

TAMPERE.
FINLAND

Kävelyn ja pyöräliikenteen katsaus 2025

Kaupunkiympäristön palvelualueen julkaisu 2/2025



TAMPERE



© JUKKA SALMINEN / TIKERIKUVA



© MIKKO VARES / VISIT TAMPERE

Sisältö

Esipuhe	3
1. Johdanto	4
2. Liikkuminen Tampereella	6
2.1 Kulikutapavalinnat ja tavoite.....	6
2.2 Eri kulikutapojen liikennemäärien kehitys.....	7
2.3 Tamperelaiset ahkeria kävelijöitä	8
2.4 Pyöräily kasvussa.....	8
2.5 Lyhyiden matkojen muutospotentialiaali	9
2.6 Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin.....	9
2.7. Tukea olosuhteiden kehittämiseksi.....	9
3. Kehittyvä kävely-ympäristö	10
3.1 Toimenpiteitä 2022–2025.....	10
3.2 Ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen	11
3.3 Esteettömyyden parantaminen.....	12
3.4 Kävelen keskustoissa.....	13

4. Pyöräily-ympäristön kehittäminen.....	15
4.1 Pyöräliikenteen pääreitit.....	15
4.2 Kehittämiskohteita 2022–2025	16
4.3 Uudet pyöräliikenteen ratkaisut	18
4.4 Pyörämatkailu	20
5. Parantuvat pyöräilyn palvelut	21
5.1 Pyöräpysäköinti.....	21
5.2 Kaupunkipyörät.....	23
5.3 Potkulaudat.....	24
6. Ympärivuotinen pyöräily ja talvihoito	25
6.1 Pyöräilyn vuodenaikavaihtelu.....	25
6.2 Tavoitteena ympärivuotinen pyöräily	25
6.3 Kunnossapitoluokat.....	26
6.4 Pyöräilyagentit talvihoidon tarkkailijoina	27
7. Vuorovaikutus ja viestintä	28
7.1 Aukkaat ja sidosryhmät mukana suunnittelussa	28
7.2 Liikkumisvalintoihin vaikuttaminen.....	29
8. Mitä seuraavaksi?	31

Esipuhe

Tämä katsaus tarjoaa ajankohtaisen kokonaiskuvan kävelyn ja pyöräliikenteen kehityksestä Tampereella vuonna 2025. Se kokoaa yhteen viime vuosien toimenpiteet ja kertoo, missä olemme nyt ja mihin olemme matkalla. Tulevalla pormestarikaudella haluan edistää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä Tampereella. Tämä tullaan huomioimaan tulevissa talousarvioesityksissäni.

Kävely ja pyöräily ovat keskeisiä kestävä ja viihtyisän kaupungin rakennuspalikoita. Tampereella olemme kehittäneet reittejä, lisänneet turvallisuutta ja esteettömyyttä sekä tukeneet liikummista viestinnän ja osallistamisen keinoin. Kaupunkipyörät ja sähköpyörät ovat tulleet yhä useamman arkeen.

Aktiivinen liikkuminen on tärkeää paitsi ilmaston ja terveyden, myös yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien kannalta. Kun yhä useampi valitsee kulkea omin voimin, hyötyvät niin

ihmiset kuin koko kaupunki. Pyöräliikenteen pääreittejä on parannettu tuomaan sujuvuutta arjen matkoille, vapaa-ajan liikkumista ja harrastamista unohtamatta

Työ ei kuitenkaan ole valmis. Tarvitsemme edelleen määrätietoista kehittämistä, jotta kestävien kulkutapojen valinta olisi helppo ja houkutteleva kaikkina vuodenaikoina. Arkiliikunnan tärkeyttä hyvinvoinnin kannalta ei voi liikaa korostaa.

Kaupunki voi luoda mahdollisuudet, mutta todelliset valinnat tehdään ihmisten arjessa. Jatketaan siis yhdessä työtä kohti toimivaa, terveellistä ja elävää kaupunkia.

Ilmari Nurminen
Pormestari



1. Johdanto

Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteet ja kehittämissuunnitelmat perustuvat kaupunkistrategiaan. Tampereen tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Ilmastomuutoksen hillinnän lisäksi kestävien kulkutapojen kasvu ja henkilöautoliikenteen väheneminen edistävät kaupungin muita tavoitteita: hyvinvoinnin ja arkiliikunnan lisäämistä, terveellistä asuinympäristöä, liikenneturvallisuutta, kaupungin viihtyisyyttä ja liikkumisen tasa-arvoa.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen visiot, niitä tukevat tavoitteet ja tavoitteiden toteutumiseksi tarvittavat toimenpiteet on esitetty koko kaupunkia koskevissa, vuonna 2022 hyväksytyissä ohjelmissa: *Tampere askeleen edellä – Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030* sekä *Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2030*.

Ohjelmien koordinointi- ja seurantavastuu on Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikössä, ja toimenpiteitä toteutetaan kaupungin kaikilla palvelualueilla.

Tampereen kaupunkistrategia 2030

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

Pormestariohjelma 2025–2029

tarkentaa strategian linjauksia.

Yleiskaavat

osoittavat esim. pyöräliikenteen pääreitit ja kävelykeskustana kehitettävät hitaan liikkumisen alueet.

Kestävän kaupunkiliikuttamisen suunnitelma (SUMP)

sitouttaa kestävästä kaupunkiliikuttamisen periaatteita ja kestävyystavoitteita suunnitteluun ja päätöksentekoon.

Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta

tarkentaa ilmastotavoitteen toimenpiteiksi. Kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpiteet ovat tärkeitä kulkumuototavoitteen saavuttamisessa.

Hyvinvointikertomus ja -suunnitelma

tuovat esille arkiliikuttamisen lisäämistä ja liikenneköyhyyden ehkäisemisen tilannekuvan ja tavoitteet.

Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma

Pysäköinti-politiikka

Nopeusrajoitus-politiikka

ITS-strategia

Tämä katsaus esittelee, miten kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelmien tavoitteet ovat edenneet, millaisia edistämistoimenpiteitä kaupunki on toteuttanut vuosina 2022–2025 ja miten työ jatkuu lähivuosina. Lisäksi katsaus kokoaa ajankohtaista tietoa tamperelaisista kävelijöinä ja pyöräilijöinä. Katsaus julkaistaan jatkossa joka toinen vuosi.

Kävely ja pyöräliikenne ovat omia kulkumuotoja, joita kehitetään niiden omista lähtökohdista. Aktiivisten kulkutapojen edistämiseen liittyy myös yhteisiä toimenpiteitä ja indikaattoreita, minkä vuoksi seuranta on koottu samaan katsaukseen.

“Pyöräily Tampereella on sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille. Vuoden 2030 tavoitteena on, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on syksyn arkivuorokautena vähintään 15 %.”

*Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030
(hyväksytty 2022)*

”Tampere on viihtyisä, vihreä ja vilkas kaupunki, jossa liikutaan jalkaisin ympäri vuoden. Kävelykaupunkia kehitetään yhdessä – askeleen edellä muita.”

Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030 (hyväksytty 2022)

2. Liikkuminen Tampereella

2.1 Kulutapavalinnat ja tavoite

Vuorokaudessa tamperelainen tekee keskimäärin 2,5 kotimaan-matkaa, liikkuu noin 30 kilometriä ja käyttää matkoihinsa aikaa 1 tunnin ja 10 minuuttia.

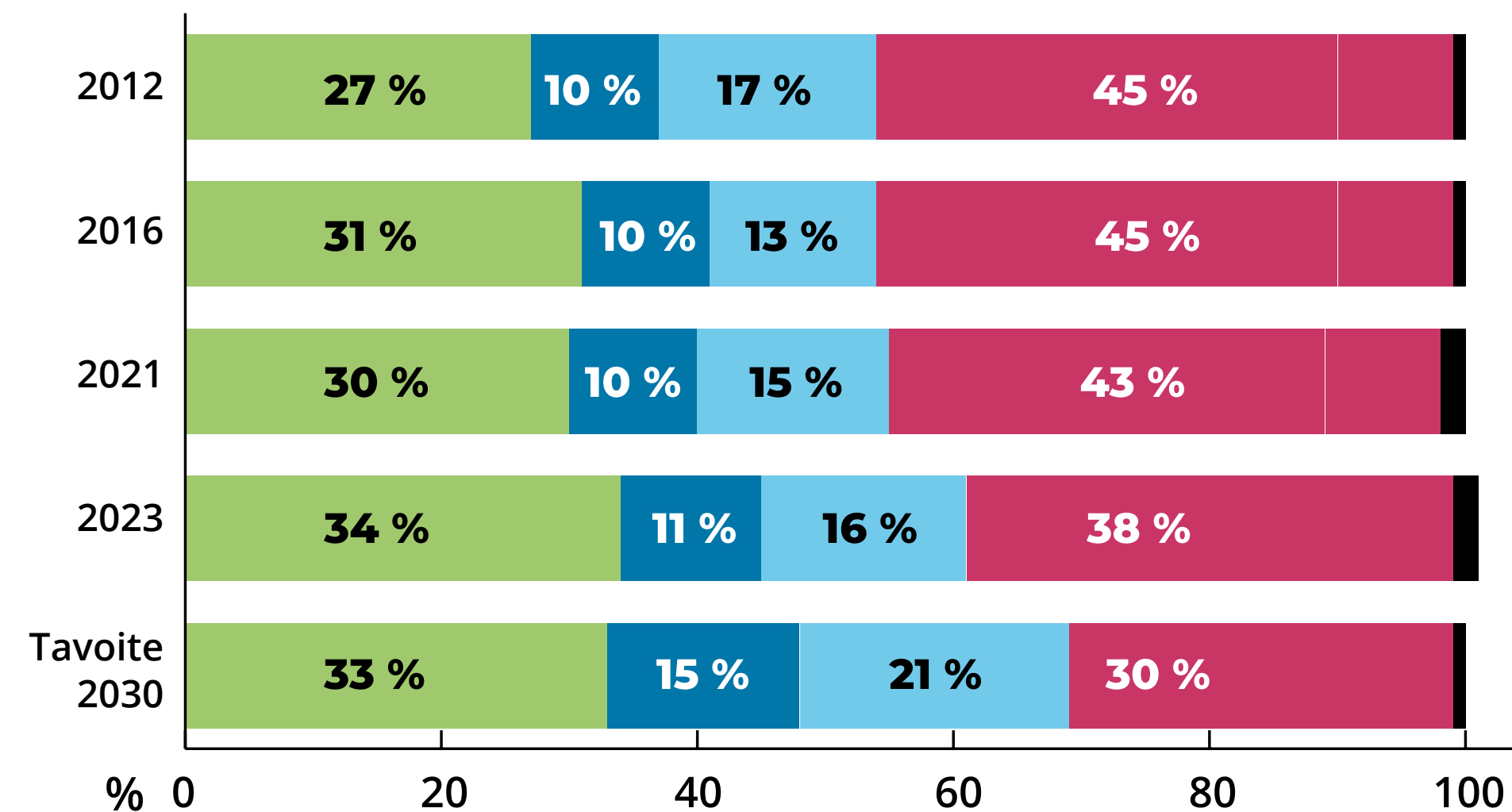
Tamperelaiset tekevät matkoistaan 34 % kävellen, 16 % jouk-koliikenteellä ja 11 % pyörällä.

Kaupungin tavoitteena on, että vuonna 2030 kestävän liikku-misen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on 69 % tamperelaisten syksyn arkipäivänä tekemistä matkoista.

Tamperelaisten liikkuminen on viime vuosina muuttunut tavoitteiden suuntaisesti. Kävelymatkojen kulkutapaosuus on kasvanut eniten, ja tavoite on jo ylittynyt. Myös joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen osuudet ovat kasvussa, mutta tavoitteeseen on vielä matkaa. Tamperelaisten yleisin kulkutapa on edelleen henkilöauto.

Henkilöliikennetutkimus: Tamperelaisten matkojen määrää, kulku-muotojen käyttöä ja liikkumistottumuksia seurataan noin neljän vuoden välein tehtävillä valtakunnallisilla henkilöliikennetutkimuksilla (HLT). Viimeisin koko vuoden liikkumista tarkasteleva tutkimus on toteutettu 2021 ja syksyn liikkumistietoja koskeva välivuositutkimus 2023. Seuraava tutkimus toteutetaan vuosina 2025–2026, ja tulokset valmistuvat 2027.

Tamperelaisten kotimaassa tekemien matkojen kulkumuoto-osuudet syksyn arkipäivänä



Kestävät kulkutavat

2023:

61 %
matkoista

2030 tavoite:

69 %
matkoista

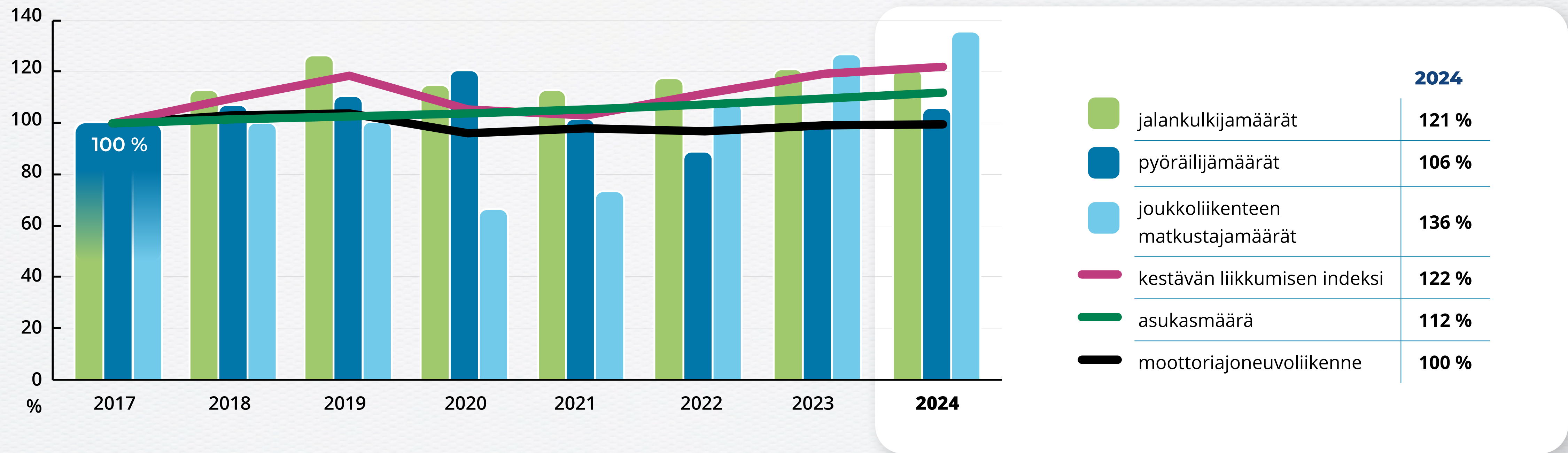
2.2 Eri kulkutapojen liikennemäärien kehitys

Liikennemäärien kehityksen perusteella nykyisin liikutaan kestävämmän kuin vuonna 2017.

