



TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KEHITTÄMISOHJELMA 2030

Liikennejärjestelmätyöryhmä 23.5.2012
Kuntajohtajakokous 8.6.2012
Seutuhallitus 27.6.2012

© Maanmittauslaitos, lupa nro 293/MML/12

Pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro 293/MML/12

Kannen kuva: Kalle Vaismaa

ISBN

Kirjapaino

2012

Esipuhe

Tampereen kaupunkiseutu käynnisti kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman 2030 laatimisen kesäkuussa 2011. Työhön on sisällytetty laaja vuoropuhelu eri osapuolten ja intressiryhmien kanssa. Työhön kytkettiin alusta alkaen mukaan myös kaupunkiseudun maankäytön ja liikenteen suunnittelun asiantuntijoita sekä muita intressiryhmiä kyselyiden, työpajojen ja neuvotteluiden kautta.

Työn alussa kaupunkiseudun kunnanvaltuustojen ja teknisten sektoreiden lautakuntien jäsenille järjestettiin Internetissä kysely, jossa selvitettiin luottamushenkilöiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn merkityksestä, liikennemuotojen kehittämisen rahoituksen tasosta ja kehittämistarpeesta sekä kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Vastaavista asioista kartoitettiin näkemyksiä myös seudun hyvinvointipalveluryhmältä ja kuntien teknisissä sektoreissa työskenteleviltä henkilöiltä. Työpajoja järjestettiin kaksi. Ensimmäisessä työpajassa työstettiin kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa visioineen ja tavoitteineen ja jälkimmäisessä työpajassa suunniteltiin kehitettävien toimenpiteiden toteuttamista. Molempiin tilaisuuksiin osallistui yhteensä n. 20–30 kävelyn ja pyöräilyn asiantuntijaa. Lisäksi työn aikana järjestettiin Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennehankkeiden (palvelutason määrittäminen, kaupunkiraitiotie ja lähiliikennejuna) kanssa projektien yhteensovittamis- ja tiedottamistilaisuus learning cafe -tyyliin.

Hankkeen laatimisesta vastanneeseen projektiryhmään ovat kuuluneet:

- Markku Lahtinen, pj. Kangasalan kunta
- Johanna Maria Järvinen, Tampereen kaupunkiseutu (syksyyn 2011 asti)
- Lauri Helke, Tampereen kaupunkiseutu (syksystä 2011 alkaen)
- Aulikki Graf, Tampereen kaupunkiseutu
- Päivi Nurminen, Tampereen kaupunkiseutu
- Timo Seimelä, Tampereen kaupunki
- Juha Paattakainen, Nokian kaupunki
- Pekka Virtaniemi, Ylöjärven kaupunki
- Timo Nevala, Lempäälän kunta
- Tero Vesanto, Pirkkalan kunta
- Päivi Valkama, Oriveden kaupunki
- Tapio Kauppila, Vesilahden kunta
- Erika Helin, Pirkanmaan ELY-keskus
- Elli Kotakorpi, ECO2- Ekotehokas Tampere 2020
- Marko Nurminen, Ekokumppanit Oy (syksyyn 2011 asti)
- Juhana Suoniemi, Ekokumppanit Oy (syksystä 2011 alkaen)

Hanketta ohjasi Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä, jonka jäseniä työn tekohetkellä olivat Risto Laaksonen (pj.) Tampereelta, Lauri Helke (siht.) Tampereen kaupunkiseudulta, Pertti Heikkilä Pirkkalasta, Erika Helin Pirkanmaan ELY-keskuksesta, Jarmo Joutsensaari Liikennevirastosta, Johanna Järvinen Pirkanmaan liitosta, Juha Menonen Nokialta, Katariina Myllärniemi liikenne- ja viestintäministeriöstä, Jukka Mäkelä Kangasalalta, Mika Periviita Tampereelta, Seppo Reiskanen Ylöjärveltä, Päivi Valkama Orivedeltä ja Olli Viitasaari Lempäälästä.

Hankkeen projektiryhmä kokoontui käsittelemään työn kulkua kuusi kertaa ja ohjausryhmä kaksi kertaa. Hankkeen pääkonsulttina toimi Insinööritoimisto Liidea Oy (1.1.2012 alkaen Ramboll Liikennejärjestelmät Oy). Liidean alikonsultteina toimivat Liikenteen tutkimuskeskus Verne Tampereen teknillisestä yliopistosta ja Navico Oy. Konsultin puolelta työhön osallistivat seuraavat henkilöt: Reijo Vaarala (pp.), Marko Mäenpää, Kalle Vaismaa, Pasi Metsäpuro, Tuuli Rantala, Timo Perälä, Pekka Tahkola ja Mauri Myllylä.

Sisällysluettelo

1	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma pähkinäkuoressa	5
2	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn strategia 2030 ja kehittämisohjelman tavoitteet	8
	2.1 Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030	8
	2.1.1 Strategiset tavoitteet	9
	2.2 Strategian taustatekijät	11
	2.2.1 Tampereen kaupunkiseudun strategiset linjaukset	11
	2.2.2 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020	13
	2.2.3 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020	13
	2.3 Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteet	14
3	Käyttäjryhmät ja liikennemuotojen asema	16
	3.1 Kävelyn ja pyöräilyn käyttäjryhmät	16
	3.2 Kävely ja pyöräily liikennejärjestelmän osana	17
	3.2.1 Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kulkutapaosuudet	17
	3.2.2 Kävelyn ja pyöräilyn asema muiden liikennemuotojen joukossa	20
	3.3 Kävely ja pyöräily maankäytön suunnittelussa	21
	3.3.1 Yleiskaavoitus	21
	3.3.2 Asemakaavoitus	22
	3.4 Väylien ylläpito ja hoito	23
	3.5 Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet	25
	3.6 Kävely ja pyöräily liikkumisen ohjauksessa	26
4	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn verkko ja ympäristö	28
	4.1 Nykyinen kävelyn ja pyöräilyn verkko tilastoina	28
	4.2 Kävelyn ja pyöräilyn verkolliset kehittämistarpeet	29
	4.2.1 Laatuikäytävät	29
	4.2.2 Alueelliset pääväylät	40
	4.3 Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko	41
	4.4 Polkupyörien liityntäpysäköinti pysäkkien yhteyteen	42
	4.5 Kuntien keskusten kehittämistarpeet	44
5	Alustavat kärkitoimenpiteet	50
	5.1 Alustavien kärkitoimenpiteiden määrittämistapa	50
	5.1.1 Asenteet ja liikkumistottumukset	51
	5.1.2 Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen	52
	5.1.3 Infrastruktuuri	53
	5.2 Vastuutahot	54
6	Vaikutusten arviointi	55
7	Johtopäätökset ja jatkosuositukset	57

1 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma pähkinäkuoressa

Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030:

Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Kaupunkiseutu on kestävä liikunnan esimerkkialue Suomessa.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman keskeinen keino ilmastomuutoksen hillitsemiseksi liikennejärjestelmätasolla on nostaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus vuoden 2005 40 prosentista 50–60 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta omina liikkumismuotoina kasvatetaan ihmisten liikkumistottumuksissa, asenteissa ja päätöksenteossa, mikä samalla vaikuttaa rahoituksen jakaantumiseen kävelyn ja pyöräilyn eduksi. Kaupunkiseudulla omaksutaan valtakunnalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi ja nostetaan kaupunkiseutu yhdeksi kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseksi mallialueeksi osaamisen ja kehitystä ohjaavien mallikuntahankkeiden kautta. Voimakkaalla panostamisella kaikkiin kestäviin liikkumismuotojen kehittämiseen vaikutetaan ihmisten mahdollisuuksiin vähentää henkilöauton käyttöä. Kävely ja pyöräily eivät kilpaile joukkoliikenteen kanssa, vaan mieluummin tukevat sitä. Joukkoliikennematkaan sisältyy aina liityntämatka pysäkillä, mikä useimmiten tehdään joko jalan tai hyvien yhteyksien mahdollistaessa pyörällä. Joukkoliikenteen käyttäjän kynnyksen tehdä matkansa kävellen tai pyörällä on huomattavasti pienempi kuin henkilöauton käyttäjällä.

Strategiset tavoitteet

Visio saavutetaan kolmen strategisen tavoitteen avulla:

- I Asenteet ja liikkumistottumukset** – Yhteinen halu kävelyn ja pyöräilyn aseman kohottamiseksi näkyy kaikkien hallinnonalojen toiminnassa.
- II Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen** – Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen avulla palvelut ja työpaikat tuodaan kävellen ja pyöräillen paremmin saavutettaviksi.
- III Infrastrukturi** – Kaupunkiseudulla on rakennetun alueen kattava, korkeatasoinen ja kaikkia käyttäjäryhmiä palveleva kävelyn ja pyöräilyn verkko.

Päätäjien ja asukkaiden arvostus kävelyä ja pyöräilyä kohtaan muutetaan kulkutapavalintaan vaikuttaviksi kehittämistoimenpiteiksi suunnitelmissa, rahoituksessa ja kaikissa muissa toimenpiteissä. Työnantajat, liike-elämä ja julkiset tahot tuodaan mukaan yhteiseen kehittämistyöhön. Kävely ja pyöräily syrjäyttävät monella matkalla aikaisemmin käytetyn henkilöauton. Apuna käytetään mm. liikkumisen ohjaamista ja uuden teknologian mukanaan tuomia mahdollisuuksia kuten esim. sähköavusteisen pyörän käyttöä.

Maankäytön ja liikenneverkon suunnittelussa peruslähtökohta on palveluiden ja toimintojen hyvä saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kunta- ja aluekeskuksia kehitetään kävelyä ja pyöräilyä suosivaan suuntaan. Liikkumistarvetta vähennetään keskittämällä asuminen ja palveluverkon lisä- ja täydennysrakentaminen keskustoihin ja näitä ympäröiviin jalankulkuvyöhykkeisiin sekä joukkoliikennevyöhykkeille.

Liikenneverkko jäsenetään nykyistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Kaupunkiseudulle toteutetaan selkeät kävelyn ja pyöräilyn pääreitit, joihin hierarkialtaan alempi-

luokkaiset reitit integroidaan. Tavoiteverkko ohjaa myös koko alueen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen kokonaisuutta maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Liikkumisympäristön suunnittelussa tukeudutaan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisiin ja ollaan avoimia erilaisille Shared Space -ratkaisuille. Joukkoliikenteen fyysiset rakenteet, kävely- ja pyöräyhteydet ja pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudet asemille ja pysäkeille sekä informaatiotekniikka toteutetaan korkeatasoisesti.

Alustavat kärkitoimenpiteet

Strategisten tavoitteiden toteutumista varten kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa on määritelty yhteensä 31 alustavaa kärkitoimenpidettä, joita tarkennetaan liikennemuotojen yksityiskohtaisten toimenpidesuunnitelmien laatimisessa. Keskeisinä kärkitoimenpiteinä esitetään kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämistä huolehtivan seurantaryhmän perustamista, kävelyn ja pyöräilyn laatuikäytävien kehittämistä sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien ylläpidon ja hoidon määrittämistä. Alustavissa kehittämistoimenpiteissä on suuri painoarvo maankäytön suunnittelulla sekä toimenpiteillä, joilla vaikutetaan ihmisten asenteisiin ja kannustetaan eri käyttäjäryhmiä liikkumisen pariin.

Kävely ja pyöräily maankäytön suunnittelussa

Kaavoituksessa luodaan edellytykset kävelylle ja pyöräilylle suotuisan ympäristön syntymiselle. Työn aikana tehty suppea analysointi kaupunkiseudun kuntien yleis- ja asemakaavoihin osoitti, että kaavat täyttävät kävelyn ja pyöräilyn tarkastelun osalta maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset vaatimukset, mutta kehitettävää löytyy.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa suositellaan, että yleiskaavassa osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon reitit selvissä tilanteissa joko ”kevyen liikenteen reitti” tai ”kevyen liikenteen yhteystarve” -merkintöjä käyttäen. Tarvittaessa pääreitit voidaan osoittaa myös ohjeellisena. Alueverkon reitit voidaan osoittaa pääreittien tapaan yksityiskohtaisessa yleiskaavassa, kun ratkaisut ovat selviä ja ne perustuvat ajan tasalla olevaan kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkkoon. Jos yleiskaavakarttaan ei merkitä kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä, suositellaan siihen lisättäväksi vähintään yleismääräys, jossa kerrotaan missä liite- tai teemakartassa pääreitit esitetään yksityiskohtaista suunnittelua varten.

Kuntien kaavoittajille ja liikennesuunnittelijoille suoritetun kyselyn perusteella yleiskaavakarttaan merkityt kävelyn ja pyöräilyn pääreitit siirtyvät hyvin asemakaavoihin. Samoin asemakaavoissa huomioidaan hyvin kävelyn ja pyöräilyn reittien mahdollisuudet kulkea osalla matkaa puistokäytävällä, tonttikadulla taikka muulla hiljaisella kadulla tai tiellä. Asemakaavojen laatimisessa kiinnitetään hyvin huomiota kävely- ja pyöräreittien sujuvuuteen sekä reittien yhteyksiin joukkoliikenteen pysäkeille. Asemakaavojen laatimisessa on jossain määrin esillä myös kävely- ja pyöräilyreittien esteettömyys, pyöräpysäköintipaikkojen tarve palvelujen yhteydessä sekä ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen. Kyselyn perusteella asemakaavojen laatimiseen annetaan seuraavia kävelyä ja pyöräilyä edistäviä suosituksia:

- Kiinnitetään enemmän huomiota jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erotteluun,
- Kiinnitetään enemmän huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen tarpeeseen ja määrään joukkoliikenteen pysäkkien ja terminaalien yhteydessä,
- Kiinnitetään enemmän huomiota kävely- ja pyöräilyreittien sosiaaliseen turvallisuuteen,
- Vältetään kävelijöiden ja pyöräilijöiden sekä huoltoliikenteen kohtaamista.

Lisäksi suositellaan, että kaavoissa arvioidaan alueen kytkeytyminen sekä olemassa olevaan kävelyn ja pyöräilyn verkkoon että tavoiteverkkoon. Lisäksi suunnittelussa tulee arvioida kaavan vaikutukset kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn nykyinen verkko ja ympäristö

Tampereen kaupunkiseudulla on yli 1000 kilometriä kävely- ja pyöräilyväyliä. Työmatka- ja asiointiliikenne Tampereelle onnistuu pyöräillen koko seudulta, sillä lähes kaikista kunnista on yhtenäinen väylä kuntakeskuksesta Tampereen keskustaan lukuun ottamatta Orivettä ja Vesilahtea. Pyöräilyväylien osalta Tampereen kaupunki on määritellyt seitsemän laatukäytävää: Kangasalan, Hervannan, Lempäälän, Pirkkalan, Nokian, Ylöjärven ja Teiskon laatukäytävät. Kaupungin määrittely koskee väylien osuuksia vain Tampereen rajojen sisällä. Seudullisessa pyöräilykartassa nämä seudulliset pääväylät on merkitty omalla värillään.

Vahvuudet

- Kaunis ympäristö järvi- ja harjumaisemineen
- Pyöräily- ja kävelyväyliä on määrällisesti paljon
- Keskustojen liikenneturvallisuutta on parannettu mm. ohjaamalla raskas ja nopea liikenne kuntien ohi valtateitä pitkin
- Pyöräpysäköintiin on kiinnitetty viime vuosina yhä enemmän huomiota
- Väyliä on viitoitettu pääosin loogisesti ja epäjatkuvuuskohtia on melko vähän
- Matkoja on mahdollista ketjuttaa, sillä joukkoliikenne on melko toimivaa
- Kunnissa on meneillään keskustan kehittämisprosessit
- Monessa kunnassa ollaan laatimassa uutta osayleiskaavaa keskustan alueelle

Puutteet

- Jalankulku- ja pyöräilyteiden talvihoito on puutteellista ja laatutaso vaihtelee
- Laadukkaita kävelyalueita kaivataan lisää
- Keskustojen kävelyolosuhteet ovat monin paikoin puutteelliset
- Keskustat ovat liian autovaltaisia ja osittain raskaan liikenteen osuus on korkea
- Muutamien kuntien keskustoja hallitsevat läpikulkevat vanhat valtatie
- Näkövammaisia ja liikuntarajoitteisia ei oteta riittävästi huomioon bussipysäkkejä toteutettaessa
- Bussipysäkkien viihtyisyydessä ja palvelutasossa on parannettavaa
- Pyöräilyn pääväylien laatutaso on heikko
- Pyöräilyväyliä ei ole suunniteltu ajoneuvoliikenteen periaatteilla, vaan pyöräilyä on käsitelty pääosin jalankulkuna
- Kaksisuuntaisilla pyöräilyn pääväylillä vastakkaisia kulkusuuntia ei ole osoitettu tie-merkinnöin
- Risteyksissä pyöräiliikenne on poikkeuksetta ohjattu jalankulkuliikenteen tavoin
- Väistämissäännöt ovat epäselvät sekä pyöräilijälle että autoilijalle
- Liikenneympäristö ei tue ja osoita reittien jatkuvuutta pyöräilijöille
- Monissa risteyksissä pyöräilijät joutuvat ylittämään korkeita reunakiviä
- Pyöräilijöille ei ole omaa valo-ohjausta, vaan he seuraavat pääosin jalankulkijoiden valo-ohjausta
- Liikennevaloliittymissä pyöräilijät joutuvat käyttämään painonappeja
- Kevyen liikenteen viitat ovat pieniä, joita pyöräilijän on vauhdissa vaikea nähdä
- Pyöräilyn kilpailukyky autoiluun nähden on melko huono koko seudulla
- Pyöräreittien loogisuus ja suunnistettavuus on huonompi kuin autoväylillä
- Pyöräväylillä on monin paikoin suuremmat korkeusvaihtelut kuin vieressä kulkevalla autoväylällä



2 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn strategia 2030 ja kehittämissuunnitelman tavoitteet

2.1 Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030

Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Kaupunkiseutu on kestävä liikunnan esimerkkialue Suomessa.

Vuonna 2030 kävely ja pyöräily ovat tärkeitä, arvostettuja ja turvallisia jokapäiväisiä liikkuemuotoja Tampereen kaupunkiseudulla. Kaupunkiseutu on kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen sekä joukkoliikenteen liityntäliikenteen järjestämisen esimerkkialue Suomessa, jossa pyörä on pop ja joukkoliikenteen paras kaveri.

Voimakas panostus kestäväan liikkuamiseen on nostanut joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta vuoden 2005 40 prosentista 50–60 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Henkilöautomatkojen kulkutapaosuus on vähentynyt vastaavalla määrällä. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus vuonna 2030 on jopa 10 prosenttiyksikköä nykyistä enemmän.

Kävely ja pyöräily on tunnustettu Tampereen kaupunkiseudun liikennepolitiikassa perusliikkuemuotoiksi. Kävelyä ja pyöräilyä käsitellään omina liikennemuotoinaan ja yleinen tahtotila näiden aseman kohottamiseksi on noussut. Liikenteen rahoitusta on suunnattu uudelleen osoittamalla autoliikenteen rahoitusta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen.

Tiiviin ja sekoittuneen yhdyskuntarakenteen ansiosta palvelut ja työpaikat ovat paremmin kävelen ja pyöräillen saavutettavissa. Julkisten palvelujen tehostamispyrkimyksiä ei tehdä kävelyn ja pyöräilyn etujen vastaisesti. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen ja

autoliikenteen rajoittaminen ovat lisänneet alueiden viihtyisyyttä, elinvoimaisuutta ja veto-voimaisuutta. Kaikissa keskustoissa on myös korkeatasoinen kävelyalue. Autoton elämäntapa on helppoa, jopa houkuttelevaa. Myös ikääntyneillä ja liikkumisesteisillä on käytettävänä esteettömät liikennepalvelut. Hyvä ympäristö puhuu hyvien liikkumistapojen puolesta sekä edistää liikkunnallisesti aktiivista elämäntapaa ja positiivisia terveysvaikutuksia.

Vuonna 2030 Tampereen kaupunkiseudulla on rakennetun alueen kattava, asetetut laatuvaatimukset täyttävä ja kaikkia käyttäjäryhmiä palveleva kävelyn ja pyöräilyn verkko. Pyöräteiden ylläpitoon ja hoitoon panostaminen ovat tehneet ympärivuotisen pyöräilyn suosituksi.

2.1.1 Strategiset tavoitteet

Vision mukainen tavoitetila savutetaan seuraavan kolmen strategisen tavoitteen avulla:

- I. **Asenteet ja liikkumistottumukset** – Yhteinen halu kävelyn ja pyöräilyn aseman kohottamiseksi näkyy kaikkien hallinnonalojen toiminnassa.
- II. **Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen** – Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen vaikutuksesta palvelut ja työpaikat tuodaan kävellen ja pyöräillen paremmin saavutettaviksi.
- III. **Infrastruktuuri** – Kaupunkiseudulla on rakennetun alueen kattava, korkeatasoinen ja kaikkia käyttäjäryhmiä palveleva kävelyn ja pyöräilyn verkko.

Asenteet ja liikkumistottumukset

Tampereen kaupunkiseudun päättäjien ja asukkaiden arvostus kävelyä ja pyöräilyä kohtaan muutetaan kulkutapavalintaan vaikuttaviksi kehittämistoimenpiteiksi suunnitelmissa, rahoituksessa ja kaikissa muissa toimenpiteissä. Ratkaisut tehdään ennakkoluulottomasti uusien linjausten pohjalta, eikä totuttua kustannusjakoa tai asukkaiden vakiintuneita kulkutapoja aseteta sitoviksi reunaehdoiksi. Työnantajat, liike-elämä ja julkiset tahot tuodaan mukaan yhteiseen kehittämistyöhön. Kävelyn ja pyöräilyn tarpeet otetaan näkyvästi mukaan kaavojen sisältöön, liikenneväylien suunnitteluohjelmiin, rahoitussuunnitelmiin, talousarvioihin, väylien ylläpitoon jne.

Yksilötasolla kävelyä ja pyöräilyä suositaan, jos ne koetaan yksilölle edullisemmaksi kuin oman auton käyttö. Tämän edistämiseksi käytetään liikkumisen ohjauksen toimia. Kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä yksilön päätöksentekotilanteessa parantavat uuden teknologian mukanaan tuomat mahdollisuudet, kuten esim. sähköavusteisen pyörän käyttö. Lisääntyvä kävely ja pyöräily antavat esimerkkejä myös autoilijoille ja rohkaisevat miettimään vaihtoehtoisia kulkutapoja.

