



26.10.2020

Asia/25

## § 690

### Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025

HEL 2020-003674 T 08 00 04

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Asian käsittelyn aikana kuultavina olivat liikennesuunnittelija Oskari Kaupinmäki ja liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025
- 2 Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 Yritysvaikutusten arviointi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 ohjeellisena noudatettavaksi ja kehottaa ottamaan siinä mainitut toimenpiteet huomioon kaupungin toiminnan ja talouden suunnittelussa.

#### Tiivistelmä

Helsingin tavoitteena on olla maailman toimivin kaupunki. Helsinki tavoittelee myös hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Pyöräliikenteen kehittämisellä voidaan edistää merkittävästi molempien tavoitteiden saavuttamista. Pyöräliikennettä edistetään, koska sillä saavutetaan aikasäästöjä, tehokkaampaa tilankäyttöä, terveyshyötyjä, ympäristö-



hyötyjä, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantumista. Pyöräliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo, vaan keino turvallisemman, viihtyisämmän ja toimivamman kaupungin luomiseen sekä tasapainoisen, kaikki kulkumuodot huomioivan liikennejärjestelmän luomiseen.

Pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012 § 198 ja Helsingin edellinen pyöräilyn edistämishjelma kaupunginhallituksessa 27.1.2014 § 109. Ohjelmassa tavoitteeksi asetettiin pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvu 11 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Ohjelmassa esitetyt 25 toimenpidettä painottuivat pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja pyöräliikenteen investointitason nostamiseen vaiheittain 20 miljoonaan euroon. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus ei kuitenkaan ole noussut tavoitteen mukaisesti, vaikka pyöräliikenteen määrät ovatkin kasvaneet. Eräänä suurimpana syynä tähän arvioidaan olevan se, ettei pyöräliikenteen väyliä ei ole rakennettu tavoitellulla nopeudella. Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen on yleensä tarkoittanut katujen kokonaisvaltaisia saneerauksia, jotka ovat laajoja ja aikaa vieviä. Investointitaso ylittää tavoitteena olleeseen 20 miljoonaan euroon ensimmäisen kerran vuonna 2020.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa keskitytään erityisesti keinoin parantaa pyöräliikenteen infrastruktuurin eri osa-alueita. Pyöräliikenteen edistäminen edellyttää lisäksi toimenpiteitä esimerkiksi pyöräilykasvatukseen ja ihmisten aktivoimiseen osalta. Näitä toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan myös kaupungin muiden ohjelmien yhteydessä.

Kehittämissuunnitelman yltävänä tavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Tämä on linjassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman pyöräliikennettä koskevien kasvutavoitteiden ja siihen liittyvän päästövähennyspotentiaalin kanssa. Päätavoitteen saavuttamiseksi on määritelty viisi alatavoitetta, joiden alla on yhteensä 34 toimenpidettä. Alatavoitteina 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 vastaa kysyntää ja ne ovat laadukkaita



5. Markkinointi ja viestintä edistävät positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä.

Alatavoitteiden toteutuminen edellyttää kaikkien toimenpiteiden toteuttamista. Niillä tavoitellaan pyöräliikenteen tavoiteverkon nykyistä riippämpää toteuttamista myös esimerkiksi pikaparannuksia ja pilotteja hyödyntäen. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain tavoitekohtaisilla mittareilla ja niistä raportoidaan kaupunkiympäristölautakunnalle. Pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa on jatkossakin aihetta päivittää noin viiden vuoden välein, jotta voidaan arvioida sen edistymistä, uudelleen tarkastella tavoitteita ja etsiä tehokkaimpia toimenpiteitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

