

# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0

---

Loppuraportti, luonnos 15.1.2021

# Tiivistelmä

Tämän kehittämisohjelman tavoitteena on lisätä Tampereen kaupunkiseudulla kävelyä ja pyöräliikennettä tuntuvasti nykyisestä. Ohjelmalla halutaan myötävaikuttaa laajemmassa mittakaavassa asetettujen yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseen. Yhteiskunnallisista päämääristä erityisesti päästöt ja terveys on nostettu esiin unohtamatta sujuvan ja turvallisen arkiliikkumisen näkökulmaa.

Kehittämisohjelmassa on määritetty, seudun nykytila ja näköpiirissä oleva kehitys huomioiden, asiantuntijatyössä keskeisiksi tunnistettuja kehittämisteemoja. Kehittämisteemojen ja niiden sisältämien projektien kuvaaminen on pyritty tekemään tavoitteellisesti, mutta myös realistisesti resurssit huomioiden. Kehittämisteemoja toteuttavien projektien määrä on pyritty pitämään kohtuullisena.

Kehittämisteemat ovat 1) Infrastrukturi ja olosuhteet, 2) Asenteet ja liikkumistottumukset ja 3) Yhdyskuntarakenne ja palveluverkot. Näitä läpileikkaavat kehittämisen edellytyksinä toimivat teemat, jotka ovat tavoitteiden mukainen resursointi, rahoitus ja seuranta. Kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpidetarpeita on tarkasteltu sekä yhteisesti että erikseen kulkutapojen ominaispiirteet huomioiden.

Kehittämistoimet kohdennetaan erityisesti alueille, joilla on paljon väestöä ja joilla nykyisin tehdään paljon lyhyitä automatkoja. Seudullinen kehittämisohjelma on laadittu ns. politiikkatasoisena. Se tarkoittaa, että kehittämisohjelmassa annetaan suosituksia ja linjataan periaatteita, joilla kävelyä ja pyöräliikennettä seudulla kehitetään. Kehittämisperiaatteita hyödynnetään kunnissa, seutuyhteistyössä sekä valtion kanssa tehtävässä yhteistyössä, kun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan seudulla.

Kehittämisohjelman toteutumista seurataan vuosittain. Kehittämisohjelma on tarkoitus päivittää vuonna 2025.



# 1. Johdanto

# Alkusanat

Tampereen kaupunkiseudun tulevaisuuden kaupunkiseutustrategian pääviestit suuntaavat seutua tavoittelemaan yhteistyössä lisää kilpailukykyä, kasvulle kestävää rakennetta ja yhteisön hyvinvointia. Strategiaa päivitetään, mutta päivittämistä ohjaavat ilmiöt ja megatrendit säilyvät. Kaupungistuminen ja ilmastonmuutos ovat edelleen voimakkaasti läsnä koronapandemian koettelemassa taloudessa. Tuhlailuun ei tulevaisuudessa ole varaa. Aikaa tarvittavien muutosten tekemiseen on niukasti.

Seudun energia- ja ilmastotavoitteet tunnistavat seudun kulkutapajakaumassa merkittävän muutostarpeen, jotta päästövähennystavoitteet saavutetaan. Seudun kaikki kunnat vievät toimia käytäntöön Hinku-tavoitteiden velvoittamana ja tukemana. Liikenteen päästöjen tavoiteltu vähentäminen on suuri systeemitason haaste.

Seudun kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus vuosille 2020–2023 velvoittaa kuntia kohdentamaan asuntokehittämistä joukkoliikennevyöhykkeille ja vauhdittaa mm. raitiotien ja lähijunien kehittämistä sen tueksi. Kasvavalla seudulla on hyvät edellytykset lisätä taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyyttä. Tärkeää on, että tiivistyvällä seudulla elämisen laatuun, hyvinvointivaikutusten lisäämiseen ja liikenteen haittavaikutusten vähentämiseen, kiinnitetään erityistä huomiota.

Kävely ja pyöräliikenne ovat erityislaatuisia kulkutapoja. Kulkutapojen käyttö ja kehittäminen on erittäin kustannustehokasta. Terveysvaikutusten kautta yhteiskunta jää plussalle, kävelyn ja pyöräilyn tehtävien suurtenkin investointien jälkeen. Liikkumisesta kävellen ja pyörällä ei aiheudu päästöjä tai melua. Tilatehokkaat kulkutavat mahdollistavat viihtyisän ja elävän kaupunkitilan kehittämisen.

Kävely ja pyöräliikenne ovat seudun kokonaisuuden kehittämisen kannalta erittäin tärkeitä kulkutapoja. Jotta seudun ja sen kuntien tavoitteet voidaan saavuttaa, tulee kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen suhtautua entistä kokonaisvaltaisemmin. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2.0 tähtää juuri siihen.

# Organisointi

Hankkeen organisoinnista ja hallinnoinnista on vastannut Tampereen kaupunkiseutu. Työn projektiryhmäksi on muodostettu seudun kävelyn ja pyöräliikenteen asiantuntijoista koostuva ryhmä. Projektiryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Tapani Touru, projektipäällikkö	Tampereen kaupunkiseutu
Juhani Pohjonen	Tampereen kaupunkiseutu
Satu Kankkonen	Tampereen kaupunkiseutu
Jutta-Leea Ylönen	Kangasala
Timo Nevala, pj.	Lempäälä
Juha Paattakainen	Nokia
Antti Jortikka	Orivesi
Tero Vesanto	Pirkkala
Katja Seimelä	Tampere
Timo Seimelä	Tampere
Harri Vierikka	Vesilahti
Mirko Harjula	Ylöjärvi
Roosa Saarela	Ylöjärvi
Johannes Järvinen	Pirkanmaan ELY-keskus

Työn ohjausryhmänä on toiminut seudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Kuntajohtajakokous on seurannut työn etenemistä.

Työn aikana on osallistettu kuntien päätöksentekijöitä ja viranhaltijoita kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tilannekuvaa kartoittavilla kyselyillä. Lisäksi hankkeen aikana on järjestetty avoin webinaari, jossa esiteltiin parhaita pohjoismaisia kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiskäytäntöjä.

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Kari Hillo, Reetta Keisanen, Johanna Tiilikainen ja Lauri Vesanen.



# Sisältö

Tiivistelmä	<a href="#">2</a>
1. Johdanto	<a href="#">3</a>
2. Tilannekuva	<a href="#">7</a>
3. Ohjelmatyön tarve ja tavoitteet	<a href="#">12</a>
4. Liikkumistottumukset ja muutospotentiaali	<a href="#">18</a>
5. Visio ja tavoitteet	<a href="#">26</a>
6. Toimenpiteet	<a href="#">30</a>
7. Jatkotoimet	<a href="#">40</a>

## Liiteaineisto: Kehittämisohjelman toimeenpanon tukimateriaali

- Edellisen (2012) kehittämisohjelman toimenpiteiden toteutustilanne
- Suosituksia kansainvälisistä parhaista käytännöistä
- Päättäjä- ja viranhaltijakyselyiden tulokset
- Aiemmat ohjelmat, linjaukset ja muu taustamateriaali



## 2. Tilannekuva

# Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö

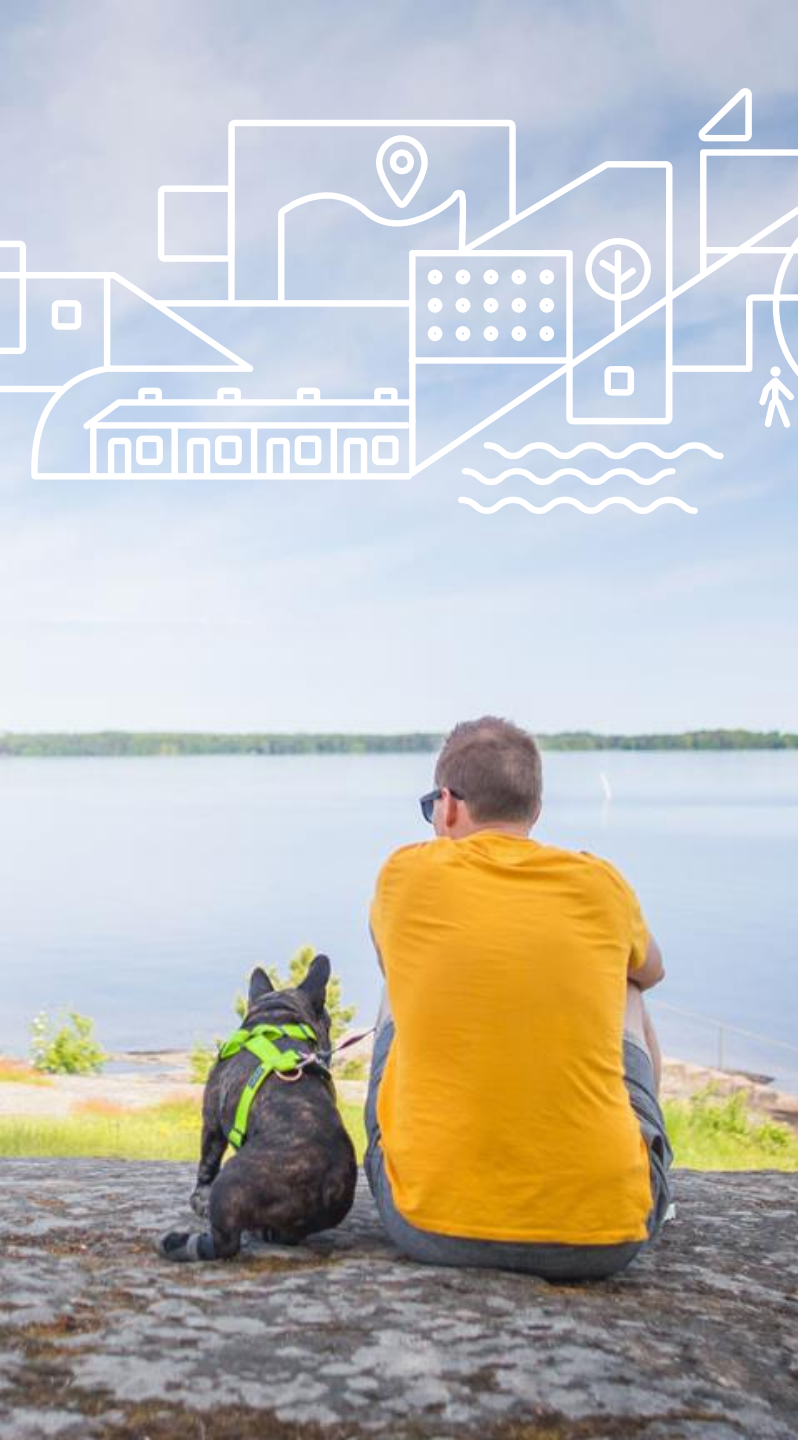
Vuonna 2012 Tampereen kaupunkiseudulle laadittiin vuoteen 2030 tähtäävä ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma. Ohjelma sisältää kehittämisen vision, tavoitteet ja toimenpideohjelman. Kehittämissuunnitelmaa ja seurantaan on toteutettu aktiivisesti kaupunkiseudun kahdeksan kunnan ja Pirkanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Useimpiin kuntiin on laadittu kuntakohtainen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistä linjaava ohjelma, perustettu työryhmiä ja tehty infran kehittämistä. Konkreettisia toimia on viety eteenpäin kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimusten avulla ja kuntien omina hankkeina.