Tampereen kaupunkiseudulla myös luonnon arvot luovat kannusteita kävelylle ja pyöräilylle. Yleisesti kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä tulevien sukupolvien käyttöön. Huoli ympäristön tilasta voi olla monelle tärkeä peruste kulkumuodon valinnassa, mikäli edellytykset ympäristöystävällisen valinnan tekemiseen ovat riittävät.

Vaikka kävelyä ja pyöräilyä edistetään tehokkaimmin parantamalla liikkumisolosuhteita, ovat liikunnan myönteiset terveysvaikutukset tärkeä peruste kävelylle ja pyöräilylle. Nämä tekijät yhdistyneenä liikkumisen ohjauksen mahdollisuuksiin on siksi tärkeää sisällyttää kävelyn ja pyöräilyn strategiaan.

Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen

Kävely ja pyöräily otetaan tärkeinä suunnittelukohteina huomioon kaupunkiseudun kaikessa yleis- ja asemakaavoituksessa. Kaavojen vaikutusten arvioinnissa arvioidaan suunnitelman vaikutukset kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Maankäytön ja liikenneverkon suunnittelussa lähtökohtana on palvelujen ja toimintojen hyvä saavutettavuus kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet huomioiva liikenneverkko ja sekoittunut yhdyskuntarakenne, jossa palvelut, työpaikat ja asuminen sijaitsevat lähellä toisiaan, lyhentävät kulkuetäisyyksiä ja vähentävät liikkumistarvetta sekä luovat edellytykset lihasvoimin liikkumiselle. Kunta- ja aluekeskuksia kehitetään kävelyä ja pyöräilyä suosivaan suuntaan ja liikkumistarpeeseen vaikutetaan keskittämällä asuminen ja palveluverkon lisä- ja täydennysrakentaminen keskustoihin sekä näitä ympäröiviin jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin. Palvelujen hajottamispyrkimyksiin, sekä kävelyn ja pyöräilyn vastaisiin suuriin kaupan ja julkisten palvelujen keskittämispöyrkimyksiin, reagoidaan.

Yleiskaavoituksella osoitetaan kunnan oma tahtotila alueiden käytön järjestämiseksi ja sovitetaan yhteen alueiden käyttöön kohdistuvia intressejä. Keskeisiä kysymyksiä ovat yhdyskunta- ja palveluverkon sijoittuminen, liikenneverkon jäsentely sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän toteutusjärjestys. Asemakaavoituksella varmistetaan yleiskaavan hyvien periaatteiden ja ratkaisujen toteutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta. Kävelyn ja pyöräilyyn vaikuttavia asemakaavan ratkaisuja ovat aluevarausten käyttötarkoitus ja mitoitus, kaava-alueen ulkoiset ja sisäiset liikenneyhteydet, liikenteen edellyttämät tilavaraukset sekä kaavan toteutusjärjestyksen varmistaminen.

Infrastrukturi

Liikenneverkkoa jäsennetään nykyistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Kaupunkiseudulle toteutetaan selkeät kävelyn ja pyöräilyn pääreitit, joihin hierarkialtaan alempi-luokkaiset reitit integroidaan. Tavoiteverkko ohjaa myös koko alueen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen kokonaisuutta maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Pyöräteiden laatuikäyvät viedään työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta varmistuen samalla, että yhteydet ovat sujuvia, turvallisia ja nopeita. Tavoite toteutetaan sijoittamalla yleiskaavoituksessa kävelyn ja pyöräilyn reitit mahdollisuuksien mukaan yhdyskuntarakenteen sisään erilleen autoliikenteen pääreiteistä. Jalankulku- ja pyöräilyteiden laatuaso, pyöräliikenteen etuisuudet ja käyttäjäryhmien tarpeet määritellään ja otetaan huomioon suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa. Keskustoihin ja alakeskustoihin toteutetaan elinvoimaisia kävelykeskustoja ja kävelypainotteisia alueita, joissa on houkuttelevaa viettää aikaa ja kulkea jalan. Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus ja sosiaalinen turvallisuus kytketään systemaattisesti mukaan maankäytön suunnittelusta toteutukseen asti. Kävely- ja pyöräily-ympäristön ylläpito ja hoito tehdään yhtenäisellä tavalla väylänpitovastuusta riippumatta.

Liikenteellisissä ratkaisuissa kävelyä ja pyöräilyä tarkastellaan omina liikennemuotoina. Kävelyn ja pyöräilyn erottaminen omille väylilleen tehdään, kun liikkumisympäristö ja liikkumismuotojen määrät sitä edellyttävät. Liikkumisympäristön suunnittelussa hyödynnetään yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä ja ollaan avoimia erilaisille Shared Space -ratkaisuille. Hyvässä katutilassa eri ihmisryhmät, liikennemuodot, katutilan rakenteet ja ympäröivät rakennukset toimintoinen ovat sovussa toistensa kanssa.

Joukkoliikenteen fyysiset rakenteet, kävely- ja pyöräily-yhteydet ja pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudet asemille ja pysäkeille sekä informaatiotekniikka toteutetaan keatasoisesti.



K. Vaismaa

2.2 Strategian taustatekijät

2.2.1 Tampereen kaupunkiseudun strategiset linjaukset

Rakennesuunnitelma 2030

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaa ohjaavat väestön kasvuun varautuminen, yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, keskustojen kehittäminen, asuntotuotannon monipuolisuuden lisääminen, elinkeinoelämän kasvun tukeminen, liikkumisen tapojen uudistaminen sekä palvelujen saatavuuden parantaminen yli kuntarajojen. Yleistavoitteena on ilmastomuutoksen hillintä.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta keskeisiä tavoitteita ovat mm. joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuksien lisääminen sekä henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden kääntäminen laskuun, joukkoliikenteen matkaketjujen kehittäminen sekä liikkumistarpeen vähentäminen. Maankäytön ratkaisuihin kasvun ohjaaminen keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille nähdään tärkeänä kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä ja käyttöä parantavana asiana. Kävelykeskustoja kehittämällä tuetaan autotonta elämäntapaa sekä tuodaan palvelut ja asiointikohteet kävelen ja pyöräillen paremmin saavutettaviksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma TASE 2025

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitteena on luoda kevyen liikenteen käytölle turvalliset ja houkuttelevat käyttöolosuhteet. TASE:n liikennepoliittisena tavoitteena on kevyen liikenteen osuuden kääntäminen kasvu-uralle. Tavoitteessa korostetaan maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelua sekä kevyen liikenteen ominaisuuksien tunnistamista ja sisäistämistä suunnittelukulttuurissa. Kevyen liikenteen edistämässä korostetaan neliporrasperiaatteen kolmen ensimmäisen portaan merkitystä. Ensimmäisellä portaalla maankäytön sijoittamisella, markkinoinnilla ja suunnittelukäytäntöjen

kehittämisellä vaikututetaan kulkutapojen käyttöedellytyksiin, toisen puoleen toimenpiteillä edistetään nykyisen järjestelmän käytettävyyttä esim. opastusta ja talvikunnossapitoa parantamalla ja kolmannella toteutetaan uusia kevytliikenteen väyliä. Lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että kävelyn ja pyöräilyn kysyntä syntyy, kun toiminnot ovat helposti saavutettavissa. Liikennejärjestelmän tehtävänä on luoda kävelylle ja pyöräilylle houkutteleva ja turvallinen ympäristö suunnittelemalla ja toteuttamalla kevyen liikenteen seudullinen tavoiteverkko ja ottamalla huomioon liikkumismuotojen tarpeet keskusta-liikenteessä.

Ilmastostrategia 2030

Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiassa joukkoliikenne, kävely ja pyöräily nostetaan suunnittelussa ensisijaisiksi liikkumismuodoiksi. Seudullista liikennejärjestelmää esitetään kehitettävän siten, että toiminnot ja palvelut ovat asiakkaiden saavutettavissa joukkoliikenteellä, kävelen ja pyörällä. Lisäksi esitetään, että maankäytön ja liikenteen seudullista toteutusyhteistyötä lisätään, matkoja lyhennetään ja liikkumistarvetta vähennetään. Jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan laatimalla seudullinen pyöräily- ja kävelystrategia ja toteuttamisohjelma. Pyöräilyn ja kävelyn strategiassa ja toteuttamisohjelmassa tulee sopia mm. kaavoituksen kehittämisestä tukemaan kävelyä ja pyöräilyä (kävely- ja pyöräilypainotteiset kadut, pyöräilyparkit), kaupunkipyörästä sekä kevyen liikenteen reittien tarpeesta ja hoidosta. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan ja liikkumismuotojen tarpeet otetaan huomioon maankäytön ja liikenteen suunnittelussa.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2011–2012

Tampereen kaupunkiseudun kunnat allekirjoittivat yhdessä ministeriöiden edustajien kanssa ensimmäisen laaja-alaisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen 2.3.2011. Sopimus on aluksi kaksivuotinen, ja sillä ohjataan yhteisin toimenpitein kaupunkiseudun maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmän kehittämistä tehokkaan ja kestäväen kaupunkirakenteen suuntaan.

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta pyritään eheyttämään ja ohjaamaan asumista sekä palvelutoimintoja nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenneväyhykkeille. Joukkoliikennettä kehitetään monipuolisemmaksi ja kevyen liikenteen olosuhteita edistetään. Liikenteen suunnittelulla pyritään lisäämään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuksia, tuottamaan turvallinen, tehokas ja taloudellinen kokonaisjärjestelmä sekä tukemaan maankäytön eheyttämistä. Toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti vaikuttamaan liikkumistarpeeseen, liikenteen suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan. Kevyttä liikennettä koskevana toimenpiteenä esitetään, että kunnat käynnistävät kevyen liikenteen edellytyksiä parantavan kehittämissuunnitelman laadinnan ja parantavat pyöräily- ja kävelyliikenteen olosuhteita erityisesti seudun keskusta-alueilla. Lisäksi esitetään, että kevyen liikenteen investointeja suunnataan joukkoliikenteen liityntäpyöräilyratkaisuihin.

Yhteenveto

Yhteenvetona voidaan todeta, että rakennesuunnitelma, liikennejärjestelmäsuunnitelma ja ilmastostrategia määrittelevät yhdessä maankäytön ja liikenteen kokonaisratkaisun, joka hillitsee ilmastovaikutuksia ja edistää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämistä. Ratkaisuja tuetaan sijoittamalla uusi rakentaminen erityisesti nykyisiin keskuksiin ja joukkoliikenneväyhykkeille.

2.2.2 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020

Liikenne- ja viestintäministeriö on määrittänyt kävelyn ja pyöräilyn visioksi ”Kävelyn ja pyöräilyn aika”. Visiossa tulevaisuuden Suomessa kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet saavutetaan moottoriliikenteen kasvun kustannuksella. Liikkuminen jalan ja pyörällä on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily lisääntyvät kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Yhdyskunnat suunnitellaan ja rakennetaan niin, että arjen lähipalvelut ovat kävelen kohtuullisesti saavutettavissa. Kouluun, töihin ja joukkoliikenteen pysäkeille voidaan kulkea jalan tai pyörällä. Liikkumisympäristö on viihtyisä ja turvallinen tarjoten monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia. Kävelyä ja pyöräilyä käsitellään liikenteen suunnittelussa erillisinä liikkumismuotoina ja ne otetaan liikenneratkaissuissa tasavertaisina huomioon muiden liikennemuotojen joukossa. Koska liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa omaksutaan jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä, ovat liikunnan vähyydestä aiheutuvat terveysongelmat vähentyneet.

Vision toteuttamiseksi LVM on esittänyt seuraavat **neljä strategista linjausta**:

- I. 20 prosenttia enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja.
- II. Lisää arvostusta ja motivointia.
- III. Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö.
- IV. Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa.

Kävelyn ja pyöräilyn 20 prosentin kulkutapaosuuden kasvu tarkoittaa n. 300 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa vuonna 2020 vuoteen 2005 verrattuna. Saman verran on tarkoitus vähentää henkilöautoliikenteen matkoja. Henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 mukaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista kotimaan matkoista on n. 32 prosenttia. 300 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa nostaisi osuuden matkamäärien kokonaiskasvusta riippuen 35–38 prosenttiin. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta lisätään kulkutapavalintoja ohjaavissa toimissa, suunnitelmissa ja säännöksissä sekä julkisessa rahoituksessa. Esimerkiksi työnantajat, liike-elämä ja media tulee saada mukaan kannustamaan lihasvoimin liikkumista. Keskeinen tekijä kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvulle on eheä yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, opiskelu- ja työpaikat sekä palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan ja liikkuminen on miellyttävää, sujuvaa, turvallista ja esteetöntä. Kaikki tämä edellyttää tahtoa ja vastuunottoa niin valtiolta kuin kunnilta sekä johdonmukaista panostusta ja yhteistyötä maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien toimintojen käytössä.

2.2.3 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma on Liikenneviraston johdolla laadittu monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tarvittavista toimista. Suunnitelman taustalla on LVM:n julkaisema kävelyn ja pyöräilyn strategia, jonka tavoitteena on lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää 20 prosenttia ja vastaavasti vähentää henkilöautomatkoja. Tarkoituksena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily ainakin osalla matkoistaan. Suunnitelmassa on neljä kokonaisuutta, jotka koskevat asenteisiin vaikuttamista, infrastruktuuria, yhdyskuntarakennetta sekä hallinnon rakenteita ja lainsäädäntöä. Kokonaisuuksien alla on esitetty yhteensä 31 kärkitoimenpidettä vastuutahoineen.

Kävelyn ja pyöräilyn merkittävän kasvun toteutuminen edellyttää yhteistyötä valtion, kuntien, järjestöjen ja yksityisen sektorin kesken. Kestävien yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä tukevat monet toisiinsa liittyvät teemat kuten esim. kävelyn ja pyöräilyn

edistäminen, joukkoliikenteen kehittäminen, ilmastostrategiat ja energiansäästö, terveysliikuntatyö ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman toteutumista seuraa ja edistää Liikenneviraston vetämä seurantaryhmä. Paikallisella tasolla toimenpiteiden toteuttamista edistää eri hallintokuntien yhteistyö, valtion ja kuntien yhteinen tahto sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteiden kytkentä laajempiin kunnan tai seudun kehittämissstrategioihin.

2.3 Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteet

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman keskeinen tavoite on määrittää strategia, joka osoittaa suuntaviivat kävelyn ja pyöräilyn johdonmukaiselle kehittämiselle ja vaikuttavimmat keinot liikennemuotojen lyhyen ja pitkän aikavälin edistämiseksi. Tavoitteena on tuoda esille keinoja kävelyä ja pyöräilyä edistävälle liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteiselle suunnittelulle, kaavoitukselle sekä eri toimijoiden väliselle yhteistyölle.

Yhdyskuntarakenteessa tavoitteena on kunta- ja aluekeskusten kehittäminen kävelyä ja pyöräilyä suosivaan suuntaan sekä liikkumistarpeeseen vaikuttaminen keskittämällä kasvu keskustoihin ja näitä ympäröiviin jalankulkuvyöhykkeisiin sekä joukkoliikennevyöhykkeille.

Liikenneverkossa tavoitteena on aikaansaada kävelyn ja pyöräilyn pääreitistö, joka ohjaa koko seudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen asti. Tavoitteena on, että kehittämisohjelma tukee seudullisten kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien verkkoa, johon hierarkialtaan alempiluokkaiset väylät integroidaan. Tavoitteena on myös edistää kävelyn ja pyöräilyn huomioimista väylien kunnossapidossa, liikumisen ohjaamisessa sekä yritysten, liikkumisjärjestöjen ja rajat ylittävien hallintokuntien toiminnassa.

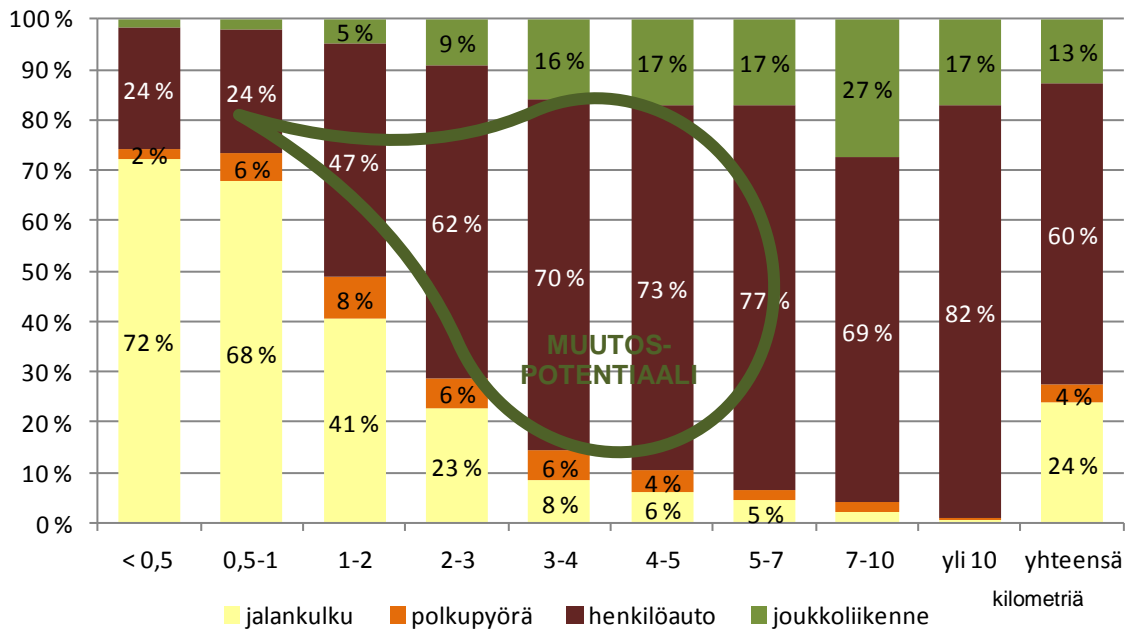
Konkreettisella tasolla kehittämisohjelman tavoitteena on lisätä kävely- ja pyöräilymatkoja parantamalla liikennemuotojen houkuttelevuutta sekä vaikuttamalla ihmisten asenteisiin erilaisten kannustamis- ja motivoimiskeinojen avulla. Tavoitteena on aikaansaada kävelylle ja pyöräilylle turvalliset, sujuvat ja miellyttävät arjen käyttöolosuhteet, saada ihmiset tunnistamaan kävelyn ja pyöräilyn kiistattomat hyödyt mm. terveyteen ja hyvinvointiin sekä vaihtamaan henkilöauto jalankulkuun ja pyöräilyyn etenkin lyhyillä matkoilla. Tavoitteena on, että kävelyä ja pyöräilyä suositaan liikennejärjestelmän suunnittelussa muun muassa osoittamalla niille enemmän rahoitusta ja muita resursseja.

Suurin kävelyn ja pyöräilyn muutospotentiaali on nykyisin henkilöautolla tehtävissä lyhyissä matkoissa (ks. kuva 1). Näillä matkoilla kävely ja pyöräily ovat nopeuden puolesta kilpailukykyisiä jo nykyään, joten potentiaalin toteutuminen edellyttää muutosta ennen kaikkea elämäntavoissa ja asenteissa. Matkan pituutta tarkasteltaessa on huomioitava, että myös pitkän automatkan vaihtoehtona voi olla lyhyempi kävely- ja pyörämatka, jos lähipalveluja on tarjolla ja niitä halutaan käyttää.

Strategisesti kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteena on tukea seudun rakennesuunnitelman 2030, liikennejärjestelmäsuunnitelman (TASE 2025) ja ilmastostrategian 2030 toteutumista. Globaalilla tasolla kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta edistämällä kestävästä liikkumisesta toimintaedellytyksiä, joihin kävelyn ja pyöräilyn lisäksi kuuluu myös joukkoliikenne. Tampereen kaupunkiseudun voimakas joukkoliikenteen kehittäminen nähdään mieluummin kävelylle ja pyöräilylle positiivisena vaikuttimena kuin kilpailutekijänä. Joukkoliikenteellä tehtävään matkaan sisältyy aina liityntämatka pysäkille, mikä useimmiten tehdään joko jalan tai hyvien liityntäyhteyksien mahdollistamana myös pyörällä. Joukkoliikenteen käyttäjä on usein ns. sekäkäyttäjä,

jonka kynnyks on tehdä matkansa kävellen tai pyörällä on huomattavasti pienempi kuin henkilöauton käyttäjällä.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuohjelman tavoitteena on tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn potentiaaliset käyttäjäryhmit.



Kuva 1. Suurin kävelyn ja pyöräilyn muutospotentiaali on nykyisin henkilöautolla tehtävissä lyhyissä matkoissa (Tampereen seudun henkilöliikennetutkimus talvelta 2005).



K. Vaismaa

3 Käyttäjryhmät ja liikennemuotojen asema

3.1 Kävelyn ja pyöräilyn käyttäjryhmät

Kävelyn ja pyöräilyn käyttäjryhmien sekä niiden tarpeiden käsittely on jäänyt mm. liikennejärjestelmää koskevissa suunnitelmista melko yleiselle tasolle. Yleisemmin tunnistettuja ryhmiä ovat koululaiset, työmatkapyöräilijät, eläkeläiset ja vanhukset. Käyttäjryhmien tarpeita käsitellään usein liikenneturvallisuus- ja esteettömyyssuunnitelmissa, mutta näkökulma on melko kapea-alainen. Turvallisuus sekä hyvät ja katkeamattomat yhteydet ovat kaikille yhteisiä perustarpeita. Lisäksi eri käyttäjryhmillä on omia erityispiirteitä, jotka on syytä ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä määriteltäessä sekä vaikutusten arvioinnissa ja seurannassa.

Tampereen kaupunkiseudun suunnitelmista Pirkanmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys vuodelta 2010 käsittelee kevyen liikenteen väylien tarvetta matkatuotoksen lähtökohdista painottuen vahvasti koululaisten liikenneturvallisuuteen. Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (TASE 2025) kehittämissuunnitelmassa kävelyn ja pyöräilyn eri liikkumisryhmien tarpeiden huomioiminen on esitetty oleellisena asiana. Laajempi käyttäjryhmien tunnistus ja määrittely on kuitenkin tekemättä.