Kestävän liikkumisen indeksi on noussut vuodesta 2017 vuoteen 2024 yhteensä 22 % eli asukasmäärän kehitystä enemmän. Jalankulkijamäärät ovat lisääntyneet 21 %, pyöräilijämäärät 6 % ja joukkoliikenteen matkustajamäärät 36 %. Samaan

aikaan moottoriajoneuvoliikenteen määrä on säilynyt ennallaan ja Tampereen asukasluku on lisääntynyt 12 %.

Kävely ja pyöräily ovat osittain toisilleen vaihtoehtoisia kulkutapoja: talvikuukausina jalankulku korvaa pyörämatkoja, kun taas kesällä pyöräilijämäärät kasvavat ja kävellään muita vuodenaikoja vähemmän.



2.3 Tamperelaiset ahkeria kävelijöitä

Keskimäärin joka kolmas matka tehdään kävellen, ja 80 % tamperelaisista kävelee päivittäin. Lyhyistä matkoista suurin osa tehdään kävellen: 0–1 kilometrin matkoista kävellään 81 % ja 1–2 km matkoistakin vielä 51 %. Suomen kaupungeista ainoastaan Helsingissä kävellään enemmän.

Naiset kävelevät miehiä enemmän. Keskustassa asuvat kävelevät selvästi enemmän kuin muualla Tampereella asuvat. Keskusta-asukkaat kävelevät puolet kaikista kotimaan matkoistaan. Merkittävin osa kävelymatkoista on ulkoilulenkkejä (25 %) tai muita vapaa-ajan matkoja (13 %). Viidesosa matkoista on ostosmatkoja (21 %) ja työ-, koulu- ja opiskelumatkoja yhteensä vajaa kuudesosa (14 %).

80 %

tamperelaisista
kävelee
päivittäin

4,1 km
keskimääräisen
pyörämatkan
pituus

2.4 Pyöräily kasvussa

Liikennebarometrin mukaan 16 % tamperelaisista pyöräilee päivittäin ja 22 % viikoittain lumettomana aikana vuodesta. Kun maassa on lunta tai jäätä, pyöräilyä jatkaa vähintään viikoittain 11 % tamperelaisista.

Pyörämatkojen osuus kaikista matkoista kasvaa tavoitteeseen nähden hitaasti, mutta kehityssuunta on oikea ja pyöräilymäärät ovat kasvussa. Pyöräilymäärät kaupungin pyöräliikenteen laskentapisteissä notkahtivat koronapandemian aikana, kun seurannassa mukana olevilta työmatkapyöräilyn reiteiltä siirryttiin vapaa-ajan reiteille. Tavaksi jääneen etätyöskentelyn lisäksi pyöräilymäärien kasvua on hidastanut joukkoliikenteen suuri suosio raitiotieliikenteen käynnistyttyä.

Keskimääräisen pyöräilymatkan pituus on 4,1 km ja siihen kuluu 23 minuuttia. Merkittävin osa pyörämatkoista on työmatkoja (25 %) tai koulu- tai opiskelumatkoja (13 %). Reilu neljäsosa matkoista liittyy ulkoiluun (15 %) tai muuhun vapaa-aikaan (12 %).

Liikennemäärien seuranta: Tampereella on seurattu jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemääriä 2000-luvun alusta alkaen kiinteillä ja siirrettävillä automaattilaskimilla, liikennevaloilmalaskimilla sekä näitä täydentävillä käsilaskennoilla. Kiinteitä laskimia on sijoitettu pääasiassa keskusta-alueelle sekä tärkeimmille pyöräilyreiteille keskustan ulkopuolella. Vuosien 2022–2024 aikana on lisäksi otettu käyttöön hahmontunnistukseen perustuvia liikenteen mittauspisteitä ja samalla jalankulun seurantapisteiden määrä on moninkertaistunut. Kameran sijoittuvat pääasiassa keskuksiin.

Liikenneindeksit: Mittauspisteistä saatujen liikennemäärien perusteella on vuodesta 2017 alkaen laskettu eri kulkutapojen liikennemäärien suhteellista vuosittaista kehitystä kuvaavat kehitysindeksit. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät yhdessä joukkoliikenteen matkustajamäärien kanssa muodostavat kestävä liikumisen indeksin.

Kävelijät tyytyväisimpiä:

- ▶ kävelyväylien laatutaso
- ▶ kävely-ympäristön miellyttävyys
- ▶ esteettömyys



Kävelijöillä tyytymättömyyttä:

- ▶ työmaa-aikaiset järjestelyt
- ▶ kävelyreittien talvikunnossapito
- ▶ liikenneturvallisuuden tunne

Pyöräilijät tyytyväisimpiä:

- ▶ pyöräily-ympäristön miellyttävyys
- ▶ pyöräilyn sujuvuus
- ▶ pyöräteiden laatutaso



Pyöräilijöillä tyytymättömyyttä:

- ▶ työmaa-aikaiset järjestelyt
- ▶ pyöräteiden talvikunnossapito
- ▶ pyöräpysäköinti keskustassa

2.5 Lyhyiden matkojen muutospotentialiaali

Potentiaalia lisätä kävelymatkoja on erityisesti 1–2 kilometrin mittaisilla matkoilla, joista lähes kolmasosa tehdään nykyisin autolla (26 %).

Pyöräilyn kulkutapaosuus on suurimmillaan (13 % kaikista matkoista) 1–3 kilometrin matkoilla. Potentiaalia lisätä pyöräilymatkoja on erityisesti 2–5 kilometrin mittaisilla matkoilla, joista nykyisin lähes puolet tehdään autolla. Sähköpyörien yleistymisen kasvattaa myös tätä pidempien matkojen houkuttelevuutta pyöräilymatkoina.

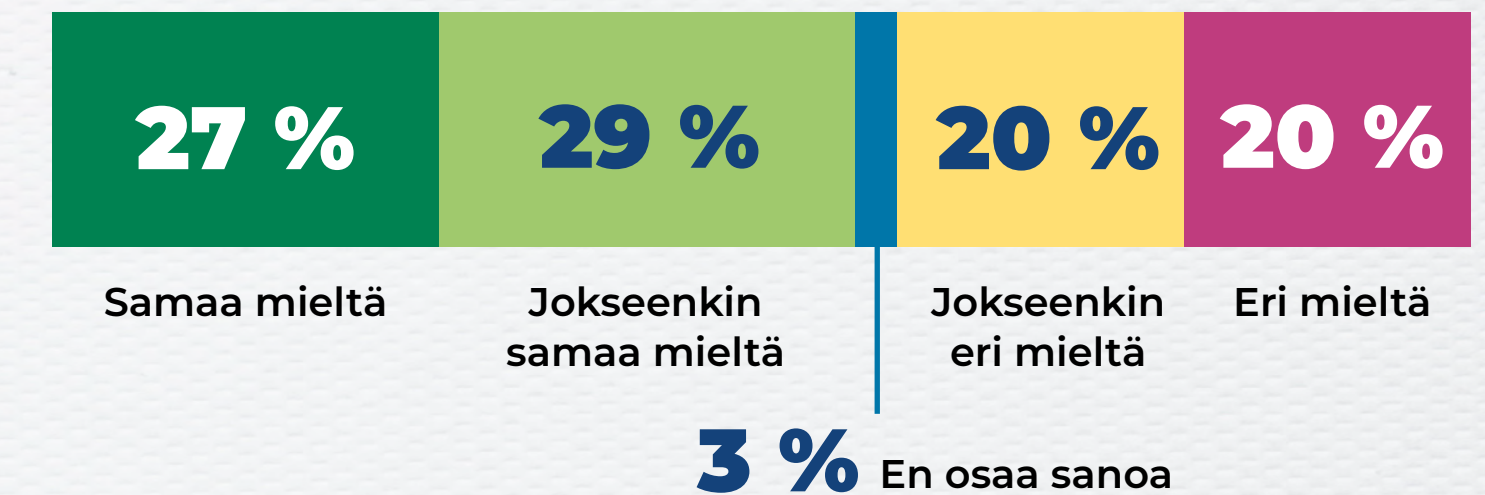
2.6 Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin

Lähes kaikki tamperelaiset kokevat lumettomana aikana kävellessä liikkumisen erittäin helpoksi (51 %) tai helpoksi (45 %). Kun maassa on lunta tai jäätä, monien liikkuminen vaikeutuu, mutta suurin osa kokee silti liikkumisen erittäin helpoksi (14 %) tai helpoksi (58 %). Mitä nuorempi ikäryhmä, sitä helpommaksi kävely talvisin koetaan, ja miehet kokivat liikkumisen talvella helpommaksi kuin naiset.

Tamperelaiset, jotka pyöräilevät vähintään viikoittain, kokevat lumettomana aikana pyöräilyn pääosin helpoksi (58 %) tai erittäin helpoksi (24 %). Talvipyöräilyn helpoksi tai erittäin helpoksi kokee 30 %.

2.7. Tukea olosuhteiden kehittämiseksi

Liikennebarometrin 2023 väite: Kävelyn, pyöräilyn ja joukko-liikenteen olosuhteita tulee kehittää, vaikka se tarkoittaisi paikoin autoliikenteen olosuhteiden heikentymistä.



Enemmistö tamperelaisista on samaa tai jokseenkin samaa mieltä väittämästä. Keskustassa asuvat, naiset ja alle 64-vuotiaat olivat eniten samaa mieltä väitteen kanssa. Koillisella palvelualueella asuvat, miehet ja 65–74-vuotiaat puolestaan olivat muita enemmän eri mieltä.

Liikennebarometri: Tamperelaisten tyytyväisyyttä eri kulkumuotojen olosuhteisiin ja suhtautumista kestäväan liikkumiseen selvitetään 2 000 tamperelaisen otostutkimukseen perustuvalla liikennebarometrillä. Ensimmäinen kysely toteutettiin 2023 ja seuraava 2027.

3. Kehittyvä kävely-ympäristö

Tamperelaiset ovat varsin tyytyväisiä kävelyolosuhteiden eri osa-alueisiin. Viime vuosien aikana kävely-yhteyksiä on kehitetty erityisesti raitiotiehankkeen yhteydessä sekä pyöräliikenteen pääreittien kehittämisen rinnalla. Myös rannoille on avattu uusia viihtyisiä ulkoilu- ja virkistysreittejä. Pyöräilyn ja kävelyn erottelu omille väylilleen sekä liikenteen rauhoittamistoimenpiteet ovat parantaneet molempien kulkutapojen turvallisuutta, sujuvuutta, esteettömyyttä ja miellyttävyyttä.

3.1 Toimenpiteitä 2022–2025

Rongankatu

Rongankadulle toteutettiin vuonna 2024 valmistuneessa saneerauksessa poikkeuksellisen leveät jalkakäytävät, jotka mahdollistavat suuret jalankulkijavirrat, liiketiloihin liittyvien terassien sijoittamisen katualueelle kesäaikana sekä bussipysäkeille laadukkaat odotusalueet. Vanhat lehmukset säilytettiin, ja ne luovat yhdessä uusien katupuiden ja muiden istutusten kanssa kadulle vehreän ilmeen ja tarjoavat varjoa kesähelteillä.



Morkun aukio

Morkun raitin jyrkkää mäkeä loivennettiin ja jalkakäytävää levennettiin vuonna 2023. Rongan alikulusta pääsee nykyisin portaita pitkin oikaisemaan Peltokadulle. Aukion keskelle rinteeseen toteutettiin oleskeluaukio, jossa voi odottaa junaa istutusten keskellä.

Kävelyopastus

Keskustaan ja Hervantaan on toteutettu kävelyopastus vuonna 2022. Alueopasteita on sijoitettu keskeisimpiin kohtiin. Niissä olevan kartan ääreen voi pysähtyä tutustumaan lähialueella oleviin kohteisiin ja suunnitella reittiä. Mustat viitat tukevat reitillä pysymistä ja kertovat jäljellä olevan kävelymatkan ja -ajan.



Santalahden ylikulkusilta

Santalahden uusi ylikulkusilta avasi vuonna 2024 uuden kävely- ja pyöräily-yhteyden radan yli. Hissiä käyttäen yhteys on esteetön. Reitti lyhensi mm. Santalahdesta Pispalan koulua käyvien koulumatkaa ja mahdollisti Pispalassa asuville ratikan käyttämisen.