Kaupunkiseudun kehittämistä kokonaisuutena, ml. kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistä, on linjattu vuonna 2014 valmistuneessa Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa sekä ilmasto- ja energiavoitteiden päivitystyössä (2019). MAL-sopimukseen valmistaneessa suunnittelussa on tunnistettu vaikutusten arvioinnin avulla seudun kehittämisen keihäänkärkiä vuosien 2018-2019 aikana. Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistäminen on tunnistettu vaikutusten arvioinnin avulla keskeiseksi keinoksi vaikuttaa kaupunkiseudun kestäväan kasvuun ja välttämättömäksi osaksi liikenteen päästö-, liikenneturvallisuus- ja kulkumuototavoitteiden toteuttamisessa.

Tampereen kaupunkiseutu panostaa huomattavasti raideliikenteeseen, mikä tuo yhdessä maankäytön keskittämisen kanssa synergiaa myös kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Raiteiden varaan kasvavalla seudulla on paljon potentiaalia myös kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä. Kävely ja pyöräilyympäristöt ovat osa viihtyisää ja toimivaa asuinympäristöä. Seudullisella ohjelmatyöllä luodaan tahtotilaa ja edellytyksiä potentiaalihin hyödyntämiseksi ja asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Keskeistä on tunnistaa teemat, joihin seudun ja sen kuntien resursseja tulee tulevana vuosina kohdentaa.

Seudullista kehittämissuunnitelmaa on laadittu politiikkatasoisena työnä. Se tarkoittaa, että kehittämissuunnitelmassa annetaan suosituksia ja linjataan periaatteita, joilla kävelyä ja pyöräilyä seudulla kehitetään. Kehittämissuunnitelmaa hyödynnetään kunnissa, seutuyhteistyössä ja valtion kanssa tehtävässä yhteistyössä, kun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan seudulla.





# Edellisen ohjelman toimenpiteiden toteutuminen

Edellisen seudullisen kehittämissuunnitelmaan (2012) kirjatusta 31 alustavasta kärkitoimenpiteestä monet ovat toteutuneet sekä ohjelmatasolla että konkreettisesti. Edellisen ohjelman toimien toteutustilanne kunnittain on selvitetty osana työtä ja työvaiheen tulokset on esitetty raportin liitteessä 1.

## Esimerkkejä toteutetuista toimista

- Pyöräilyn seudullisen pääreitiverkoston hyväksyttäminen sekä konkreettiset väyläkohtaiset parantamistoimenpiteet osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa
- Pyöräiliikenteen opastuksen kehittäminen pilottihankkeena
- Liityntäpyöräpysäköinnin edistäminen pysäkeillä
- Kävelyn ja pyöräiliikenteen seurantasuunnitelma (2015), seudulliset katsaukset (2017 ja 2019) ja laskentojen käynnistäminen vuodesta 2017
- Kuntakohtaiset kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämissuunnitelmat useissa seudun kunnissa
- Asukkaiden fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen ja paikallaolon vähentämiseen tähtäävä SeutuLiike-ohjelma (2019)
- Seudun virkistysreittien suunnitelman laatiminen (2019)

## Merkittävimmät toteutumattomat toimet

- Pyöräiliikenteen järjestelyiden tarveselvitykset
- Liikkumisen ohjaustoiminnan vakinaistaminen
- Kaupunkipyöräjärjestelmä (Tampereelle tulossa keväällä 2021)
- Vaikutusarvioinnin työkalujen puute
- Seudullisen seurantaryhmän perustaminen

Yhteenvedon voidaan todeta, että ohjelman toimeenpano on edennyt kohtalaisen hyvin. Ohjelman sisältämien toimien lisäksi jalankulun ja pyöräiliikenteen pienempiä ja kustannustehokkaita toimenpiteitä on toteutettu seudullisesti mm. MAL-hankkeina. Kunnissa on jatkuvasti kehitetty kävelyn ja pyöräilyn ympäristöjä osana olevien ja uusien alueiden hankkeita. Parhaiten on katsottu toteutuneeksi yleis- ja asemakaavoitukseen liittyvä kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemuksen lisääminen. Resurssit kehittämiseen on tunnistettu hyvin rajallisiksi.

# Päättäjä- ja viranhaltijakyselyt

Kehittämistyön onnistumisen kannalta on tärkeää käydä aktiivista vuoropuhelua kuntien avainhenkilöiden kanssa. Työn alussa suunnattiin strategista tilannekuvaa kartoittavat erilliset kyselyt kuntapäättäjille ja viranhaltijoille. Päättäjäkyselyyn vastasi 45 luottamushenkilöä. Kuntien toimialajohtajille ja projektiryhmälle suunnattuun viranhaltijakyselyyn saatiin 39 vastausta.

Tyytyväisyys nykyisiin olosuhteisiin on molemmissa vastaajajoukoissa verrattain hyvä. Viranhaltijat ovat päättäjiä tyytyväisempiä nykyisiin olosuhteisiin. Pyöräliikenteen olosuhteisiin ollaan molemmissa vastaajaryhmissä jalankulkua tyytymättömpiä. Liikennettä tai liikkumista koskevien toimien priorisoinnissa viranhaltijat kokevat kävelyn ja pyöräliikenteen aseman selvästi heikommaksi kuin päättäjät. Koetut onnistumiset liittyivät pääasiassa kävelyn ja pyöräliikenteen infraan, kuten väylien lukumäärän lisäämiseen sekä laadun ja olosuhteiden parantamiseen esimerkiksi valaistuksen ja kunnossapidon osalta.

Liian vähälle huomiolle jääneistä asioista ja kehittämiskohteista nousivat esiin mm. kävely- ja pyöräreittien jatkuvuuden parantaminen, turvallisen liikkumisen edistäminen, reittien esteettömyys ja reittien kehittäminen käyttäjien tarpeet paremmin huomioituna. Lisäksi seurannan ja toimenpiteiden toteutumisen tilaan liittyy viranhaltijoiden keskuudessa paljon tunnistettuja ongelmia. Seurannan ongelmat liittynevät vajavaisiksi koettuihin resursseihin. Konkreettisia asioita on helpompaa seurata kuin epämääräisempiä ja monien sektorien/toimijoiden toimintaan liittyviä.

Tuloksista käy myös ilmi, että kävely ja pyöräliikenteen toimenpiteiden toteutusvauhti ei vastaa tavoitteita. Tähän liittyen todetaan, että toimenpide- ja toteutusputken kääntäminen muuttuneen toimintaympäristön ja tavoitteiden mukaiseksi vie aikaa. Kyselyssä nousee esiin, ettei kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuustavoitteisiin päästä vain kävelyä ja pyöräilyä koskevilla toimilla: ”Porkkanalinjan” tarjoilulla ei uudisteta tarvittavissa määrin liikkumistapoja nykyistä kestävämpään suuntaan.

Perusteluvaikeuksia kohdataan edelleen, kun määritetään toimenpiteiden ja rahanjaon prioriteetteja. Kävely ja pyöräily nähdään tyypillisesti palvelevan terveyttä ja hyvinvointia sekä kestävää kehitystä, mutta ei niinkään elinvoimaa ja taloutta. Kävelylle ja pyöräliikenteelle ei tyypillisesti seudun kunnissa ole omaa budjettimomenttia, vaan kehittämistä tehdään muun infran kehittämisen ohessa.

Yhteenveto kyselyiden tuloksista on esitetty liitteessä 2.

# Keskeiset kehittämistarpeet

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on pitkäjänteistä työtä. Kävelyä ja erityisesti pyöräliikennettä on seudulla edistetty määrätietoisesti ja useiden vuosien ajan. Kehittämistyön tulee olla jatkuvaa, systemaattista, nousujohteista ja näkyvää, mikä koskee mm. infran parantamista ja informaation tarjoilua.

Tehdyillä toimilla ei ole toistaiseksi ollut havaittavaa vaikutusta kaupunkiseudun liikkumisen uudistumiseen. Autoilun kilpailukyky Tampereen seudulla on erittäin hyvä. Havaittu kehityskulku voidaan myös tulkita niin, että tehdyt toimenpiteet ovat kyenneet säilyttämään kävelyn ja pyöräilyn vallitsevan tilan. Kävelyn osuus on jo nykyisin melko korkea, mutta pyöräliikenteen suosion tulisi lisääntyä huomattavasti nykyisestä. Esimerkiksi Oulun seudulla pyöräilyn kulkumuoto-osuus on kaksinkertainen Tampereen seutuun nähden.

Tilannekuva-analyysin pohjalta on koottu alle keskeisimmät kehittämistarpeet, jotka on huomioitu kehittämisohjelman laatimisessa.

- Rahoitustaso (käyttötalous ja investoinnit) ei vastaa asetettuja tavoitteita. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen tarvitaan merkittävää lisäpanostusta niin kuntien kuin valtion taholta.
- Kävely ja pyöräliikenne tulisi erottaa nykyistä vahvemmin toisistaan toimenpidetarpeiden suunnittelussa.
- Pyöräliikenteen infran ja järjestelyiden laatuun sekä olosuhteiden kehittämisen tarvitaan huomattava tasonnosto. Valtakunnallisen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset periaatteet ja ratkaisut tulee ottaa viipymättä käyttöön ja toteutuksiin.
- Liikkumisen ohjaustoiminta tulee organisoida ja aktivoida
- Kehittämistyön seuranta pitää jäməköittää huomattavasti. Keskeisiä kehityssuuntaa indikoivia asioita ovat käyttäjätyytyväisyyden (barometrit) ja käyttäjämäärien seuranta toimenpiteiden toteutumisen seurannan ohella.
- Palveluverkkojen suunnittelussa ja niitä koskevassa päätöksenteossa kävely ja pyöräliikenne eivät ole olennaisesti läsnä. Vaikutusten arvioinnin työkaluja puuttuu.



### 3. Ohjelmatyön tarve ja tavoitteet

# Strategiset reunaehdot

## Kansalliset linjaukset ja päätökset

Viime aikoja hallitseva toimintaympäristön muutos on ollut ilmastopolitiikan vahva korostuminen. EU:n ja kansallisten ilmastopoliittisten linjausten tulee näkyä alueellisissa ja paikallisissa yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja liikkumista koskevissa strategioissa ja niitä jalkauttavissa ohjelmissa

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia linjaa, että Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali yhteiskunta. Energia- ja ilmastostrategiaa jalkauttavan valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman pohjalta on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Kansallisesti on asetettu 30 prosentin kasvutavoite kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Fossiilittoman liikenteen tiekartta esittää keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Pääministeri Marinin hallitusohjelman mukaisesti Suomi tavoittelee hiilineutraaliuden saavuttamista vuoteen 2035 mennessä.

