



Pyöräilybarometri 2014





OTANTATUTKIMUS OY

**PYÖRÄILYBAROMETRI 2014
HELSINKI**

**Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston
liikennesuunnitteluosasto**

Otantatutkimus Oy

Juha Marttila



*Suomen Markkinatutkimusliiton jäsen
vuodesta 1982*



SISÄLLYSLUETTELO

	TIIVISTELMÄ.....	3
1	JOHDANTO.....	4
	1.1 Tutkimuksen tarkoitus.....	4
	1.2 Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus ...	4
	1.3 Aineistonkeruu	4
	1.4 Tulosten luotettavuus.....	4
2	AINEISTON RAKENNE.....	5
3	YHTEENVETO	6
4	TULOKSET	7
	4.1 Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä	7
	4.2 Pyöräilyn useus lumettomana aikana	8
	4.3 Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina	9
	4.4 Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä	10
	4.5 Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä	11
	4.6 Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä	12
	4.7 Parannukset jotka saivat pyöräilemään enemmän.....	14
	4.8 Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä.....	15
	4.9 Pääasiallinen syy pyöräilyyn.....	17
	4.10 Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile	18
	4.11 Onko autoliikenteen määrä ongelma.....	19
5	KUVIOT TAUSTARYHMITÄIN	20-48

LIITTEET

Taulukot

Luotettavuusrajataulukko

Haastattelulomake

TIIVISTELMÄ

Pyöräilybarometrissa selvitetään asukkaiden asennetta pyöräilyn edistämiseen sekä pyöräilijöiden käsityksiä pyöräilyolosuhteista ja pyöräilyn laadusta Helsingissä. Barometri toteutettiin nyt ensimmäisen kerran ja se on määrä toistaa kahden vuoden välein.

Aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin syyskuussa 2014 ja näyte edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2004. Tutkimuksen toteutti Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston toimeksiannosta.

Helsinkiläiset kannattavat pyöräilyn edistämistä. Asenne on myönteinen myös niiden asukkaiden keskuudessa, jotka eivät pyöräile. Helsinki saa siten asukailta vahvan tuen tavoitteelleen edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja.

Tutkimuksen mukaan lähes 60 % Helsingin aikuisväestöstä pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka. Pyöräilyn pääasiallisena motiivina mainittiin yhtä usein kätevyys liikumistapana ja myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Pyöräilemättömyyttä tai vähäistä pyörän käyttöä perusteltiin useimmiten sillä, ettei pyörää ole saatavilla tai terveydentilalla/korkealla iällä.

Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista on tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Pyöräilyn sujuvuudessa ja etenkin turvallisuudessa on kuitenkin parannettavaa. Lähes joka kolmas pyöräilijä kokee turvattomuutta pyöräillessään Helsingissä. Pyöräilyn turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvät asiat aiheuttavat tyytymättömyyttä etenkin kantakaupungin asukkaissa.

Merkittävä osa polkupyörää käyttävistä asukkaista (42 %) on tyytymättömiä siihen miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan. Lähes yhtä moni on tyytymätön pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa.

Tärkein yksittäinen asia, jolla pyöräilyä voitaisiin lisätä, olisi asukkaiden mielestä nykyistä kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko.

Pyörää käyttäviä asukkaita on kaikissa tuloryhmissä ja koulutusluokissa. Merkittävä osa pyöräilevistä asukkaista on korkeakoulutettuja ja hyvätuloisia. Lumettomana aikana päivittäin pyöräilevissä on myös autoa ja etenkin joukkoliikennettä päivittäin käyttäviä. Esimerkiksi kolmannes päivittäin pyöräilevistä käyttää myös joukkoliikennettä päivittäin.

1 JOHDANTO

Tämän tutkimuksen on tehnyt Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston toimeksiannosta.

1.1 Tutkimuksen tarkoitus

Barometrin tarkoituksena on mitata pyöräilyolosuhteita ja pyöräilyn laatua Helsingissä sekä saada taustatietoa pyöräilevistä helsinkiläisistä. Tutkimus on osa laajempaa pyöräilyn seurannan kokonaisuutta. Nyt toteutettu pyöräilybarometri on ensimmäinen ja tutkimus on tarkoitettu toistaa samansisältöisenä kahden vuoden välein. Näin pyöräilyolosuhteiden laadun kehitystä voidaan luotettavasti seurata.

1.2 Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus

Tutkimuksen kohderyhmänä oli Helsingin kaupungin 18–74 vuotta täyttänyt väestö. Kyselyn painopiste oli kuitenkin pyöräilijöissä niin, että valtaosa kysymyksistä kohdistettiin vain pyöräilijöille. Pyöräilijän määritelmä on vähintään kerran viikossa tai useammin lummattomana aikana pyöräilevä kaupunkilainen.

Asukkaita haastateltiin yhteensä 2004. Näyte muodostettiin satunnaispoimintana puhelinnumeromassasta postinumeroalueittain. Haastatteluja tehtäessä noudatettiin otoskehikkoa, jossa oli määritelty haastattelumäärät sukupuolen ja ikäryhmän mukaan alueittain. Aluekiintiöinä oli jako kantakaupunkiin ja esikaupunkialueeseen. Taulukoinnissa aineisto laajennettiin vastaamaan Helsingin väestöä (18–74-vuotiaat asukkaat). Asukkaiden todellinen väestöosuus on N=455 528 mainituissa ikäryhmässä.

Tavoitteena oli, että vähintään puolet vastaajista olisi polkupyörää käyttäviä asukkaita. Vastaajista 1140 täytti pyöräilijän määritelmän, osuus vastaajista on 56 %. Polkupyörää käyttävien helsinkiläisten todellinen väestöosuus on N=259 011. Otosten jakaumat taustojen mukaan on esitetty seuraavalla sivulla.

1.3 Aineistonkeruu

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin tietokoneohjatun Cati-ohjelmiston avulla viikoilla 35–36. Haastattelun kesto oli keskimäärin noin 8 minuuttia. 2004 henkilön haastattelemiseksi tehtiin noin 17500 numerovalintaa (soittoyritystä). Ylimääräiset numerovalinnat johtuivat pääosin siitä, että numero ei vastannut/vastaaja, jouduttiin sopimaan uusi haastatteluaika tai kiintiöryhmä oli täynnä. Noin kolmannes tavoitetuista asukasnäytteeseen kuuluvista henkilöistä kieltäytyi haastattelusta.

1.4 Tulosten luotettavuus

Raportti sisältää tiivistelmän tuloksista, kuviot ja taulukoinnit. Lomakkeen avoimet vastaukset on luokiteltu ja sisällytetty taulukointiin.

Vaikka näytteet ovat tilastollisesti edustavia, tulokset ovat näytteen avulla saatuja estimaatteja, joihin saattaa sisältyä tiettyä satunnaistekijöiden aiheuttamaa virhettä. Virhemarginaalin suuruus riippuu näytteen tai osanäytteen koosta ja tulokseksi saatusta %-luvusta. Koko näytteessä (N=2004 asukasta) virhemarginaali on enimmil-

lään ± 2.2 %-yksikköä ja polkupyörää käyttävien asukkaiden osalta (N=1140) ± 2.9 %-yksikköä.

Tämä tutkimus on tehty SFS-ISO 20252 laatustandardin mukaisesti.

2

AINEISTON RAKENNE

<u>Sukupuoli</u>	KAIKKI ASUKKAAT		POLKUPYÖRÄÄ KÄYTTÄVÄT ASUKKAAT	
	N	%	N	%
Nainen	1058	53 %	584	51 %
Mies	946	47 %	556	49 %
<u>Ikäryhmä</u>				
18 – 24 vuotta	256	13 %	152	14 %
25 – 34 vuotta	485	24 %	318	28 %
35 – 49 vuotta	535	27 %	333	29 %
50 – 59 vuotta	328	16 %	174	15 %
60 – 74 vuotta	400	20 %	163	14 %
<u>Alue</u>				
Kantakaupunki	685	34 %	394	34 %
Esikaupunki	1319	66 %	746	66 %
<u>Koulutus</u>				
Peruskoulu	181	9 %	82	7 %
Toisen asteen koulutus	738	37 %	403	35 %
Alempi korkeakoulututkinto	495	25 %	288	25 %
Ylempi korkeakoulututkinto	583	29 %	363	32 %
<u>Talouden bruttotulot edeltävänä vuotena</u>				
Alle 20 000	361	18 %	201	18 %
20 000 – 40 000	490	24 %	275	24 %
40 000 – 60 000	340	17 %	199	17 %
Yli 60 000	420	21 %	258	22 %
Ei vastausta	393	20 %	207	18 %
<u>Pyöräileminen lumettomana aikana</u>				
Päivittäin tai lähes päivittäin	547	27 %	547	48 %
2-3 krt / vko	367	18 %	367	32 %
1 krt / vko	226	11 %	226	20 %
Harvemmin tai ei koskaan	864	43 %		
<u>Taloudessa auto</u>				
Kyllä	1199	60 %	677	59 %
Ei	805	40 %	463	41 %
<u>Kouluikäisiä lapsia</u>				
Kyllä	300	15 %	200	17 %
Ei	1704	85 %	940	83 %
<u>Käyttää joukkoliikennettä</u>				
Päivittäin tai lähes päivittäin	877	44 %	444	39 %
2-3 krt / vko	388	19 %	265	23 %
1 krt / vko	272	14 %	180	16 %
Harvemmin / Ei koskaan	467	23 %	251	22 %
<u>Kuinka usein autoilee</u>				
Päivittäin tai lähes päivittäin	589	29 %	299	26 %
2-3 krt / vko	312	16 %	202	18 %
1 krt / vko	179	9 %	115	10 %
Harvemmin	397	20 %	249	22 %
Ei koskaan	527	26 %	275	24 %
<u>Työssä käynti</u>				
Työssä	1189	59 %	744	65 %
Työtön tai lomautettu	96	5 %	47	4 %
Opiskelija	271	14 %	171	15 %
Eläkeläinen	365	18 %	136	12 %
Työelämän ulkopuolella	83	4 %	42	4 %

3

YHTEENVETO

Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. Asukkaiden mielestä kaupunki on oikealla asialla, sillä vain alle 5 % suhtautuu kielteisesti pyöräilyn edistämiseen. Huomionarvoista on, että noin 90 % ei-pyöräilijöistäkin suhtautuu asiaan myönteisesti.

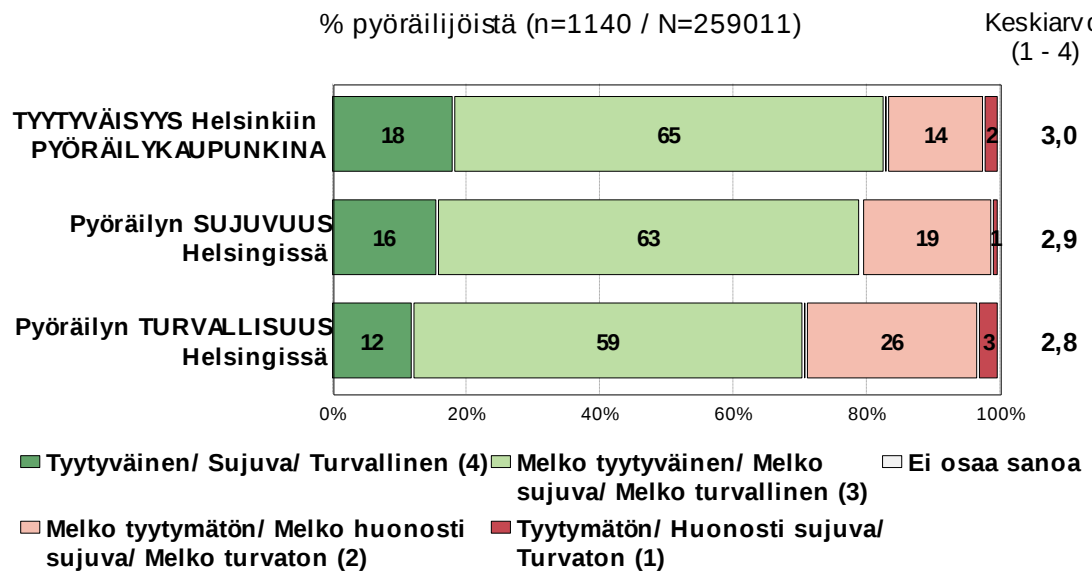
Pyöräilyolot koskettavat suurta joukkoa, sillä Helsingin aikuisväestöstä lähes 60 % pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka.

Useimmat pyöräilijät ovat melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Tyytymättömienkin osuus on kuitenkin merkittävä, noin 15 %.

TYTYTYVÄISYYS HELSINKIIN PYÖRÄILYKAUPUNKINA, PYÖRÄILYN SUJUVUUS JA TURVALLISUUS HELSINGISSÄ

3) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina?

4) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä? 5) Miten turvalliseksi koette pyöräilyn Helsingissä?



T4180 / 03-05

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Tällä hetkellä pyöräilijöitä huolettaa eniten pyöräilyn turvallisuus. Lähes joka kolmas pyöräilijä kokee turvattomuutta pyöräillessään Helsingissä. Myös sujuvuudessa on parantamisen varaa. Pyöräilyn turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvät asiat aiheuttavat tyytymättömyyttä etenkin kantakaupungin asukkaissa. Kantakaupungissa asuvat ovat esikaupungeissa asuvia tyytymättömämpiä mm. opastukseen, pyöräilijöiden ja jalan-kulkijoiden väylien erottamiseen sekä pyöräilyn sopivien reittien määrään.

Pyöräilyn pääasiallisena motiivina mainittiin yhtä usein kätevyys liikumistapana ja myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Tärkein yksittäinen asia, jolla pyöräilyä voitaisiin lisätä, olisi asukkaiden mielestä nykyistä kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko. Kokonaisuutena katsoen pyöräilyä voitaisiin lisätä samoilla keinoilla sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa.

Kysyttäessä, onko autoliikenteen määrä Helsingissä ongelma, mielipiteet jakautuivat niin, että noin joka toinen autoilija piti määrää ongelmana.

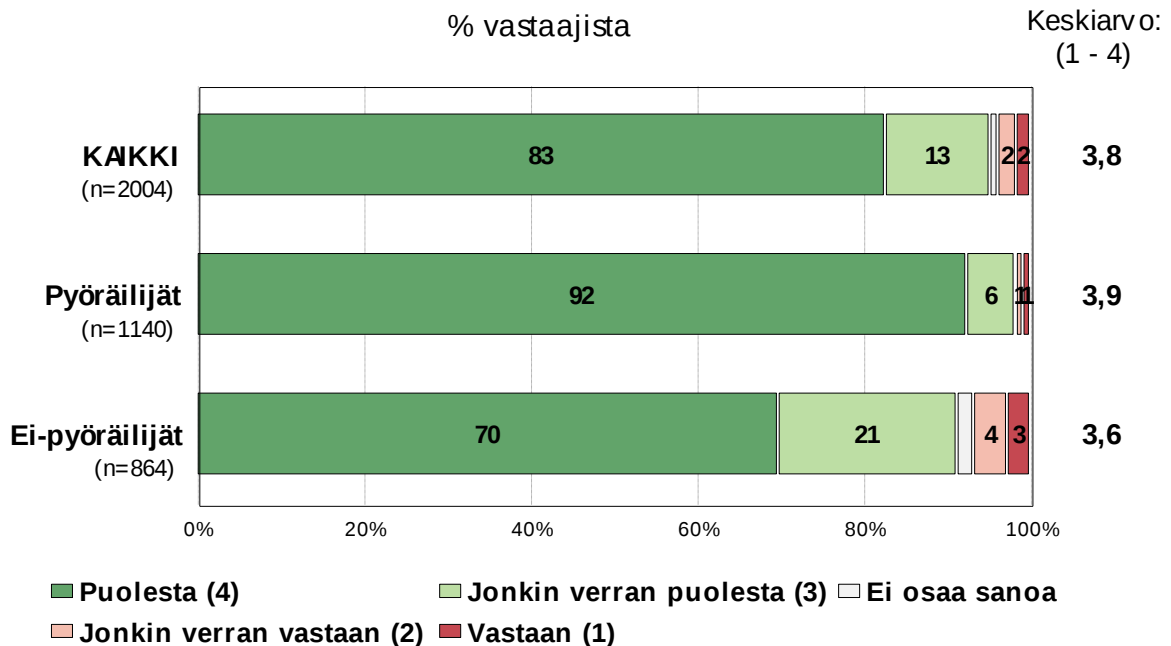
4 TULOKSET

4.1 Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä

Helsingiläiset kannattavat pyöräilyn edistämistä. Asenne on myönteinen myös niiden asukkaiden keskuudessa, jotka eivät pyöräile. Ei-pyöräilijöistä 91 % suhtautuu asiaan myönteisesti.

SUHTAUTUMINEN PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN HELSINGISSÄ

1) Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja.
Miten suhtaudutte pyöräilyn edistämiseen Helsingissä? Oletteko...



T4180 / 01a

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Taustaryhmittäin tarkasteltuna asenteissa ei ole kovin suuria eroja. Myönteisimmin pyöräilyn edistämiseen Helsingissä suhtautuvat naiset, 25–59-vuotiaat ja korkeasti koulutetut. Joukkoliikennettä käyttävien asenne on jonkin verran myönteisempi kuin autoilijoiden. Sen sijaan kantakaupungissa ja esikaupungeissa asuvien asenteissa ei ole merkitsevää eroa.

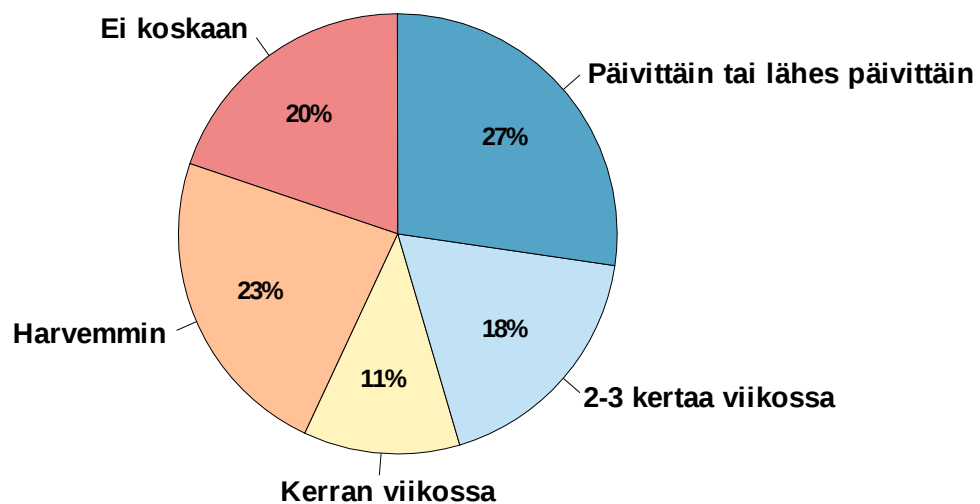
4.2 Pyöräilyn useus lumettomana aikana

Helsingin aikuisväestöstä useampi kuin joka neljäs pyöräilee päivittäin tai lähes päivittäin lumettomana aikana. Kaiken kaikkiaan pyöräilijöitä ts. vähintään kerran viikossa pyöräileviä on 56 %.

PYÖRÄILYN USEUS (LUMETTOMANA AIKANA)

2) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?

% KAIKISTA vastaajista (n=2004 / N=455528)



T4180 / 02

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Työssäkäyvistä ja opiskelijoista noin 30 % pyöräilee päivittäin lumettomana aikana. Eläkeläisten keskuudessa osuus on 16 %. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä joka viides ja päivittäin autoilevista 13 % myös pyöräilee päivittäin lumettomana aikana. Naiset ja miehet pyöräilevät jokseenkin yhtä paljon. Ikäryhmittäin katsottuna ahkerimmin pyöräilevät 25–34-vuotiaat, vähiten yli 60-vuotiaat. Päivittäin pyöräileviä on suhteessa enemmän kantakaupungissa (32 %) kuin esikaupungeissa (25 %).

