



Pyöräilyn edistämishjelma



Pyöräilyn edistämishjelma

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Kansikuva: Krista Keltanen

Pohjakartta:

© Kaupunkimittausosasto, Helsinki

ISSN 0787-9067

Sisältö

Esipuhe.....	5
Tiivistelmä	6
Sammandrag.....	8
Abstract.....	10
1 Lähtökohdat.....	12
1.1 Helsingin tavoitteita.....	12
1.2 Valtakunnallisia ja seudullisia kehittämislinjauksia.....	12
1.3 Työn tavoitteet	13
2 Nykytila	14
2.1 Helsingin pyöräily numeroina	14
2.2 Kaupunkilaisten mielipiteet.....	18
2.3 Pyöräilyyn käytetyt resurssit.....	21
3 Visio.....	23
3.1 Helsingistä maailman paras kestävä liikunnan metropoli.....	23
3.2 Pyöräily on poliittinen työkalu.....	23
3.3 Mallia muualta	24
4 Edistämishjelma	27
4.1 Ohjelman rakenne	27
4.2 Poliittikka	27
Tahtotila (toimenpide 1)	
Liikkumisen kehittämissuunnitelma (2)	
Normit ja ohjeet (3)	
4.3 Infra	29
Suorat ja sujuvat reitit (4)	
Verkko kattavaksi (5)	
Baanat (6)	
Liikenteen rauhoittaminen (7)	
Risteyjärjestelyt (8)	
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu (9)	
Pyöräpysäköinti (10)	
Talvihoito (11)	
Valaistus ja pintamateriaalit (12)	
Työmaat (13)	
4.4 Palvelut	42
Pyöräkeskus (14)	
Kaupunkipyörät (15)	
Opastus (16)	
Oheispalvelut (17)	

4.5	Viestintä	46
	Helsingin pyöräilyn brändi (18)	
	Viestintäsuunnitelma (19)	
	Vastuullinen liikennekulttuuri (20)	
4.6	Seuranta.....	50
	Seurantamittarit (21)	
4.7	Toteutusprosessi.....	52
	Henkilöresurssit (22)	
	Määrärahat (23)	
	Organisointi (24)	
	Vastuut (25)	
5	Seuraavat askeleet	55
5.1	Lisätään pyöräilyn rahoitusta.....	56
5.2	Toteutetaan edistämishjelman toimenpiteet	57
5.3	Asetetaan pyöräilyn kulkumuoto-osuudelle uusi visiota tukeva tavoite	59
	Liite 1. Ehdotus eri hallintokuntien pyöräilyä koskeviksi tavoitteiksi.....	60

Esipuhe

Helsingin kaupunginvaltuusto linjasi vuoden 2009–2012 valtuustostrategiassa, että liikennejärjestelmää kehitetään kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Erityisesti pyöräilylle tavoitellaan nykyistä selkeämpää asemaa kaupungin liikennejärjestelmässä. Valtuustostrategian 2009–2012 mukaisen Pyöräilyprojektin viimeisenä toimenpiteenä oli laatia jatkotyöohjelma ja edistämishjelma vuodesta 2012 eteenpäin.

Edistämishjelman taustaksi on tehty selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista. Selvityksen tuloksia on käytetty edistämishjelman toimenpiteiden laatimiseen ja tarkoituksenmukaisen taloudellisen panostuksen tason määrittämiseksi pyöräilyn edistämiseksi Helsingissä.

Työn on tilannut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja virastosta työn projektipäällikkönä on toiminut Marek Salermo. Työtä on ohjannut ryhmä, johon ovat kuuluneet:

Ville Lehmoskoski (pj), Ksv, liikennesuunnitteluosasto
Leena Silfverberg, Ksv, liikennesuunnitteluosasto
Marek Salermo, Ksv, liikennesuunnitteluosasto
Hanna Strömmer, Ksv, liikennesuunnitteluosasto
Martin Bunders, Ksv, asemakaavaosasto
Janne Prokkola, Ksv, asemakaavaosasto
Alpo Tani, Ksv, yleissuunnitteluosasto
Raimo K. Saarinen, HKR
Anu Kiiskinen, HKR
Artturi Lähdetie, HKL

Lisäksi työn aikana pidettiin työpaja, johon osallistuivat ohjausryhmän lisäksi edustajia rakennusvirastosta, talous- ja suunnittelukeskuksesta, liikuntavirastosta, nuorisosiainkeskuksesta, HKL:stä ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksestä.

Konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi Riikka Kallio ja pyöräilyn hyödyt ja kustannukset -osuuden vastaavana Virpi Pastinen. Suunnittelijana edistämishjelma-osuudessa toimi Minna Raatikka. Hyödyt ja kustannukset -osan työryhmään kuuluivat Hannu Lehto, Maiju Lintusaari, Johanna Wallin ja Aino Lehto. Lisäksi työhön sidosryhmätyöskentelyyn ja tulosten visualisointiin osallistuivat Mari Siikonen, Pia Salmi ja Jenni Hyttinen. Konsultin työryhmän sparraajana ja asiantuntijana työssä toimi Kalle Vaismaa Liikenteen tutkimuskeskus Vernestä.

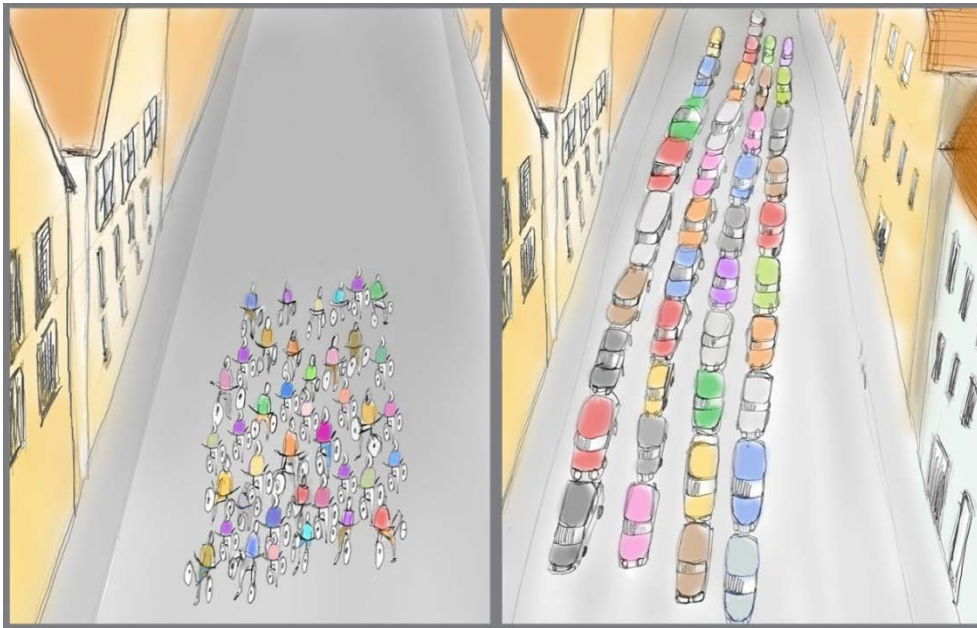
Tiivistelmä

Visio ja tavoitteet

Helsingin pyöräilyn edistämisen visiona on tukea kaupungin nousua maailman parhaaksi kestävästi liikuttamiseksi metropoliksi. Kestävästi liikuttamiseksi kaupunki on viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja elinvoimainen. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo sinänsä, vaan keino päästä haluttuun tavoitteeseen. Pyöräilyn edistäminen on tärkeä poliittinen valinta, jolla mahdollistetaan entistä laadukkaampi kaupunkiympäristö.

Visio tukee Helsingin strategiaohjelman 2009–2012 tavoitetta lisätä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkutapaosuutta. Lisäksi Helsinki on allekirjoittanut Brysselin julistuksen, jossa tavoitteena on nostaa pyöräilyn pääkulkutapaosuus syyskuun arkipäivän nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin 2020 mennessä. Tämä tarkoittaa pyöräilyn koko vuoden keskimääräisen kulkutapaosuuden nousua nykyisestä kuudesta prosentista 10 prosenttiin.

Pyöräilyn edistämällä voidaan parantaa kaupungin viihtyisyyttä ja elinvoimaa sekä helpottaa ihmisten liikuttamista Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä, mikä rajallisen katutilan vuoksi edellyttää tehokkaiden ja tilaa säästävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämistä. Siksi pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on myös tärkeä keino ylläpitää ja entisestään parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta.



Kuva 1. 40 pyörän ja 40 auton viemä katutila.

Toimenpiteet ja niiden rahoitus

Edistämishojelman toimenpiteet tähtäävät tekemään pyöräilyä houkuttelevan vaihtoehdon jokapäiväisillä matkoilla. Perusedellytys on, että polkupyörällä pääsee turvallisesti, vaivattomasti ja sujuvasti kaikkiin määränpäihin.

Kilpailukykyisen aseman saavuttaminen edellyttää niin kaupunkilaisille näkyviä toimenpiteitä, kuten laadukkaiden pyöräliikennejärjestelyiden, pyöräpysäköinnin ja erilaisten palveluiden toteuttamista, kuin taustalla tapahtuvaa toimintaa, kuten liikennepoliittisia linjauksia ja toiminnan uudelleen organisoimista.