## Tampereen kaupunkiseudun keskeiset linjaukset

Tampereen kaupunkiseudun tavoite on olla hiilineutraali jo vuonna 2030. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi, seudun tulee profiloitua ilmastotyön edelläkävijänä. Ilmasto- ja energiatyön päätavoitteen toteutusta edistetään viidellä tavoitekokonaisuudella. Kävelyn ja pyöräiliikenteen edellytyksistä huolehtiminen ja edistäminen kuuluu olennaisena osana eheän maankäytön ja kestävän liikenteen tavoitekokonaisuuteen. Lisäksi kävely ja pyöräily ekologisina, tilatehokkaina ja edullisina kulkutapoina palvelevat resurssiviisauden ja energiatehokkuuden tavoitealuetta.

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välisen MAL-sopimuksen tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävästä liikkumista ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva, turvallinen ja terveellinen arki, työmarkkinoiden toimivuus sekä elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Kävely ja pyöräily myötävaikuttavat monipuolisesti MAL-sopimuksen tavoitteiden toteutumiseen.



# Kävelyn ja pyöräliikenteen ominaispiirteitä

Vasta viime vuosina on tunnustettu, että kävely ja pyöräliikenne ovat selkeästi erilaisia kulkumuotoja, joita kumpaakin tulee edistää niiden omista lähtökohdista. Kävelyn ja pyöräliikenteen käsittely yhteisen kevyt liikenne -termin alla on historiallinen painolasti, josta tulee irtautua määrätietoisesti.

**Kävely** poikkeaa pyöräliikenteestä monilla tavoin mm. nopeuden, tilatarpeen, matkan tarkoituksen ja reitinvalintaan vaikuttavien tekijöiden suhteen. Kävelijät voivat oleskella ja viipyillä, poukkoilla puolelta toiselle tai kulkea edestakaisin. Hitaasti liikkuvat tarvitsevat mielenkiintoista katseltavaa ja koettavaa sekä syitä tulla ja olla. Kävelijät liikkuvat usein ryhmissä tai pareittain. Kävely liittyy kaikkiin kulkutapoihin - pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla pääasiassa liikkuvakin kävelee aina osan matkaa. Edellä kuvatuista syistä kävelyn vaatimukset liikkumisympäristöltä poikkeavat pyöräliikenteeseen nähden. **Kävelyalueiden kehittämisen tärkeimpiä tavoitteita ovat viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys ja ihmisen mittakaava.**

**Pyöräilyn keskeisiä kilpailukykytekijöitä ovat matkanteon selkeys, sujuvuus, vaivattomuus ja nopeus.** Polkupyörä on ajoneuvo, joka muistuttaa tilatarpeeltaan etenkin kaupunkiliikenteessä enemmän hitaasti kulkevaa autoa kuin jalankulkijaa – siksi sen tulee rinnastua muihin ajoneuvoihin niin suunnittelupöydällä kuin liikennejärjestelyissä. Pyöräliikenteen perusjärjestely on sekaliikenne eli pyöräily ajoradalla. Pyöräliikenteen erillisjärjestelyiden ja erottelun tarve määräytyy lähes yksinomaan autoliikenteen vilkkauksen (määrä ja nopeus) ja kävelijöiden määrän mukaan. Pyöräilijöiden väliset nopeuserot ovat suhteellisesti suurempia kuin autojen, joten ohitusmahdollisuuden tarjoava suunnitteluratkaisu on olennainen osa laadukasta pyöräily-ympäristöä. Pyöräliikenteen kannalta järjestelyiden loogisuus ja sujuvat siirtymät saumakohtaisissa ovat merkityksellisiä. Huomionarvoista on se, että erityisesti sähkö- ja läskipyörät puhuttelevat myös uusia käyttäjäkuntia.

Laadukas ja nykyaikainen pyöräliikenteen suunnittelu palvelee myös kävelyä. Kävelyn esteettömyys- ja pyöräliikenteen sujuvuustavoitteita voidaan toteuttaa samanaikaisesti, kun niitä käsitellään lähtökohtaisesti suunnittelussa ja toteutusratkaisuissa niiden omista lähtökohdista ja erillisinä kulkutapoina.

# Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt



## Terveellisyys

Säännöllisellä liikunnalla on positiivisia vaikutuksia sekä mielenterveyteen että hyvinvointiin. Kävely ja pyöräily ovat helppoja, virikkeellisiä ja hauskojakin tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



## Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Ne eivät aiheuta ilmasto- eikä lähipäästöjä eikä infran rakentaminen aiheuta merkittäviä ympäristöhaittoja.



## Kaupunkiympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräiliikenne ovat tilatehokkaita kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräilyyn perustuvat yhdyskunnat koetaan viihtyisiksi, ja ne parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät aiheuta liikenteestä usein aiheutuvia negatiivisia ulkoisvaikutuksia.



## Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat ottaa huomioon suojattomimmat liikkujat, kun kävelyn ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



## Tasa-arvoisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoa niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



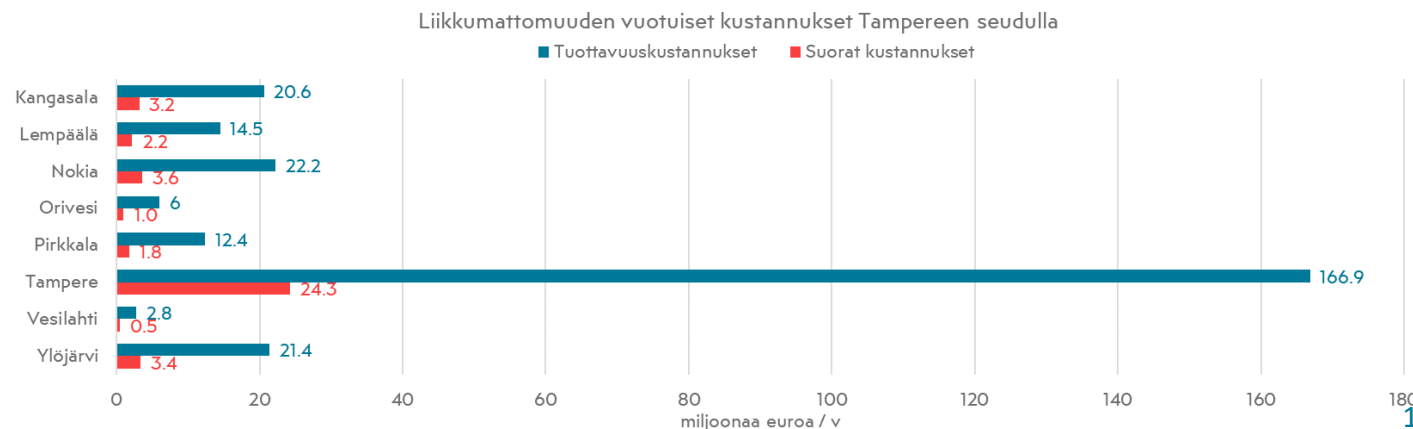
**Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan!**



# Liikkumattomuudella on kova hinta

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyörimällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Aktiivinen liikkuminen vähentää väestötasolla useiden kansansairauksien, kuten tyypin 2 diabeteksen, aivoverisuonisairauksista aiheutuneiden halvausten ja masennuksen riskiä. Terveysten kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää suomalaisessa väestössä kansansairauksien riskiä 18–32 %. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten sairauspoissaoloihin.

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa. Suurin osa (80–90 %) kansansairauksien kustannuksista muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä. Noin 10–20 prosenttia aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidon kustannuksista sekä lääkityksestä. Liikkumattomuuden vuotuiset kokonaiskustannukset Tampereen kaupunkiseudun kunnille ovat vuosittain yhteensä lähes 310 miljoonaa euroa.





# Päivitystyön tarve ja tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteena on myötävaikuttaa osaltaan seudun ja sen kuntien asettamien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseen lisäämällä kävelyä ja pyöräilyä. Työssä on laadittu Tampereen kaupunkiseudulle kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2.0 lähtökohdaksi kuntien ja seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on löytää lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä vaikuttavimmat toimenpiteet erilaisiin ympäristöihin ja jokaiselle toimialalle sekä antaa syötteitä MAL-prosessiin. Työllä on pyritty tunnistamaan kehittämiseen liittyviä esteitä tai hidasteita sekä painottamaan erityisesti liikkumisen muutokseen tähtäävien toimenpiteiden jalkauttamista.

Työsuunnitelman mukaisesti työn osatavoitteita ovat:

- Muodostaa käsitys kävelyn ja pyöräiliikenteen nykytilasta kaupunkiseudulla
- Määrittää kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämistarpeet ja -periaatteet
- Tunnistaa erityyppisten toimenpiteiden vaikuttavuus tarpeisiin vastaamiseksi
- Muodostaa toteuttamiskelpoinen kehittämisohjelma ml. seuranta ja toimenpiteiden resurssitarpeiden tunnistaminen ja vastuuttaminen
- Luoda lähtökohdat kävelyn ja pyöräiliikenteen kytkemiseksi seudulle päivitettävään rakennesuunnitelmaan.
- Hyväksyä kehittämisperiaatteet ja kehittämisohjelma seudun ja kuntien päätöksentekoaikoina.

Yhteistyöllä valmisteltu ohjelma vahvistaa seudullista selkänjojaa ja sitouttaa kuntia kehittämään ja jalkauttamaan liikennepolitiikkaansa kävelyä ja pyöräiliikennettä edistävään suuntaan. Seudullisen ohjelmoinnin myötä voidaan myös paremmin tunnistaa sellaiset aiheet, joita kannattaa työstää yhdessä ja joissa on saatavilla synergioita.

Käsillä olevassa kehittämisohjelmassa ei määritetä kuntakohtaisia toimenpidetarpeita tai ohjelmoida toimia, vaan sitä tehdään kunnissa ja seudulla tämän ohjelman pohjalta. Seudullinen ohjelma antaa myös tukea mm. kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin investointitukien ja muiden valtionavustusten hakemisen.