Härmälään Talvitien koulun ja päiväkodin läheisyyteen on toteutettu korotettu liittymä hidastamaan ajoneuvoliikenteen ajonopeuksia, vähentämään läpiajoliikennettä ja parantamaan näin suojateiden turvallisuutta.

3.2 Ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen

Asuinalueiden nopeusrajoitus on nykyään 30 km/h lähes koko kaupungissa, mikä on mahdollistanut pyöräliikenteen siirtämisen ajoradalle monilla kaduilla, esimerkiksi Laulunmaankadulla, Parkanonkadulla, Simolankadulla ja Mattilankadulla. Samalla yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi usein kapeahko väylä on muuttunut liikennemerkkejä vaihtamalla leveäksi, turvalliseksi ja sujuvaksi jalkakäytäväksi.

Nopeusrajoitusten lisäksi ajoneuvoliikennettä rauhoitetaan kadun rakenteellisilla muutoksilla, kuten töyssyillä, ajoradan kavennuksilla ja tynnyhidasteilla. Rakenteellisia liikenteenrauhottamistoimenpiteitä on viime vuosien aikana toteutettu noin 30–50 kohteeseen vuodessa.

Kohteiden parantamista tehdään onnettomuusriskiarvioinnin mukaisessa kiireellisyysjärjestyksessä. Riskiarvioinnissa huomioidaan muun muassa todelliset ajonopeudet, liikennemäärät, nykyisten kadunylitysjärjestelyiden riittävyys ja erityiskohteiden esimerkiksi koulujen läheisyys.

Pihakatu

Pihakatu on jalankululle ja ajoneuvoliikenteelle yhteiseksi tarkoitettu katu, jossa ajonopeus sovitetaan jalankulun mukaiseksi, ja jalankulkijoille annetaan kadulla esteetön kulku. Parhaimmillaan kyse on turvallisesta ja viihtyisästä kadusta, jossa on esteetön liikkuu. Pihakatu löytyy esimerkiksi Tammelasta ja Muotialasta.

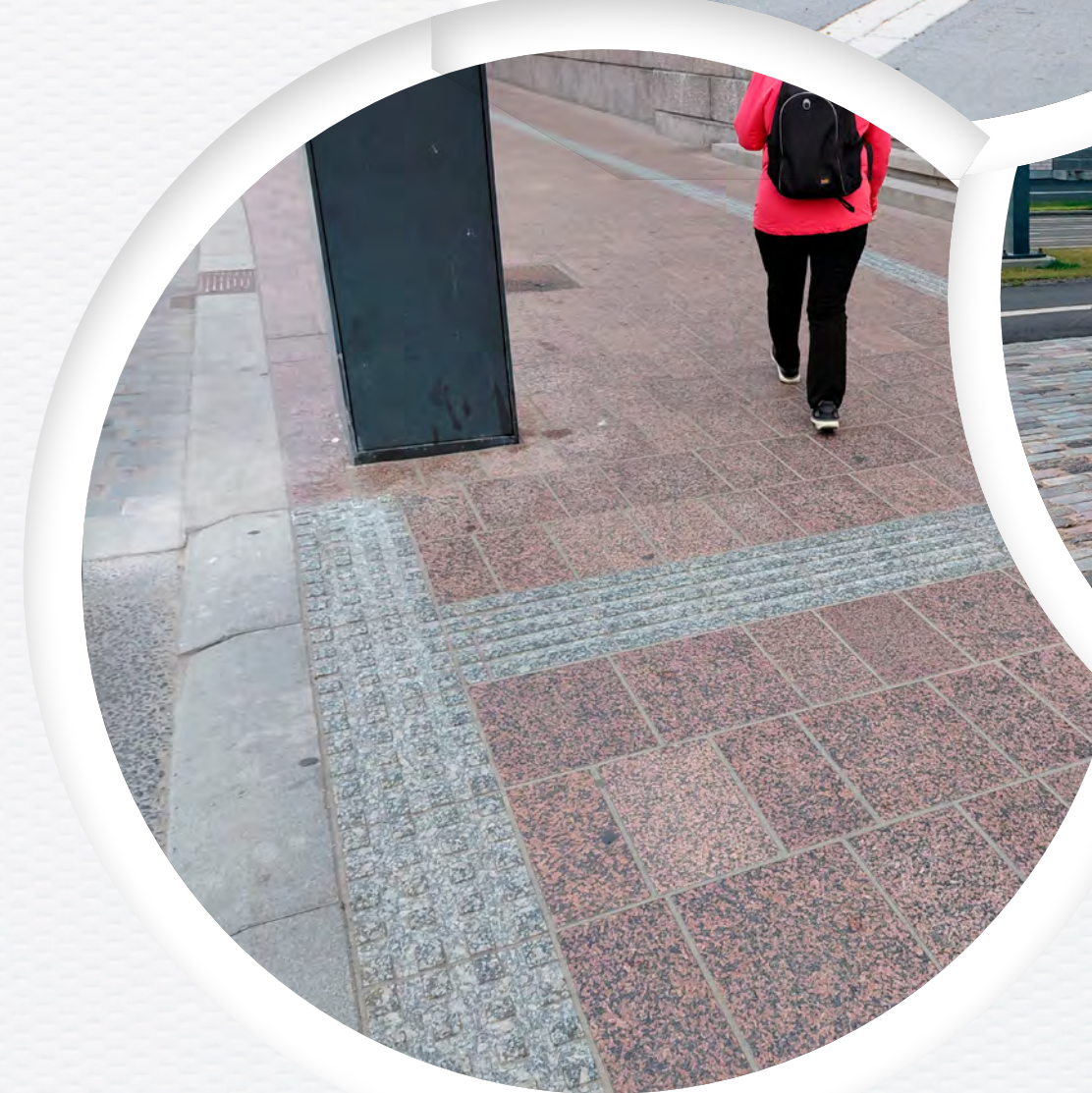


3.3 Esteettömyyden parantaminen

Liikkumisympäristön esteettömyyttä parannetaan vähitellen suunnittelemalla ja rakentamalla kaikki uudet ja saneerattavat kohteet esteettömyyden tavoitetason mukaisiksi. Liikenteen rauhoittamisen ja kulkumuotojen erottelun lisäksi kävely-ympäristön esteettömyyttä on parannettu esimerkiksi kadun pintamateriaalien yksityiskohdilla ja penkkejä lisäämällä. Myös tilapäisiltä liikennejärjestelyiltä edellytetään työmaata edeltävää esteettömyystasoa vastaavia järjestelyitä.

Esteettömyyden erikoistason tavoitereitit

- Esteettömyyden erikoistason kuuluvat kaikki hitaan liikumisen alueella olevat reitit sekä muilla alueilla reitit keskeisimmistä julkisista palveluista lähimmälle joukkoliikennepysäkille. Esteettömyyden erikoistason reiteillä huomioidaan erilaisten käyttäjien tarpeet erikoisratkaisuin.
- Muilla kävely-yhteyksillä tavoitteena on esteettömyyden perustaso.



Hervannan Insinöörinkadun reuna-alueet uudistettiin vuonna 2022. Jalkakäytävää ja pyörätietä erottamaan rakennettiin kivi-raita, joka on tunnusteltavissa valkoisella kepillä ja helpottaa siten kulkua Hervannan palveluihin. Suomen Kuurosokeat ry myönsi Tampereen kaupungille kunniamaininnan vuonna 2023. Yhtenä perusteluna oli Insinöörinkadun parannukset.

Jonis Niemiksen aukiolle Niemanrantaan lisättiin penkit vuonna 2023. Kaikille viime vuosina parannetuille kaduille on lisätty penkkejä, jotka tarjoavat tarpeellisia levähdyspaikkoja ja mukavia oleskelumahdollisuuksia. Esteettömyyden erikoistasolla tavoitteena on yksi penkki jokaiseen kortteliväliin. Perustasolla penkkejä toteutetaan noin 250 metrin välein. Penkkejä on lisätty esimerkiksi Hämeenkadulle, Rongankadulle, Insinöörinkadulle, Nuolialantielle ja Paasikivenkadulle.

Hatanpään valtatiellä suojatiet on toteutettu esteettömyyden erikoistason ratkaisuna vuonna 2021. Luiskattu reuna-kivi mahdollistaa sujuvan kadun ylityksen liikumisen apuvälineitä käyttävälle. Näkövammaiset havaitsevat suojatien reunan vaalean kohokuvioitun varoitusalueen avulla. Näkövammaisia ohjaava raita jatkuu pysäkkialueen ohi Hämeenkadulle.

3.4 Kävelen keskustoissa

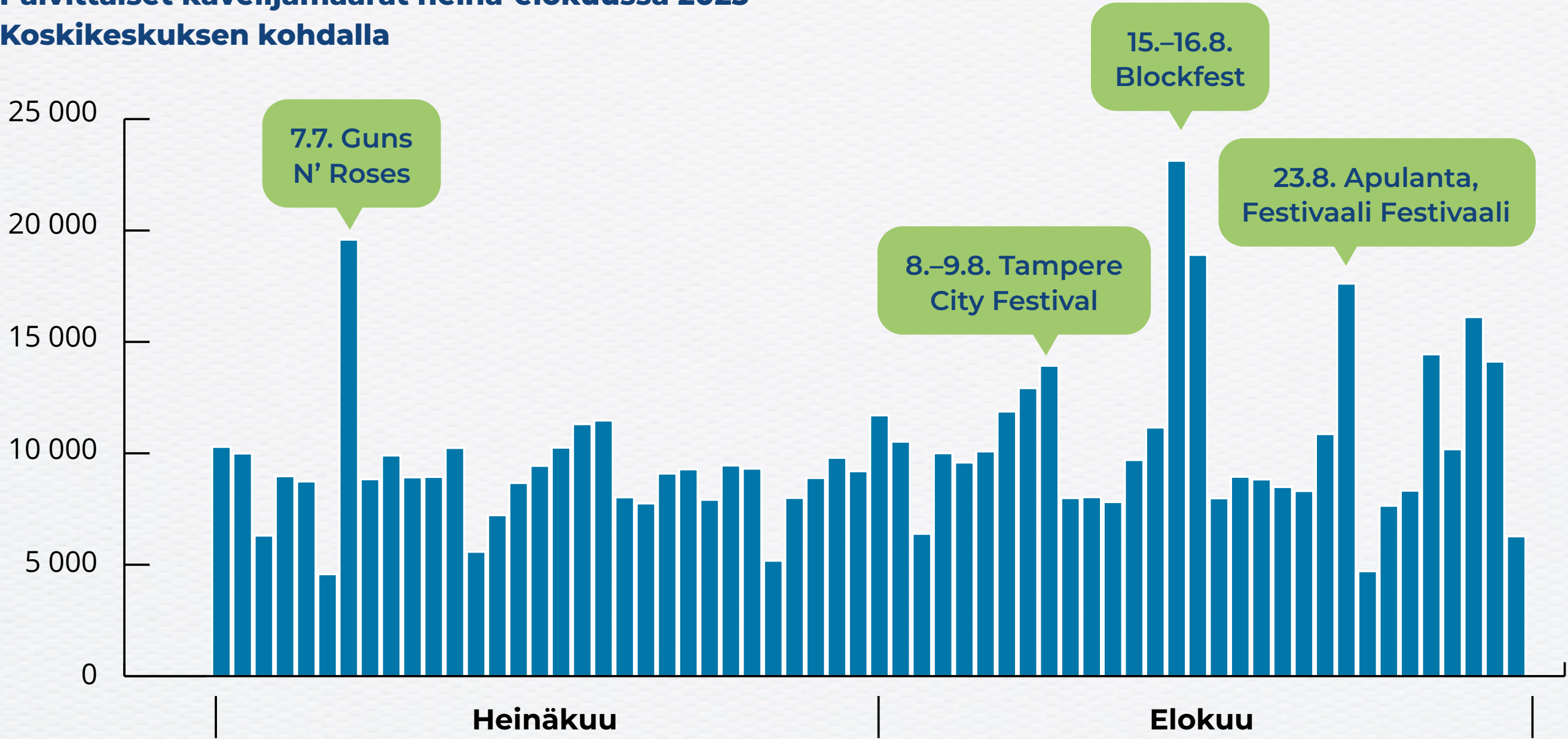
Ydinkeskusta ja aluekeskukset ovat tärkeitä kävely-ympäristöjä. Vuonna 2024 Tampereen seudun asukkaista yli puolet kävi Tampereen keskustassa vähintään kerran viikossa. Tavallisimpia syitä keskustassa käynneille olivat ostokset sekä ravintola-, tapahtuma- ja kulttuuripalvelut.

Kävely-ympäristöjen kehittäminen ei paranna vain kävelen liikku-
misen turvallisuutta, sujuvuutta ja esteettömyyttä, vaan lisää yleisesti kaupunkitilojen houkuttelevuutta oleskeluun ja vapaa-ajanviettoon.

Tapahtumat kasvattavat kävelijämääriä

Tapahtumat ovat tärkeä syy tulla keskustaan. Tapahtumien vaikutus näkyy myös kasvavina kävelijämäärinä laskentapisteissä.

