



§ 585

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020-2025 toteutumisen seuranta

HEL 2022-010017 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 tilannekatsauksen sisältäen Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman päivityksen mukaisesti muutetut tavoitteet.

Selvityksen perusteella kaupunkiympäristölautakunta arvioi, ettei 20 prosentin kulkutapaosuutta saavuteta ilman merkittävää lisäpanostusta, varsinkin kun tavoiteaikataulu kiristyi viidellä vuodella. Arvio pohjautuu pyöräilyn kulkutapaosuuden hitaaseen tai olemattomaan kasvuun, toteutuneiden investointien määrään ja baanaverkon ennustettua hitaampaan rakentumiseen.

Mikäli pyöräilyn kulkutapaosuus halutaan kasvattaa 20 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, tulee Pyöräliikenteen kehitysohjelmaa päivittää kunnianhimoisemmaksi ja löytää uusiin toimiin rahoitus. Vaihtoehtoisesti tavoitteita on päivitettävä.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikennesuunnittelija Oskari Kaupinmäki. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Sami Kuusela: Selvityksen perusteella kaupunkiympäristölautakunta arvioi, ettei 20 prosentin kulkutapaosuutta saavuteta ilman merkittävää lisäpanostusta, varsinkin kun tavoiteaikataulu kiristyi viidellä vuodella. Arvio pohjautuu pyöräilyn kulkutapaosuuden hitaaseen tai olemattomaan kasvuun, toteutuneiden investointien määrään ja baanaverkon ennustettua hitaampaan rakentumiseen.

Mikäli pyöräilyn kulkutapaosuus halutaan kasvattaa 20 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, tulee Pyöräliikenteen kehitysohjelmaa päivittää kunnianhimoisemmaksi ja löytää uusiin toimiin rahoitus. Vaihtoehtoisesti tavoitteita on päivitettävä.

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

1 äänestys



25.10.2022

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Sami Kuuselan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 6

Simon Granroth, Mia Haglund, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen,
Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Ei-äännet: 7

Atte Kaleva, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Otto Meri, Jenni Paju-
nen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Sami Kuuselan vastaeh-
dotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 7 - 6.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Oskari Kaupinmäki, liikennesuunnittelija, puhelin: 310 22589
oskari.kaupinmaki(a)hel.fi

Liitteet

1 Pyöräliikenteen kehittämisohjelman seuranta 2022 toimenpiteiden tilan-
ne

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi Pyöräliikenteen
kehittämisohjelman 2020–2025 tilannekatsauksen sisältäen Hiilineut-
raali Helsinki -päästövähennysohjelman päivityksen mukaisesti muute-
tut tavoitteet.

Esittelijän perustelut

Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 on hyväksytty kaupun-
kiympäristölautakunnassa 5.5.2020 ja kaupunginhallituksessa
2.11.2020.

Helsingin kaupunkistrategia ”Kasvun paikka” linkittyy vahvasti myös
pyöräliikenteen edistämiseen. Strategian mukaan Helsinki tavoittelee
hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Pyöräliikenteen edistäminen
ja pyöräliikenteen saaminen toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää on
merkittävä osa strategian tavoitteiden saavuttamista. Pyöräliikennettä
edistetään, koska sillä saavutetaan aikasäästöjä, tehokkaampaa tilan-



käyttöä, terveyshyötyjä, ympäristöetuja, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantumista.

Kehittämisohjelmassa tavoitteeksi asetettiin pyöräliikenteen 20 % kulkutapaosuus vuoteen 2035 mennessä, joka oli linjassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman pyöräliikennettä koskevien kasvutavoitteiden ja siihen liittyvän päästövähennyspotentiaalinsa kanssa kuten myös aikaisemmassa kehittämisohjelmassa asetetun kulkutapatavoitteen kanssa. Uuden kaupunkistrategian ja Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman päivityksen mukaan pyöräliikenteen 20 % kulkutapaosuus tulee nyt saavuttaa vuoteen 2030 mennessä.

Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa keskitytään erityisesti keinoihin parantaa pyöräliikenteen infrastruktuurin eri osa-alueita. Pyöräliikenteen edistäminen edellyttää lisäksi toimenpiteitä esimerkiksi pyöräilykasvatukseen ja muiden ihmisten aktivointiin liittyvien kokonaisuuksien osalta. Näitä toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan kaupungin muiden kehittämisohjelmien yhteydessä.