Tässä yhteydessä kävelyn ja pyöräilyn käyttäjäryhmien ja niiden tarpeiden tarkastelu painottuu potentiaaliin lisätä uusia kävely- ja pyöräilymatkoja. Käyttäjäryhmien määrä pidetään suppeana ja näin ollen esim. ikääntyneet, liikkumisesteiset tai harrastuksiin kulkijat sisältyvät muihin käyttäjäryhmiin. Kävelijät ja pyöräilijät jaetaan viiteen ryhmään:

- **Työmatkaliikkujat**

Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän lisäämisessä merkittävin potentiaali on työikäisten työmatkoissa. Työmatkaliikkujilla on suurin vaikutusmahdollisuus kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen, yleisiin asenteisiin ja kaupunkikuvaan. Työmatkaliikkujat liikkuvat enimmäkseen ruuhka-aikoina, minkä vuoksi heidän siirtymisensä kävelyn ja pyöräilyn pariin vähentää liikennemuutoksia ja synnyttää huomattavan määrän yhteiskunnallisia ja liikennetaloudellisia hyötyjä.

- **Jalan ja pyörällä asioivat**

Jalan ja pyörällä asioijia on kaikissa ikäryhmissä. Käyttäjäryhmän suuri potentiaali kävelyn ja pyöräilyn kulkutavan kasvattamiselle löytyy lyhyissä matkoissa ja osana muita matkoja.

- **Koululaiset ja opiskelijat**

Koululaiset ja opiskelijat ovat merkittävä kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen liikkujaryhmä, joiden liikkumistottumuksiin voidaan vielä vaikuttaa. Nuorena opittu aktiivinen liikkumisen malli säilyy läpi elämän.

- **Joukkoliikenteen käyttäjät**

Tampereen kaupunkiseudun tavoitteisiin (energia, ilmasto, terveys) pääseminen vaatii joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteistyötä, matkaketjujen toimivuutta sekä olosuhteiden parantamista. Jalankulku on kiinteä osa joukkoliikenteen matkaketjua, mutta pyörän on mahdollista kehittää joukkoliikenteen parhaaksi kaveriksi.

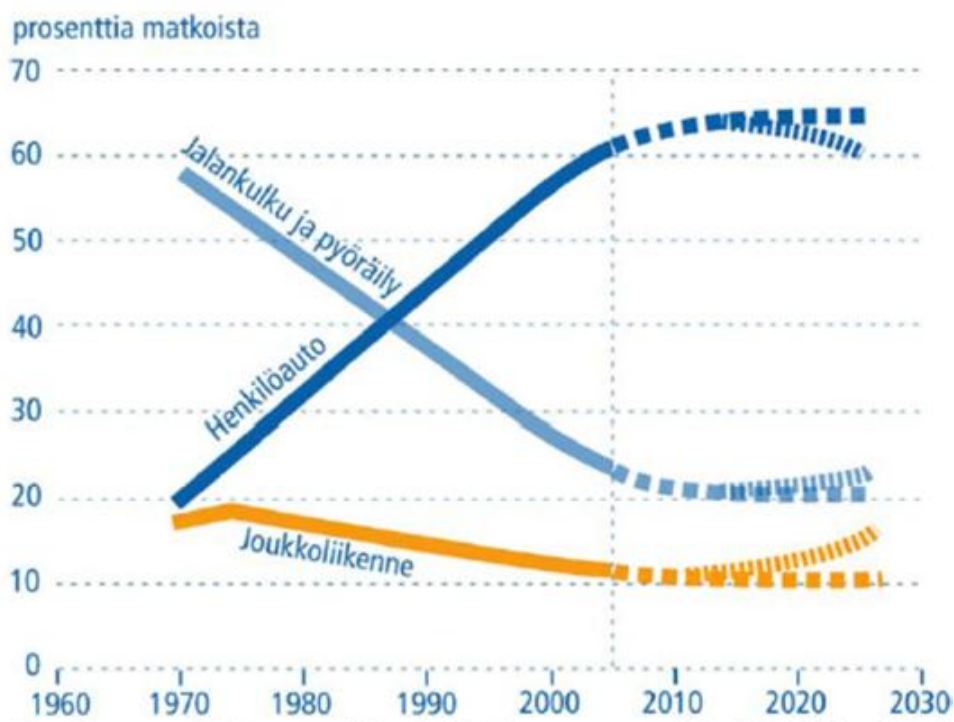
- **Virkistysliikkujat**

Virkistysliikkujat kuuluvat aktiivisten liikkujien ryhmään, joiden tarpeet ovat monimuotoiset. Kävelyn ja pyöräilyn reitit yhdessä ulkoilu- ja virkistysreittien kanssa muodostavat yhdessä Suomen merkittävimmän liikuntapaikan. Tampereen seudulla maasto- ja luonto-olosuhteet luovat virkistysliikkujille ihanteelliset puitteet.

3.2 Kävely ja pyöräily liikennejärjestelmän osana

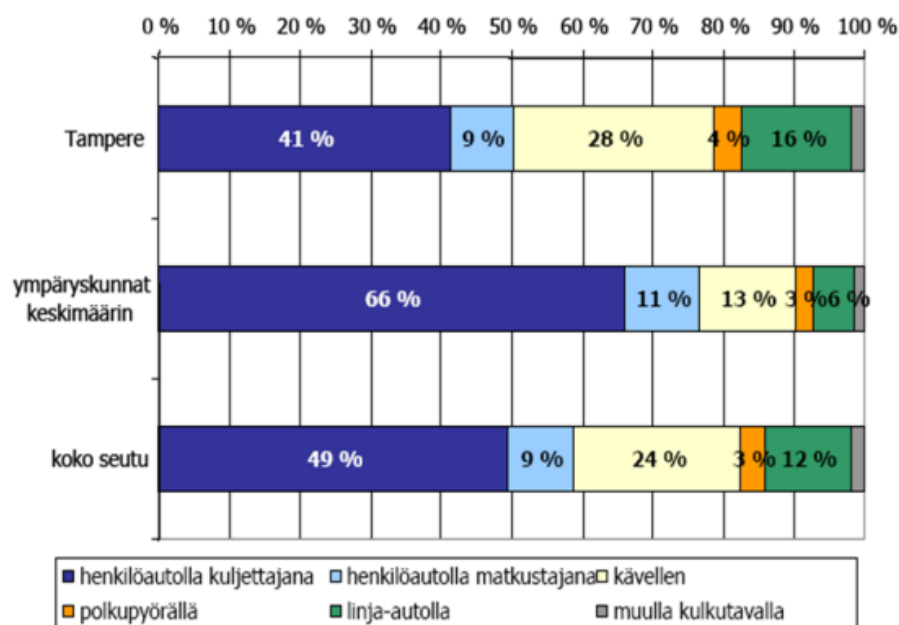
3.2.1 Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kulkutapaosuudet

Autoistumisen myötä kävely- ja pyöräilymatkojen määrä on viime vuosikymmeninä alenunut voimakkaasti, ja kehityskulun ennustettiin vuosituhannen alussa jatkuvan samansuuntaisena. Liikkumistavan muutokseen reagoitiin vuonna 2005 ja kaupunkiseudun liikennepoliittiseksi tavoitteeksi asetettiin pysäyttää henkilöautoliikenteen osuuden kasvu kääntämällä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuudet kasvuun (ks. kuva 2).



Kuva 2. Kulkutapaosuuksien kehitys ja liikennepoliittinen tavoite (Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma 2025).

Vuoden 2005 marraskuussa tehdyn liikennetutkimuksen mukaan Tampereen seudun sisäisistä matkoista noin joka neljäs tehtiin kävelen. Henkilöautojen osuus oli 58 prosenttia. Tampereen kaupungissa asuvat kävelivät yli kaksi kertaa useammin kuin ympäryskuntien asukkaat. Pyöräilijöiden määrä oli sama, 3–4 prosenttia sekä Tampereella että ympäryskunnissa. (Kuva 3)

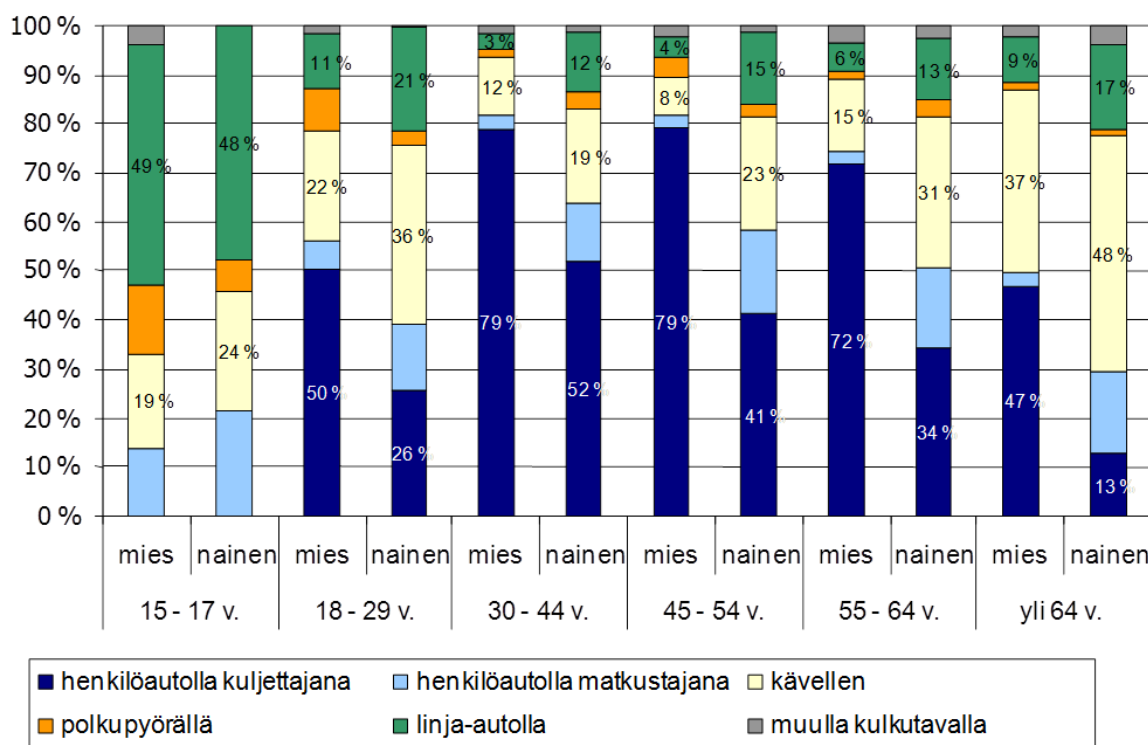


Kuva 3. Kulkutapajakauma seudun sisäisillä matkoilla marraskuussa 2005 (Tampereen seudun henkilöliikennetutkimus 2005).

Jos Tampereen seudun marraskuun 2005 kulkutapaosuudet muutetaan laajennuskertoimien avulla koko vuotta koskeviksi keskimääräisiksi kulkutapaosuuksiksi, tehdään seudun sisäisistä matkoista kävelen 24 % ja pyörällä 6 %. Tällöin liikennemuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus on 31 %. Vastaavasti Tampereella asuvien arvioidaan tekevän koko vuoden matkoistaan kävelen 29 % ja pyörällä 7 %, jolloin liikennemuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus on 37 %.

Vuosina 2004–2005 tehdyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan koko vuoden keskimääräinen kävelyn osuus on 22,3 % ja pyöräilyn 9,3 %. Liikennemuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus on 31,6 %. Edellä esitetyt laajennuskertoimilla koko vuoden keskimääräisiksi muutetut Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat yhtenevät valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen lukujen kanssa. Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus vastaa melko hyvin valtakunnallista tasoa ja Tampereella asuvien kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus jopa ylittää valtakunnallisen tason. Huomattavaa kuitenkin on, että sekä Tampereen seudulla ja Tampereella asuvat pyöräilevät valtakunnallista tasoa vähemmän.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna yli 64-vuotiaat kävelevät Tampereen seudulla eniten. Nuoret kävelevät aikuisväestöä innokkaammin ja kaikissa ikäryhmissä naiset kävelevät miehiä enemmän. Pyöräily on suosituinta nuorten miesten keskuudessa (ks. kuva 5). Kulkutapaosuuksissa ei ole kuitenkaan oteta huomioon alle 15-vuotiaita lapsia ja nuoria, joille pyöräily on usein ainoa itsenäisen liikkumisen muoto. Kulkutapaosuudet eivät myöskään kerro täyttyä totuutta siitä, että kävely ja pyöräily ovat nimenomaan taajamissa ja keskustoissa merkittäviä, kulkutavoissa jopa kymmeniä prosentteja edustavia, liikkumismuotoja.



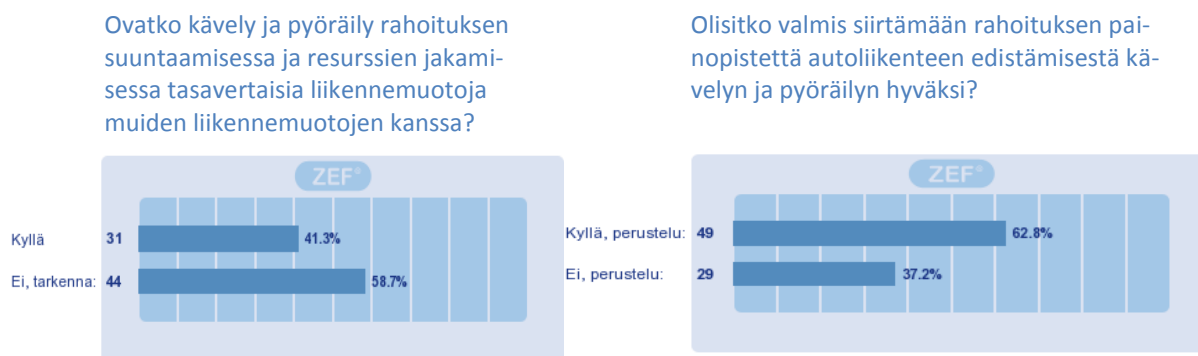
Kuva 4. Tampereen seudulla asuvien miesten ja naisten kulkutapajakauma talvella 2005 (Tampereen seudun henkilöliikennetutkimus 2005).

3.2.2 Kävelyn ja pyöräilyn asema muiden liikennemuotojen joukossa

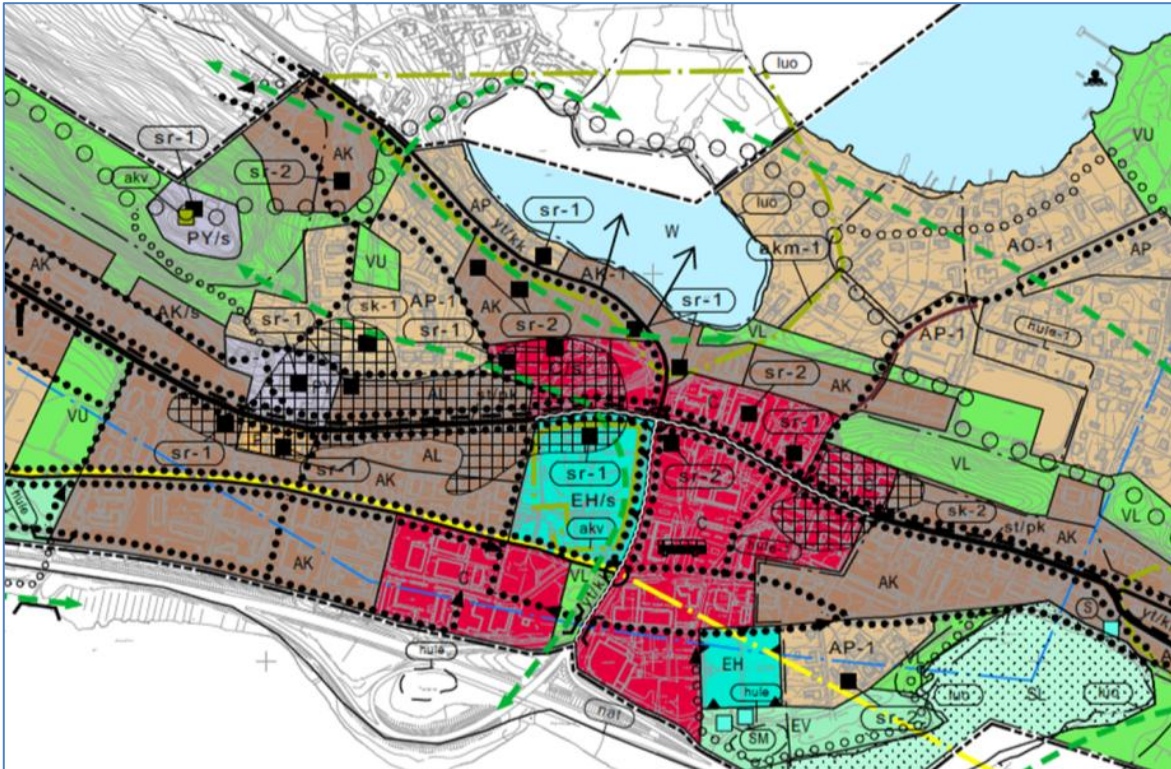
Kävely ja pyöräily nousevat melko hyvin esille Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa, liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, ilmastostrategiassa ja MAL-aiesopimuksessa. Keskeisiä esille nostettuja asioita ovat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistäminen, liikenneturvallisuus ja kevyen liikenteen huomiointi maankäytön suunnitelmissa. MAL-aiesopimuksessa ja TASE 2025-kehittämishjelmassa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään jossain laajuudessa myös omina liikennemuotoina.

Sekä kunnat että valtio haluavat selvästi kehittää kävelyä ja pyöräilyä, jotka nähdään tärkeänä kehitettävänä liikennejärjestelmän osana. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen esteenä kuitenkin on, että halua vastaava tahto kohdistaa taloudellisia resursseja kävelylle ja pyöräilylle puuttuu. Tämä käy selville esim. Tampereen kaupunkiseudun kuntien kunnantvaltuustojen sekä teknisen sektoreiden lautakuntien jäsenille syyskuussa 2011 järjestetyssä kyselyssä (ks. kuva 5). Lisäksi kävelyä ja pyöräilyä käsitellään liian usein pelkääjän verkollisena tai liikenneturvallisuuteen liittyvänä asiana ja muut kävelylle ja pyöräilylle tärkeät osa-alueet jäävät vähäiselle huomiolle. Kävely ja pyöräily pitäisi liikennejärjestelmäsuunnittelussa nähdä omina liikennemuotoina, joiden vaatimukset ja tarpeet poikkeavat toisistaan.

Kävelyn ja pyöräilyn asema liikennejärjestelmän osana on viime vuosina asenteiden tasolla parantunut, mutta niiden asemaa liikennemuotojen joukossa ei voida toistaiseksi pitää tasavertaisina. Esimerkiksi päällystysurakoissa ajoradan päällystettä uusittaessa vieressä oleva ko. väylätyyppien päällyste jätetään usein uusimatta, vaikka sitä olisi entistään rikottu ajoradan päällystystyön yhteydessä.



Kuva 5. Tampereen kaupunkiseudun kuntien kunnantvaltuustojen ja teknisten toimien lautakuntien jäsenille syyskuussa 2011 järjestetyn kyselyn tuloksia kävelyn ja pyöräilyn rahoituksesta muihin liikennemuotoihin verrattuna.



Kuva 6. Ote Kangasalan keskustan osayleiskaavasta.
(http://www.kangasala.fi/asuminen_ja_ymparisto/tontit_ja_kaavoitus/kaavoitus/yleiskaavat/)

3.3 Kävely ja pyöräily maankäytön suunnittelussa

3.3.1 Yleiskaavoitus

Kävelyn ja pyöräilyn huomiointia yleiskaavoituksessa arvioitiin tarkastelemalla seuraavien yleiskaavojen kaavakarttoja ja -merkkintöjä, kaavaselostuksia sekä liikenneselvityksiä:

- Vuoreksen osayleiskaava (Tampereen ja Lempäälän yhteinen yleiskaava), hyväksytty 2005,
- Nokian keskustan osayleiskaava 2030, tarkasteluhetkellä nähtävillä oleva kaavaehdotus,
- Ylöjärven kaupunki, taajama-alueiden osayleiskaavojen yhdistelmä,
- Pirkkalan yleiskaava, hyväksytty 16.3.1996,
- Kangasalan keskustan osayleiskaava, hyväksytty 13.9.2010,
- Vesilahden Kirkonkylän osayleiskaavan muutos ja laajennus, hyväksytty 13.11.2006.

Kävelyä ja pyöräilyä oli tarkasteltavissa kaavoissa käsitelty vaihtelevasti. Kaikki kaavat täyttivät kuitenkin maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavalle asetetun vaatimuksen ottaa huomioon mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, taroituksenmukaiselle järjestämiselle ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla.

Kävelyn ja pyöräilyn reitit näkyivät vaihtelevasti kaavakartoissa ja -määräyksissä. Jossakin yleiskaavakartassa esitettiin vain kävelyn ja pyöräilyn pääverkko, jossakin pää- ja alueverkko, jossakin pääreittien lisäksi myös alemman hierarkian reitit ja jossakin yleiskaavakartassa reittejä ei esitetty lainkaan. Kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä kaavamääräyksiä käytettiin vain satunnaisesti. Kaavaselostuksissa kävely ja pyöräily olivat jokseenkin

hyvin mukana, mutta kytkentä seudullisiin tavoitteisiin puuttui. Maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset yleiskaavaselostuksesta täyttyivät kuitenkin hyvin. Minkään yleiskaavan laatimisen apuna ei ollut käytettävissä etukäteen määriteltyä kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkkoa.

Tarkasteltavista kaavoista erottui edukseen Vuoreksen osayleiskaava, jossa kävely ja pyöräily yhdessä joukkoliikenteen kanssa saivat ansaitsemaansa arvostusta. Myös Kangasalan keskustan osayleiskaava erottui kävelyn ja pyöräilyn hyvässä huomioimisessa. Kangasalan keskustan osayleiskaavakarttaan oli merkitty kattavasti kevyen liikenteen reitit ja ulkoilureitit, mutta merkille pantavaa oli, että osa reiteistä oli merkitty yhteystarpeena, jolloin tarkempaan suunnitteluun jää enemmän liikkumavaraa (ks. kuva 6).