Päivittäiset kävelijämäärät heinä-elokuussa 2025
Koskikeskuksen kohdalla

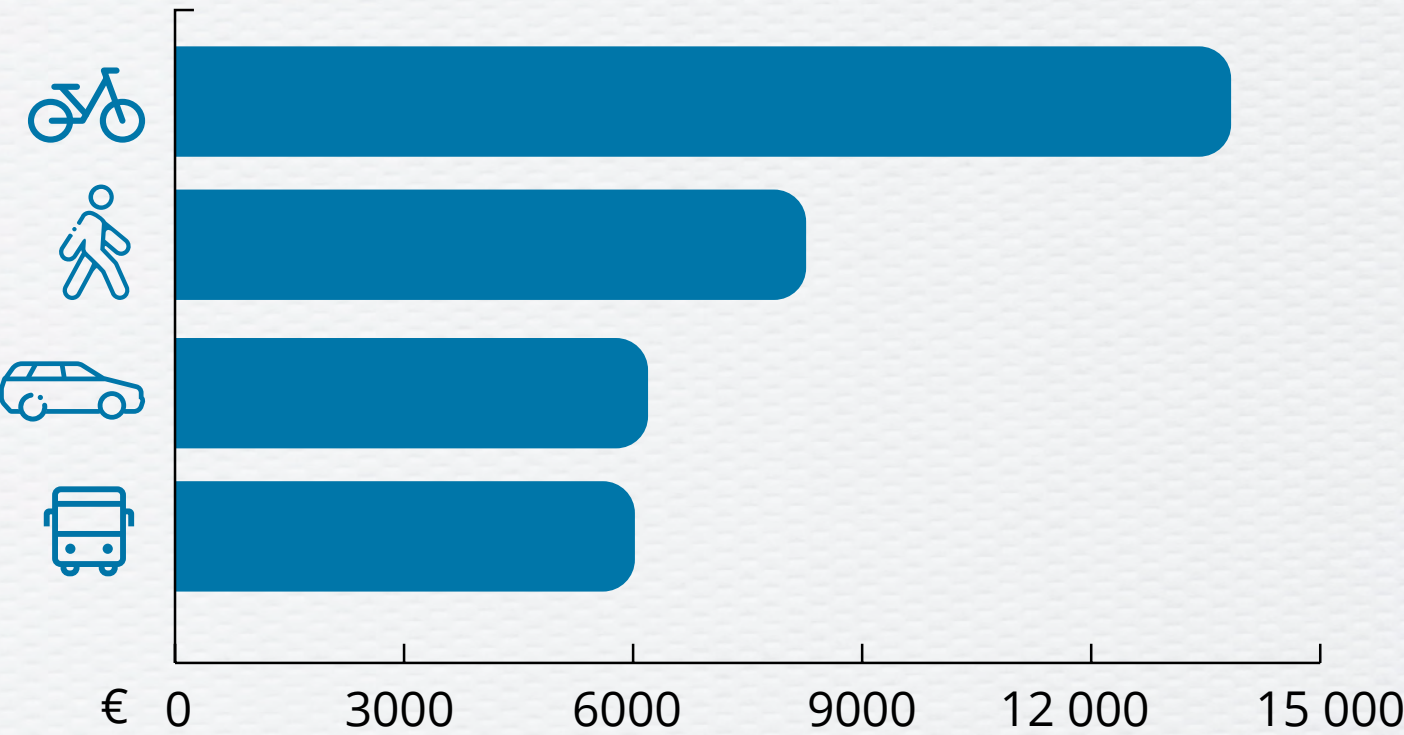


Keskustan asiointitutkimus

Vuoden 2024 asiointitutkimuksen mukaan yli kolmasosa kaupunki-seudun asukkaiden Tampereen keskustaan suuntautuvasta kokonaiskulutuksesta tuli kävelen (25 %) tai pyörällä (10 %) asioimaan saapuvilta. Kävely yhdistyy myös muihin kulkutapoihin: yli puolet keskustassa asioivista kulki keskustassa kohteesta toiseen kävelen.

Kävelen ja pyörällä liikkuvat asioivat keskustassa useammin kuin autolla tai joukkoliikenteellä matkustavat. Vaikka kertaostokset ovat vähäiset, kävelijät ja pyöräilijät käyttävät keskustassa henkilöä kohden eniten rahaa vuoden aikana.

Vuosikulutus keskustassa (keskimäärin €/vuosi/henkilö)



Keskustan asiointitutkimus

Tampereen kaupunkiseudun asukkaiden liikkumista, asiointia ja rahankäyttöä Tampereen keskustassa on tutkittu 2021 ja 2024 kaupungin toteuttamilla keskustan asiointitutkimuksilla.



**Hitaan liikkumisen alueilla keskustassa,
Hervannassa ja Hiedanrannassa liikenneympäristöä
kehitetään kävelyn ehdoilla:**

- Jalankulku erotetaan ajoneuvoliikenteestä.
- Jalkakäytävät suunnitellaan käyttäjämääriin nähden riittävän leveiksi.
- Katualueesta varataan tilaa oleskeluun ja levähtämiseen, terasseille ja myyntitoiminnoille sekä suojaa ja viihtyisyyttä tarjoaville kaupunkipuille.
- Jalkakäytävät kivetään ja yksityiskohdat toteutetaan laadukkaasti.
- Katujen ylitykset toteutetaan esteettömästi ja turvallisesti.
- Pyörille, potkulaudoille, huolto- ja jakeluliikenteelle toteutetaan pysäköintipaikkoja.

Ylityspaikka

Ylityspaikka on ajoradan tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettu kohta kävelijöille ja pyöräilijöille. Viime vuosina ylityspaikkoja on rakennettu raitiotien yli ja vähemmän käytettyjen bussipysäkkien yhteyteen ajoradan yli. Ylityspaikkoja löytyy esimerkiksi Hämeenkadulta.

Ylityspaikan liikennesäännöt eroavat suojatiestä: ylityspaikalla kävelijä tai pyöräilijä odottaa ensin, että muu liikenne, kuten ratikat ja bussit, on kulkenut ohi. Sen jälkeen kadun voi ylittää. Jalankulkijan tulee väistää myös pyörätiellä ajavia.

Ylityspaikan tunnistaa madalletuista reunakivistä. Nämä helpottavat ylitystä esimerkiksi rollaattorin kanssa. Varoittavat laatat auttavat näkövammaisia tunnistamaan ajoradan reunan. Raitiotiehankkeessa ylityspaikkojen turvallisuutta on parannettu kaiteilla sekä tulevaisuudessa myös liikennevaloilla.



📷 SUVI TAMMILEHTO

📷 TAMPEREEN KAUPUNKI

4. Pyöräily-ympäristön kehittäminen

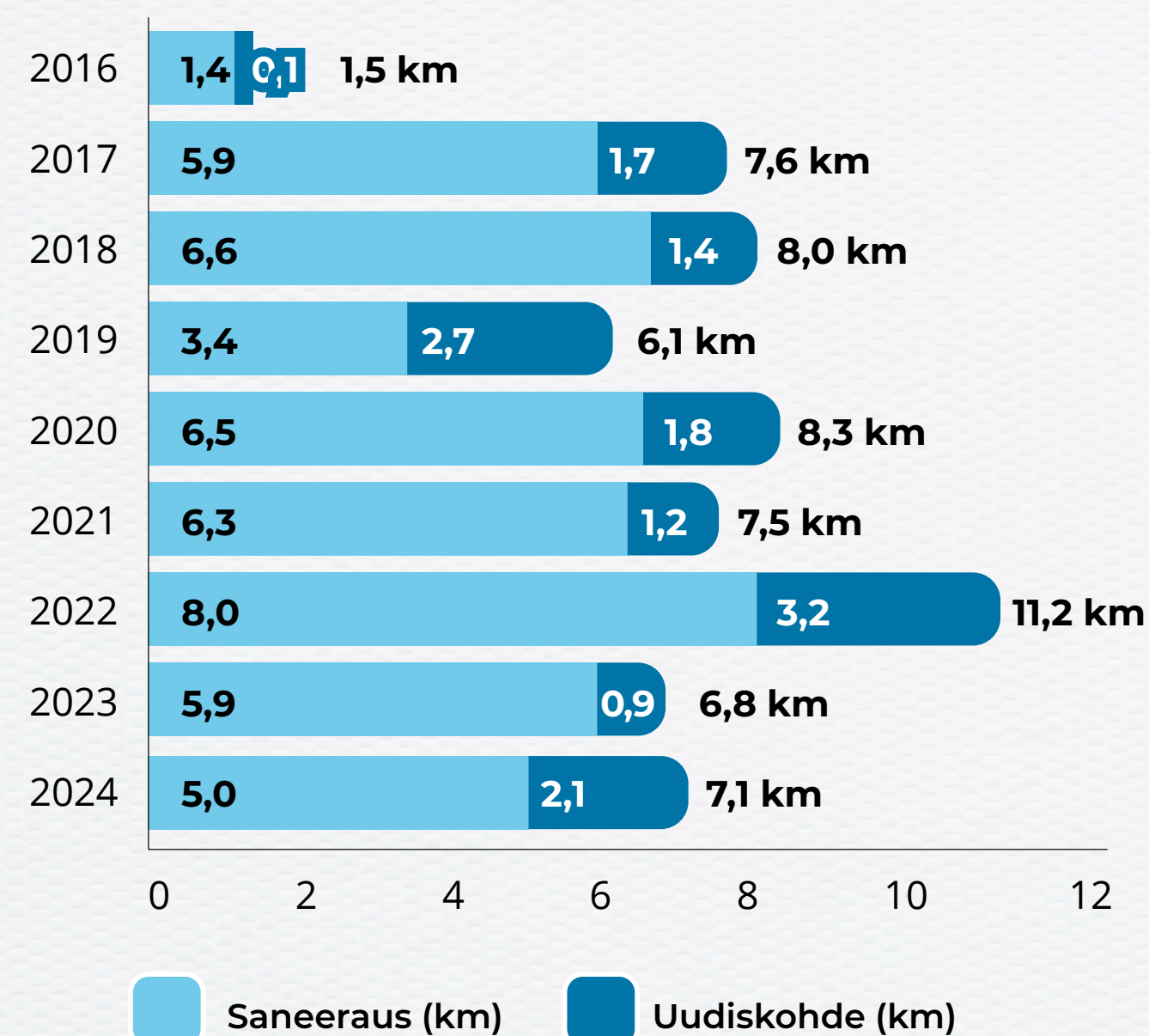
4.1 Pyöräliikenteen pääreitit

Kehittämisen pääpaino on viime vuosina ollut seudullisten ja alueellisten pääreittien laadun parantamisessa ja uusien yhteysien rakentamisessa. Pääreittejä on parannettu etenkin raitiotien rakentamisen yhteydessä. Pääreittiverkoston pituus

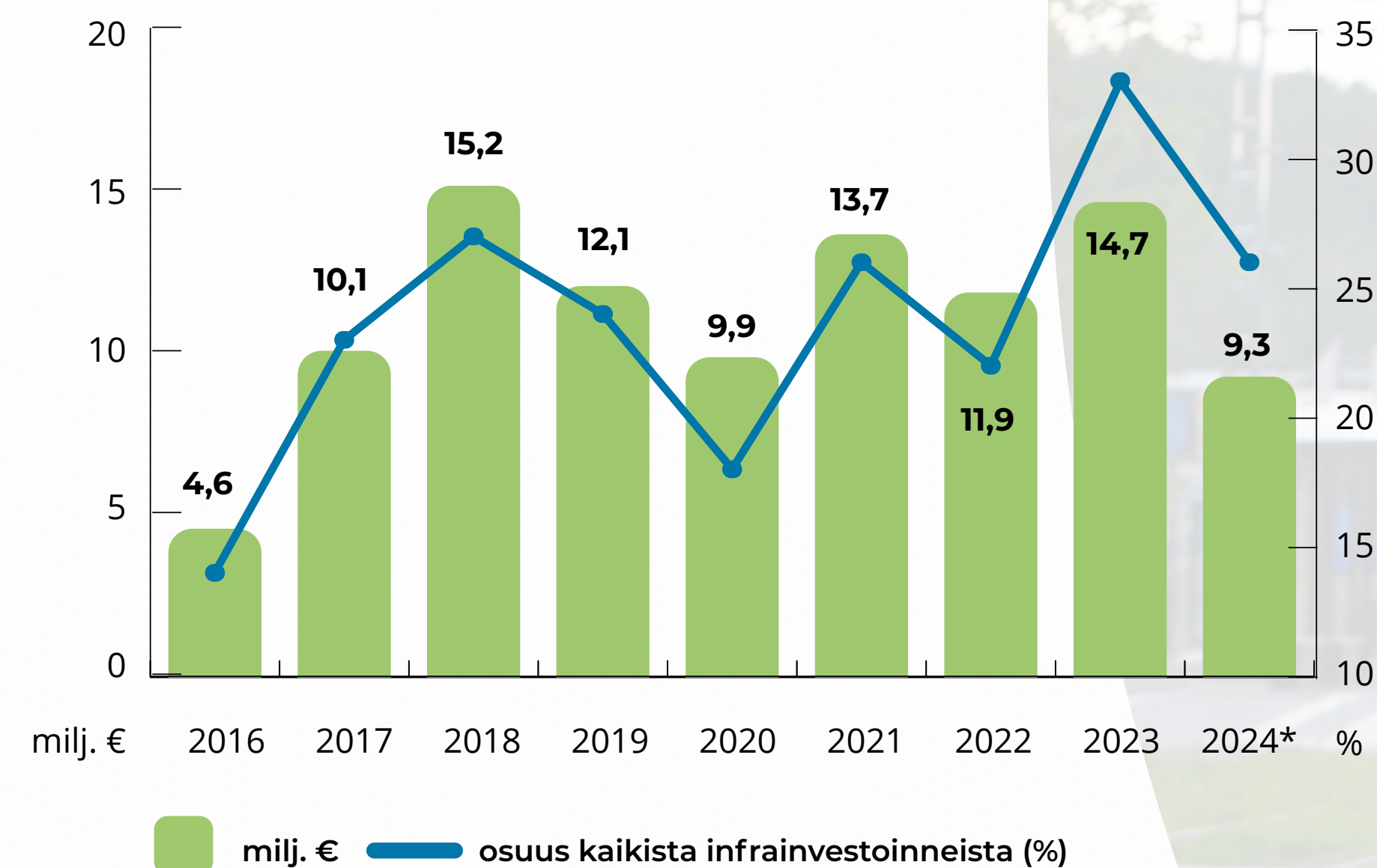
Tampereella on yli 200 km, ja vuosittain on saneerattu tai rakennettu keskimäärin 7,5 km. Nykyisellä investointitahdilla menisi yli 20 vuotta ennen kuin reitistö olisi saneerattu nykyisten pyöräliikenteen laatuvaatimusten mukaiseksi.