Toimenpiteet painottuvat infrastruktuurin kehittämiseen. Kantakaupungin katuverkossa huomio keskittyy pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittamiseen. Niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen, tarvitaan jo saavutettavuuden kannalta erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä. Autoliikenteen pää- ja

kokoojakatujen varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja ne ovat yleensä suorimpia ja luontevimpia reittejä myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä.

Katuverkon ulkopuolella toimenpiteenä toteutetaan puisto-, rata- ja moottoritiekäytäviä hyödyntäviä baanoja (laatukäytäviä), jotka tarjoavat suoria ja katkottomia yhteyksiä suurimpien asuinkestittymien, työpaikkakeskittymien ja kampusalueiden välille. Pyöräliikenteen rakenteellisia järjestelyjä kehitetään kasvavan pyöräliikenteen tarpeisiin. Pyöräilyn ja jalankulun erottelu on tärkeää, sillä lisääntyvä pyöräily ei saa aiheuttaa turvattomuutta jalankulkijoille. Parempi erottelu mahdollistaa myös sujuvamat ja turvallisemmat järjestelyt pyöräilylle.

Pyöräilyn palvelut, markkinointi ja viestintä tukevat pyöräilyn houkuttelevuutta ja muokkaavat asenteita ja ovat siten tärkeä osa kokonaisuutta.

Säännöllisellä seurannalla valvotaan pyöräilyn edistämistoimenpiteiden vaikutuksia ja asetettujen tavoitteiden toteutumista. Seurannan tulee kattaa kaikki edistämisen osa-alueet politiikasta infraan ja toteutukseen. Näin myös päätöksentekijät saavat tietoa suunnitelmien vaikutuksista.

Kaupungin sisäisten prosessien on oltava sujuvia, jotta vaikuttavia toimenpiteitä saadaan aikaan ja jotta pyöräily voidaan mieltää yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Pyöräilyn edistämiseen liittyvien vastuiden selkeyttäminen, hallintokuntien välisen yhteistyön parantaminen, henkilöresurssien lisääminen sekä suunnitteluohjeiden ja -normien kehittäminen vaikuttavat välillisesti pyöräilyolosuhteiden parantumiseen.

Toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää pyöräilyolosuhteisiin käytetyn rahoitustason nostamista. Rahoitustasoa esitetään nostettavaksi nykyisestä noin seitsemästä miljoonasta eurosta vaiheittain 20 miljoonaan euroon vuodessa. Nykyistä korkeampirahoitustaso on perusteltu pyöräilystä saatavien hyötyjen valossa.



Kuva 2. Toimenpiteet osa-alueittain.

Sammandrag

Vision och målsättning

Visionen för cykelfrämjandet i Helsingfors är att Helsingfors skall utvecklas till världens främsta metropol för hållbar trafik. En stad med hållbar trafik är trivsamt, trygg, hälsosamt och livskraftigt. Att främja cykeltrafiken har inget egenvärde i sig, utan är ett medel för att nå de uppställda målen. Cykelfrämjandet är framför allt ett politiskt val och bör ses som ett centralt verktyg för att nå målsättningen.

Visionen stöder målsättningen i Helsingfors strategiprogram 2009–2012 om att öka kollektiv-, cykel- och gångtrafikens sammanlagda andel i trafiken. Helsingfors har även undertecknat Brysseldeklarationen, vars målsättning är att 15 % av resorna på höstvardagar år 2020 skall ske med cykel. Detta skulle innebära att det årliga antalet resor som sker med cykel skulle öka från sex till tio procent.

Genom att främja cykeltrafik kan man förbättra stadens trivsel och livskraftighet och göra det enklare att röra sig i staden. I takt med invånarantalet ökar även antalet enskilda resor inom staden. Eftersom gaturummet är begränsat är det nödvändigt att prioritera effektiva transportmedel – gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att öka antalet cykelresor är ett sätt att bibehålla och ytterligare förbättra trafiksystemets funktion.

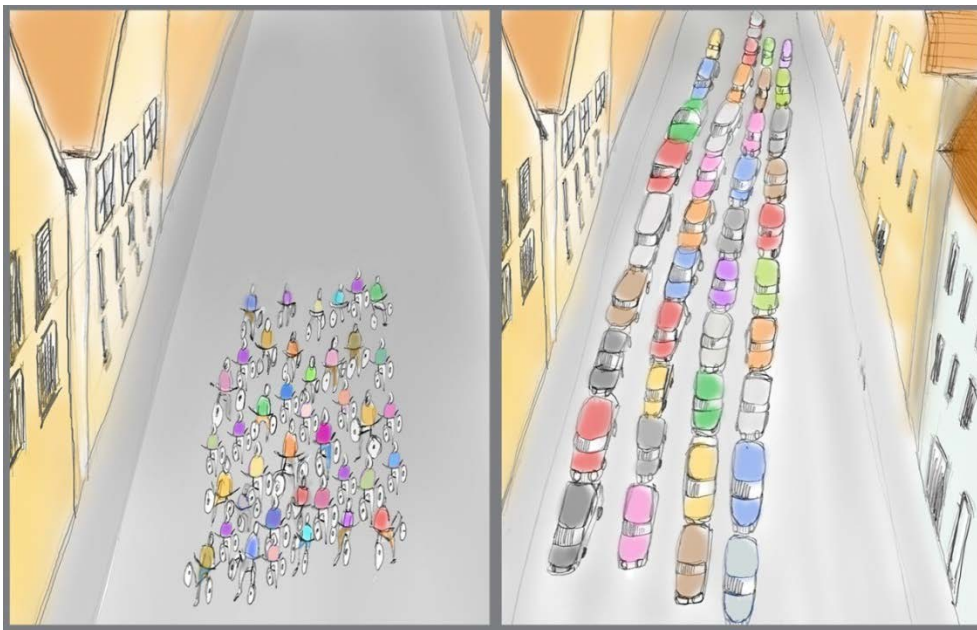


Bild 3. 40 bilar och 40 cyklars utrymmesbehov i gaturummet.

Åtgärder och finansiering

Åtgärderna i handlingsplanen strävar till att göra cykeln till ett attraktivt alternativ för dagliga resor. Grundförutsättningen är att man tryggt, enkelt och smidigt kan ta sig till alla destinationer man behöver.

För att cykling skall nå en konkurrenskraftig position krävs konkreta och synliga åtgärder så som byggandet av högklassig cykelinfrastruktur, service för cyklister och omstrukturering av gatanätet. Till stöd för dessa krävs osynliga åtgärder, så som trafikpolitiska linjedragningar och omorganisering av verksamheten.

Fokus för handlingsplanen ligger i utvecklandet av infrastrukturen. I innerstadens gatanät ligger fokus på att samordna cykel- och biltrafiken. Enbart från ett tillgänglighetsperspektiv behövs separata cykellösningar på livligt trafikerade gatuavsnitt, där det är omöjligt att lugna trafiken.

Detta gäller biltrafikens huvud- och uppsamlingsgator, där förhållandevis många målpunkter är belägna och som vanligtvis utgör de rakaste och mest lättgestaltade rutterna även för cyklisterna. Därför bör man speciellt i innerstaden sträva till att biltrafikens huvudleder också är cykeltrafikens huvudleder.

Utanför gatunätet utnyttjas grönområden samt ban- och motorvägskorridorer för högklassiga kvalitetsstråk (banor), som skapar raka och obrutna förbindelser mellan de största bostads-, arbetsplats- och kampusområdena. Trafiklösningarna utvecklas så att de stöder en ökande cykeltrafik. För att cykeltrafik inte skall orsaka otrygghet bland fotgängare krävs att speciell uppmärksamhet fästs vid att separera cykel- och gångtrafik. En tydligare separering ger samtidigt bättre framkomlighet och säkerhet för cyklisterna.

Service för cyklister samt marknadsföring och kommunikation stärker cykeltrafikens attraktionskraft samt påverkar attityder och utgör på så sätt en betydelsefull del av helheten.

Regelbunden uppföljning behövs för att uppmäta effekten av olika åtgärder samt för att undersöka om satsningarna leder till de övergripande målen. Uppföljningen bör omfatta alla delområden i utvecklingsprogrammet, från politik till infrastruktur och dess förverkligande. På så sätt förbättrar man möjligheterna att styra investeringarna effektivt och försnabba processen för beslutsfattandet.

Stadens interna processer måste vara väl koordinerade för att effektiva åtgärder skall vara möjliga att genomföra och för att cykeltrafik i Helsingfors skall kunna uppfattas som en helhet. Detta kräver tydligare ansvarsfördelning, bättre samarbete inom förvaltningen, ökade personresurser och utveckling av riktlinjer och normer.

Genomförandet av de viktigaste åtgärderna i handlingsplanen kräver att den årliga budgeten för cykelfrämjandet höjs. Det föreslås att insatserna stegvis höjs från nuvarande cirka sju miljoner euro till 20 miljoner euro per år. En årlig investeringsnivå på 20 miljoner euro kan motiveras med betydande samhälleliga nyttor.