## Esittelijän perustelut

### Nykytila

Helsingissä on edistetty pyöräliikennettä vuodesta 1995, mutta vasta 2010-luvulla toimenpiteitä on tehty aikaisempaa enemmän ja määrätietoisemmin. Vuonna 1995 laadittiin ensimmäinen pyöräliikenteen kaksinkertaistamisohjelma. Vuonna 2003 ohjelmaa tarkistettiin ja tavoitteeksi asetettiin pyöräliikenteen kaksinkertaistuminen vuoteen 2009 mennessä. Brysselin julistuksen allekirjoittaminen vuonna 2009 toi uutta puhtia pyöräliikenteen edistämiseen. Sen myötä pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden tavoite nousi 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Tätä tavoitetta käsiteltiin laajemmin Helsingin ensimmäisessä poikkihallinnollisessa pyöräliikenteen edistämishjelmassa, joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 27.1.2014 § 109. Edistämishjelman hyväksyntää edelsi merkittävä väliaskel, kun pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012. Helsingin kaupunki on näin ollen sitoutunut toteuttamaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja edistämään pyöräliikennettä. Tavoiteverkon kantavana ajatuksena on, että kaikkien määränpäiden on oltava turvallisesti ja helposti saavutettavissa polkupyörällä suorinta mahdollista reittiä pitkin.

Vuoden 2014 pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden edistymistä arvioitiin vuonna 2015 tarkastuslautakunnan arvioinnissa, vuonna 2017 kaupunkiympäristölautakunnassa ja vuonna 2019 tätä ohjelmaa valmisteltaessa. Kaikissa arvioinneissa johtopäätös on ollut saman suuntainen: pyöräliikenteen olosuhteita on saatu parannettua merkittävästi, mutta parannettavaa on edelleen paljon. Tärkeimmät toimenpiteet pyöräliikenteen edistämiseksi, eli infran rakentamisen toimenpiteet, eivät ole lähteneet käyntiin riittävällä nopeudella. Infran kehittämiseksi suunnittelun henkilöresurssit tulee asettaa kansainväliselle tasolle niin, että suunnitelmia saadaan tehtyä riittävä määrä ja investoinnit on mahdollis-



ta toteuttaa. Lisäksi tulisi kehittää hankkeiden ohjelmointia, organisointia, johtamista ja vastuiden määrittelemistä sekä toimenpiteiden toteutumisen seuranta. Tämän lisäksi tulisi myös etsiä ratkaisuja nopeiden ja edullisten toimenpiteiden toteuttamiseen.

Nykyisin Helsingin pyöräliikenteen edistämisen parissa työskentelee yhteensä seitsemän henkilöä, joista kahdella työajasta 50 % on varattu pyöräliikenneasioihin. Liikennesuunnitelmia tilataan myös konsulttitöinä. Lisäksi aluesuunnittelijat laativat liikennesuunnitelmia, jotka sisältävät liikenteen kokonaisuuden pyöräliikenne mukaan lukien. Katusuunnitelmien tilaamiseen on osoitettu oma henkilöresurssi. Investointitasossa Helsinki ei ole olennaisesti jäljessä kansainvälisiä pyöräilykaupunkeja. Erityisesti jos Helsingin 10 vuoden investointiohjelmassa pyöräliikenteen hankkeille osoitettu taso, noin 20 milj. euroa vuodessa, toteutuu, ollaan jo lähellä kansainvälistä tasoa. Ero Kööpenhaminan, Amsterdamin ja Helsingin välillä on kuitenkin se, että mainituissa pyöräliikenteen huippukaupungeissa pääosa pyöräliikenteen infrastruktuurista on jo tehty aikaisempina vuosikymmeninä, kun taas Helsingissä tavoiteverkosta puuttuu vielä suurin osa.

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 kehittämissohjelman tavoitteiden kanssa. Alatavoitteiden toteuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet on muodostettu yhdessä kaupunkiympäristön asiantuntijoiden, tämän työn ohjausryhmän ja sidosryhmien kesken. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain kaupunkiympäristölautakunnassa tavoitekohtaisilla mittareilla.

## Toimenpiteet

Helsingin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2020–2025 sisältää 34 toimenpidettä. Toimenpiteet on jaettu alatavoitteittain pyöräilyliikenteeseen, työmaitiin, pysäköintiin ja palveluihin sekä viestintään ja markkinointiin. Toimenpiteet on laadittu aikaisemmasta edistämismuunnelmasta saadun palautteen, pyöräilybarometrin, nykytilan analyysin, sidosryhmätyöpajojen, asiantuntijatyöpajojen ja asiantuntijoiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella.