7,1 km
uutta tai saneerattua
pyöräliikenteen
pääreittiä vuonna
2024.

Uudet ja saneeratut pyöräliikenteen pääreitit



Kävelyn ja pyöräliikenteen infran investoinnit



4.2 Kehittämiskohteita 2022–2025

Rongankatu

Rongankadulla pyöräliikenteen seudulliselle pääreitille toteutettiin vuonna 2024 erillinen neljä metriä leveä kaksisuuntainen pyörätie lehmusrivien väliin. Reitin varteen toteutettiin pyörä- ja sähköpotkulautapysäköintiä. Rautatiekadun risteyksessä on pyöräliikenteelle omat liikennevalo-opasteet. Pääreitin parantaminen jatkuu seuraavaksi Valsipadonraitin kehittämisellä ja Puutarhakadun saneerauksella.

Raitiotien rinnakkaishankkeet

Raitiotien rakentamisen yhteydessä vuosina 2022–2024 parannettiin pyöräliikenteen seudullisten pääreittien laatutasoa. Suokadulle ja Sotkankadulle toteutettiin pyöräkatu, Paasikivenkadulle ja Hiedanrannan saareen erotettu pyörätie ja jalkakäytävä. Pääreitin kehittäminen jatkuu Hiedanrannan rakentamisen yhteydessä.



Hervannan baana

Hervannan ja keskustan väliselle pyöräliikenteen seudulliselle pääreitille eli niin kutsutulle ”Hervannan baanalle” toteutettiin vuosina 2018–2024 lähes kuusi kilometriä eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää.

Baanasta on vielä toteuttamatta Tampereen valtatieosuus, joka on toteutettavissa vasta Tampereen valtatieosuuksien ratasiltojen uusimisen jälkeen.

Teiskontie

Teiskontien pyöräliikenteen seudullisen pääreitin laatutasoa on parannettu vuosina 2022–2025 yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa. Pääreitin kehittäminen jatkuu Teiskontien alikulkujen toteuttamisella.

Pyöräliikenteen pääreittien saneeraukset

-  Hervannan baana 2018–2024
-  Teiskontie 2022–2025
-  Rongankatu 2023–2024
-  Keskustan ja Hiedanrannan välinen reitti 2020–2025
-  2022–2024 saneeratut muut pääreitit
-  2016–2021 saneeratut muut pääreitit
-  Tulevien vuosien kohteet, esimerkiksi Lielahdenkatu, Puutarhakatu ja Hämeenpuisto

4.3 Uudet pyöräliikenteen ratkaisut

Monet pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta parantavat suunnitteluratkaisut ovat yleistyneet viime vuosina. Vuonna 2020 uudistettu tieliikennelaki ja sen myötä päivitetty valtakunnallinen pyöräliikenteen suunnitteluohje ovat mahdollistaneet esimerkiksi pyöräkadut ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen sallimisen muulle ajoneuvoliikenteelle yksisuuntaisella kadulla. Tampere on ottanut uuden lain mahdollistamat ratkaisut onnistuneesti ja nopeasti osaksi työkalupakkia. Heti vuonna 2020 pilotoitiin kaksisuuntaista pyöräliikennettä neljällä kadulla Tampereen keskustassa.



Kaksisuuntainen pyöräily sallittiin Lähteenkadulla 2020.

Liikennemääriä ja -käyttäytymistä tarkasteltiin ennen ratkaisun käyttöönottoa 2020 ja jälkeen 2022.

- Jalkakäytävällä pyöräily vähentynyt 29 % ► 4 % .
- Ajoinradalla pyöräilevien määrä kasvanut pyöräliikenteelle sallitussa suunnassa 43 % ► 95 %.
- Ajoinradalla pyöräilevien määrä kasvanut myös kaikille sallitussa suunnassa 81 % ► 98 %.
- Pyöräilymäärä on kolminkertaistunut. Ratkaisu on ollut turvallinen, ja tiedossa ei ole tapahtuneita onnettomuuksia.



Kaksisuuntainen pyöräliikenne muulle ajoneuvoliikenteelle yksisuuntaisella kadulla, ns. vastavirtapyöräily

Yksisuuntaisella kadulla voi pyöräillä molempiin suuntiin, jos se lisäksi sallitaan.

Ratkaisu sopii kaduille, joilla autoliikenteen nopeudet ja määrä ovat maltillisia. Se tarjoaa pyöräilijöille sujuvampia reittejä ja kohteiden parempaa saavutettavuutta.

Kaksisuuntainen pyöräily on sallittu Tampereen keskustassa yli 30 muuten yksisuuntaisella kadulla, esimerkiksi Puuvillatehtaankadulla, Lähteenkadulla ja Pinninkadulla.



Pyöräkatu

Pyöräilijälle on annettava esteetön kulku. Auton ajonopeus on sovitettava pyöräliikenteen tahtiin.

Pyöräkatu sopii kohteisiin, missä pyöräliikennettä on tavoitetilanteessa vähintään yhtä paljon kuin autoliikennettä, mieluummin jopa enemmän. Pyöräkatu osoitetaan selkeillä liikennejärjestelyillä, tyypillisesti punaisella asfaltilla, kapealla ajoradalla ja muilla rakenteilla.

Pyöräkatuja on toteutettu Tamme-lassa Salhojankadulla ja Amurissa Suokadulla ja Sotkankadulla.



Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

Merkillä osoitetaan väistämisvelvollisuus ajorataa ylittävää pyöräilijää kohtaan.

Liikennemerkkiä käytetään vain rakenteellisesti korotetuissa ajoradan ylityksissä sellaisissa tilanteissa, joissa Väistämisvelvollisuus risteyksessä -merkin (kärkikolmio) käyttäminen ei ole muiden liikennejärjestelyiden vuoksi mahdollista.

Ratkaisu löytyy Nirvasta Kurssikeskuksenkadulta ja Kaakinmaalta Koulukadulta.



Ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie

Jalkakäytävä ja pyörätie jatkuvat katkeamatta samalla korkeudella sivukadun risteyksen yli. Sivukadulta tulevan liikenteen pitää näissä paikoissa väistää jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja autoliikennettä, vaikka väistämisvelvollisuutta osoittavaa liikennemerkkiä ei olisi.

Ylijatkettuja jalkakäytäviä ja pyöräteitä suunnitellaan pääsääntöisesti vilkkaiden pääkatujen ja hiljaisten sivukatujen risteyksiin.

Ensimmäiset ylijatketut ratkaisut Tampereella löytyvät Nekalantieltä, Hallilantieltä ja Kalevan puistotieltä.



Pyöräilijän liikennevalot

Liikennevaloissa pyöräilijä noudattaa yleensä jalankulkijalle tai kaikelle ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua valo-opastinta riippuen siitä, onko ajoradalla vai pyörätiellä.

Polkupyöräopastimen käytöllä pystytään huomioimaan pyöräliikenne paremmin tarjoamalla vihreää valoa pidempään kuin normaalisti jalankulkuopastimella tarjotaan.

Tampereella on toteutettu Rongankadun ja Rautatienkadun sekä Hämeenkadun ja Pellavatehtaankadun risteyksiin pyöräliikenteelle omat polkupyöräopastimet, joita pyöräilijän tulee ensisijaisesti noudattaa.

4.4 Pyörämatkailu

Pyöräilyn reittejä kehitetään myös pyörämatkailun näkökulmasta. Pirkanmaalla kulkeva Järvien Reitit tarjoaa kahdeksan opastettua reittiä palveluineen. Tampereella näistä kulkevat Näsijärven ja Pyhäjärven rantoja myötäilevät matkailureitit. Rajasalmen sillan kautta kulkeva Pyhäjärven 30 kilometrin maisemareitti on suosittu kuntolenkki ja monen ensikosketus arkipyöräilyä pidempiin pyöräretkiin.

Pyörämatkailun kehittämisestä vastaavat Ekokumppanit Oy ja Visit Tampere Oy yhteistyössä Tampereen kaupungin, muiden seudun kuntien ja yksityisten palveluntarjoajien kanssa.

Pyörämatkailun edelliskausien kehittämistyön ovat kuuluneet uusien reittien, palvelu- ja teemapakettien, opastuksen, paperisten ja sähköisten karttojen kehittäminen sekä reittien markkinointi sekä paikallisille että koti- ja ulkomaisille matkailijoille. Tulevina vuosina kartoitetaan myös mahdollisia gravelpyöräreittejä.

Bike & Boat ja Bike & Rail

Osana Järvien reittejä on viime vuosina kehitetty yhteistyössä laivayrittäjien kanssa laiva- ja pyörämatkan yhdistävä palvelupaketti Bike&Boat. Palvelusta on tullut suosittu: kesäkaudella 2025 myytiin noin 300 Bike&Boat-lippupakettia Tarjanne-höyrylaivaan Näsijärvelle.

Bike&Boat on mahdollistanut Näsijärvellä laivamatkan Virroille asti ja Pyhäjärvellä Valkeakoskelle asti. Lisäksi kesäkauden 2025 sunnuntaisin tarjolla on ollut Bike & Boat -yhteys Tampereen Mustalahden ja Maisansalon välillä Pimeesalmen kautta.

Laivamatkojen lisäksi on markkinoitu juna- ja pyörämatkan yhdistämistä Bike & Rail -palveluna.

**Näsi- ja Pyhä-reittien
pyöräilijämäärien keskiarvo
kesän laskentajaksolta
16.7.–11.8.2025:**

**Nokiantie,
kuntaraja**
1028
**pyöräilijää/
päivä**

Aitolahdentie
335
**pyöräilijää/
päivä**



Tampereella on
käytössä yksinkertainen,
runkolukituksen
mahdollistava kaariteline,
joka sopii suurimmalle
osalle pyörämalleista.

5. Parantuvat pyöräilyn palvelut

5.1 Pyöräpysäköinti

Tampereen kaupunki rakentaa pyöräpysäköintiä omien kiinteistöjensä yhteyteen ja yleisille alueille. Lisää pysäköintipaikkoja toteutetaan etenkin sinne, missä kysyntä on suurinta: käyttäjä- ja liikkujamääriltään vilkkaimpien palvelujen ja toimintojen äärelle sekä tärkeimpien joukkoliikennepysäkkien yhteyteen. Koulujen, kirjastojen, liikuntapaikkojen ja muiden kaupungin kiinteistöjen pyöräpysäköintiä kehitetään erityisesti remonttien yhteydessä.

Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

Kaupunki on laatinut pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman vuonna 2023. Suunnitelmassa on tunnistettu pyöräpysäköintitarpeet koko kaupungin alueella, ja se ohjaa pyöräpysäköinnin systemaattista ja suunnitelmallista toteuttamisesta seuraavat 5–10 vuotta.

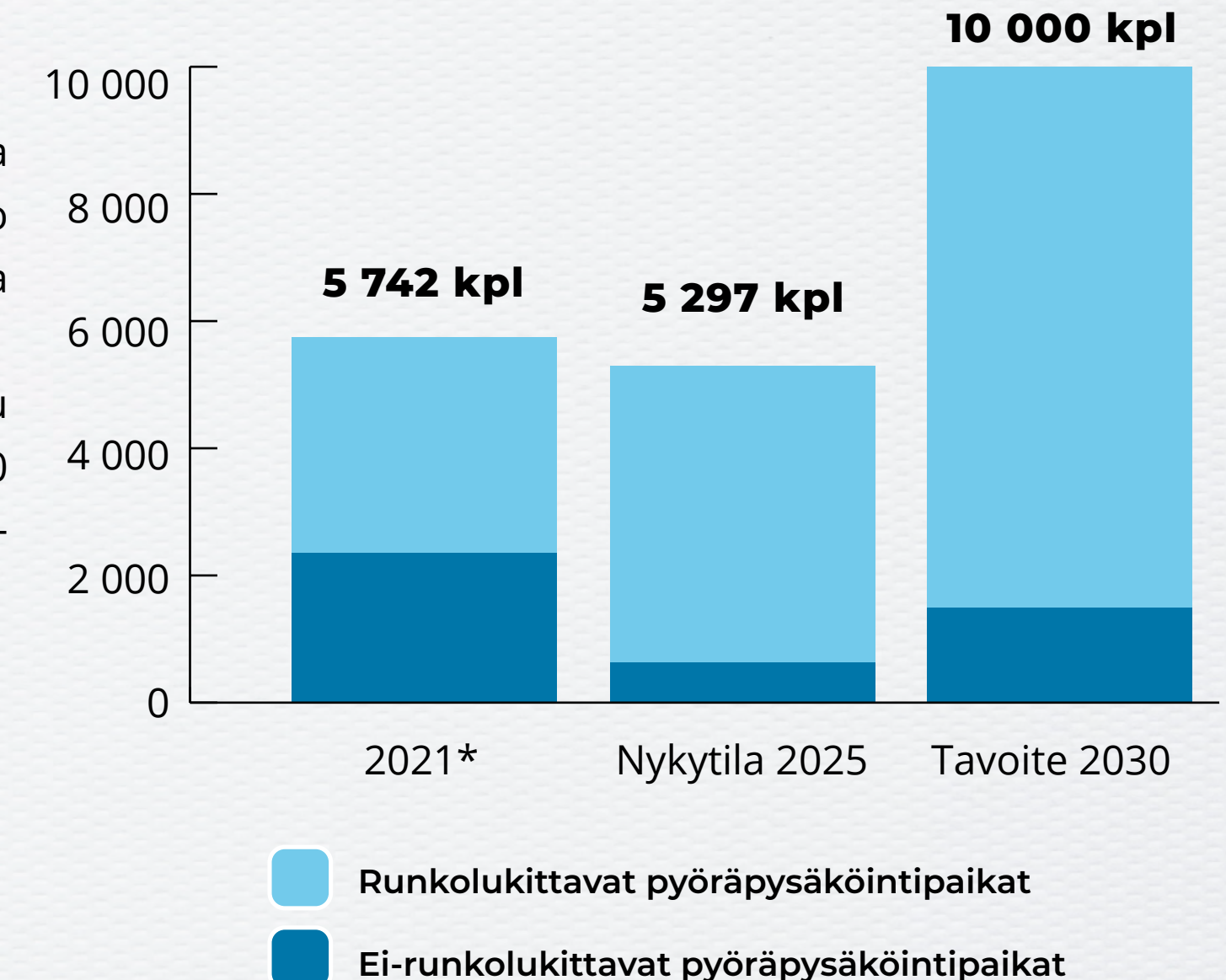
Yleissuunnitelman pohjalta on vuosina 2023–2025 toteutettu lyhytaikaista pyöräpysäköintiä yhteensä 856 paikan verran 80 kohteeseen pääasiassa keskustan alueella sekä liityntäpyöräpysäköintiä 213 paikan verran yhteensä 16 kohteeseen.

