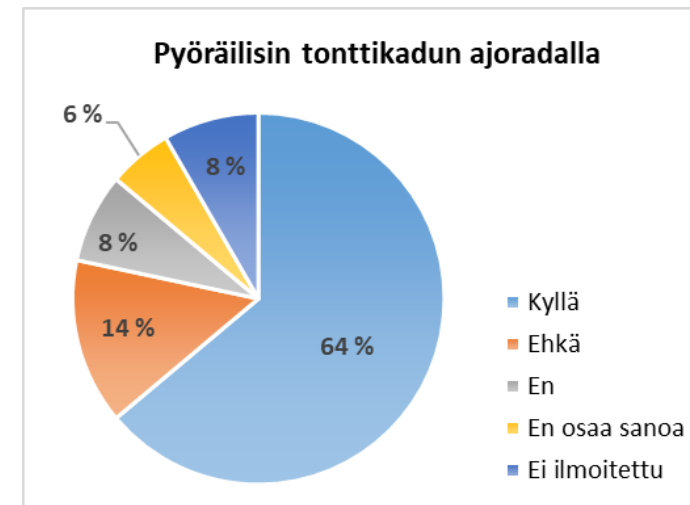
# Näkemykset ajoradalla pyöräilystä

Kyselyssä tiedusteltiin vastaajien näkemyksiä ajoradalla pyöräilystä. Onko se mahdollisuus vai uhkakuva? Ajoratapyöräilyratkaisuja ovat pyöräily ajoradalla sekaliikennekadulla ja pyöräkaistat sekä uuden tieliikennelain mahdollistamat vastavirtaan pyöräily yksisuuntaisella kadulla ja pyöräkatu.

Tonttikadun ajoradalla pyöräilisi kyselyyn vastanneista noin kaksi kolmasosaa (64 %) ja kokoojakadun ajoradalla noin neljännes (27 %). Vastaavasti tonttikadun ajoradalla ei pyöräilisi 8 % vastaajista ja kokoojakadun ajoradalla noin neljännes (26 %) vastaajista.

Kyselylomakkeessa esimerkkikatuina mainittiin:

- tonttikaduista Ryydynkatu ja Hikivuorenkatu
- kokoojakaduista Vuorentausta ja Ali-Huikkaantie.



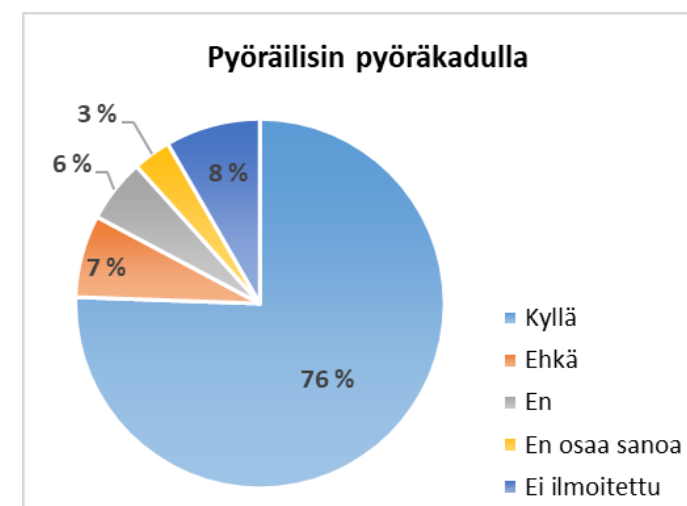
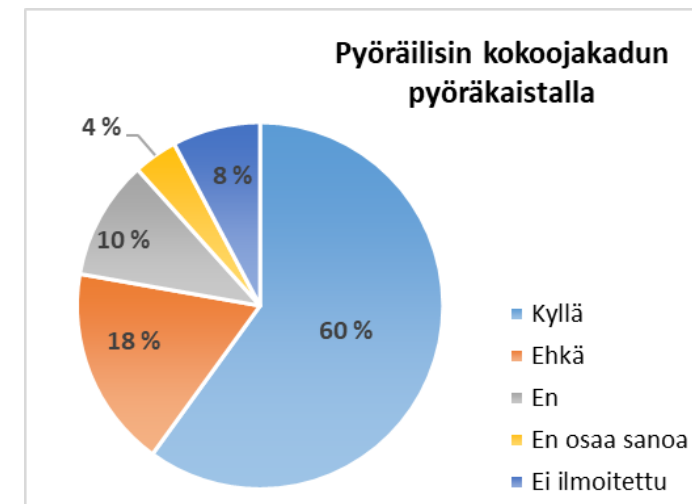
# Näkemykset pyöräkaistalla ja pyöräkadulla pyöräilystä