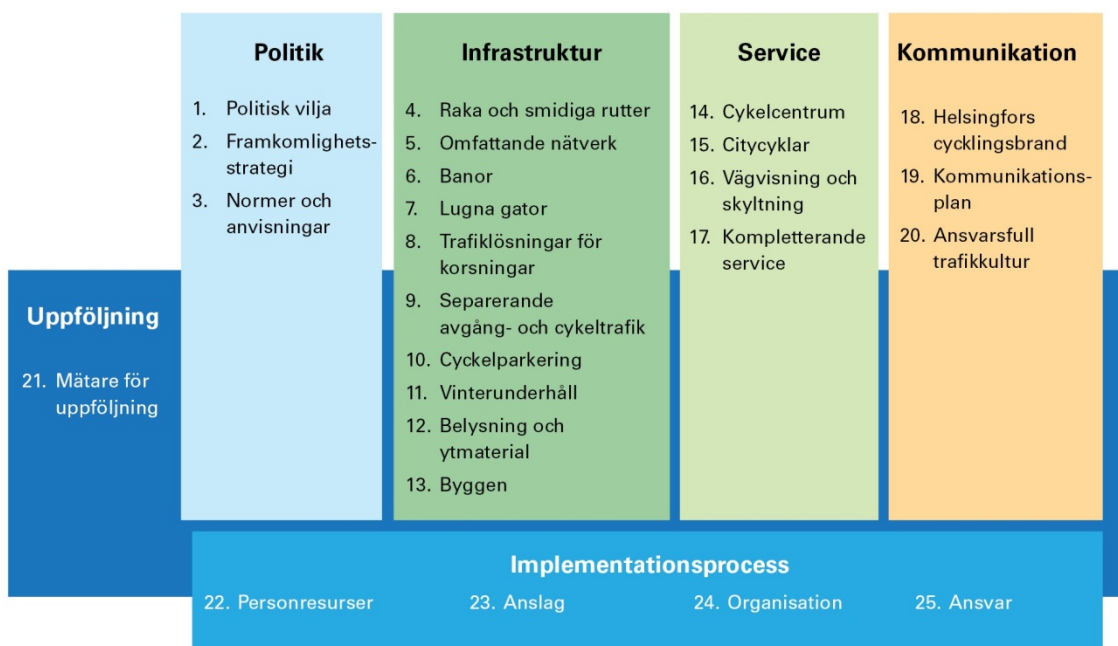


Bild 4. Åtgärderna enligt delområde.

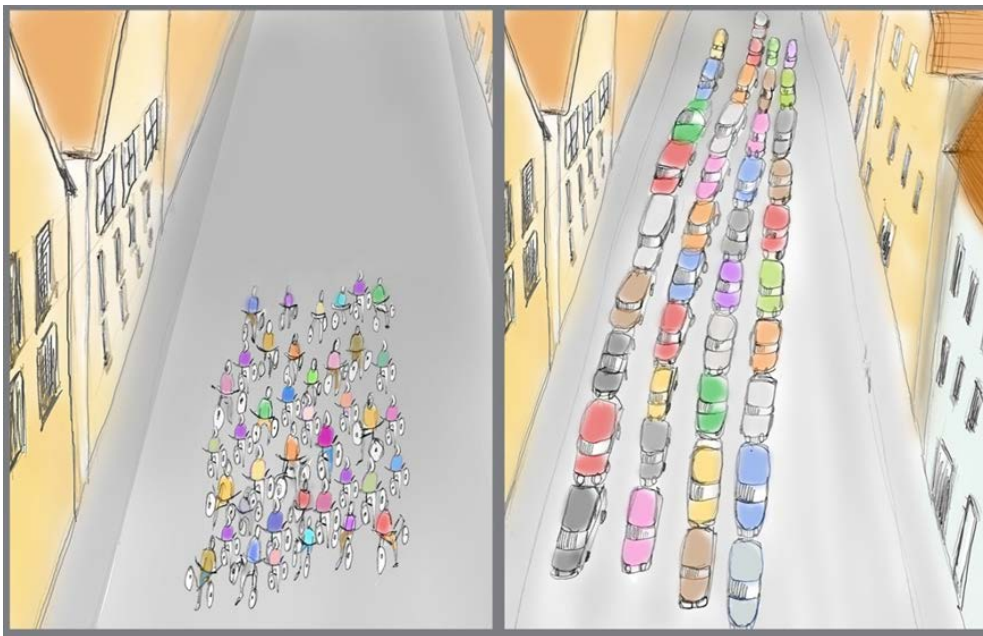
Abstract

Vision and goals

The city of Helsinki has an ambitious vision to become the world's best metropolis of sustainable transport. A sustainable city is enjoyable, safe, healthy and livable; the purpose is not to only promote bicycling as an activity but as an effective means towards the sustainable metropolis. Therefore, the promotion and strategies should be based on a strong political will - without it, there is no use setting ambitious goals.

The vision supports the goal of the strategic program of Helsinki 2009-2012. The goal is to increase the total use of public transport, for both cycling and walking. In addition, the City of Helsinki has signed up for the charter of Brussels where the participating cities are committed to increase the modal share of bicycle trips to 15 % by 2020. For Helsinki, this would mean an increase from 6 % to 10 % in bicycle use.

By prioritizing cycling, the city is increasing its livability and the functionality of the transport system. In growing city like Helsinki, it is impossible to increase the capacity of traffic without making some large-scale investments and changes in the urban environment. The limited capacity of traffic infrastructure forces the city to prioritize the needs of more effective modes of transport, like walking, cycling and public transport.



Picture 5 The need for space for cyclist versus cars.

Top measures and financing

All of the measures of this plan aim to promote cycling by making it attractive mode of transport. The main point is that cyclists can be sure that their daily travelling is safe, easy and convenient.

To achieve this increase in the amount of cyclists, the measures implemented need to be a part of the citizens' everyday life, as well as be part of the political program and actions. The citizens value high quality in bicycling routes, services, functional network. The political actions include setting goals and visions that support sustainable transport and taking responsibility at a municipal level.

The measures mainly focus on developing the cycle infrastructure so the infrastructure would form a cohesive whole. In the centrum area, the goal is to secure the city's accessibility both by car and by bicycle. For safety and accessibility, if the intensity and speed of motorized traffic is not possible to influence otherwise, it is necessary to build separated infrastructure arrangements between a bicycle and a car.

In the centrum area, services are often located along the main roads and the routes to centrum are direct and easy to follow. Therefore, the same main routes should serve both cyclist and drivers. In addition to street network, one of the top measures is to use park routes, railway corridors and motor highway corridors as cycle super highways. They offer direct connections in distance and in time between residential areas, work places and campus areas.

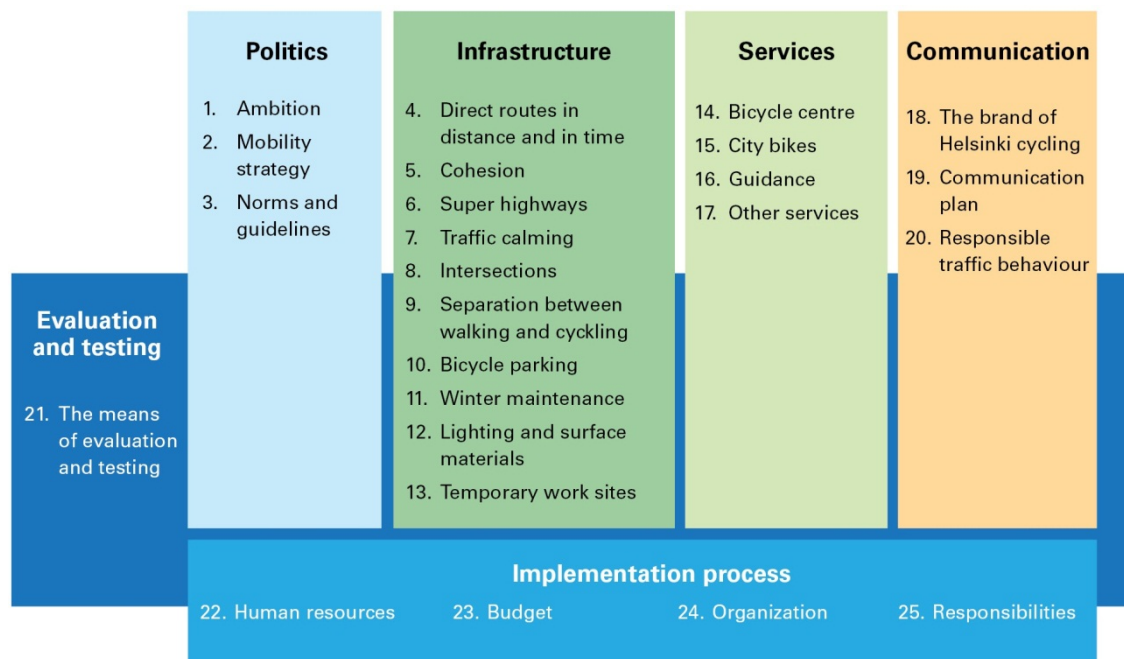
The bicycle infrastructure is developed to answer the growing needs of cycling. The separation between cycling and walking has an important role. The increasing numbers of cyclists shouldn't make pedestrians feel unsafe. The better separation enables easier and safer conditions also to cyclists.

In addition, the bicycle services, marketing and other 'soft methods' play an important role in behavioral matters.

By evaluating and testing the goals regularly, the city and its citizens can be sure that the promotion of cycling is done as planned. The evaluating should cover all of the areas from infrastructure and political means to implementation. The evaluating will help to control the investments and speed up the decision-making process.

The co-operation inside the City of Helsinki and between its municipalities makes the measures more effective. Without a shared vision, the goals are less valuable. The clarification of the roles of each municipality, the co-operation between them, the increase in resources, and developing the planning guidelines all indirectly impact the cycling conditions.