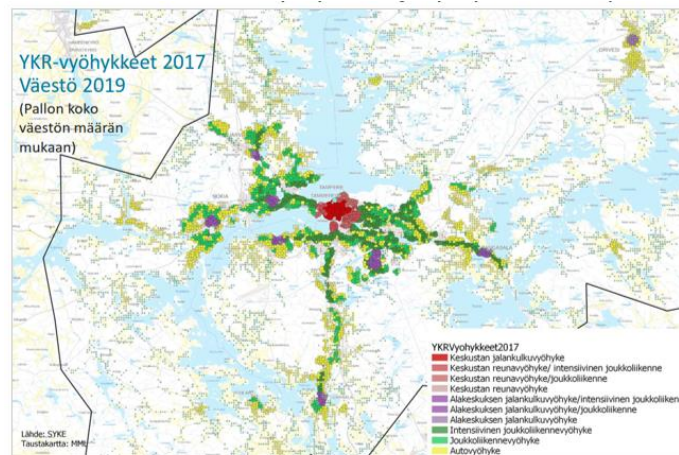
## 4. Liikkumistottumukset ja muutospotentiaali



# Seudun kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta

Eheä ja tiivis yhdyskuntarakenne, jossa eri toimintojen (kodit, työpaikat ja palvelut sekä virkistys- ja vapaa-ajan alueet) väliset etäisyydet ovat kohtuulliset, on keskeinen edellytys arjen matkojen käveltävyyteen ja pyöräiltävyyteen. Kävely ja pyöräiliikenne ovat arjen kulkutapoina sitä houkuttelevimpia ja ajallisesti kilpailukykyisempiä mitä lyhyempi matka on kyseessä.

Tampereen seudun väestöstä 25 % asuu nykyisin keskustoissa ja 43 % joukkoliikennevyöhykkeillä. Suurin osa seudun väestöstä (68 %) asuu täten kävelyn ja pyöräilyn käytön kannalta otollisimmilla vyöhykkeillä. Näiden vyöhykkeiden jatkona olevalla autoliikenteen vyöhykkeellä asuu 26 % seudun väestöstä. Autovyöhykkeeltä on edelleen hyvät mahdollisuudet esimerkiksi joukkoliikenteen liityntäpyöräilyyn. Edellä mainittujen vyöhykkeiden ulkopuolella asuu 6 % seudun väestöstä.



## Seudun kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta

MAL-tyon yhteydessä on tehty 4 100 asukkaan keskimääräiseen tavoitteelliseen vuosikasvuun perustuva väestösuunnite vuodelle 2030. MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2023 on sovittu, että kasvusta 80 % sijoittuu keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Vuoden 2030 arvion mukaisessa tilanteessa keskusten ja joukkoliikennevyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä on 70 %, autovyöhykkeellä 25 % ja vyöhykkeiden ulkopuolella 5 %. Vaikka seutu kasvaa voimakkaasti, on suurin osa seudun rakenteesta ja väestöstä jo olemassa. Kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta. Tämä rohkaisee kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisresurssien määrätietoiseen kohdentamiseen keskuksiin ja niiden välisiin yhteyksiin.

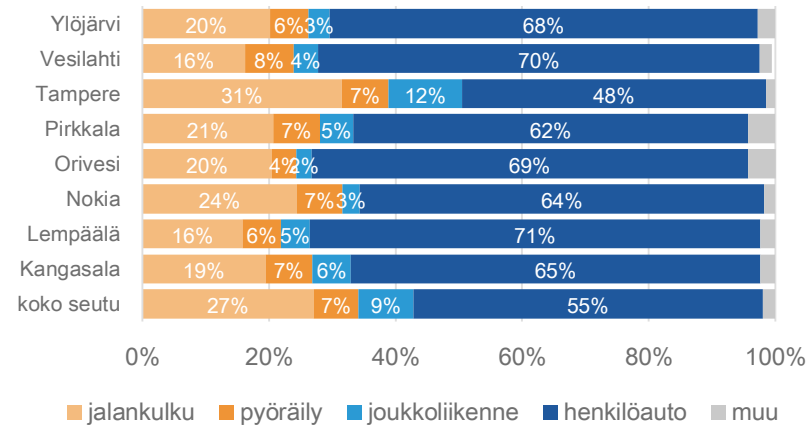
Seudun väestön sijoittumisen perusteella tunnistetaan, että keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille tehtävillä panostuksilla voidaan saavuttaa suurimmat vaikutukset paitsi volyymien myös käytön edellytysten perusteella.

# Nykyinen liikkuminen ja muutostavoite

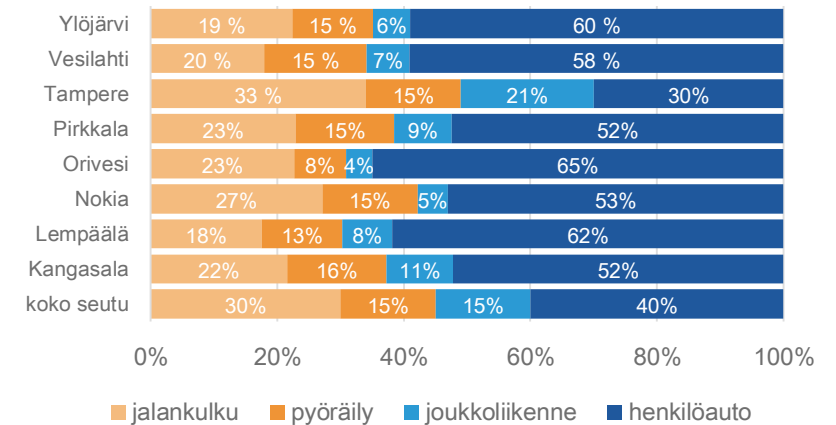
Tampereen kaupunkiseudulla jalankulun kulkutapaosuus<sup>1)</sup> tehdyistä matkoista on 27 % ja pyöräliikenteen 7 %. Kävelyllä ja pyöräliikenteellä on erilainen rooli ja merkitys erityyppisillä vyöhykkeillä ja siten erilaiset lähtökohdat ja edellytykset myötävaikuttaa tavoitteiden saavuttamiseen. Kestävien kulkutapojen käyttö kasvaa sitä suuremmaksi, mitä lähempänä seudun ydinalueita asutaan.

Seudun ilmasto- ja energiastrategiassa on linjattu, että päästövähennysten saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä seututasolla kävelyn osuuden tulee olla 30 %, pyöräliikenteen 15 %, joukkoliikenteen 15 % ja henkilöauton 40 % tehdyistä matkoista. Työn yhteydessä on koottu ja määritetty<sup>2)</sup> kunnittaiset kulkutapaosuustavoitteet.

Kulkutapaosuudet seudun asukkaiden tekemistä matkoista, nykytilanne 2016



Kulkutapaosuudet seudun asukkaiden tekemistä matkoista, suuntaa-antava tavoite 2030.



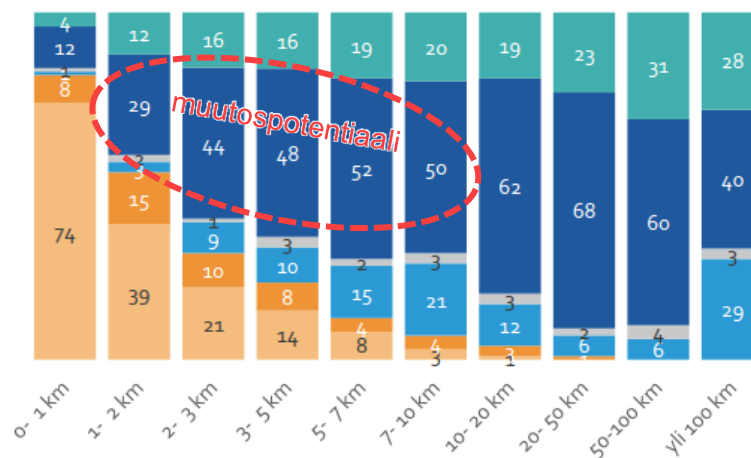
- 1) Tulokset pohjautuvat vuonna 2016 toteutettuun valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen. Kulkutapaosuus kuvaa keskimääräistä vuorokauden osuutta tehdyistä matkoista pääasiallisen kulkutavan mukaan.
- 2) Orivesi, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi ovat linjanneet kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuudelle tavoitteita. Muiden kuntien osalta laskelma on tehty seudullisen tavoitteen mukaisesti yksinkertaistaen niin, että jalankulun kulkutapaosuuden kasvutavoite on 1,1, pyöräliikenteen 2,1-kertainen ja joukkoliikenteen 1,7-kertainen nykyiseen nähden. Karkea ja suuntaa antava laskelma ei siten huomioi kunnittain esimerkiksi eri kulkutavoin tehtyjen matkojen pituusjakaumia.



# Miten liikkumisen tulisi uudistua?

Suurin potentiaali tarvittavaan muutokseen on lyhyissä automatkoissa, joita seudulla tehdään paljon. Huomattavaa muutospotentiaalia on lyhyissä alle 5 kilometrin henkilöautomatkoissa, joita tehdään seudulla arkisin noin 230 000 (42 % kaikista henkilöautomatkoista). Pyöräliikenteen kohdalla on perusteltua tarkastella alle 10 km pituisia matkoja - hyvää vauhtia yleistyvillä sähköpyörillä tehdään puolet pidempiä matkoja kuin tavallisella pyörällä (Cairns et al. 2017). Alle 10 kilometrin pituisten henkilömatkojen määrä on 355 000 (64 % kaikista henkilöautomatkoista).

Kulikutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



selitteet:

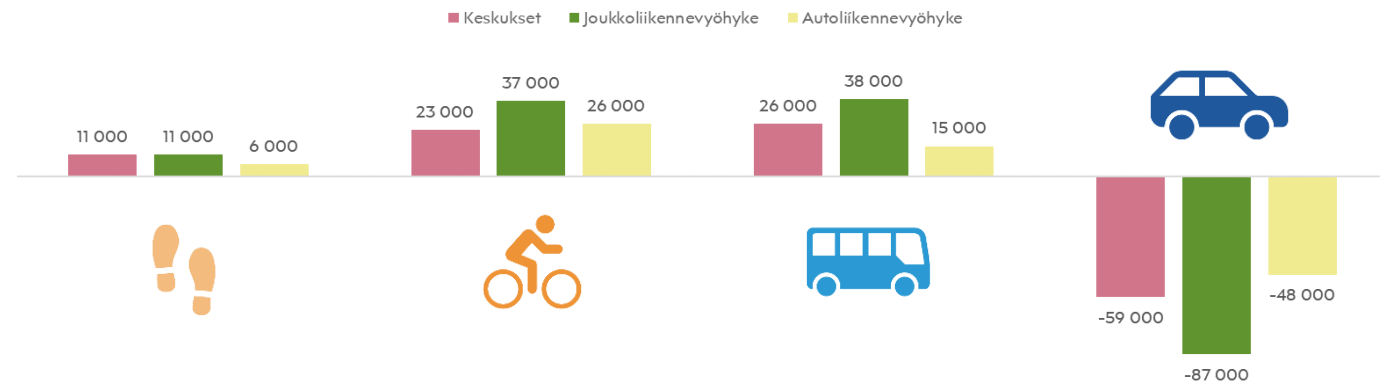
henkilöauto, matkustaja	22 km
henkilöauto, kuljettaja	16 km
muu	21 km
joukkoliikenne	16 km (bussi), 123 km (juna)
pyöräily	3,6 km
jalankulku	1,3 km

Matkojen keskipituudet (km/matka)

Seudulla asetettu kulikutapaosuustavoite tarkoittaa nykyisellä liikkumisvolyymilla, että noin 200 000 seudun henkilöautomatkaa (noin joka kolmas automatka) tulisi tehdä kestävillä kulikutavoilla.