Vastaajilta kyseltiin näkemystä myös pyöräilystä pyöräkaduilla ja kokoojakadun pyöräkaistalla.

Kyselyyn vastanneista pyöräilisi pyöräkaduilla noin kolme neljäsosaa (76 %) ja kokoojakadun pyöräkaistalla noin kaksi kolmasosaa (60 %). Vastaavasti vastaajista ei pyöräilisi pyöräkadulla 6 % ja kokoojakadun pyöräkaistalla 11 %.

Kyselylomakkeessa esimerkkikohteena mainittiin:

- pyöräkadun osalta Pinninkatu ja Korkeimäenkadun itäosa
- kokoojakadun osalta Teivaalantie ja Kuokkamaantien länsiosa.

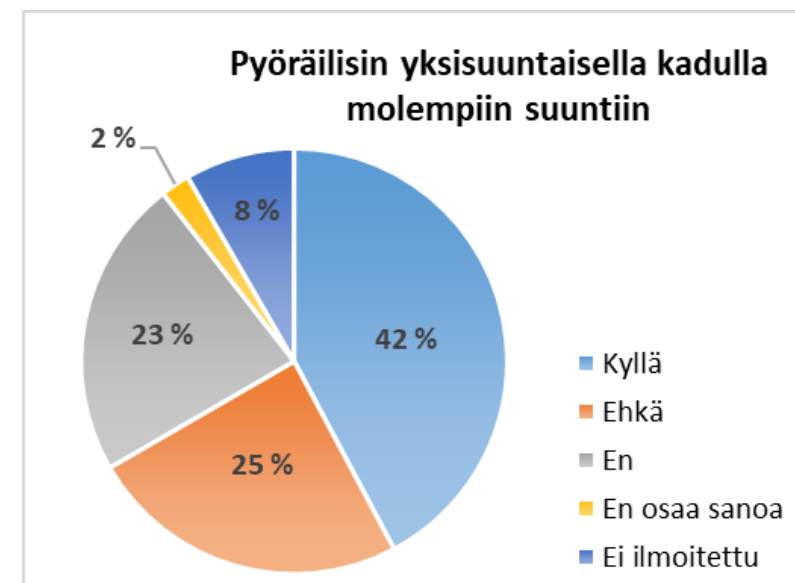


# Näkemykset yksisuuntaisella kadulla pyöräilystä

Ajoratapyöräilyn osalta vastaajilta kysyttiin mielipidettä myös pyöräilystä yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin.

Kyselyyn vastanneista pyöräilisi yksisuuntaisilla kaduilla molempiin suuntiin vähän alle puolet (42 %). Vastaajista ei pyöräilisi vastavirtaan noin neljäsosa (24 %).

Kyselylomakkeessa esimerkkikohteena mainittiin Puuvillatehtaankatu ja Hallituskatu.





# Ehdotukset pääreittien muutoksista

Kyselyn ensimmäisessä osiossa vastaajat esittivät karttaikkunan avulla lisättäviä ja muutettavia pääreittejä ja pääreittiosuuksia pyöräilyn tavoiteverkkoluonnoksen päälle. Karttamerkintöjä saatiin yhteensä 349 kappaletta, ja niitä teki noin puolet kyselyyn osallistuneesta. Jopa yli 10 muutosehdotusta oli esittänyt viisi vastaajaa. Reiteistä tai reittiosuuksista, joiden toivottiin kuuluvan seudullisiin pääreitteihin, tehtiin yhteensä 152 karttamerkintää eli 44 % kaikista annetuista muutosmerkinnöistä.