The realization of this plan requires increased investments to the bicycle conditions. The budget is suggested to be increased from the current 7 million to 20 million euros within three steps. The budget of 20 million euros is justified with its major financial benefits to society.



Picture 6 The top measures.

1 Lähtökohdat

1.1 Helsingin tavoitteita

Viime vuosina pyöräily on ollut yksi selkeä kehittämisen painopistealue Helsingissä. Helsingin 2009–2012 strategiaohjelmassa linjattiin, että liikennejärjestelmää kehitetään kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Strategiaohjelma sisälsi seuraavat pyöräilyä koskevat toimenpiteet:

- Uusien alueiden suunnittelussa luodaan hyvät edellytykset kävelylle ja pyöräilylle
- Asetetaan pyöräilyprojekti ja sille toteutusohjelma pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelman toteuttamiseksi
- Lisätään pyöräkaistoja
- Kävelyalueita lisätään ja pyörätieverkkoa tihennetään
- Toteutetaan uusi kaupunkipyöräjärjestelmä
- Pyöräilyn markkinointia lisätään.

Helsingillä on ollut pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma vuodesta 1995 lähtien. Vuonna 2003 ohjelmaa tarkistettiin ja tavoitteeksi asetettiin pyöräilyn kaksinkertaistaminen vuoteen 2012 mennessä. Vuonna 2009 kaupunki allekirjoitti Brysselin julistuksen, jonka myötä pyöräilyn kulkumuoto-osuutta koskeva tavoite päivittyi 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Tavoite koskee syksyn arkivuorokauden liikennettä.

1.2 Valtakunnallisia ja seudullisia kehittämissuunnitelmia

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategiassa 2020 linjataan valtakunnalliset tavoitteet näiden kulkumuotojen määrällisen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi ja aseman parantamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden tulisi kasvaa 20 prosenttia eli nousta 32 prosentista noin 35–38 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteena on saada kasvu aikaan siirtymällä lyhyistä automatkoista kävelyn ja pyöräilyyn. Lisäksi strategiassa asetetaan laadullisia tavoitteita liittyen kävelyn ja pyöräilyn arvostukseen ja motivointiin, liikenneympäristön miellyttävyyteen ja turvallisuuteen, yhdyskuntarakenteeseen ja kävelyn ja pyöräily aseman parantamiseen suunnittelussa ja liikennejärjestelmätyössä. Helsingissä kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on 37 %.

Valtakunnallisen strategian linjauksia täsmennetään Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpideohjelmas- sa, joka on monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvittavista toimista. Toimenpide- suunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka koskevat 1) asenteisiin vaikuttamista, 2) infrastruktuuria, 3) yhdyskuntarakennetta sekä 4) hallinnon rakenteita ja lainsäädäntöä. Näiden alla on esitetty yhteensä 33 toimen- pidettä vastuutahoineen. Esitetyt toimenpiteet viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa suunnitelmissa, toiminnanohjauksessa ja toteutuksessa.

Helsingin seudulle hyväksyttiin ensimmäinen seudun 14 kuntaa kattava HLJ-suunnitelma (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma) keväällä 2011 ja kunnat ja HSL tekivät aiesopimuksen suunnitelman toteuttami- sesta kesällä 2012. HLJ 2011 -suunnitelman kahdestatoista kärkitavoitteesta seitsemän on vahvasti ja neljä hie- man väljemmin yhteydessä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitel- maan sisältyy katsaus HLJ 2011 Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla. Katsauksen toimenpiteet on jaettu maankäy- tön ja palveluverkon suunnitteluun, priorisoituihin laatureitteihin, toimivaan lähiympäristöön, henkilöresurssei- hin, kannustavaan ilmapiiriin, infrastruktuuriin ja luotettavaan kunnossapitoon.

Muita valtakunnallisia kävelyn ja pyöräilyn määrän lisäämiseen ja olosuhteiden parantamiseen liittyviä ohjelmia ja linjauksia ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, liikennepoliittinen selonteko ja ilmastopoliittinen oh- jelma. Nämä ovat olleet taustalla ja vaikuttaneet edellä mainittujen linjausten sisältöön.

1.3 Työn tavoitteet

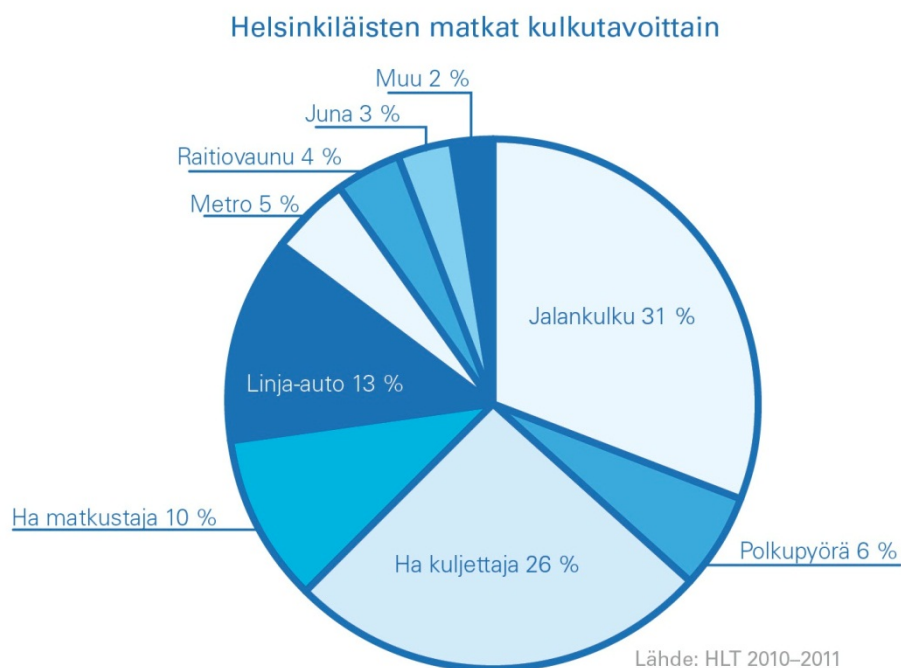
Helsingin pyöräilyn edistämishjelman laatiminen aloitettiin alkuvuodesta 2012. Tavoitteena oli laatia hallintokuntien yhteinen visio ja konkreettinen toimenpidesuunnitelma tulevaa valtuustostrategiaa silmällä pitäen. Tarkoituksenmukaisen investointitason määrittämiseksi työhön sisällytettiin selvitys pyöräilyn yhteiskuntataloudellisista hyödyistä ja kustannuksista.

Työn alussa koottiin yhteyshenkilöitä eri hallintokunnista pohtimaan virastojen roolia pyöräilyn edistämässä nyt ja tulevaisuudessa. Haastateltavien joukossa oli virkamiehiä niin suunnittelu- kuin johtotasoltakin. Nykytilan katsauksen lisäksi haastatteluiden tavoitteena oli miettiä, millaista tulevaisuuden pyöräilyn edistäminen voisi olla. Haastatteluista nousi vahvasti esiin kaksi teemaa: yhteistyön ja yhteisen tavoitteen asettamisen tarve sekä katutien priorisoinnin tarve liikennejärjestelmäsuunnittelun tasolla. Ennen lopullisen toimenpideohjelman laatimista pidettiin hallintokuntien yhteinen työpaja, jossa visioitiin ”Helsinkiä maailman parhaana kestävästä liikkumisesta metropolina”.

2 Nykytila

2.1 Helsingin pyöräily numeroina

Helsingiläiset pyöräilevät keskimäärin 270 km vuodessa. Pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista matkoista on Helsingissä koko vuoden ajalta laskettuna noin 6 % (HLT 2010-2011) (kuva 7). Koko vuoden matkasuoritteesta pyöräilyn osuus on noin 2 %.



Kuva 7. Helsingiläisten tekemien matkojen kulkutapajakauma matkojen määrästä (Lähde: HLT 2010-2011).

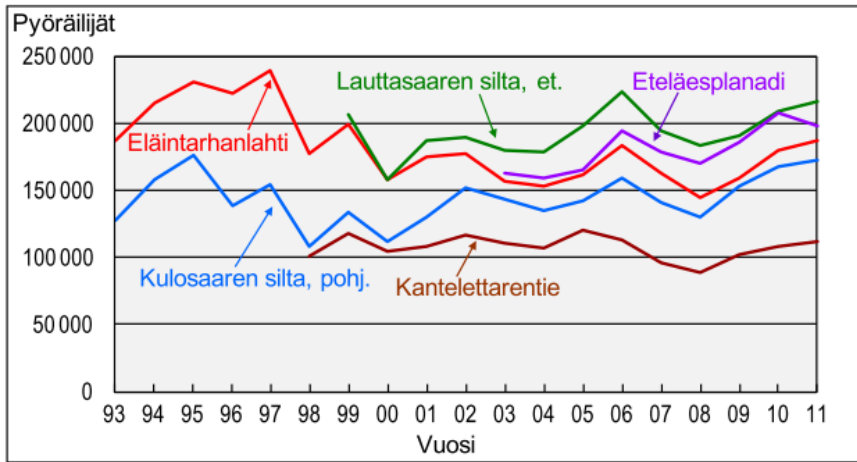
Pyöräilyn kulkutapaosuus vaihtelee tutkimuksen tekotavasta ja ajankohdasta riippuen. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus¹ (2010-2011) kertoo koko vuoden kaikkien päivien keskiarvon, Helsingissä 6 %. Helsingin seudun laajan liikennetutkimuksen² tulokset (2007-2008) kertovat syksyn arkivuorokauden kulkutapaosuuden, Helsingissä 9 %. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston helsingiläisten liikkumistottumukset -tutkimus³ kuvaa myös syksyn arkivuorokauden tilannetta. Tuoreimman tutkimuksen (2012) mukaan pyöräilyn osuus helsingiläisten kaupungin sisällä tekemistä matkoista on 11 %.

