

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 toteutumisen seuranta

Toimenpiteiden tilanne

HEL 2022-010017

Toimenpiteiden edistyminen

Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025 sisältää 34 toimenpidettä. Toimenpiteet on jaettu alatavoitteittain pyöräväyliin, ylläpitoon, työmaihin, pysäköintiin ja palveluihin sekä viestintään ja markkinointiin. Toimenpiteet on laadittu aikaisemmasta edistämishojelmasta saadun palautteen, pyöräilybarometrin, nykytilan analyysin, sidosryhmätömpajojen, asiantuntijatyöpajojen ja asiantuntijoiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella. Toimenpiteitä muodostettaessa hyödynnettiin LFA-menetelmän osatekijä-ajattelua, jotta varmistuttiin toimenpiteiden kattavuudesta ja vaikuttavuudesta. Suurin osa toimenpiteistä on Helsingin projektinjohtomallin mukaisia projektikonaisuuksia, joiden sisältö määritellään tarkemmin projektin alussa.

Tärkeimmäksi toimenpiteeksi on nostettu pyöräliikenteen tavoiteverkon ripeämpi toteutuminen. Pyöräliikenteen tavoiteverkon väylien rakentaminen on usein liittynyt katujen kokonaisvaltaiseen uudistamiseen, jotka ovat kuitenkin laajoja ja aikaa vieviä prosesseja. Tästä johtuen tavoiteverkon toteutuminen ei ole edennyt tavoitellussa aikataulussa. Näin ollen nopeat toimenpiteet on otettu keinovalikoimaan, jolloin tavoiteverkon mukaisia järjestelyjä voidaan toteuttaa nopeutetulla aikataululla siten, että pyöräliikenteen verkko olisi vähintään yhdenmukaisuuden ja jatkuvuuden kannalta mahdollisimman valmis. Vuosina 2020–2025 keskitytään erityisesti kantakaupungin tavoiteverkon rakentamiseen. Kaikki ohjelmassa esitetyt toimenpiteet on kuitenkin suunniteltu niin, että ne ovat toteutettavissa esitetyssä aikataulussa ja ovat niin ikään tärkeitä päätavoitteen toteutumisen kannalta.

Suorat ja sujuvat reitit

Infrastruktuuriin liittyvän alatavoitteen alla on yhteensä kahdeksan toimenpidettä. Kehittämisohjelman tärkeimmäksi toimenpiteeksi nostettu tavoiteverkkojen priorisointi- ja toteuttamisohjelma (toimenpide 5) käynnistettiin ja kehittämisohjelman laatimisen aikana vuonna 2020. Pyörähankkeiden priorisointityö on valmis ja priorisoitavien yhteyksien listaa hyödynnetään 10-vuotisen investointiohjelman laadinnassa (talousarvio 2022).

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelma valmistui kesällä 2021, jonka tavoitevuotena oli 2035, jolloin kantakaupungin tavoiteverkosta olisi valmiina 70 prosenttia ja baanaverkosta 58 prosenttia. [Kaupunginhallituksessa 22.8.2022](#) hyväksytyin Hiilineutraali Helsinki 2030 päästövähennysohjelman päivityksessä on toimenpiteenä Baanaverkon ja tavoiteverkon toteuttamissuunnitelman uudelleenohjelmointi vuoteen 2030. Hiilineutraali Helsinki 2035 toimenpideohjelmassa pyöräliikenteen päästövähennyspotentiaaliksi on arvioitu 2 prosenttia, jonka edellytyksenä on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvu 20 prosenttiin. Hiilineutraalisuustavoitteen aikaistaminen viidellä vuodella tarkoittaa myös sitä, että pyöräliikenteen kulkutapaosuustavoite on saavutettava viisi vuotta aikaisemmin, eli vuonna 2030. Uudelleenohjelmoinnissa on tarkistettava eri skenaarioiden pohjalta edellytykset tavoiteverkkojen ripeämmälle toteutukselle.

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

Tavoiteverkkojen ripeämmän toteutuksen aikaansaamiseksi on käynnistynyt skenaariotarkastelu. Hankkeet, joissa toteutetaan pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisia ratkaisuja, jaotellaan pyöräliikenteen näkökulmasta seuraavasti:

L – katusaneeraus

M – parhaan käytännön mukaista pyöräliikenteen infrastruktuuria ilman koko kadun saneerausta

S – tehdään pyörätie / -kaista kevyin toimin (esim. Siltasaarenkatu) hyödyntäen nykyistä katutilaa ja hyväksyen laatuvaatukset.