Päätavoitteen saavuttamiseksi on määritelty viisi alatavoitetta, joiden alla on yhteensä 34 toimenpidettä. Alatavoitteiden toteutuminen edellyttää kaikkien toimenpiteiden toteuttamista ja niillä tavoitellaan pyöräliikenteen tavoiteverkon ripeämpää toteutumista myös esimerkiksi pika-parannuksia ja pilotteja hyödyntäen. Kriittiseksi toimenpiteeksi aikaistetun hiilineutraalisuustavoitteen myötä on muodostunut pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelman uudelleenohjelmointi vuodelle 2030. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain kaupunkiympäristölautakunnassa tavoitekohtaisilla mittareilla.

Ohjelman toteuttamista varten on perustettu seurantaryhmä, joka on sen perustamisesta lähtien kokoontunut neljä kertaa vuodessa. Ryhmässä on edustus jokaisesta ohjelman viidestä osakokonaisuudesta (väylät, kunnossapito, työmaat, pysäköinti ja palvelut sekä markkinointi) sisältäen Kaupunkiliikenne Oy:n edustuksen. Ryhmän keskeisimpänä tehtävänä on huolehtia ja tarkistaa, että ohjelmassa esitetyt toimenpiteet sisällytetään kaupunkiympäristö-toimialan eri palveluiden ja yksiköiden toimintasuunnitelmiin niille vuosille, joina toimenpiteitä tulee tehdä. Ryhmä myös viestii aktiivisesti organisaation sisällä niihin yksiköihin, joissa toimenpiteitä tulee toteuttaa. Ryhmä valmistelee ohjelmasta vuosittain seurannan kaupunkiympäristölautakuntaan.

Valtaosa kehittämisohjelmassa määritellyistä toimenpiteistä on käynnistynyt vuosien 2020–2021 aikana. Joidenkin toimenpiteiden toteuttaminen jatkuu läpi koko kehittämisohjelman elinkaaren 2020-2025, mikä perustelee monien toimenpiteiden yhtäaikaisuuden. Kehittämisohjelman toteutumisen seurannan kannalta keskeisiä toiminnan ja vaikutta-



vuoden mittareita ovat rakentuneet pyörävälakilometrit, pyöräliikenteen kulkutapaosuus, koettu turvallisuus ja tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin.

Kantakaupungin tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on noin 140 km ja siitä on vuoteen 2022 rakennettu yhteensä 44,7 km. Baanojen tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on myös noin 140 km ja siitä on vuoteen 2022 rakennettu baanojen suunnitteluohjeen mukaisella laatutasolla yhteensä 16,9 km. Pyöräpysäköintipaikkoja on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2022 yhteensä noin 600 kappaletta.

Vuonna 2021 pyöräliikenteen kulkutapaosuus kaikista matkoista oli 9 %, turvalliseksi pyörällä liikkumisen kokevien osuus oli 17 % ja tyytyväisten osuus oli 24 %.

Toimenpiteiden tarkempi edistyminen on kuvattu liitteessä 1.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman päätavoite ja alatavoitteet

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman alkuperäinen ylätavoite määriteltiin seuraavasti: Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Tämä tavoite oli päästövähennyspotentiaalito-
teutumisen edellytyksenä myös Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelmassa. Päivittyneen hiilineutraalisuustavoitteen vuoksi tämä tavoite on saavutettava vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää nykyisen kulkumuoto-osuuden trendin selkeää muutosta.

Ylätavoitteen saavuttamiseksi on määritetty viisi alatavoitetta. Alatavoitteet on muodostettu pyöräilybarometrin perusteella valitsemalla tavoitteita, jotka toteutuessaan saisivat barometriin vastanneet pyöräilemään enemmän. Lisäksi alatavoitteet ovat linjassa aikaisemman kehittämissuunnitelman tavoitteiden kanssa. Alatavoitteiden toteuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet on muodostettu yhdessä kaupunkiympäristön asiantuntijoiden, kehittämissuunnitelman ohjausryhmän ja sidosryhmien kanssa.