Pyöräilymäärät ovat konelaskentapisteistä tehtyjen havaintojen mukaan olleet nousussa vuodesta 2008 alkaen. Kymmenen vuoden takaiseen määrään verrattuna nousua ei kuitenkaan juuri ole (kuva 8). Sen sijaan kantakaupungin ylittävien pyöräilijöiden määrä on kasvanut kymmenessä vuodessa lähes 50 % (kuva 9). Henkilöliikennetutkimusten tuloksista laskettu pyöräilyn kulkutapaosuus on noussut kymmenen viime vuoden aikana noin 9 %.

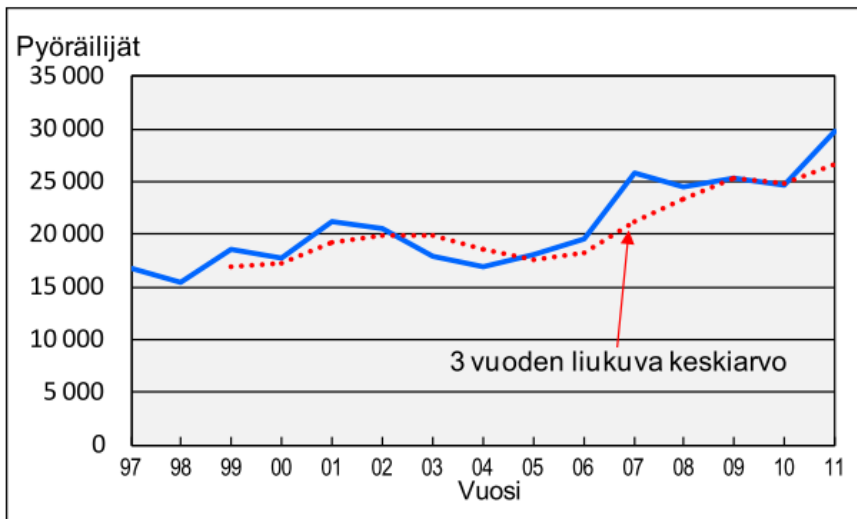
¹ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus toteutetaan viiden vuoden välein. Tutkimus on ympärivuotinen ja se kattaa kaikki vuoden päivät, myös viikonloput ja loma-ajat. Tutkimuksessa tarkastellaan kuusi vuotta täyttäneiden liikkumista. Yläikärajaa ei ole. Otoskoko on noin 20 000 henkilöä. Vuoden 2010-2011 tutkimuksessa otokseen kuului noin 2600 helsingiläistä. Otos poimitaan väestörekisterikeskuksen tiedoista.

² Helsingin seudun laaja liikennetutkimus 2007-2008 tehtiin syys-marraskuussa viikoilla 36-48. Tutkimuksessa tarkastellaan seitsemän vuotta täyttäneiden liikkumista arkipäivinä (maanantaista torstaihin). Yläikärajaa ei ole. Vuoden 2007-2008 tutkimuksen otokseen kuului noin 5100 helsingiläistä. Otos poimitaan väestörekisterikeskuksen tiedoista.

³ Helsingiläisten liikkumistottumukset -tutkimus toteutetaan vuosittain syyskuussa viikkoina 36-40. Tutkimuksessa tarkastellaan 7-79-vuotiaiden helsingiläisten liikkumista arkipäivinä. Tutkimuksen otoskoko oli vuonna 2012 noin tuhat henkilöä. Otos poimitaan puhelinnumerorekisteristä.

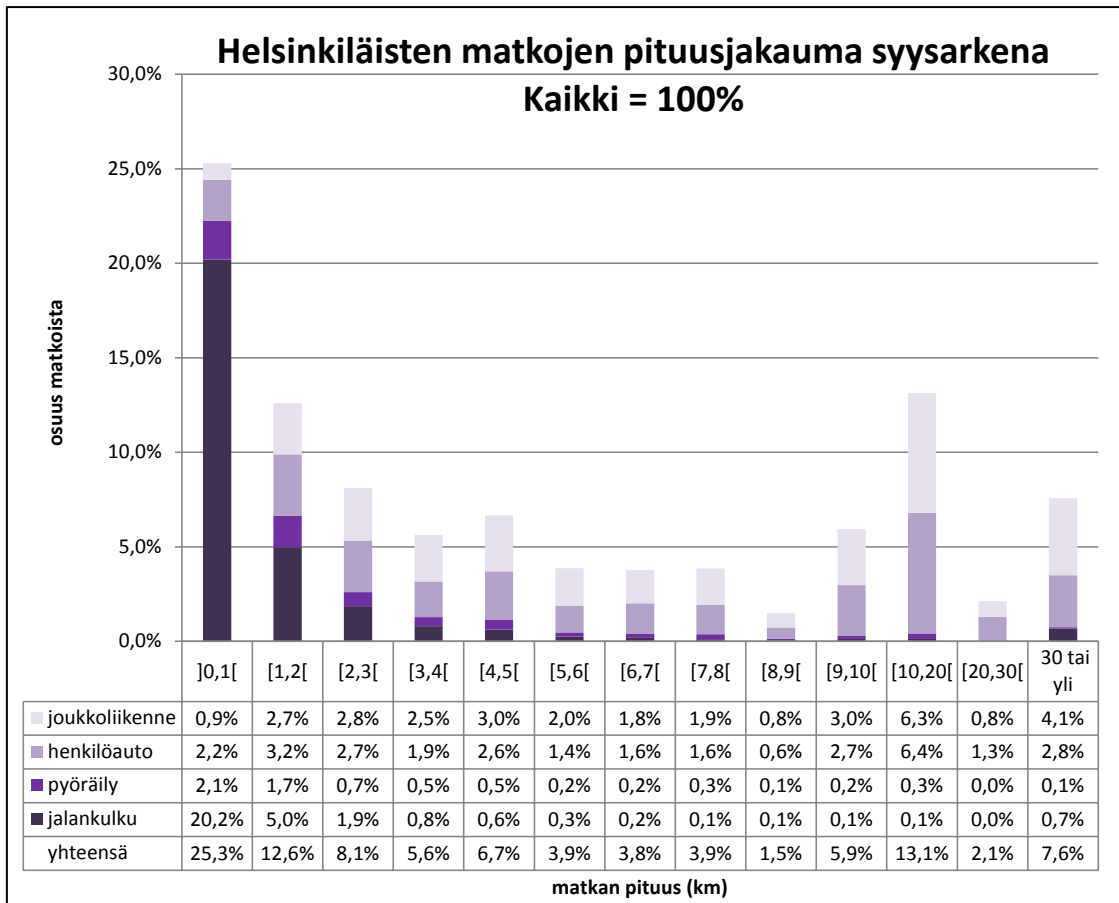


Kuva 8. Pyöräilijämäärien kehitys Helsingin konelaskentapisteissä kesä-elokuussa (Lähde: Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2011).



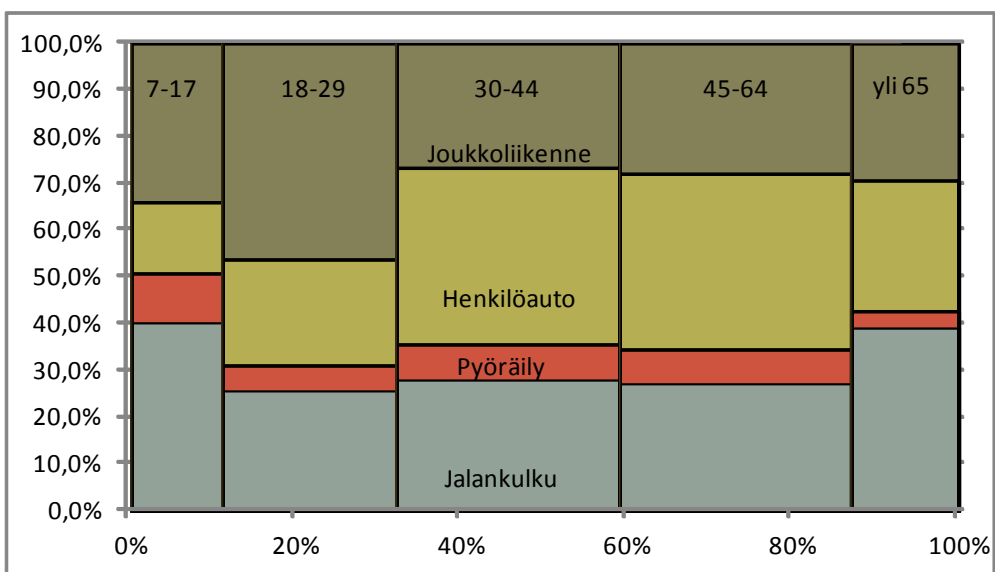
Kuva 9. Kantakaupungin rajan ylittävien pyöräilijöiden määrän kehitys arkivuorokautena kesäkuussa (Lähde: Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2011).