Tärkeimmäksi toimenpiteeksi on nostettu pyöräliikenteen tavoiteverkon nykyistä ripeämpi toteuttaminen. Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen on yleensä tarkoittanut katujen kokonaisvaltaisia saneerauksia, jotka ovat laajoja ja aikaa vieviä. Mm. tästä johtuen tavoiteverkkoa ei ole rakennettu tavoitellussa aikataulussa. Tästä johtuen on tärkeää ottaa keinovalikoimaan myös nopeita toimenpiteitä, jolloin tavoitever-



kon mukaisia järjestelyjä voidaan toteuttaa nykyistä nopeammalla aikataululla ja pyöräliikenteen verkon valmistuminen etenisi ainakin yhdenmukaisuuden ja jatkuvuuden osalta mahdollisimman nopeasti. Vuosina 2020–2025 keskitytään erityisesti kantakaupungin tavoiteverkon toteuttamiseen. Kaikki ohjelmassa esitetyt toimenpiteet on kuitenkin suunniteltu niin, että ne ovat toteutettavissa esitetystä aikataulusta ja ovat niin ikään tärkeitä päätavoitteen toteutumisen kannalta.

Pyöräliikenteen toimenpiteiden toteuttamisessa tulee elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden varmistamiseksi huomioida kaikkien kulkumuotojen sujuvuus ja toimivuus.

### Ohjelman vaikutukset

Pyöräliikenteen edistäminen 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.

Pyöräliikennehankkeet arvioidaan muiden hankkeiden tapaan Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeiden mukaisesti.

### Yritysvaikutusten arviointi

Pyöräliikenteen kehittämisohjelma on strategisen tason ohjeellinen kokonaisuus, jonka toimenpiteillä edistetään liikennejärjestelmän ja kaupunkikehityksen kokonaisvaltaista kehitystä kaikki kulkumuodot huomioiden siten, että pyöräliikenne huomioidaan tasavertaisena kulkumuotona. Näin ollen pyöräliikenteen kehittämisessä ei ole vain kyse pyöräteiden rakentamisesta vaan liikennejärjestelmätason suunnittelusta, jossa pyöräliikenne huomioidaan omana keskeisenä kulkumuotona.

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 ohjelmien yhteydessä.

Pyöräliikenteen kehittämisohjelmasta on laadittu yritysvaikutusten arviointi kaupunginhallituksen päätöksen 30.5.2016 mukaisesti.



Ulkomaisista verrokkikaupungeista saatujen kokemusten mukaan pyöräliikenteen kehittämistä saadut kokemukset ovat pääosin myönteisiä. Kun pyöräliikenteen osuus Helsingin kulkumuotojakaumassa kasvaa, poistaa se osaltaan ruuhkaa muista kulkumuodoista.

Ohjelman 34 toimenpiteestä suurimmalla osalla ei ole suoria yritysvaikutuksia. Kuitenkin ohjelman päätavoitteella, sujuvien ja suorien pyöräreittien rakentamisella, on merkittäviä vaikutuksia yrityksiin ja niiden toimintaedellytyksiin niin kullakin toimenpiteen kohteena olevalla katuosuudella kuin koko kantakaupungin tasollakin.

Kaduilla, joilla pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti rakennetaan pyörätiet, pyritään pyöräliikenteen järjestelyjen integrointi toteuttamaan osana kadun kokonaisvaltaista saneerausta. Näin vähennetään ajallisesti peräkkäisten katutöiden tekemistä kohteessa, millä on myönteinen vaikutus yritysten toimintaan.

Katusaneerauksilla on yleensä haitallisia, joskin väliaikaisia, vaikutuksia erityisesti niille yrityksille, joiden toiminta sijoittuu rakentamisen kohteena olevalle katuosuudelle. Katusaneerauksista voi seurata myös pysyviä haittoja. Näitä voidaan ehkäistä huomioimalla liikennejärjestelyitä suunniteltaessa kaikki kulkumuodot - erityisesti autosaaeutettavuuden, pysäköinti- ja asiointipaikkojen ja jakeluliikenteen näkökulmasta.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden yritysvaikutuksia arvioidaan jatkossa toimenpiteiden yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä.

#### Vuorovaikutus

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman laatimisen aikana käydyn vuorovaikutuksen tavoitteena oli parantaa Kaupunkiympäristön toimialan henkilökunnan ja ulkoisten sidosryhmien tietoisuutta ja sitoutuneisuutta pyöräliikenteen edistämiseen ja kehittämissuunnitelman toimenpiteisiin. Lisäksi koko suunnitelman laatimisen ajan jatkuneella vuorovaikutuksella pyrittiin varmistamaan tiedonkulku eri osapuolten välillä.

Projektin sisäisen vuorovaikutuksen toimenpiteitä olivat ohjausryhmän ja ydintiimin kokoukset, muut projektin sisäisten sidosryhmien kokoukset, KYMPin johdolle suunnattu kysely sekä KYMPin henkilökunnalle suunnatut tavoite- ja toimenpidetyöpajat. Kutsuttuja tahoja olivat KYMPin asiantuntijat. Projektin alkuvaiheessa toteutetusta sisäisestä kyselystä saatua informaatiota hyödynnettiin projektin lähtötilanteen kartoittamisessa ja tavoite- ja toimenpidetyöpajoissa syntyneitä materiaaleja hyödynnettiin kehittämissuunnitelman alatavoitteiden ja toimenpiteiden määrittelyssä. Lisäksi KYMPin asiantuntijoita kuultiin erikseen toimenpi-



teitä muodostettaessa ja henkilökuntaa tiedotettiin yleisesti organisaation sisäiseen viestintäkanavaan nostetuilla uutisilla.

Ulkoisessa vuorovaikutuksessa sidosryhmien edustajia kutsuttiin projektin tavoite- ja toimenpidetyöpajoihin sekä järjestettiin sidosryhmille tiedottava ja osallistava seminaari ja kaikille kaupunkilaisille avoin asukastilaisuus. Kutsuttuja tahoja olivat kaupungin muiden toimialojen ja liikelaitosten henkilökunta, liikenneviranomaiset, liikennealan järjestöt, muut asiasta kiinnostuneet organisaatiot sekä kaupungin asukkaat. Ulkoisille sidosryhmille järjestetyn seminaarin tarkoituksena oli jakaa tietoa pyöräliikenteen nykytilanteesta ja kehittämisohjelman tavoitteista sekä lisätä yhteisymmärrystä eri tahojen välillä. Tilaisuudessa keskusteltiin asioista, joita ulkoiset sidosryhmät pitävät ohjelman tavoitteiden toteutumisen kannalta erityisen tärkeinä sekä pohdittiin sidosryhmäorganisaatioiden mahdollisuuksia edistää tavoitteiden toteutumista. Brygassa järjestettyjen asukasillojen tarkoituksena oli tarjota kaupunkilaisille mahdollisuus kertoa heidän odotuksistaan, tarpeistaan ja tavoitteistaan pyöräliikenteen edistämiseen ja kaupunkikehitykseen liittyen. Sidosryhmäseminaarin ja asukastilaisuuksien tuloksia hyödynnettiin ohjelman toimenpiteitä muodostettaessa.

Lisäksi ohjelman laatimistyön alkuvaiheessa järjestettiin tapaaminen Helsingin polkupyöräilijöiden (HePo ry) kanssa. Yhdistyksen näkemyksiä käytettiin apuna erityisesti ohjelman tärkeimpien asiakokonaisuuksien määrittelyssä.

#### Ohjelman toteutus ja seuranta

Toimenpideohjelman kaikista 34 toimenpiteestä priorisointi- ja toteuttamisohjelman laatiminen ja toteuttaminen kantakaupungin tavoiteverkolle ja baanaverkolle (toimenpide 5) on kiireellisin ja tärkein. Ohjelma tarvitaan, jotta pyöräliikenteelle investointiohjelmassa osoitettu rahoitus kohdentuu pyöräliikennettä parhaiten edistäviin kohteisiin ja investoinneista saadaan näin paras hyöty. Toteuttamisohjelman laatimisessa otetaan lisäksi huomioon mm. verkon rakentuminen käyttäjän kannalta riittävän suurissa ja loogisissa kokonaisuuksissa.

Kaikille toimenpiteille on ohjelmassa esitetty toteutusvuosi. Aikataulutaminen on tarpeen, koska tutkimusten mukaan usean toimenpiteen yhtäaikaista toteuttamisella on suurempi vaikutus kuin yksittäisillä toimenpiteillä erikseen. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden tavoitteen mukainen kasvu edellyttää muutoksia prosessissa ja sitä kautta useita yhtäaikaista toimenpiteitä. Toimeenpano edellyttää myös sitä, että kaupunkiympäristön toimiala ottaa mahdollisuuksien mukaan ohjelman huomioon toimintansa ja taloutensa suunnittelussa.



Pyöräliikenteen edistämistä varten on perustettu koordinoitiryhmä, jonka tehtäväksi asetetaan tämän pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman toimeenpanon seuranta. Lautakunnalle esitetään seurantatiedot vuosittain. Lisäksi tavoitteiden toteutumisen tilannekatsaus julkaistaan pyöräilykatsauksessa.

Pyöräliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen edellyttää infrastruktuuriin ja pyöräliikenteen palveluihin liittyvien kehittämistoimenpiteiden lisäksi myös muiden kaupungin palvelukokonaisuuksien vastuulla olevien pyöräliikenteeseen liittyvien asioiden kehittämistä. Tällaisia ovat mm. kasvatukseen, markkinointiin, liikuntapalveluihin ja terveydenhoitoon liittyvät kokonaisuudet. Helsingin kaupungin muiden palvelukokonaisuuksien tulisi kartoittaa nykytila ja mahdollisuudet pyöräliikenteen edistämiseen ja ottaa nämä mahdollisuuksien mukaan huomioon toimintansa ja taloutensa suunnittelussa.

#### Kaupunkiympäristölautakunnan kannanotot

Esittelijä yhtyy kaupunkiympäristölautakunnan kannanottoihin siitä, että turvallisen, sujuvan ja kaikki liikkumismuodot huomioon ottavan pyöräilykulttuurin luominen on tärkeää; että rakennettaessa pyöräilijöille suoria, nopeita väyliä puisto- ja kaupunkiympäristöön, on jalankulkijoille vastaavasti syytä varata pääasiassa samaa yhteystarvetta varten muita puistoreittejä, jotka merkitään vain jalankulkijoille; että kaupunkipyöräpalvelun kehittämisessä on syytä asettaa tavoitejärjestykseksi riittävän alueellisen palvelun laajentaminen ennen ympärivuotisuuteen siirtymistä; ja että on syytä selvittää, miten polkupyörän kuljettamista julkisissa kulkuvälineissä on mahdollista helpottaa.

Lisäksi esittelijä toteaa kaupunkiympäristölautakunnan moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamisen periaatteita ja toimintaohjelman lähtökohtia koskevan kannanoton osalta, että kantakaupungin saavutettavuuteen ja kaupallisten toimintojen elinvoimaisuuteen liittyvät asiat tulee esittää päätettäväksi niiden elinkeinopoliittisen ja kaupungin toimivuuteen liittyvän vaikuttavuuden näkökulmasta riittävän korkealla toimielintasolla.

#### Kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyn jälkeiset toimenpiteet

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmasta on laadittu kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyn jälkeen yritysvaikutusten arviointi. Arviointi valmistui lokakuun alussa.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa on täydennetty ja muutettu toimenpiteen 2. osalta. Muutos on valmisteltu kaupunginkanslian ja kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun yhteistyönä. Toimenpiteen on tarkennettu tarkoittavan pyöräliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamisen periaatteiden ja toimenpideohjelman





laitimista. Aiemmasta muotoilusta saattoi saada käsityksen, että toimenpiteen perusteella moottoriajoneuvoliikennettä tullaan rauhoittamaan myös pää- ja kokoojakaduilla. Tarkoituksena on laatia periaatteet pyöräliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi huomioiden moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus katuverkolla.