Uudelleenohjelmoinnin skenaariotarkastelu sisältää seuraavat skenaariot (suluissa viittaukset yllä olevaan hankejakoon):

1. Tavoiteskenaario – katusaneeraukset (L)

Kantakaupungin tavoiteverkko (katusaneerauksin) ja kaupungin kattava baanaverkko 100 % valmis vuoteen 2030 mennessä.

2. Tavoiteskenaario – Hybridi (L, M)

Tavoiteskenaarion tyylinen, mutta katusaneerausten vaihtoehtona arvioidaan myös tavoiteverkkojen toteutusta kevyemmällä kustannustehokkailla toimenpiteillä.

3. Kompromissiskenaario (L, M, S)

Priorisointi- ja toteuttamishjelmassa esitetty tavoitetila (70 % kantakaupungin tavoiteverkosta ja 58 % baanojen tavoiteverkosta valmis) saavutetaan vuoden 2031 sijaan vuonna 2026.

4. Nollaskenaario – BAU (L, M, S)

Otetaan virkahenkilötyöskentelynä muodostetut talousarvioesitykset lähtökohdiksi eikä esitetä tavoitelähtöisempiä toimenpiteitä perusteluineen.

Skenaariotarkastelut valmistellaan yhteistyössä liikenne- ja katusuunnittelupalvelun toiminnanohjaus- ja suunnitteluyksikön kanssa syksyn 2022 aikana, jonka jälkeen ne esitetään operatiiviselle Hiilineutraali Helsinki -ryhmälle. Seuraaviin kantakaupungin tavoiteverkkoa toteuttaviin hankkeisiin on myös haettu yhteensä 5 925 590 euroa Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta syksyllä 2022:

- Kaisantunneli
- Lauttasaarentie välillä Isokaari – Ruukinlahdentie
- Pasilanbaana välillä Tilkankatu – Ratsastie.

Ylläpito

Ylläpidon päätavoitteen alla on yhteensä yhdeksän toimenpidettä. Keskeisin toimenpide on jo vuodesta 2015 käytössä ollut tehostettu harjasuolaukseen perustuva talvihoito (toimenpide 13) keskeisimmillä pyöräliikenteen pääreiteillä. Talvikaudella 2021–2022 tehostetun talvihoidon verkosto kattoi noin 75 kilometriä pyöräväyliä. Harjasuolattuja

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

reittejä oli noin 47 kilometriä ja tehostetussa hoidossa oli 28 kilometriä reittejä. Vuosille 2022-2023 verkoston laajenemisen eteneminen on käyttötalouden säästönpaineiden johdosta erittäin epävarma. Talvikaudella 2022–2023 tehostetun talvihoidon verkosto oli ennalta hyväksytyjen tavoitteiden mukaan tarkoitus laajentaa 105 kilometrin pituiseksi, mutta tilanne on tämän osalta hälyttävä.

Tulevalla talvikaudelle on esitetty käyttötaloudessa 300 000 euron säästöä pyöräväylien tehostetusta talvikunnossapidosta, jonka johdosta tehostetussa hoidossa olevien reittien pituus putoaa noin puoleen vuosien 2021–2022 reiteistä, eli noin 30–40 kilometriin. Vaikka lisäraha lopulta saataisiin loppuvuodesta, harjasuolaukseen ei välttämättä ehditä kilpailuttamaan urakoitsijaa riittävän ajoissa.

Tehostetusta talvikunnossapidosta säästäminen olisi vakavasti pyöräliikenteen ympärivuotisuuden tavoitetta vastaan, jonka edistämiseksi tehostettu talvikunnossapito harjasuolauksen muodossa on avainasemassa. Tehostettu talvikunnossapito pyöräväylillä tulisi saada vakiintuneeksi käytännöksi ja sen laadukkaan toteutuksen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että budjetista olisi varmuus ennen vuoden loppua, jolloin pyöräliikenteen kasvutavoitteen edellyttämää laatua ei voida enää seuraavalle vuodelle saada. Harjasuolauksen laajentaminen alkuperäisen KYLK-esityksen (4.9.2018) mukaiseen 150 km laajuuteen edellyttää, että nykyisistä, vuodeksi kerrallaan tehtävistä sopimuksista on siirryttävä pitkäjänteiseen kehittämiseen ja sitä tukevaan resursointiin. Tämä tarkoittaa sitoutumista 3–5 vuoden sopimukseen, jotka kilpailutetaan noin 6–9 kuukautta ennen talvikauden alkua (tammi-huhtikuussa). Tämä myös mahdollistaa toiminnan resursoinnin.