Vastauksissa oli esitetty seuraavat alueellisiin pääreitteihin kuuluneet reitit tai reitinosat **nostettavaksi seudullisiin pääreitteihin**:

- Hämeenpuisto ja Lapintie
- Tammelan puistokatu ja Teiskontien eteläreuna välillä Ilmarinkatu-Kuntokatu
- Rieväkatu ja lidesranta
- Messukyläntie, Messukylänkatu ja Kangasalantie
- Aitolahdentie välillä Mäentakusenkatu-Sammon valtatie sekä Mäentakusenkatu
- Valtatien 9 itäreuna välillä Sammon valtatie-Kangasalantie
- Hervannan valtavyöly välillä Sammon valtatie-Messukyläntie ja välillä Messukyläntie-Nekalantie
- Hepolamminkatu välillä Hervannan valtavyöly-Turtolankatu
- Juvankatu välillä Kangasalantie-Yrjöläntie ja Yrjöläntie-Kangasalan raja
- Turtolankatu välillä Hepolamminkatu-Yrjöläntie sekä Yrjöläntie

Myös seuraavat tavoiteverkkoluonnoksessa aluereitteihin kuuluneet reitit tai reitinosat oli vastauksissa esitetty **nostettavaksi seudullisiin pääreitteihin**:

- Yliopistonkatu välillä Vellamonkatu-Kalevantie
- Ilmarinkatu välillä Salhojankatu-Teiskontie
- Kissanmaankatu

Vastauksissa oli esitetty seuraavat aluereitteihin kuuluneet reitit tai reitinosat **nostettavaksi alueellisiin pääreitteihin**:

- Kohmankaari välillä Tesomankatu-Tohlopinranta sekä Tohlopinranta
- Tahmelanranta
- Pyynikinranta
- Satakunnankatu
- Hämeenkatu
- Salhojankatu välillä Vellamonkatu-Annikinkatu
- Kaupinkatu välillä Ilmarinkatu-Teiskontie
- Kuntokatu
- Takahuhdintie
- Annalankatu, Solkimäenraitti ja Solkimäenkatu

Periaatteena on ollut että seudullisia pääreitit yhdistää Tampereen keskustan naapurikuntien kuntakeskuksiin ja Tampereen aluekeskuksiin. Tästä syystä kyselyssä seudullisiksi pääreitiksi esitettyjä reittejä tai reitinosia ei tulla nostamaan tavoiteverkolla seudullisiksi, vaan niitä kehitetään tärkeinä alueellisina pääreitteinä.

Lisäksi kyselyssä oli esitetty aluereittejä nostettavaksi seudullisiksi pääreiteiksi. Aluereittejä ei nosteta tavoiteverkossa seudullisiksi pääreiteiksi, mutta Yliopistonkatu välillä Vellamonkatu-Kalevantie ja Kissanmaankatu nostetaan tavoiteverkolla alueelliseksi pääreiteiksi.

Kyselyssä oli lisäksi esitetty joidenkin aluereittien nostamista alueelliseksi pääreiteiksi. Tavoiteverkossa alueelliseksi pääreiteiksi nostetaan seuraavat reitit:

- Kohmankaari välillä Tesomankatu-Tohlopinranta sekä Tohlopinranta
- Tahmelanranta
- Pyynikinranta

# Nettikyselyn avokysymykset ja vastauksien määrä

Avokysymyksillä vastaajilta kysyttiin:

1. Mitä etuja he näkevät ajoratapyöräilystä?
2. Mikä ajoratapyöräilyssä heitä huolettää? Mitä suunnittelussa pitäisi huomioida ja ratkaista?
3. Mikä on mielestäsi kaikkein tärkeintä pyöräilyn pääverkoston kehittämisessä?

Lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus ”Sana on vapaa” –osiossa tuoda esille muita näkemyksiä ja kommentteja pyöräilystä ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisestä.

Avokysymyksiin vastasi 61 – 77 % kyselyyn osallistuneista. Eniten vastauksia saatiin kysymykseen ”Mikä on mielestäsi kaikkein tärkeintä pyöräilyn pääverkoston kehittämisessä?”.