#### Esittelijän kannanotot

Esittelijä toteaa, että kevään 2020 aikana muuttunut taloudellinen tilanne vaatii kaikilta osin kaupungin toiminnan ja talouden suunnittelussa uudelleen harkintaa ja resurssien kohdentamista. Hyväksyttäväksi esitettävää pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa toteutetaan toimialalla kulloinkin käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Ohjelmassa todetun mukaisesti Kympp-toimialalla on yksiköitä, jotka eivät ole vielä tiedostaneet rooliaan pyöräliikenteen edistämisessä, eivätkä siten vielä ole ryhtyneet toteuttamaan ohjelman toimenpiteitä. Siten myös jo olemassa olevien resurssien suuntaamisella on mahdollista edesauttaa kehittämisohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025
- 2 Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 Yritysvaikutusten arviointi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta

#### Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 05.05.2020 § 241

HEL 2020-003674 T 08 00 04

Esitys



Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 hyväksymistä ja ohjeellisenä noudatettavaksi sekä suunnitelman toimenpiteiden toteuttamista kunkin vuoden talousarvion mahdollistamassa laajuudessa.

Lautakunta korostaa turvallisen, sujuvan ja kaikki liikkuemuodot huomioon ottavan pyöräilykulttuurin luomisen tärkeyttä.

Lautakunta ehdottaa, että kun pyöräilijöille rakennetaan suoria, nopeita väyliä puisto- ja kaupunkiympäristöön, niin vastaavasti jalan liikkujille ulkoilijoille varataan pääasiassa samaa yhteistarvetta varten muita puistoreittejä ja merkitään ne vain jalankulkijoille.

Ehdotukset moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamisen periaatteiksi ja toimintaohjelman lähtökohdiksi tuodaan kaupunkiympäristölautakuntaan päätettäväksi. Kehittämistyössä on tärkeää analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa kantakaupungin saavutettavuutta ja kaupallisten toimintojen elinvoimaisuutta kaikki kulkumuodot huomioon ottaen.

Kaupunkipyöräpalvelun kehittämisessä asetetaan tavoitejärjestykseksi riittävän alueellisen palvelun laajentaminen ennen ympärivuotisuuden siirtymistä.

Lautakunta esittää, että selvitetään miten polkupyörän kuljettamista julkisissa liikennevälineissä on mahdollista helpottaa. Kestävät liikkuemuodot muodostavat parhaimmillaan hyvin sujuvia ja nopeita matkaketjuja. Mahdollistamalla joukkoliikenteen ja polkupyöräilyn saumattomamman yhdistämisen niin joukkoliikennematkan alussa kuin lopussa, laajenee joukkoliikenteen käytösäde ja saavutettavuus merkittävästi.

## Käsittely

05.05.2020 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Lautakunta korostaa turvallisen, sujuvan ja kaikki liikkuemuodot huomioon ottavan pyöräilykulttuurin luomisen tärkeyttä.

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Atte Kalevan vastaehdotuksen.



Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Lautakunta ehdottaa, että kun pyöräilijöille rakennetaan suoria, nopeita väyliä puistoympäristöön, niin vastaavasti jalan liikkuville ulkoilijoille varataan pääasiassa samaa yhteystarvetta varten muita puistoreittejä ja merkitään ne vain jalankulkijoille.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Ehdotukset moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamisen periaatteiksi ja toimintaohjelman lähtökohdiksi tuodaan kaupunkiympäristölautakuntaan päätettäväksi. Kehittämistyössä on tärkeää analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa kantakaupungin saavutettavuutta ja kaupallisten toimintojen elinvoimaisuutta kaikki kulkumuodot huomioiden.

Kannattaja: Jape Lovén

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Kaupunkipyöräpalvelun kehittämisessä asetetaan tavoitejärjestykseksi riittävän alueellisen palvelun laajentaminen ennen ympärivuotisuuteen siirtymistä.

Kannattaja: Jape Lovén

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Lautakunta esittää, että selvitetään miten polkupyörän kuljettamista julkisissa liikennevälineissä on mahdollista helpottaa. Kestävät liikkumismuodot muodostavat parhaimmillaan hyvin sujuvia ja nopeita matkaketjuja. Mahdollistamalla joukkoliikenteen ja polkupyöräilyn saumattomamman yhdistämisen niin joukkoliikennematkan alussa kuin lopussakin laajenee joukkoliikenteen käyttösaade ja saavutettavuus merkittävästi.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasanen vastaehdotuksen.



26.10.2020

Asia/25

28.04.2020 Pöydälle

21.04.2020 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

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

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566