Työmaat

Työmaiden alatavoitteen alla on yhteensä seitsemän toimenpidettä. Työmaiden osalta keskeisenä tavoitteena on pyöräliikenteen tasavertainen kohtelu muun ajoneuvoliikenteen tavoin työmaa-aikaisissa järjestelyissä. Helsingin kaupunki aloitti helmikuussa 2019 laajan hankkeen, jolla tähdätään katutöiden aiheuttamien haittojen vähentämiseen. Pyöräliikenteen tarpeiden huomiointi ja näin ollen kaikki työmaihin liittyvät toimenpiteet on kytketty osaksi laajempaa katutöiden haittojen vähentämiprojektia.

Kehittämissuunnitelman kannalta keskeisin työmaihin liittyvä toimenpide, pyöräliikenteen tilapäisten järjestelyjen suunnitteluohjeen laatiminen ja työmaaohjeiden päivittäminen (toimenpide 18), valmistui keväällä 2022 ja se on julkaistu kaupungin nettisivuilla. Pyöräliikenteen työmaaohje sisällytetään jatkossa osana kaupungin urakoita valmistelevia urakka-asiakirjoja.

Toukokuussa 2022 työmaaohjeesta järjestettiin koulutus osana Katutöiden haitat sopimusohjeen kehittäminen -koulutuspäivää. Lisäksi ohjeesta on pidetty esityksiä PKS-katutyökoulutuksissa sekä valtakunnallisilla katutyöpäivillä. Koulutuksia on tavoitteena pitää noin neljä kappaletta vuosittain.

Pyöräpysäköinti ja -palvelut

Pyöräpysäköinti ja -palvelut alatavoitteen alla on yhteensä kuusi toimenpidettä. Pyöräpysäköinnin suunnittelu ja toteutus on vuodesta 2015 alkaen ollut systemaattista. Näin ollen alatavoitteen osalta keskeisin toimenpide kehittämissuunnitelmassa on pyöräpysäköinnin toteuttamissuunnitelmien laatiminen ja toteuttaminen (toimenpide 28). Toimenpiteessä tehdään toteuttamissuunnitelmat, jotka muodostavat kokonaisuuden ja laaditaan sen mukaiset tarkemmat toteuttamisen mahdollistavat suunnitelmat.

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

Toimenpide etenee hyvin ja Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma -työn mukaisesti nyt on käynnissä alueelliset pyöräpysäköintisuunnitelmat seuraavilla alueilla:

- Haaga
- Herttoniemi
- Oulunkylä
- Vartiokylä
- Pukinmäki.

Vuosien 2022 ja 2023 aikana toteutetaan alueelliset pyöräpysäköintisuunnitelmat seuraavilla alueilla:

- Kannelmäki
- Tapanila
- Käpylä
- Ruoholahti
- Vuosaari
- Siilitie.

Kaupunkiliikenne Oy on lisäksi hakemassa Traficomien kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman valtionavustusta yhteensä 2 393 975 euroa seuraaviin hankkeisiin:

- Kaisantunnelin pyöräpysäköintikeskus
- Kannelmäen juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen
- Ruoholahden metroaseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen
- Siilitien metroaseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen
- Tapanilan juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen
- Vuosaaren metroaseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen.

Markkinointi ja viestintä

Markkinointi ja viestintä alatavoitteen alla on yhteensä neljä toimenpidettä. Keskeisin vuoden 2020-2021 toimenpiteistä on ollut pyöräliikenteen viestintäsuunnitelman laatiminen (toimenpide 33). Viestintäsuunnitelmassa mm. suunnitellaan kampanjat, sidosryhmät, viestintäkanavat ja -menetelmät sekä mediaviestinnän periaatteet ja määritteellään viestinnän vastuunjako kaupungilla. Pyöräliikenteen viestintäsuunnitelma on valmis ja sitä käytetään pyöräliikenteen viestinnän vuosikellona.