# Muutospotentiaali keskusten lyhyissä automatkoissa

Muutospotentiaalia on hahmoteltu yhtäältä liikumisvyöhykkeiden ja toisaalta henkilöautolla tehtävien matkojen pituusjakauman kautta. Tavoite on saada noin kolmannes henkilöautolla tehtävistä matkoista korvautumaan kestäväillä kulkutavoilla. **Jalan tehtäviä matkoja tarvittaisiin seudulla lisää 30 000, pyöräliikenteen matkoja noin 90 000 ja joukkoliikenteen matkoja 80 000 vuorokaudessa.**



Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvutavoite olisi seudulla saavutettavissa esimerkiksi seuraavasti:

 +30 000?

esim. 1

✓ Kolme neljästä alle kilometrin mittaisesta automatkoista käveltäisiin...

 +90 000?

..ja lisäksi puolet 1–5 km matkoista ajettaisiin auton sijaan pyörällä

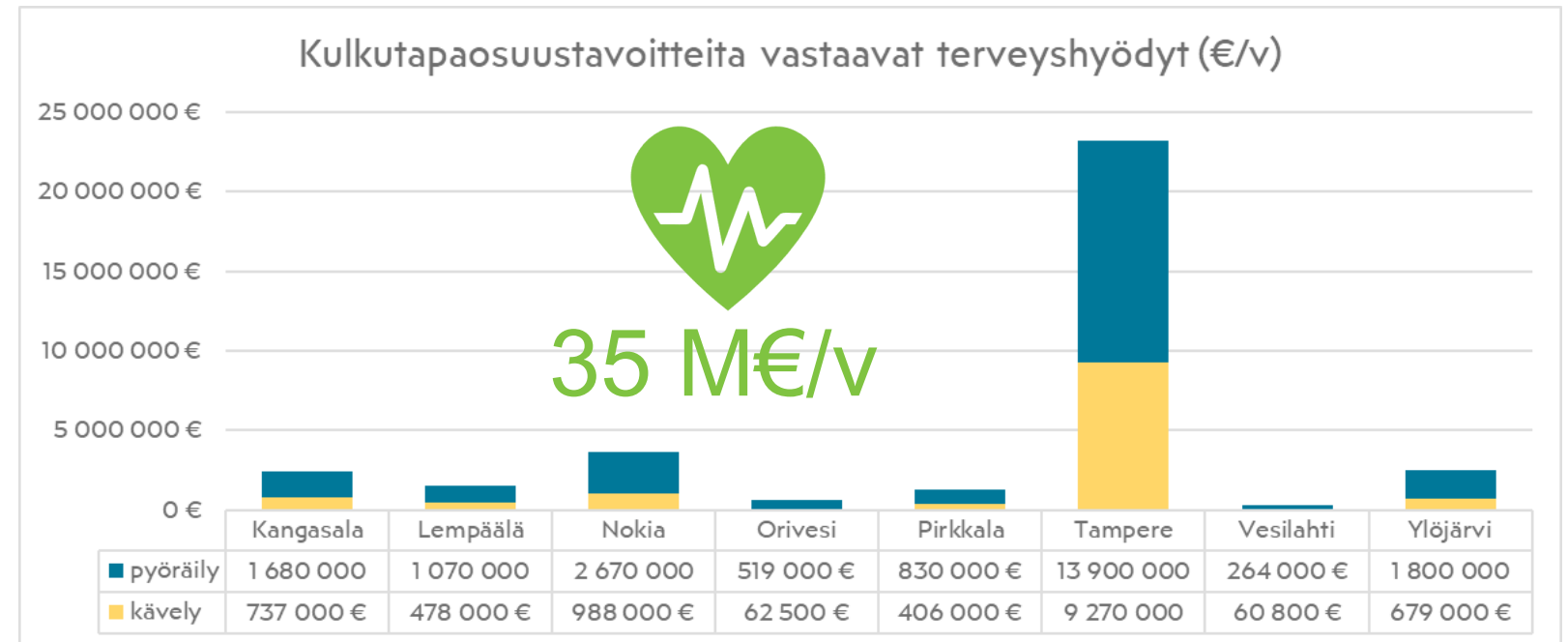
esim. 2.

✓ Joka kolmas alle 2 km automatkan tehtäisiin jalan...

..ja lisäksi joka neljäs alle 10 km automatkan taitettaisiin pyörällä

# Huomattavat terveyshyödyt

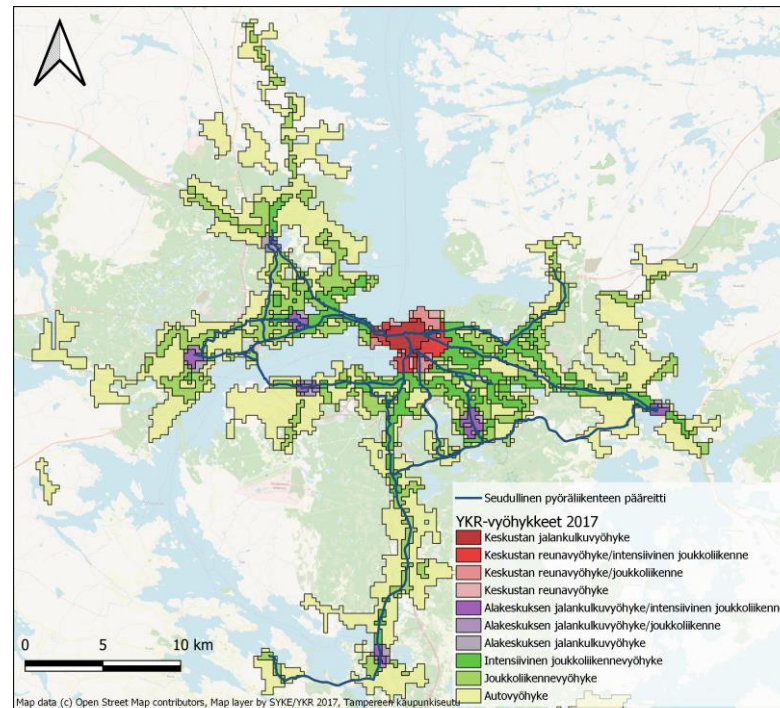
Esitettyjen kulkutapaosuustavoitteiden tuo mittavia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Tämän suunnitelman yhteydessä on arvioitu, että kulkutapaosuustavoitteiden toteutuminen toisi yhteensä kaupunkiseudulle yli 35 miljoonan euron vuotuiset terveyshyödyt\*.



\* WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo. HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikunnan tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arvo ja aktiivisen liikunnan tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arvo on suurempi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.

# Toimenpiteiden kohdentamisen lähtökohdat

Väestön sijoittumisen ja nykyisten liikkumistottumusten perusteella kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisinvestoinnit kohdennetaan ensisijaisesti keskuksiin, joukkoliikennevyöhykkeille ja tarkoituksenmukaisesti ja harkitusti keskustenvälisiin joukkoliikennevyöhykkeisiin kytkeytyville autoliikenteen vyöhykkeille. Vyöhykkeet ja niille tehdyt laskelmat toimivat tässä ohjelmassa toimenpiteiden vaiheistamisen ja kohdentamisen perusteina tukien samalla kehittämistoimien priorisointia.



## Vaikuttavuutta vyöhykeiltä

Käytännössä vyöhykelähtöinen toimenpiteiden kohdentaminen tarkoittaa etenkin infran ja olosuhteiden kehittämisessä mm. seuraavia toteutusperiaatteita:

- **Ensisijaisesti kävelyn kehittämispanokset kohdennetaan keskuksiin.** Keskuksissa on etäisyyksien kannalta parhaat mahdollisuudet saada korvattua lyhyitä autolla tehtäviä matkoja omin voimin tehtäviksi.
- **Pyöräliikenteen kehittämispotentiaalia on keskusten lisäksi erityisesti keskusten välisillä yhteyksillä** joukkoliikennevyöhykkeillä. Pyöräliikenteen pääreittien laatutasotavoitteiden tulee ilmentää vyöhykemääritystä Väyläviraston suunnitteluohjeen mukaisesti.
- Kestävän liikkumisen alueiden **ulkopuolelle jäävien alueiden kohdalla kehitetään tarkoituksenmukaisesti toimintatapoja ja suunnitteluratkaisuja** kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuuden ja turvallisuuden parantamiseen. Autoliikenteeseen tukeutuvalla vyöhykkeellä erityinen merkitys on asenteisiin ja arvostuksiin vaikuttamisessa liikkumisen ohjauksen keinoin.





## 5. Visio ja tavoitteet

# Lähtökohtia tavoiteasetantaan

Tämän työn yhteydessä päivitetty visio- ja tavoiteasetanta nojaa vahvasti kaupunkiseudun ilmasto- ja energiastategiaan, MAL-sopimuksen tavoitteisiin ja SeutuLiike-ohjelman terveyden ja hyvinvoinnin edistämistavoitteisiin.

**Ilmasto- ja energiatyössä** yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja toimintojen saavutettavuuden parantaminen ovat kokonaisvaltaisimpia keinoja, joilla kunnat vaikuttavat alueensa toimintojen kasvihuonekaasu-päästöjen kehitykseen. Tampereen kaupunkiseudulla on tehty maankäytön ja liikenteen yhteistyötä pitkään. Ilmastotyö on ollut osa seudullista yhdyskuntasuunnittelua. Maankäytön ja liikenteen ilmasto- ja energiatavoitteet on kytketty yhteiseen rakennesuunnitelmaan. Valtion kanssa tehdyt maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset ovat vahvistaneet ilmastotavoitteiden konkretisointia. Ilmasto- ja energiatavoitteistosta on tämän työn visioon ja kehittämistavoitteisiin nostettu seuraavia kirjauksia:

- Yhdyskuntarakenne tukee kestävää ja vähäpäästöistä elämäntapaa Tampereen kaupunkiseudulla.
- Maankäyttö on tiivis, monipuolinen ja sekoittunut.
- Toiminnot ovat helposti saavutettavia ja arkimatkat kestäviä. Vetovoimaiset keskuskeskukset ovat eläviä ja viihtyisiä.
- Kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut kaupunkiseudun sisäisessä liikkumisessa. Seudun matkoista tehdään vuonna 2030 kävellen 30 %, pyörällä 15 %, joukkoliikenteellä 15 % ja henkilöautolla 40 %.