** Vuonna 2021 pysäköintipaikkojen laskennan rajausta on ollut erilainen kuin nyt, joten luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään.*

Lyhyt- ja pitkäaikaista pysäköintiä

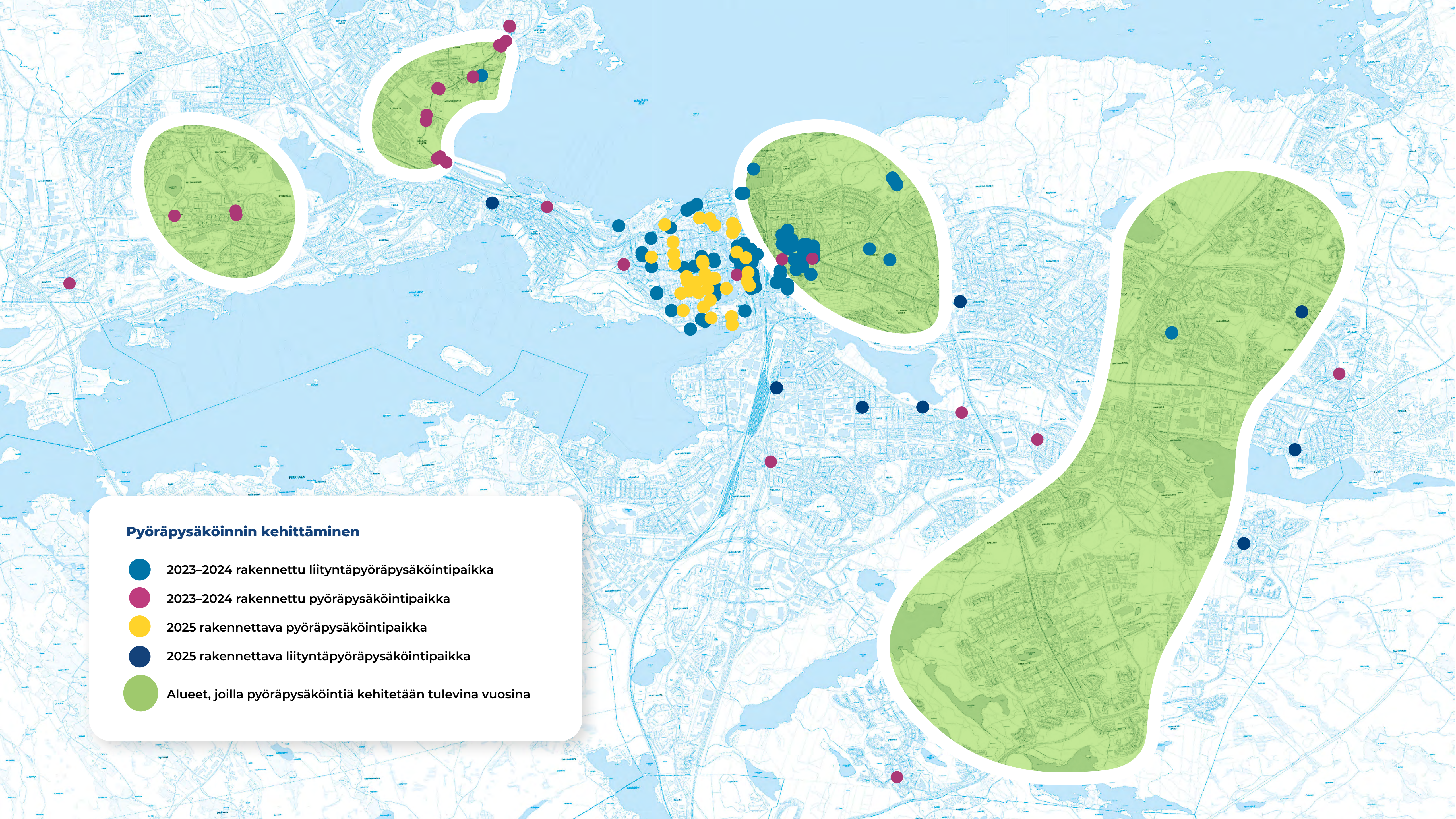
Suurin osa kaupungin tarjoamasta pyöräpysäköinnistä palvelee lyhytaikaista pysäköintiä esimerkiksi asiointi- ja vierailutarkoituksissa. Tällöin panostetaan nopeuteen ja helppouteen eli sijainti määränään läheisyydessä on tärkeää.

Pidempiaikaisessa pysäköinnissä korostuvat säilytyksen turvallisuus, valaistus ja säänsuoja. Siksi ainakin osa liityntäpysäköinnistä sekä koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköinnistä on katettua.



Pyöräpysäköinnin kehittäminen

-  2023–2024 rakennettu liityntäpyöräpysäköintipaikka
-  2023–2024 rakennettu pyöräpysäköintipaikka
-  2025 rakennettava pyöräpysäköintipaikka
-  2025 rakennettava liityntäpyöräpysäköintipaikka
-  Alueet, joilla pyöräpysäköintiä kehitetään tulevina vuosina



5.2 Kaupunkipyörät

Tampereella on tarjolla kattava 700 pyörän ja 115 aseman kaupunkipyöräpalvelu. Pyörät ovat käytössä huhtikuusta lokakuuhun.

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön keskustan alueella kesällä 2021. Kaupunkipyörien asemaverkkoa on vuosien varrella laajennettu Hervantaan, Härmälään ja viimeisimpänä kaudella 2025 Lielahden ja Lentävänniemeen. Pyörämäärä on pysynyt koko ajan samana, mikä on asettanut rajoitteita asemien määrälle.

Käyttäjämäärät ja asiakastyytyväisyys kasvaneet

Kaupunkipyörien käyttäjä- ja matkamäärät ovat viime vuosina vakiintuneet noin 10 000 käyttäjään ja 200 000–250 000 matkaan vuodessa. Keskimääräisen matkan pituus on 2,1 kilometriä ja kesto 15 minuuttia. Kaudella 2024 pyörien käyttöaste oli 1,6 matkaa päivässä pyörää kohden. Suosituin kaupunkipyöräasema oli Tullikamarin aukio.

Ensimmäisinä vuosina kaupunkipyörien luotettavuudessa oli merkittäviä ongelmia, mutta vuoden 2024 lukko- ja sovelluspäivitys oli erittäin onnistunut ja nyt asiakastyytyväisyys ja suositeluhalukkuus ovat korkealla tasolla.

Kaupunkipyöräjärjestelmää kehitetään jatkuvasti, viimeisimpänä isona kehitystyönä kaupunkipyörät on saatu ostettavaksi Epassin työmatkaedulla. Myös yritykset voivat tilata kaupunkipyörien käyttöoikeuksia työntekijöilleen.

**Suosittelu-
halukkuus eli NPS
kaupunkipyörille**

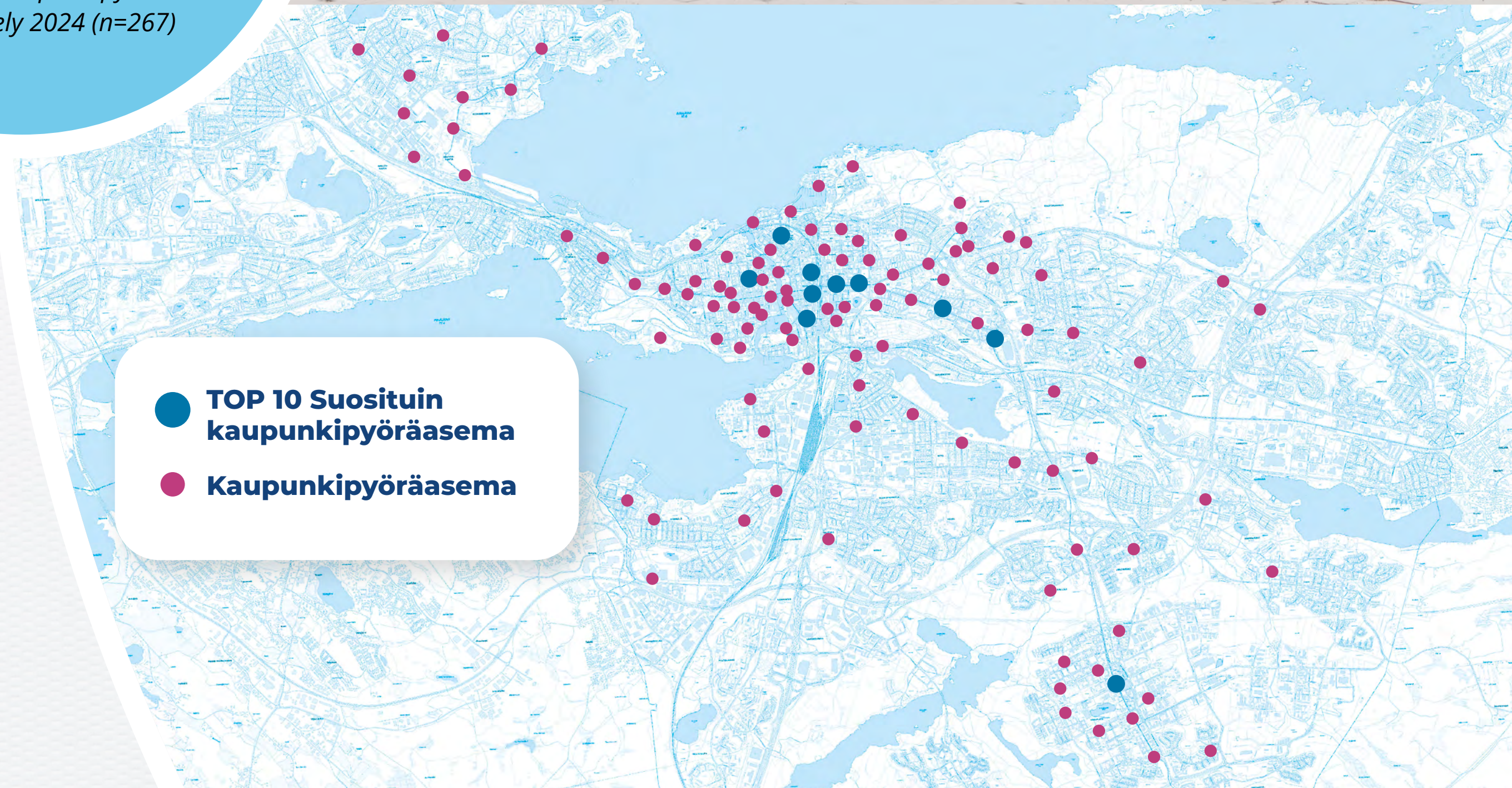
79

eli erittäin hyvä.

*Tampereen kaupunkipyörien
käyttäjäkysely 2024 (n=267)*



JUKKA SALMINEN / TIKKERIKUVA



5.3 Potkulaudat

Tampereella lyhytaikaiseen käyttöön tarkoitettuja sähköpotkulautoja on ollut katukuvassa vuodesta 2019 lähtien. Vuonna 2025 Tampereella toimii kolme sähköpotkulautapalvelua tarjoavaa operaattoria. Yrityksillä on kaupungissa yhteensä useita tuhansia potkulautoja, ja matkoja tehdään paljon. Matkan keskipituus on 1,6 km. Sähköpotkulautojen käyttöalue on lähes koko kaupunki, käytön painottuessa erityisesti keskusta-alueelle.

Sähköpotkulautojen käyttäjinäikäryhmäeroavat merkittävästi toisistaan: Lähes 60 % 18–34-vuotiaista käyttää sähköpotkulautaa vähintään joskus, kun yli 55-vuotiaat eivät käytä sähköpotkulautaa lähes lainkaan.

Sähköpotkulaudat ovat uusi mikroliikkumisen palvelu, joka täydentää joukkoliikennettä ja muita kaupungin liikkumismahdollisuuksia. Sähköpotkulautojen käytössä on niiden yleistyttyä ollut myös haasteita, vakavimpina etenkin nuorille tapahtuneet onnettomuudet. Potkulautailu jalkakäytävällä, liian suuret tilannenopeudet ja huolimaton pysäköinti ovat heikentäneet kävelijöiden turvallisuuden tunnetta ja liikenneympäristön miellyttävyyttä.

Sähköpotkulaudan käyttäjän tulee olla 15 vuotta täyttänyt. Muilta osin sähköpotkulautailua koskevat pyöräilijän liikennesäännöt.