Tavoitteiden toteutumisen seuranta

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman keskeisiksi toiminnan mittareiksi on valittu rakennettujen pyöräväylien ja pyöräpysäköintipaikkojen määrä. Jotta tavoitteisiin päästään, on kantakaupungin tavoiteverkko ja baanoja rakennettava keskimäärin 15 km vuodessa ja pyöräpysäköintipaikkoja toteutettava keskimäärin 900 kappaletta vuosittain. Kantakaupungin tavoiteverkon rakentamisessa ollaan toistaiseksi jäljessä.

Kantakaupungin tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on noin 140 km ja siitä on vuoteen 2022 mennessä rakennettu yhteensä 44,7 km. Lisäksi rakenteilla on 20,4 km. Näin ollen kantakaupungin tavoiteverkosta on joko toteutettu tai rakenteilla yhteensä 65,1 km.

Baanojen tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on myös noin 140 km ja siitä on vuoteen 2022 mennessä rakennettu baanojen suunnitteluohjeen mukaisella laatutasolla yhteensä

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

16,9 km. Lisäksi rakenteilla on 9,8 km. Näin ollen baanojen tavoiteverkosta on joko toteutettu tai rakenteilla yhteensä 26,7 km.

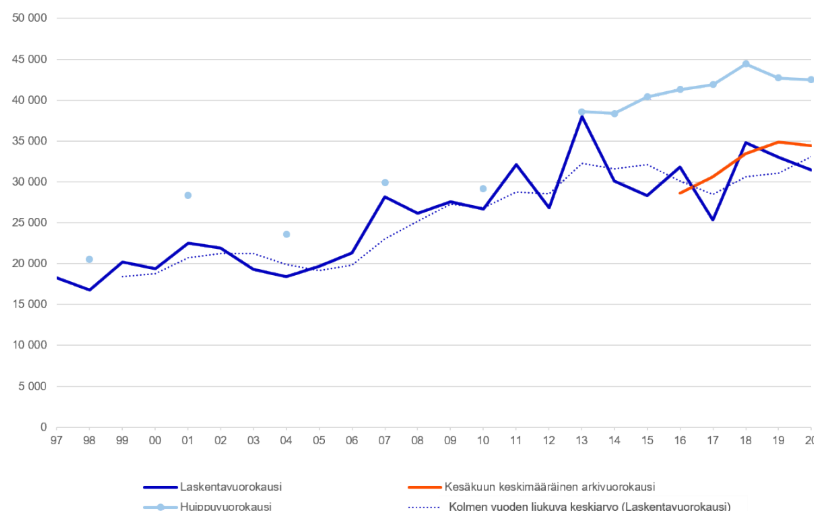
Pyöräpysäköintipaikkoja on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2022 yhteensä noin 600 kappaletta.

Keskeisiksi vaikuttavuuden mittareiksi on valittu pyöräliikenteen kulkutapaosuus, koettu turvallisuus ja tyytyväisyys. Tavoitteet on asetettu seuraavasti:

- pyöräliikenteen kulkutapaosuus nousee 13 %:iin vuonna 2025 ja 20 %:iin vuonna 2025
- turvallisesti pyörällä liikkuvien osuus nousee 25 %:iin vuonna 2025
- tyytyväisten osuus Helsinkiin pyöräilykaupunkina nousee 35 %:iin vuonna 2025.

Tietoa näiden mittareiden osalta kerätään vuosittain toteutettavasta helsinkiläisten liikkumistottumukset -tutkimuksessa sekä parillisina vuosina toteutettavassa pyöräilybarometri -tutkimuksessa. Vuonna 2021 pyöräliikenteen kulkutapaosuus kaikista matkoista oli 9 %, turvallisesti pyörällä liikkumisen kokevien osuus oli 17 % ja tyytyväisten osuus oli 24 %. Edellisiin vuosiin nähden on tapahtunut pientä kasvua.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuus ei vielä ole kasvanut merkittävästi, mutta absoluuttiset määrät ovat. Esimerkiksi Helsingin niemen rajan pyöräliikenteen määrien laskennoista ilmenee, että pyöräliikennemäärien kolmen vuoden liukuva keskiarvo on ollut nousujohteessa vuodesta 1999 alkaen muun muassa kaupungin asukasmäärän kasvun seurauksena (kuva 1). Pyöräliikenteen määrien kasvu on kuitenkin ollut suhteessa suurempi, kuin väestönkasvu.