Suositus: yleiskaavassa osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon reitit joko ”kevyen liikenteen reitti” tai ”kevyen liikenteen yhteystarve” -merkintää käyttäen. Tarvittaessa kävelyn ja pyöräilyn pääverkon reitit voidaan osoittaa myös ohjeellisena. Alueverkon reitit voidaan osoittaa pääreittien tapaan yleiskaavassa, kun ratkaisut ovat selviä ja ne perustuvat ajan tasalla olevaan kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkkoon. Jos yleiskaavakarttaan ei merkitä kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä, suositellaan siihen lisättäväksi vähintään yleismääräys, jossa kerrotaan missä liite- tai teemakartassa kävelyn ja pyöräilyn pääreitit esitetään yksityiskohtaista suunnittelua varten.

3.3.2 Asemakaavoitus

Kävelyn ja pyöräilyn huomiointia asemakaavoituksessa kartoitettiin kuntien kaavoittajille ja liikennesuunnittelijoille suunnatun Internet-pohjaisen kyselyn avulla. Vastauksia saatiin kaikkiaan 15 asiantuntijalta, joista 12 työskenteli kaavoituksen parissa. Otos edustaa vain osaa kuntien asemakaavoittajista, joten johtopäätöksiä on pidettävä suuntaa antavina.

Kyselyn perusteella yleiskaavakarttaan merkityt kävelyn ja pyöräilyn pääreitit sekä niiden yhteensopivuus asemakaavassa määritettävien alemman hierarkiatason reittien kanssa otetaan asemakaavan laatimisessa erittäin hyvin huomioon. Samoin asemakaavassa huomioidaan hyvin mahdollisuudet hyödyntää puistokäytäviä, tonttikatuja taikka muita hyljaisia teitä osana kävely- ja pyöräilyreittejä. Reitit erotetaan melko hyvin autoliikenteestä, sen sijaan pyöräilyn ja kävelyn erottelutarve tunnustetaan harvemmin. Asemakaavojen laatijat huolehtivat hyvin kävely- ja pyöräilyreittien sujuvuudesta ja toimivista yhteyksistä joukkoliikenteen pysäkeille. Jossain määrin huomiota kiinnitetään kävely- ja pyöräilyreittien esteettömyyteen, pyöräpysäköintiin palvelujen yhteydessä sekä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen tarpeeseen ja keinoihin. Heikommin kiinnitetään huomiota pyöräpysäköintiin joukkoliikenteen pysäkkien ja terminaalien yhteydessä, kävelijöiden ja pyöräilijöiden kohtaamiseen huoltoliikenteen kanssa sekä reittien sosiaaliseen turvallisuuteen. Lisäksi vastauksissa kävi selville, ettei yli puolessa Tampereen kaupunkiseudun kunnista ole määritelty pyöräpysäköintipaikkojen pysäköintinormeja tai laatuvaatimuksia.

Suosituksia:

- Kiinnitetään enemmän huomiota jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelutarpeeseen toisistaan (useasti tiiviisti rakennetulla alueella tilavarauskysymys).
- Kiinnitetään enemmän huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen tarpeeseen ja määrään joukkoliikenteen pysäkkien ja terminaalien yhteydessä.
- Kiinnitetään enemmän huomiota kävely- ja pyöräilyreittien sosiaaliseen turvallisuuteen.
- Vältetään kävelijöiden ja pyöräilijöiden sekä huoltoliikenteen kohtaamista.

3.4 Väylien ylläpito ja hoito

Kävelyn ja pyöräilyn määrät ovat riippuvaisia väylän pinnan laadusta. Tästä huolimatta kunnossapidon taso on heikko. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi suunnitelmallinen, ympärivuotisesti korkealuokkainen kunnossapito on merkittävä yksittäinen tekijä.

Kunnossapito =
ylläpito + hoito

Erityisesti päivittäisen hoidon toimivuudella on tärkeä rooli. Puutteet jokapäiväisessä hoidossa muodostavat pahimmillaan ylitsepääsemättömän esteen kävelylle ja pyöräilylle ja vaikuttavat osaltaan merkittävästi kulkumuodon valintapäätökseen. Olosuhteiden muodostamat esteet haittaavat kävelyä ja pyöräilyä huomattavasti herkemmin kuin ajoneuvoliikennettä. Etenkin talvikunnossapidolla on olennainen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen. Tämä on todettu valtakunnallisissa selvityksissä sekä seudullisissa mielipidekyselyissä. Heikko talvikunnossapidon taso nousee korkealle kävelyä ja pyöräilyä rajoittavien tekijöiden listoilla. Tampereen kaupunkiseudun kuuden kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa noin 85 prosenttia vastanneista piti jalankulku- ja pyöräiteiden talvikunnossapidon tasoa jonkin asteisena liikenneturvallisuusongelmana.

Marraskuussa 2011 Tampereen kaupunkiseudulla toimivien ELY-keskusten alueurakoitiden kunnossapidosta vastaaville sekä kuntien kunnossapidosta vastaaville henkilöille suoritettiin kysely, jossa kartoitettiin kevyen liikenteen väylien hoidosta saatuja palautteita sekä urakoitsijoiden omia näkemyksiä hoidon tasosta, onnistumisesta ja tarpeista.

Erityisiksi talvihoidon ongelmakohtiksi nimettiin korotetut jalankulku- ja pyörätiet sekä muut ahtaat väyläosuudet, joissa väylän puhtaanapitoa haittaa läheinen ajorata tai lumitilan puute. Liukkaudentorjunnan puutteesta etenkin alkutalvesta sekä hiekoitushiekan poiston viivästymisestä tulee kunnossapitäjille paljon palautetta. Keväisin sulamisvedet aiheuttavat vaarallisia kohtia vesien jäätyessä väylille esimerkiksi alikulkujen kohdilla ja leikkauksissa.

Kesäaikaan päällysteiden laadulla on suuri merkitys jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen ja houkuttelevuuteen. Päällystevauriot, epätasaisuudet ja kynnykset aiheuttavat suuren osan kesäajan kävelyn ja pyöräilyn yksittäisonnettomuuksista. Jalankulku- ja pyöräiteiden päällysteiden sekä varusteiden ja laitteiden kunto ei yllä priorisoinnissa katuverkon tasolle. Tampereen kaupunkiseudun kuntien jalankulku- ja pyöräiteiden kunnosta on niukasti dokumentoitua tietoa, ja kunnan hallinta perustuu pitkälti kokemukseen ja visuaaliseen havainnointiin.

Tampereen kaupunkiseudun kuuden kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa noin 90 prosenttia vastanneista piti jalankulku- ja pyöräiteiden huonoa kuntoa jonkin asteisena liikenneturvallisuusongelmana. Kunnossapitäjille suunnatun kyselyn mukaan he saavat kesäaikaan eniten palautetta kävely- ja pyöräiteiden huonosta kunnosta.

Tampereen kaupunkiseudun jalankulku- ja pyöräiteiden kunnossapidosta vastaavat useat eri tahot. Tilanne hankaloituu taajamien keskusta-alueilla, joissa lyhyelläkin matkalla voi olla useampi kunnossapitäjä ja kunnossapidon laatutaso voi vaihdella suuresti. Käyttäjille tärkeintä on liikkumisolosuhteiden tasalaatuisuus ja yllätyksettömyys. Tärkeimmillä reiteillä yhtenäinen laatutaso tulisi pyrkiä takaamaan yhtenäisillä laatuvaatimuksilla ja toimenpiteillä.

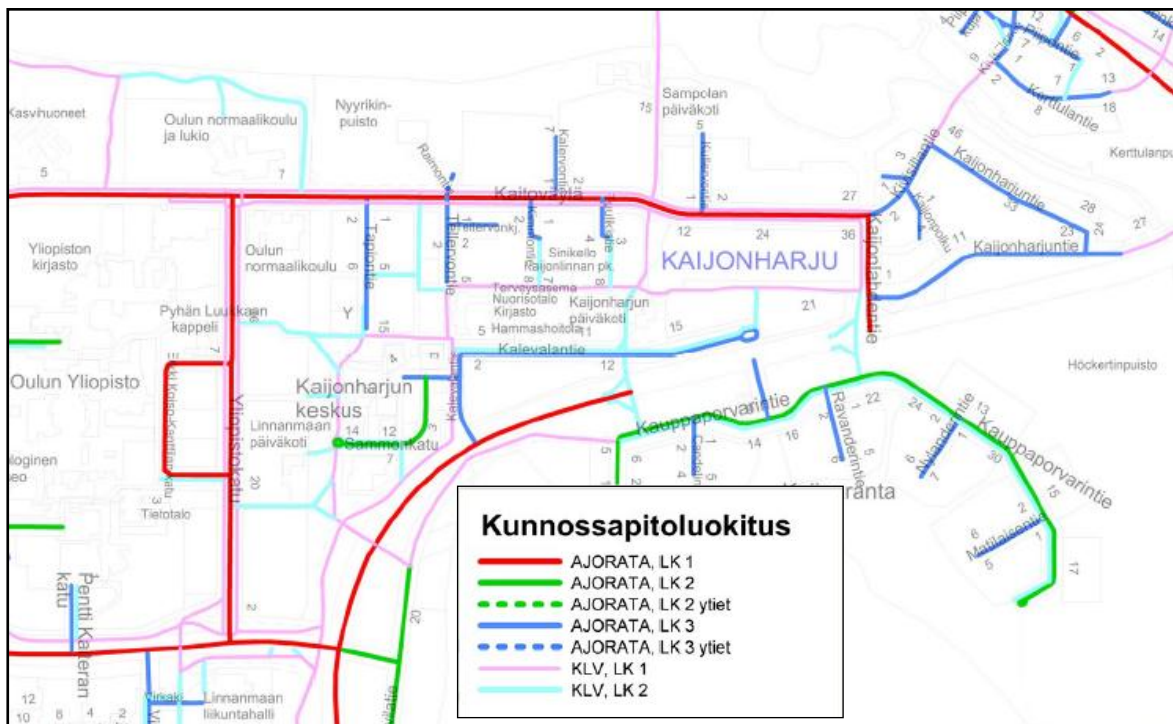
ELY-keskuksen kävely- ja pyöräilyverkon kunnossapito, kunnan hallinta ja uudelleen päällystyksen ohjelmointi on huomattavasti suunnitelmallisempaa. ELY-keskuksen hoidon ja ylläpidon suunnitelma 2010–2014 asettaa linjaukset hoidon ja ylläpidon toiminnoille. ELY-keskus valitsee päällystysohjelman tekemisen yhteydessä kohteiksi myös kevyen liikenteen väyliä, joille tehdään vaurioinventointeja vuosittain. Parantamistarve arvioidaan väylän kunnan, arvioidun käytön, sijainnin sekä asiakaspalautteiden perusteella. ELY-keskuksen kevyen liikenteen väylistä huonokuntoisiksi luokiteltiin vuoden 2009 tilanteessa

yhteensä noin 10 km, joka vastaa noin kolmea prosenttia päällystetyistä kevyen liikenteen väylistä.

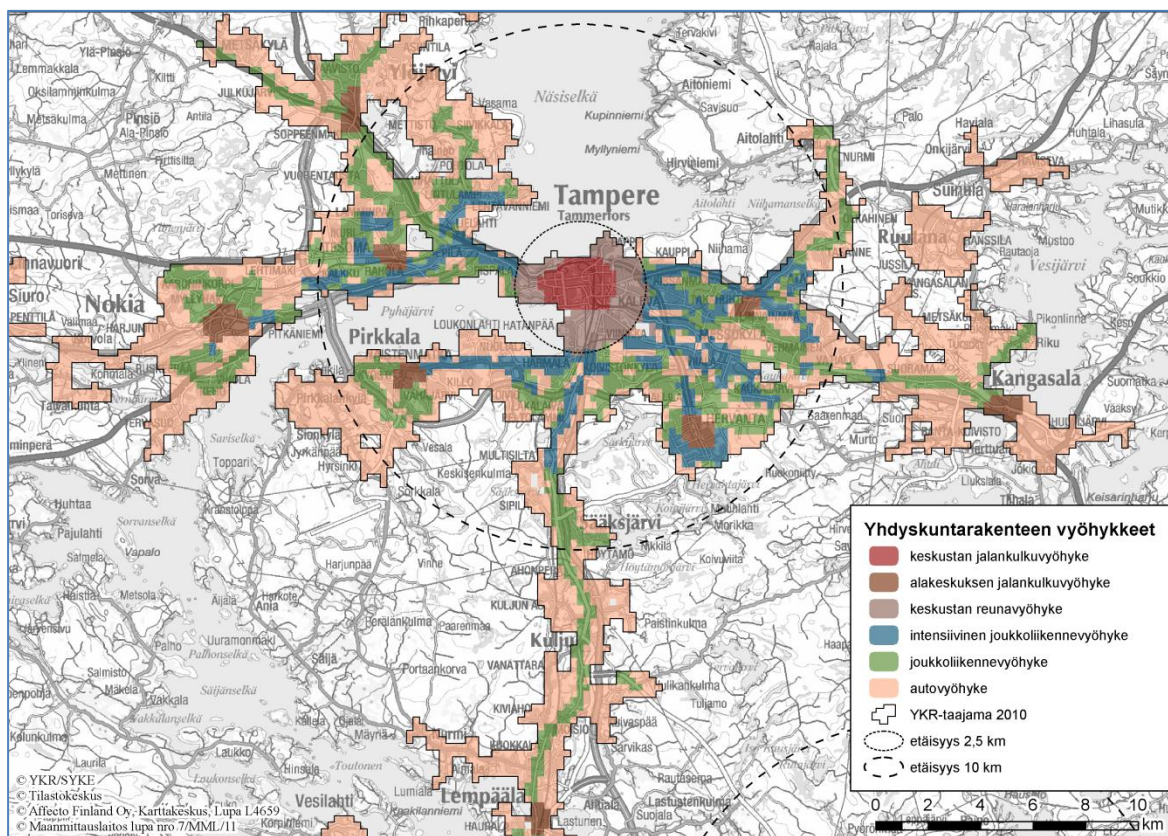
Suosituksia: Kunnossapito liitetään osaksi kuntien liikennesuunnittelun prosesseja. Jalakäytävien ja pyöriteiden puuttuvat kuntokartoitukset toteutetaan ja järjestetään systemaattinen kunnan seuranta. Väylien kunnan parantaminen suunnitellaan ja ohjelmoidaan pitkäjänteisesti.

Jalankulku- ja pyöriteiden talvihoidon edellyttämään tilantarpeeseen kiinnitetään huomiota jo asemakaavavaiheessa ja sen yhteydessä tehtävässä liikennesuunnittelussa.

Eri käyttäjäryhmien vaatimukset kunnossapidon tasolle määritellään. Yli kunta- ja vastuurajojen kulkevat jalankulku- ja pyöriteiden kunnossapitoluokitukset tulee määritellä yhteneväisiksi koko kaupunkiseudulle (ks. kuva 7). Laaditaan seudulliset pyöriteiden talvikunnossapitokartat.



Kuva 7. Esimerkki jalankulku- ja pyöriteiden kunnossapitoluokituksesta Oulun Kaijoharjun kaupunginosassa.



Kuva 8. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Tampereen kaupunkiseudulla.

3.5 Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet kuvaavat mahdollisuuksia käyttää eri liikennemuotoja. **Jalankulkuvyöhyke** sijoittuu 1–2 kilometrin etäisyydelle kaupallisesta keskustasta tai palvelutarjonnaltaan monipuolisesta alakeskuksesta. Tällä vyöhykkeellä päivittäisen liikumisen mahdollisuudet ovat monipuoliset ja suuri osa matkoista kuljetaan jalan. Jalankulkuvyöhyke tarjoaa mahdollisuuden myös autottomaan asumiseen.

Jalankulkuvyöhykettä ympäröi **jalankulun reunavyöhyke**, joka ulottuu jopa kolmen kilometrin etäisyydelle keskustasta. Se tarjoaa hyvät edellytykset pyöräilyyn. Pyöräilyn suosiota parannetaan nopeilla ja suorilla ja mieluusti henkilöautoyhteyksiä lyhyemmillä yhteyksillä palveluihin ja työpaikkoihin. Jalankulun reunavyöhykkeellä on kävelyn ja pyöräilyn lisäksi myös joukkoliikenteen käyttö yleistä silloin, kun joukkoliikenteen tarjonta on korkea-tasoista.

Intensiivisellä **joukkoliikennevyöhykkeellä** asuvien joukkoliikenteen käyttö on muita vyöhykkeitä yleisempää korkean palvelutason johdosta. Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä on kuitenkin tärkeää matkaketjujen toimivuus jalankulun ja pyöräilyn kanssa, jota tulee tukea mm. polkupyörien hyvillä liityntäratkaisuilla. Joukkoliikennevyöhykkeelläkin joukkoliikenteen palvelutaso on kilpailukykyinen auton käyttöön etenkin ruuhka-aikana.

Muita vyöhykkeitä kutsutaan **autovyöhykkeiksi**, joissa liikkuminen rakentuu pääasiassa henkilöauton varaan.

Jotta edellytykset kävelylle ja pyöräilylle paranisivat ja niiden suosio lisääntyisi, on asuminen ja palveluverkon lisä- ja täydennysrakentaminen sijoitettava jalankulkuvyöhykkeelle ja tätä ympäröivälle jalankulun reunavyöhykkeelle. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet helpottavat tunnistamaan erityisesti ne alueet, joissa kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle on merkittävää potentiaalia. Myös joukkoliikennevyöhykkeellä tapahtuva lisä- ja täydennysrakentaminen voi edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä parantaa kestävästä liikkumisesta houkuttelevuutta suhteessa henkilöauton käyttöön. Kävely, ja toimintaympäristön houkuttelemassa myös pyöräily, täydentävät luontevasti joukkoliikennematkan toimivaksi matkaketjuksi. Joukkoliikennevyöhykkeellä erityistä huomiota tulee kiinnittää sujuviin ja esteettömiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin pysäkeille sekä polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin merkittävimpien pysäkkien yhteydessä

Urban Zone -hankkeessa on jaettu eri kaupunkiseutuja vyöhykkeisiin. Projektissa on yhdistetty erillään olevia maankäyttöä kuvaavia tietoaineistoja ja liikennetutkimusaineistoja sekä jalostettu aineistoja maankäytön ja liikenteen suunnittelua hyödyntävään muotoon. Hanketta tehdään Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) johdolla ja hankkeessa ovat mukana myös Tampereen teknillinen yliopisto, Aalto-yliopisto ja Helsingin kaupunki. Vyöhykkeiden perusteella voidaan erottaa potentiaalisia täydennysrakennettavia alueita ja laskea liikkumisen hiilijalanjäljen muutoksia. Vyöhykkeiden määrittämiseen on käytetty mm. aluetehokkuuden, asukas-, asuntokunta- ja työpaikkatiheyden sekä palveluntarjonnan tunnuslukuja. Liikkumisesta aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen selvittämiseksi vyöhykemalliin on yhdistetty valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen matkapäiväkirja-aineisto.

Kuvassa 8 Tampereen kaupunkiseutu on jaettu vyöhykkeisiin projektissa laadittujen vyöhykkeiden muodostamisperiaatteiden mukaisesti:

- Keskustan jalankulkuvyöhyke
- Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke
- Keskustan reunavyöhyke
- Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
- Joukkoliikennevyöhyke
- Autovyöhyke

3.6 Kävely ja pyöräily liikkumisen ohjauksessa

Liikkumisen ohjauksella (Mobility Management) vaikutetaan ihmisten liikkumistapoihin ja ohjataan ihmiset käyttämään kestäviä liikkumismuotoja. Tällaisia ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisia liikkumistapoja ovat mm. kävely, pyöräily, joukkoliikenne, kimppekyydit ja autojen yhteiskäyttö. Liikkumistarvetta ja oman auton käyttöä pyritään vähentämään. Auton käytössä pyritään edistämään taloudellista ajotapaa. Liikkumisen ohjauksen yleisimpiä keinoja ovat kestävästä liikkumismahdollisuudesta tiedottaminen, markkinoiminen sekä ihmisten asenteisiin vaikuttaminen kestävästä liikkumisesta hyväksi. Keinoihin luokituvat myös taloudelliset kannustimet sekä kestävästä liikkumisesta palvelujen koordinaatio ja kehittäminen siten, että kestävien kulkutapojen käyttö ja yhdistäminen helpottuvat.

Tampereen kaupunkiseudulla on käynnissä ”Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen Tampereen seudulla” -hanke, jonka tavoitteena on vakiinnuttaa liikkumisen ohjaus pysyväksi osaksi seudun liikennepolitiikkaa. Hankkeessa rakennetaan seudulle liikkumisen ohjauksen toimintamalli. Vuonna 2011 valmistuneessa ensimmäisessä vaiheessa kytkettiin alueen keskeiset liikkumisen ohjauksen toimijat mukaan yhteistyöhön ja koottiin toimintamallin suunnittelua tukeva tausta-aineisto.

Hankkeen toisessa vaiheessa laaditaan varsinainen toimintamalli, joka sisältää kuvauksen liikkumisen ohjaukseen osallistuvista toimijoista, heidän rooleistaan, vastuistaan sekä toiminnan kustannuksista ja rahoituksesta. Koordinaattori palkataan alkuvuodesta 2012.

Hankkeen kolmas vaihe on pilotointivaihe, jossa toimintamalli ja -tavat kehitetään toimivaksi kokonaisuudeksi. Tässä vaiheessa hankkeeseen kytketään kuluttajat ja yritykset. Painopisteenä ovat suuret työpaikat, joissa on mahdollisuuksia parantaa työntekijöiden liikkumistottumuksia pienilläkin toimenpiteillä.

Kävelyllä ja pyöräilyllä on hyvät edellytykset nousta yhdessä voimakkaasti kehittyvän joukkoliikenteen kanssa keskeiseksi vetovoimatekijäksi Tampereen kaupunkiseudun liikkuksen ohjaamisessa. Seudun rakennesuunnitelmassa maankäyttöä ohjataan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille, mikä yhdessä kävelykeskustojen kehittämisen kanssa tukee autotonta elämäntapaa sekä tuo palvelut ja asiointikohteet kävelen ja pyöräillen paremmin saavutettaviksi. Lisäksi tässä työssä määritelty kävelyn ja pyöräilyn kehittämissstrategia tukee taajama-alueen kattavan, korkeatasoisen ja kaikkia käyttäjäryhmiä palvelevan kävely- ja pyöräilyverkon syntymistä sekä kattavien polkupyörien liityntäpaikkojen muodostumista joukkoliikenteen laatuikätyvien varsille.

Kävelyä ja pyöräilyä puoltavat myös seuraavat yleisesti tiedossa olevat tekijät, joita kannattaa hyödyntää liikkumisen ohjaamisen suunnittelun markkinoimisessa:

- Kävely ja pyöräily ovat lyhyillä matkoilla taloudellisesti ja ympäristön kannalta edullisin tapa liikkua.
- Pyöräily on nopein kulkutapa ruuhkaisessa kaupungissa lyhyillä matkoilla.
- Kävely ja pyöräily vaativat huomattavasti vähemmän tilaa kuin henkilöauto.
- Kävelystä ja pyöräilystä ei synny lainkaan hiilidioksidi- tai muita päästöjä.
- Kävely ja pyöräily ovat erinomaisia hyötyliikkumisen muotoja.
- Hyötyliikunnan lisääminen parantaa työntekijöiden työvireyttä ja vähentää sairauspoissaoloja.

Syyskuussa 2011 tehdyssä kyselyssä kolme neljäsosaa Tampereen kaupunkiseudun kuntien kunnanvaltuustojen ja teknisten sektoreiden lautakuntien jäsenistä ilmoitti kannattavansa erilaisten tiedotus-, neuvonta-, koulutus- ja asiantuntijapalvelujen tuottamista ihmisten liikkumistapojen ohjaamiseksi enemmän kestävästä kehityksen mukaisiksi.

4 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn verkko ja ympäristö

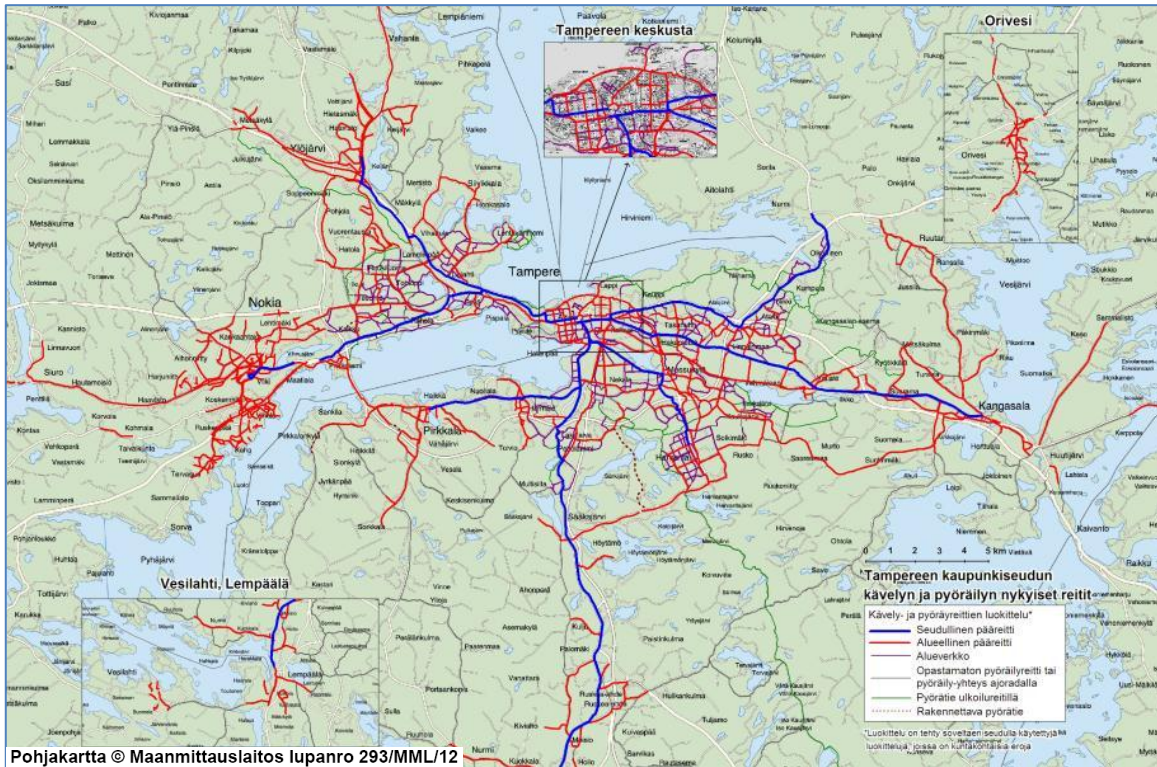
4.1 Nykyinen kävelyn ja pyöräilyn verkko tilastoina

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn verkko on kattava, mutta kuntakohtaisia eroja on paljon. Kaupunkiseudulla on yhteensä vajaat 1 200 kilometriä kevyen liikenteen väyliä, joista kuntien ylläpitämiä on yli 900 kilometriä ja ELY-keskuksen ylläpitämiä on yli 200 kilometriä. Yksittäisistä kunnista kevyen liikenteen väyliä on selvästi eniten Tampereella (yhteensä 636 km).

Tampereen kaupunkiseudulla jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtui vuosien 2006–2010 aikana keskimäärin 90 henkilövahinkoon ja 2,2 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Taulukko 1. Tilastotietoa Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn reiteistä.

Kunta	Kevyen liikenteen väylien määrä 2011 (km)			Kulkutapaosuus 2005		Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden heva-onnettomuudet 2006-2010 (vuosikeskiarvo)	
	Kunta	ELY	Yhteensä	Kävelijät	Pyöräilijät	Loukkaantuneet	Kuolleet
Tampere	602	34	636	29 %	7 %	75,4	1,6
Kangasala	53	57	110	24 %	6 %	2,8	0,0
Lempäälä	42	36	78			3,0	0,0
Nokia	125	23	148			0,4	0,4
Orivesi	23	14	37			1,8	0,0
Pirkkala	40	21	61			3,8	0,2
Vesilahti	3	2	5			1,0	0,0
Ylöjärvi	65	31	96			1,8	0,0
Yhteensä / ka.	953	218	1171				



Kuva 9. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn nykyiset reitit.

4.2 Kävelyn ja pyöräilyn verkolliset kehittämistarpeet

Tässä luvussa kuvataan jokaisen Tampereen kaupunkiseudun nykyisen seudullisen ja alueellisen kävelyn ja pyöräilyn keskeisen pääreitit kehittämistarpeet. Kehittämistarpeet ovat toistaiseksi alustavia pohdintoja, jotka tarkentuvat myöhempien selvitysten tai suunnitelmien yhteydessä. Taulukossa 2 on esitetty yhteenveto kaikkien pääreittien vahvuuksista ja heikkouksista. Tarkempaa tietoa pääreittien nykytilasta on mahdollista saada liiteraportissa olevista reittikohtaisista arvoruusuista ja ongelmakartoista. Esimerkki pyörätien arvoruusuista on esitetty Hervannan laatukäytävän kuvauksessa kuvassa 17 ja esimerkki reitin ongelmakartasta on esitetty Kangasalan laatukäytävän kuvauksessa kuvassa 22. Tässä yhteydessä nykyiset seudulliset ja alueelliset kävelyn ja pyöräilyn pääreitit on nimetty laatukäytäviksi.

Luvussa 4.3 on ehdotus uudesta Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkosta, jossa on mm. otettu huomioon nykyisten laatukäytävien kehittämistarpeet ja niiden ratkaisemiseksi on esitetty uudet linjausvaihtoehdot.

4.2.1 Laatukäytävät

Nokian laatukäytävä

Nokian laatukäytävän nykyinen linjaus asettaa rajoitteet reitin kehittämiseksi korkeatasoiseksi kävelyn ja pyöräilyn pääreitiksi. Reitillä on vaikeaa suunnistaa ja joillakin osuuksilla on riittämättömästi tilaa laatukäytävän vaatimusten mukaisille ratkaisuille. Tässä yhteydessä esitetään tutkittavaksi kahden uuden pääreitit rakentamista Tampereelta Nokialle. Ensimmäisen reitin esitetään kulkevan ratakäytävää pitkin Tohlopinrantaan ja edelleen

Tesoman ja Kolmenkulman kautta Nokialle. Toisen reitin esitetään kulkevan Pyhäjärven rantaa pitkin Pyynikiltä Villilänsalmeen ja edelleen Nokiantien, Sarpatintien ja Nokian valtatie kautta Nokialle. Näistä ratakäytävä on suora, nopea, tasainen ja linjaukseltaan looginen. Pyhäjärven rantaväylästä on mahdollista tehdä korkealaatuinen viihtyisä pääreitti, joka houkuttelee arkiliikkuja pyöräilemään, lenkkeilemään ja rullaluistelemaan. Reitti mahdollistaa myös Pitkäniemen, Pirkkalan, Arboretumin ja Pyynikin kautta kulkevan Pyhäjärven kiertoreitin toteutumisen, mikä parantaa niin pyöräilyn kuin virkistysliikkumisen puitteita Tampereen kaupunkiseudulla. Vastaavia ympäristöjä muualla ovat mm. Växjön rantareitit Ruotsissa ja Jyväsjärven kiertävä reitti Jyväskylässä. Ratakäytävän varrella on enemmän maankäyttöä kuin Pyhäjärven rannassa. Ratakäytävä on mahdollista liittää myös asuinalueisiin edellyttäen, että Nokian moottoritille (vt 12) järjestetään turvalliset risteämiset.



Kuva 10. *Esimerkkejä yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän erottelusta ajoradasta. Pyöräilijöille väylän pintamateriaali ei ole paras mahdollinen (kuvat P. Metsäpuro).*



Pirkkalan laatukäytävä

Pirkkalan laatukäytävä on suora ja nopea, eikä reitillä ole suuria korkeusvaihteluja. Perusongelmat ovat samat kuin muillakin reiteillä eli väylän laatu ei ole parasta eurooppalaista tasoa ja risteykset ovat erityisesti pyöräilijöille puutteellisia. Lisäksi viitoituksessa esiintyy epäjatkuvuutta. Keväällä 2011 Tampereella toteutettiin kävelyn ja pyöräilyn olosuhdekysely osana Pykälä-projektia. Asukkaat antoivat Arboretumin pyöräily- ja kävelyolosuhteille paljon positiivista palautetta, ja monet heistä kertoivat pyöräilevänsä Pirkkalan suuntaan sen kautta. Pirkkalan laatukäytävästä on mahdollista kehittää ensimmäinen seudullinen huippulaatutason reitti, jota esitetään myös yhdeksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman pilotoitavaksi kärkitoimenpiteeksi.



Kuva 11. Pirkkalasta pääsee lyhyttä ja tasalaatuaista väylää pitkin Tampereelle (kuva T. Rantala).

Kuva 12. Pirkkalan keskustassa pyöräilijät on eroteltu jalankulkijoista, joskin tila on otettu kävelijöiltä eikä autoilijoilta (kuva T. Rantala).



Lempäälän laatukäytävä

Lempäälän laatukäytävällä on tarve parantaa suunnistettavuutta välillä Peltolammi-Viinikka. Nykyinen reitti kulkee epäloogisesti Sarankulman kautta, vaikka luontevampi reitti kulki Lakalaivan kautta. Nykyinen reitti ei palvele kovin hyvin Peltolammin asukkaita eikä Lakalaivan työpaikkakeskittymiä. Mäkisyydestä on haittaa pitkin matkaa, joten laatukäytävän kehittämiseksi olisi Nokian laatukäytävän tapaan hyvä selvittää ratakäytävän käyttömahdollisuutta kävely- ja pyörätien linjauksessa ainakin tilanteessa, jos ratapiha siirtyy pois Viinikasta. Tällöin alueen uudelleen suunnittelun yhteydessä olisi tärkeää ottaa huomioon seudullisen kävely- ja pyöräilyreitit linjaus. Yhteys Vesilahdelle puuttuu.



Kuva 13. Mäkisyys on Lempäälän laatukäytävän haittatekijä (kuva K. Vaismaa).

Kuva 14. Laatukäytävällä on kiinnitetty jonkin verran huomiota pyörien liittytäväsäköintiin (kuva T. Rantala).



Hervannan laatukäytävä

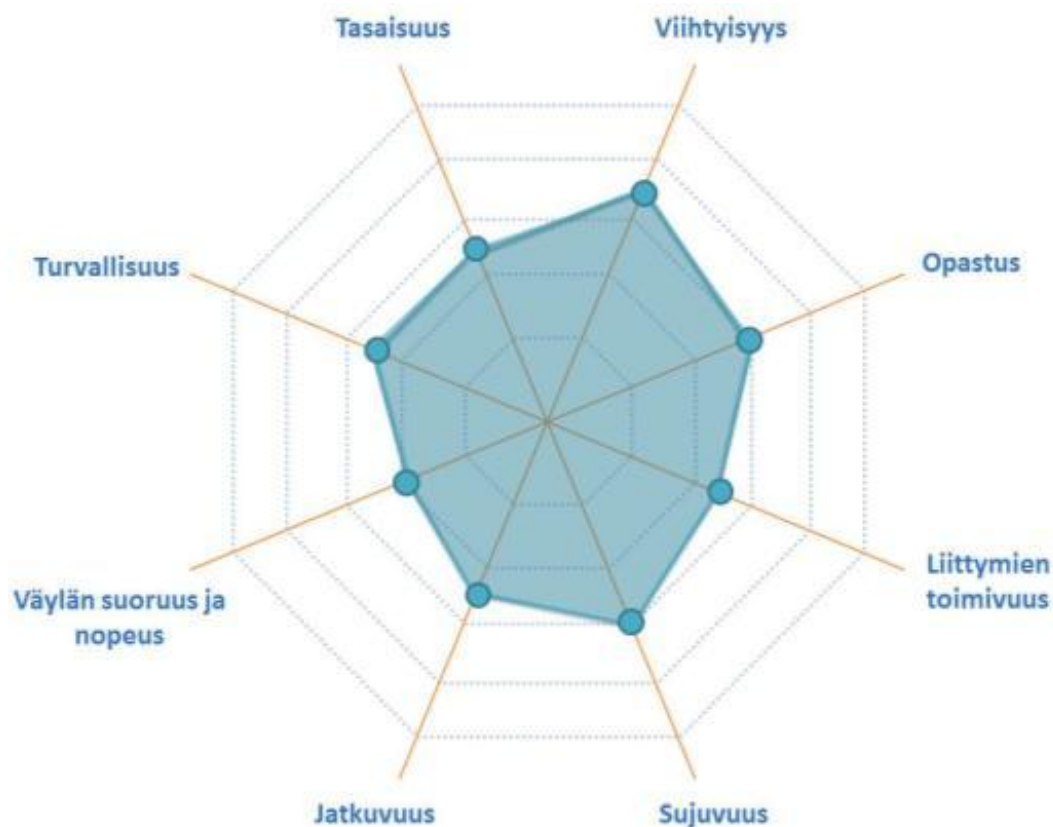
Hervannan laatukäytävä on heikkolaatuinen välillä Nekalantie–Hervanta. Huonosti suunnitettavalla reitillä on vaarallisia alamäkiä, pimeitä metsätaipaleita ja hiekkapintaisia väyläosuuksia. Kevään 2011 pyöräilyn ja kävelyn olosuhdekyselyssä osa asukkaista piti perille löytämisestä vaikeana jopa pyöräilykarttaa apuna käyttäen. Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkkoon (kuva 25) on merkitty uusi linjaus Nekalantieltä Hervantaan, joka seuraa paremmin Hervannan valtaväylän linjausta. Autojen melu- ja päästöhaittoja voidaan vähentää linjaamalla reitti eri tasoon kadun kanssa. Hervannan valtaväylä kulkee monin paikoin kuilussa, jolloin kävely- ja pyöräreitti voidaan toteuttaa penkereen päälle. Hervannassa seudullinen pääväylä esitetään kulkevan Hervannan valtaväylää pitkin Ruskontielle saakka, koska kadun korkeusvaihtelut ovat vähäiset ja kadun varressa on tilaa korkealautaiselle väylälle. Insinöörinkadun väylä esitetään muutettavan alueelliseksi pääväyläksi. Uutta linjausta puoltaa myös se, että monet tärkeät kohteet, kuten esim. teknillinen yliopisto ja Hervannan valtaväylän itäpuoliset työpaikkakeskittymät, sijaitsevat Hervannan valtaväylän läheisyydessä. Samalla Tampereen suunnasta tultaessa yhteys ostoskeskukseen paranee. Reitin jatkaminen Ruskontielle parantaa Hervannan saavutettavuutta jaloin ja pyörällä Ruskontien suunnasta. Tällä hetkellä pyöräilijät joutuvat kiertämään epäloogisesti Insinöörinkadun kautta, koska vain autoilijat kulkevat suoraan Hervannan valtaväylää pitkin. Hervannan laatukäytävän yksi keskeinen ongelma on Viinikan liittymän estevaikutus. Pyöräilymahdollisuuksia liittymässä esitetään parannettavan liittymän uudelleen suunnittelussa.

Kuva 15. Hervanta-keskuksessa kävelypainotteisuutta ei ole lisätty pyöräilijöiden kustannuksella (kuva K. Vaismaa).



Kuva 16. Hatanpään valtatiellä pyöräilijät joutuvat käyttämään jalkakäytävätasoisia ratkaisuja (kuva K. Vaismaa).





Väylän suoruus ja nopeus:

- Väylä mutkittelee paljon ja mutkat ovat paikoin erittäin jyrkkiä
- mäkiä reitillä melko paljon

Jatkuvuus:

- + Pyörätie ei kuitenkaan katkea,
- Laatu vaihtelee paljon
- Väylä ei joka kohdassa ohjaa, jolloin pitää katsoa karttaa

Sujuvuus:

- + Pysähdyksiä reitillä melko vähän
- Reitit mutkaisuuden takia tuntuu, ettei reitti johda suoraan keskustaan

Liittymien toimivuus:

- + Reitillä joitakin alikulkuja
- Erityisesti Hallila-Muotiala -välillä jyrkkiä mäkiä ja käännoiksiä
- Keskustan suuntaan mennessä liittymien toimivuus heikkenee
- Viinikan liittymässä joutuu odottelemaan pitkään ja monessa kohtaa

Opastus:

- + Viitoitusta on määrällisesti melko paljon
- Muutama epälooginen kohta, joka ohjaa pois reitiltä tai pitää katsoa karttaa

Viihtyisyys

- + Päivällä viihtyisiä ja liikenteen melua on vähän
- + Maisemat parantavat viihtyisyyttä
- Synkkiä metsäosuuksia

Tasaisuus:

- + Reunakiviä melko vähän
- + Päällyste yleisesti hyväkuntoista
- Hallila-Muotiala -välillä oleva hiekkapäällyste ei sovellu laatuväylälle

Turvallisuus:

- + Väylällä melko vähän risteämisiä autojen kanssa
- 90-asteen mutkia jyrkkien mäkien yhteydessä
- Paikoin sorapintaa
- Illalla erityisesti sosiaalinen turvallisuus heikkenee metsäosuuksien takia

Kuva 17. Esimerkki Hervannan laatukäytävän (Hervanta–Keskustori) pyöräilyn arvoruusuista.

Teiskon laatukäytävä

Teiskon laatukäytävän linjaus kulkee autoliikenteen katujen vartta pitkin. Sinänsä looginen linjaus ei tuo jalankulkijoille ja pyöräilijöille lyhempää matkaa autoliikenteeseen nähden. Aitolahdentien varsi on kauttaaltaan mäkinen, ja paikoin on myös epäselvyyttä siitä, millä puolella katua reitti kulkee. Pyörän kilpailukykyä voidaan parantaa rakentamalla väylä Nikistä keskustaan Niihaman kautta. Tällöin pyöräilijät voivat oikaista autoliikenteeseen nähden ja mäkisyyttä saadaan vähennettyä. Reitti on viihtyisä lyhyellä osaa Teiskontietä, Kissanmaankadun ja Ritakadun välissä. Vastaavaa laatua kaivattaisiin koko laatukäytävälle. Väliillä Kekkosentie–Tampereen keskusta reitti kulkee epäloogisesti tekemällä kierron Ilmarinkadun kautta, vaikka suora linjaus kulkisi Teiskontietä pitkin. Lisäksi Kekkosentien eritasoliittymässä alikulkukäytävät aiheuttavat korkeusvaihteluja ja keväällä kunnossapitovaikeuksia sulamisvesien kertyessä alikulkujen pohjalle. Kevään 2011 olosuhtekyselyssä monet asukkaat totesivat käyttävänsä mieluummin Ilmarinkadun kierron välttämiseksi viihtyisää puistoväylää Kissanmaalta Liisankalliolle. Puistoon esitetään toteutettavan korkeatasoinen pääväylä, mikä nopeuttaisi pyörämatkaa ja parantaisi ajomukavuutta. Rongankadun alikulkutunneli parantaa yhteyttä Tampereen keskustaan.

Kuva 18. Teiskontien kävelyn ja pyöräilyn reitti kulkee Kissanmaalla viihtyisässä ympäristössä (kuva K. Vaismaa).



Kuva 19. Aitolahdentien varrella on väliillä epäselvyyttä, kummalla puolella katua pääväylä jatkuu, mikä saattaa aiheuttaa turhia kadunylityksiä (kuva K. Vaismaa).



Kangasalan laatukäytävä

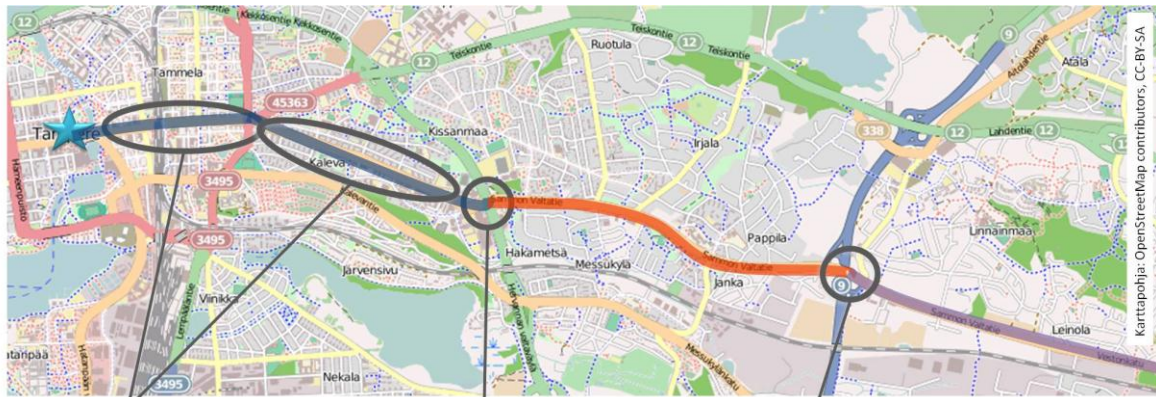
Kangasalan laatukäytävän linjaus on tasainen ja reitti kulkee erillään vilkkaasta autoliikenteestä. Reitin linjaus on kuitenkin epälooginen autoliikenteeseen nähden, minkä vuoksi suunnistaminen edellyttää viitoitusta. Muutamassa kohdassa viitoitus kuitenkin katkeaa. Reitillä on muutamia alikulkuja, joissa pyöräilyväylät risteävät vaarallisesti keskenään. Tällaisia ovat mm. radanalitus Holvastissa sekä Tampereen itäisen ohitustien ja Sammon valtatie eritasoliittymä. Kangasalan laatukäytävän kehittämistarpeena on parantaa koko reitti kauttaaltaan korkeatasoiseksi, koska nykyisen reitin laatutaso vaihtelee huomattavasti eri osuuksilla. Kangasalan laatukäytävän reitin linjauksessa esitetään tutkittavan radanvarren hyödyntämistä Nokian ja Lempäälän laatukäytävien tapaan.



Kuva 20. Esimerkki pyöräliikenteen ohjaamisesta jalankulkijoiden tapaan Sammon valtatie ja Hervannan valtatie risteyksessä. Pyöräilijän on ylitettävä monta suojatietä. Pääreitti jatkuu liittymän läpi, mutta reitti ohjaa oikealle (kuva K. Vaismaa).

Kuva 21. Väistämisvelvollisuudet ovat epäselviä alikulun kohdalla Tampereen itäisen ohikulkutien ja Sammon valtatie liittymässä (kuva K. Vaismaa).





Paljon jalankulkijoita,
vaatii erottelua

Liittymässä
liikennevaloviiveitä

Pyöriteiden liittymä,
vaatii etuajo-oikeutta



Vaarallinen alikulku,
epäjatkua opastus

Huono suuntaus,
epäjatkua opastus

Epäjatkuvuus
opastuksessa

Erottelu (jk/pp)
tarpeellista

Kuva 22. Esimerkki Kangasalan laatukäytävän ongelmakartasta. Värikoodit osoittavat poikkileikkauksen vaihtumisen. Kuvat poikkileikkauksista löytyvät liiteraportista ongelmakartan yhteydestä.

Ylöjärven laatukäytävä

Ylöjärven laatukäytävän laatutaso on Tampereen kaupunkiseudun parhaimmista. Väylä on monin paikoin viihtyisä, ja linjaus on looginen. Vähäisten risteämien ansiosta reitti on nopea ja sujuva, mutta Rantaväylällä autoliikenteen melu ja päästöt haittaavat jonkin verran. Tampereen keskustaan tultaessa reitin laatutaso heikkenee selvästi. Lisäksi Sepänkadun ja Nokian moottoritien välisellä osuudella on ongelmia talvikunnossapidon kanssa, koska reitin vieressä ei ole ojaa ja reitille viettää rinne. Kävelyn ja pyöräilyn reitin ja ajoradan välissä olevalla erotuskaistalla lumitila on vähäinen, minkä vuoksi lumi aurataan kävely- ja pyöräilyreitit viereen ylämäkeen. Lämpimällä säällä vesi valuu ajoradan suuntaan sivukaltevalle väylälle ja yöpakkaset jäädyttävät sulamisveden väylän kaltevalle pinnalle, mikä tekee siitä erittäin liukkaana ja vaarallisen (ks. kuva 23).



Kuva 23. Ylöjärven laatukäytävän linjaus on suora ja väylän laatutaso on monin paikoin hyvä. Sulamisvesien jäätyminen aiheuttaa liukkausongelmia erityisesti keväisin (kuva P. Metsäpuro).

Kuva 24. Liittymien käytettävyyttä on parannettu jättämällä reunakivet pois jalankulku- ja pyöräteiltä (kuva P. Metsäpuro).



Taulukko 2. Yhteenveto Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien pyöräilyolosuhteiden vahvuuksista ja puutteista.

Laatukäytävä	Vahvuudet	Puutteet
Kangasalan laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> väylä kulkee tasaista käytävää väylän varrella on vehreyttä linjaus on suora ja nopea melko vähän liittymiä matkan varrella Kangasalla autoilla on selkeä väistämismallisuus erityisesti Suoraman alueella 	<ul style="list-style-type: none"> Itsenäisyydenkadulla on talvella epäjatkuvuuskohta Nattarissa suunta hukkuu liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana Heikosti toteutettu radanalitus Holvastissa
Hervannan laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> väylällä melko vähän pysähdyksiä väylä kulkee paikoin viihtyisästi erillään autoliikenteestä viitoitusta on määrällisesti melko paljon 	<ul style="list-style-type: none"> mäkisyys huono suunnistettavuus viitoituksessa on muutama paha epäjatkuvuuskohta Hallilassa ja itäisen ohitustien eritasoliittymässä linjaus ei ole looginen paikoin vaarallisia alamäkiä ja jyrkkiä mutkia Hallilassa väylä on sorapintainen liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana Viinikan kiertoliittymä aiheuttaa estevaikutuksen synkkiä metsäosuuksia, jotka vähentävät sosiaalista turvallisuutta pimeään aikaan
Lempäälän laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> Väylällä on melko vähän pysähdyksiä, erityisesti Lempäälän puolella 	<ul style="list-style-type: none"> mäkisyys linjaus on epälooginen Peltolammilta Tampereen keskusta liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana Lempäälän puolella viitoitus puuttuu
Pirkkalan laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> Väylällä ei ole suuria korkeusvaihteluja Linjaus on suora ja nopea Pirkkalan puolella alikuluissa on eroteltu eri suunnat 	<ul style="list-style-type: none"> liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana Viitoitus on puutteellista muutamassa kriittisessä kohdassa
Nokian laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> väylän sujuvuus ja viihtyisyys Nokialta Raholaan asti melko hyvä liittymät melko sujuvia koko väylän matkalla, vähän liikennevaloliittymiä päällyste pääosin hyväkuntoista 	<ul style="list-style-type: none"> linjaus on epäloogisesti Paasikiventien kautta liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana laatutaso vaihtelee Nokialla Vihnujärven kohdalla pintamateriaali laattaa, jota on epämukava ja turvatonta ajaa opastusta Nokian päässä parannettava Raholan kohdalla liikennemerkkin mukaan eroteltu jalankulku- ja pyörätie, mutta merkintä tien pinnasta puuttuu Epilässä liittymien turvallisuus heikko, koska autojen ajettava suojatiele nähdäkseen Pispalan valtatie liikenteen => laatuväylä kulkemaan Pispalan valtatie pohjoispuolella
Ylöjärven laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> reitin linjaus onnistunut ja looginen reitti on lähes koko matkaltaan viihtyisä ja erityisesti Ylöjärven päässä liikenteen aiheuttamasta melusta ei ole haittaa korkeuseroja reitillä melko vähän reunakiviä poistettu Ylöjärven päässä liikennevaloliittymiä vähän päällyste hyväkuntoista 	<ul style="list-style-type: none"> Rantatiellä melu ja päästöt haittaavat liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana Teivon raviradan kohdalla melko vaarallinen ylityskohta ja opastus puutteellinen Sosiaalinen turvallisuus pimeään aikaan heikko väylällä Lamminpää-Pispala reitti laatutasoltaan Tampereen seudun parhaimmista
Teiskon laatukäytävä	<ul style="list-style-type: none"> väylä kulkee suoraa ja loogista reittiä väylä ohjaa selkeästi pysähdyksiä on melko vähän väylän varrella on paljon vehreyttä Kissanmaankadun ja Ritakadun välillä väylä on erityisen viihtyisä päällyste on pääosin hyväkuntoinen 	<ul style="list-style-type: none"> Itsenäisyydenkadulla on talvella epäjatkuvuuskohta epälooginen kierto Ilmarinkadun kautta Kalevassa Kekkosentien eritasoliittymässä haittaavia korkeusvaihteluja Aitolahdentien varsi on kauttaaltaan mäkinen, samoin Teiskontien varsi Ritakadulta eteenpäin Kumpulassa ja Nikissä epäjatkuvuuskohtia viitoituksessa sekä epäselviä kohtia, millä puolella kätää pääväylä kulkee liittymissä pyöräilijää kohdellaan pääosin jalankulkijana

4.2.2 Alueelliset pääväylät

Kuntien kävelyn ja pyöräilyn alueverkosta puuttuu joitakin yhteyksiä. Puutteet liittyvät osin myös rakennesuunnitelman 2030 maankäytön toteutumiseen. Yhteyspuutteet on esitetty luvussa 4.3 kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkkoa osoittavassa kuvassa 25.

Orivedellä on yhteyspuute Rovastintiellä sekä kantatiellä 58 Onnistaipaleen kylän kohdalla. Kangasalla puuttuvat yhteydet Kangasalan asemalta Ruutanaan ja Atalan kautta Tampereelle sekä Ruutanasta Olkahisiin Teiskon laatukäytävälle. Nokialla on yhteyspuutteita Taivalkunnasta Koskenmäkeen sekä Tampereen läntisen ohitustien (E12) varrella välillä Rounionkatu–Soppeentie. Ylöjärvellä kaivataan uutta yhteyttä Viljakkalan suunnasta sekä Soppeenmäestä Elovainiolle ja myös Kolmenkulmaan Nokian laatukäytävälle.

Tampereella tarvitaan poikittaisyhteyttä Kaukajärveltä Koivistonkylään Vihiojan vartta pitkin, mikä parantaisi mm. poikittaista työmatkaliikennettä Etelä-Tampereen alueella. Samalla Vihiojan viihtyisyyttä voidaan edistää ja pimeitä metsäosuuksia parantaa esim. Turtolankadun ja Hervannan valtavyhlän välillä. Nykyisin suurimmalla osalla matkaa kulkee hiekkapintainen väylä. Lisäksi Tampereella on tarvetta yhdistää Vuores, Lahdesjärvi ja Nirva kiinteämmin Koivistonkylään ja Viinikkaan, koska suora väylä uudelta Vuoreksen alueelta Tampereen keskustaan kulkee näiden kautta. Lisäksi reitti Tasanteelta Tampereen keskustaan Niihaman ja Kaupin kautta parantaa alueen virkistyspyöräilymahdollisuuksia ja nopeuttaa pyöräilyä keskustaan Teiskon laatukäytävän suunnasta. Valtatien 9 länsipuolella kulkeva väylä Kaitavedentieltä Nikkiin edistää myös virkistyspyöräilyä ja nopeuttaa pyöräilyä Aitolahden suunnasta keskustaan. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkossa on oikaistu yhteyttä Ruskosta Saarenmaantielle ja parannettu yhteyttä Kolmenkulmasta Ylöjärvelle.

Kohdan 4.3 kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkon ulkopuolelta löytyy mm. seuraavia kuntien liikenneinsinöörien esille tuomia kävelyn ja pyöräilyn yhteystarpeita:

- Lempäälässä Turuntiellä välillä Ahtialantie–Lempäälän kanava,
- Vesilahti-Narva,
- Orivedellä Eräjärven taajaman kohta,
- Kangasalla Huutijärveltä Sahalahteen ja Raikkuun.

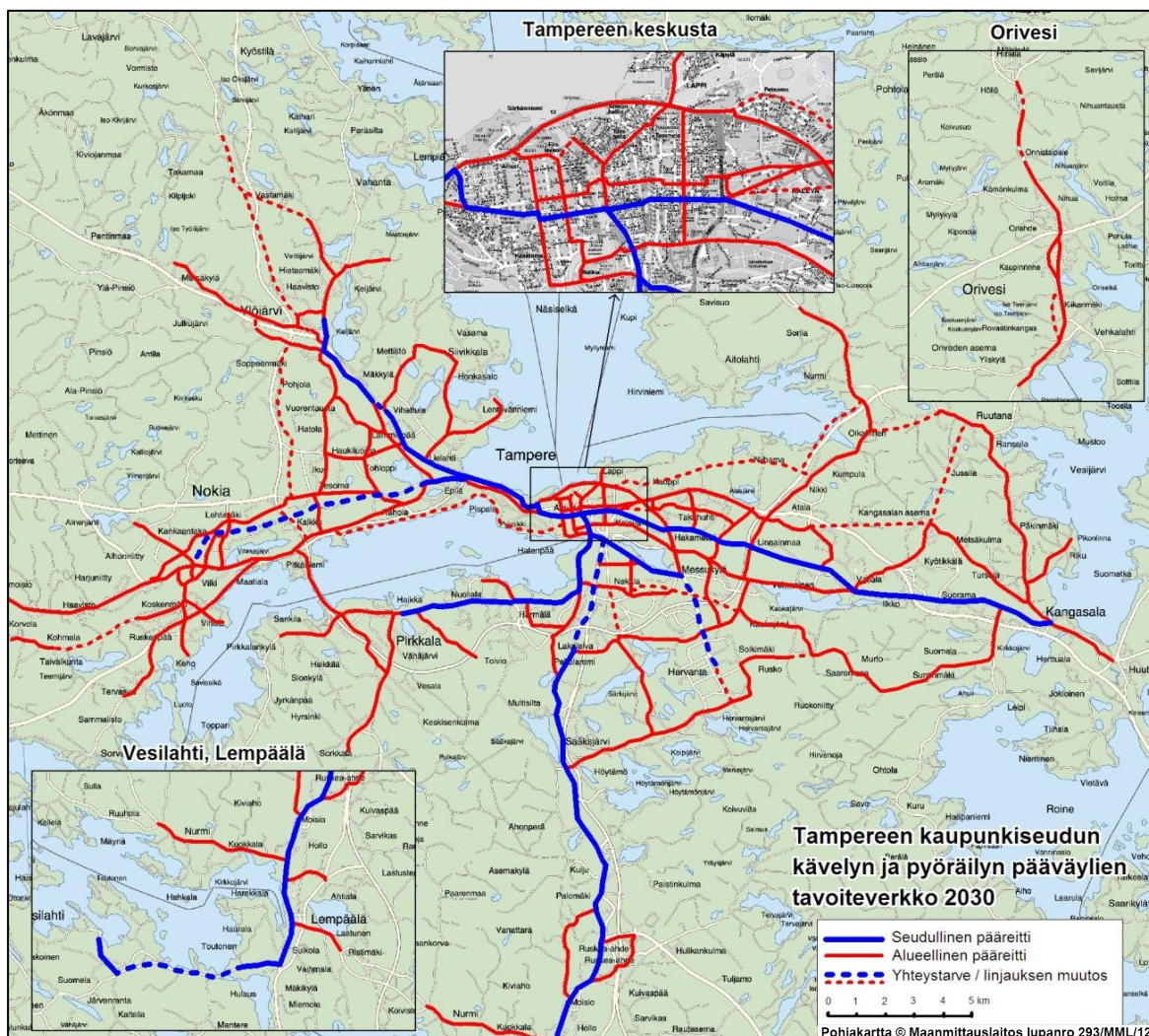
Vesistöjen hyödyntäminen

Vesistöjen rantojen virkistyskäyttöä erityisesti kävelijöille voidaan entisestään parantaa monessa kunnassa. Kangasalla Kuohunlahden ympäri voidaan mahdollisuuksien mukaan tehdä virkistysreitti kuntalaisille. Myös Vesijärven rantoja voidaan hyödyntää nykyistä paremmin, jotta saataisiin luotua lisää viihtyisiä lenkkimahdollisuuksia. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn rantareitin tekemistä Pikonlinnan suunnalta Vesijärven rantaa pitkin Kangasalan keskustaan voitaisiin selvittää.

Tampereen, Nokian ja Pirkkalan alueilla Pyhäjärveä kiertävää reittiä voidaan kehittää ja täydentää entistä käytettävämmäksi ja houkuttelevammaksi kävelijöille ja pyöräilijöille. Ihanteellisinta olisi rakentaa laadukas virkistysreitti Pyynikiltä Pitkäniemeen rantaa pitkin, jolloin reitti täydentyisi koko järven kiertäväksi.

Lempäälässä viihtyisiä Myllyniemi voidaan kytkeä paremmin keskustaan luomalla alueiden välille selkeät kävely-yhteydet.

Pirkkalassa Vähäjärven kiertävä reitti voidaan mahdollisuuksien mukaan kehittää vetovoimaiseksi ulkoilutilaksi.



Kuva 25. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko 2030.

4.3 Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien tavoiteverkko

Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien tavoiteverkon määrittelyn ydinlähtökohtia olivat nykyiset seudulliset pyöräilyn pääreitit sekä Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2030 esitetyt nykyisten ja uusien alakeskusten parempi saavutettavuus kävellessä ja pyörällä.

Pääverkon silmäkoko on melko suuri erityisesti keskustojen ulkopuolella. Tavoitteena on synnyttää seudullinen kävelyn ja pyöräilyn pääreitistö, johon hierarkialtaan alempiluokkaiset reitit voidaan sujuvasti integroida. Pääverkko muodostuu osittain nykyisistä ja kokonaan uusista seudullisista ja alueellisista pääreiteistä. Nykyisin vain Tampere on seudulla määrittänyt kävelyn ja pyöräilyn laatuikäytävät. Pääreitit johdetaan työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta huolehtien siitä, että yhteydet ovat mahdollisimman sujuvia, turvallisia ja nopeita. Uudet pääreitit pyritään sijoittamaan maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenne sisälle erilleen autoliikenteen pääreiteistä. Pääverkko palvelee kaikkia kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttäjäryhmiä, mutta nopeus- ja sujuvuusarvot puoltavat erityisesti työmatkaliikkujien tarpeita. Pääverkolla tulee laatuikäytävääjatteluun tukeutuen olla korkea tekninen laatu, joka erottuu hierarkialtaan alempitasoisista väylistä.

Pääreittien tavoiteverkon määrittelyssä on noudatettu seuraavia periaatteita:

- Seudulliset pääreitit yhdistävät kuntakeskukset Tampereeseen,
- Alueelliset pääreitit yhdistävät
 - alakeskukset oman kunnan kuntakeskukseen,
 - alakeskukset seudullisiin pääreitteihin,
 - Tampereen ulkopuoliset kuntakeskukset toisiinsa
- Pääreitit viedään mahdollisuuksien mukaan ympäristöltään viihtyisiin paikkoihin ja reittien linjauksissa vältetään korkeuseroja. Reittien sujuvuutta ja nopeutta korostetaan.

Kuvassa 25 on esitetty Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko. Todellisuudessa kävelyverkko on kartassa esitettyä huomattavasti tiheämpi, koska jalankulkuvyöhykkeellä kuntien keskustoissa ja alakeskuksissa on paljon jalkakäytäviä, kävelykatuja, toreja, pihakatuja ja muita vastaavia kävelyn ja oleskeluun soveltuvia alueita. Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko painottuu jalankulkuvyöhykkeen ulkopuolella enemmän pyöräilyn tarpeisiin, joskaan jalankulkijoiden tarpeita ei saa sielläkään unohtaa.

Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkossa tulee jalankulkuvyöhykkeellä kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn erottelutarpeeseen toisistaan. Erottelussa voidaan käyttää perinteisten ratkaisujen lisäksi myös uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi pyöräkaistoja ja -pyörätaskuja taikka pyöräilyn sallimista molempiin suuntiin yksisuuntaisella kadulla. Tosin viimeisenä esitetty edellyttää lainsäädännön muuttamista. Joka tapauksessa pyöräilijän on usein helpompi kulkea kadulla kuin jalankulkijoiden ja reunakivien joukossa varsinkin silloin, kun katutilan suunnittelussa otetaan pyöräilijä huomioon. Jalankulkuvyöhykkeellä voivat joissakin tilanteissa tulla kyseeseen myös erilaiset Shared Space -ratkaisut. Pyöräilyn tulee kuitenkin olla helppoa ja sujuvaa myös jalankulkuvyöhykkeellä.

Hierarkialtaan alempitasoiset kävelyn ja pyöräilyn reitit

Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkkoa täydentää hierarkialtaan alempitasoinen verkko, joka integroidaan seudullisiin ja alueellisiin pääreitteihin. Tämä verkko muodostuu alue- ja lähiverkon reiteistä. Alueverkon reitit ovat kaupungin ja kunnanosien välisiä yhteyksiä, jotka johtavat liikennettä pääreiteille. Lähiverkon reitit ovat asuntoalueen korttelien välisiä yhteyksiä tai vastaavia.

Alue- ja lähiverkko turvaavat kävely- ja pyöräilyreittien saavutettavuuden ja jatkuvuuden myös pääreittien tavoiteverkon ulkopuolella. Vaikka kävelyn ja pyöräilyn pääväylien tavoiteverkon ydinlähtökohta on korkea tekninen laatutaso ja erottuminen muista kävelyn ja pyöräilyn reiteistä, tulee tavoiteverkkoa täydentävän alue- ja lähiverkkojen teknisen laatutason ja muiden ominaisuuksien olla myös korkealuokkaisia.

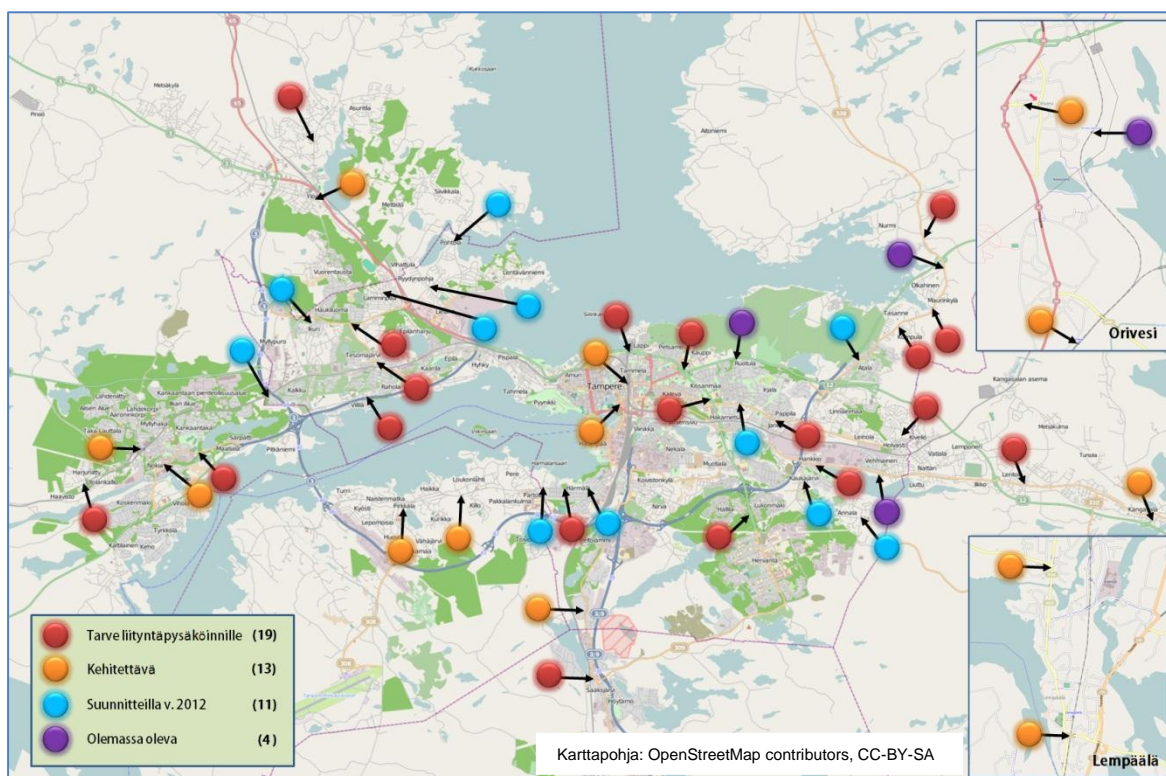
4.4 Polkupyörien liityntäpysäköinti pysäkkien yhteyteen

Tampereen kaupunkiseudun strategisena tavoitteena on olla kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen sekä joukkoliikenteen liityntäliikenteen järjestämisen esimerkkialue Suomessa, jossa pyörä on pop ja joukkoliikenteen paras kaveri. Toimiva liityntäpyöräily joukkoliikenteeseen edellyttää, että polkupyörien säilytys pysäkkien yhteydessä on kunnolla järjestetty. Tässä kehittämisohjelmassa on määritelty yhdessä seudun joukkoliikennesyksikön kanssa polkupyörien liityntäpysäköinnin tarpeet potentiaalisimpien linja-autopysäkkien ja asemien yhteyteen (ks. kuva 26). Määrittelyssä ei ole otettu huomioon mahdollista kaupunkiraitiotien tai lähijunaliikenteen käynnistämistä. Polkupyörien liityntäpysäköintipaikat tukevat seudun voimakasta joukkoliikenteen kehittämistä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamista henkilöautoliikenteen kustannuksella.

Polkupyörien liityntäpysäköinnin järjestelyissä tulee kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin:

- Liityntäpysäköinnin tulee tapahtua lähellä pysäkkialuetta. Pyörän jättämisen ja noutamisen tulee olla helppoa ja turvallista.
- Maankäytön sijoittuminen ratkaisee liityntäpysäköinnin sijoittamispaikan joko toisen pysäkin tuntumaan tai kummallekin pysäkille.
- Liityntäpysäköintipaikka voidaan sijoittaa
 - linja-autopysäköinnin yhteyteen silloin, kun tie- tai katualueella on niukasti käytettävissä,
 - liittymäalueelle pyöräilyreitit tuntumaan,
 - pysäkin vieressä olevan liikerakennuksen tai vastaavan tontille.
- Liityntäpysäköintipaikan tulee sijaita näkyvällä paikalla ilkevaltaa rajoittavan sosiaalisen valvonnan aikaansaamiseksi.
- Pyörätelineen tulee olla murtovarman runkolukittava malli ja mahdollisuuksien mukaan katettu.

Tampereen kaupunki ja ELY-keskus toteuttivat vuonna 2011 yhdessä polkupyörien liityntäpysäköintipaikat kolmelle linja-autopysäkille Tampereella (ks. kuva 27).



Kuva 26. Ehdotus Tampereen kaupunkiseudun polkupyörien liityntäpysäköinnin uusista paikoista ja nykyiset liityntäpysäköinnin paikat helmikuun 2012 tilanteessa.

Kuva 27. Esimerkki Kaarinan Piispanristin polkupyörien liityntäpysäköintipaikasta (kuva www.maps.google.fi).



4.5 Kuntien keskustojen kehittämistarpeet

Tässä yhteydessä kuvataan Tampereen kaupunkiseudun kävelykeskustojen kehittämistarpeet. Keskustojen vahvuuksista ja heikkouksista esitetään yhteenveto taulukossa 3. Tarkempaa tietoa keskustojen kävelyolosuhteista on mahdollista saada liiteraportissa olevista arvoruuksista.

Tampere

Tampereella on kehitetty mm. Ratinan rantaa, Finlaysonin ja Tampellan aluetta sekä Hervannan keskustaa. Lisäksi kävely- ja pyöräily-yhteyksiä lähiasuinalueilta keskustaan on kehitetty rakentamalla Laukonsilta keskustan eteläpuolelle ja aloittamalla Palatsinsillan rakentaminen pohjoispuolelle. Suunnitelmissa on myös laajentaa kävelykeskustaa ja parantaa Tammerkosken rantojen viihtyisyyttä entisestään. Kävelykeskustan laajentaminen ja erityisesti Hämeenkadun kehittäminen kansainvälisen tason kävely- ja joukkoliikennekaduksi on ajankohtaista. Muutenkin autoliikenteen rajoittaminen, kävelyolosuhteiden parantaminen ja kaupunkitilojen edelleen kehittäminen ovat keskeisiä lähitulevaisuuden toimia Tampereella.

Hervanta-keskus on arkkitehtonisesti hieno kävelypainotteisuuttakin huomioiva kokonaisuus, jossa myös palvelut ja joukkoliikennejärjestelyt ovat korkeatasoisia. Uudistuksista huolimatta Hervantaan on jäänyt melko paljon autoliikennettä, jonka rajoittamiseen tulee edelleen pyrkiä. Jatkossa kannattaa pohtia, voisiko Insinöörinkadulta poistaa henkilöautoliikenteen kokonaan kirjaston ja liikekeskuksen välistä. Hervannassa tulee jatkossakin kehittää kävelyn ja oleskelun olosuhteita mm. lisäämällä istumismahdollisuuksia, ottamalla mielenkiintoisia kaupunkitiloja käyttöön esim. kirjaston takana sekä kiinnittämällä huomiota kävelijöiden opastukseen, erityisesti bussipysäkeiltä kohteisiin. Opastuksen tarvetta lisää se, että Hervannassa on paljon kohteita, joissa käy niin suomalaisia kuin kansainvälisiä vieraita.



Kuva 28. Esimerkkejä Tampereen keskustan kävelykeskustojen olosuhteiden kehittämisestä ilta- ja päiväväläistuksessa (kuvat K. Vaismaa).

Nokia

Nokian keskustassa on onnistuttu vähentämään liikenteen haittoja ja parantamaan liikenneturvallisuutta. Samalla on lisätty modernia henkeä mm. Välikadun uudelleen suunnitellulla. Pirkkalaistori on eloisa ja vetovoimainen paikka. Esteettömyyteen on kiinnitetty huomiota mm. liikkeiden sisäänkäynneissä, mutta ongelmana on edelleen katujen muodostama estevaikutus. Esim. Härkitien vaikutuksesta Harju-Center jää sivuun keskustasta. Myös Välikadun alue ja Pirkkalaistori voitaisiin kytkeä toisiinsa entistä paremmin. Nokiassa palvelut ovat jonkin verran hajaantuneet keskustan ulkopuolelle mm. Nuijamiestien kauppakeskittymään. Yrittäjäkadulle tuleva Prisma hajauttaa palveluita entisestään.



Kuva 29. Nokian keskustassa liikennettä on rauhoitettu ja liikenneympäristöä parannettu esimerkiksi pintamateriaaleilla (kuvat P. Metsäpuro).

Pirkkala

Pirkkalassa keskustan kehittäminen on pitkällä, mikä näkyy katukuvassa. Toria on kehitetty, autoliikenteen hallitsevuutta vähennetty ja pyöräilyolosuhteita parannettu. Viihtyisyyteen on kiinnitetty huomiota mm. pintamateriaalin valinnoilla. Lisäksi kävelijöille on annettu hyvin tilaa keskustassa. Kävely ja pyöräily on eroteltu toisistaan, joskin tila pyöräilijöille on otettu ensisijaisesti jalkakäytäviltä eikä ajoradalta. Pyöräväylät ovat melko kapeat, joten keskieuropalaiseen tapaan yksisuuntainen pyöräily sopisi väylille paremmin. Jotta ihmiset viihtyisivät entistä paremmin ja pitempään keskustassa, kannattaisi mukavia oloiloja ja istumismahdollisuuksia lisätä.



Kuva 30. Pirkkalassa kävely ja pyöräily on erotettu toisistaan ja viihtyisyyttä on lisätty erilaisilla pintamateriaaleilla (kuvat T. Rantala).

Lempäälä

Lempäälän keskusta on mukava maalaismainen taajama. Autoliikenne hallitsee katukuvaa, sillä Tampereentie halkoo keskustaa ja autojen pysäköintialueet ovat melko laajoja. Keskusta on ihmisenkokoinen, jota on parannettu pienillä olutiloilla. Kävelypainotteisuutta keskustassa tulee lisätä ja toteuttaa laajempi kävelyalue, jossa ihmiset viihtyvät. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi alueen sisälle tulee lisätä suojateitä ja kiinnittää esteettömyyteen huomiota. Keskustan pyöräilyolosuhteita ja pyörien liityntäpysäköintiä rautatieasemalla tulee parantaa. Myös vesistöjen rantoja kannattaa hyödyntää paremmin ja yhdistää viihtyisiä Myllyniemi paremmin keskustaan.

Keskustan lisäksi Lempäälässä on toinenkin kävelyalue, joka on yksi Suomen parhaimmista. Kävelyn näkökulmasta Ideaparkin sisäpiha on toteutettu laadukkaasti ja hyvillä peiraatteilla.



Kuva 31. Tampereentie on hallitseva Lempäälän keskustassa (kuvat T. Rantala).

Kangasala

Kangasalan tori on seudun kärkitasoa hyvin toteutettuna kaupunkitilana, joka torikojuineen, kahviloineen ja pikkuliikkeineen houkuttelee ihmisiä viipymään keskustassa. Linja-autoasema on ihanteellisesti torin laidalla. Keskustaa hallitsevaa Kuohunharjuntietä pitäisi muuttaa kävelypainotteisemmaksi. Myös järven rantoja voisi hyödyntää laajemmin. Raskasta liikennettä on turhan paljon sekä Kangasalan että erityisesti Sahalahden keskustoissa. Sahalahden keskustan läpi kulkee huomattava määrä raskaita ajoneuvoja Saariosten tehtaille, mikä vähentää olennaisesti viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta – etenkin kun keskustan ala- ja yläkoulut sijaitsevat saman tien varrella. Kangasalan osalta tilanne paranee, kun valtatie 12 Ranta-Koiviston eritasoliittymän Lahden suuntaiset rampit valmistuvat parin vuoden sisällä.



Kuva 32. Kangasalan torin ympäristöä palveluineen (kuvat K. Vaismaa).

Ylöjärvi

Ylöjärvellä on toteutettu onnistuneita katuja, joilla keskustan autoliikennettä on saatu rauhoitettua. Tori on viihtyisä olohuone, jonka ympäristössä on oleskelutiloja. Sen palveluita tulee kuitenkin monipuolistaa ja lisätä kytkentää muuhun kaupalliseen keskustaan torin vetovoimaisuuden lisäämiseksi. Nyt torialue on syrjässä kauppakeskus Linkin takana. Yhtenä haasteena Ylöjärvellä on monikeskustaisuus, sillä palvelut ovat sijoittuneet Soppeenmäkeen ja Kirkonseudulle. Lisähaasteen tuo kauppakeskus Elo, joka houkuttelee asiakkaita pois keskustan alueelta. Soppeenmäki ja Kirkonseutu on yhdistetty toisiinsa hyvällä pyöräily- ja kävelyväylällä, mutta Elon alueelle ei ole kunnollista yhteyttä. Myös pyöräpysäköintiä keskustassa ja erityisesti linja-autoasemalla tulee kehittää.



Kuva 33. Soppeentiellä on lisätty jalankulkijoille tilaa ja rauhoitettu autoliikennettä kaventamalla kaistoja ja rakentamalla korotettuja liittymiä ja suojateitä. Ylöjärven torialue on toteutettu viihtyisästi, mutta se jää syrjään kauppakeskus Linkin taakse (kuvat P Metsäpuro).

Orivesi

Oriveden keskustassa on viihtyisyyttä parannettu mm. vähentämällä henkilöautoliikenteen nopeuksia kiertoliittymillä. Monipuoliset palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Keskustassa uudet rakennukset sopeutuvat hyvin viehättäviin vanhoihin taloihin. Isot kaupat on sijoitettu keskustaan, eivätkä palvelut ole hajaantuneet. Suurin puute Orivedellä on kaupunkitilojen ja kävelyalueiden puute. Kaiken kaikkiaan keskustaan kaivataan lisää kävelypainotteisuutta. Myös pyöräilyolosuhteita saisi parantaa. Jos keskustan autoliikennettä edelleen rauhoitetaan, pyörät voivat käyttää autojen kanssa samaa ajorataa. Pyörien liityntäpysäköintiin on kiinnitetty huomiota Haapamäen radan varressa olevalla keskustan seisakkeella sekä Oriveden asemalla, mutta Matkahuollossa on pyöräpysäköinnissä puutteita. Yleisesti katettuja pyörätelineitä tarvitaan keskustassa lisää.



Kuva 34. Oriveden keskustan viihtyisyyttä voisi entisestään parantaa lisäämällä kävelypainotteisuutta ja mukavia kaupunkitiloja (kuvat K. Vaismaa).

Taulukko 3. Yhteenveto Tampereen kaupunkiseudun keskusten kävelyolosuhteiden vahvuuksista ja puutteista.

Keskusta	Vahvuudet	Puutteet
Tampereen keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • kauniita rakennuksia ja Tammerkosken kansallismaisema • Finlaysonin ja Tampellan vanhat teollisuusrakennukset on saneerattu tyylikkäästi uusiokäyttöön • kompakti alue, joka on helppo hallita kävelen • korkeatasoiset ja monipuoliset palvelut 	<ul style="list-style-type: none"> • autoilun hallitsevuus • huonot pyöräilyolosuhteet • Hämeenkadun epäviihtyisyys <ul style="list-style-type: none"> ○ henkilöauto- ja bussiliikenteen määrä ○ melu, päästöt ○ vähäinen tila kävelijöille • julkisten oleskelutilojen vähäisyys
Hervanta-keskus	<ul style="list-style-type: none"> • arkkitehdin tyylikkäästi suunnittelema kokonaisuus • kävelypainotteisuutta on lisätty ja autoliikennettä rauhoitettu • esteettömyys on huomioitu hyvin • asuinalueilta keskukseen tulee useita kävely- ja pyöräilyväyliä autoliikenteestä erillään • hyvät palvelut • hyvät joukkoliikenneyhteydet 	<ul style="list-style-type: none"> • julkisten oleskelutilojen vähäisyys palvelujen läheisyydessä • autoliikenteen runsaus rauhoittamistoimista huolimatta • kävelijöiden opastus on puutteellinen tärkeisiin kohteisiin
Kangasalan keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • toimiva ja viihtyisä torialue • kauniit järvi- ja harjumaisemat • toimivat pyöräilyväylät • hyvät joukkoliikenneyhteydet 	<ul style="list-style-type: none"> • kävelypainotteisuutta kaivataan lisää • autoliikennettä melko paljon <ul style="list-style-type: none"> ○ raskas liikenne joutuu kiertämään osin keskustan kautta ○ Kangasalantien ja Tampereentien valoliittymä kierretään Torikadun kautta • Kuohunharjuntie hallitsee keskustakuvaa melko paljon • järvien rantoja hyödynnetty niukasti
Lempäälän keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • Viihtyisyyttä lisätty pienillä kaupunkitiloilla • Pyhän Birgitan keskiaikainen kirkko ja Myllyniemi aivan keskustan lähellä • ”Ihmisen kokoinen” ja monipuolisten palvelujen keskusta • Paljon kehittämismahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoliikenne hallitsee katukuvaa mm. laajoina pysäköintialueina ja Tampereentien estevaikutuksena • Torialue kaupunkilaisten olohuoneena puuttuu • Pyöräilyolosuhteisiin ei kiinnitetty tarpeeksi huomiota

Keskusta	Vahvuudet	Puutteet
Pirkkalan keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • Viihtyisyyteen kiinnitetty huomiota mm. pintamateriaalien valinnassa • Uudistettu torialue • Autoliikenteen hallitsevuutta keskustassa vähennetty • Pyöräily ja kävely eroteltu, kävelylle hyvin tilaa 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupunkitilojen, oleskelupaikkojen ja istumapaikkojen vähäisyys
Nokian keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • Välikadun uudelleensuunnittelun avulla on tuotu modernia henkeä keskustaan • liikenteen haittoja onnistuttu vähentämään keskustassa • Pirkkalaistori päivisin eloisa ja vetovoimainen • Esteettömyyteen kiinnitetty huomiota, vaikka korkeuserot vaikeuttavat esteetöntä pääsyä 	<ul style="list-style-type: none"> • Välikadun alue ja Pirkkalaistori melko huonosti kytketty toisiinsa, erityisesti esteettömyyden näkökulmasta • Välikadun ja Pirkkalaistorin palvelurakennetta pitäisi monipuolistaa ja lisätä julkista tilaa • Palvelut hajallaan: kaupungissa tällä hetkellä kaksi keskusta, varsinainen keskusta sekä Nuijamiestentien kauppakeskittymä, lisäksi tulossa kolmas keskittymä Yrittäjäkadulle Prismän myötä • Härkitie tuo keskustaan melko voimakkaan estevaikutuksen, esim. Harju-Center jää sivuun keskustasta
Ylöjärven keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • Nopeuksia saatu alennettua onnistuneen katusuunnittelun avulla • Torin ympäristöön rakennettu viihtyisä olohuone, joka kaipaa vain laajempaa palvelurakennetta ja saavutettavuuden parantamista • Soppeenmäen sisäiset matkat lyhyitä • Soppeenmäen ja Kirkon seutu yhdistetty laadukkaalla väylällä • Istumismahdollisuudet keskustassa hyvät 	<ul style="list-style-type: none"> • Palvelurakenne kaipaisi monipuolistamista • Laadukkaalle pyöräpysäköinnille on lisätarvetta erityisesti Soppeenmäen alueella sekä linja-autopysäkeillä • Opastusta ja alueiden markkinoinnille on tarvetta • Soppeenmäen ja Kirkon seudun houkuttelevuutta parannettava, jotta pystyy kilpailemaan elinvoimaisuudessa kauppakeskus Elon kanssa • Tarvetta hyvälle kävelyn ja pyöräilyn yhteyksille keskustan ja kauppakeskus Elon välillä • Viihtyisyyteen on panostettu, mutta kävelyalueet kaipaisivat vetovoimatekijöitä ja markkinointia, koska potentiaalia on
Oriveden keskusta	<ul style="list-style-type: none"> • Viihtyisä ja kompakti keskusta • Monipuoliset palvelut • Hyvät kävely-yhteydet palveluihin • Autoliikennettä on rauhoitettu kiertoliittymillä • Vilkas liikenne ohittaa keskustan • Turvallisuus on hyvä 	<ul style="list-style-type: none"> • Viihtyisiä oleskelutiloja saisi olla lisää • Kävelypainotteisuutta kaivataan • Autoliikennettä on keskustassa melko paljon • Pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat puutteelliset keskustassa ja linja-autoasemalla • Pyöräilyolosuhteet keskustassa vaativat kehittämistä



K. Vaismaa

5 Alustavat kärkitoimenpiteet

5.1 Alustavien kärkitoimenpiteiden määrittämistapa

Alustavat kärkitoimenpiteet on jaettu kävelyn ja pyöräilyn strategisten tavoitteiden mukaiseen kolmeen kokonaisuuteen. Kustakin kokonaisuudesta on nostettu esille alustavia kärkitoimenpiteitä ja muutamia pilottihankkeita, joita hyödynnetään kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman toimenpidesuunnitelman laatimisessa sen jälkeen kun seutuhallitus, kunnat ja Pirkanmaan ELY-keskus ovat hyväksyneet kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman. Osa alustavista kärkitoimenpiteistä koskettaa kaikkia seudun kuntia ja muita toimijoita, osa on pistemäisiä kohdistuen tiettyyn paikkaan tai yksittäiseen pilottihankkeeseen. Pilottien avulla haetaan tarkempia tietoja ja näkemyksiä toimenpiteiden edelleen kehittämiseksi ja niiden toivotaan toimivan veturina muiden vastaavien toimenpiteiden käynnistämiseksi. Tampereen kaupunkiseudun tavoitteena on myös tulla valituksi Liikenneviraston hankehaussa yhdeksi ”Suomalainen kävely- ja pyöräilykaupunki” -hankkeen pilottikohdeksi.

Alustavat kärkitoimenpiteet on kohdistettu erikseen kävelylle ja pyöräilylle, ellei kyseessä ole toimenpide, joka koskettaa samalla tapaa kumpaakin liikkumismuotoa. Yhteensä 31 kärkitoimenpidettä on ryhmitelty pilotteineen seuraaville kävelyn ja pyöräilyn strategisten tavoitteiden mukaisille kokonaisuuksille:

- I. Asenteet ja liikkumistottumukset (12 kärkitoimenpidettä)
- II. Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen (8 kärkitoimenpidettä)
- III. Infrastruktuuri (11 kärkitoimenpidettä)

5.1.1 Asenteet ja liikkumistottumukset

Kävely ja pyöräily on nostettava kaikessa yhdyskuntarakennetta ja sen eri toimintoja koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa tärkeäksi lähtökohdaksi. Muutoksen aikaan saamiseksi kävelyn ja pyöräilyn tarpeet ja olosuhteet tulee priorisoida julkishallinnon kaikkien eri organisaatioiden ja hallintokuntien päätöksenteossa. Yksilötason liikkumistottumuksiin ja -päätöksiin voidaan vaikuttaa, kun kävely ja pyöräily ovat yleisesti tunnistettuja, vakavasti otettavia ja helposti omiin matkaketjuihin soveltuvia nopeita liikkumismuotoja.

Kaikki kehittämistoimenpiteet vaativat resurssin tai toimielimen, joka vie kärkitoimenpiteitä aktiivisesti eteenpäin. Tampereen kaupunkiseudun tärkeimpänä toimielimenä toimii seudulle perustettava kävelyn ja pyöräilyn seurantaryhmä.

Kärkitoimet:

1. Kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman hyväksyminen liikennemuo-
tojen kehittämisen lähtökohdaksi kaikissa kunnissa ja ELY-keskuksessa.
2. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja kärkitoimenpiteiden seuraamisesta huolehtivan
seudullisen seurantaryhmän perustaminen.
Pilotti: Toimintasuunnitelman laatiminen vuosille 2012–2015
3. Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkon hyväksyminen maankäytön suunnitte-
lun, väylien toteuttamisen ja kunnossapidon ohjenuoraksi.
4. Kävelyn ja pyöräilyn kuntakohtaisen kehittämisohjelman laatiminen. Seudullisen kehit-
tämishojelman jalkauttaminen kuntiin.
Pilotit: Ylöjärven ja Kangasalan kunnat.
5. Kävelyn ja pyöräilyn merkityksen nostaminen esille kaikessa liikennesuunnittelussa.
6. Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvän informaation lisääminen.
*Pilotit: Kävelyn ja pyöräilyn liikenteen reittioppaan laajentaminen seudulliseksi palveluksi.
Pyöräilykartan ja muuta ajankohtaista pyöräilytietoa sisältävien tiedotustaulujen sijoit-
taminen kävelyn ja pyöräilyn seudullisille pääreiteille.
Pyöräilyn edistämiskampanja, jossa tuodaan esiin kaupungin toimenpiteitä pyöräilyn
edistämiseksi ja markkinoidaan pyöräilyä näkyvästi.*
7. Liikkumisen ohjaustoiminnan vakiinnuttaminen
*Pilotit: Kävelyä ja pyöräilyä tukevien kampanjoiden käynnistämisen ja liikkumismuotojen mark-
kinoinnisen edistäminen. Esim. kävely- ja pyöräilykampanja 3–5 suurelle työpaikalle.
Työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laatimisen edistäminen. Yrityksiä kannustetaan
laatimaan liikkumissuunnitelmia.
Kävelyä ja pyöräilyä edistävän liikkumiskasvatuksen edistäminen kouluissa ja päiväko-
deissa. Liikkumissuunnitelman laatimisen edistäminen yhteistyössä erikseen valittuun
kouluun ja päiväkotiin.*
8. Seudullisen liikkumiskeskuksen perustaminen Tampereelle.
9. Kaupunkipyöräjärjestelmän suunnitteleminen ja toteuttaminen.
10. Kävelyn ja pyöräilyn käyttäjämäärien seurannan kehittäminen.
11. Kuntien ja ELY-keskuksen liikennesektorin rahoituksen muuttaminen kävelyn ja pyö-
räilyn eduksi.
12. Uusien rahoitusmallien kehittäminen kävelyä ja pyöräilyä edistävien hankkeiden to-
teuttamiseksi.
Pilotti: Yritysten ja yhteisöjen mukaantulo.

5.1.2 Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää yhdyskuntarakenteelta tiiviyttä sekä asuminen, kaupallisten palveluiden ja työpaikkojen sekoittumista. Kävelyn ja pyöräilyn hyvä saavutettavuus edellyttää myös laadukasta infrastruktuuria. Näiden aikaansaamiseksi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tulee kytkeytyä tiiviisti toisiinsa. Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa lyhyet asiointimatkat, joissa kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyky liikkumistapojen joukossa on parhaimmillaan. Maankäytön suunnittelulla vaikutetaan eri kulkutapojen reitteihin. Autot voidaan esimerkiksi ohjata kiertämään pidempi matka asuinalueelta keskustaan ja vastaavasti tarjota oikaisevia reittejä kävelijöille, pyöräilijöille ja joukkoliikenteelle. Laadukkaiden joukkoliikenteen runkoyhteyksien rakentaminen, toimiva liityntäliikenne ja kävelyn ja pyöräilyn sujuva kytkeytyminen joukkoliikenteeseen tarjoaa matkaketjuja, jotka voivat olla kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna myös pitemmillä matkoilla.

Tampereen kaupunkiseudulla yhdyskuntarakenteen hajaantuminen on johtanut monilla paikoilla asiointimatkojen pidentymiseen. Toisaalta yhdyskuntarakenteen väljyys mahdollistaa täydennysrakentamisen, joka hyvin suunniteltuna tarjoaa laadukkaan ja houkuttelevan jalankulku- ja pyöräily-ympäristön.

Kärkitoimet:

13. Kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemuksen lisääminen yleis- ja asemakaavojen laatimiseen.
Pilotti: Liikennesuunnittelija kiinteästi mukaan kaikkiin Tampereen kaupunkiseudun yleis- ja asemakaavoihin.
14. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämismahdollisuuksien kirjaaminen kaikkiin yleis- ja asemakaavojen tavoitteisiin.
15. Kävelylle ja pyöräilylle suotuisan yhdyskunta- ja palveluverkon luominen.
16. Kävelyn ja pyöräilyn reittien suunnitteleminen kaikkiin yleis- ja asemakaavoihin. Pääreittien merkitseminen yleiskaavakarttoihin sitovina tai ohjeellisina reitteinä taikka yhteystarpeina.
17. Kaavojen liikennevaikutusten arvioiminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmasta.
18. Pyöräpysäköintinormien asettaminen kuntien rakennusjärjestyksiin tai kaavamääräyksiin.
19. Palveluverkon muutosten vaikutusten arvioiminen liikkumistottumuksiin, erityisesti kestävään liikkumiseen.
20. Työkalujen kehittäminen arvioimaan kaavoituksen ja liikenneympäristön rakentamisen vaikuttavuutta kävelylle ja pyöräilylle.

5.1.3 Infrastrukturi

Infrastruktuurin laadun parantaminen on Tampereen kaupunkiseudulla yksi merkittävimmistä edellytyksistä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämiseksi. Kävelyä ja pyöräilyä suositaan silloin, kun matkojen pituus on kohtuullinen ja matka on kävellen tai pyöräillen lyhyempi ja nopeampi kuin autolla. Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin vaatimuksia ovat mm. väylien hyvä tekninen ja ympäristöllinen laatutaso sekä reittien jatkuvuus ja opastus. Viihtyisä, esteetön ja turvalliseksi koettu ympäristö, sykhdyttävät yksityiskohdat sekä reittien katkeamattomuus kannustavat valitsemaan kävelyn ja pyöräilyn.

Infrastruktuurin tulee tukea mukavaa, nopeaa ja turvallista pyöräilyä sekä toimivaa, viihtyisää, virikkeellistä ja esteetöntä kävely-ympäristöä. Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin tulee tukea myös sujuvia matkaketjuja joukkoliikenteeseen.

Kärkitoimet:

21. Kävelyn ja pyöräilyn pää-, alue- ja lähiverkon reittien laatukriteerien määrittäminen yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeissä.

Pilotit: Pilottihanke Liikenneviraston ”Kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohjeen päivittämiseen”.

22. Kävelyn ja pyöräilyn alemman hierarkiatason verkon määrittäminen kaikissa seudun kunnissa.

23. Kuntien kävelykeskustojen laatutason nostaminen.

Pilotit: Kangasalan, Lempäälän ja Oriveden keskustat.

24. Taajamien jalankulkuympäristöjen houkuttelevuuden, laatutason ja esteettömyyden parantaminen.

25. Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien (laatukäytävien) laatutason nostaminen.

Pilotti: Tampere–Pirkkala, ehdotus Liikenneviraston ”Suomalainen kävely- ja pyöräilykaupunki” -hankkeen pilottikohteeksi.

26. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyspuutteiden korjaaminen.

27. Jalankulku- ja pyöräilyväylien yhtenäisen ylläpidon ja hoidon toteuttaminen.

Pilotit: Jalankulku- ja pyöräilyteiden yhtenäisen kunnossapitoluokituksen määrittäminen koko kaupunkiseudulle.

Tampereen kaupunkiseutua koskevan kävelyn ja pyöräilyn ylläpito- ja hoito-oppaan laatiminen.

Seudullisten pyöräreittien talvikunnossapitokarttojen laatiminen.

28. Polkupyörien liityntäpysäköinnin järjestäminen pysäkkien ja asemien yhteyteen.

Pilotit: Rautatieaseman pyöräpysäköinti, ehdotus Liikenneviraston ”Suomalainen kävely- ja pyöräilykaupunki” -hankkeen pilottikohteeksi yhdessä Helsingin ja Hyvinkään rautatieasemien kanssa.

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa esitettyjen polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen pysäkkien ja asemien yhteyteen (ks. kuva 18).

29. Tampereen kaupunkiseudun pyöräpysäköinnin suunnitteleminen ja toteuttaminen.

30. Uusien pyöräilyratkaisujen (pyöräkaistat, pyörätaskut, liittymät, kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla) tarveselvityksen laatiminen.

31. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn viitoitussuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen.



K. Vaismaa

5.2 Vastuutahot

Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa kuntien maankäytön suunnittelua sekä siihen liittyvää kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Kaavoitus luo reunaehdot ja mahdollisuudet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Kunnossapito- ja puhtaanapitolaissa määrätään vastuut jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapidosta sekä niiden jakautuminen tien- ja kadunpitäjien sekä kiinteistöjen kesken. Suurin vastuu kävelyn ja pyöräilyn väylien rakentamisesta ja ylläpidosta kuuluu kunnille ja ELY-keskuksille. ELY-keskusten kevyen liikenteen tarveselvityksissä on priorisoitu tärkeimmät maanteiden kävelyn ja pyöräilyn väylähankkeet. Kuntien ja ELY-keskusten yhteistyö on tärkeää kävelyn ja pyöräilyn verkoston kehittämisessä. Kiinteistöillä puolestaan on tärkeä vastuu turvallisten liikkumisolosuhteiden ylläpidossa keskusta-alueilla.

Kuntien organisaatioissa kävely ja pyöräily, niiden olosuhteiden järjestäminen sekä edistäminen ovat perinteisesti kuuluneet tekniselle toimialalle. Vastuu kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä kuuluu kuitenkin kaikille kunnan hallinnonaloille. Yritykset, media, järjestöt ja yhteisöt aina yksilötasolle saakka vaikuttavat omilla valinnoillaan elinympäristöön, liikumisen turvallisuuteen ja hyvinvointiin sekä kävelyn ja pyöräilyn arvostukseen. Ilman laaja-alaista yhteistyötä ja vastuiden jakamista tulokset ovat vaarassa jäädä laihoiksi.

ELY-keskukset ovat olleet aktiivisia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäjiä etenkin maantieverkon liikenneturvallisuuden näkökohdasta. Kunnissa kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu omina liikennemuotoinaan on useasti jäänyt autoilun ja jossain määrin myös joukkoliikenteen varjoon. Kunnat voisivat hyödyntää suunnittelussa oman pyöräilyasiamiehensä asiantuntemusta nostaakseen pyöräilyn tarpeita omana liikennemuotona esille.

6 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten tarkastelu on tehty erikseen jokaiselle alustavalle kärkitoimenpiteelle (ks. taulukko 4). Vaikutuksia on tarkasteltu strategisten tavoitteiden mukaisista kokonaisuuksista ottaen huomioon työssä määritetyt käyttäjäryhmät. Vaikutuksia on arvioitu erikseen kävelylle ja pyöräilylle ja vaikutusten suuruus kuvaa sitä, kuinka paljon kyseinen toimenpide lisää uusia kävely- ja pyöräilymatkoja. Suuruutta on kuvattu asteikolla:

- ei vaikutusta,
- + jonkin verran vaikutuksia,
- ++ melko paljon vaikutusta,
- +++ merkittäviä vaikutuksia.

Alustavien kärkitoimenpiteiden vaikutuksia käyttäjäryhmien kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin on kuvattu asteikolla 1–5, jossa arvo 1 merkitsee erittäin vähäistä tai ei lainkaan positiivista vaikutusta ja arvo 5 erittäin merkittävää positiivista vaikutusta. Väliarvot osoittavat sopivaa interpolointia edellä mainittujen arvojen välillä. Asteikon perimmäinen tarkoitus on tuoda toimenpiteiden keskinäisiä eroja, ei niinkään tarkkaa lukuarvoa.

Asenteet ja liikkumistottumukset

Suurimmat vaikutukset kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämiseen arvioidaan olevan seuraavilla kärkitoimenpiteillä:

- Kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman hyväksyminen liikennemuotojen kehittämisen lähtökohdaksi kaikissa kunnissa ja ELY-keskuksessa.
- Kävelyn ja pyöräilyn merkityksen nostaminen esille kaikessa liikennesuunnittelussa.
- Kuntien ja ELY-keskuksen liikennesektorin rahoituksen muuttaminen kävelyn ja pyöräilyn eduksi.

Toimenpiteiden toteutumisen kannalta pidetään kuitenkin erittäin tärkeänä ja kiireellisenä asiana kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja kärkitoimenpiteiden seuraamisesta huolehtivan seudullisen seurantaryhmän perustamista.

Yhdyskuntarakenne sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen

Suurin vaikutus kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämiseen saavutetaan silloin, kun kävelylle ja pyöräilylle toteutetaan suotuisa yhdyskunta- ja palveluverkko. Tähän voidaan parhaiten vaikuttaa mm. tuomalla kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemus yleis- ja asemakaavojen laatimiseen sekä hyödyntämällä kaavoituksessa erilaisia kestävien liikkumismuotojen edistämismahdollisuuksia.

Infrastruktuuri

Suurimmat vaikutukset kävelymatkojen lisäämiseen arvioidaan olevan seuraavilla kärkihankkeilla:

- Taajamien jalankulkuympäristöjen houkuttelevuuden, laatutason ja esteettömyyden parantaminen.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien yhtenäisen ylläpidon ja hoidon toteuttaminen.

Suurimmat vaikutukset pyöräilymatkojen lisäämiseen arvioidaan olevan seuraavilla hankkeilla:

- Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien (laatukäytävien) laatutason nostaminen.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien yhtenäisen ylläpidon ja hoidon toteuttaminen.

Taulukko 4. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman alustavien kärkihankkeiden arvioidut vaikutukset.

Alustava kärkitoimenpide	Vaikutukset		Käyttäjärhyttämisen asteikolla 1-5 (5=suuri)				
	kävelyn	pyöräilyyn	Työmatkaliikuttajat	Jalan ja pyörällä asioivat	Koululaiset ja opiskelijat	Joukkoliikenteen käyttäjät	Virkistysliikuttajat
Asenteet ja liikkumistottumukset (toimenpiteet 1-12)							
1 Kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman hyväksyminen liikennemuotojen kehittämisen suuntaviivaksi kaikissa kunnissa ja ELY-keskuksessa.	+++	+++	5	5	5	3	4
2 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja kärkitoimenpiteiden seuraamisesta huolehtivan seudullisen seurantar ryhmän perustaminen.	++	++	4	4	4	3	4
3 Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkon hyväksyminen maankäytön suunnittelun, väylien toteuttamisen ja kunnossapidon ohjenuoraksi.	+	++	4	3	4	2	2
4 Kävelyn ja pyöräilyn kuntakohtaisen kehittämissuunnitelman laatiminen. Kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman jalkauttaminen kuntiin.	++	++	4	4	4	3	4
5 Kävelyn ja pyöräilyn merkityksen nostaminen esille kaikessa liikennesuunnittelussa.	+++	+++	5	4	5	4	4
6 Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvän informaation lisääminen.	+	+	3	3	4	3	2
7 Liikkumisen ohjaus-toiminnan vakiinnuttaminen.	++	++	4	3	3	3	1
8 Seudullisen liikumiskeskuksen perustaminen Tampereelle.	+	+	3	3	2	3	2
9 Kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelu ja toteuttaminen.	+	+	1	4	1	4	1
10 Kävelyn ja pyöräilyn käyttäjämäärien seurannan kehittäminen.	+	+	3	3	3	2	2
11 Kuntien ja ELY-keskuksen liikennesektorin rahoituksen muuttaminen kävelyn ja pyöräilyn eduksi.	+++	+++	5	4	4	3	2
12 Uusien rahoitusmallien kehittäminen kävelyä ja pyöräilyä edistävien hankkeiden toteuttamiseksi.	++	++	4	3	4	3	2
Yhdyskuntarakenteen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen (toimenpiteet 13-20)							
13 Kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemuksen lisääminen yleis- ja asemakaavojen laatimiseen.	++	++	4	4	4	3	3
14 Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämismahdollisuuksien kirjaaminen kaikkiin yleis- ja asemakaavojen tavoitteisiin.	++	++	4	4	4	4	3
15 Kävelylle ja pyöräilylle suotuisan yhdyskunta- ja palveluverkon luominen.	+++	+++	5	5	5	4	4
16 Kävelyn ja pyöräilyn reittien suunnittelu kaikkiin yleis- ja asemakaavoihin. Pääreittien merkittäminen yleiskaavakarttoihin sitovina tai ohjeellisina reiteinä taikka yhteystarpeina.	++	++	4	4	4	3	3
17 Kaavojen liikennevaikutusten arvioiminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmasta.	+	+	3	3	3	3	3
18 Pyöräpysäköintinormien asettaminen kuntien rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin.	+	++	4	4	3	2	2
19 Palveluverkon muutosten vaikutusten arvioiminen liikkumistottumuksiin, erityisesti kestävään liikkumiseen.	++	++	3	4	4	3	2
20 Työkalujen kehittäminen arvioimaan kaavoituksen ja liikenneympäristön rakentamisen vaikuttavuutta kävelylle ja pyöräilylle.	++	++	4	4	4	4	3
Infrastruktuuri (toimenpiteet 21-31)							
21 Kävelyn ja pyöräilyn pää-, alue- ja lähiverkon reittien laatukriteerien määrittäminen eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeissä.	++	++	4	4	4	3	3
22 Kävelyn ja pyöräilyn alemman hierarkiatason verkon määrittäminen kaikissa seudun kunnissa.	++	++	4	4	4	2	3
23 Kuntien kävelykeskustojen laatutason nostaminen.	++	+	2	4	2	2	1
24 Taajamien jalankulkuympäristöjen houkuttelevuuden, laatutason ja esteettömyyden parantaminen.	+++	+	3	5	3	2	1
25 Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien (laatakäytävien) laatutason nostaminen.	+	+++	5	4	4	2	4
26 Kävelyn ja pyöräilyn yhteyspuutteiden korjaaminen.	+	++	4	3	3	2	3
27 Jalankulku- ja pyöräilyväylien yhtenäisen ylläpidon ja hoidon toteuttaminen.	+++	+++	5	5	5	3	4
28 Polkupyörän liitintäpysäköinnin järjestäminen pysäkkien ja asemien yhteyteen.	ei vaikutusta	+	4	2	4	5	1
29 Tampereen kaupunkiseudun pyöräpysäköinnin suunnittelu ja toteuttaminen.	+	++	4	4	3	2	2
30 Uusien pyöräilyratkaisujen (pyöräkaistat, pyörätaskut, liittymät, kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla) tarveselvityksen laatiminen.	+	++	4	3	3	2	1
31 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn viitoitussuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen.	+	++	3	2	2	2	3

7 Johtopäätökset ja jatkosuositukset

Tampereen kaupunkiseudun, alueen kuntien ja Pirkanmaan ELY-keskuksen tulee käsitellä ja hyväksyä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma ja siinä esitettävä strategia liikennemuotojen tulevien vuosien kehittämisen suuntaviivaksi. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma täsmentää tuoreet, vuoden 2012 alussa valmistuneet, valtakunnalliset kävelyn ja pyöräilyn linjaukset kaupunkiseudulle sopiviksi. Juuri nyt Tampereen kaupunkiseudulla on otollinen hetki omaksua valtakunnalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi ja pyrkiä valtakunnallisena suunnannäyttäjäksi liikennemuotojen kehittämisessä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteisen kulkutavan nostaminen 50–60 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä tukee voimakkaasti kaupunkiseudun rakennesuunnitelman, liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ilmastostrategia tavoitteita. Kävelyn ja pyöräilyn etu on, että kaupunkiseudun liikennepolitiikassa liikennejärjestelmää ja maankäyttöä tarkastellaan kokonaisuutena.

Kehittämisohjelmassa on kolme kokonaisuutta, jotka koskevat asenteisiin ja liikkumistotumuksiin vaikuttamista, yhdyskuntarakennetta sekä infrastruktuuria. Kokonaisuuksien alla on esitetty yhteensä 31 alustavaa kärkitoimenpidettä. Toimenpiteiden toteutusta varten kaupunkiseudulle tulee perustaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi huolehtiva seurantar ryhmä, jonka kiireellisin tehtävä on laatia kehittämisohjelmassa esitetyistä alustavista kärkitoimenpiteistä kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma. Jatkossa jokaisen seurantar ryhmän jäsenen tulee raportoida omalle organisaatiolleen kehittämisohjelman toteutumisesta tai toteutumattomuudesta. Seurantar ryhmän tueksi kaupunkiseudun tulee hankkia kävelyn ja pyöräilyn koordinaattori, jonka työkenttään voi kuulua myös liikkumisen ohjaukseen liittyviä tehtäviä. Poissuljettua ei ole, että kaupunkiseudulle palkattava liikkumisen ohjauksen koordinaattori hoitaisi myös kävelyn ja pyöräilyn seurantar ryhmän koordinaattorin tehtäviä. Toimenpiteiden toteutusta varten kaupunkiseudun kunnissa voidaan laatia kuntakohtaiset kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmat, jotka voidaan helposti muodostaa täsmentämällä kaupunkiseudun kehittämisohjelman linjauksia ao. kuntaan sopivaksi.

Tampereen kaupunkiseudun jalankulku- ja pyöräily-ympäristön keskeisiä toimenpiteitä ovat kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien kehittäminen korkeatasoisiksi sekä jalankulku- ja pyöräilyteiden yhtenäisen kunnossapitoluokituksen määrittäminen koko seudulle. Kehittämisohjelmassa määritelty kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko ohjaa laatukäytävien kehittämistä ja kunnossapitoluokituksen määrittämistä. Tavoiteverkko osoittaa myös liikennemuotojen verkollisen kehittämisen suunnan maankäytön suunnittelua varten.

Valmistunut kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma antaa hyvän perustan kävelyn ja pyöräilyn suunnitelmalliselle edistämiseksi Tampereen kaupunkiseudulla. Sen laatiminen tukee kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja MAL-aiesopimusta. Kehittämisohjelma antaa eri toimijoille hyvän pohjan valittaessa erilaisia toimenpiteitä toteutukseen ja esimerkiksi haettaessa erilaisia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyviä pilottirahoituksia.