**SeutuLiike-ohjelman** tavoitteena on lisätä liikkumista ja vähentää paikallaanoloa Tampereen kaupunkiseudulla. Erityisenä edistämiskohteena on arkiliikkuminen, kuten kävely ja pyöräily, koska siirtyminen kestävämpiin kulkutapoihin edesauttaa myös liikenteelle asetettujen päästötavoitteiden saavuttamista.

Seuraavalla sivulla kuvatut kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet on kirjattu toimenpiteiden valintaa ja priorisointia tukevin suunnittelutavoitteina. Kehittämislinjaukset ja myöhemmin tässä raportissa esiteltävät toimenpiteet on jaoteltu edellisen seudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman toimenpidekehikon mukaisesti.

# VISIO:

## Kävely ja pyöräliikenne:

### kaikkien käyttämät, kaikkien tuntemat, kaikkien tukemat.

#### KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN MÄÄRÄTIETAINEN KEHITTÄMINEN MAHDOLLISTAA SEUDUN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEN

Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää

Kävely ja pyöräliikenne tunnustetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnitteluratkaisuissa kuin viestinnässä



#### INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn



Vetovoimaiset kesukset ovat viihtyisiä, eläviä ja käveltäviä

Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja helpon arkiliikunnan

Kävely- ja pyöräilyolosuhteet tukevat ympärivuotisesti sujuvia matkaketjuja

#### ASENTEET JA TOTTUMUKSET

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti



Seudun toimijat panostavat näkyvästi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyöhön

Liikunnan ohjaus on koordinoitua, resursoitua, monipuolista ja vaikuttavaa

Kehittämistoimien toteutuksen ja niiden vaikuttavuuden seuranta on systemaattista ja säännöllistä

#### YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

Kaupunkirakenne tukee kestävä ja vähäpäästöistä elämäntapaa



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet ja käytön edellytykset vaikuttavat maankäytön ja palveluverkon ratkaisuihin

Kävelyn ja pyöräilyn vahvuudet ja potentiaalit huomioidaan tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa

Keskeiset liikumistarvetta synnyttävät kohteet ovat helposti saavutettavissa jalan ja pyörällä

# Vision ja tavoitteiden avaaminen

Vision ja kehittämistä tukevien tavoitteiden ja linjausten taustalla on aiemmin kuvailtujen strategisten reunaehtojen ohella työn yhteydessä tehtyjen luottamushenkilö- ja viranhaltijakyselyiden tulokset ja kansainvälisestä esikuvatutkimuksesta esiin nousseet havainnot.

Vision johtolauseella ”Kaikkien käyttämät, kaikkien tuntemat, kaikkien tukemat” viitataan siihen, että kävelyn ja pyöräliikenteen arvostuksen ja ilmentymisen suunnittelujärjestelmässä, tätä tukevassa päätöksenteossa ja viime kädessä asukkaiden keskuudessa tulee nousta tuntuvasti nykyisestä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen ei kunnissa ole vain teknisen toimen vastuulla, vaan se koskettaa jollain tapaa lähes kaikkia hallinnonaloja.

Tavoitealueet rakentuvat edellisen vuoden 2012 ohjelman kehittämisteemojen varaan. Kansainvälisen tarkastelun pyrkimyksenä on auttaa hahmottamaan, millaisin toimiin ja keinovalikoimaan tulisi kehityksen eri vaiheissa panostaa (liite 3). Infrastruktuurin ja olosuhteiden parantamisen merkitys aivan olennaisen tärkeää, jotta pyöräliikenteestä voi kehittyä houkutteleva ja luonteva valinta arjen matkoilla. Todistusaineistoa väitteelle tarjoavat mm. Kööpenhamina ja Tukholma. Liikkumisen ohjaus on yhtäältä pehmeä ja toisaalta erittäin laaja-alainen keinovalikko, jolla pyritään vaikuttamaan asenteisiin, arvostuksiin ja motivoitumiseen. Infrankin kehittämisessä vaikuttavuuden lisäämiseksi tarvitaan tiedottamiseen, viestintään ja markkinointiin liittyviä toimia. Yhdyskuntarakenteen ja toimintojen merkitys on suuri niiden määrittäessä hyvin pitkälle liikkumismahdollisuuksia, mutta muutoksen aikaansaaminen on kahteen muuhun tavoitealueeseen nähden oleellisesti pitkäjänteisempää.

Kolme kehittämisteemaa yhteen sitovat kehittämisen edellytykset eli käytännössä tavoitteiden ja toimenpideohjelman toteutuksen mukainen resursointi. Sekä kansainväliset esimerkit että päättäjäkysely puoltavat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen korvamerkittyä rahoitusta käyttötalouteen ja investointiohjelmiin.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen strategisella tasolla ei tyypillisesti kohtaa perusteluvaikeuksia. Sen sijaan liikennepoliittisten päätösten ja rahanjakomekaniikan kohdalla vallinneita ajattelutapoja ja toimintamalleja ei ole vaivatonta muuttaa, vaikka tavoitealueet ja niiden painotukset ovatkin uudistuneet. Hyödyistä viestiminen ja vaikutusten seuranta on tärkeää, jotta tavoiteltu muutos saadaan alulle.



## 5. Toimenpiteet

# Toimenpideohjelman rakenne

Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää konkreettista ja edistyksellistä toimenpideohjelmaa, johon kaikki tahot voivat sitoutua ja tarttua. Kunta- ja hankeohjelmointia ei työssä ole tehty. Seudullinen kehittämisohjelma tarjoaa siihen alustan.

Vision ja tavoitteiden saavuttamisen edellyttämiä toimenpiteitä on koottu edellä kuvattujen tavoitteiden alle **projekteiksi**. Niiden tarkoitus on muodostaa selkeitä ja loogisia kokonaisuuksia. Usein edellinen toimi on seuraavan toimen edellytys. Projektit sisältävät toisiinsa liittyviä toimenpiteitä, joiden kuvaukset on kiteytetty tiiviiksi. Projektien tarkempia sisältöjä ja periaatteita on hahmoteltu työn kuluessa, mutta ne määritetään tarkemmin ohjelman toimeenpanon yhteydessä.

Projektien sisältämiin osatehtävien yhteyteen on kuvattu edistämiseen liittyvät keskeiset osalliset ja vastuutahot (käynnistämistä vastuu alle viivattuna). Näiden osalta käytetyt muuttujat ovat:

- Kaupunkiseutu → kuntayhtymävetoinen hanke
- Kunta/toimiala (mm. kaavoitus, tekninen, hyvinvointi) → kukin kunta toteuttaa oma-aloitteisesti
- Kaupunkiseutu/kunnan nimi → valmistelu tehdään seudullisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhtymässä, mutta aloitteellinen edistämistä vastuu on nimetyllä kunnalla
- ELY, muut

Lisäksi on kuvattu toimenpiteiden karkea toteutusaikataulu, mahdolliset kytkennät muihin projekteihin ja toimenpiteisiin liittyvä seurantarve. Toteutusaikataulua on hahmoteltu niin, että ohjelman ensimmäisellä jaksolla vuosina 2021–2025 on tehtävät ohjelmoitu vuositasolle. Aikataulunmukaisen toteutuksen antamat syötteet rakennesuunnitelman päivittämiseen sekä seuraavan MAL-sopimuksen valmisteluun on tunnistettu. Vuoden 2025 jälkeen toteutettavaksi on myös jo tunnistettu joitakin kehittämistarpeita. Pitkän aikajänteen kehittämistoimenpiteitä tarkennetaan lähempänä vuotta 2025.



## PROJEKTI 1. Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Määritetään kävely-ympäristöinä kehitettävät alueet seudulla	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi / kaavoitus	2021–2023	Tehty: kyllä / ei
Määritetään kävely-ympäristöjen laatutasotavoitteet	Kaupunkiseutu Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi (ELY)	2022–2023	Tehty: kyllä / ei
Inventoidaan kävely-ympäristöjen nykytila	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi / kaavoitus	2022 -	Inventoidut kohteet
Laaditaan kävelyolosuhteiden kehittämissuunnitelmat kunnittain	Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi / vihersuunnittelu / kulttuuri, hyvinvointi, palvelut, elinkeinot..(=sektorien yhteistyö)	2024-jatkuva	Laaditut suunnitelmat
Toteutetaan kävely-ympäristöjen parantamistoimia erillishankkeina ja osana muita kaupunkikehityshankkeita	Kunnat / tekninen toimi	2021–	Toteutetut suunnitelmat

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Selvitetään kävelyolosuhteiden kehittämismahdollisuudet keskusten ulkopuolella

### HUOMIOITAVAA:

- Kehittämisessä aloitetaan keskuksista, mutta joustavasti laajennetaan kävelyolosuhteiden kehittämistä alakeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Kävelykeskustaa voi lähteä kehittämään heti pienillä toimenpiteillä, eikä kehittämisessä tarvitse odottaa laajoja kehittämissuunnitelmia.
- Inventoinneissa ja suunnittelussa hyödynnetään olemassa olevia liikenneturvallisuussuunnitelmia.
- Päivitetään myös Tampereen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2010. Tämän päivitys tulee tehdä huomioiden jalankulku, pyörää ja joukkoliikenne.
- Rakennesuunnitelmassa määritettävät kävelykeskustat viedään yleiskaavamerkinnöiksi uusin ja päivettäviin kaavoihin (PRO 10)
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kehittämistarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat.



## PROJEKTI 2. Pyöräliikenteen pääreittien laatutason parantaminen

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Tarkistetaan seudullisten pyöräliikenteen pääreittien laatutasotavoitteet	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi ELY	2021	Tehty: kyllä / ei
Inventoidaan pyöräliikenteen pääreittien laatutaso ja kunto	ELY Kunnat / tekninen toimi	2021–	Tehty: kyllä / ei
Laaditaan kuntiin pyöräliikenteen tarkennetut verkkosuunnitelmat ja niiden toteuttamisohjelmat	Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi ELY	2022–	Tehty: kyllä / ei
Toteutetaan pyöräliikenteen seudullisia ja kuntakohtaisia reittejä suunnitelmien ja ohjelmien mukaisesti	Kunnat / tekninen toimi ELY	2021–	Pyöräliikenteen pääreittien rakennetut kilometrit.
Arvioidaan seudullisen pyöräliikenteen pääreittiverkon laajentamistarvetta rakennesuunnitelman yhteydessä	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi	2023	Tehty: kyllä / ei

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- 2025 jälkeen tarveselvitys pääpyöräilyverkon laadun ja laajuuden kehittämiseksi ja ohjelmoidaan toimenpiteet.

### HUOMIOITAVAA: .

- Kuntakohtaisissa suunnitelmissa noudatetaan seudullisia periaatteita ja Väyläviraston ohjeita
- Pääreittien ohella huolehditaan jatkuvasti ns. perusverkon pyöräiltävyyden systemaattisesta parantamisesta
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kehittämistarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat.