Mikroliikennelupa käyttöön

Kesällä 2025 sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen käyttöön tuli uusia lakimuutoksia. Tampereella uuden lain mahdollistama mikroliikennelupa otetaan käyttöön 1.10.2025. Sen avulla kaupunki pystyy ohjaamaan sähköpotkulautaaoperaattoreiden toimintaa aikaisempaa vahvemmin esimerkiksi rajoittamalla käyttöalueita, ajonopeuksia ja pysäköintipaikkoja. Mikroliikennelupa on kaupungin näkökulmasta erittäin tervetullut, sillä aikaisemmin pelisäännöt ovat perustuneet operaattorien vapaaehtoisuuteen.

Tampereen ydinkeskustassa vuokrattavat sähköpotkulaudat on 2024 alkaen saanut pysäköidä vain niille varattuihin ruutuihin tai telineisiin. Alue, jolla pysäköinti on rajoitettua, ulottuu nykyisin Hämeenpuistosta Kalevan puistotiehen ja Ranta-Tampellasta Ratinaan. Pysäköintiruudut ja telineet tunnistaa sähköpotkulaudan symbolista.



6. Ympärivuotinen pyöräily ja talvihoito

6.1 Pyöräilyn vuodenaikavaihtelu

Pyöräilymäärät ovat herkkiä säiden ja vuodenaikojen vaihtelulle. Pyörämatkoja tehdään eniten kesällä, mutta myös keväällä ja syksyllä pyöräillään lähes yhtä paljon. Talvella moni lopettaa pyöräilyn ja pyörämatkoja tehdään huomattavasti vähemmän kuin muina vuodenaikoina. Kuitenkin lähes joka kolmas kesäkaudella pyöräilevä jatkaa pyöräilyä myös talvella.

Vähälumiset ja lauhat talvet kasvattavat talvikuukausien pyöräilijämääriä. Esimerkiksi vuosien 2024 ja 2025 talvipyöräilymäärät olivat suotuisten säiden ansiosta tavanomaista korkeampia.

Eniten talviaikaan pyöräileviä on 35–54-vuotiaissa, miehissä sekä kaupungin eteläisellä alueella asuvissa. Miehet myös kokevat talvipyöräilyn naisia helpommaksi.

6.2 Tavoitteena ympärivuotinen pyöräily

Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidon tavoitteena on varmistaa turvallinen ja sujuva liikkuminen ympäri vuoden. Pyöräteiden kunnossapidolla tarkoitetaan usein nimenomaan talvihoitoa eli liukkaudentorjuntaa sekä lumen, jään, sohjon ja keväisin hiekoitus-sepelin poistoa.

Talvihoidon tyytyväisyyskysely: tyytyväisyys 0–5 jalankulku- ja pyöräilyväylien talvihoitoon

2022	2023	2024	2025
1,4	2,1	2,3	2,5

Tyytyväisyys jalankulku- ja pyöräilyväylien talvihoitoon on parantunut haasteellisen talvikauden 2021–2022 jälkeen. Talvihoidossa nähdään kuitenkin edelleen kehitettävää.

Tampereen liikennebarometrin mukaan pyöräilyn olosuhteiden osalta tyytymättömyyttä kohdistui eniten pyöräväylien talvikunnossapitoon sekä työmaa-aikaisiin järjestelyihin. Kuitenkin yli kolmasosa vastaajista oli myös näihin tyytyväisiä.

Tampereen kaupungin kunnossapitovastuulle kuuluvat

- ▶ ajoradat
- ▶ erilliset pyörätiet
- ▶ yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet
- ▶ yleisten alueiden, kuten torien ja puistojen, laidalla olevat jalkakäytävät
- ▶ tiettyjen pientalovaltaisten alueiden jalkakäytävät.



6.3 Kunnossapitoluokat

Pyörätiet on jaettu kolmeen kunnossapitoluokkaan: A+, A ja B1. Korkeammilla kunnossapitoluokilla on tiukemmat toimenpiderajat, ja kunnossapitotoimenpiteet aloitetaan näillä reiteillä ensin. A+-luokkaan kuuluvat pyöräilyn seudulliset pääreitit ja muut pääreitit, jotka toimivat tärkeinä työmatkareitteinä. A-luokkaan kuuluvat muut pyöräilyn pääreitit ja B1-luokkaan muut reitit.

Pyöräilyn pääreiteillä on siirrytty talvikaudesta 2022–2023 alkaen reittikohtaiseen kunnossapitoon. Sen tavoitteena on, että kunnossapidon vastualueiden rajat eivät näy pyöräilijälle, vaan reitti on mahdollisimman tasalaatuisessa kunnossa alusta loppuun.

Käyttämänsä reitin ajankohtaista auraustilannetta voi seurata Aurat kartalla -palvelusta. Samoin asukkaat voivat tarkastella keväistä sepelinpoiston tilannetta karttapalvelusta.

Kunnossapitoluokat 2025

Kunnossapitoluokka	Pituus (km)	Osuus (%)
A+	45	7 %
A	197	29 %
B1	361	53 %
Ei kunnossapittoa	75	11 %.

A+-reittejä
45 km

A+-kunnossapitoluokan reitit
Agenttireitit talvikaudella 2024–2025

A+-reitillä auraus on klo 6–22 aloitettava, kun väylällä on lunta tai sohjoa 3 cm. Työn tulee olla valmis 4 h kuluttua, kuitenkin arkipäivisin klo 7 ja 16 mennessä.

6.4 Pyöräilyagentit talvihoidon tarkkailijoina

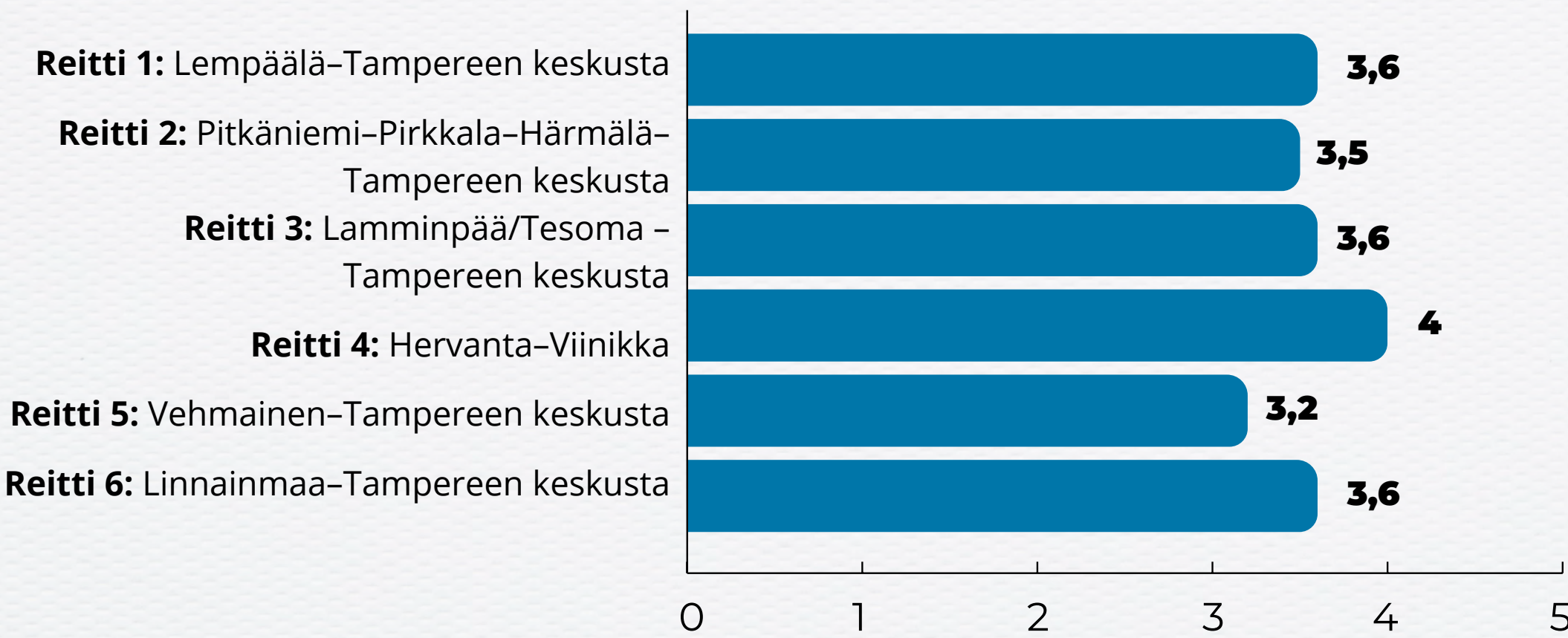
Tampereella on vuodesta 2022 kehitetty pyöräväylien talvihoitoa yhteistyössä pyöräilyagenttien kanssa. Agenttitoiminnan tavoitteena on saada välitöntä palautetta talvikunnossapidosta ja parantaa näin pyöräväylien talvihoidon laatua. Talvikaudella 2024–2025 palautetta antoi noin 200 agenttia.

Vapaaehtoiset agentit seuraavat pyöräillessään reitin kuntoa ja antavat viikoittaista palautetta talvihoidon onnistumisesta ja kehittämiskohteista. Tampereen kaupungin ja Tampereen Infra Oy:n lisäksi toiminnassa ovat mukana Pirkkalan ja Lempäälän kunnat sekä Pirkanmaan ELY-keskus.

Agenttien palaute

Agenttien antama palaute kolmelta talvikaudelta vuosina 2022–2025 on ollut pääsääntöisesti melko hyvää. Agenttipalautteen perusteella reittien talvihoitoa parantaisivat muun muassa lumen nopeampi poiskuljetus, lisääraukset, töiden huolellisempi aikataulutus ja auraukset myös silloin, kun uutta lunta ei sada.

Pyöräilyagenttien antamat arvosanat eri reiteille talvikaudella 2024–2025

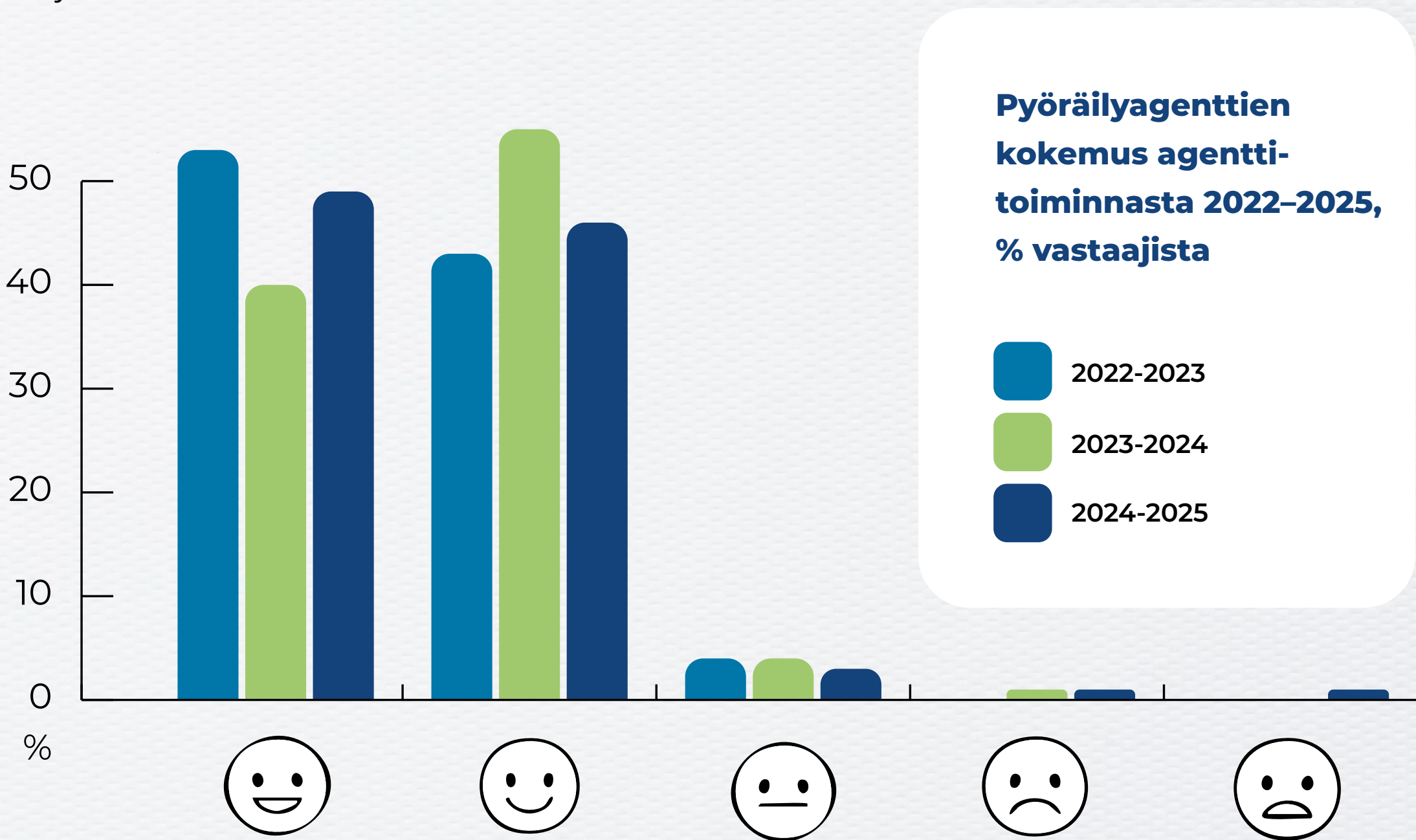


Agenttipalaute on vaikuttanut siihen, että talvihoidon tekijöitä ja työkoneita on vaihdettu, vaille riittävää talvihoitoa jääneitä paikkoja tunnistettu ja valvontaa voitu kohdistaa tunnistettuihin kipupisteisiin.