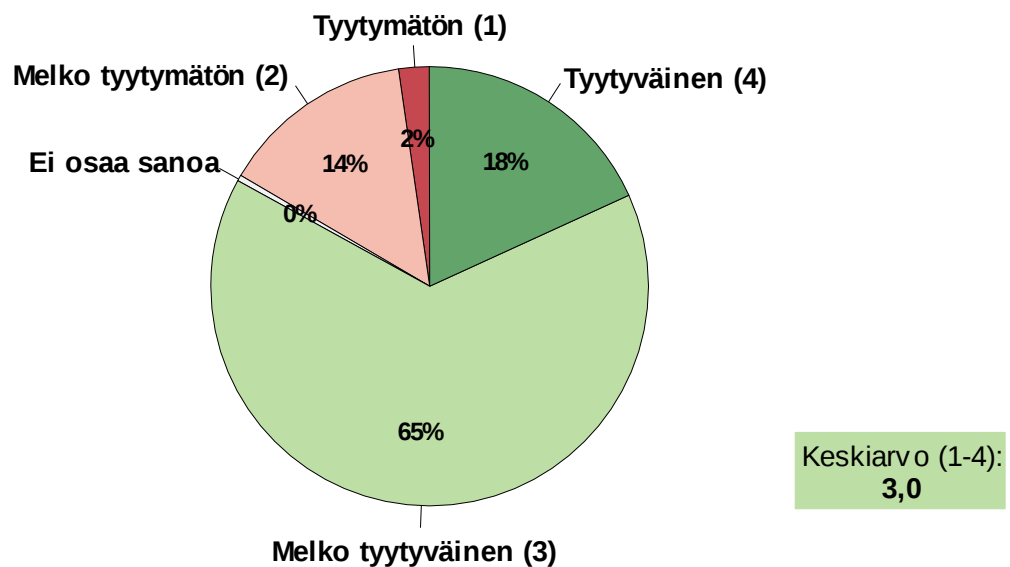
4.3 Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina

Noin viidennes polkupyörää käyttävistä asukkaista on tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Lisäksi suuri joukko pyöräilijöistä (65 %) on melko tyytyväisiä. Melko tyytyväisten osuuden voi tulkita niin, että pyöräilyoloissa on vielä puutteita ja parannettavaa. 16 % vastaajista on tyytymättömiä tai melko tyytymättömiä, ja kaupungilta odotetaan selkeästi enemmän parannuksia pyöräilyoloihin.

TTYTYVÄISYYS HELSINKIIN PYÖRÄILYKAUPUNKINA

3) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina?

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)



T4180 / 03

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Esikaupungeissa ollaan jonkin verran tyytyväisempiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina kuin kantakaupungissa. Alle 35-vuotiaat, opiskelijat, korkeasti koulutetut ja päivittäin joukkoliikennettä käyttävät näyttäisivät olevan hieman keskimääräistä tyytymättömmämpiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina.

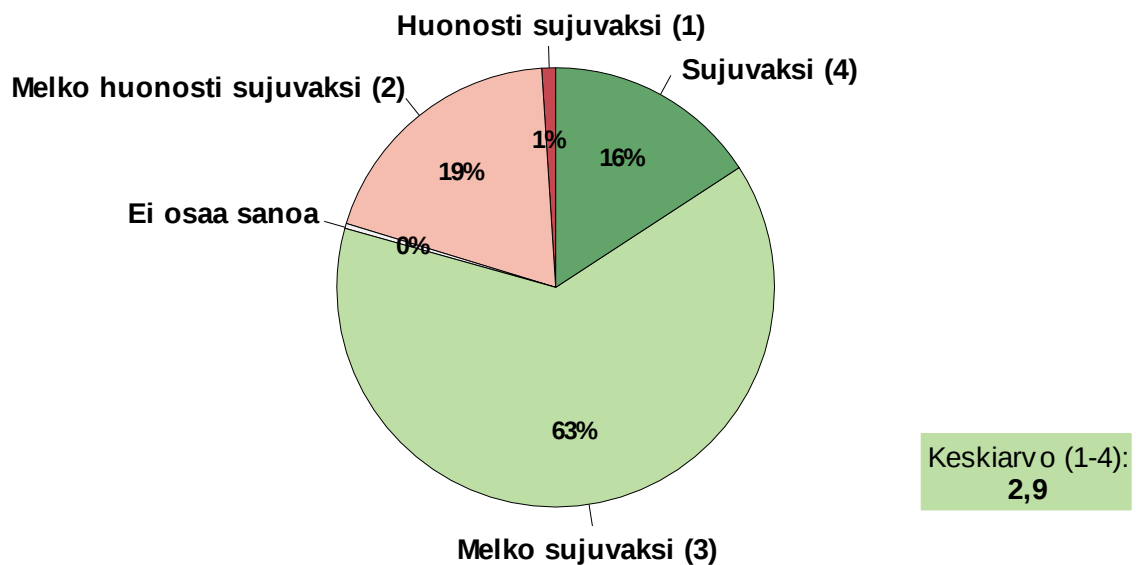
4.4 Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä

Pyöräilyä Helsingissä luonnehditaan yleensä melko sujuvaksi (63 %). 16 % kokee pyöräilyn sujuvaksi. Vastakkaisiakin mielipiteitä on, viidennes kokee että pyöräily sujuu melko huonosti.

PYÖRÄILYN SUJUVUUS HELSINGISSÄ

4) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä?

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)



T4180 / 04

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Kantakaupungissa ollaan pyöräilyn sujuvuuteen tyytymättömämpiä kuin esikaupungeissa. Myös opiskelijoiden ja ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneiden keskuudessa on keskimääräistä enemmän tyytymättömyyttä.

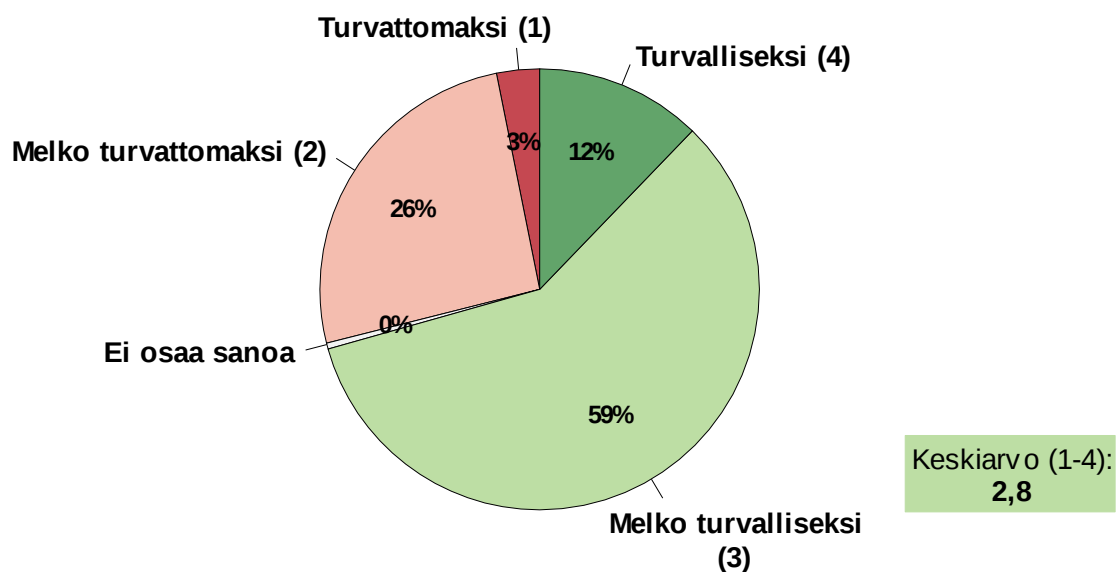
4.5 Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä

Pyöräilyn turvallisuudessa nähdään jonkin verran enemmän parannettavaa kuin sujuvuudessa. Lähes joka kolmas polkupyörää käyttävä asukas kokee turvattomuutta pyöräillessään Helsingissä. Noin 10 % kokee pyöräilyn turvalliseksi ja noin 60 % melko turvalliseksi.

PYÖRÄILYN TURVALLISUUS HELSINGISSÄ

5) Miten turvalliseksi koette pyöräilyn Helsingissä?

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)



T4180 / 05

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Eniten turvattomuutta on kantakaupungissa asuvien pyöräilijöiden keskuudessa (36 %). Myös esimerkiksi ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneissa on hieman keskimääräistä enemmän turvattomuutta tuntevia (33 %).

4.6 Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä

Kun käsityksiä pyöräilyolosuhteista mitattiin konkreettisten asioiden kautta, tyytymättömien osuus oli korkeahko, etenkin verrattaessa kokonaistyytyväisyyden tasoon Helsingistä pyöräilykaupunkina.

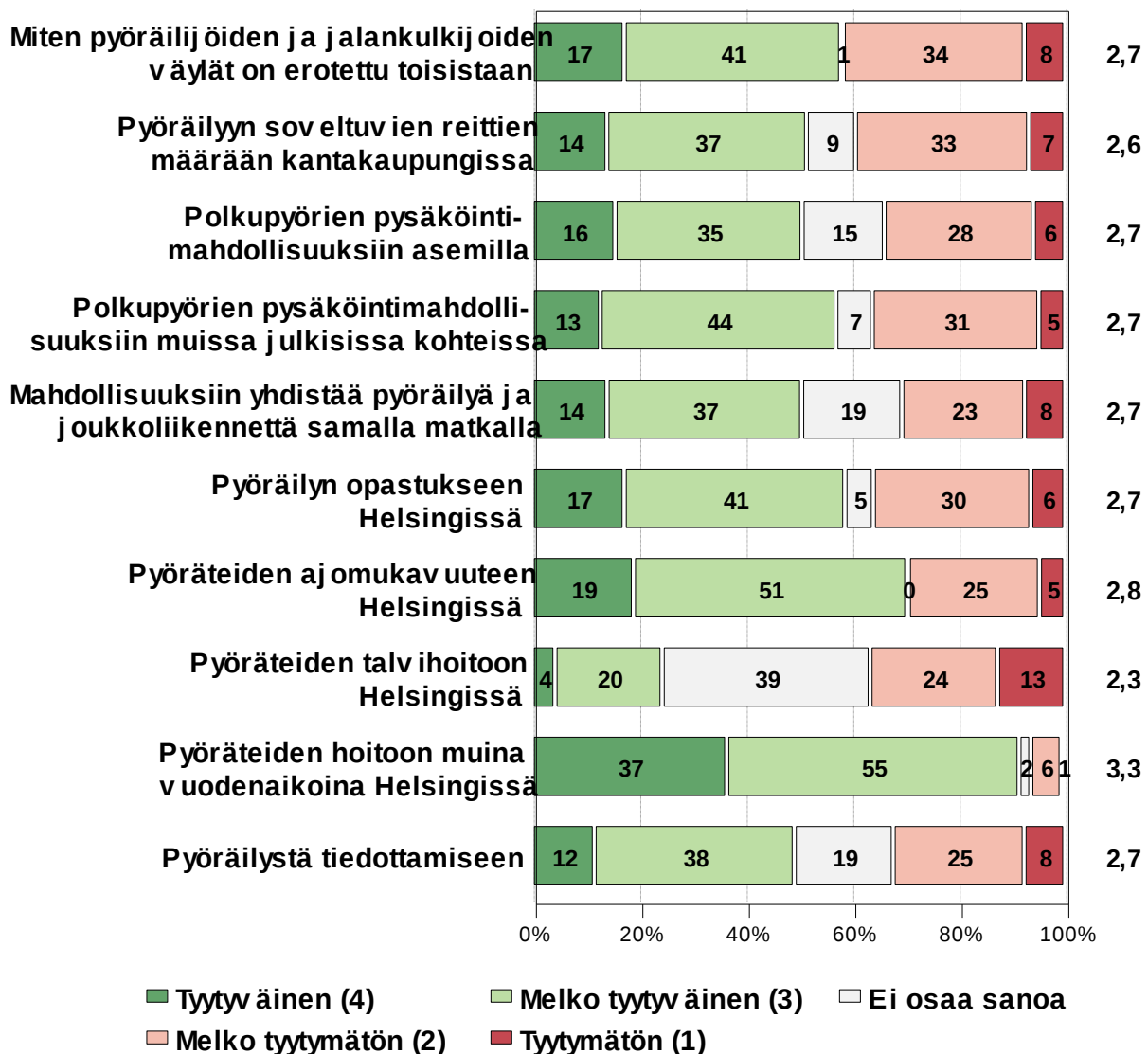
Eniten tyytymättömyyttä herättää se, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan (42 % tyytymättömiä) sekä pyöräilyyn soveltuvien reittien määrä kantakaupungissa (40 %). Tyytyväisimpiä ollaan pyöräteiden hoitoon muina vuodenaikoina kuin talvella sekä pyöräteiden ajomukavuuteen.

TYTYTYVÄISYYS PYÖRÄILYYN LIITTYVIIN ASIOIHIN HELSINGISSÄ

6 - 15) Miten tyytyväinen olette...?

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)

Keskiarvo:
(1 - 4)



Kantakaupungissa ollaan useissa asioissa jonkin verran tyytymättömämpiä kuin esi-kaupungeissa. Tyytymättömämpiä ollaan mm. opastukseen, pyöräilijöiden ja jalankul-
kijoiden väylien erottamiseen sekä reittien määrään.

Nuoret 18–24-vuotiaat ovat useimmissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa keskimääräistä tyytyväisempiä. Miesten ja naisten kokemuksissa ei ole juurikaan eroa, tosin miesten keskuudessa ollaan hieman tyytyväisempiä pysäköintimahdollisuuksiin asemilla ja muissa julkisissa kohteissa.

Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin on pääsääntöisesti samaa tasoa riippumatta siitä miten usein pyöräilee viikossa. Kriittisyys pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa näyttäisi kuitenkin olevan sitä suurempaa mitä useammin pyöräi-
lee.

Päivittäin autoilevien ja päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa tyytyväi-
syys pyöräilyyn liittyviin asioihin on keskimääräistä tasoa kaikissa mitatuissa asioissa.

4.7 Parannukset jotka saisivat pyöräilemään enemmän

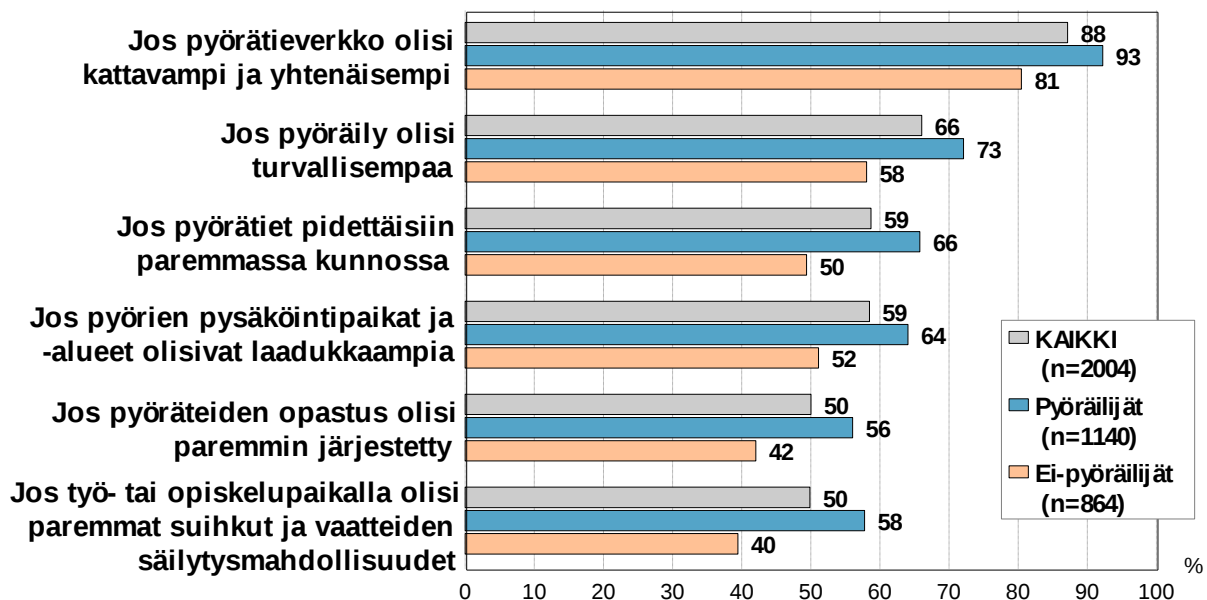
Vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa muutamiin pyöräilyyn liittyviin parannusehdotuksiin. Parannusten kannustavuutta kysyttiin sekä pyöräilijöiltä että ei-pyöräilijöiltä.

Kaikkein tärkeimpänä pyöräilyä lisäävänä asiana pidettäisiin nykyistä kattavampaa ja yhtenäisempää pyörätieverkkoa (88 %). Seuraavaksi tärkeimmäksi asiaksi nousi pyöräilyn turvallisuus (66 %). Kokonaisuutena katsoen, pyöräilyä voidaan lisätä samoilla keinoilla sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa.

PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

KYLLÄ vastanneet, % vastaajista



T4180 / 16

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko nähtiin parhaiten omaa pyöräilyä kannustavana asiana vastaajan taustasta riippumatta.

Turvallisuuteen liittyvillä parannuksilla voidaan vaikuttaa etenkin paljon pyöräilevien, naisten, nuorten ja kantakaupungissa asuvien pyöräilemiseen.

Laadukkaammilla pysäköintipaikoilla ja -alueilla sekä paremmilla suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuuksilla voitaisiin lisätä etenkin opiskelijoiden ja nuorten pyöräilyä.

Pyöräteiden parempi kunnossapito nähdään tärkeänä etenkin päivittäin pyöräilevien keskuudessa. Paremmalla opastuksella vaikutettaisiin parhaiten nuoriin ja päivittäin pyöräileviin.

Kaiken kaikkiaan esitettyihin parannusehdotuksiin suhtautuivat suopeimmin nuoret, nihkeimmin eläkeläiset ja ei koskaan pyöräilevät.

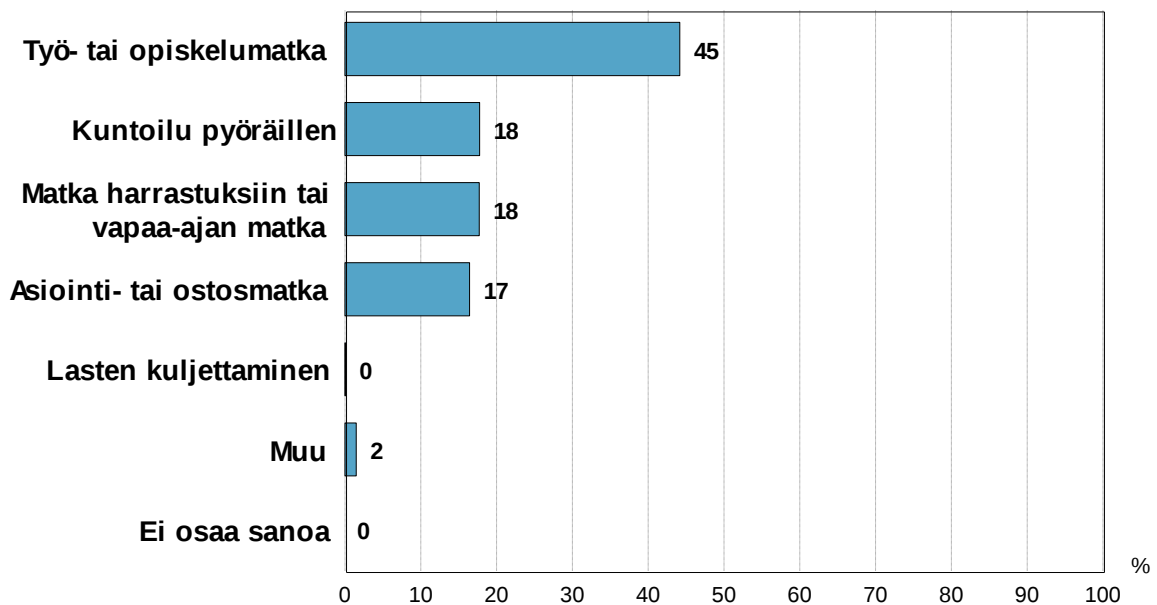
4.8 Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä

Helsinkiäisten pyöräily liittyy yleensä tarpeeseen liikkua paikasta toiseen. Matkan tarkoitus on useimmiten työ- tai opiskelumatka. Vajaat viidennes pyöräilee yleensä kuntoilutarkoituksessa.

YLEISIN MATKAN TARKOITUS PYÖRÄILLESSÄ

17) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne?

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)



T4180 / 17

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Päivittäin pyöräilevillä matkan tarkoitus on yleensä työ- tai opiskelumatka (63 %). Kaksi tai kolme kertaa viikossa pyöräilevillä työ- ja opiskelumatkojen osuus on 35 %. Kerran viikossa pyöräilevien keskuudessa osuus on jo selkeästi pienempi (16 %).

Työssäkäyvistä ja opiskelijoista (pyöräilijöistä) runsaat 50 % mainitsi, että matkan tarkoitus on yleensä työ- tai opiskelumatka. Korkeakoulutaustaisilla pyöräilijöillä osuus oli hieman alle puolet. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien pyöräilijöiden keskuudessa osuus oli 43 %. Työ ja opiskelumatkojen osuus oli selvästi pienempi (27 %) niiden pyöräilijöiden keskuudessa, jotka autoilevat päivittäin.

Kun pyöräilymatkan tarkoitusta tarkastellaan ikäryhmittäin, työ- tai opiskelumatkan osuus on suurin 25–34-vuotiaiden keskuudessa. Myös muissa ikäryhmissä työ-/opiskelumatkat saivat eniten mainintoja, poikkeuksena yli 60-vuotiaat.

Eläkeläisten ja yli 60-vuotiaiden pyöräily liittyy yleensä kuntoiluun pyöräillen tai asiointiin/ostosmatkoihin.

Pyöräilevillä naisilla työ- opiskelumatkojen sekä asiointiin/ostoksilla käyntiin liittyvien matkojen osuus on suurempi kuin miesten keskuudessa. Vastaavasti pyöräilevien

miesten keskuudessa harrastuksiin liittyvät matkat ja etenkin kuntoilu pyöräillen ovat suuremmassa roolissa.

Kantakaupungissa asuvista pyöräilijöistä noin joka toisella pyöräily on yleensä työ- tai opiskelumatkantekoa. Esikaupungeissa osuus on jonkin verran pienempi (41 %).

4.9 Pääasiallinen syy pyöräilyyn

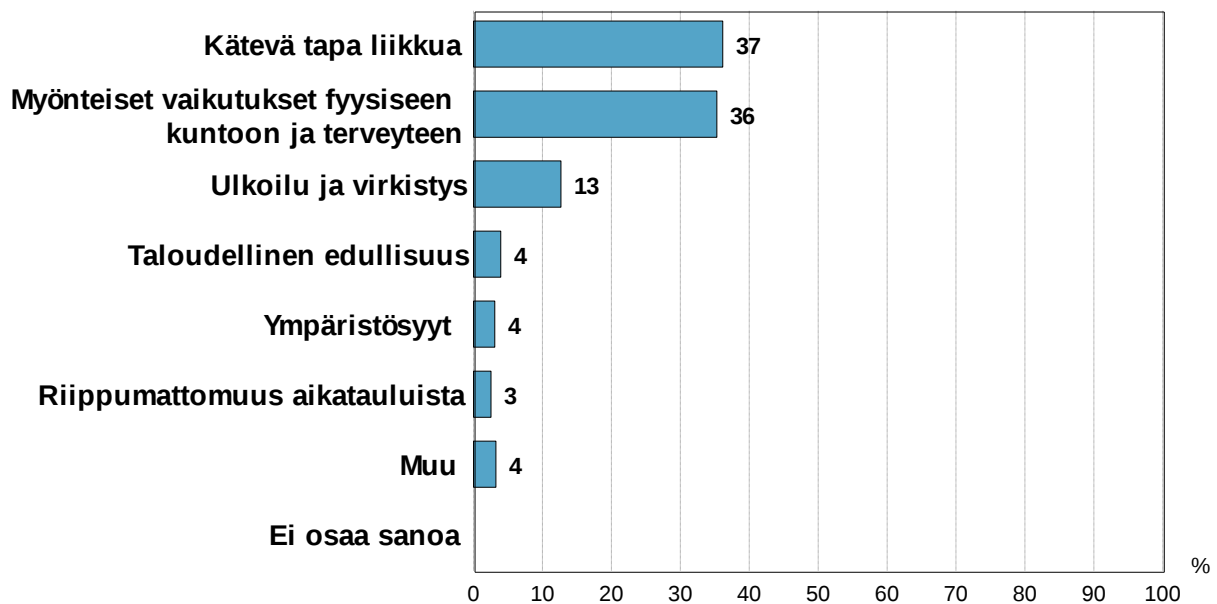
Pyöräilyn pääasiallisena motiivina mainittiin yhtä usein kätevyys liikkumistapana ja myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen.

Runsaat 10 % pyöräilee pääasiassa ulkoilu- ja virkistystarkoituksessa. Sen sijaan esimerkiksi rahan säästö, ympäristösyöt tai riippumattomuus aikatauluista ovat vain harvoin pääasiallisia syitä pyöräilyyn.

PÄÄASIALLINEN SYY PYÖRÄILYYN

18) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei luetella)

% pyöräilijöistä (n=1140 / N=259011)



T4180 / 18

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Nuoremmissa ikäryhmissä pyöräillään, koska se on kätevä tapa liikkua. Iän myötä pyöräilyn myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen nousevat selvästi suurempaan rooliin.

Kantakaupungissa asuville liikkumisen kätevyys on selvästi tärkeämpi syy pyöräillä kuin esikaupungeissa asuville. Esikaupungeissa pyöräilijöitä motivoivat parhaiten myönteiset terveysvaikutukset.

Liikkumisen kätevyys on tärkein syy pyöräillä myös opiskelijoiden, päivittäin pyöräilevien, ylemmän korkeakoulun käyneiden sekä päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa. Pyöräilyn kätevyys liikkumismuotona sai vähiten mainintoja pyöräilevien eläkeläisten, 60–74-vuotiaiden sekä päivittäin autoilevien keskuudessa. Näissä taustaryhmissä myönteiset terveysvaikutukset nähtiin tärkeimmäksi syyksi pyöräillä.

4.10. Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile

Pyöräilemättömyyttä tai vähäistä pyörän käyttöä perusteltiin useimmiten sillä ettei pyörää ole saatavilla tai terveydentilalla/korkealla iällä. Noin joka kymmenes mainitsi syyksi mukavuudenhalun tai turvattomuuden liikenteessä. Myös mm. liian pitkä välimatka ja muun liikkumistavan kokeminen mieluisampana saivat mainintoja.

PÄÄASIALLINEN SYY MIKSI EI PYÖRÄILE

19) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen/ pyöräilyyn harvoin? (ei i

% ei-pyöräilevistä (n=864 / N=196517)



* - käyttää mieluummin joukkoliikennettä (3%)
 - mieluummin autoa (2%)
 - kävelee mieluummin (2%)

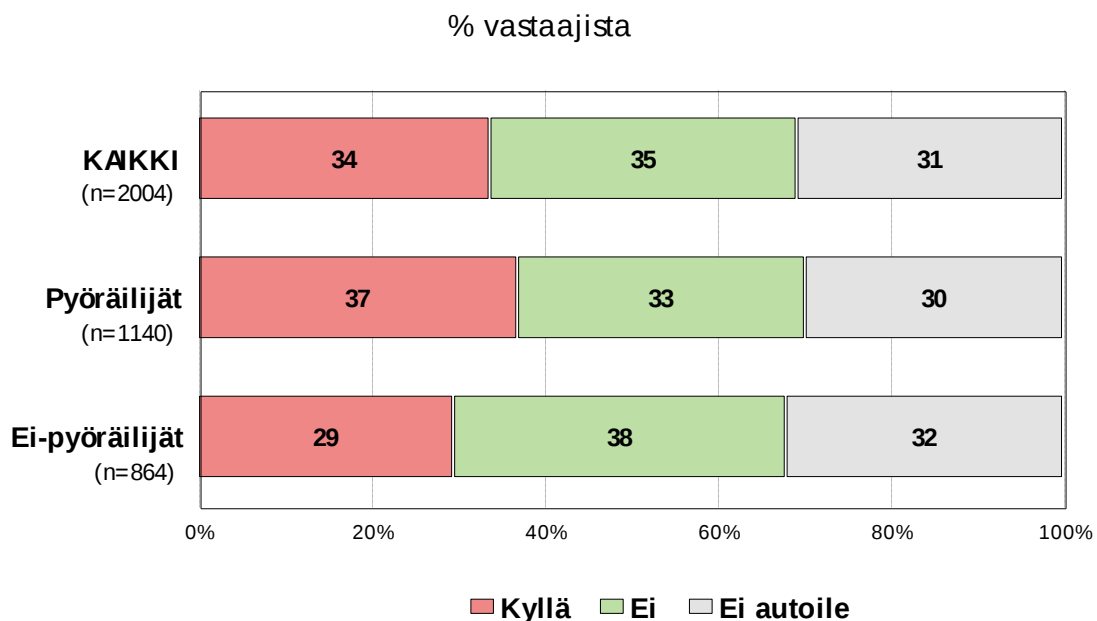
4.11 Onko autoliikenteen määrä ongelma

Vastaajilta kysyttiin mielipidettä onko autoliikenteen määrä ongelma. Mielipiteet jakautuivat niin, että noin joka toinen helsinkiläinen autoilija kokee asian ongelmana.

Autoilevia on jokseenkin saman verran pyöräilijöissä ja ei-pyöräilijöissä. Polkupyörää käyttävien asukkaiden keskuudessa autoliikenteen määrän ongelmaksi kokevia on kuitenkin suhteessa selvästi enemmän kuin ei-pyöräilijöissä.

ONKO AUTOLIIKENTEEN MÄÄRÄ ONGELMA

20) Jos autoilette, onko autoliikenteen määrä mielestänne ongelma?



T4180 / 20

Helsingin kaupunki - Pyöräilybarometri 2014

Taustaryhmittäin tarkasteltuna, autoliikenteen määrän ongelmaksi kokevien osuus jäi selvästi pienemmäksi eläkeläisten, päivittäin autoilevien, alle 25-vuotiaiden, miesten ja harvoin tai ei koskaan pyöräilevien keskuudessa.

Päivittäin autoilevista 45 % kokee autoliikenteen määrän ongelmaksi, 54 % ei. Päivittäin pyöräilevistä autoliikenteen määrää pitää ongelmallisena 35 %, 29 % ei ja 36 % ei autoile. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa autoliikenteen määrän ongelmaksi kokevia oli vain hieman enemmän kuin vastakkaista mielipidettä olevia.

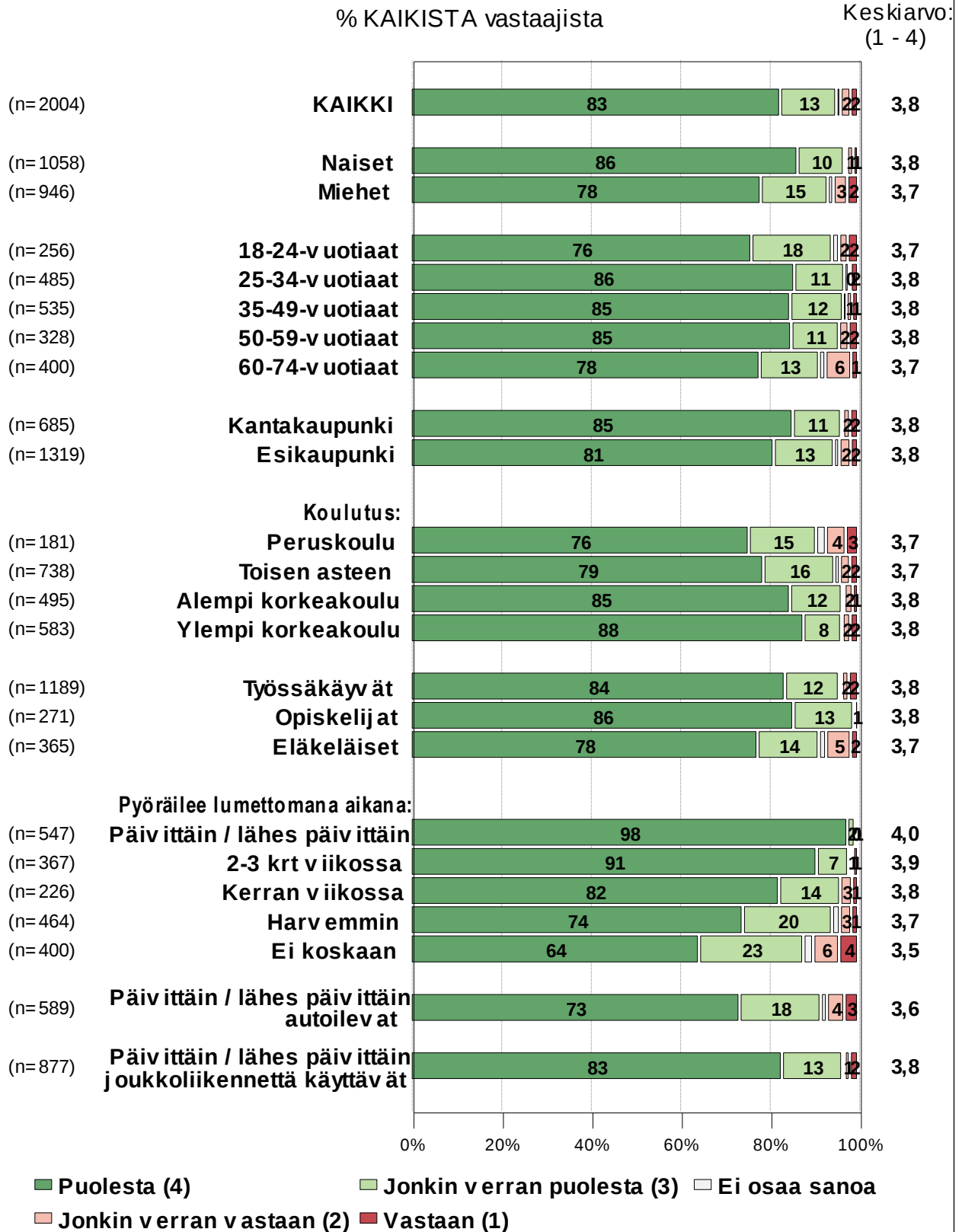
Kantakaupungissa ja esikaupungeissa mielipiteet asiasta jakautuivat jokseenkin tasan. Samoin työssäkäyvien ja opiskelijoiden keskuudessa.

LIITE / KUVIOT

TULOKSET TAUSTARYHMITÄIN

SUHTAUTUMINEN PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN HELSINGISSÄ

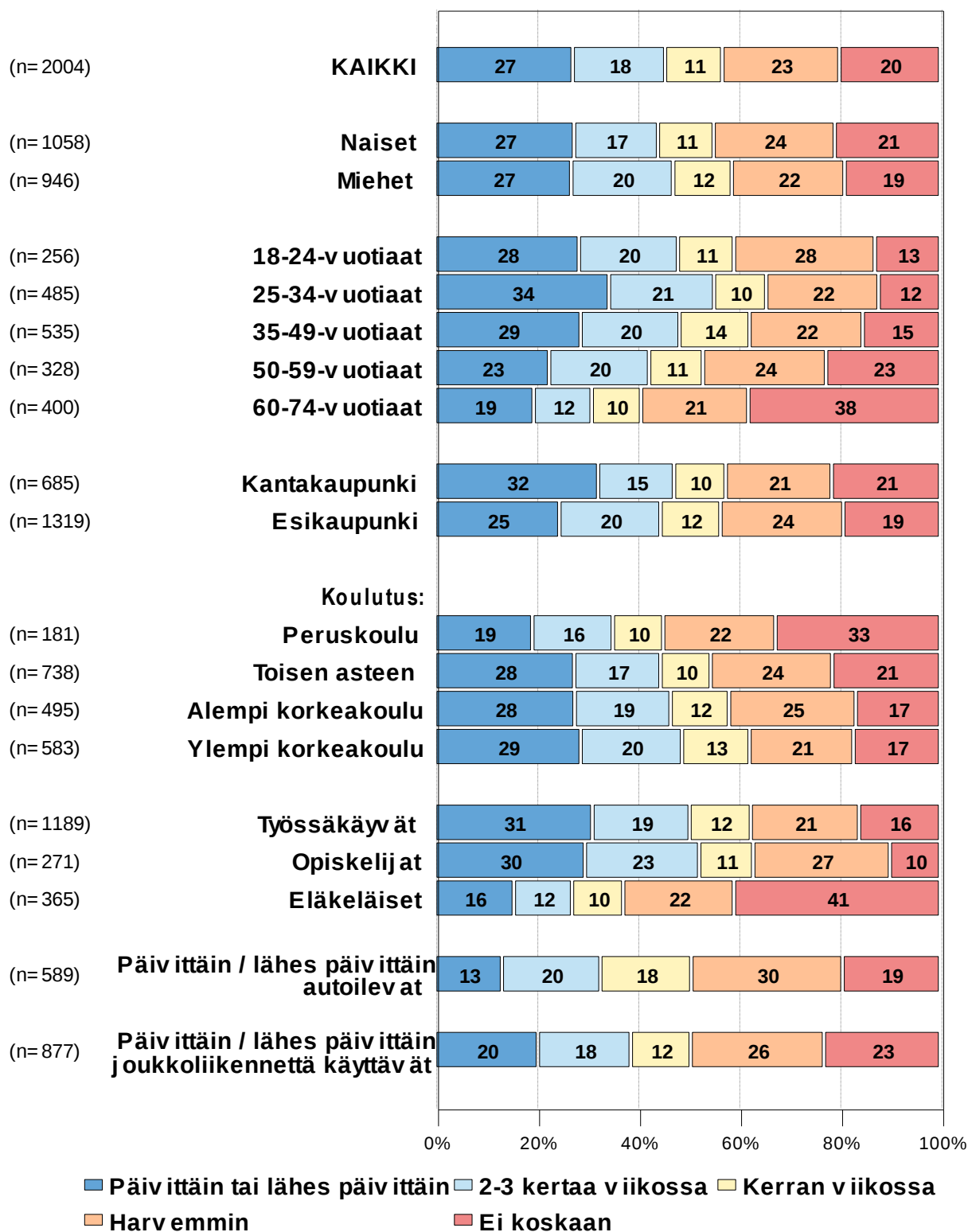
1) Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja.
Miten suhtaudutte pyöräilyn edistämiseen Helsingissä? Oletteko...



PYÖRÄILYN USEUS (LUMETTOMANA AIKANA)

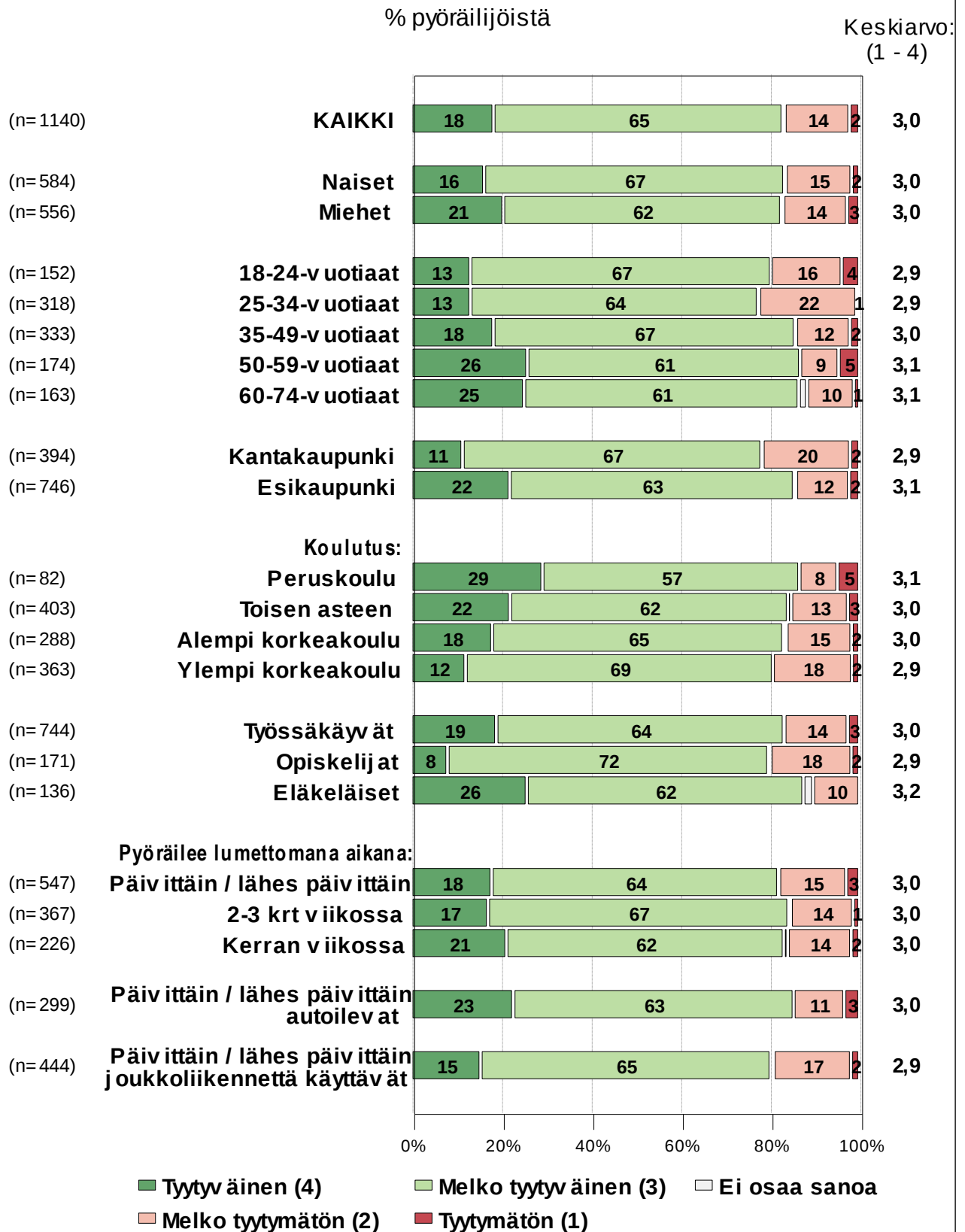
2) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?

% KAIKISTA vastaajista



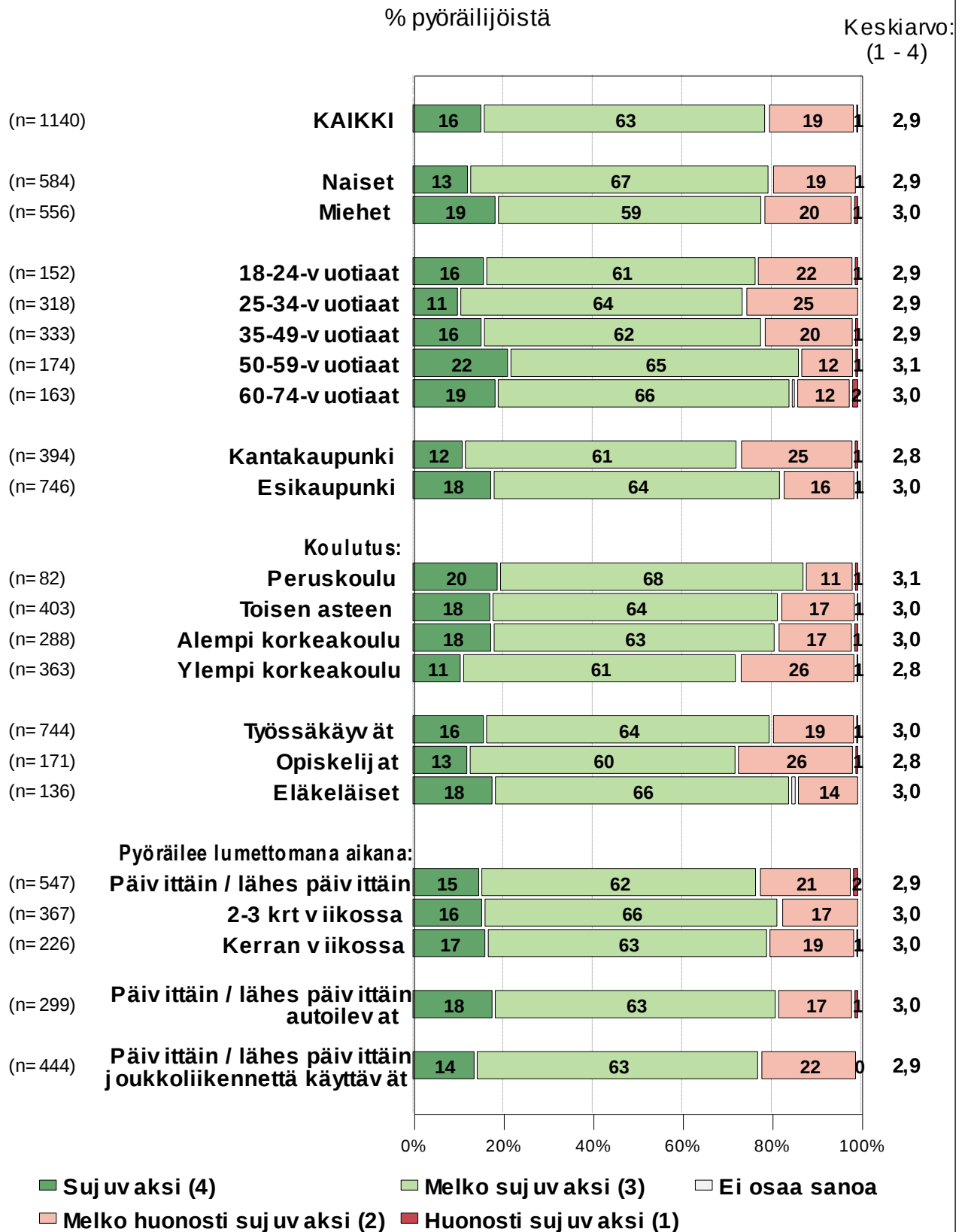
TYYTYVÄISYYS HELSINKIIN PYÖRÄILYKAUPUNKINA

3) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina?



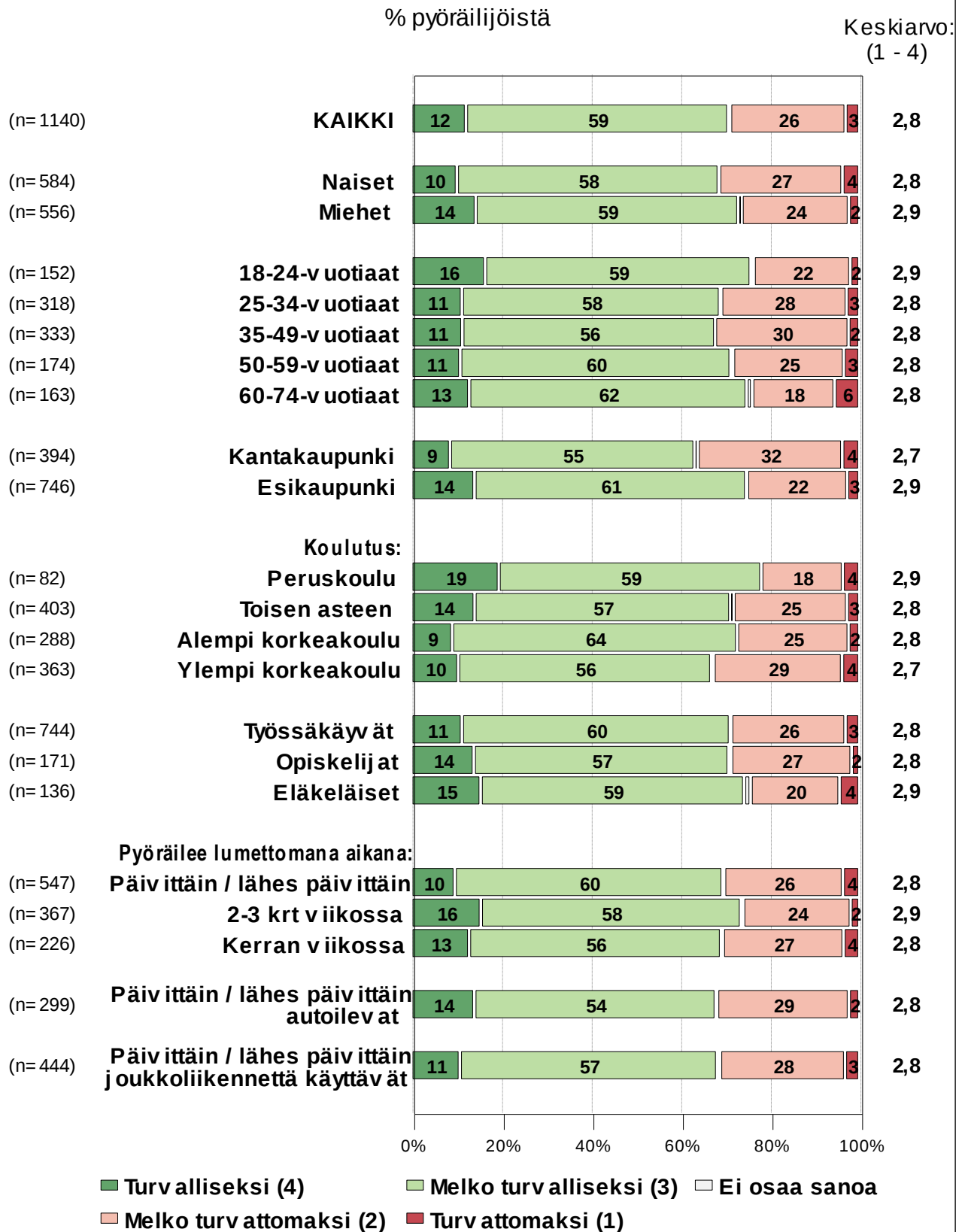
PYÖRÄILYN SUJUVUUS HELSINGISSÄ

4) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä?



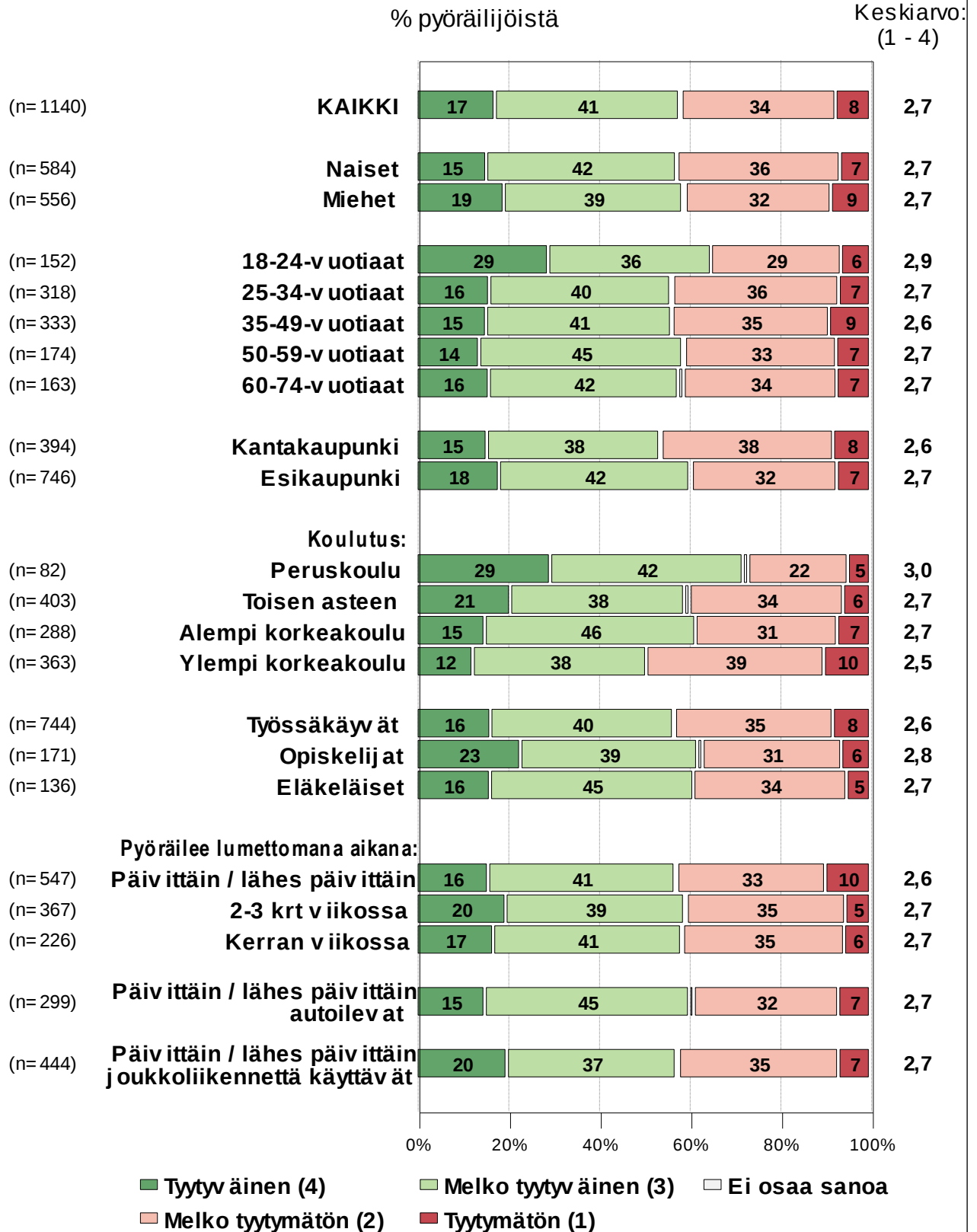
PYÖRÄILYN TURVALLISUUS HELSINGISSÄ

5) Miten turvalliseksi koette pyöräilyn Helsingissä?



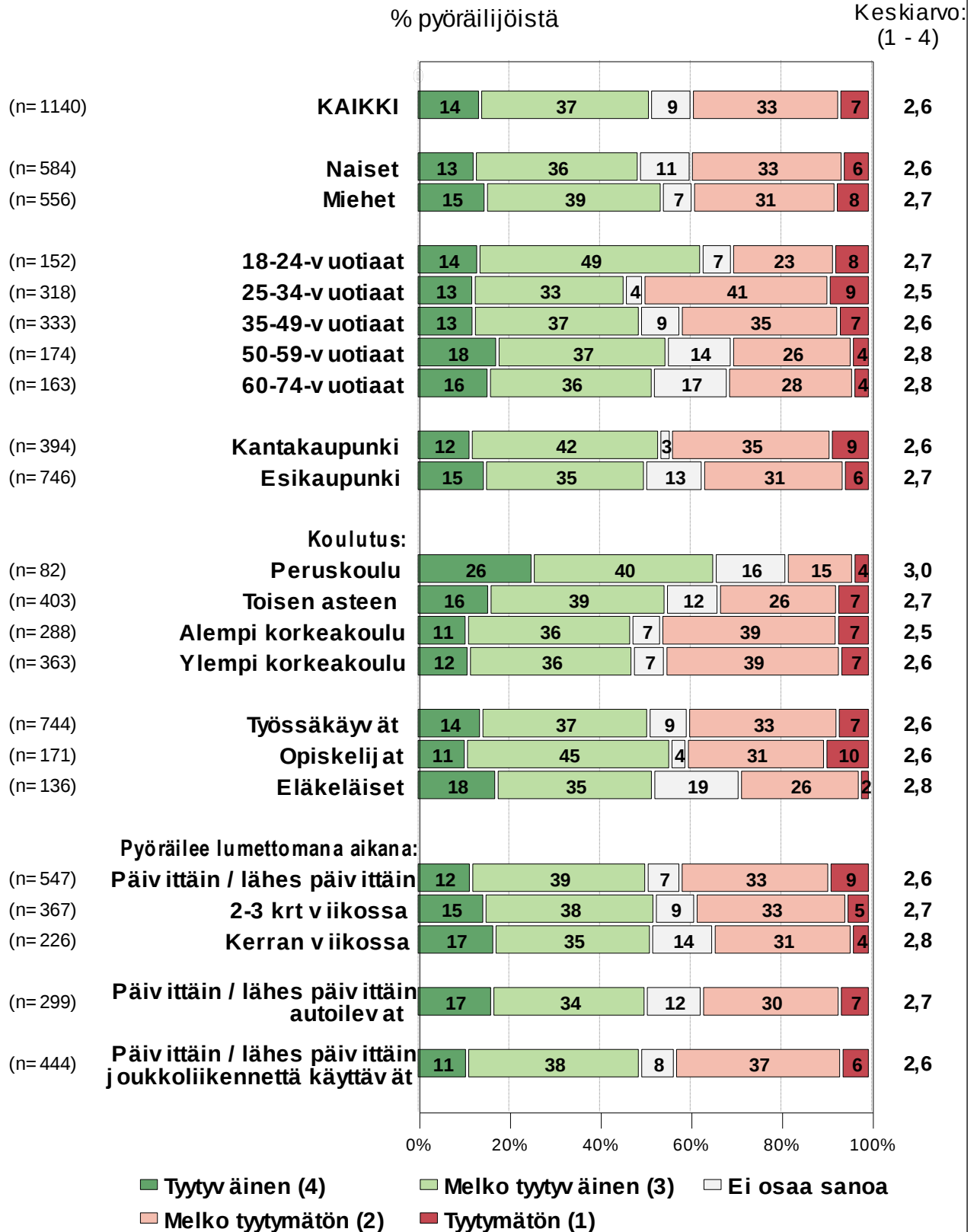
TYTYTYVÄISYYS SIIHEN MITEN PYÖRÄILIJOIDEN JA JALANKULKIJOIDEN VÄYLÄT ON EROTETTU TOISISTAAN

6) Miten tyytyväinen olette siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan?



TYTYTYVÄISYYS PYÖRÄILYYN SOVELTUVIEN REITTIIEN MÄÄRÄÄN KANTAKAUPUNGISSA

7) Miten tyytyväinen olette pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa?

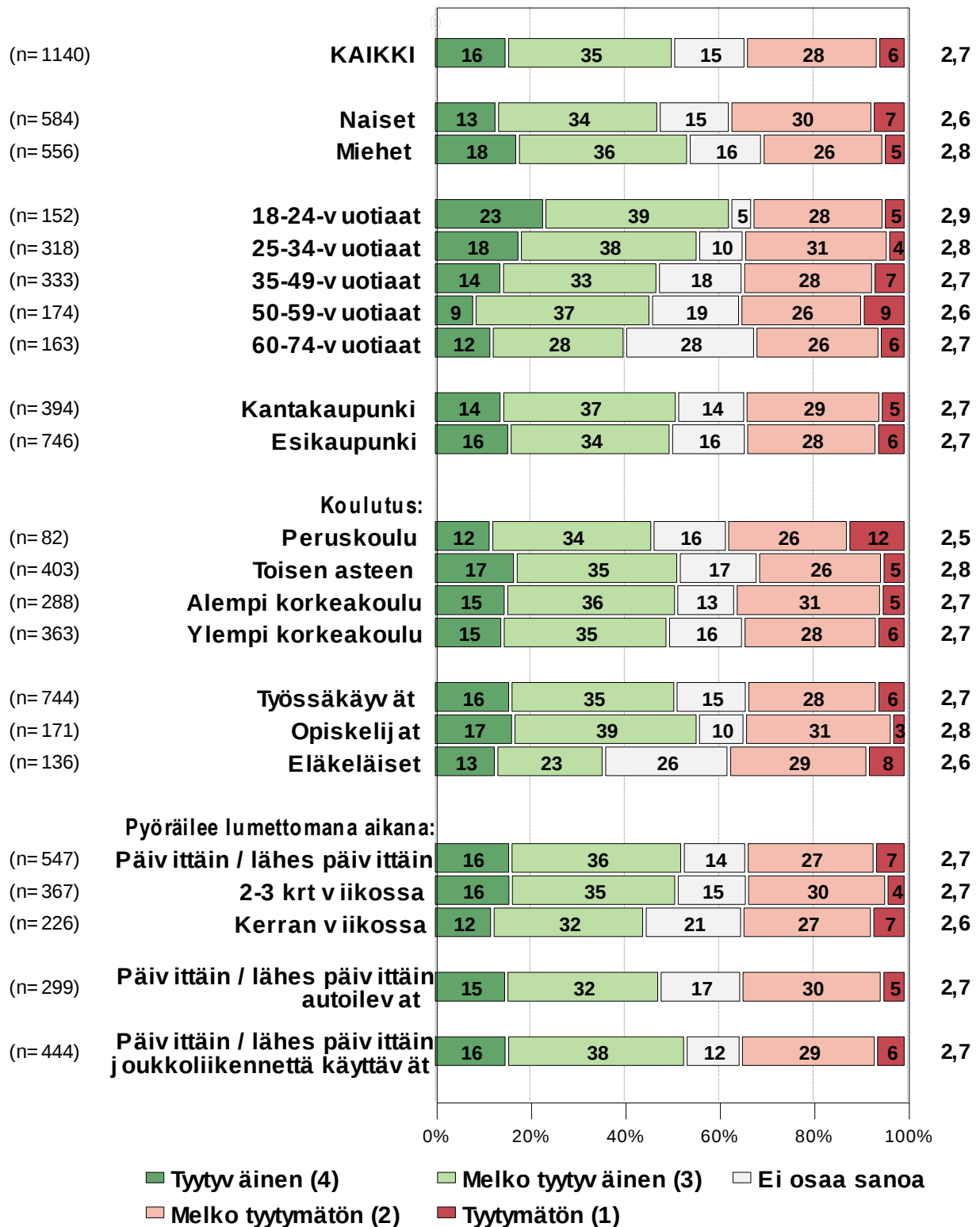


TYTYTYVÄISYYS POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTIMAHDOLLISUUKSIIN ASEMILLA

8) Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla?
Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia te

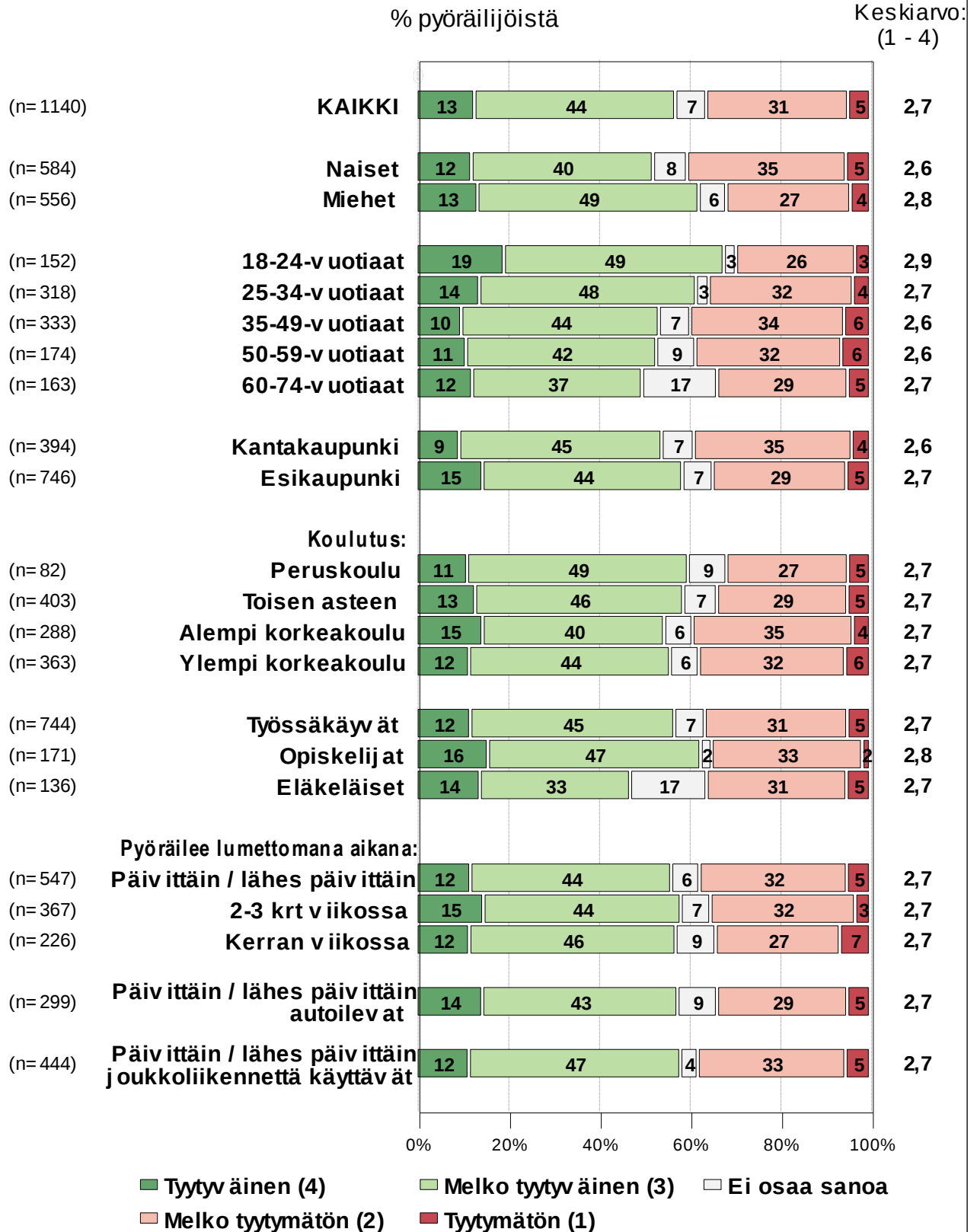
% pyöräilijöistä

Keskiarvo:
(1 - 4)



TYTYTVÄISYYS POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTIMAHDOULLISUUKSIIN MUISSA JULKISISSA KOHTEISSA (KUIN ASEMILLA)

9) Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa k...
Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia te...

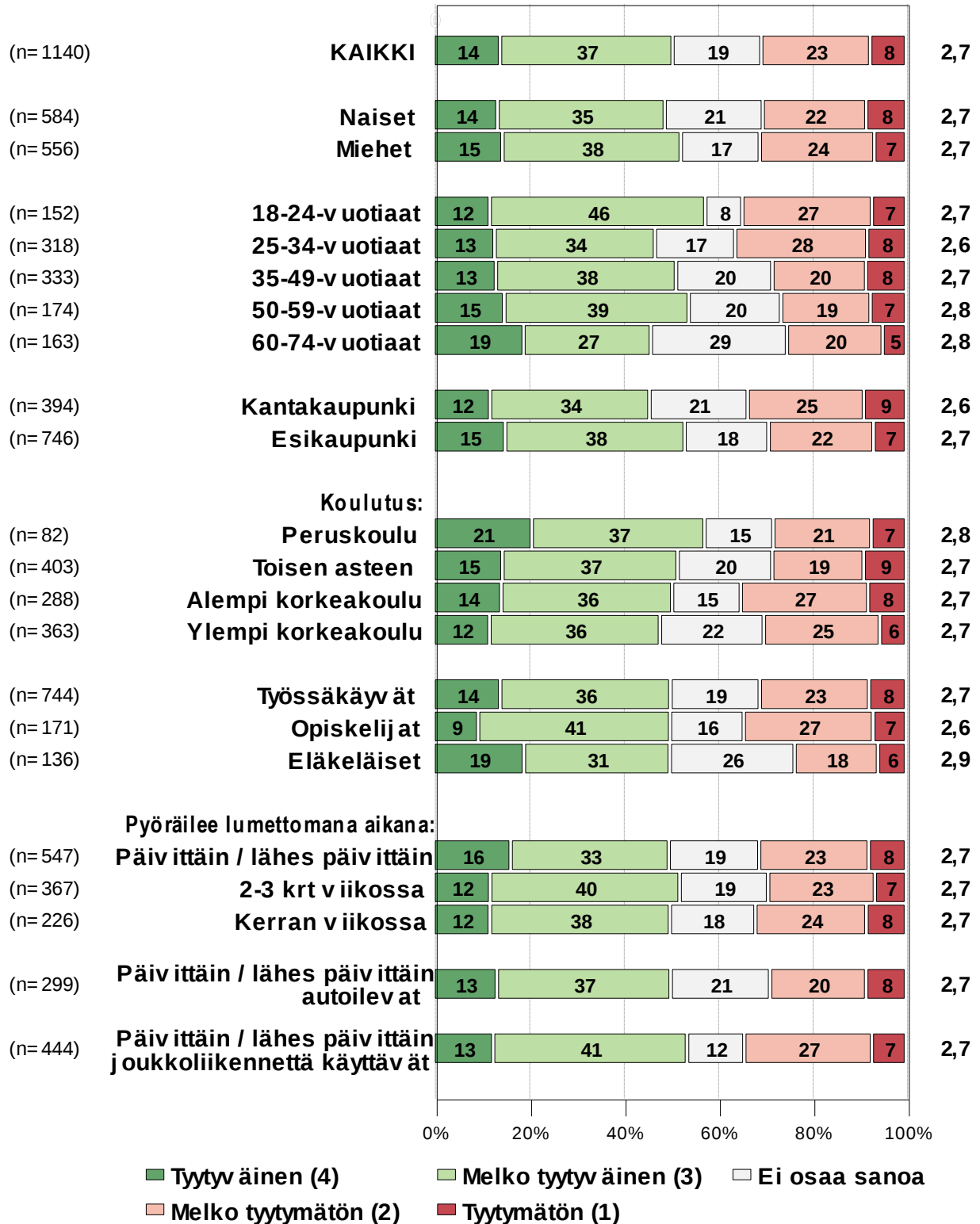


TYTYTVÄISYYS MAHDOLLISUUKSIIN YHDISTÄÄ PYÖRÄILYÄ JA JOUKKOLIKENNETÄ SAMALLA MATKALLA

10) Miten tyytyväinen olette mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla?

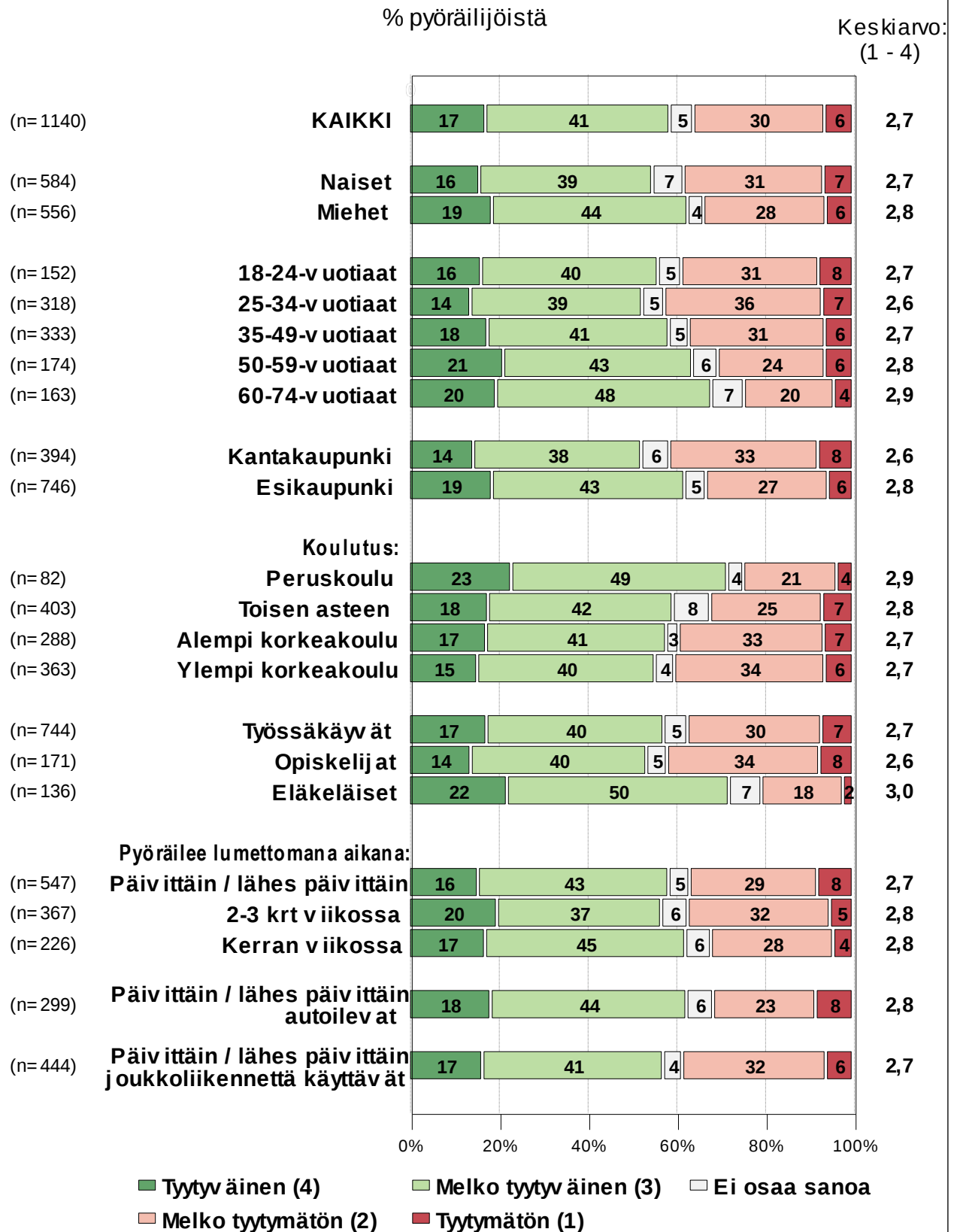
% pyöräilijöistä

Keskiarvo:
(1 - 4)



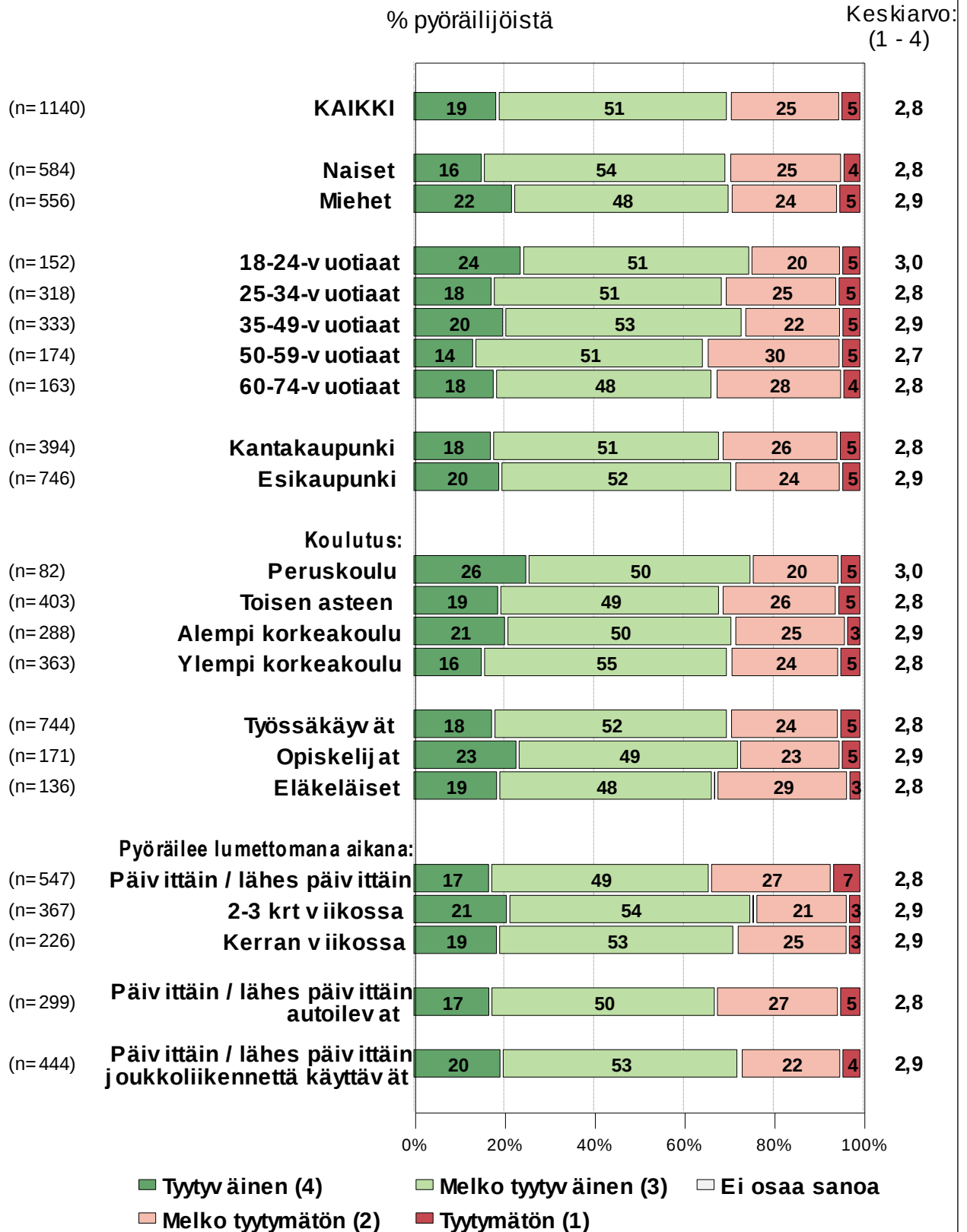
TYYTYVÄISYYS PYÖRÄILYN OPASTUKSEEN HELSINGISSÄ

11) Miten tyytyväinen olette pyöräilyn opastukseen Helsingissä?



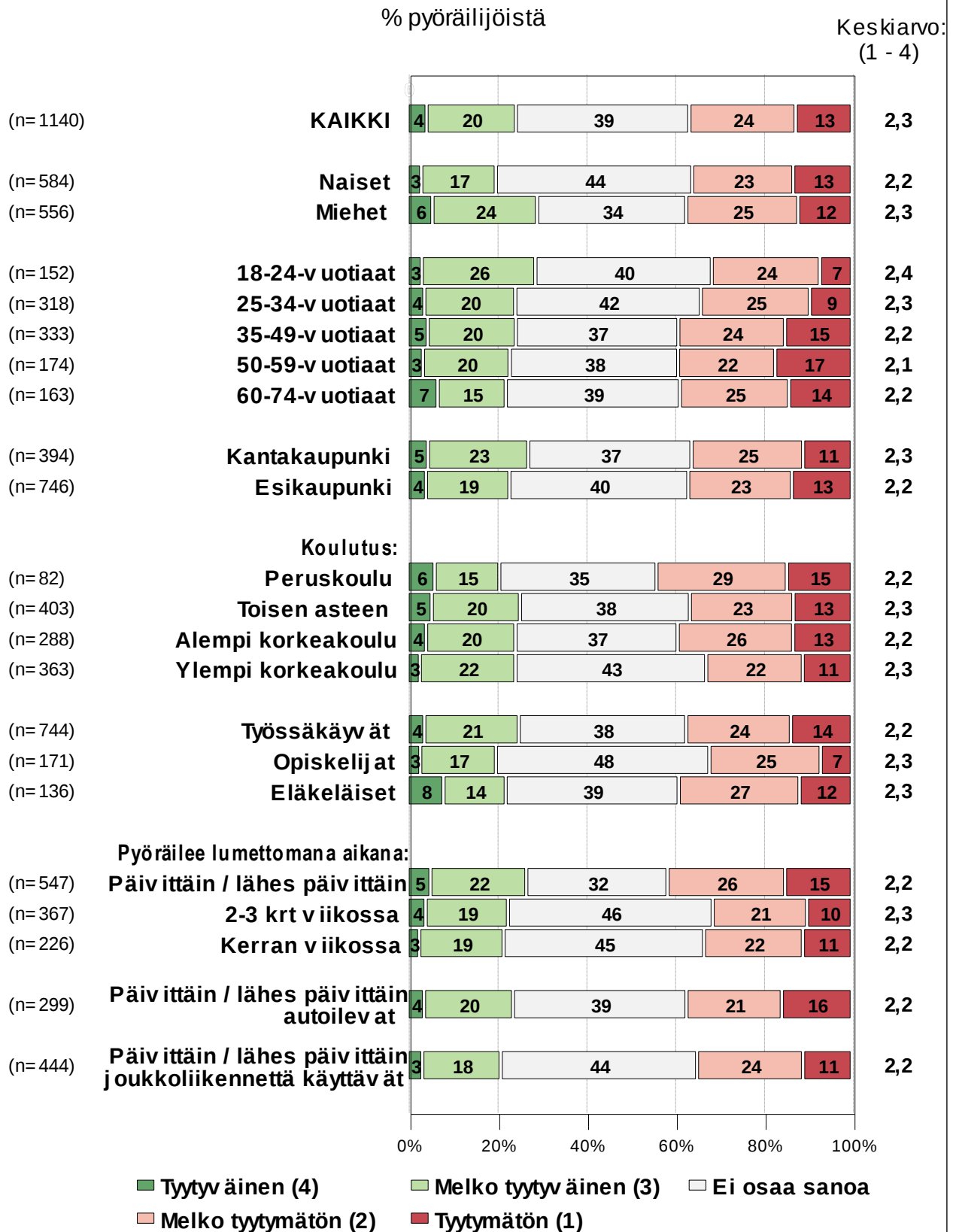
TYTYTYVÄISYYS PYÖRÄTEIDEN AJOMUKAVUUTEEN HELSINGISSÄ

12) Miten tyytyväinen olette pyöräteiden ajomukavuuteen Helsingissä? Ottakaa arvios huomioon päällysteen kunto, reunakivet ja muut ajomukavuuteen vaikuttavat tekijät



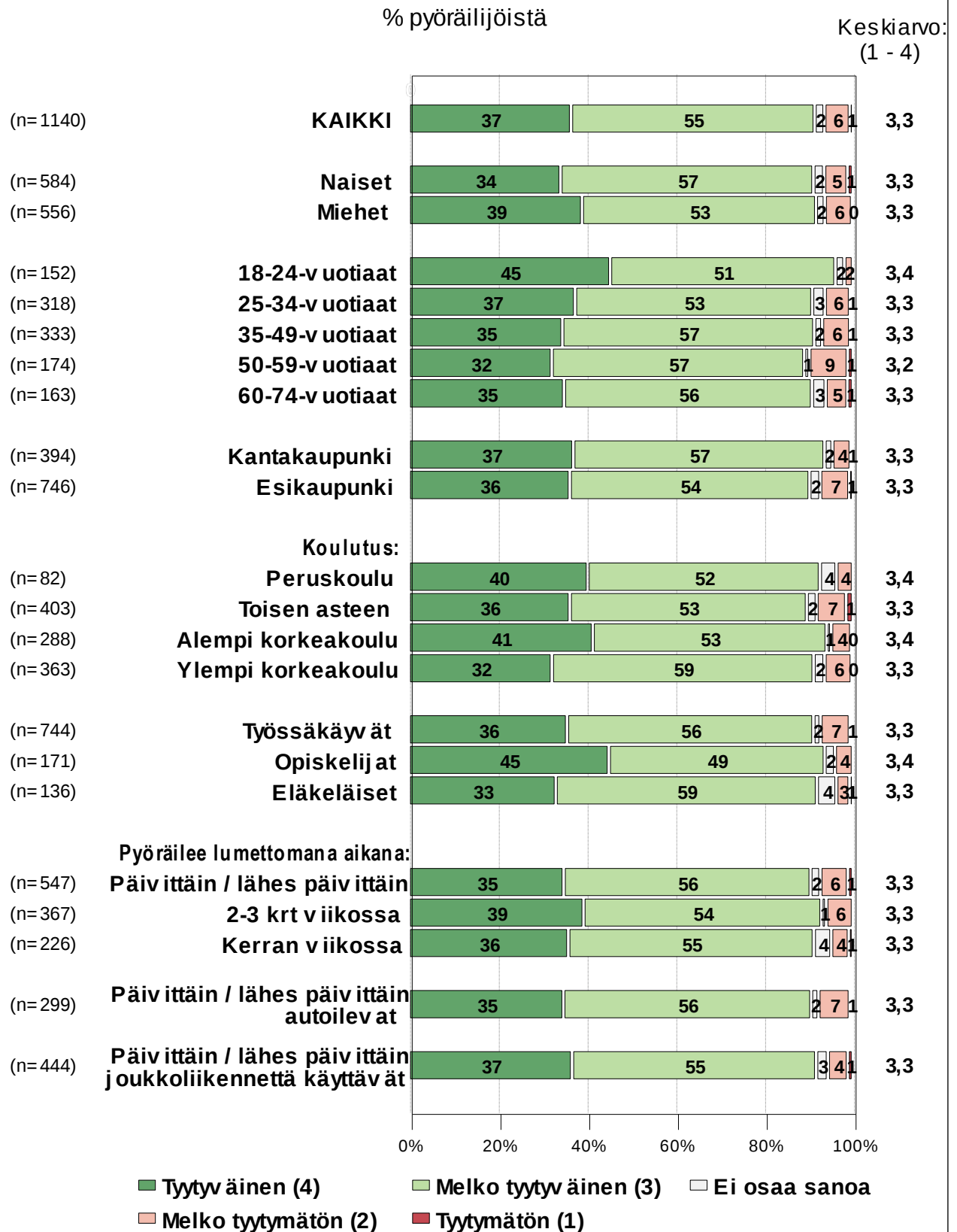
TYYTYVÄISYYS PYÖRÄTEIDEN TALVIHOITOON HELSINGISSÄ

13) Miten tyytyväinen olette pyöräteiden talvihoitoon Helsingissä?



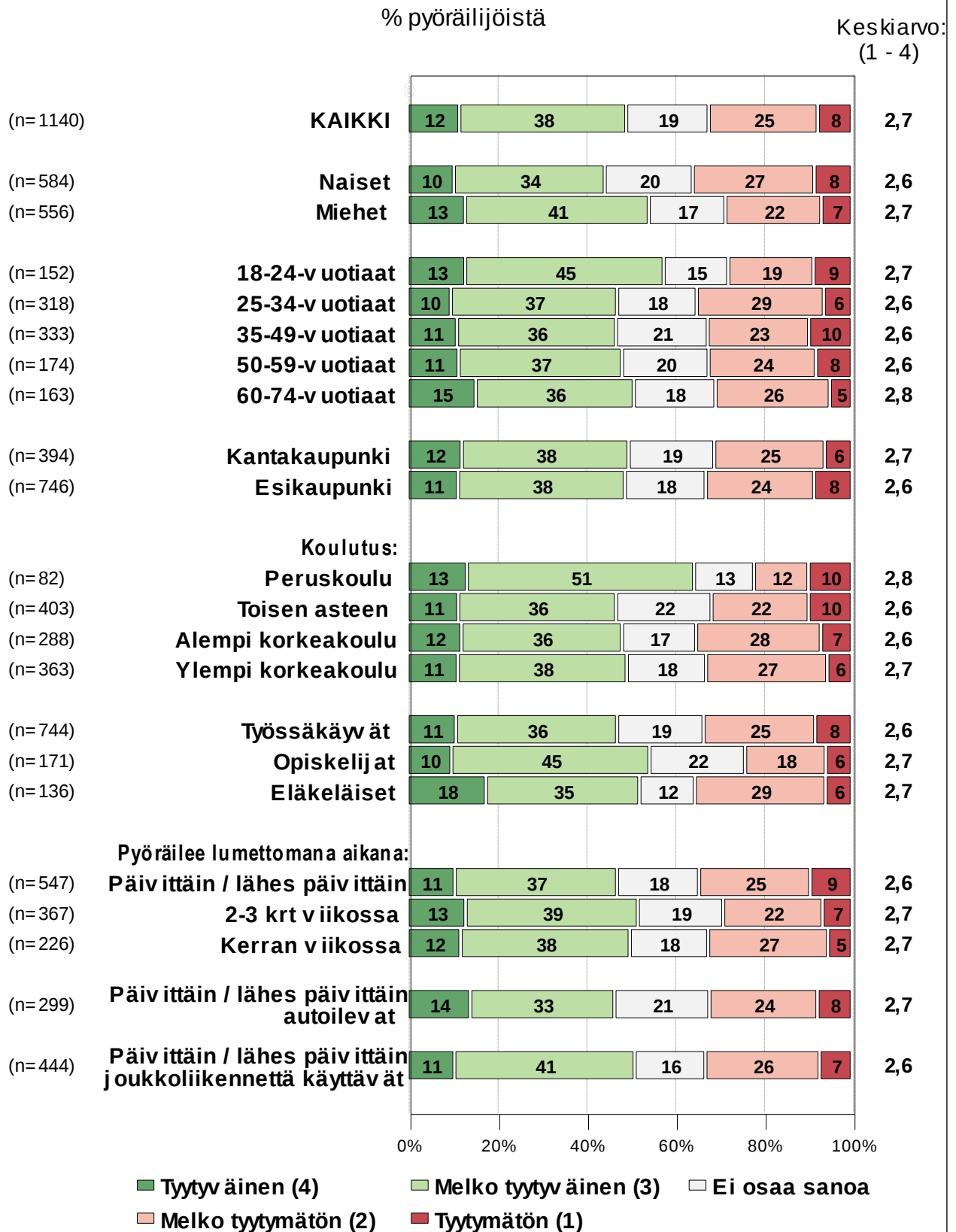
TYTYTYVÄISYYS PYÖRÄTEIDEN HOITOON MUINA VUODENAIKOINA (KUIN TALVELLA) HELSINGISSÄ

14) Miten tyytyväinen olette pyöräteiden hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä



TYYTYVÄISYYS PYÖRÄILYSTÄ TIEDOTTAMISEEN

15) Miten tyytyväinen olette pyöräilystä tiedottamiseen?

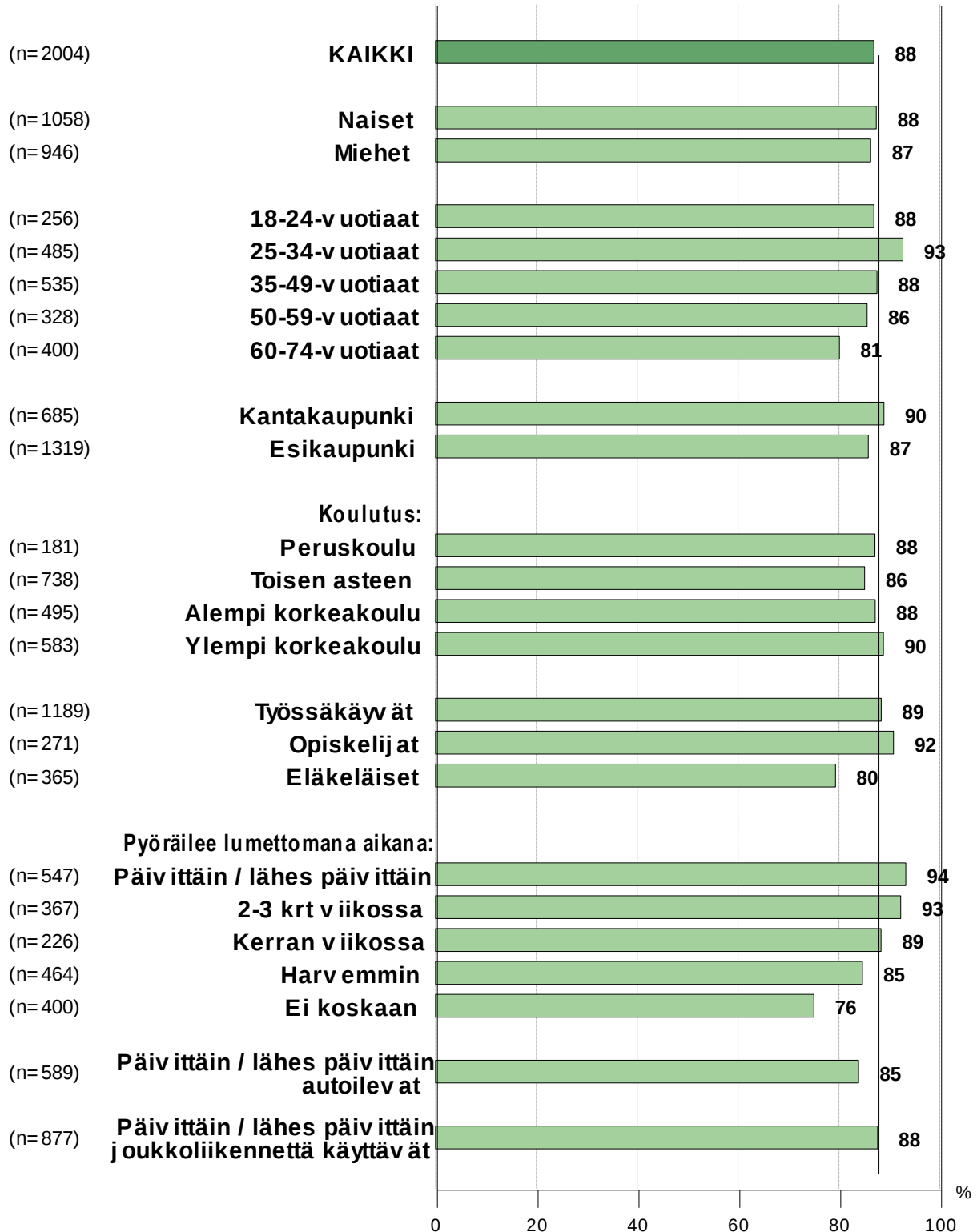


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (1/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos pyörätieverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi

Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista

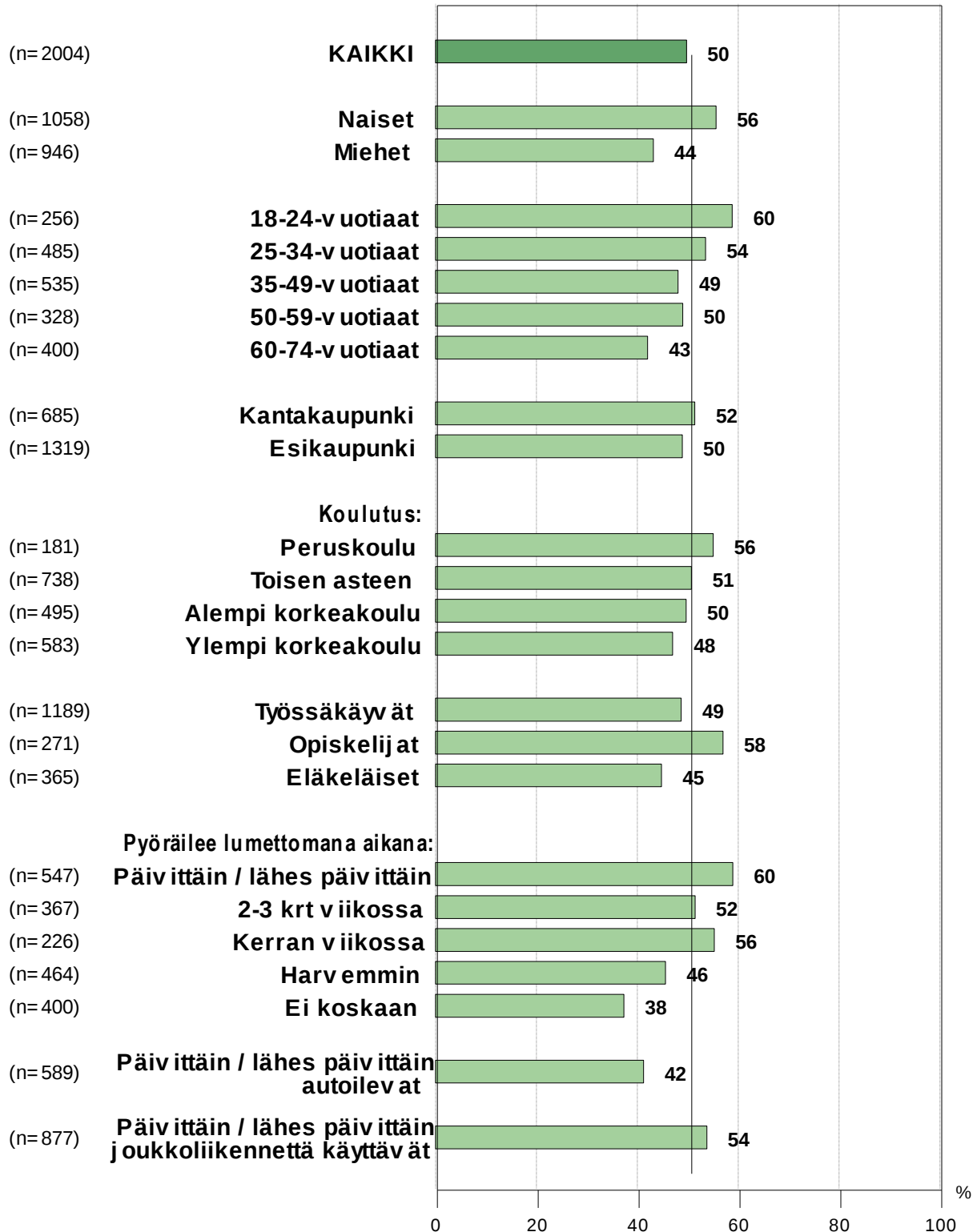


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (2/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos pyöriteiden opastus olisi paremmin järjestetty

Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista

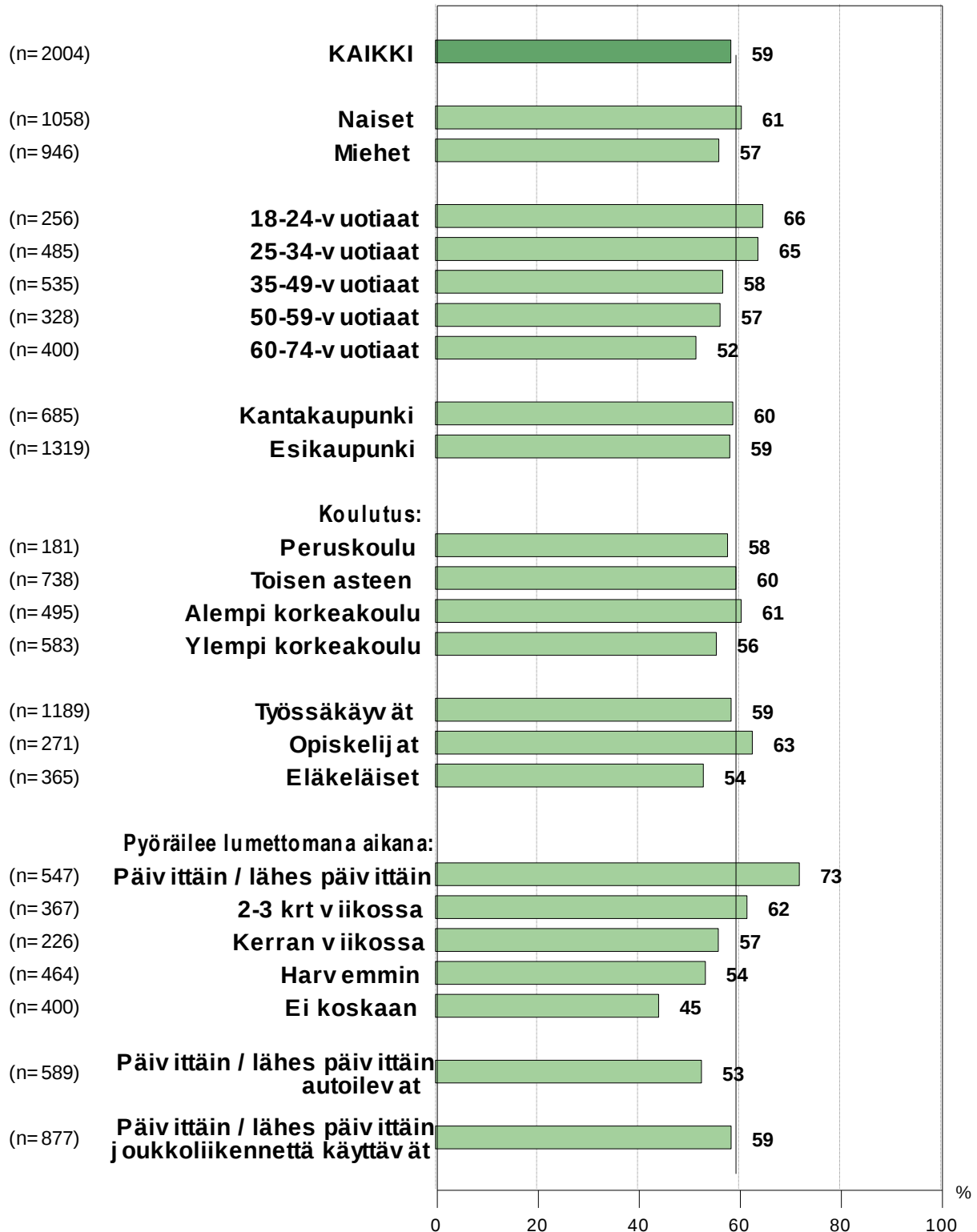


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (3/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos pyörätiet pidettäisiin paremmassa kunnossa

Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista

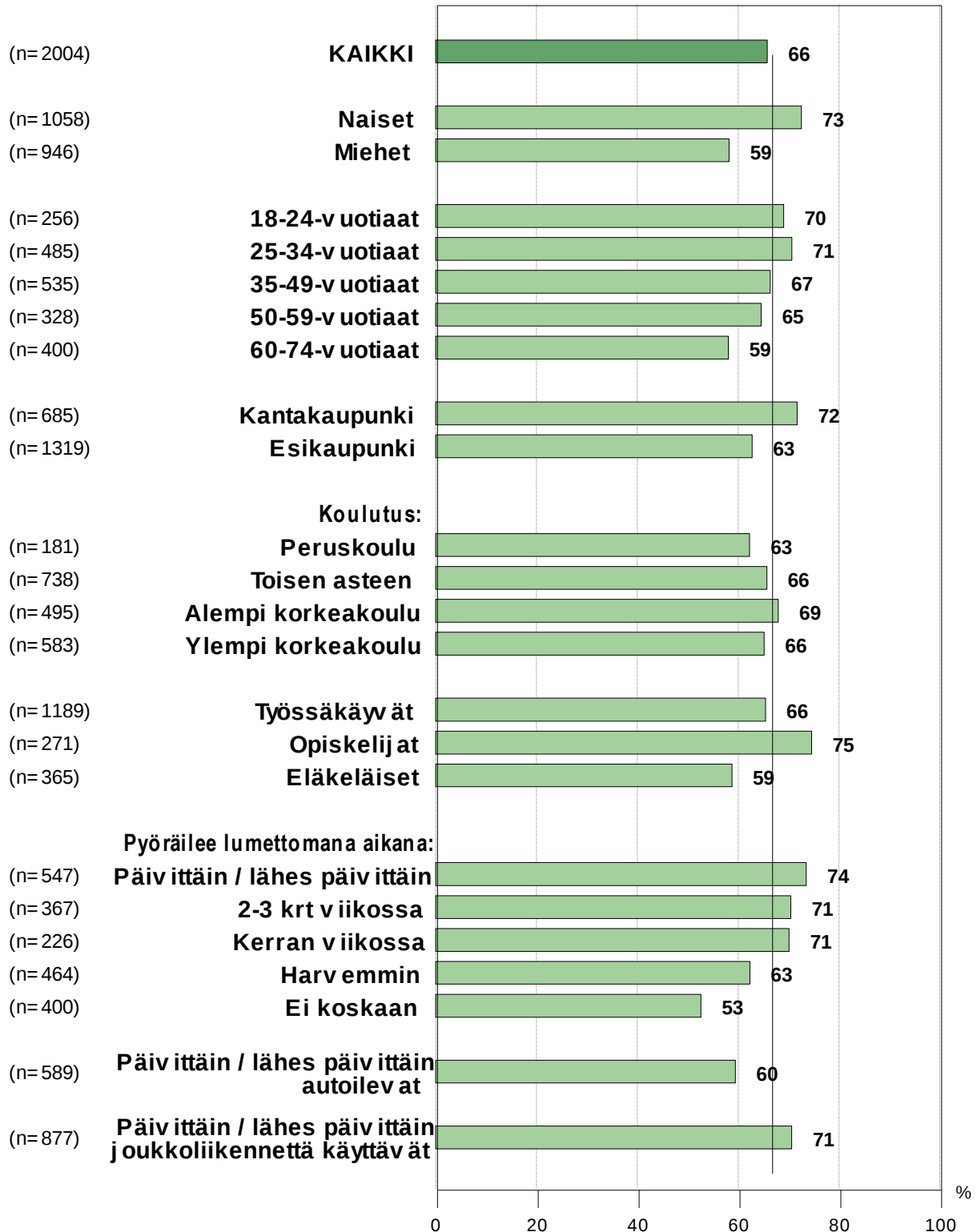


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (4/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saaisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos pyöräily olisi turvallisempaa

Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista

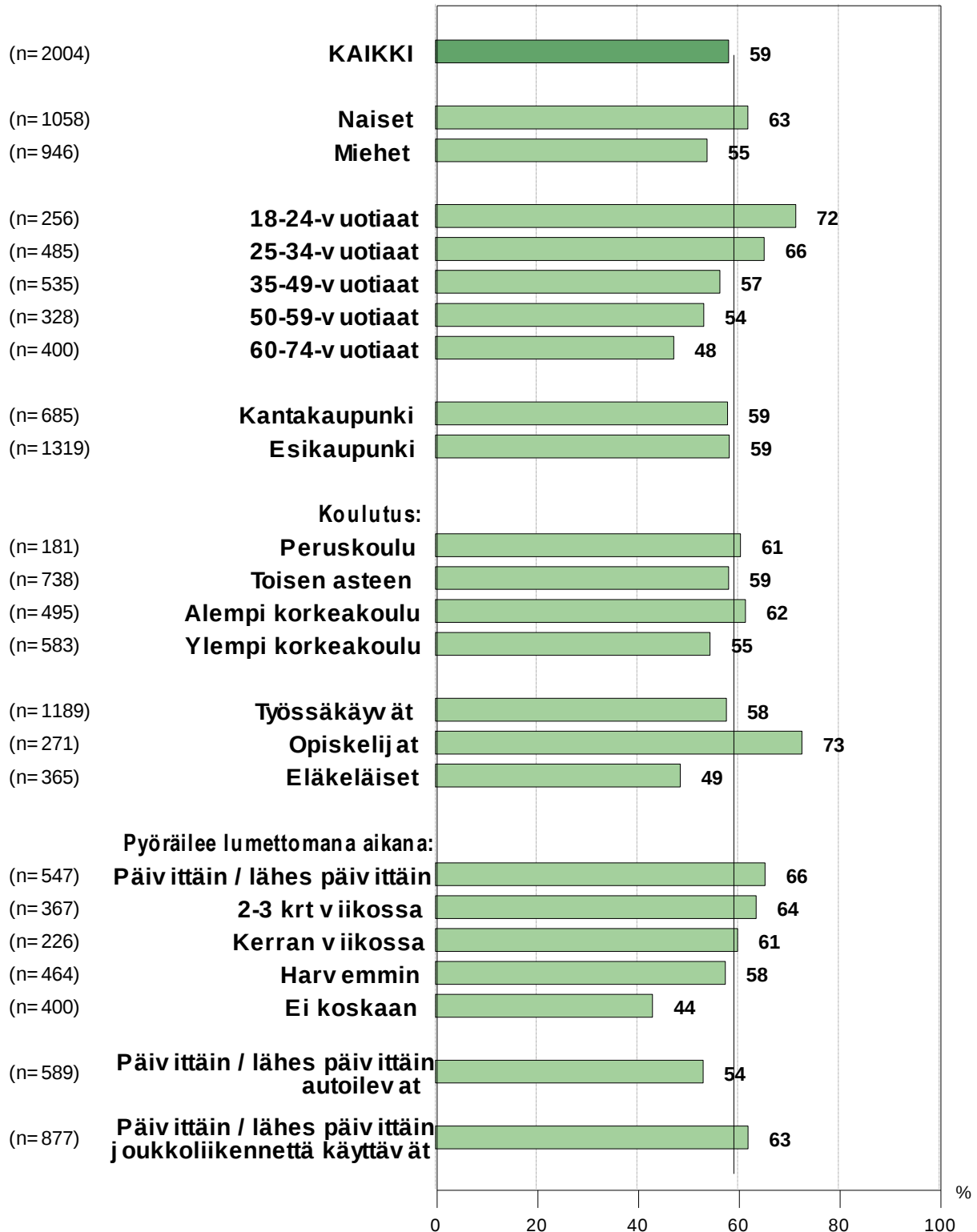


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (5/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat laadukkaampia

Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista

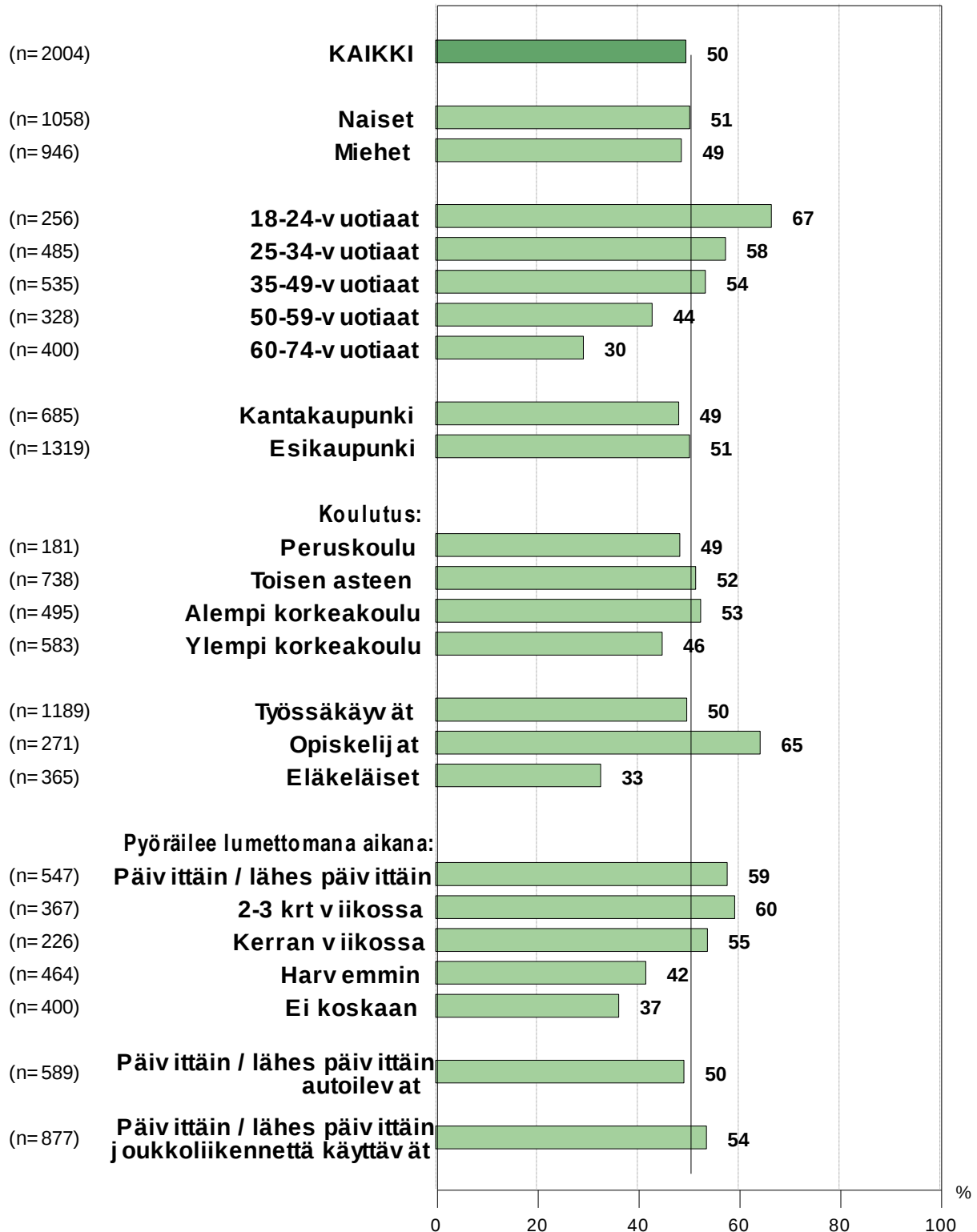


PARANNUKSET JOTKA SAISIVAT PYÖRÄILEMÄÄN ENEMMÄN (6/6)

16) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdan saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihkut ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet

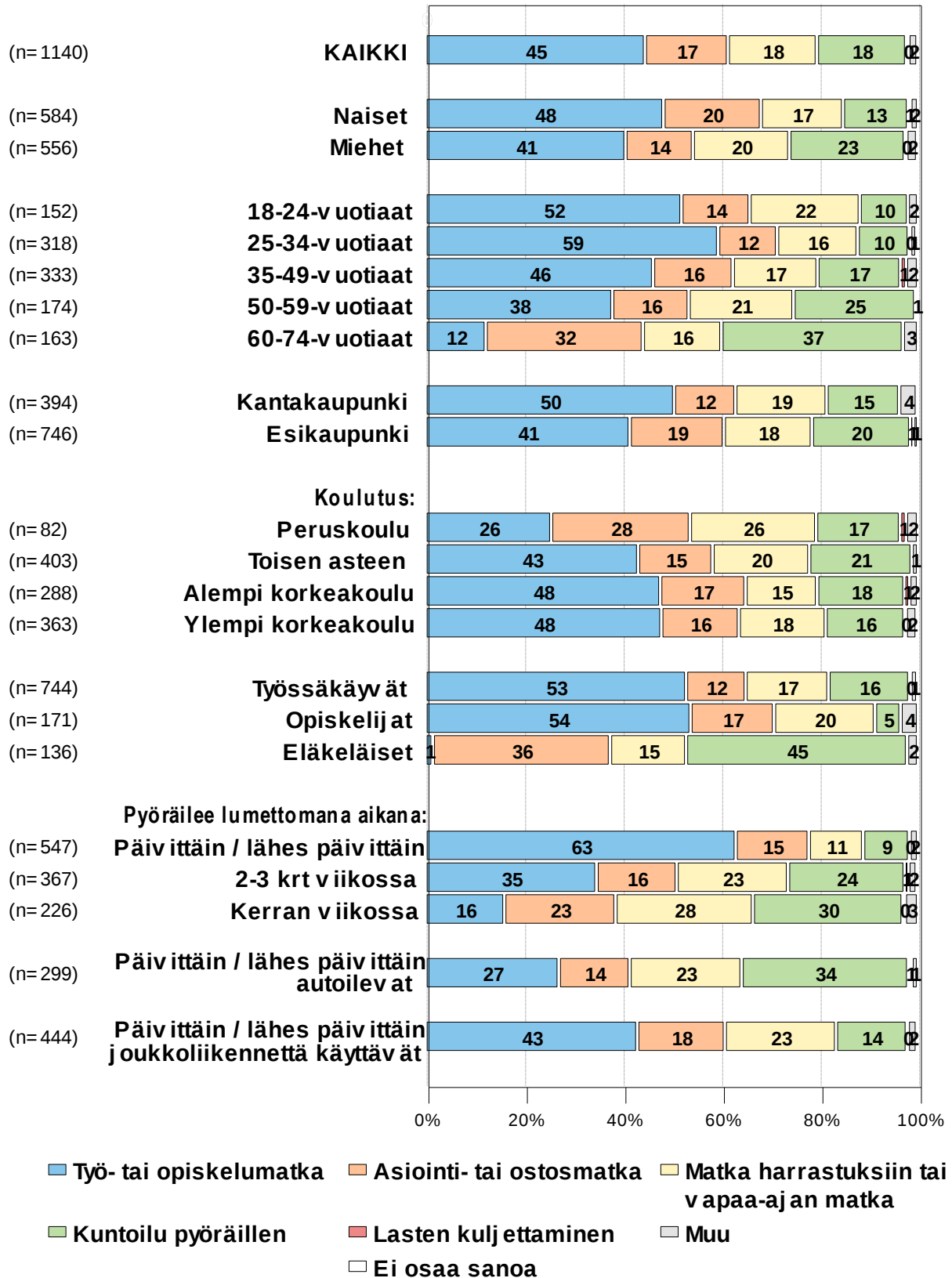
Saisi pyöräilemään enemmän/alottamaan pyöräilyn, % KAIKISTA vastaajista



YLEISIN MATKAN TARKOITUS PYÖRÄILLESSÄ

17) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne?

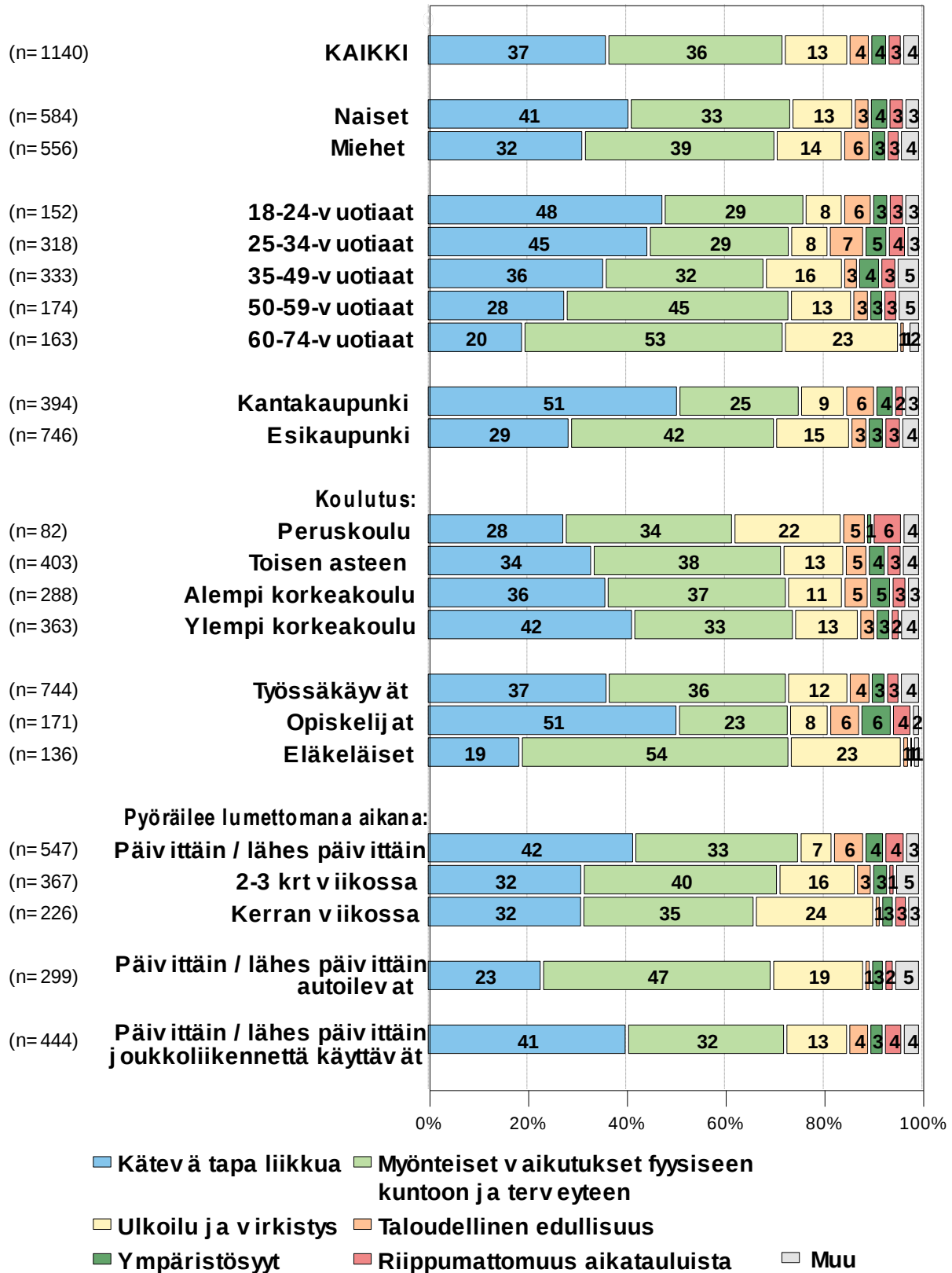
% pyöräilijöistä



PÄÄASIAALLINEN SYY PYÖRÄILYYN

18) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei luetella)

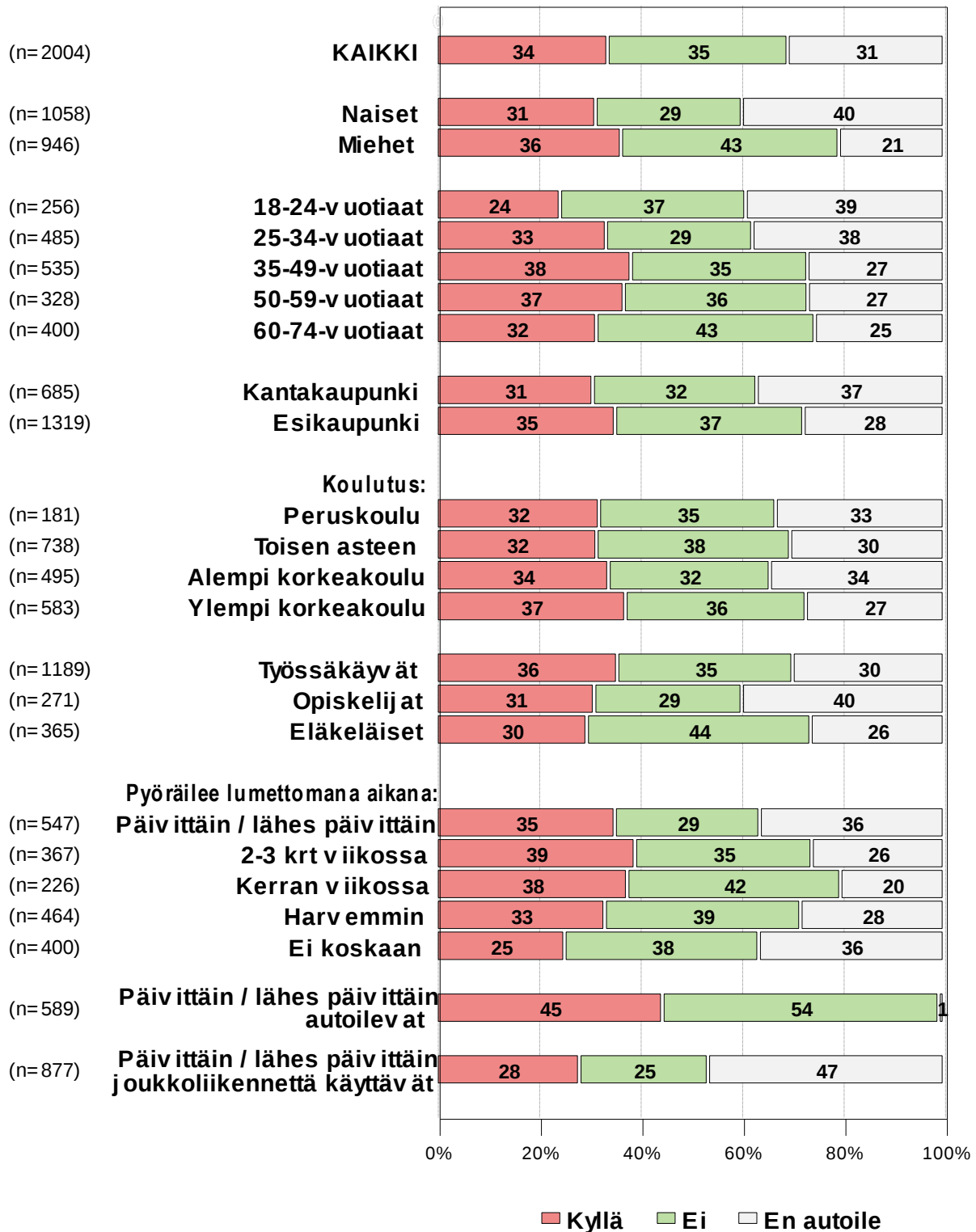
% pyöräilijöistä



ONKO AUTOLIIKENTEEEN MÄÄRÄ ONGELMA

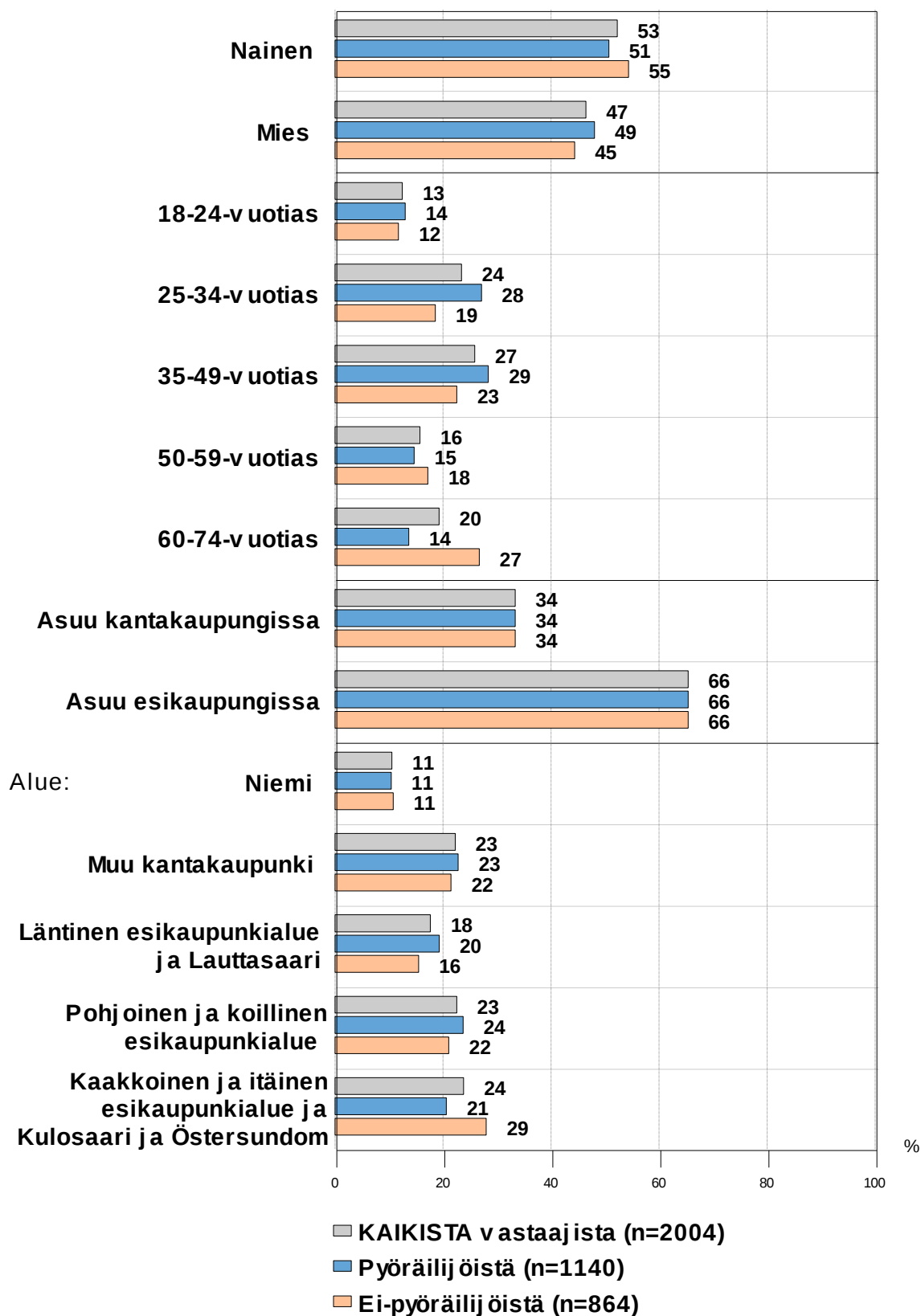
20) Jos autoillette, onko autoliikenteen määrä mielestänne ongelma?

% KAIKISTA vastaajista



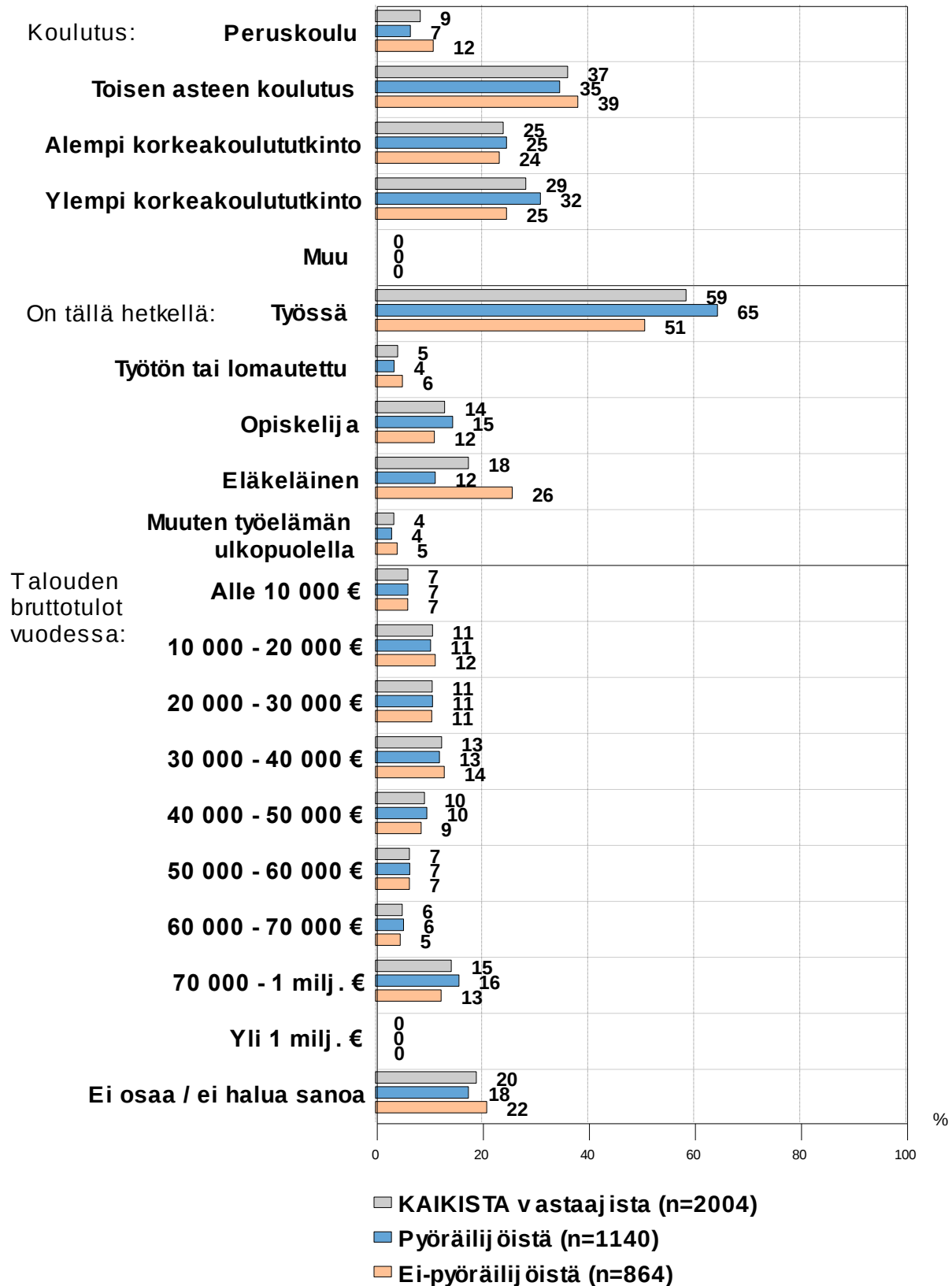
AINEISTON RAKENNE (1/3)

% KAIKISTA vastaajista, pyöräilijöistä ja ei-pyöräilijöistä



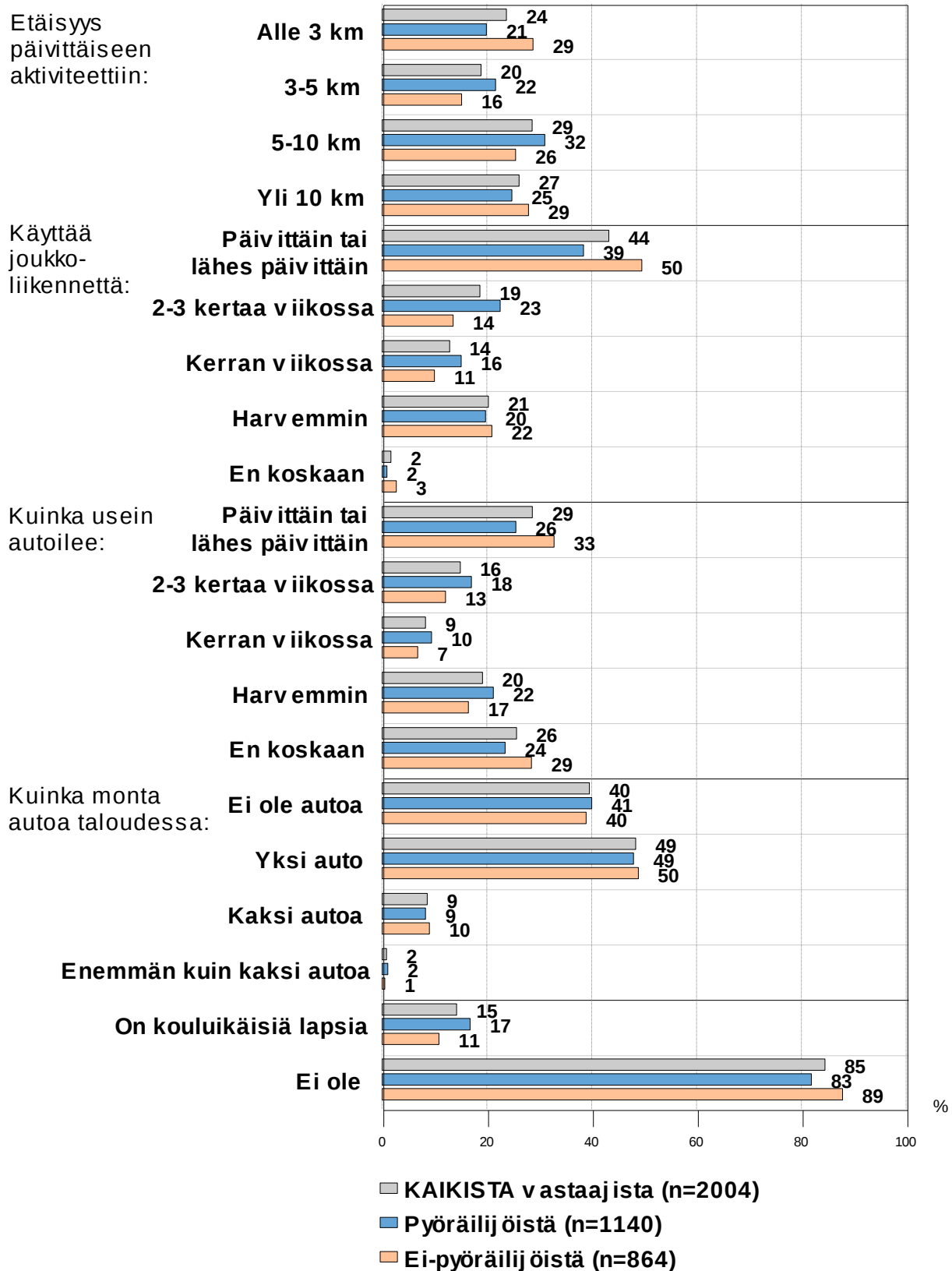
AINEISTON RAKENNE (2/3)

% KAIKISTA vastaajista, pyöräilijöistä ja ei-pyöräilijöistä



AINEISTON RAKENNE (3/3)

% KAIKISTA vastaajista, pyöräilijöistä ja ei-pyöräilijöistä



Sarjassa aiemmin julkaistu

- 2014:1 Liikenteen kehitys Helsingissä
vuonna 2013
- 2014:2 Citylogistiikka - Toimenpideohjelma