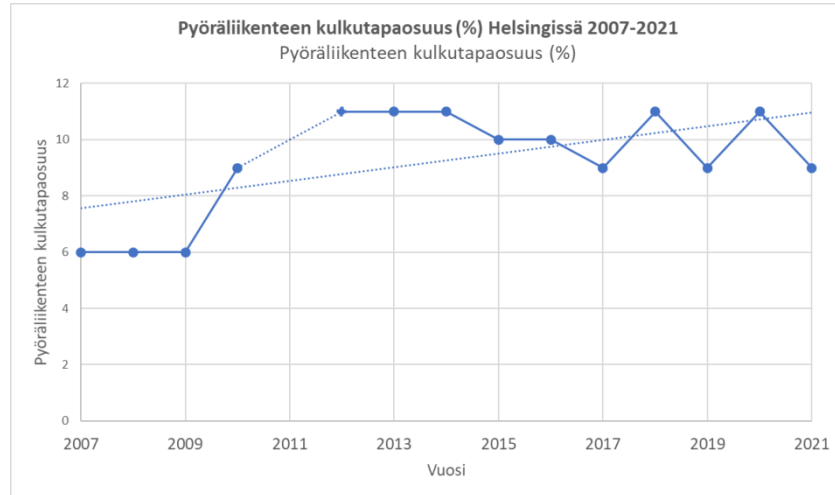


Kuva 1. Pyöräliikenteen määrät Helsingin niemen rajoilla vuodesta 1997 vuoteen 2020.

Myyös pyöräliikenteen kulkutapaosuus on historiallisen tarkastelun valossa (kuva 2) kasvanut merkittävästi vuoteen 2000 verrattaessa, jolloin pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli noin 5 %. Viimeisen kymmenen vuoden aikana pyöräliikenteen kulkutapaosuus on pysynyt noin 10 %:ssa ja siihen on selkeä syy, jota avataan seuraavissa kappaleissa.

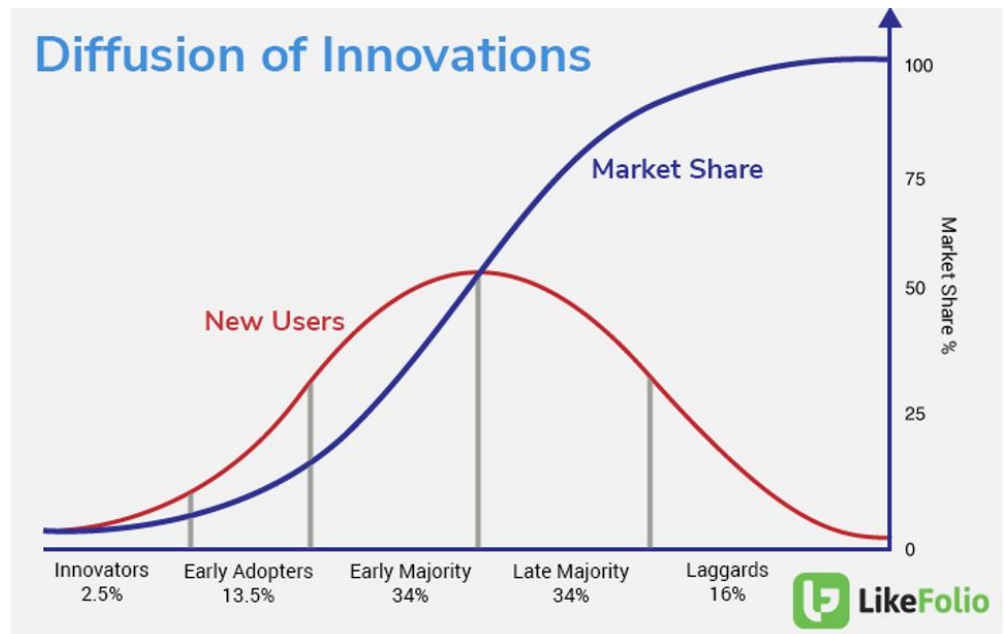
25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta



Kuva 2. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus Helsingissä vuosina 2007–2021.

On erittäin todennäköistä, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus infran rakentua ei kasva lineaarisesti, vaan eksponentiaalisesti samaten, kuin uusien teknologioiden käyttöönotto (kuva 3).



Kuva 3. Diffusion of Innovations, joka kuvaa uusien teknologioiden käyttöönottoa.