Tyytyväisyys agenttitoimintaan korkea

Agenttitoiminnan tavoitteena on ollut lisätä vuorovaikutusta pyöräilijöiden ja kunnossapitäjien välillä. Agentit eivät ole ainoastaan antaneet palautetta kunnossapitäjille, vaan saaneet myös tietoa muiden agenttien palautteista, tehdyistä parannuksista ja talvihoidon toteutuksesta.

Agentit ovat kokeneet agenttitoiminnan hyvänä tapana kehittää pyöräilyn olosuhteita. Jokaisen agenttikauden päätteeksi suurin osa agenteista on ollut samaa tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että agenttipalautteella oli vaikutusta talvihoitoon. Suurin osa on myös suositellut talvipyöräilyä käyttämällään reitillä tuttavilleen.



7. Vuorovaikutus ja viestintä

Tampereella kävelyä ja pyöräilyä edistetään myös aktiivisen viestinnän, liikkumisen ohjauksen ja asukasvuorovaikutuksen keinoin. Kaupunki kertoo ajankohtaisista parannuksista ja muutoksista, tarjoaa vaikuttamismahdollisuuksia ja kannustaa asukkaita omin voimin liikkumiseen.

7.1 Asukkaat ja sidosryhmät mukana suunnittelussa

Monipuoliset mahdollisuudet ottaa kantaa sekä yhteissuunnittelun menetelmät ovat auttaneet huomioimaan erilaisia näkemyksiä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä. Muun muassa valtion investointiavustusta saaneille kävelyn ja pyöräliikenteen hankkeille on tehty viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmat, joiden mukaisesti asukkaat saavat tietoa ja pääsevät osallistumaan suunnitteluvaiheesta kohteen valmistumiseen asti.

Vuorovaikutukseen on kehitetty uusia osallistumistapoja, kuten talvihoidon pyöräilyagentit, esteettömyyskävelyt, asukasraadit ja avoimien ovien tapahtumat. Yhteistyötä suunnitteluhankkeissa on tehty omakotiyhdistysten, kaupungin esteettömyystyöryhmän, pyöräilyjärjestöjen ja koulujen kanssa.

Lielahdenkadun yleissuunnittelu 2024, liikkumisen kehittäminen Lempääläntiellä 2025, Härmälän liikenteen yleissuunnitelma 2024 sekä Satamakadun katusuunnitelma 2025 ovat esimerkkejä kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvistä hankkeista, joita on toteutettu vuorovaikutuksessa asukkaiden ja sidosryhmien kanssa.

Puutarhakadun asukasraati

Puutarhakatua uudistetaan vuosina 2025–2026. Kadun rakentamisen alkaessa maaliskuussa 2025 Tampereen kaupunki, Tampereen Infra Oy ja Tampere tunnetuksi ry kokosivat kadun käyttäjistä työmaaraadin eli säännöllisesti kokoontuvan noin 25 vapaaehtoisen joukon.

Raati on suora vuorovaikutuksen kanava kadun käyttäjien ja rakentajien välillä katuremontin aikana. Aktiivinen keskustelu kadun käyttäjien kanssa sekä arvokkaan palautteen saaminen auttavat pitämään työmaan haitat mahdollisimman pieninä. Raatilaiset haluavat vaikuttaa esimerkiksi rakentamisaikaisiin kävelyn ja pyöräilyn järjestelyihin Puutarhakadulla.

Pyöräilyn ja kävelyn pienet parannukset

Tampere toteutti vuonna 2023 pyöräilyn ja kävelyn pienet parannukset -kampanjan, jossa hyödynnettiin osallistuvan budjetoinnin menetelmää. Kampanjassa asukkaat saivat ideoida ja äänestää 40 000 euron kampanjarahan käytöstä.

Kaupungin asiantuntijat valitsivat asukkailta tulleista lähes 700 ideasta jatkoon pääsevät ehdotukset. Aiheina olivat reunakivet, näkemäesteet, pyörätelineet, tiemerkinnot, liikennemerkkit, penkit ja pienet esteettömyyden parantamisen toimet. Yli tuhat asukasta osallistui äänestykseen toteutettavista kohteista.

7.2 Liikkumisvalintoihin vaikuttaminen

Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvu edellyttää liikkumistottumusten muutosta lyhyillä matkoilla, joita kuljetaan paljon autolla. Kampanjat, kisat, kokeilumahdollisuuksien tarjoaminen sekä työpaikkojen ja koulujen liikkumisen suunnittelu ovat tapoja vaikuttaa liikkumiskäyttäytymiseen. Kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien markkinoinnissa tärkeää on kohderyhmien tarpeiden ja liikenneympäristön mahdollisuuksien tunnistaminen. Viestinnässä tuodaan esille myös aktiivisen liikkumisen

moninaiset hyödyt, kuten arkiliikunnan hyvinvointivaikutukset.

Kävelyn ja pyöräilyn vuosittain toistuvat teemaviikot ja vuoden-aikaan sidotut viestintäaiheet on koottu viestinnän vuosikelloon, joka täydentyy ajankohtaisilla kampanja- ja viestintäaiheilla. Asukkaille tarjotaan tietoa kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta, olemassa olevista palveluista ja uusista reiteistä. Tampere on osallistunut omalla kampanjaviestinnällään ja tapahtumillaan valtakunnallisille teemaviikoille, esimerkiksi Pyöräilytalvi-kampanjaan, Pyöräilyviikkoon, Liikkujan viikkoon ja Heijastinpäivään.

Vuoden 2024 aikana toteutettiin asukkaiden tärkeimmiksi äänestämät parannukset:

- ▶ valaistut tiemerkinnot Hatanpään valtatielle
- ▶ Itsenäisyydenkadun ja Tammelan puistokadun risteyksen reunakivien madaltaminen
- ▶ liikennejärjestelyjen selkeyttäminen Palatsinsillalla, Satakunnansillalla ja Sorinsillalla esimerkiksi lisäämällä tiemerkintöjä, liikennemerkkejä ja opasteita
- ▶ uudet pyörätelineet Ratinan kauppakeskukselle



📷 PENTTI PUTAJA, A-INSINÖÖRIT



@muuttuvatampere

Pyöräilyn ja kävelyn teemat ovat säännöllisesti esillä Instagramissa Muuttuva Tampere -tilillä, jossa voi seurata esimerkiksi uusien pyöräreittien ja pyörätelineiden suunnittelua, rakentumista ja valmistumista sekä saada tietoa pyöräilyaiheisista tapahtumista ja liikennesäännöistä.

Kesällä 2023 tehty kampanja pyöräilyn, kävelyn ja sähköpotkulautojen säännöistä ja uusista liikenneratkaisista tavoitti 13 300 tiliä. Esillä olivat yksisuuntaiset pyörätiet, pyöräkaistat, sähköpotkulautojen liikennesäännöt sekä Hämeenkadun ylityspaikat.

Kokeilu

Tavarapyörävuokraamo: Asukkaat ovat kesästä 2024 voineet vuokrata yhteiskäyttöisiä sähköavusteisia tavarapyöriä Vuoreksesta ja Epilästä 1–14 vuorokaudeksi. Tavarapyörien maksuttomia kokeilumahdollisuuksia on tarjottu tapahtumissa ja yhteistyössä päiväkotien kanssa, mikä on lisännyt lapsiperheiden kiinnostusta vuokrauskokeilua kohtaan. Palvelu on osa Hiilineutraaleja tekoja -kehitysohjelmaa ja kehitetty yhdessä Lootabikesin, Willarin ja Lainapin kanssa. 📷 TOMMI PENTTINEN

Teemaviikko

Pyöräilyviikko: Tampereen osallistuminen valtakunnalliseen Pyöräilyviikkoon on pitkä perinne. Viikko tarjoaa monipuolisesti pyöräilyyn kannustavaa ohjelmaa: tietoa tehdyistä pyöräilyn toimenpiteistä, kiitosta jo pyöräilleville, kannustusta ja kokeilumahdollisuuksia pyöräilyä pohtiville. Vuonna 2025 uutena viikon ohjelmassa oli pyöräilyn apuvälineiden kokeilumahdollisuus yhteistyössä Invalidiliiton ja Kehitysvammaisten Tukiliiton kanssa.



Viestintäkampanja

Liikkumishaaste koululaisille: Vuonna 2024 käynnistettiin tamperelaisille 3.–4.-luokkalaisille liikkumishaaste teemalla ”Koulumatka maailman ympäri”. Oppilaat etenevät maailmankartalla omin voimin tehtyjen koulumatkojen avulla sekä suorittavat samalla kaupunkeihin liittyviä liikunnallisia tehtäviä. Kampanja jatkuu syksyllä 2025.

Uusi toimintatapa

Liikennepuiston ohjatut oppitunnit: Kalevassa sijaitsevaa liikennepuistoa on puiston remontin jälkeen kehitetty oppimisympäristöksi, jossa varhaiskasvatus-, esiopetus- ja koululaisryhmät voivat opetella kestävää ja turvallista liikkumista oman opettajan tai liikennepuiston ohjaajan johdolla. Oppisisältöjä ovat esimerkiksi liikennesäännöt, oman pyörän katsastus ja heijastimen käyttö. Kesän 2025 aikana nuoriso-ohjaajan vetämillä ryhmätunneille osallistui yhteensä 1700 lasta.

Osallistumismahdollisuus

Pyörätelinetestaus: Keväällä 2023 toteutetussa pyörätelinetestauksessa pyöräilijät saivat kokeilla erilaisia telineitä Ratinassa. Telineistä saatuja arvioita ja palautteita käytettiin tukena pyöräpysäköinnin suunnittelussa ja vakiotelinemallin valinnassa.



= kävelyn liittyvä toimenpide



= pyöräilyyn liittyvä toimenpide

8. Mitä seuraavaksi?

Esimerkkejä kävelyn ja pyöräliikenteen tulevista toimenpiteistä

Liikenteen rauhoittaminen

- Asuinalueilla ja koulujen läheisyydessä jatketaan liikenneturvallisuuden parantamista rakentamalla hidasteita. Pyöräliikenne osoitetaan ajoradalle yhä useammin siellä, missä autoliikenteen nopeudet ja liikennemäärät sen mahdollistavat. Jalankulkijoille jää käyttöön erillinen jalkakäytävä. Kouluhankkeissa saattoliikenteen paikat pyritään osoittamaan lyhyen kävelymatkan päähän koulusta ja mahdollisuuksien mukaan eri reitille omin voimin kouluun saapuvien kanssa.



Pyöräilyn palvelut

- Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan vuosittain yleissuunnitelman mukaisesti. Seuraavina vuosina kohteita on etenkin keskustan ulkopuolella ja joukkoliikenteen pysäkeillä. Rautatieasemalle on suunnitteilla Tampereen ensimmäiset pyöräpysäköintilaitokset. Tampereelle valmistellaan toimintamallia, joka mahdollistaisi telineisiin hylättyjen pyörien poistamisen säännöllisesti.
- Kaupunkipyöräpalvelun jatkamista nykyisen sopimuskauden jälkeen valmistellaan. Päätös uuden järjestelmän hankintaan ryhtymisestä tehdään 2026. Nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä on käytössä 2027 asti, ja uusi sopimuskausi alkaisi 2028. Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentamista naapurikuntiin selvitetään.



Reittien kehittäminen

- Pyöräliikenteen seudullisten ja alueellisten pääreittien kehittämistä jatketaan. Kävely ja pyöräliikenne erotellaan omille väylilleen. Pyöräilyn olosuhteita parannetaan leventämällä pyöräteitä, käyttämällä sävyasfalttia, antamalla pyöräliikenteelle etuajo-oikeuksia risteyksissä sekä toteuttamalla reittiopastusta ja pyöräpysäköintiä. Samalla parannetaan jalankulkijoiden ylitysjärjestelyitä ja lisätään levähdyspenkkejä.
- Lähipuolien rakennuskohteita ovat esimerkiksi:
 - Puutarhakatu, Valssipadonraitti ja Patosilta
 - Teiskontie Alasjärveltä Linnainmaalle osana raitiotien rakentamista
 - Hatanpään valtatie ja Nuolialantie osana raitiotien rakentamista
 - Viinikanlahden uuden kaupunginosan kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet ml. uusi siltayhteys Ratinanrantaan
 - Hämeenpuiston uusi pyörätie
 - Lielahdenkatu
- Hitaan liikkumisen alueilla ydinkeskustassa ja Hervannan keskustassa kävelypainotteisuuden lisäämistä valmistellaan asemakaavahankkeissa ja yleissuunnitelmissa. Kävelylle, oleskelulle ja lisääntyvälle kaupunkivihreälle varataan riittävät tilat. Uudisrakennuksien katutasoille edellytetään kaupunkielämää aktivoivia toimintoja.
- Pyöräliikenteen uusien ratkaisujen käyttöönottoa jatketaan ja keskusta-alueella sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisilla kaduilla nykyistä useammin. Toteutettujen kohteiden toimivuutta ja turvallisuutta seurataan ja arvioinnin perusteella parannetaan suunnitteluratkaisuja.
- Mahdollisuuksia toteuttaa uusia kävelyreittejä tutkitaan esimerkiksi Tammerkosken yli Hämeensillan eteläpuolella ja junaradan yli Åkerlundinkadulta Rautatienkadulle.



Kävelyn ja pyöräliikenteen katsaus 2025

Julkaisija: Tampereen kaupunki,
liikennejärjestelmän suunnittelu

lisu@tampere.fi

ISBN 978-952-371-110-5 (verkkojulkaisu)



TAMPERE