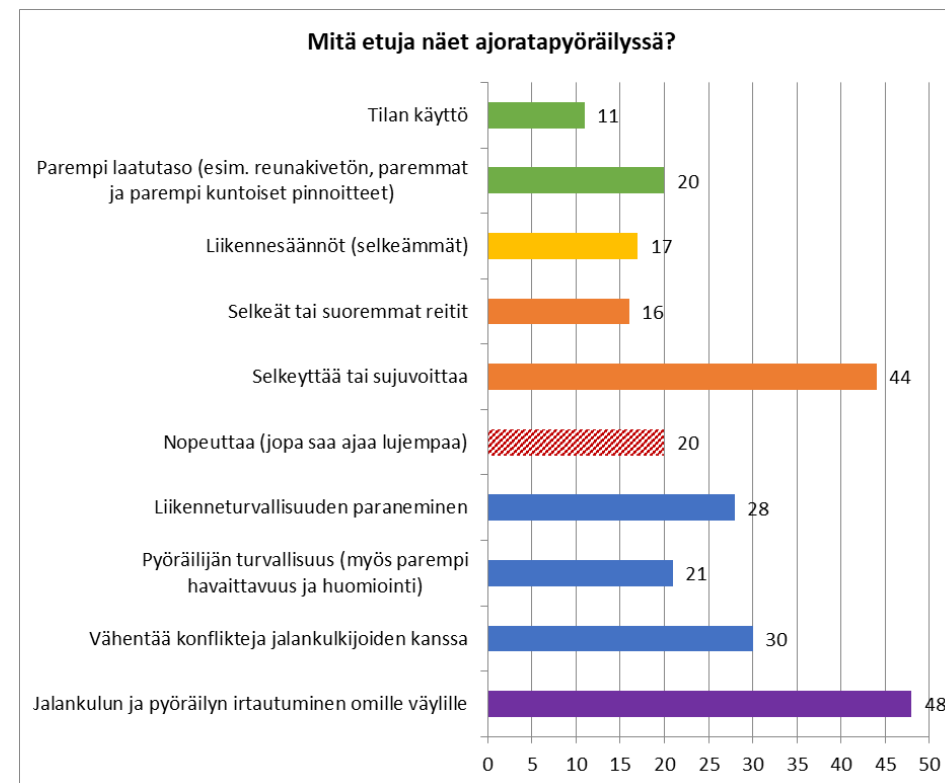
# Mitä etuja näet ajoratapyöräilystä?

Tähän ensimmäiseen avokysymykseen vastasi noin 60 % kyselyyn osallistuneista eli 112 vastaajaa.

Ajoratapyöräilyn merkittävimpinä etuina vastaajat näkivät jalankulun ja pyöräilyn irtautumisen omille väylilleen sekä liikkumisen ja liikennejärjestelyjen selkeytymisen ja sujuvoitumisen. Tärkeänä nähtiin myös konfliktien vähentyminen jalankulkijoiden kanssa sekä liikenneturvallisuuden yleinen paraneminen. Pyöräilijän havaittavuuden ja huomioonin koettiin myös parantuvan ajoratapyöräilyn yhteydessä.

Tilan käytön osalta vastaajat toivat esille seuraavia näkemyksiä ja vaikutuksia:

- Ajoradalla on useimmiten enemmän tilaa pyöräilylle.
- Joka paikkaan ei tarvitse rakentaa erillisiä pyöräteitä.
- Etenkin keskustassa katutila on vähissä ja ajorata on monella kadulla ainoa paikka, johon pyöräilyn voi järkevästi osoittaa.
- Mahdolliset säästöt rakentamiskuluissa, kun erillisiä kapeita pyöräteitä ei tarvitse yrittää mahduttaa kapeille kaduille.