Tavoitteet ja mittarit on kytketty osaksi kaupunkiympäristö-toimialan jatkuvaa toiminnan suunnittelua, kuten sitovia toiminnallisia tavoitteita sekä toimintasuunnitelmia. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain kaupunkiympäristölautakunnassa tavoitekohtaisilla mittareilla. Mittarit on jaettu toimialan toimintaa kuvaaviin mittareihin ja toiminnan tuloksena saavutettaviin vaikuttavuuden mittareihin. Jokaiselle mittarille on määritetty tavoitetaso, joka halutaan saavuttaa vuoteen 2025 mennessä.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman alatavoitteet kaupungin toteutettaville toimille ovat:



1. Pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu
2. Pyöräväylien ja pysäköinnin ylläpito on laadukasta ympärivuotisesti
3. Pyöräliikenne on otettu huomioon työmaan aikaisissa järjestelyissä
4. Pyöräpysäköintipaikkojen ja -palvelujen määrä on vastaa kysyntää ja ne ovat laadukkaita
5. Markkinointi ja viestintä edistävät positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä.

Ohjelman vaikutukset

Pyöräliikenteen priorisoiminen kulkumuotona parantaa ja kehittää laajalajaisesti kaupungin viihtyisyyttä, elinvoimaa ja liikennejärjestelmän toimivuutta. Lisäksi pyöräilyllä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen ja terveyteen ja sitä kautta terveydenhuollon kustannuksiin ja työn tuottavuuteen. Säännöllisen liikunnan liittäminen jokapäiväisiin arkirutiineihin on tuloksellista kansanterveyden edistämistä. Vuoden 2014 pyöräilyn edistämishjelman yhteydessä luotiin työkalu uusien pyöräliikenneinvestointien hyötyjen ja kustannusten laskemiseen (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvitys 2014:5. Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset). Työssä laskettiin baanaverkon rakentamisen hyöty-kustannussuhde 10 ja 20 miljoonan euron kymmenvuotiselle investointiohjelmalle. Baanaverkkosuunnitelma hyväksyttiin osana Helsingin yleiskaavaa vuonna 2016.

Molempien selvityksessä arvioitujen investointitasoskenaarioiden hyöty-kustannussuhde on lähes kahdeksan. Kokonaisvaikutuksiltaan 20 miljoonan euron vuosi-investointiohjelma on kuitenkin kannattavampi. Hyödyt koostuvat pääosin terveyshyödyistä sekä aikasäästöistä, jotka johtuvat pyöräilyn nopeutumisesta. Suurimmat kustannuserät ovat onnettomuuskustannukset ja investointikustannukset. Selvityksen mukaan pyöräliikenteen baanaverkon investointien hyöty-kustannussuhteeksi muodostuu 7,8. Tehtyihin laskelmiin eivät sisälly ylläpidon, työmaiden, pyöräpysäköinnin ja pyöräilyn palveluiden sekä viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteet. Niillä on kansainvälisten kokemusten mukaan erityisesti infran parannusten kanssa samanaikaisesti toteutettuna suurta merkitystä pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun ja sitä kautta pyöräilystä saataviin hyötyihin.

Vuoden 2014 selvityksessä todettiin, että tavoiteverkkojen valmistumisen ja kulkutapaosuuden saavuttamiseksi tulisi kantakaupungin ja baa-
nojen tavoiteverkkoon investoida 20 miljoonaa euroa vuosittain vuodesta 2013 alkaen, jolloin vuoteen 2022 mennessä olisi kumulatiivisesti in-



25.10.2022

vestoitu yhteensä 200 miljoonaa euroa. Tämä investointitaso saavutettiin kuitenkin vasta vuodesta 2020 alkaen, jolloin kumulatiivinen investointikertymä vuonna 2022 oli 129,3 miljoonaa euroa. Tavoitteellisesta investointimäärästä ollaan siis 70,7 miljoonaa euroa jäljessä. Kehittämishjelman mukaisesta 140 kilometrin baanojen tavoiteverkosta on vuoteen 2022 toteutunut vasta 16,9 kilometriä. Tavoiteverkkojen nopeuttamiseksi pyöräliikenteen investointitasoa on vuodesta 2021 lähtien pyritty nostamaan yli 20 miljoonaan euroon.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Oskari Kaupinmäki, liikennesuunnittelija, puhelin: 310 22589
oskari.kaupinmaki(a)hel.fi

Liitteet

1 Pyöräliikenteen kehittämissohjelman seuranta 2022 toimenpiteiden tilanne

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano