Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:17

Asukaskysely pyörä-väylien priorisoimiseksi

Helsinki

Asukaskysely pyöräväylien priorisoimiseksi

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:17

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Jussi Hellsten
ISBN | 978-952-331-794-9 (verkkoversio)
ISSN | 2489-4230 (verkkoversio)

Sisällysluettelo

Johdanto **6**
1. Työn tausta ja tarve **7**
1.1 Pyöräliikenteen priorisointi- ja toteuttamisohjelma 7
1.2 Mallia onnistuneista kyselyistä 8
2. Kyselyn toteuttaminen ja viestintä **9**
2.1 Kyselyn toteutus ja rakenne 9
2.2 Kyselyn viestintä 10
3. Kyselyn tulokset **11**
3.1 Vastausmäärien tarkastelu 11
3.2 Puuttuvat pyöräväylät 12
3.3 Huono tai hankala pyöräväylä 15
3.4 Hankala risteys 18
3.5 Pyöräliikenteen tavoiteverkon ulkopuolella olevat kohteet 21
3.6 Avoimet kommentit 22
3.7 Keskustelu sosiaalisessa mediassa 23
4. Päätelmät ja suositukset **24**
4.1 Suositukset investointiohjelmaan 24
4.2 Muut jatkosuositukset 26
Lähdeluettelo **27**
Liitteet **28**

Johdanto

Helsingin kaupunki teetti asukaskyselyn pyöräväylien ongelmakohteista keväällä 2020. Karttakyselyllä haluttiin selvittää asukkaiden näkemyksiä puuttuvista tai huonolaatuisista pyöräteistä ja ongelmallisista risteyksistä. Lisäksi tarjottiin mahdollisuus antaa vapaamuotoista palautetta.

Kyselystä saatiin vastauksina yli 10 000 karttamerkintää. Tässä raportissa on kuvattu kyselyn toteutus ja keskeiset tulokset. Aineistoa hyödynnetään pyöräliikenteen tavoiteverkkojen priorisointi- ja toteuttamisohjelman valmistelussa.

Analyysin tuloksena suositetaan, että kyselyssä korostuneiden ongelmakohteiden parannusta nopeutetaan ja kohteita nostetaan kärkeen pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelmassa. Kohteet on esitetty tarkemmin tässä raportissa. Jatkotoimena ehdotetaan, että tavoiteverkon päivityksessä asukkaiden näkemykset otettaisiin aiempaa vahvemmin huomioon. Lisäksi työn aikana kehittämistarpeiksi todettiin kaupungin palautekanavien nykyistä aktiivisempi hyödyntäminen ja pyöräliikenteen infraa ja olosuhteita koskevan viestinnän vahvistaminen.

Työn tilaajana toimi Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta liikenneinsinööri Teppo Pasanen. Työn toteutti Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Reetta Keisanen, suunnittelijoina Darius Colin ja Aku Staff sekä laadunvarmistajana Kari Hillo.

1. Työn tausta ja tarve

1.1 Pyöräliikenteen priorisointi- ja toteuttamisohjelma

Helsingin kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 tavoitteena on pyöräliikenteen merkittävä kasvu. Kehittämisohjelman yhtenä tärkeimpänä toimenpiteenä kaupunki on laatimassa pyöräliikenteen tavoiteverkkojen priorisointi- ja toteuttamisohjelmaa (toimenpide nro 5). Siinä asetetaan pyöräväylien tulevien vuosien rakentamiskohteet tärkeysjärjestykseen pyöräliikenteen näkökulmasta ja ohjelmoidaan hankkeet 10-vuotiseksi toteuttamisohjelmaksi.

Käyttäjien tyytyväisyys pyöräilyolosuhteisiin on avainasemassa, jotta pyöräliikenteen kulkutapaosuudelle on edellytyksiä kasvaa tavoitellusti. Tässä työssä on kerätty asukkaiden näkemyksiä pyöräliikenteen ongelmakohteista. Näitä kohteita on tarkoitus nostaa pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelmassa nykyistä korkeammalle, jotta käyttäjien tyytyväisyyttä pyöräliikenteen olosuhteisiin saadaan nostettua.

Kuva 1. Kööpenhaminan pyöräväylien priorisointisuunnitelma vuosille 2017–2025.

Tässä työssä katsottiin myös mallia pyöräliikenteen edelläkävijäkaupungista Kööpenhaminasta, jossa pyöräliikenteen osuus työ- ja opiskelumatkoista on saatu nostettua 49 %:iin.

Kööpenhamina on tehnyt vuosille 2017–2025 pyöräliikenteen hankkeiden priorisointiohjelman. Priorisointityön tueksi on myös tehty asukaskysely pyöräväylien ongelmakohteista. Tässä työssä on hyödynnetty erityisesti Kööpenhaminan mallia asukaskyselyn toteuttamisesta ja sen raportoinnista.

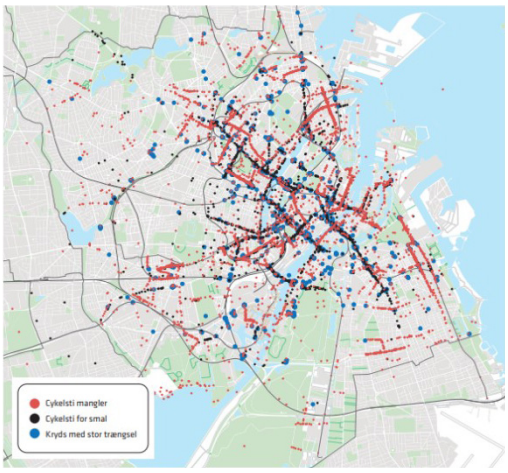
Tämän työn käynnistymiseen saatiin inspiraatiota EU:n HandShake -hankkeesta, jossa Helsingin kaupunki on mukana Kööpenhaminan kaupungin kanssa. Hankkeen tarkoitus on tuoda pyöräliikenteen parhaita käytäntöjä Euroopasta Helsinkiin.

1.2 Mallia onnistuneista kyselyistä

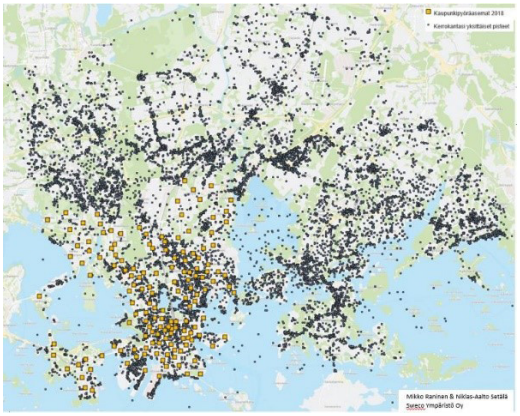
Kööpenhaminan pyöräväylien priorisointiohjelman tueksi on toteutettu asukaskysely, jonka avulla on listattu investointikohteita tärkeysjärjestykseen. Kööpenhaminan karttakyselyn tuloksia on myös hyödynnetty priorisointiohjelman lisäksi laajasti pyöräliikenteen viestinnän yhteydessä mm. pyöräilykatsauksessa.

Mallia otettiin myös onnistuneista Helsingissä toteutetuista kyselyistä, joista erityisen onnistunut oli kaupunkipyörien asemien sijaintikysely vuonna 2018 (kuva 3). Siinä kysyttiin, mihin asukkaat toivoisivat lisää kaupunkipyöräasemia. Kysely toteutettiin Kerro kantasi -karttakyselynä. Kyselyyn oli hyvin yksinkertaista ja nopeaa vastata. Kyselyn helppous kannusti selvästi asukkaita vastaamaan kyselyyn. Myös avoimiin kommentteihin saatiin yli 8 000 vastausta (kuva 4). Kaupunkipyöräkyselystä ei kuitenkaan julkaistu erillistä raporttia.

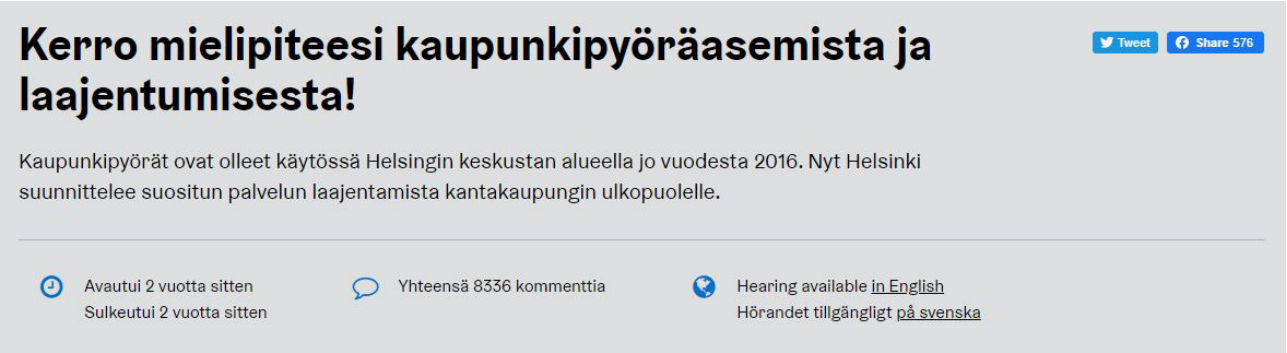
Tässä työssä on pyritty oppimaan aikaisemmista kaupunkipyöräkyselyistä vuosilta 2015 ja 2018 siten, että keskeiset tulokset ovat löydettävissä kootusti tästä julkaistusta raportista ja vastausaineistot ovat tallennettuna paikkatiedoksi jatkohyödyntämistä varten.



Kuva 2. Pyörävälien ongelmakohteiden kyselystä saadut karttamerkinnät Kööpenhaminassa.



Kuva 3. Kaupunkipyöriä koskevaan karttakyselyyn vuonna 2018 saatiin useita tuhansia karttamerkintöjä.



Kuva 4. Kaupunkipyöriä koskevaan karttakyselyyn vuonna 2018 saatiin yli 8000 kommenttia.

2. Kyselyn toteuttaminen ja viestintä

2.1 Kyselyn toteutus ja rakenne

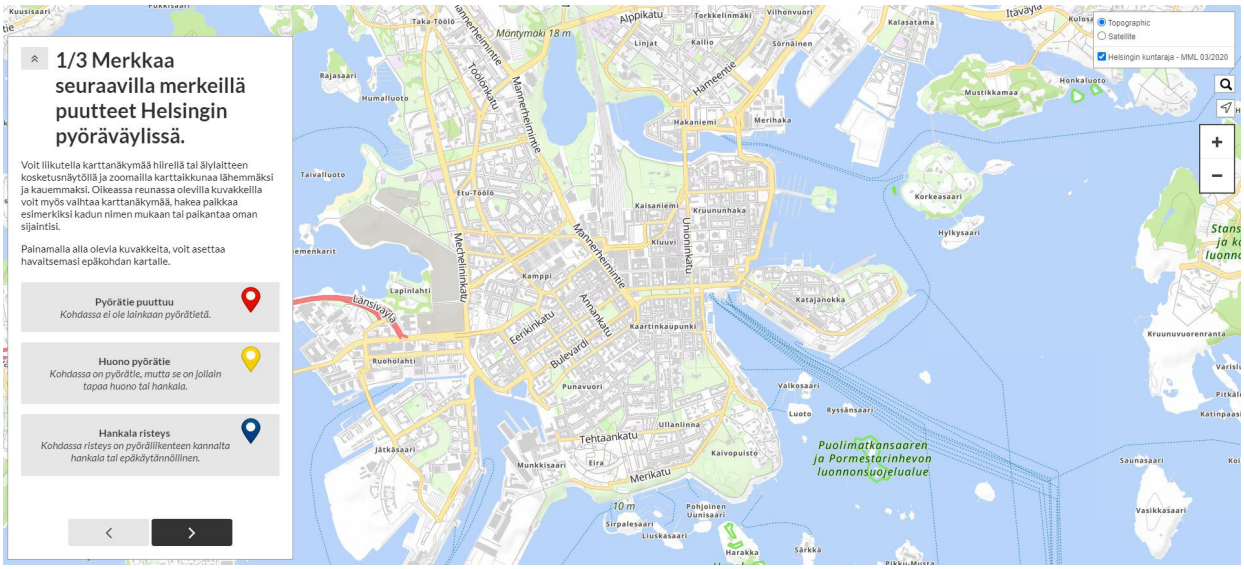
Asukaskysely pyöräväylien ongelmakohteista toteutettiin Maptionnaire-palvelussa 23.3.–26.4.2020 https://app.maptionnaire.com/fi/8224/.

Kysely suunniteltiin mahdollisimman yksinkertaiseksi ja ytimekkääksi, jotta vastaamisen kynnys olisi matala, ja kyselyyn saataisiin paljon vastauksia.

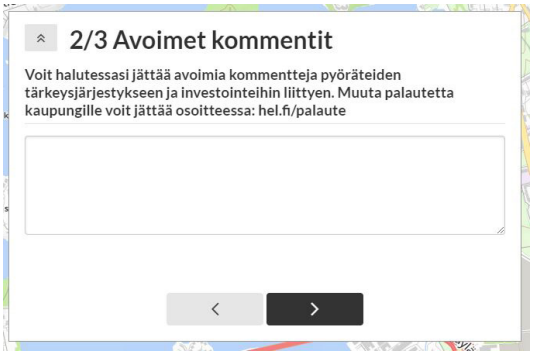
Kyselyn johdannossa (kuva 5) kerrottiin perustiedot kyselyn tarkoituksesta ja sisällöstä. Kyselyyn oli mahdollista vastata suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi.

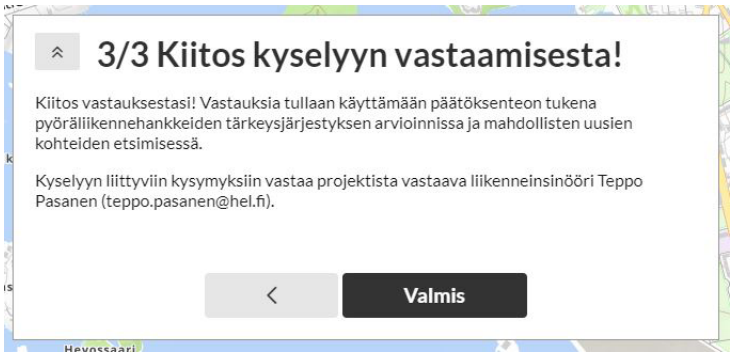
Ensimmäisellä varsinaisella kysymyssivulla (kuva 6) kysyttiin kolme pääkysymystä pyöräväylien ongelmakohteista. Kysymykset olivat: mistä pyörätie puuttuu, missä on huono pyörätie ja missä on hankala risteys. Näiden kolmen teeman mukaan vastaaja sai merkitä ongelmakohteet kartalle.

Kuva 5. Kyselyn johdantosivu.



Kuva 6. Pyöräväylien ongelmakohteiden ensimmäinen kysymyssivu, jossa ongelmakohteet sai merkitä kartalle.





Kuva 7 ja 8. Kyselyn toinen ja kolmas sivu.

Kyselyn toisella kysymyssivulla oli mahdollisuus kommentoida vapaamuotoisesti pyöräteiden kehittämistarpeita ja investointien tärkeysjärjestystä.

Kolmannella kysymyssivulla kiitettiin kyselyyn vastaamisesta, minkä jälkeen vastaajat ohjattiin kaupungin pyöräilystä kertovalle nettisivuille:
https://www.hel.fi/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavely/pyorareitit/

2.2 Kyselyn viestintä

Tiedottamisesta tehtiin tiivis viestintäsuunnitelma, jonka mukaan kyselystä viestittiin. Kyselystä annettiin tiedote 30.3. (kuva 9). Tiedotetta jaettiin kaupunkiympäristön toimialan nettisivuilla, Facebookissa (@HelsinkiKaupunkiympäristö) sekä Twitterissä (@HelsinkiKymp) viikolla 14. Kyselystä muistutettiin Twitterissä uudestaan viikolla 17.

Kaupungin kanavien lisäksi Helsingin polkupyöräilijät ry (Hepo) auttoi kyselyn viestinnässä. Kyselyn linkki jaettiin Hepon jäsentiedotteessa 17.4. sekä Hepon sosiaalisen median kanavissa.

Kyselyn aukioloaikana oli myös tarkoitus järjestää asukastilaisuus, jossa suunnittelijat olisivat olleet tavattavissa Oodin asukastilassa nimeltä Brygga. Tilaisuus kuitenkin peruttiin koronaepidemian takia.

Kaupunkilaisilta pyydetään näkemyksiä pyöräliikenteen olosuhteista

30.03.2020 10:46

Helsinki on avannut kyselyn, jossa kysytään kaupunkilaisilta missä ovat pyöräteiden suurimmat puutteet ja ongelmakohdat. Kyselyn tarkoituksena on kerätä kaupunkilaisten näkemyksiä Helsingin pyöräverkoston nykytilasta, jonka pohjalta pyöräliikenteen hankkeita tullaan arvioimaan tärkeysjärjestykseen. Kyselyyn voi vastata 26. huhtikuuta asti.

Helsingin pyöräliikenne on kasvussa ja kaupunki edistää määrätietoisesti pyöräliikenteen olosuhteita. Pyöräverkoston suurimmat ongelmat ovat kantakaupungissa, jossa reitit ovat vielä paikoin varsin katkonaisia. Kantakaupunkiin suunnitellaan lisää yksisuuntaisia pyöräteitä ja -kaistoja. Toteutettavaa on myös esikaupunkialueilla sekä koko kaupungin kattavassa 130 kilometrin mittaisessa baanaverkossa.

Nyt auki oleva kysely liittyy pyöräväylien priorisointi- ja investointiohjelmaan, jossa haetaan pyöräverkon toteuttamisratkaisuja aiempaa nopeammin. Pyöräverkoston investoinnit halutaan kohdistaa pyöräilijöiden kannalta merkittävimpiin paikkoihin. Kyselyn tuloksia tullaan hyödyntämään, kun pyöräväyliä arvioidaan tärkeysjärjestykseen. Tärkeimpien kohteiden suunnittelua ja rakentamista pyritään aikaistamaan.

Kysely on auki 26.4. asti osoitteessa: https://app.maptionnaire.com/fi/8224/

Vastauksia kyselyyn toivotaan kaikilta Helsingissä pyöräileviltä koko kaupungin alueelta. Kyselyn tulokset julkaistaan syksyllä 2020.

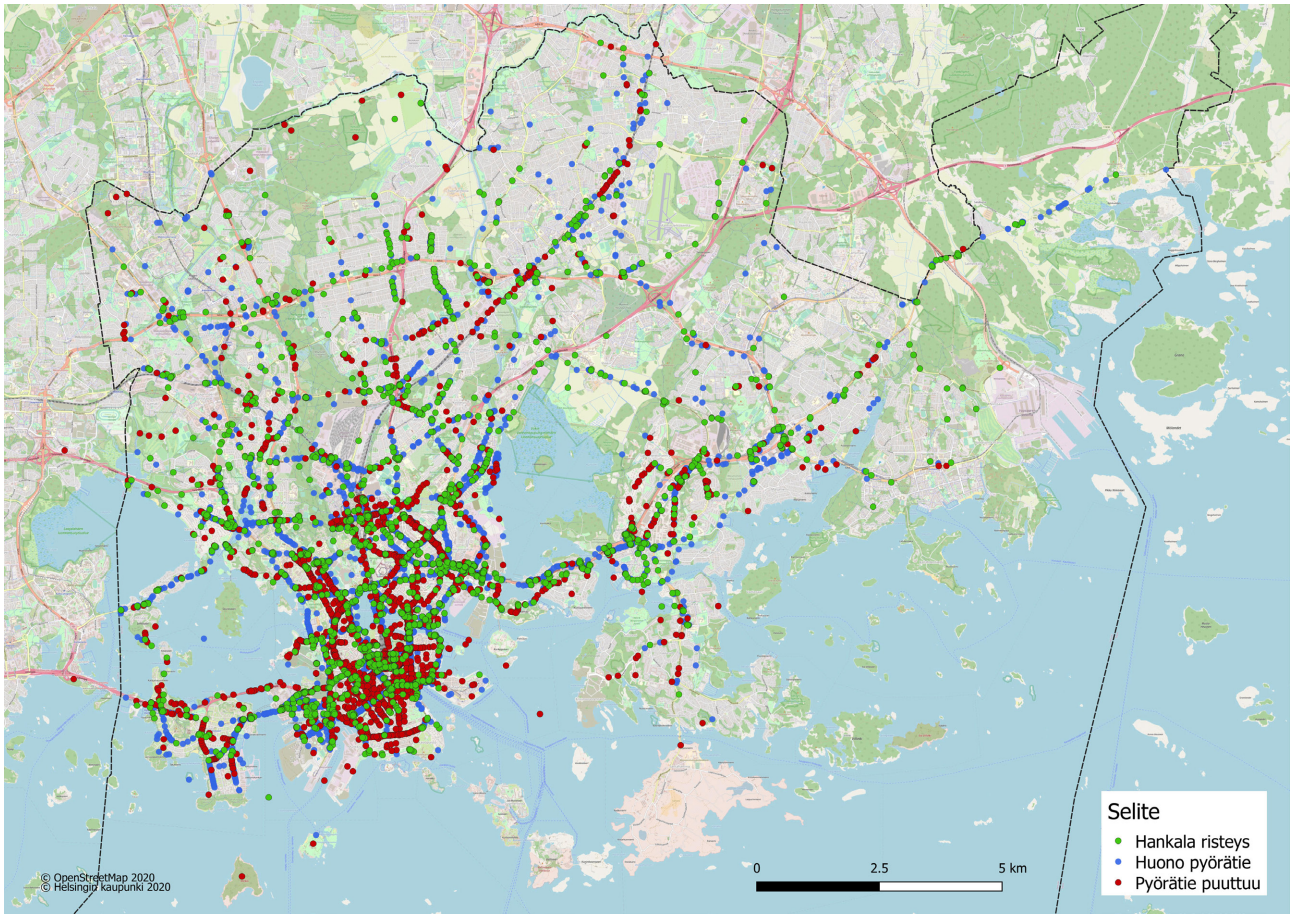
Kuva 9. Asukaskyselyn tiedote kaupungin nettisivuilla.

3. Kyselyn tulokset

3.1 Vastausmäärien tarkastelu

Kyselyyn saatiin yhteensä 10 572 karttavastausta, mitä voidaan pitää varsin vaikuttavana määränä. Vastaajia oli 1 158 eli keskimäärin yksi vastaaja teki noin yhdeksän karttamerkintää. Vierailijoita kyselyn sivustolla kävi yhteensä 3 177 eli kyselyyn vastasi 37 % sivustolla vierailleista.

Karttavastauksissa kaikissa kysymysaiheissa korostui selkeästi kantakaupunki (kuva 10).

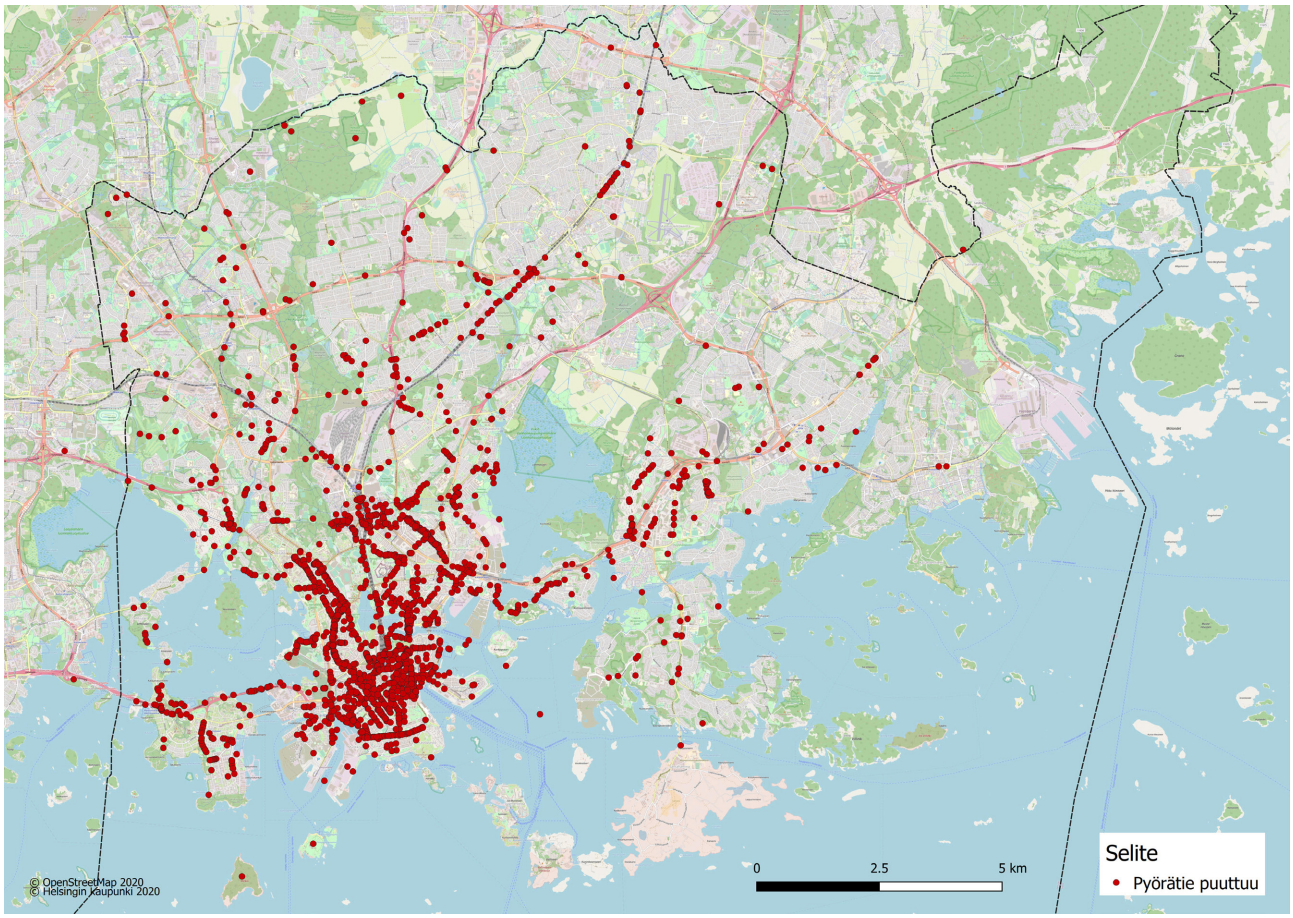


Kuva 10. Kartalla kaikki saadut merkinnät puuttuvista pyöräteistä, huonoista pyöräteistä ja hankalista risteyksistä.

Karttamerkinnät analysoitiin suhteessa pyöräliikenteen tavoiteverkkoon ja erityisesti niiltä osin kuin tavoiteverkon kehittäminen on hankkeistettu. Näin voitiin yhtäältä arvioida tavoiteverkkoa suhteessa nykyisten käyttäjien tarpeisiin ja toisaalta osoittaa hankkeistettuun tavoiteverkkoon vielä sisältymättömiä kehittämiskohteita (luku 3.4).

3.2 Puuttuvat pyöräväylät

Vastaajat merkitsivät kartalle 2 913 kohdetta, joista puuttuu pyöräväylä. Merkinnöistä suurin osa sijoittuu kantakaupunkiin (kuva 11).



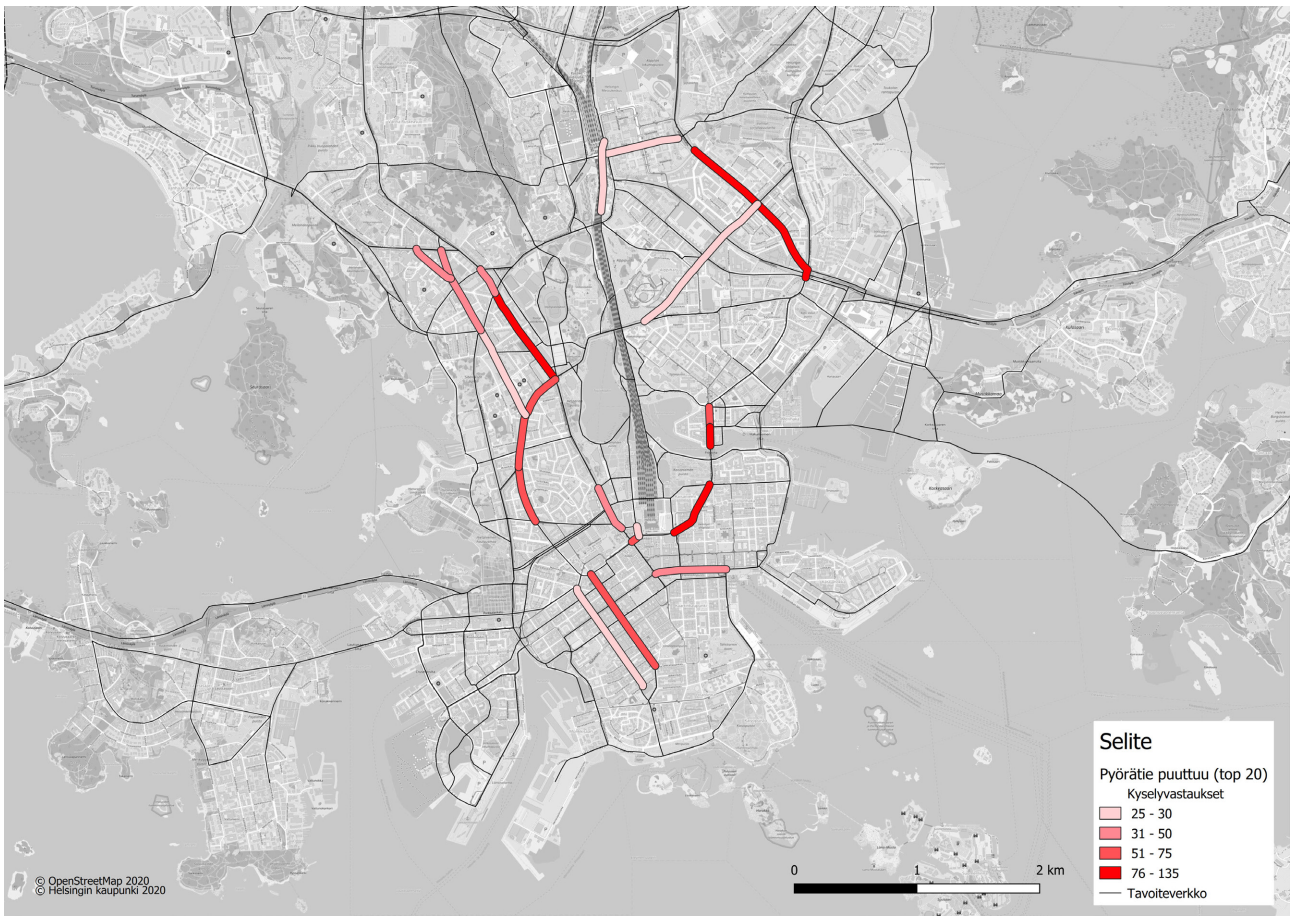
Kuva 11. Karttamerkinnät puuttuvista pyöräväylistä.

Karttavastauksissa useimmin toistuvat ja tavoiteverkon hankealueille sijoittuvat puuttuvat pyöräväylät on esitetty taulukossa 1 ja tätä vastaavassa kuvassa 12. Kaikki top 20-kohteet sijoittuvat kantakaupunkiin.

• Selvästi eniten merkintöjä kohdistui Mäkelänkatuun ja Kaisaniemenkatuun – molemmat saivat yli sata merkintää puuttuvasta pyöräväylästä.
• Top 10-kohteet keräsivät kukin yli 50 merkintää.
• Top 20-listan ulkopuolisia merkintöjä koko kaupunkialueella tarkasteltaessa havaitaan selvät keskittymät Pääradan varressa, Lauttasaaren länsiosassa ja Itämetron varressa (kuva 11).

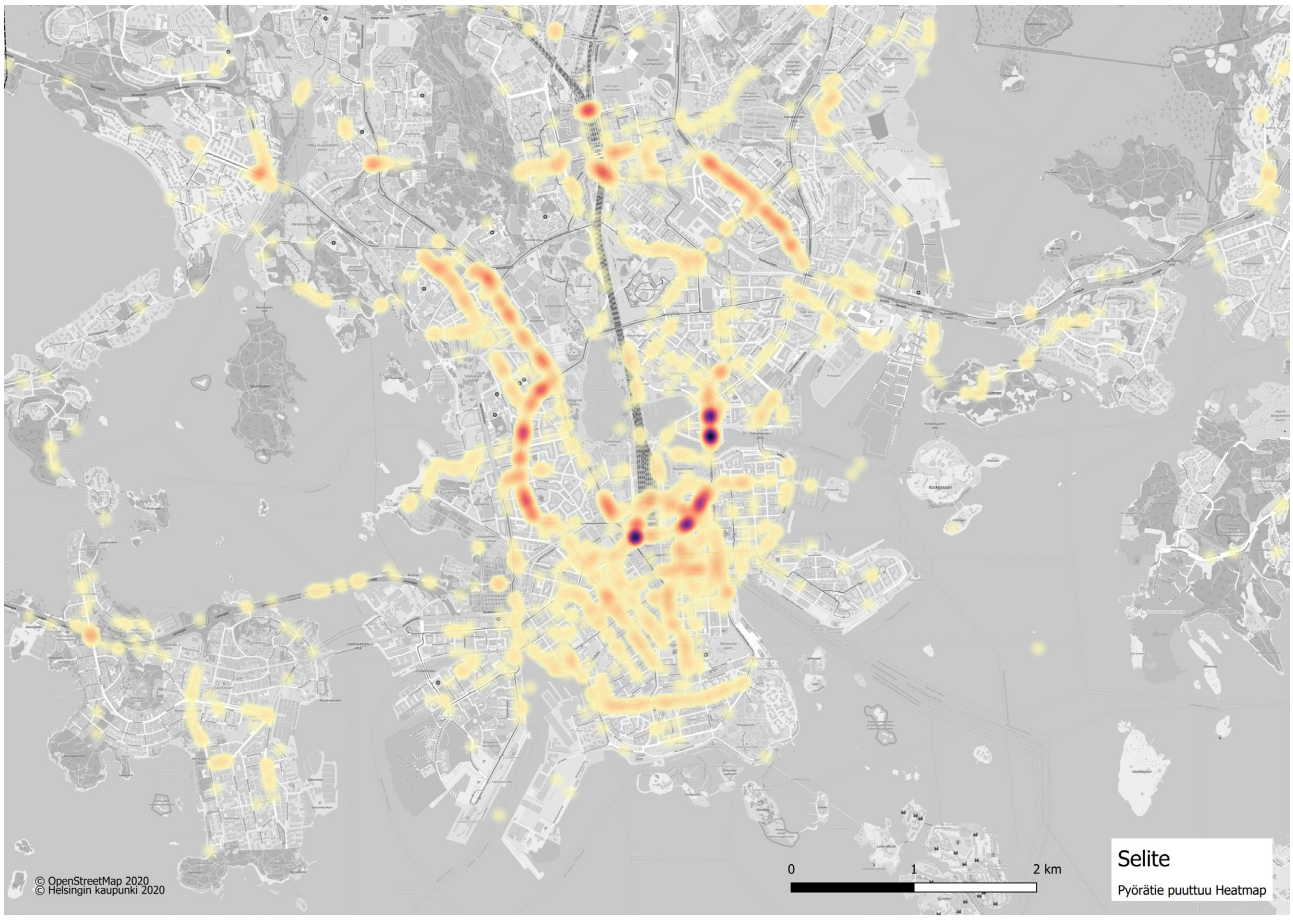
Taulukko 1. Puuttuvat pyöräväylät tavoiteverkon hankeosuuksilla, TOP 20.

Top 20	Nimi	Vastausmäärä
1	Mäkelänkatu (Kumpulantie - Hämeentie)	135
2	Kaisaniemenkatu	125
3	Mannerheimintie (Runeberginkatu - Nordenskiöldinkatu)	81
4	Siltasaarenkatu (John Stenbergin ranta - Hakaniemenranta)	77
5	Runeberginkatu (Arkadiankatu - Caloniuksenkatu)	69
6	Runeberginkatu (Caloniuksenkatu - Töölöntori)	61
7	Kaivokatu (Mannerheimintie - Elielinaukio)	59
8	Siltasaarenkatu (Hakaniemenranta - Hämeentie)	58
9	Runeberginkatu (Töölöntori - Mannerheimintie)	54
10	Fredrinkinkatu (Runeberginkatu - Laivurinkatu)	51
11	Pohjoisesplanadi	41
12	Topeliuksenkatu (Nordenskiöldin aukio - Tukholmankatu)	37
13	Mannerheimintie (Postikatu - Töölönlahdenkatu)	34
14	Haartmaninkatu	33
15	Mannerheimintie (Nordenskiöldinkatu - Reijolankatu)	31
16	Albertinkatu (Malminrinne - Tehtaanpuisto)	30
17	Topeliuksenkatu (Töölöntori - Nordenskiöldin aukio)	29
18	Sturenkatu (Helsinginkatu - Mäkelänkatu)	27
19	Asemapäällikönkatu	26
	Elielinaukio	26
	Pohjoisbaana (Savonkatu – Ratapihantie)	26



Kuva 12. Kartta pyöräliikenteen tavoiteverkolta puuttuvista top 20 pyöräväylistä.

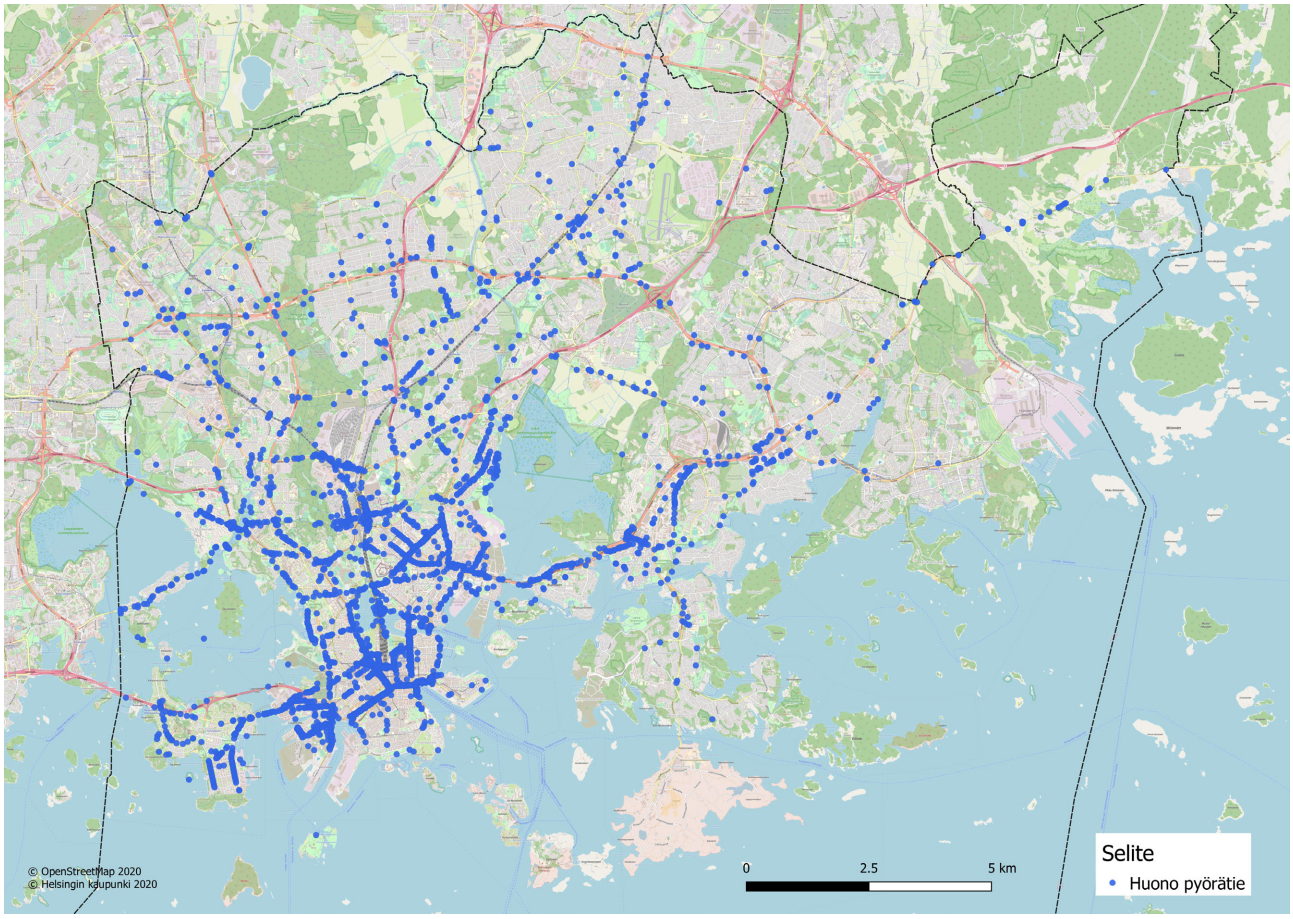
Suurin osa puuttuvien pyöräteiden karttamerkinnöistä kohdistuu pyöräliikenteen tavoiteverkolle, mikä on verkkosuunnittelun onnistumista tukeva havainto. Lämpökartta (kuva 13) osoittaa myös joitakin tavoiteverkkoon kuulumattomia puuttuvia pyöräväyliä (mm. Tehtaankatu).



Kuva 13. Lämpökartta puuttuvista pyöräväylistä kantakaupungissa.

3.3 Huono tai hankala pyöräväylä

Vastaajat merkitsivät kartalle 3 889 kohdetta, joissa koetaan olevan huono tai hankala pyöräväylä. Puuttuvien pyöräväylien tapaan myös huonoksi koetut pyöräväylät keskittyivät kantakaupunkiin (kuva 14).

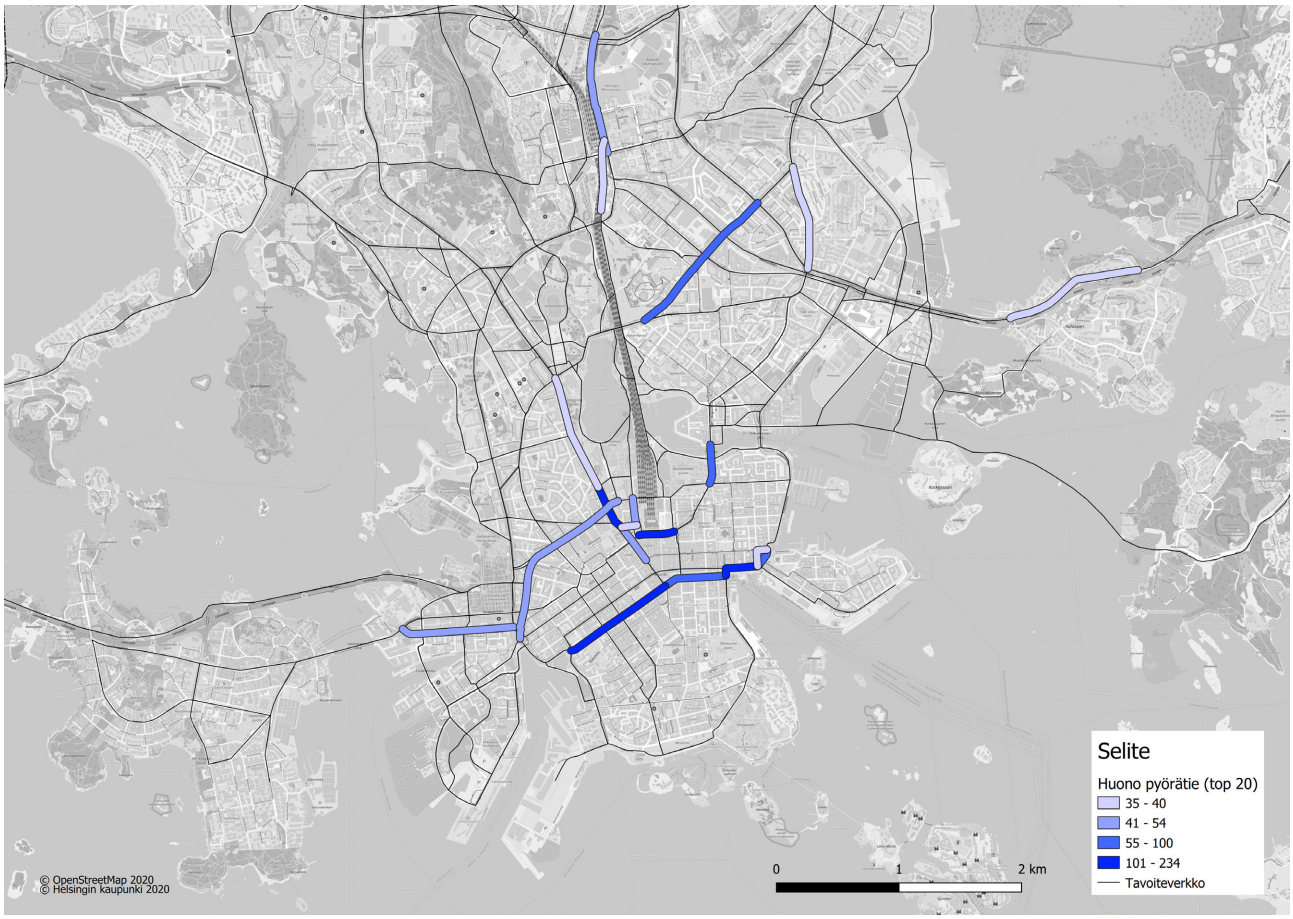


Kuva 14. Karttamerkinnät huonoksi koetuista pyöräteistä.

Vastausaineiston mukaan ylivoimaisesti huonoimmaksi pyöräväyläksi koetaan Bulevardi, joka keräsi yli 200 karttamerkintää. Yli 100 karttamerkintää saivat Kaivokatu, Mannerheimintie ja Kauppatori (taulukko 2).

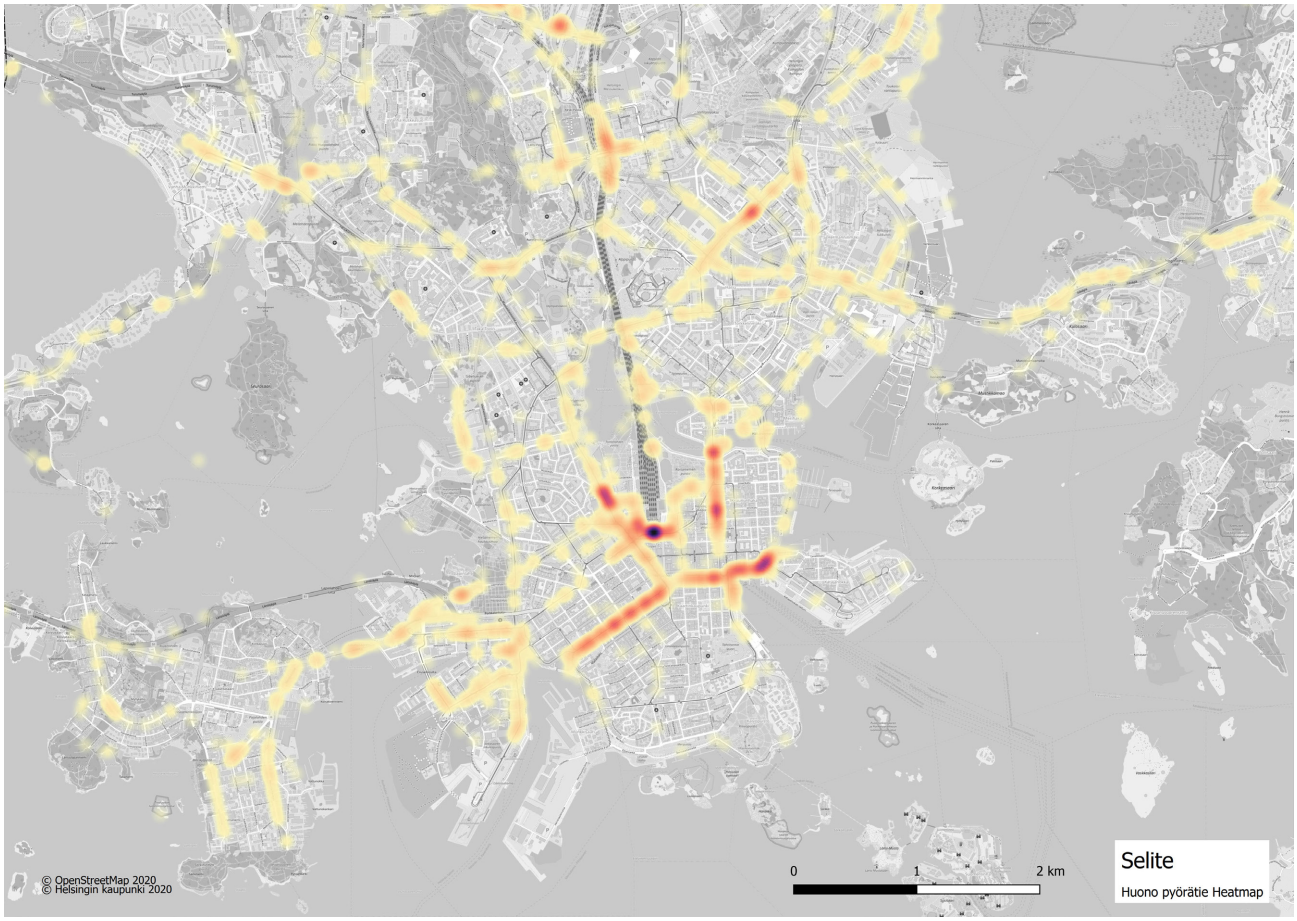
Taulukko 2. Huonoksi koetut pyöräväylät tavoiteverkon hankeosuuksilla, TOP 20.

Top 20	Hanke	Vastausmäärä
1	Bulevardi	234
2	Kaivokatu (Elielinaukio - Mikonkatu)	129
3	Mannerheimintie (Postikatu - Töölönlahdenkatu)	107
4	Kauppatori	101
5	Etelä-Esplanadi	91
6	Sturenkatu (Helsinginkatu - Mäkelänkatu)	90
7	Kanavarannan pyörätie	85
8	Unioninkatu (Liisankatu - Siltasaarenkatu)	73
9	Ratapihantie (Pasilan silta - Käpylän asema)	54
10	Mannerheimintie (Aleksanterinkatu - Postikatu)	53
11	Itämerenkatu	49
12	Baana	43
13	Töölönlahdenkatu (Elielinaukio)	42
14	Elielinaukio	40
15	Hämeentie (Mäkelänkatu - Sturenkatu)	38
	Postikatu	38
17	Kulosaaren puistotie	37
	Pohjoisbaana (Savonkatu - Ratapihantie)	37
19	Mannerheimintie (Töölönlahdenkatu - Runeberginkatu)	36
20	Mariankatu	35



Kuva 15. Kartta pyöräliikenteen tavoiteverkon top 20 huonoimmasta pyöräväylästä.

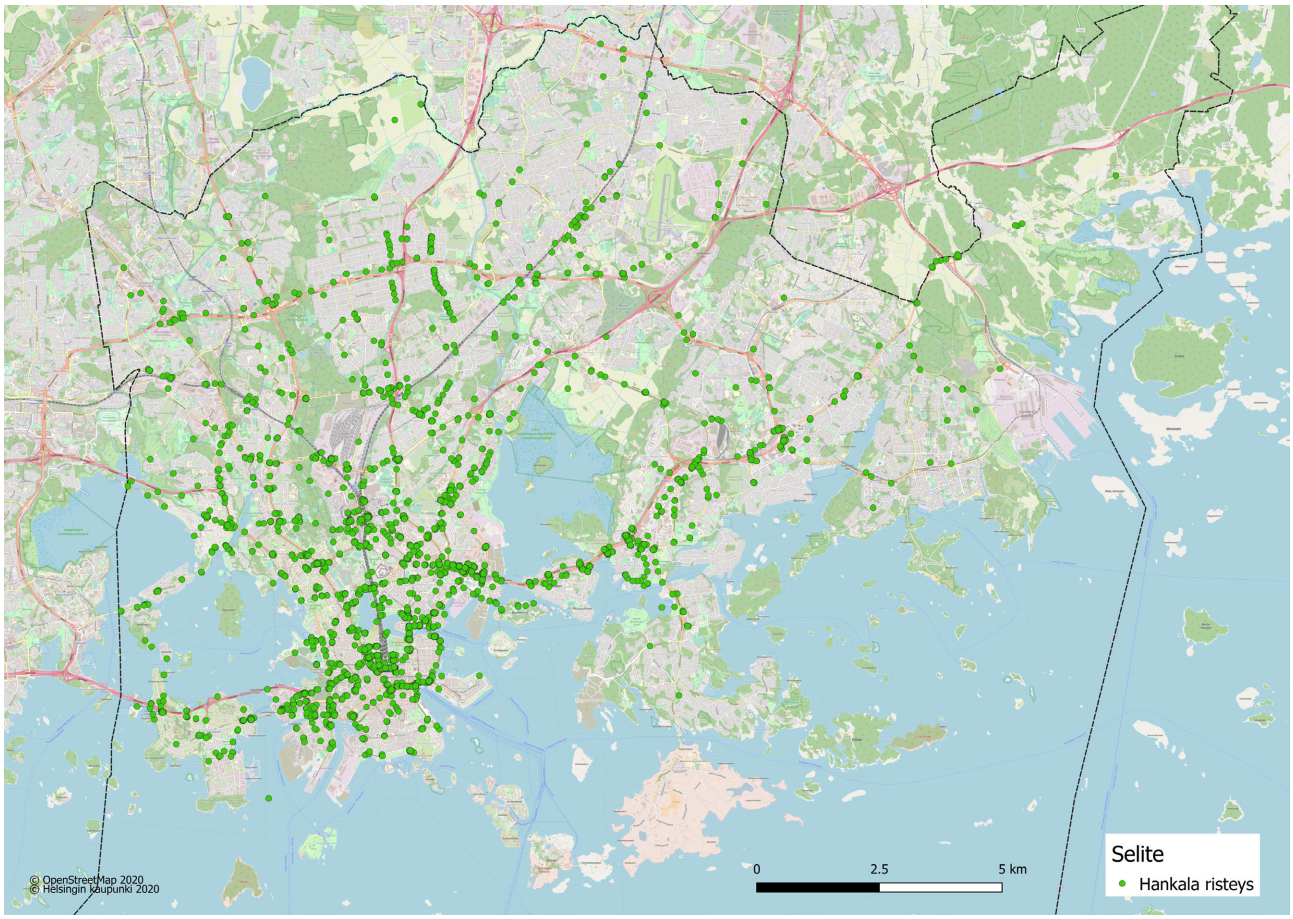
Lämpökartasta suhteessa tavoiteverkon hankeosuuksiin (kuva 16) havaitaan, että huonoimmaksi koetut pyöräväylät keskittyvät ydinkeskustaan ja Pasilaan. Tavoiteverkkoon kuulumattomista yhteyksistä erityisen huonolaatuisena korostuu Unioninkatu. Näiden lisäksi selkeästi erottuvat myös huonoksi koetut työmaat kuten Lauttasaaren silta ja Ratapihantie.



Kuva 16. Lämpökartta huonoista pyöräteistä kantakaupungissa.

3.4 Hankala risteys

Vastaajat merkitsivät kartalle 3 770 hankalaksi koettua risteystä. Hankalat risteykset keskittyvät myös kantakaupunkiin ja erityisesti päärautatieaseman ympäristöön (kuva 17). Tämän lisäksi esille nousevat Pasila, Pitkäsilta, Junatien ympäristö ja Munkkiniemen puistotie. Koko kaupunkia tarkastellessa esiin nousevat myös hankalat risteykset isojen sisääntulo- ja kehäteiden varsilla ja raskaan raideliikenteen varsilla ja asemaympäristöissä, joissa on tyypillisesti eritasoliittymiä.

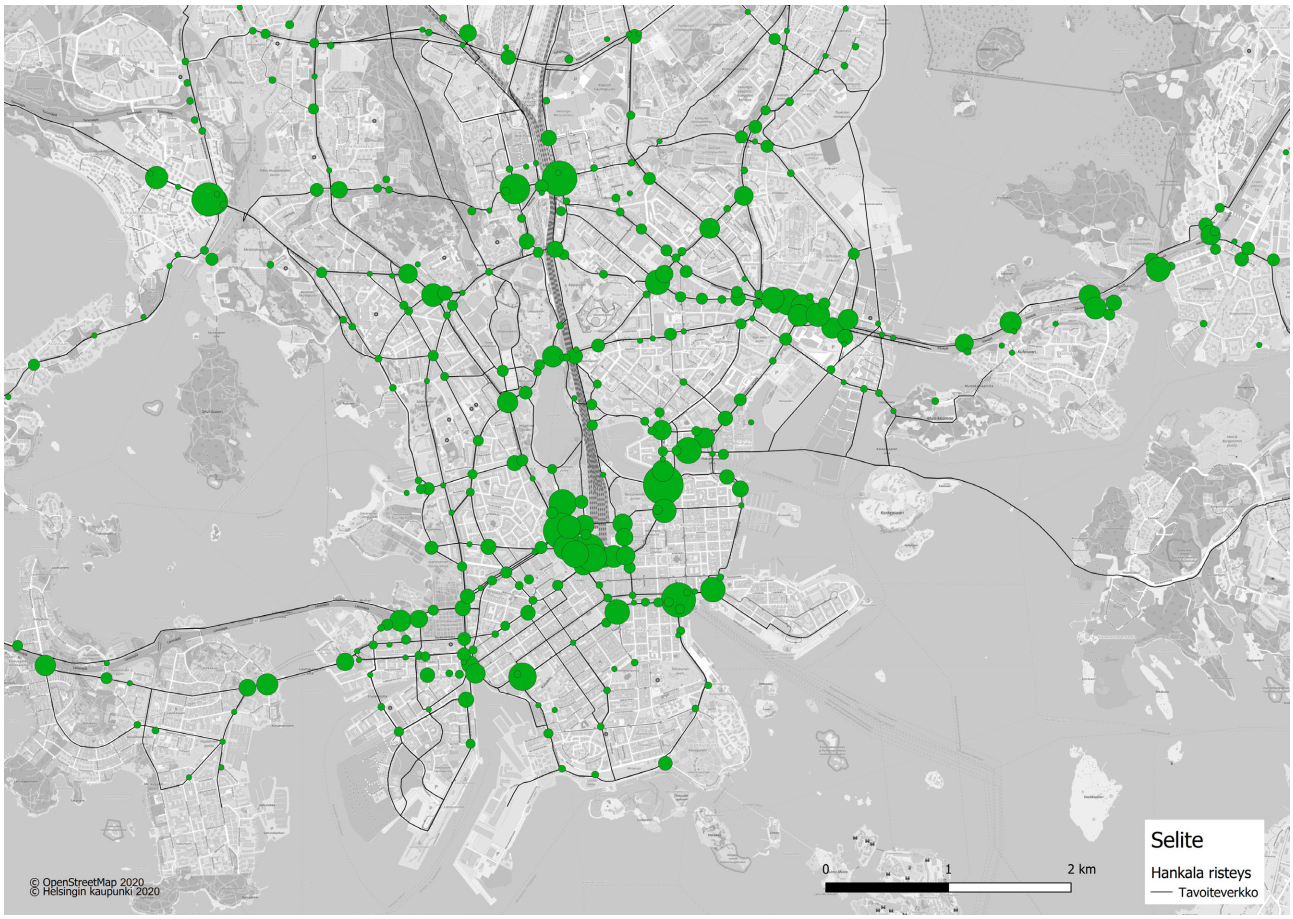


Kuva 17. Merkinnät hankaliksi koetuista risteyksistä.

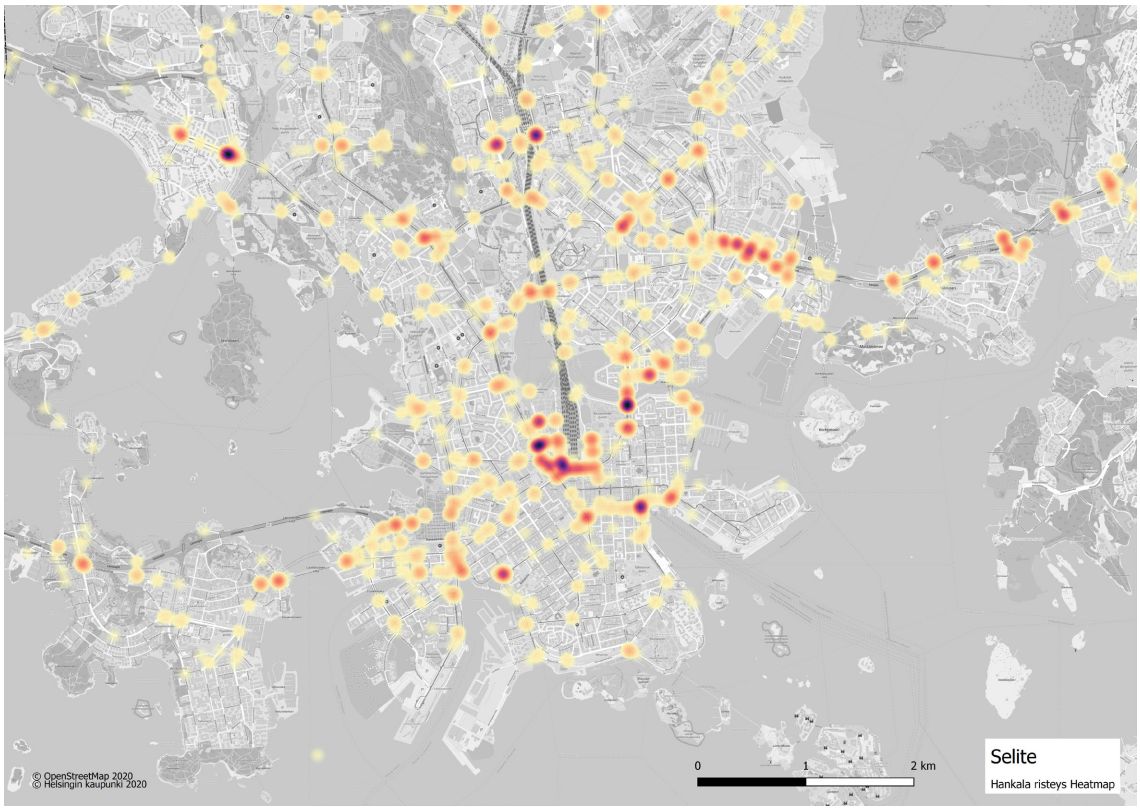
Hankaliksi koetuissa risteyksissä korostuvat pyöräliikenteen ja jalankulun väliset konfliktipaikat, mikä ilmenee risteyskartasta (kuva 18).

Taulukko 3. Hankalat risteykset tavoiteverkolla TOP 20.

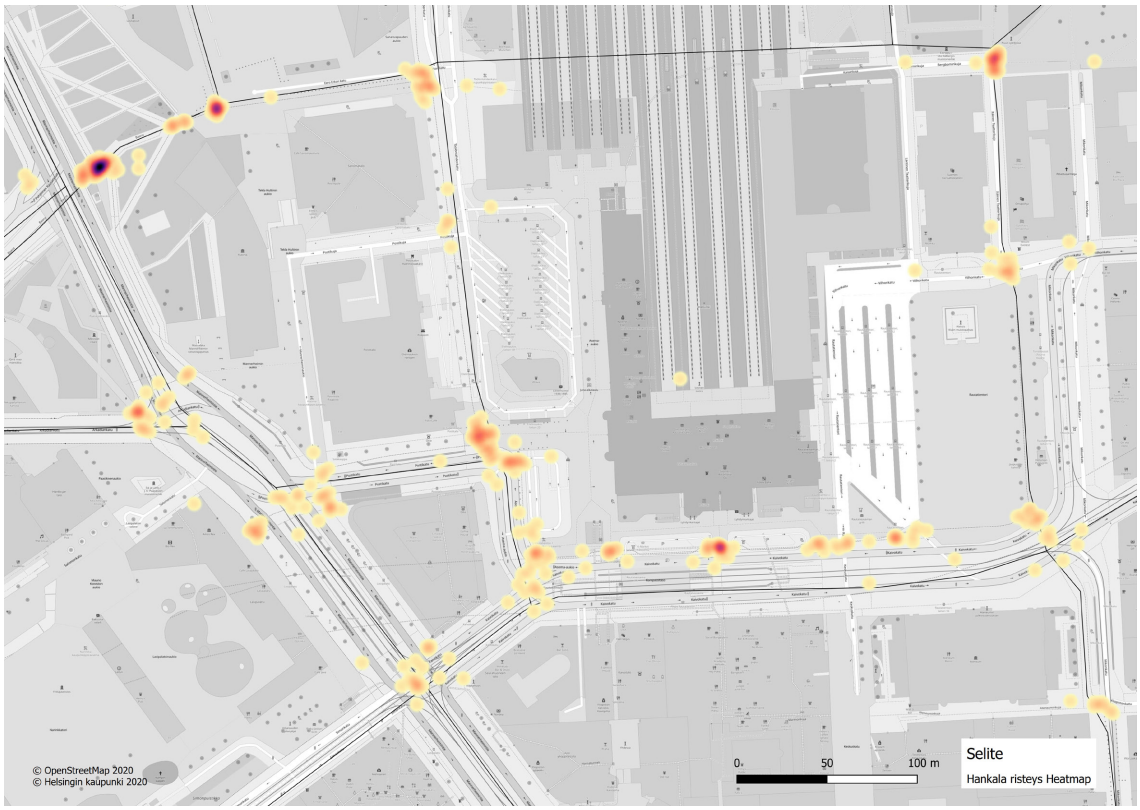
Top 20	Risteys	Vastausmäärä
1	Pitkäsilta (Unioninkatu)	63
2	Baana - Mannerheimintie	53
3	Pasilansilta - Ratapihantie	50
4	Etelä Esplanadi - eteläranta	48
5	Munkkiniemen puistotie - Tammikuja	46
6	Postikatu - Asema-aukio	43
7	Pasilankatu - Pasilansilta	38
8	Asema-aukio - Kaivokatu	34
9	Hietalahdenranta - Bulevardi	33
	Töölönlahdenkatu - Karamzininranta	33
11	Paciuksenkatu - Ramsaynranta	31
	Postikatu - Mannerheimintie	31
13	Hakaniemenranta - Hakaniemenkatu	30
	Sörnäistenkatu - Lautatarhankatu	30
15	Erottajankatu – Eteläesplanadi	27
	Sturenkatu - AKK	27
17	Kipparlahdensilmukka – Hitsaajankatu	26
	Lautatarhankatu - Tynnyrintekijänkatu	26
19	Panimokatu - Lautatarhankatu	25
	Unioninkatu - Liisankatu	25



Kuva 18. Kartta hankaliksi koetuista risteyksistä pyöräliikenteen tavoiteverkolla.



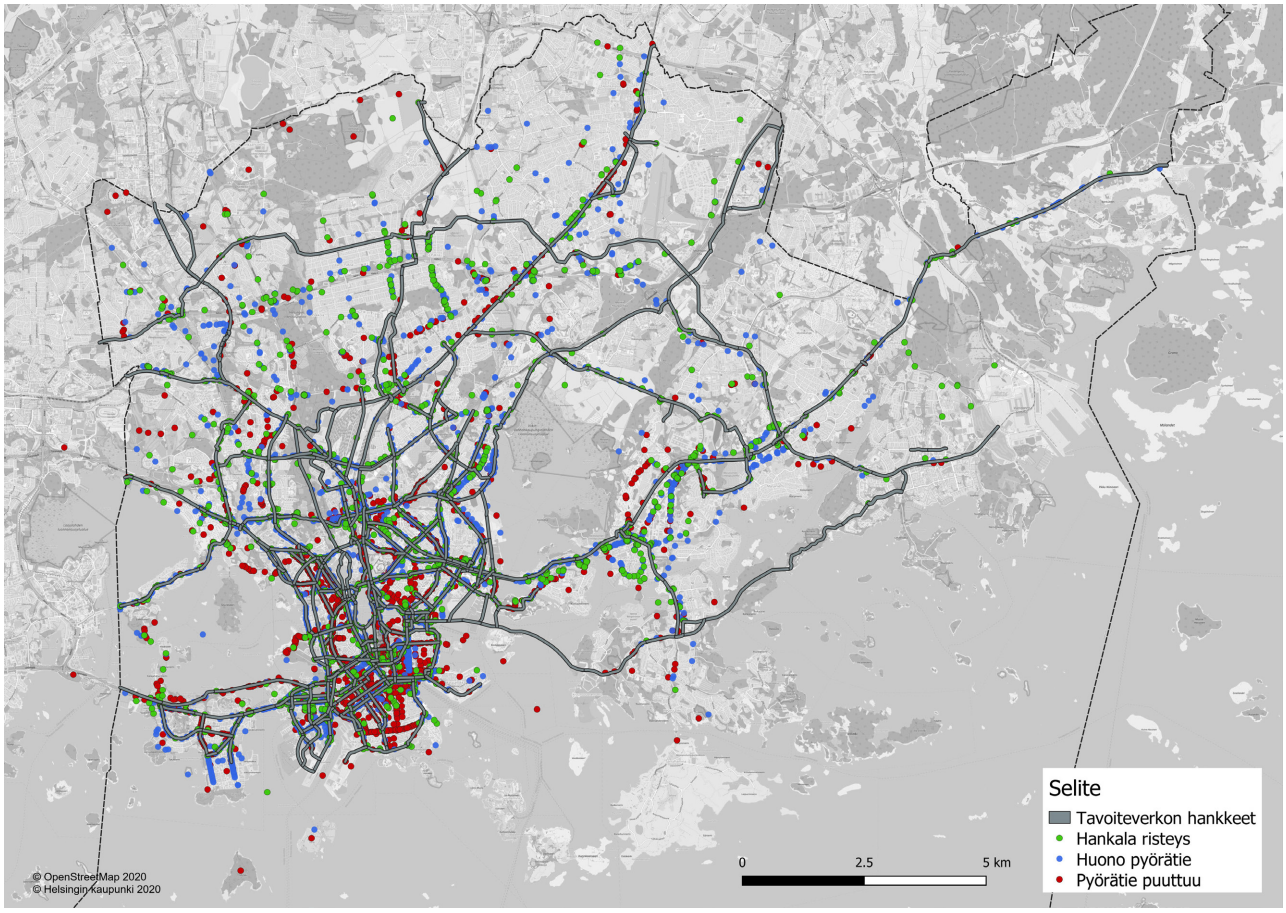
Kuva 19. Lämpökartta hankalista risteyksistä kantakaupungissa.



Kuva 20. Tarkempi kartta keskustan hankaliksi koetuista risteyksistä, joissa on hyvin paljon jalankulun ja pyöräliikenteen risteämistä.

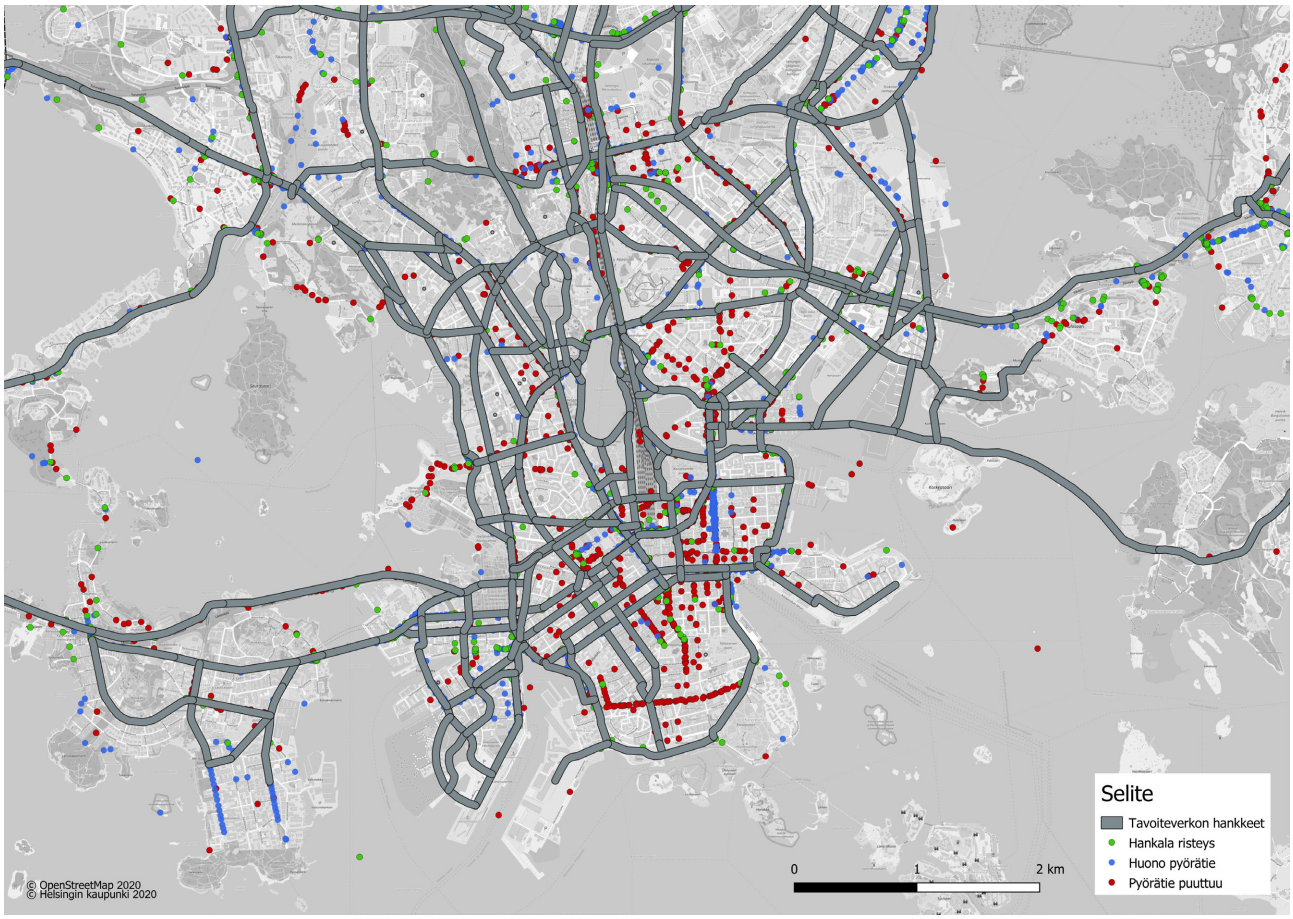
3.5 Pyöräliikenteen tavoiteverkon ulkopuolella olevat kohteet

Karttakyselyn tuloksia analysoitaessa tuli myös esille, että karttamerkintöjä on jonkin verran hankkeistetun kantakaupungin tavoiteverkon ja baanaverkon ulkopuolella. Esikaupunkialueella paljon mainintoja saivat muun muassa Kehä I:n varsi, Sahaajankatu, Hiihtomäentie ja Siltavoudintie (kuva 21).



Kuva 21. Karttapalautteet suhteessa hankkeistettuun tavoiteverkkoon.

Kantakaupungissa esiin nousevat Unioninkatu, Tehtaankatu, Annankatu ja Porthaniankatu, Toinen linja (kuva 22). Näitä kaikki katuja yhdistää ajoratapyöräilyn lisäksi se, että päällysteenä on tasaisen asfaltin sijaan nupukiveykset, ja osalla kaduista on myös raitiotieliikennettä.



Kuva 22. Kartta pyöräliikenteen tavoiteverkosta ja karttapalautteista.

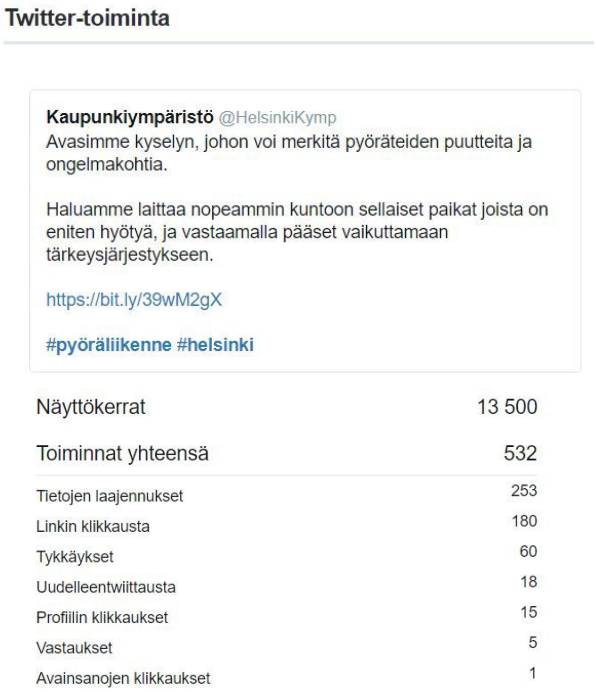
3.6 Avoimet kommentit

Vastaajat antoivat yhteensä 650 avointa kommenttia, jotka on kaikki koottu kaupungille ja kommentit on luettu kaupungin pyöräliikenteestä vastaavassa tiimissä.

Kyselyn tuloksien analysoinnin yhteydessä huomattiin, että avoimet kommentit olisi ennemmin kannattanut liittää karttakohteeseen kuin kyselyn loppuun ilman karttamerkintää. Näin kartalle merkityistä kohteista olisi saatu paremmin lisätietoa myös aluesuunnittelijoille. Toisaalta tämä olisi saattanut tehdä kyselystä monimutkaisemman ja vähentää vastausmäärää.

3.7 Keskustelu sosiaalisessa mediassa

Karttakyselyn viestintä sosiaalisessa mediassa tavoitti laajasti kävijöitä. Yhteensä sosiaalisessa mediassa jaetut viestit tavoittivat yli 30 000 kävijää. Facebookissa päivityksen karttakyselystä näki yli 18 000 käyttäjää (kuva 23). Twitterissä tavoitettiin yli 13 000 tiliä (kuva 24). Sosiaalisen median alustoilla käytiin myös keskustelua aiheesta.



Kuvat 23 ja 24. Helsingin kaupunkiympäristön toimialan Facebook- ja Twitter-julkaisujen näkyvyydestä.

Sosiaalisen median keskustelussa nousivat seuraavat näkökohdat:

- Palautteita on raportoitu kaupungille useasti aikaisemminkin ja palautteet eivät ole aina johtaneet muutoksiin.
- Keskustelussa kaupungilta toivotaan vuosittaista tiedottamista pyöräliikenteelle ra kennettavista parannuskohteista. Malliksi ehdotettiin Tukholman kaupungin pyöräli kenteen viestintää (Tukholma, 2019). Tukholmassa tiedotetaan juuri valmistuneet pyöräväylät, rakentuvat pyöräväylät ja päätöksenteossa oleva suunnitelmat.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyistä vahvempi erottelun tarve
- Osa vastaajista koki toistuvien ongelmien kirjaamisen ja karttakyselyyn vastaamisen työlääksi:

> *”Melkein jokaisen kadun ylityksen kohdalla olevat kanttikivet. Sekä pyöräilijöiden, että jalankulkijoiden kiusana. Painamista edellyttävät liikennevalot, liikennevalot ylipäätään. Väylille kasvavat kasvustot. Näkemäesteet. Kasvillisuuteen peittyvä valaistus. Siitä voi aloittaa ihan ympäri kaupunkia.”*
> – kommentti sosiaalisesta mediasta.

4. Päätelmät ja suositukset

4.1 Suositukset investointiohjelmaan

Vastausaineistossa ongelmallisimmiksi koetut pyöräväylät ja risteykset sijoittuvat kantakaupunkiin. Näin ollen Helsingin tavoite toteuttaa kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko vuoteen 2025 mennessä (KSLK 2012) saa selvää tukea myös asukkailta. Suurin osa kyselyssä esiin nostetuista ongelmakohteista sijoittuu väylille, joihin kantakaupungin tavoiteverkko on suunniteltu, mutta verkon osaa ei ole vielä toteutettu. Asukkaiden jättämän palauteaineiston perusteella suositellaankin kantakaupungin tavoiteverkon toteuttamisen nopeuttamista ja erityisesti top 20 -hankkeiden priorisoimista lähivuosien investoinneissa (taulukko 4 ja kuva 25). Tämän lisäksi hankalimmiksi koetuille risteyksille suositellaan tehtäväksi erilliset korjaussuunnitelmat (taulukko 3 ja kuva18).

Kyselyssä myös tuli jonkin verran esiin esikaupunkialueilla parantamista vaativia kohteita, joita ei ole vielä hankkeistettu. Nämä esikaupunkialueen tärkeimmät pyöräväylät suositellaan hankkeistettavaksi, jotta kyseiset väylät on mahdollista ottaa mukaan investointien priorisointiin.

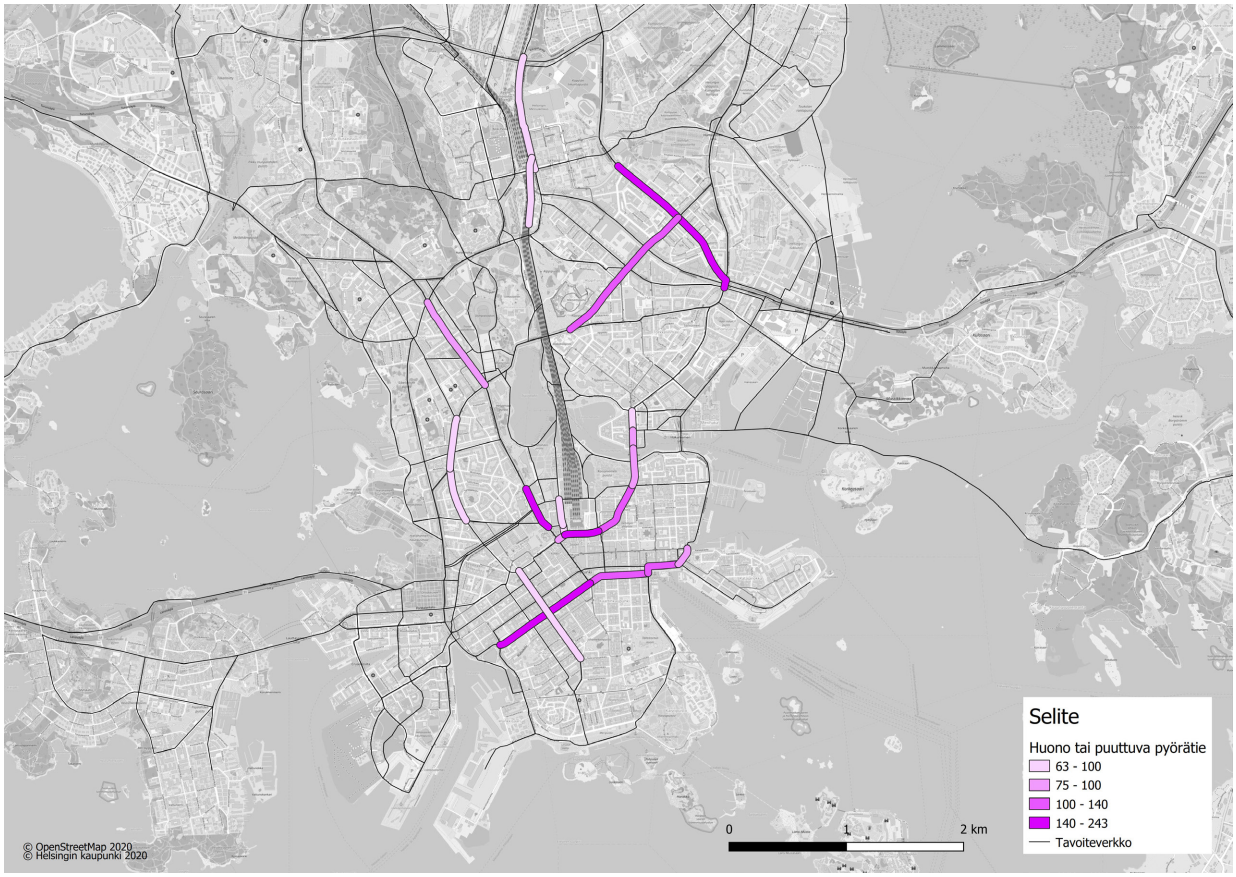
Kyselyssä tuli myös ilmi kantakaupungin väyliä, jotka eivät sisälly pyöräliikenteen tavoiteverkkoon. Kantakaupungin tavoiteverkon tarkistamista ja mahdollista täydentämistä tai päivittämistä suositellaan tehtäväksi ottaen huomioon asukaskyselyssä korostuneet vastaukset.

Yhteenvetona pyöräliikenteen priorisointi- ja investointiohjelmiin suositellaan:

1. Kantakaupungin tavoiteverkon ja erityisesti top 20 -hankkeiden (taulukko 4 ja kuva 25) nostamista investointiohjelman kärkeen ja hankalimpien risteyksien korjaussuunnitelmien laadintaa.
2. Pyöräliikenteen tavoiteverkon tärkeimpien osien hankkeistamista myös esikaupunkialueilla.
3. Kantakaupungin tavoiteverkon täydentäminen asukaspalaute huomioiden.

Taulukko 4. Puuttuvat- ja huonot pyörätiet yhdistettynä TOP 20.

Top 20	Nimi	Vastausmäärä
1	Bulevardi	243
2	Mäkelänkatu (Kumpulantie - Hämeentie)	157
3	Kaivokatu (Elielinaukio - Mikonkatu)	148
4	Mannerheimintie (Postikatu - Töölönlahdenkatu)	141
5	Kaisaniemenkatu	136
6	Sturenkatu (Helsinginkatu - Mäkelänkatu)	117
7	Etelä-Esplanadi	104
8	Kauppatori	103
9	Kanavarannan pyörätie	86
10	Mannerheimintie (Runeberginkatu - Nordenskiöldinkatu)	83
11	Siltasaarenkatu (John Stenbergin ranta - Hakaniemenranta)	82
12	Unioninkatu (Liisankatu - Siltasaarenkatu)	81
13	Kaivokatu (Mannerheimintie - Elielinaukio)	76
14	Runeberginkatu (Arkadiankatu - Caloniuksenkatu)	69
15	Siltasaarenkatu (Hakaniemenranta - Hämeentie)	67
16	Elielinaukio	66
17	Ratapihantie (Pasilan silta - Käpylän asema)	66
18	Fredrinkinkatu (Runeberginkatu - Laivurinkatu)	63
	Töölönlahdenkatu (Elieliinaukio)	63
	Runeberginkatu (Caloniuksenkatu - Töölöntori)	63
	Pohjoisbaana (Savonkatu - Ratapihantie)	63



Kuva 25. Kuva hankalat- ja huonot pyöräväylät pyöräliikenteen tavoiteverkolla TOP 20.

4.2 Muut jatkosuositukset

Pyöräliikenteen viestintään voidaan kansainvälisen esimerkkien perusteella suosittaa, että tietoa asukkaiden toivomista parannuskohteista kannattaa hyödyntää laajasti viestinnässä – luontevia viestintämahdollisuuksia tarjoavat muun muassa pyöräilykatsaukset ja muut pyöräliikennettä käsittelevät esitykset. Asukkailta saadun palautteen perusteella etenkin pyöräliikenteen investoinneista toivotaan säännöllisempää vuosittaista viestintää.

Tehdyn kyselyn perusteella suositellaan, että asukkaiden näkemyksistä pyöräväyliin liittyen on syytä päivittää säännöllisesti, esimerkiksi aina ennen pyöräväylien priorisointi- ja investointiohjelman päivittämistä. Tiedon päivittämisessä voi hyödyntää esimerkiksi tässä työssä muodostettua karttakysely. Asukkailta saatu palauta antaa myös aiheen selvittää, voisiko erillisen karttakyselyn sijaan kaupungin jatkuvasti keräämää palautetta (hel.fi/palaute) analysoida nykyistä systemaattisemmin vaikkapa samaan tapaan kuin tässä työssä. Suunnittelijoiden ja asiantuntijoiden näkökulmasta nostettiin esiin myös ajatus, että jatkossa voisi olla hyödyllistä kysyä myös onnistuneista toteutuksista tai muutoin laadukkaiksi koetuista pyöräväylistä.

Yhteenveto muista jatkosuosituksista:

1. Karttakyselyn tuloksia suositellaan hyödynnettävän pyöräliikenteen viestinnässä, kuten pyöräilykatsauksessa.
2. Pyöräliikenteen viestintää suositellaan suunniteltavan nykyistä säännönmukaisemmaksi.
3. Asukkaiden tyytyväisyyttä olosuhteisiin ja koettuja kehittämistarpeita suositellaan kartoitettavan säännöllisesti.
4. Kaupungin olemassa olevien palautekanavien systemaattista hyödyntämistä suositellaan selvitettäväksi.

Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2020). Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020 - 2025. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2020/Kymp_2020-05-05_Kylk_14_Pk/19843364-3DB4-CEBC-9682-71AAF3A00000/Liite.pdf

Helsingin kaupunki (2020). Tiedote pyöräliikenteen ongelmakohteiden karttakyselystä 30.3.2020. https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/kaupunkilaisilta-pyydetaan-nakemyksia-pyoraliikenteen-olosuhteista

Helsingin kaupunki (2018). Kaupunkipyöristä toteutettu karttakysely: https://kerrokantasi.hel.fi/kaupunkipyorat2018

KSLK (2012). Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkosta 2025. https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2012-007324/kslk-2012-17/

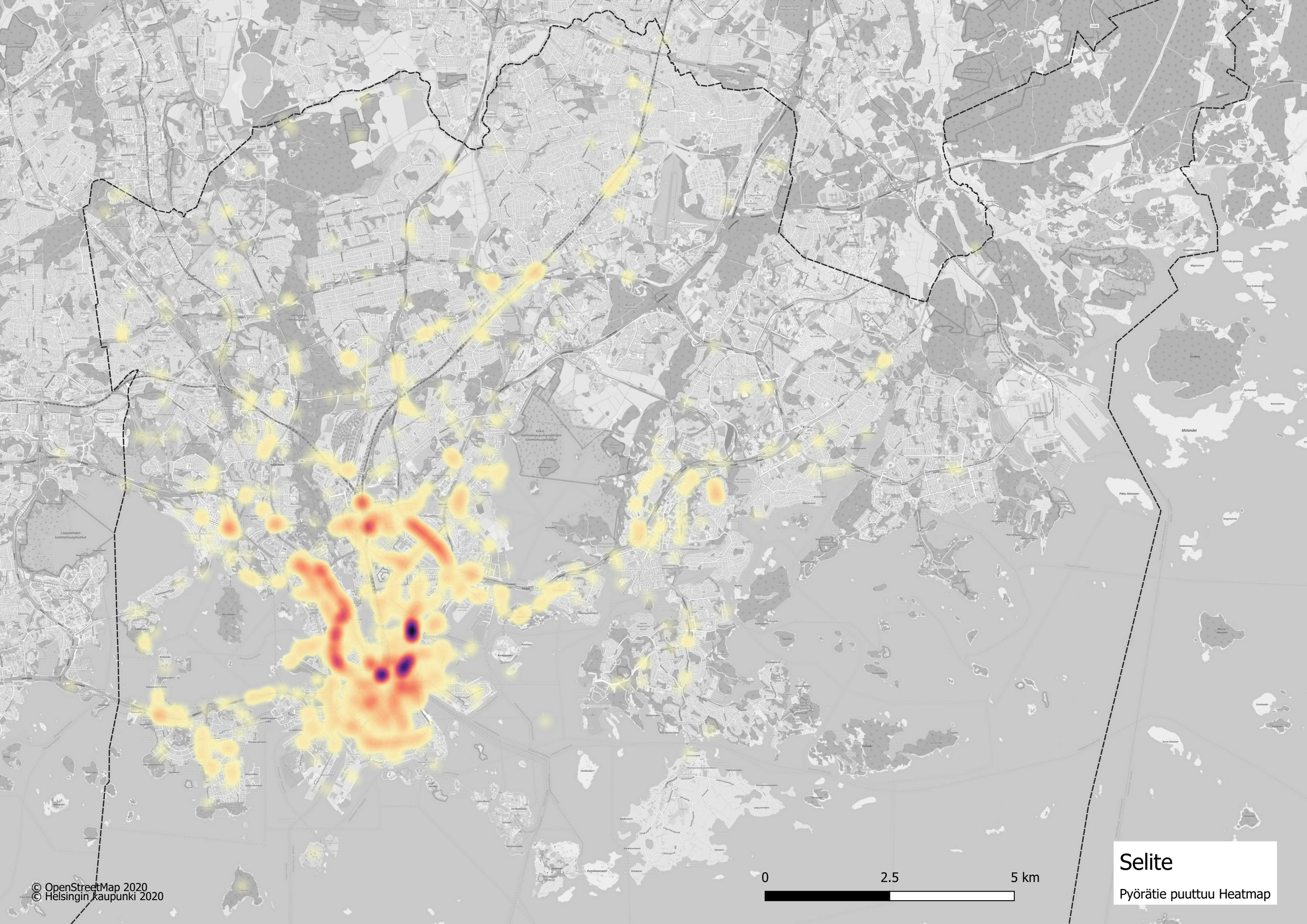
Kobenhavns Kommune, A (2017). Cykelsti prioriteringsplan 2017-2025. https://byudvikling.kk.dk/sites/byudvikling.kk.dk/files/cykelstiprioriteringsplan-2017-2025pdf-_1620.pdf

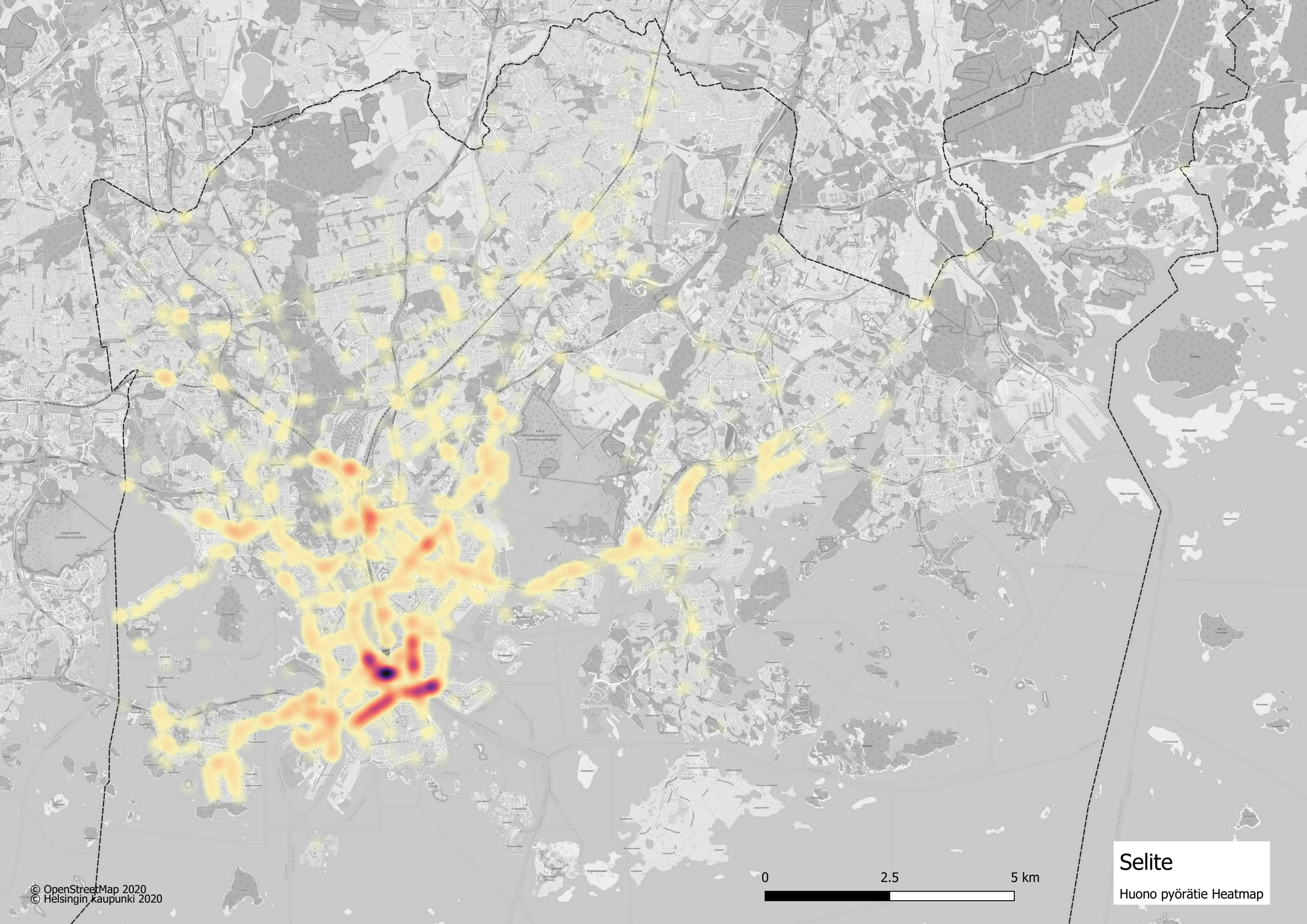
Kobenhavns Kommune, B (2017). Cykelsti prioriteringsplan 2017-2025, Bilag 1A-1D. http://docplayer.dk/109905380-Bilag-1a-1d-uddybende-bilag-til-cykelstiprioriteringsplan.html

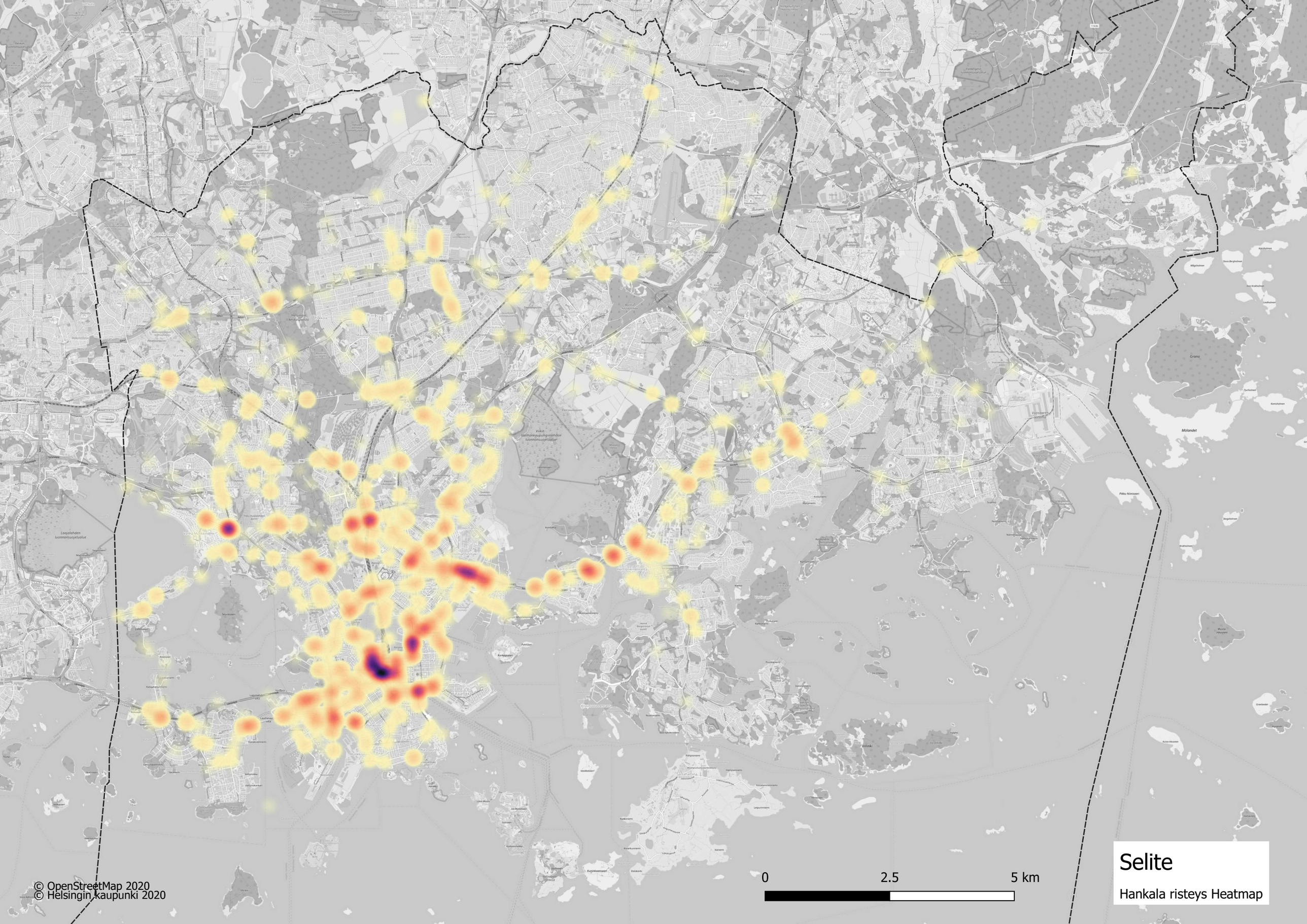
Tukholman kaupunki (2019). Vuosittainen uutisointi pyöräliikenteen investointikohteista. https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/har-ar-alla-cykelsatsningar-i-stockholm-i-ar/repsbx!9RfxLAvUvDO1D@9qu0HqGQ/?fbclid=IwAR3OfGBhkhOE0hJFHB5GylTrceKbnKx-ukSxNpqvG4PeqNkayMzqQt0gZNw

Liitteet

1. Lämpökartta puuttuvista pyöräväylistä Helsingissä
2. Lämpökartta huonoista pyöräväylistä Helsingissä
3. Lämpökartta hankalista pyöräliikenteen risteyksistä Helsingissä


0
2.5
5 km
Selite
Pyörätie puuttuu Heatmap
© OpenStreetMap 2020
© Helsingin kaupunki 2020


Selite
Huono pyörätie Heatmap
0
2.5
5 km
© OpenStreetMap 2020
© Helsingin kaupunki 2020


Selite
Hankala risteys Heatmap
0
2.5
5 km
© OpenStreetMap 2020
© Helsingin kaupunki 2020

Helsingin kaupunki /
kaupunkiympäristön toimiala

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Ramboll Finland Oy
Nimeke	Asukaskysely pyöräväylien priorisoimiseksi
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2020:17
Julkaisuaika	2020
Sivuja	28
Liitteitä	3
ISBN	978-952-331-794-9 (verkkoversio)
ISSN	2489-4230 (verkkoversio)

Tiivistelmä:

Helsingin kaupunki teetti asukaskyselyn pyöräväylien ongelmakohteista keväällä 2020. Karttakyselyllä haluttiin selvittää asukkaiden näkemyksiä puuttuvista tai huonolaatuisista pyöräteistä ja ongelmallisista risteyksistä. Lisäksi tarjottiin mahdollisuus antaa vapaamuotoista palautetta.

Kyselystä saatiin vastauksina yli 10 000 karttamerkintää. Tässä raportissa on kuvattu kyselyn toteutus ja keskeiset tulokset. Aineistoa hyödynnetään pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelman valmistelussa.

Analyysin tuloksena suositetaan, että kyselyssä korostuneiden ongelmakohteiden parannusta nopeutetaan ja kohteita nostetaan kärkeen pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelmassa. Kohteet on esitetty tarkemmin tässä raportissa. Jatkotoimena ehdotetaan, että tavoiteverkon päivityksessä asukkaiden näkemykset otettaisiin aiempaa vahvemmin huomioon. Lisäksi työn aikana kehittämistarpeiksi todettiin kaupungin palautekanavien nykyistä aktiivisempi hyödyntäminen ja pyöräliikenteen infraa ja olosuhteita koskevan viestinnän vahvistaminen.

Työn tilaajana toimi Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta liikenneinsinööri Teppo Pasanen. Työn toteutti Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Reetta Keisanen, suunnittelijoina Darius Colin ja Aku Staff sekä laadunvarmistajana Kari Hillo.

Avainsanat	pyöräliikenne, pyöräily, pyörätie, pyöräkaista, infrastruktuuri, asukaskysely, karttakysely, vuorovaikutus

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.