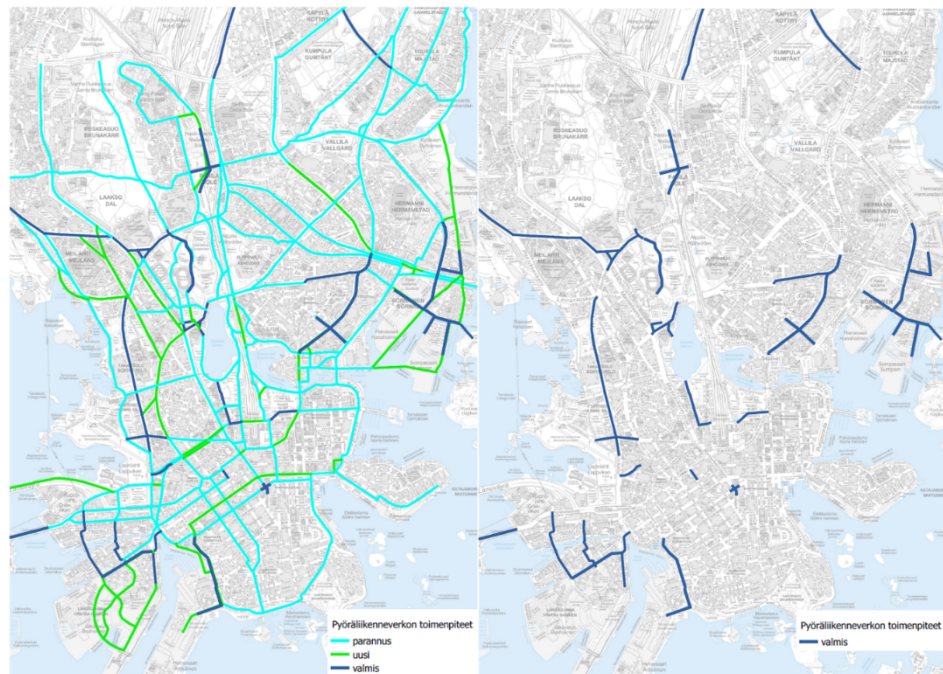
Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentumisen tila ei ole vielä siinä pisteessä, että se houkuttelisi uusia käyttäjiä ajamaan polkupyörällä säännöllisesti töihin, kouluun, asioille ja niin edelleen. Kulkutapaosuuden kasvun edellytyksenä on jatkuva ja yhdenmukainen verkko. Pyöräliikenteen verkko on tällä hetkellä vielä hyvin hajanainen ja sen nykytila kantakaupungin osalta on esitetty alla olevassa kuvassa (kuva 4). Vasemmassa kuvassa on kuvattu tavoiteverkon mukaiset osuudet, parannettavat osuudet sekä tarvittavat uudet osuudet. Oikeassa kuvassa on esitetty vain nykyisten (eli [pyöräliikenteen tavoiteverkon](#) sekä [pyöräliikenteen suunnitteluohjeen](#)) periaatteiden, eli tavoiteverkon mukaiset ratkaisut, josta korostuu nykyverkon katkonaisuus.

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

Valmiilla osuuksilla (siniset viivat) tarkoitetaan nykyisten pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden ja -periaatteiden mukaan toteutettuja järjestelyjä, joita yhdistävät vanhanaikaiset parannettavat (syaani viiva), jotka aiheuttavat epäjatkuvuutta ja yhdenmukaisuuden puutetta. Vihreät viivat edustavat kokonaan puuttuvia yhteyksiä, jotka tulisi vielä rakentaa.