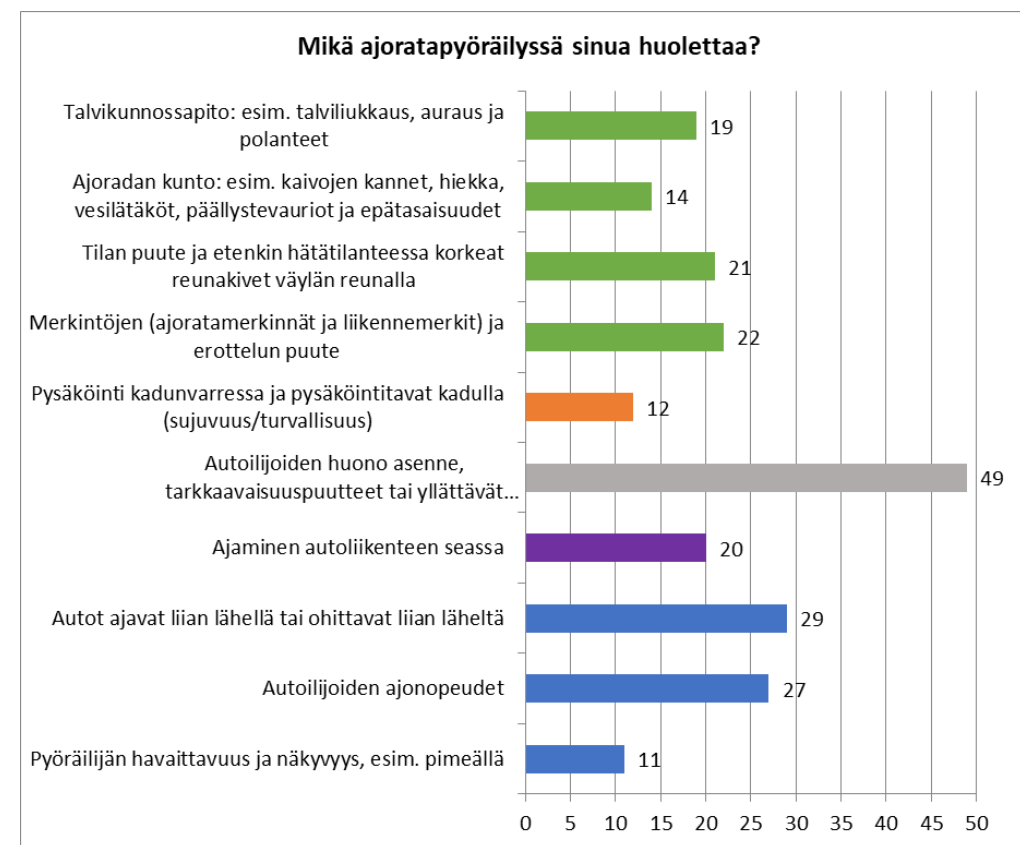


# Mikä ajoratapyöräilyssä sinua huolettaa?

Toiseen avokysymykseen vastasi noin 70 % kyselyyn osallistuneista eli 127 vastaajaa.

Selvästi eniten ajoratapyöräilyssä vastaajia huolesti autoilijoiden huono asenne, tarkkaavaisuuspuutteet ja yllättävät ajokäyttäytymiset. Muita keskeisiä huolenaiheita olivat autoilla liian lähellä ajaminen tai liian läheltä ohittaminen sekä autoilijoiden ajonopeudet.

Ajoratamerkintöjen, liikennemerkkien ja erottelun puute sekä tilan puute etenkin hätätilanteessa mm. ajorataa reunustavien korkeiden reunakivien vaikutuksesta nousivat esille vastauksissa.



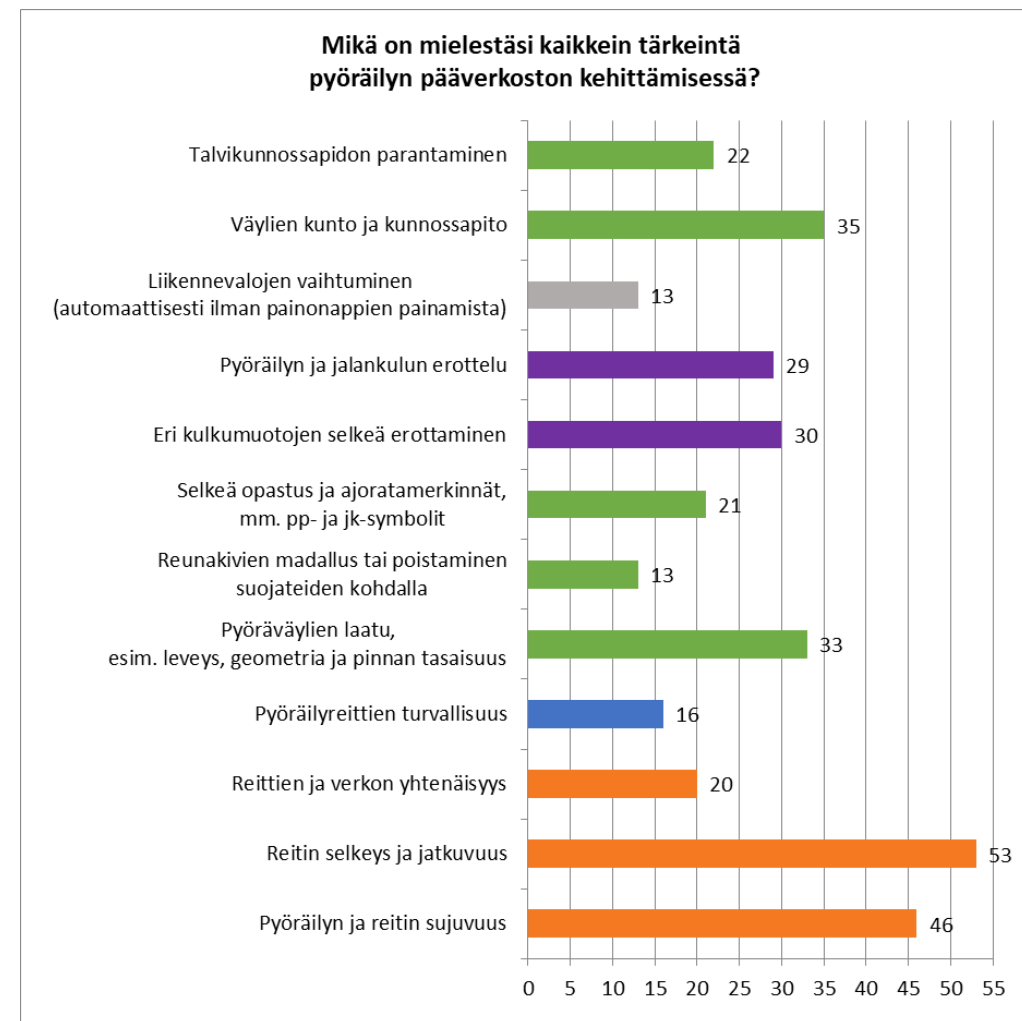
# Mikä on mielestäsi kaikkein tärkeintä pyöräilyn pääverkoston kehittämisessä?

Kolmanteen avokysymykseen vastasi lähes 80 % kyselyyn osallistuneista eli 138 vastaajaa.

Reittien selkeys ja jatkuvuus sekä pyöräilyn ja reittien sujuvuus nousivat saaduissa vastauksissa tärkeimmiksi asioiksi pyöräilyn pääverkoston kehittämisessä.

Muita keskeisiä tekijöitä olivat väylien kunto ja kunnossapito sekä väylien laatu, esim. leveyden, geometrian ja pinnan tasaisuuden osalta. Lähes yhtä tärkeänä nähtiin myös eri kulkumuotojen selkeä erottaminen, etenkin jalankulun ja pyöräilyn erottelu.

Moni vastaajista näki kunnossapidon osalta tärkeänä talvikunnossapidon laadun parantamista.





# Muita näkemyksiä ja kommentteja pyöräilystä ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistä

”Sana on vapaa” -osiossa esitettiin näkemyksiä ja kommentteja pyöräilyolosuhteiden kehittämistä. Tähän osioon vastasi kaksi kolmasosaa kyselyyn osallistuneista eli 110 vastaajaa. Osiossa vastaajilta saatiin kehittämisajatuksia ja näkemyksiä mm. seuraavista teemoista:

- verkon laajuuteen ja väylien luonteesta sekä jalkakäytävällä pyöräilyä ja pyöräilijän paikasta katualueella
- pyöräilykulttuurista, liikennevalistuksesta ja liikenteen valvonnasta
- liittymien merkinnöistä ja liikennevaloliittymien järjestelyistä sekä liikennevalo-ohjauksesta
- pollareista erotteluvälineenä sekä pyöräpysäköinnistä ja oheispalveluista

Vaikka kyselyssä haettiin kommentteja tavoiteverkkoon, saatiin myös paljon palautetta ja ehdotuksia nykyisistä olosuhteista ja järjestelyistä mm. kunnossapitoon ja työmaa-aikaisiin järjestelyihin liittyen. Yhteensä 32 kyselyyn osallistunutta antoi palautetta ja ehdotuksia myös yksittäisistä nykyisistä väylistä, reiteistä sekä yhteystarpeista.

Kyselystä on laadittu erillinen raportti, johon on kerätty kaikki kyselyn aineisto.

# Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

Tampereen kaupunki on asettanut strategiassaan tavoitteeksi lisätä kestävien kulkumuotojen, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuutta. Suuremman kulkumuoto-osuuden tavoittelu kasvavassa Tampereen kaupungissa edellyttää väistämättä muutoksia myös kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteisiin ja -ratkaisuihin. Polkupyöriä on tarve käsitellä ajoneuvoina ja kävelyä omana kulkumuotona. Myös uusi tieliikennelaki on tuonut muutoksia pyöräliikenteen ja kävelyn järjestelyihin mahdollistaen mm. kaksisuuntaisen pyöräilyn yksisuuntaisilla kaduilla ja pyöräkadut.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko – selvitys on laadittu osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Yleiskaavassa 2017-2021 esitetään pyöräliikenteen tavoiteverkko pääreittien osalta, joihin kuuluvat seudulliset ja alueelliset pääreitit. Pyöräliikenteen tavoiteverkko tukee maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä toimii kantakaupungin alueen alue- ja liikennesuunnittelun lähtökohtana. Tavoiteverkko on jatkuvasti päivittyvä ja se päivittyy mm. alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Tavoiteverkon määrittelyllä vaikutetaan myös tulevien vuosien parantamistoimenpiteiden kohdistumiseen pyöräliikenteen verkolla. Määritetyllä tavoiteverkolla ohjataan myös hoidon ja ylläpidon priorisointia.

Määritelty tavoiteverkko on tärkeä lähtökohta vuoden 2021 alussa käynnistyvässä pyöräilyn kehittämisohjelman laadinnassa.

Kantakaupungin yleiskaavaehdotuksessa esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkkoa on päivitetty saadun palautteen sekä nettikyselyssä saatujen ehdotusten pohjalta. Tavoiteverkkoa on päivitetty mm. uusilla alueellisilla pääreiteillä sekä aluereiteillä.

Tavoiteverkon ratkaisussa on pyritty huomioimaan Tampereen liikenteen rauhoittamispolitiikan ja uuden tieliikennelain mahdollistamat pyöräliikenteen kehittämiskeinot.

Tampereella on nykyisin jo melko kattava pyöräilyverkko, mutta se on hyvinkin tasalaatuinen. Nykyisin pääreitit ja paikallisreitit eivät erotu toisistaan ominaisuuksiltaan eivätkä laadultaan. Jatkossa pyöräilyn pääreittejä tulee kehittää laadultaan ja turvallisuudeltaan suunnitteluohjeiden edellyttämälle tasolle sekä erotella jalankulku ja pyöräily. Tulevassa valtakunnallisessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on määritelty eri hierarkiatason väylien laatutasotavoitteet.

Asetettujen kulkumuototavoitteiden saavuttaminen edellyttää tärkeimpien pyöräilyn pääreittien kehittämistä sujuvina ja turvallisina sekä kilpailukykyisinä. Pyöräilyn pääreittien kehittäminen edellyttää nykyistä suurempia määrärahoja sekä ohjelmointia.



LIITE 1  
TAMPEREEN PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO 2.0  
KANTAKAUPUNGIN PÄÄ- JA ALUEREITTIT, 24.11.2020