Pyörämatkojen pituus on valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Helsingissä keskimäärin 4,3 km/matka. Henkilöautolla tehdyn matkan keskipituus on 17,3 km ja linja-autolla 13,5 km. Kaikista Helsingissä tehdyistä matkoista 46 % on alle kolmen kilometrin mittaisia ja niistäkin 18 % tehdään henkilöautolla. (kuva 10). Potentiaalisia pyöräilijöitä on siis Helsingissä runsaasti.



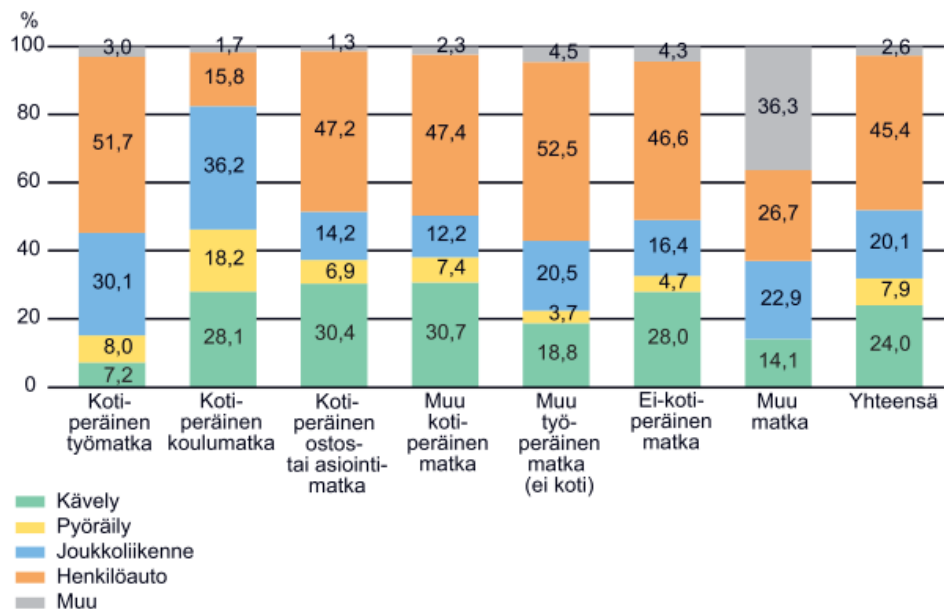
Kuva 10. Helsinkiläisten matkojen kulkutapaosuudet syysarkena eri pituisilla matkoilla (Lähde Helsingin seudun laaja liikennetutkimus 2007-2008).

Suhteellisesti eniten pyörämatkoja tekevät 7-17 -vuotiaat, mutta heidän matkamääränsä on aikuisväestöä pienempi. Nuoret aikuiset tekevät vähiten pyörämatkoja ja eniten joukkoliikennematkoja. Eniten henkilöautomatkoja tekevät työikäiset (30-64 -vuotiaat). Tässä ryhmässä olisi siis myös eniten potentiaalia siirtyä pyörän käyttäjäksi. (kuva 11).



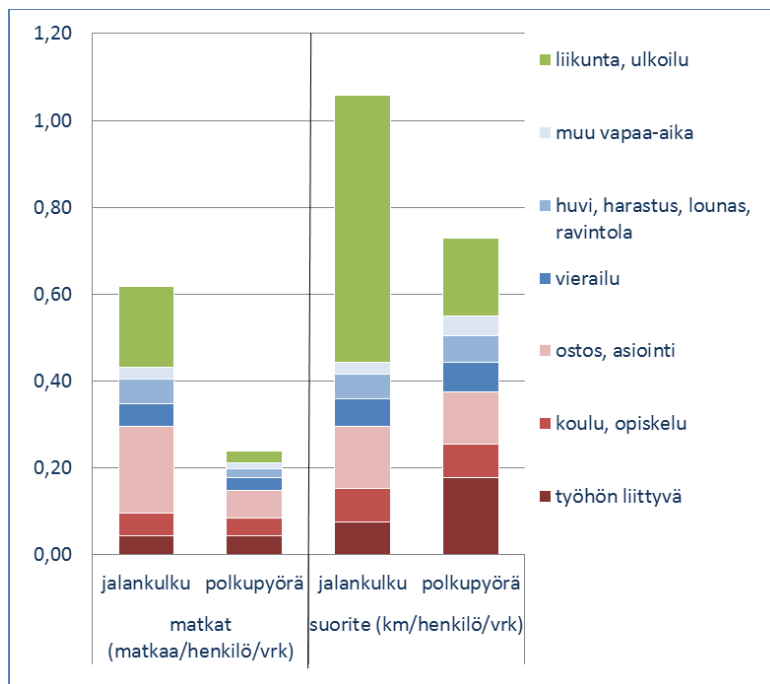
Kuva 11. Helsingissä asuvien matkojen kulkutapa ikäryhmittäin syksyn arkivuorokautena. (Lähde Helsingin seudun laaja liikennetutkimus 2007-2008).

Matkan tarkoituksen mukaan luokitelluista matkoista pyöräilyn osuus on suurin koulumatkoilla. Työmatkat, päivittäistavaroiden ostosmatkat ja muut vapaa-ajan matkat ovat suurimpia matkaryhmiä. Näissä ryhmissä pyörää käytetään kulkumuotona noin 7–8 % matkoista. (kuva 12).



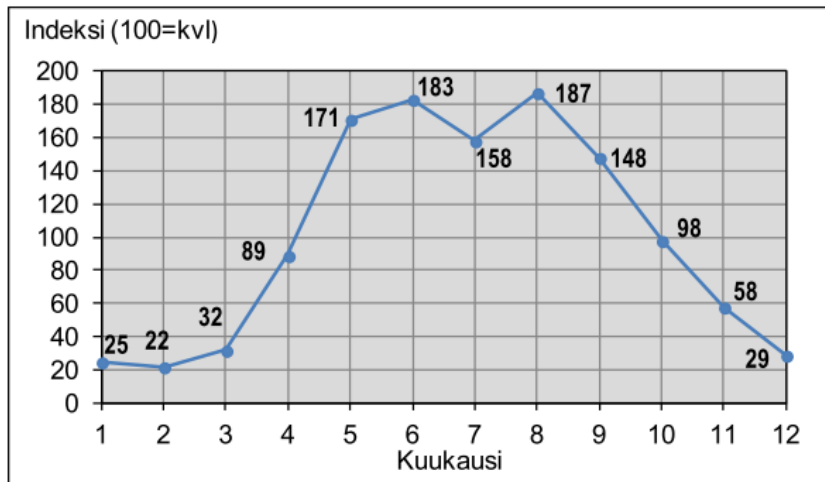
Kuva 12. Kulkutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan HLT-alueella tehdyistä matkoista. (Lähde Helsingin seudun laaja liikennetutkimus 2007–2008).

Pyörämatkoista eniten tehdään työhön, koulun ja opiskeluun ja ostoksiin ja asiointiin liittyviä matkoja (kuva 13). Liikunta ja ulkoilumatkojen osuus matkoista on pieni, mutta suoritteesta merkittävä. Myös työmatkat ovat keskimäärin muita pyörällä tehtäviä matkoja pidempiä, mikä näkyy niiden suhteellisesti suuressa osuudessa suoritteesta. Pyöräily on siis paitsi hyödyllinen liikennemuoto, myös merkittävä liikunta- ja ulkoilumuoto.



Kuva 13. Pyöräilyn ja jalankulun matkojen tarkoitukset, kummatkin pääkulkutapana (jalankulku esitetty vertailutietona). (Lähde: HLT 2010-2011)

Pyöräliikennettä on eniten kesäisin ja vilkkaimpia pyöräilykuukausia ovat kesä- ja elokuu. Talviaikaan pyöräilijöitä on vain noin 20–30 % vuoden keskimääräisestä pyöräilijämäärästä ja noin kymmenes vilkkaimpien kesäkuukausien määrästä. Kuvassa 14 on esitetty Helsingin pyöräilyn kausivaihtelu.



Kuva 14 Helsingin pyöräiliikenteen kausivaihtelu laskettuna vuosien 2007–2011 tiedoista (Lähde: Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2011).

Pyöräliikennettä lasketaan vuosittain koneellisesti 11 pisteessä ja käsin 45 pisteessä. Kesäisin tyypillinen liikennemäärä pyöräteillä on 500–1000 pp/vrk ja vilkkaimmilla pyöräteillä 2000–4000 pp/vrk. Vuonna 2012 valmistuneen Baanan pyöräilijämäärät ovat vilkkaimpina päivinä jopa 4000–5000 pp/vrk. Helsingin niemen rajan ylittää vuorokaudessa noin 30 400 pyöräilijää.

Helsingissä tapahtui vuonna 2011 yksi kuolemaan johtanut pyöräliikenneonnettomuus ja 171 poliisin tietoon tullutta loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Pyöräilijöiden osuus kaikista henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista oli noin viidennes. Polkupyöräonnettomuudet ovat vähentyneet noin neljänneksen 2000-luvulla verrattuna 1990-lukuun. Viime vuosina onnettomuusmäärä on kuitenkin hieman kasvanut. Vuosina 2007–2011 tapahtui vuosittain keskimäärin 185 onnettomuutta, joissa polkupyöräilijä oli osallisena. Onnettomuudet jakautuivat lähes tasan kantakaupungin ja esikaupunkialueiden välillä.