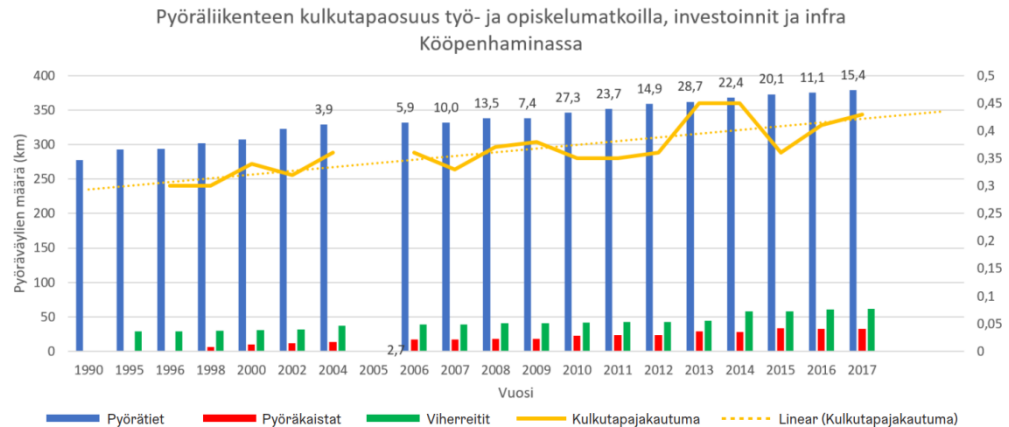
Näin ollen pyöräliikenteen kulkutapaosuuden ja pyöräliikenteen infran parantamisen välillä ei ole lineaarista kehitystä. Liikkumistottumusten muutos on tällä hetkellä vielä varhaisessa ”Innovators” -vaiheessa (kuva 3), jolloin uusia käyttäjiä ei vielä ole merkittävästi syntynyt. Nykytilanteessa pyöräliikenteen verkko on katkonainen, jolloin monella pyörämatkalla on hyvää sekä erittäin huonoa infraa. Lisäksi hiljattain liikenteeseen vähemmän kestävässä kulkumuotona tulleet sähköpotkulaudat kilpailevat pyöräliikenteen kanssa, joten ne syövät tällä hetkellä pyöräliikenteen potentiaalia.



Kuva 4. Pyöräliikenteen tavoiteverkon toimenpiteet (vas.) ja nykytila (oik.).

Saavuttaessamme tarvittavan jatkuvuuden ja yhdenmukaisuuden tason, tulevat ”early adopters,” ”early majority” sekä muut kuvan 3 mukaiset käyttäjäryhmät hiljalleen kasvattamaan pyöräliikenteen kulkutapaosuutta. Kööpenhaminassa, jossa ollaan pyöräliikenteen edistämisen osalta merkittävästi Helsinkiä edellä, on kehitys ollut vuodesta 1990 alla olevan kuvan (kuva 5) mukainen.

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

Kuva 5. Kööpenhaminan pyöräliikenteen määrien, kulkumuoto-osuuden ja pyöräliikenteen infran kehittyminen.

Kuvaajasta ilmenee, että rakennetussa infrassa, investoinneissa (luvut pylväiden päällä M€) ja kulkutapaosuudessa on vuosittain tapahtunut vaihteluita molempiin suuntiin, mutta kehityssuunta pitkällä aikavälillä on ollut kuitenkin selvästi kasvava.

Tämän lisäksi pyöräliikenteen kehittämisohjelman alatavoitteiden mukaisesti meidän on panostettava merkittävästi kunnossapitoon (erityisesti talvi, mutta myös muut vuodenaajat), työmaa-aikaisiin liikennejärjestelyihin, pyöräpysäköintiin ja viestintään.

On tärkeää, että infrastruktuurin kehitykseen on kytketty pyöräliikennemäärien kasvuun liittyviä tavoitteita. Sitä suurempi hyöty yksittäisellä hankkeella on, mitä enemmän potentiaalia sillä on lisätä pyöräliikennettä. Tämä ohjaa myös epäsuorasti sitä, mitä katuosuuksia hankelistauksessa priorisoidaan pyöräliikenteen olosuhteiden osalta. Yhteinen tekijä on kohteet, joissa on suuri pyöräliikenteen lisäämisen potentiaali, eli tiivis ja sekoittunut maankäyttö.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvutavoite perustuu Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassa arvioituun pyöräliikenteen päästöpotentiaaliin ja sen edellyttämään kulkutapaosuuden kasvuun, joka on nyt kehittämisohjelmassa esitetty 20 %. Tavoitteen toteuttamisedellytyksiä on arvioitu poikkiteieteellisesti ja poikkihallinnollisesti hyödyntäen lisäksi käynnissä olevaa EU:n rahoittamaa Handshake -hanketta, jossa olemme päässeet työskentelemään tiiviissä yhteistyössä Kööpenhaminan kaupungin kanssa.