### PROJEKTI 3. Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Otetaan käyttöön seudun tuotteistuksen mukaiset laatuvaatimukset ja siirrytään niiden mukaiseen hoitoon aloittaen pyöräliikenteen seudullista pääreiteistä	Kunnat / tekninen toimi ELY	2021-	Osuus alueurakoista, joissa vaatimukset käytössä. Reittikohtaisesti hoidettavien väylien km. A+ -luokkaan kuuluvien pyöräliikenteen reittien km.
Pilotoidaan uusia kunnossapitomenetelmiä ja kehitetään urakkakannustumia	Kunnat / tekninen toimi ELY	2023-	Pilottien määrä Uusilla menetelmillä hoidetut reitit, km
Laaditaan pyöräliikenteen pääreittien uudelleenpäällystys- ja korjausohjelmat ja viedään ne toteutukseen	Kunnat / tekninen toimi ELY	2024-	Uudelleen päällystetyt pyöräväylä kilometrit

#### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Kunnossapitomenetelmiä kehitetään edelleen ja reittejä laajennetaan. Selvitetään kävely-ympäristöjen talvihoidon kehittämistarpeita, mahdollisuuksia ja vaikutuksia.
- Selvitetään valvonnan ja sanktioinnin kehittämistä. Huomioitava, että asia tulee yhtenäistää ELYn, kuntien omien ja ulkoistettujen urakoiden osalta urakkasopimukseen. Myös kiinteistöt esim koulut huomioitava.
- Kehitetään kunnossapidon seuranta ja käyttäjäkokemuksen hyödyntämistä laadun seurannassa

#### HUOMIOITAVAA:

- Hoidon ja ylläpidon tehostaminen aloitetaan keskuksista ja pääreiteistä.
- Toteuttamisen ongelmat määriteltävä ensimmäisenä
- Ajantasaisen kunnossapitotiedon kehittäminen



## PROJEKTI 4. Turvalliset ja sujuvat matkaketjut

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Pyöräliikenteen liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti kestävän liikkumisen käytävillä mm. MAL-rahoitusta hyödyntäen	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi ELY	2021–	Tehty: kyllä / ei
Parannetaan infrakehittämisellä aktiivisten liityntämatkojen sujuvuutta ja turvallisuutta keskeisimmissä pysäkkiympäristöissä mm. MAL-rahoitusta hyödyntäen	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi	2021	Tehty: kyllä / ei
Pyöräpysäköinnin ja -palveluiden suunnitelmat kunnittain	Kunnat / tekninen toimi	2022–2023	Rakennettujen pyörätelineiden määrä kunnittain
Pyöräpysäköinnin seurannan kehittäminen	Kaupunkiseutu Kunnat / tekninen toimi	2023	Tehty: kyllä / ei, Suunnitelman toteutus vuosittain: kyllä / ei
Selvitetään ympärivuotisen kaupunkipyöräjärjestelmän edellytykset	Kaupunkiseutu / <u>Tampereen kaupunki</u>	2023	Tehty: kyllä/ ei

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Tarkastellaan isompien pyöräpysäköintilaitoksien toteuttamista ja keskittämistä joukkoliikenteen solmukohteissa. Tarkistetaan myös täydennysrakentamisen pyöräpysäköintitarpeet.
- Laajennetaan tarkasteluja joukkoliikenteen runkoverkkojen ulkopuolelle ja panostetaan pääreittien ulkopuolisen verkon kehittämiseen.
- Pyöräpysäköinnin käyttöasteseurannan mukaan kehitetään olemassa olevia pyöräpysäköintejä ja suunnitellaan uusia tarpeen mukaan.

### HUOMIOITAVAA:

- Aktiivinen liityntäliikenne suunnitellaan jo maankäytön suunnittelun yhteydessä (PRO 10).
- Matkaketjujen suunnittelu liittyy myös pyöräliikenteen verkkosuunnitelmien (PRO 2) laatimiseen sekä kävelyvyöhykkeiden suunnitteluun (PRO 1).
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohdista tiedot kehittämistarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat.

**PROJEKTI 5. Työmaiden järjestelyt asianmukaiseen kuntoon**

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Katuluvan ehtona olevissa tilapäisissä liikennejärjestelysuunnitelmissa huomioidaan kaikki liikennemuodot	Kunnat / luvista vastaava taho	2021–	Käytössä: kyllä / ei Merkittävät työmaat, kpl
Tilapäisten liikennejärjestelyiden ohjeistuksen kehittäminen	Kunnat / Tekninen toimi / luvista vastaava taho	2022	Ohje tehty: kyllä / ei
Tiivistetään lupaviranomaisen ja liikennesuunnittelun yhteistyötä sekä lisätään koulutusta	Kunnat / Tekninen toimi luvista vastaava taho	2022–	Ohje tehty: kyllä / ei Järjestettyjen koulutuksien määrä
Kehitetään työmaavalvontaa ja työmaista tiedottamista pyöräliikenteen pääreiteillä	Kunnat / luvista vastaava taho ELY	2023	Toimintamalli hyväksytty/ei

**VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:**

- Huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteet katulupaehtojen ja lupamaksujen päivittämisessä.
- Seurataan käyttäjäkyseleillä kehityksen vaikutuksia asiakastytyväisyyteen

**HUOMIOITAVAA:**

- Ohjeisiin sisällytetään pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja kävely-ympäristöt. Hyödynnetään työssä olemassa olevia periaatekuvia, katulupaohjeita ja määräyksiä. Ohjeissa huomioidaan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaisesti liikennemuotojen priorisointi.



## PROJEKTI 6. Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Nimetään seudullinen kävelyn ja pyöräilyn jatkuvan kehittämisen työryhmä	Kaupunkiseutu Kunnat	2021	Kokoukset Toimintasuunnitelma
Kehittämisohjelman toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta vuosittain	Kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä	2022–	Toimenpiteiden toteutumisen seuranta
Määritetään kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen nykytilanne ja arvioidaan kehittämisohjelman rahoitustarve	Kunnat / Tekninen toimi, Kaupunkiseutu	2022–2023	Summat budjeteissa eriteltyinä
Lisätään tavoitteita ja tehtäviä vastaavasti henkilöresursseja seutuorganisaatioon ja kuntiin	Kunnat / hallinto / tekninen toimi	2022–	Henkilöt Henkilötyövuodet
Nostetaan kävelyn ja pyöräliikenteen rahoitusta (käyttötalous- ja investoinnit) kansainvälisten suositusten tasolle	Kunnat / hallinto / tekninen toimi	2024–	

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

#### HUOMIOITAVAA:

- Kytkeytyy seurannan osalta projektiin 9 ja rahoituksen seurannan osalta projekteihin 1 ja 2.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot rahoitustarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat



## PROJEKTI 7. Aktiivinen viestintä

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Selvitetään ja sovitetaan yhteen seudun viestintäkäytännöt ja sovitaan viestinnän yhteisistä periaatteista	Kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä Kunnat / viestintä	2021	Tehty: kyllä / ei
Tiedotetaan aktiivisesti mm. kehittämissuunnitelman edistymisestä ja tehdyistä toimista yhteisten periaatteiden mukaisesti	Kunnat / viestintä / tekninen toimi / kestävän liikkumisen ryhmä Kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä	2022	Kehittämissuunnitelman toteutumisen seuranta, viestinnän toimenpiteiden seuranta
Kartoitetaan seudun kävelyn ja pyöräilyn brändin kehittämisen tarve ja mahdollisuudet	Kunnat / viestintä kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä	2023	Tehty: kyllä/ei

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

#### HUOMIOITAVAA:

- Seutuliike-työ
- Erityisesti viestinnän huomiointi parannustoimien toteuttamisessa (PRO 1 ja 2), kunnossapidossa (PRO 3) ja työmaajärjestelyissä (PRO 5)



## PROJEKTI 8. Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Laaditaan ”liikkumisen ohjaus tutuksi” -markkinointimateriaali kuntien kuntapäätäjille	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä, Kunnat	2021	Tehty: kyllä / ei
Kuntajohto nimeää ja resursoi liikkumisen ohjaustoiminnan ja vastuuhenkilöt	Kunnat / hallinto / tekninen toimi	2022	Tehty: kyllä/ei
Laaditaan kaupunkiseudun liikkumisen ohjauksen suunnitelma osana kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmaa	Kaupunkiseutu, kunnat	2022	Tehty: kyllä/ei
Toteutetaan systemaattisesti liikkumisen ohjausta kunnissa, jotka toimivat edelläkävijöinä ja suunnannäyttäjinä mm. omien työntekijöidensä työmatkojen liikkumisen ohjauksella	Kaupunkiseutu, kunnat	2023 -	Tehtyjen toimenpiteiden määrän seuranta

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Seudun kaikille kouluille on toteutettu liikkumissuunnitelmat

### HUOMIOITAVAA:

- Nykymuodossaan liikkumisen ohjaus on tällä hetkellä usein teknisen toimen ja kaavoituksen vastuulla.
- Jatkuvana toimintana kannustetaan kaikkia seudun merkittäviä työnantajia liikkumissuunnitelmien laatimiseen
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot rahoitustarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat



## PROJEKTI 9. Seurannan systematisointi

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Tehdään toimintasuunnitelma seurantasuunnitelman aktivoimiseksi, valitaan seurantatoimet ja avainmittarit	Kaupunkiseutu	2021	
Kehitetään ja automatisoidaan kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä seurannan menetelmiä	Tekninen toimi, kaupunkiseutu Ely	2021	Laskinten määrä, pyöräpysäköinnin määrä, pyöräpysäköinnin käyttöasteen laskennat
Toteutetaan seurantatoimia, seurataan asukkaiden tyytyväisyyttä ja raportoidaan tuloksista	Kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä, Kunnat / tekninen toimi	2022	
Seurataan ja analysoidaan kaupunkirakenteen ja sen ominaisuuksien kehitystä kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmista osana MAL-seurantaa.	Kaupunkiseutu Kaavoitus	2021-	Tiiveys Palveluiden määrä vyöhykkeillä

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- 2025 jälkeen tehdään selvitys työkalujen käytettävyyden tilanteesta ja ohjelmoidaan toimet

### HUOMIOITAVAA:

- Seurannan tulosten viestintä (PRO 7)
- Kaupunkirakenteen seuranta liittyy keskeisesti PRO 10
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kävelyn ja pyöräilyn määristä seudun keskeisillä väylillä ja alueilla.



## PROJEKTI 10. Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuu, osalliset	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteet ja asiantuntemus otetaan vahvasti käyttöön kaavoissa ja kaavatöissä.	Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2021-	Käpy-asiantuntijoiden-arviot kehityksestä
Kehitetään ja täydennetään pyöräliikenteen pääreittejä ja kävelypainotteisia alueita koskevia kaavamerkintöjä	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2021	Työkalut (lista ja tarkoitus) Koulutukset / koulutetut
Kehitetään ja yhdenmukaistetaan vaikutusarvioinnin työkaluja ja tuetaan niiden käyttöä	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2022-	Tehty: kyllä / ei
Arvioidaan systemaattisesti maankäytön ja palveluverkon kehityksen vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteen kannalta.	Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2023-	Arvioinnin kehitys kaavatyössä (Käpy-asiantuntijoiden-arviot kehityksestä)

### VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Arvioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen vaikuttavuusarvioinnin asiantuntijuuden ja työkalujen käytettävyyden tilanne ja ohjelmoidaan tarvittavat toimet

### HUOMIOITAVAA:

- Maankäytön ja liikennejärjestelyiden suunnittelussa otetaan huomioon keskusten käveltävyys (PRO 1) ja pyöräliikenteen pääreitit (PRO 2)
- Maankäytön ja pysäköintipolitiikan ratkaisut tukevat keskusten käveltävyyttä ja pääpyöräilyreittien käyttöä.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot keskeisten maankäytön kehityshankkeiden vaikutuksista kävelyyn ja pyöräilyyn.



**PROJEKTI 11. Kävelyn ja pyöräilyn vahvuuksien hyödyntäminen tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa**

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuu, osalliset	Aikataulu	Seuranta ja mittari
Lisätään yhteistyötä matkailuelinkeinon kanssa mm. pyörämatkailun kehittämispotentiaalin saralla.	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä Kunnat / matkailu /elinkeinopalvelu /tekninen toimi	2022	Tehty: kyllä / ei
Kehitetään virkistysreittejä ja -alueita seudullisen suunnitelman (2019) pohjalta	Kunnat /Tekninen / ympäristö	2021-	Parannetut reitit, km ja alueet kpl
Yhteistyö elinkeinosektorin ja kolmannen sektorin kanssa	Hyvinvointi- palvelut	2022-	Tehty: kyllä / ei

**VUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:****HUOMIOITAVAA:**

- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tietoa ja näkemystä yhteistyömalleista ja kehittämisen potentiaaleista elinkeino- ja kolmannen sektorin kanssa.



## PROJEKTI 12. Palveluiden saavutettavuuden parantaminen kävellen ja pyörällä

Ennen vuotta 2025 tehtävät toimenpiteet ja tehtävät	Vastuu, osalliset	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Pyöräpysäköintinormien asettaminen kuntien kaavamääräyksiin ja rakennusjärjestykseen.	Kunnat / kaavoitus / rakennusvalvonta	2021-	Tehty: kyllä / ei
Julkisten palveluiden sijoittamisessa arvioidaan vaikutukset kestävän liikkumisen tavoitteiden toteutumiseen	Kunnat / palveluverkko-suunnittelu / Kaavoitus	2022–	Tehty: kyllä / ei
Tehdään keskuksille ja palvelukeskittymille kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuustarkastelut*	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä ELY	2022	Tehty: kyllä / ei
Innovoidaan saavutettavuuden parantamismahdollisuuksia ja hyödynnetään valtionapuja	Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä	2021-	Tehdyt kokeilut kpl/v Käyttöönnotot kpl/v Hyväksytyt valtionapuhakemukset

### UUODEN 2025 JÄLKEEN TEHTÄVÄT:

- Kehitetään toimintatapoja ja suunnitteluratkaisuja kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolisten alueiden\*\* toimintojen kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuuden ja turvallisuuden parantamiseen

### HUOMIOITAVAA:

- Toimenpide on osaltaan rakennesuunnitelmaan liittyvää lähtökohtatarkastelua, joka palvelee yhtäältä kävelykeskusten kehittämistä (PRO 1) ja toisaalta pyöräliikenteen pääreittien kehittämistä (PRO 2)
- Vuonna 2023 muodostettavan rakennesuunnitelman pohjalla on tietoa palveluiden sijoittumisen merkityksestä kävelyn ja pyöräilyn kehitykseen.



# Toimenpiteiden vaikuttavuus ja toteutettavuus

Toimenpiteiden ja kehittämisresurssien priorisointia varten on pyritty arvioimaan alustavasti esitettyjen projektien eli toimenpidekokonaisuuksien vaikuttavuutta ja toteutettavuutta alla kuvatuin kriteerein.

Alla oleva arviointi siis ei kuvaa teemojen kaikkea potentiaalista vaikuttavuutta.

Vaikuttavuus	Toteutettavuus
<b>Vaikutuspiiri ja laajuus:</b> kuinka suureen osuuteen seudun asukkaista toimenpide vaikuttaa	Laadukkaan toteuttamisen edellyttämä <b>rahoitustason</b> nosto (kustannusvaikutukset)
Toimenpiteen tuoma <b>parannus nykytilanteeseen nähden</b>	Laadukkaan toteuttamisen edellyttämä muutos nykyisissä <b>toimintatavoissa</b>

- Asteikot
- suuri tai huomattava
  - ◐ kohtalainen
  - pieni tai vähäinen

Projekti / kehittämisteema	Vaikuttavuus		Toteutettavuus	
	Laajuus, vaikutuspiiri	Parannus nykytilaan	Kustannukset	Toimintatavat
1 Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys	●	●	●	◐
2 Pyöräliikenteen pääreittien laadutason parantaminen	◐	●	●	●
3 Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden	◐	◐	◐	●
4 Turvalliset ja sujuvat matkaketjut	◐	◐	◐	◐
5 Työmaiden järjestelyt	◐	●	○	●
6 Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö	●	●	●	●
7 Aktiivinen viestintä	●	◐	○	◐
8 Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus	●	●	◐	●
9 Seurannan systematisointi	◐	◐	○	●
10 Maankäytön ja liikenteen ratkaisut	◐	◐	◐	◐
11 Kävelyn ja pyöräilyn vahvuuksien hyödyntäminen	○	◐	○	●
12 Palveluiden saavutettavuuden parantaminen	●	◐	◐	◐ <sup>13</sup>



## 6. Jatkoimet



# Yleiset suositukset

Seuraavaan on koottu kansainvälisiä parhaita käytäntöjä, jotka sopivat myös Tampereen kaupunkiseudulle. Keskeisimpinä oppeina maailmalta esille nousevat seuraavat:

1. Aktiivisille liikennemuodoille (kävely ja pyöräliikenne) on oma **budjetti**, jonka tulee kasvaa tavoitteiden mukaisesti. YK suosittaa, että budjetti olisi 20 % koko liikennebudjetista.
2. **Henkilöresurssit**, jotka voivat vastata suunnittelusta, rakentamisen ohjaamisesta ja muusta koordinoinnista, vastaavat tavoitteita ja tarvetta.
3. **Jalankulku ja pyöräliikenne on eroteltu toisistaan jo strategiatasolla** ja kulkumuodoille on omat kehittämissuunnitelmat
4. Seudullisten pyöräväylien toteutus tarvitsee **valtion rahoitusta ja yhteistyötä**.
5. Seudullisten pyöräväylien toteutus tarvitsee **paljon koordinaointia, neuvotteluja ja yhteistyötä** seututasolla.
6. **Infran tulee olla laadukasta ja yhtenäistä**.
7. Pyöräliikenteen pääreiteille tulee olla oma **brändi ja konsepti**, vastaavasti kuin moottoriteille.
8. Jalankulun edistämiseksi tulee tunnistaa **jalankulun omat laatutekijät**.
9. **Liikenteen rauhoittaminen ja autottomat keskustat** ovat keskeinen keino aktiivisen liikkumisen edistämiseen.
10. Aktiivisista kulkumuodoista tarvitaan **dataa, seuranta ja tiedon markkinointia**.

Keskuksilla ja näiden välisillä yhteyksillä joukkoliikenneväylyillä on suurin potentiaali saavuttaa asetetut tavoitteet, mistä syystä nämä alueet priorisoidaan niin tässä ohjelmassa kuin kunnissa kehittämisessä kärkeen.

Raportin liitteessä 3 on kerrottu tarkemmin kansainvälisiä parhaita käytännöistä.

# Lopuksi

Tampereen seutu on kasvanut merkittävästi viime aikoina eikä muutosta trendiin ole näköpiirissä. Tampere ja muut seudun kunnat ovat pärjänneet hienosti muuttohalukkuutta ja kuntien imagoa mittaavissa tutkimuksissa. Seudun keskeisiä vetovoimatekijöitä ovat hyvä saavutettavuus ja luonnonläheisyys, joista pidetään huolta yhdyskuntarakennetta eheyttävällä kehittämisellä.

Seudun tulevaisuuden kannalta nuoret ja vanhat ovat erityisen tärkeitä ikäryhmiä. Näissä ikäryhmissä kävely ja pyöräliikenne ovat erityisen suosittuja ja tärkeitä kulkutapoja. Nuorten ja nuorten aikuisten kestävätkä kulkutapatottumukset ovat seudun tavoitteiden kannalta erityisen oleellisia. Lasten ja vanhusten osalla kävely ja pyöräliikenne mahdollistavat tasa-arvoisen ja omaehtoisen liikkumisen vapauden. Vanhusten omin voimin tapahtuva liikkuminen on tärkeää arvokkaan vanhuuden, mutta myös kuntatalouden näkökulmasta. Lapsuudessa omaksutut kestävätkä liikkumistavat vaikuttavat pitkään.

Tampereen kaupunkiseutu haluaa profiloitua ilmastotyön edelläkävijänä. Tämä mahdollistaa paitsi ilmastomuutoksen hillintää myös seudun pito- ja vetovoiman kehitystä. Nuorten keskuudessa elämänarvoissa kestävyys on korkealla. Tampereen kaupungin asukkaista joka neljäs on opiskelija, joiden toivotaan pysyvän seudulla.

Päästövähennystavoitteet koskevat koko seutua ja sen kuntia, asukkaita ja elinkeinoja. Tavoitteiden saavuttamisessa tarvitaan monipuolista keinovalikoimaa ja laaja-alaisia toimia, joita edistetään tavoitteellisesti ja systemaattisesti. Päätöksissä ja suunnitteluratkaisuissa painotetaan tavoitteita parhaiten tukevia toimia ja suunnitteluratkaisuja.

Tavoiteltu muutos edellyttää edelleen määrätietoisempaa, systemaattisempaa ja mittavampaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä ja huomioinnista sekä konkreettisia hankkeita, joilla on tutkitusti vaikuttavuutta. Tärkeää on tunnistaa, että muutoksia ei voi saavuttaa ainoastaan kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavilla toimenpiteillä - tarvitaan kokonaisvaltaista liikennejärjestelmän ja maankäytön kestävätkä kehittämistä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä paitsi luodaan kannusteita kulkutapamuutoksiin, luodaan myös resilienssiä ja edellytyksiä ottaa vastaan esimerkiksi terveys- tai taloussyistä kulkutapaa vaihtavia.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2.0 ja sen toimeenpano on seudun tulevaisuuden kannalta keskeisessä asemassa.