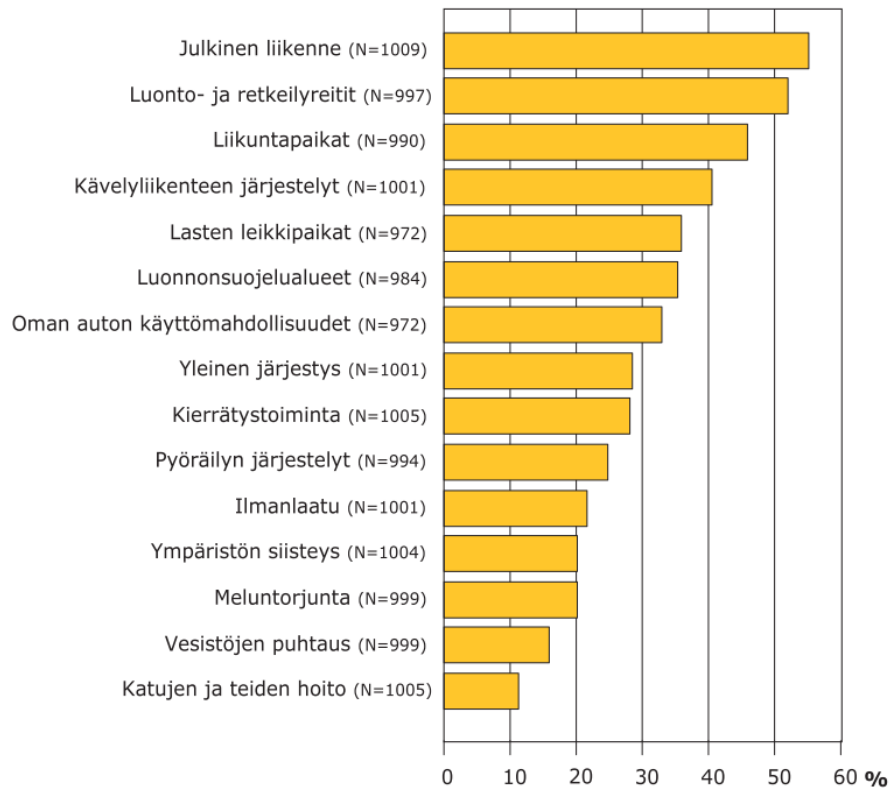
Helsingissä poliisin tietoon tulevista polkupyöräonnettomuuksista noin 90 % on kohtaamisia moottoriajoneuvojen kanssa. Polkupyörä- ja moottoriajoneuvojen törmäyksistä kolme neljästä tapahtuu risteyksissä.

2.2 Kaupunkilaisten mielipiteet

Helsinkiäisten asenteita pyöräilyolosuhteisiin ja kaupunkikuvaan on tutkittu mm. tutkimuksessa "Helsinkiäisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen 2011". Kuvasta 15 huomaa, että tyytyväisyys pyöräilyn järjestelyihin on listan alapäässä ja katujen ja teiden hoito viimeisenä. Vastaajilta kysyttiin myös, voisiko pyöräverkoston kehittäminen olla yksi moottoriajoneuvoliikenteen haittavaikutuksien vähentämiskeino. Miltei kaikki (80 %) vastaajista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Tutkimuksen mukaan yli puolet niistä vastanneista, jotka omistivat henkilöauton, olisivat valmiita kehittämään pyöräilyä yksityisautoilun kustannuksella. Kaupunkilaisten asenteet pyöräilyn edistämiseen ovat siis erittäin myönteiset.

Tyytyväisyystutkimuksen mukaan pyöräilyn järjestelyihin ollaan tyytymättömämpiä kuin mahdollisuuteen käyttää henkilöautoa. Kuitenkin jopa neljännes olisi valmis vähentämään omaa auton käyttöä. Konkreettisista parantamistoimenpiteistä esiin nousivat voimakkaimmin selkeämpi erottelun tarve jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden välillä, turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen tarjoaminen, pyörätieverkoston laajentaminen sekä pyöräkaistojen rakentaminen.

Miten Helsinki on mielestänne onnistunut seuraavien asioiden hoitamisessa?
Hyvin-vastausten osuus (%).



Kuva 15. Kaupunkilaisten tyytyväisyys tiettyjen julkisten palvelujen hoitamiseen (Lähde. Helsingkiläisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen).

Kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuille Ksv Forumiin perustettiin syksyllä 2012 kysely, jonka tarkoituksena oli kerätä asukkaiden mielipiteitä siitä, miten pyöräilyä pitäisi edistää Helsingissä. Kysely oli kaikille avoinna välillä 15.10.2012 - 30.11.2012. Kyselystä tiedotettiin virallisesti kotisivujen kautta, minkä lisäksi siitä oli tieto Helsingin polkupyöräilijöiden (HEPO) tiedotteessa ja Metro-lehdessä. Vastauksia kertyi yhteensä 261.

Kysely analysoitiin luokittelemalla vastaukset eri aihepiirien mukaan. Aihepiirit syntyivät kommentteista nousseiden teemojen mukaan. Moni vastaus koski useampia aihepiirejä. Kuvassa 16 on esitetty, miten kommentit jakautuivat aihepiirien kesken.

Eniten kommentteja syntyi erillisten pyöräkaistojen tai -teiden tarpeesta, reunakivien haitallisuudesta sekä yleisimmin risteysjärjestelyistä. Reunakivien suhteen kommentit koskivat niiden jyrkkyyttä, mikä haittaa liikkumisen sujuvuutta sekä ajomukavuutta. Risteysjärjestelyiden suhteen kommentoitiin hidasteiden estevaikutusta. Osa koki, että korotetut suojatiet olivat hyvä tapa hidastaa pyöräilijöiden vauhtia kun taas osa koki sen pyöräilyä haittaavana tekijänä. Lisäksi mainittiin, että rakennettaessa esteetöntä ympäristöä korkeat reunakivet vaikeuttavat myös pyörätuolilla kulkua.

”Eikö mahdollisimman matalat kynnykset ovat hyväksi muillekin: lastenrattailla, pyörätuolilla, rollaattorilla yms kulkeville.” (Kivellisten kynnysten poisto: 26.10.2012 12:17, Ksv forum, 2012)



Kuva 16. Asukaskyselyssä 15.10. - 30.11.2012 esiin nousseet aiheet.

Pyöräkaistoja toivottiin lisää. Erillisistä kohteista esiin nousivat Mannerheimintie, Hämeentie, Hakaniemi, Tukholmankatu sekä yhteydet Rautatienorilta. Pyöräkaistojen- ja teiden tarve liittyi vahvasti verkon jatkuvuuteen ja väylien yhtenäisyyteen, mikä oli myös suosittu keskustelun aihe. Lisäksi kommentteissa otettiin kantaa siihen, että pyöräilyn edistäminen vaatii katutilan priorisointia niin pysäköityjen autojen kuten ajoneuvoliikenteen osalta. Muutama maininta tuli raitiovaunu- ja bussiliikenteen uudelleenjärjestämisestä. Lisäksi toivottiin pyöräilyn roolin vahvistamista osana julkista liikennettä. Tähän liittyi vahvasti pyöräpysäköinnin järjestäminen sekä sen valvonta, varsinkin asemien seudulla. Asukkaat toivoivat myös panostusta opastuksen selkeyteen ja yhtenäisyyteen. Opastuksen puutteet nähtiin suureksi haitaksi varsinkin uusilla alueilla pyöräillessä.

”Helsingissä on laaja pyörätieverkko, joka on kuitenkin mutkikas ja vaikeasti hahmotettava. Selvä ja kattava opastus on hyvän pyörätieverkon minimivaatimus ... (Mutkittavat pyörätiet pitää korjata suoriksi ja selkeiksi, mutta tämän toteuttamisessa kestää pitkään. Nopeana ratkaisuna tarvitaan hyvä ja kattava opastus.)” (Helsingin Polkupyöräilijät ry:n ehdotuksia 2 30.11.2012 22:50, Ksv forum, 2012)

Vastaajien mielestä tärkeiden työmatkareittien väylien laatutason nostaminen on edellytys pyöräilyn suosion kasvamiselle. Tähän liittyi vahvasti ympärivuotisen kunnossapidon edellytys niin valaistuksen kuin pinnan tasaisuuden osalta. Toimiva ja tehokas kunnossapito koettiin yhtenä isoimpana asiana turvallisuuden sekä ajomukavuuden näkökulmasta. Yleisestikin talvihoitoon toivottiin parannusta, sillä usein aurauksen jäljiltä pyöräreitti saattaa katketa. Talvihoidon tärkeyteen esitettiin vastakkaisiakin mielipiteitä, sillä sen koettiin koskevan pientä joukkoa ja aikaväliä.

Paljon kommentteja keräsivät myös eri liikkujien asenteet niin pyöräilijöitä, jalankulkijoita kuin autoilijoita kohtaan. Lisäksi bussinkuljettajien käyttäytymiseen toivottiin parannusta. Moni sanoi, että selkeämmällä opastuksella, koulutuksella sekä näkyvällä kampanjoilla asenteita ja käyttäytymistä saataisiin muutettua.

”Pyöräilyä edistäisi asennekasvatus jalankulkijoille, pyöräilijöille, autoilijoille sekä erityisesti ammattiautoilijoille. Voitaisiin koettaa hissukseen alkaa ottaa toiset liikkujat huomioon kulkuneuvosta riippumatta, ja tunnustaa heidän olemassaolonsa ja oikeutensa.” (Asennekasvatusta, kiitos.03.11.2012 14:44, Ksv forum, 2012)

Pyöräilyn estevaikutuksista esiin nousivat yhdistettyjen väylien tilaongelmat sekä bussipysäkkien kohdat ja väliaikaiset ja huonosti opastetut työmaajärjestelyt.