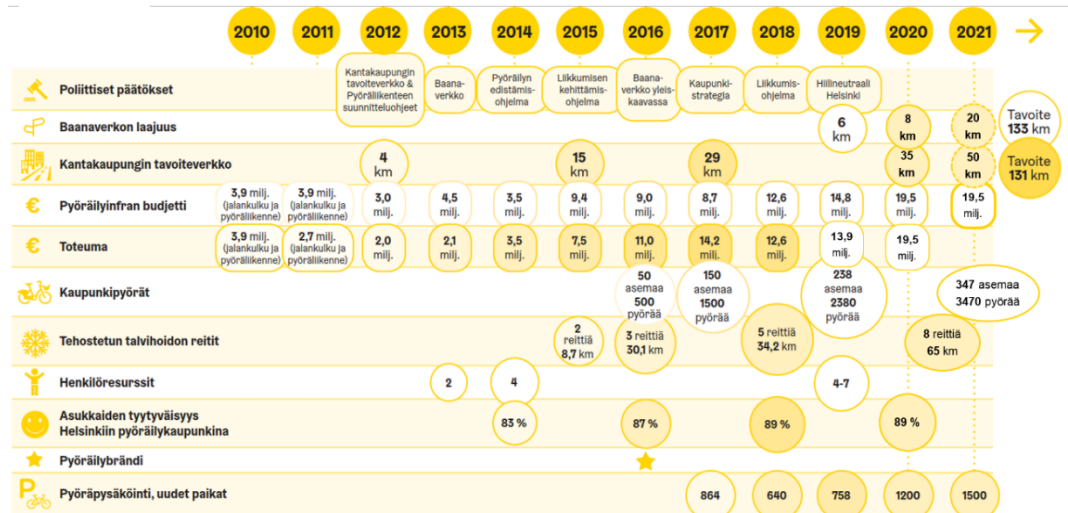
Kööpenhamina ja muut kansainväliset esimerkit ovat kiistatta osoittaneet, että laadukkaan pyöräliikenteen infran rakentaminen osana kaupunkikehityksen ja liikennejärjestelmän kokonaisvaltista kehittämistä kasvattaa pyöräliikenteen kulkutapaosuuksia. Kasvu edellyttää merkittäviä panoksia eikä Helsingissä olla saavutettu vielä merkittävää käännekohtaa pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta, joka tulee luomaan edellytykset kasvuille.

Helsingissä pyöräliikenteen infrastruktuuria on toistaiseksi pääasiassa kehitetty kokonaisvaltaisten katusaneerausten yhteydessä, jolloin saavutetaan paras laatu, mutta jolloin toteutuneet kilometrimäärät jäävät vähäisemmiksi. Vuonna 2014 julkaistiin [pyöräilyn hyödyt ja kustannukset](#) -selvitys, jonka yhteenvetona oli, että Helsingissä olisi investoitava siitä vuodesta lähtien 20 miljoonaa euroa vuodessa pyöräliikenteeseen vuodesta 2013 alkaen (yhteensä 200 miljoonaa euroa vuoteen 2022 mennessä ja 240 miljoonaa euroa vuoteen 2024 mennessä), jotta vuoden 2014 pyöräilyn

25.10.2022

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

edistämishjelmassa esitetty tavoiteverkon rakentuminen ja siitä seuraava pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvu 15 %:iin vuoteen 2020 olisi toteutunut. Investointitaso nousi 20 miljoonaan euroon kuitenkin vasta vuonna 2020, jolloin olemme noin seitsemän vuotta tarvittavasta investointitasosta jäljessä, joka on merkittävästi vaikuttanut pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentumiseen. Laskennallisesti meidän tulisi investoida vuosina 2024-2026 noin 29 miljoonaa euroa vuodessa, jotta saavuttaisimme 240 miljoonan euron tason vuoteen 2026 mennessä. Nämä luvut on kuitenkin tarkistettava ja tarkennettava käynnissä olevan tavoiteverkkojen ripeyttämisen skenaariotarkastelun myötä, eli tämä on hyvin karkea arvio perustuen vuonna 2014 esitettyyn investointitahtiin. Pyöräliikenteen investointitaso ja toteutuneet pyörävälkilometrit ilmenevät ao. kuvasta (kuva 6).



Kuva 6. Merkittävimmät toimenpiteet pyöräliikenteen kulkutapaosuuden edistämiseksi vuoden 2010 jälkeen.

Tavoitteiden toteutuminen edellyttää meiltä riittävien investointi- ja henkilöresurssien varmistamista ja korostuneen tavoitteellista toimintaa.

Liitteet Liitenumero Asianumero Liitteen nimi

[LisäärivejäTAB]