Kommenttien perusteella syntyneet aihealueet jaettiin vastuualueisiin lähinnä kaupunkisuunnitteluviraston sekä rakennusviraston kesken. Noin puolet kommentteista kohdistui kaupunkisuunnitteluviraston toimintaan, kuten yhtenäisen pyöräverkoston suunnittelu, laatukäytävät, koko liikenneverkon hierarkian uudelleen järjestäminen sekä opastus. Rakennusvirastoon kohdistui vähän yli kolmannes kommentteista koskien yleisimmin ympärivuotista kunnossapitoa sekä reunakiviä. Muiden tahojen vastuulle jäivät liikennekasvatus sekä markkinointi ja brändäys.

Kyselyn kanssa samansuuntaisia tuloksia saatiin tämän työn yhteydessä käydystä vapaasta keskustelusta, jossa tärkeimmiksi aihepiireiksi nousivat pyöräteiden ja -kaistojen lisääminen, reunakivien ja risteysalueiden parantaminen, verkoston epäjatkuvuuskohtien täydentäminen ja opastuksen selkeyttäminen.

2.3 Pyöräilyyn käytetyt resurssit

Investoinnit ja ylläpito

Kaupunki on käyttänyt erillisiin pyöräilyinvestointeihin viime vuosina noin viisi miljoonaa euroa vuodessa: kolme miljoonaa väylien rakentamiseen ja kaksi miljoonaa kävely- ja pyöräilysiltoihin ja alikulkuihin. Vuonna 2013 erillisten pyöräilyinvestointien rahoitustasoa nostettiin seitsemään miljoonaan euroon. Lisäksi uusien aluerakentamiskohteiden yhteydessä on tehty uusia pyöräteitä, joiden kustannukset sisältyvät liikenneväylien investointeihin.

Rakennusvirasto käyttää katuinvestointeihin vuosittain noin 100 milj. €. Tästä suurin osa kohdistuu uudisrakentamisen (mm. projektialueet) edellyttämiin järjestelyihin, joihin sisältyy tarvittavan liikennetilän (jalankulkijat, pyöräilijät, autot, joukkoliikenne, tavaraliikenne) lisäksi mm. kunnallistekniikka.

Raideliikenteen infran, suurten bussiterminaalien, joukkoliikenteen infojärjestelmien ja joukkoliikenteen hoidon kustannukset Helsingissä ovat vuonna 2013 noin 245 milj. €. Tämän lisäksi käytetään rahaa bussikaistojen ja -pysäkkien ja pienempien terminaalien rakentamiseen ja hoitoon.

Henkilöresurssit

Kaupunkisuunnitteluvirasto on tällä hetkellä Helsingin kaupungin pyöräilyn edistämisen keulakuva. Liikennesuunnitteluosaston 68 työntekijästä kahden liikenneinsinöörin päätehtäviin kuuluu pyöräilyn edistäminen Helsingin kaupungissa. Lisäksi jokainen liikennesuunnittelija vastaa oman alueensa liikennejärjestelystä sisältäen myös pyöräilyn. Myös kaavoittajien työhön kuuluu osana muuta kaavoitusta miettiä pyöräilyn asemaa kaupunkitilassa.

Rakennusvirastossa ei tällä hetkellä ole erikseen nimettyä vastuuhenkilöä pyöräilyasioiden hoitamiseen. Aluesuunnittelijat vastaavat oman alueensa pyöräilyoloista. Lisäksi kunnossapidossa ja investointipuolella neljä henkilöä käyttää kukin pyöräilyn edistämiseen noin yhden päivän kuukaudessa.

HKL on oman arvionsa mukaan panostanut erilaisiin pyörähankkeisiin noin yhden henkilötyövuoden verran. Tehtävät ovat jakautuneet kolmelle eri ihmiselle ja käsittävät pyöräpysäköinnin ja pysäköintikalusteiden suunnittelua sekä kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämistä.

Ympäristökeskus vaikuttaa pyöräilyn edistämiseen eniten kaupungin ympäristöpolitiikan kautta, minkä laadinnasta se vastaa. Ympäristöpolitiikassa pyöräily nähdään yhtenä kestävästä kehityksen mukaisena liikkumismuotona. Lisäksi ympäristökeskus seuraa ja tiedottaa ympäristön tilasta ja pyrkii vaikuttamaan kaupunkilaisiin tiedotuksen kautta. Pyöräilyasioiden parissa muiden aiheiden kautta työskentelee osan työajastaan seitsemän ihmistä.

Nuorisoasiainkeskus vastaa lasten liikennekaupungin polkupyöräkoulusta, johon on resursoitu 3 henkilöä puolen vuoden ajaksi. Lisäksi keskus järjestää harrastepyöräilyn kursseja ja tiloja, johon menee noin 10 % virkamiestyöstä.

Liikuntavirasto vastaa pyöräilykartoista sekä pyöräilyn edistämisestä arkiliikunnan osalta. Tähän on resursoitu yksi virkamiestyövuosi.

HSL on seudullinen toimija ja sen resurssit pyöräilyasioihin ovat lähinnä hankekohtaista. Liikennejärjestelmäosastolla erilaisia pyöräilyyn liittyviä suunnittelutehtäviä hoitaa neljä eri ihmistä noin yhden henkilötövuoden verran. Liikkumisen ohjauksen puolelta (3 henkilöä) pyöräilyn edistämiseen käytetään 15-20 % yhden henkilön kokonaistyöajasta. Lisäksi HSL vastaa suositun reittiopas-palvelun päivittämisestä ja ylläpidosta myös pyöräilyreittien osalta. Tähän menevät resurssit ovat noin 5-10 % yhden henkilön kokonaistyöajasta.

Tällä hetkellä virastojen panostus pyöräilyolojen edistämiseen on pitkälti kiinni virkamiehen tai suunnittelijan aikaresurssista. Edistämishjelman ryhmähaastatteluissa kävi ilmi, että halua ja intoa pyöräilyn edistämiseen löytyy, jos virastojen johdolta tulee signaali siitä, että pyöräilyn edistämiseen halutaan ja saa käyttää aikaa ja jos resurssit päivitetään tarvittavalle tasolle.

Riittämättömät resurssit pyöräilyn edistämiseen Helsingin kaupungissa kaupunkisuunnittelun sekä muidenkin virastojen osalta johtavat yksittäisten virkamiesten liialliseen kuormittumiseen, pyöräilyasioiden hitaaseen etenemiseen ja pahimmassa tapauksessa pyöräiliikenteen kannalta huonolaatuisiin ratkaisuihin.

3 Visio

3.1 Helsingistä maailman paras kestävän liikkumisen metropoli

Työn aikana Helsingin pyöräilyn edistämisen visioksi valittiin PYKÄLÄ (Pyöräily ja kävely osaksi liikennejärjestelmää) -projektissa Helsingille muodostettu visio "Helsinki on maailman paras kestävän liikkumisen metropoli".

Helsingistä voi kunnianhimoisella ja rohkealla työllä tulla maailman paras kestävän liikkumisen metropoli. Visio perustuu Helsingin kaupunkirakenteeseen ja jo olemassa olevaan hyvään joukkoliikenteeseen. Helsingissä on maineikas joukkoliikenne, jonka kulkutapaosuus on jo nyt korkea. Sitä kannattaa vahvistaa ja kehittää edelleen. Helsingin yhdyskuntarakenne on levittäytynyt laajalle, joten matkat ovat usein niin pitkiä, että pyörän kantama ei riitä. On siis paikallaan, että Helsingin pyöräilystrategia perustuu pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhtäaikaiseen edistämiseen.

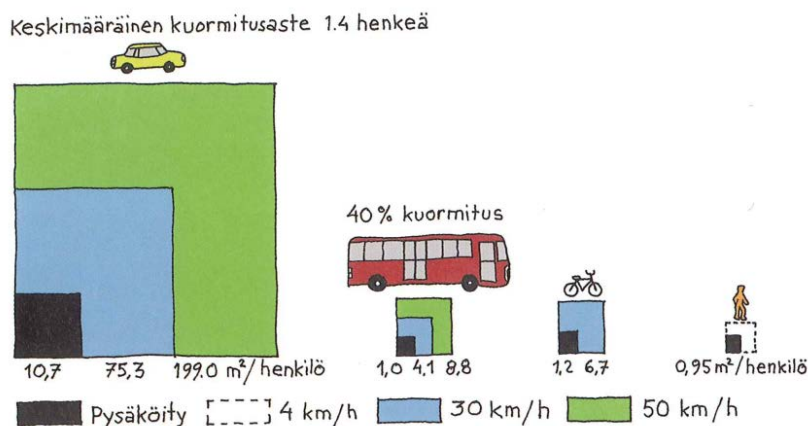
Visio tukee Helsingin tavoitetta joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlasketun kulkutapaosuuden lisäämiseksi. Lisäksi Helsinki on 2009 allekirjoittanut Brysselin julistuksen, jossa tavoitteena on nostaa pyörämatkojen osuus syksyn arkivuorokautena tehdyistä matkoista 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä.

3.2 Pyöräily on poliittinen työkalu

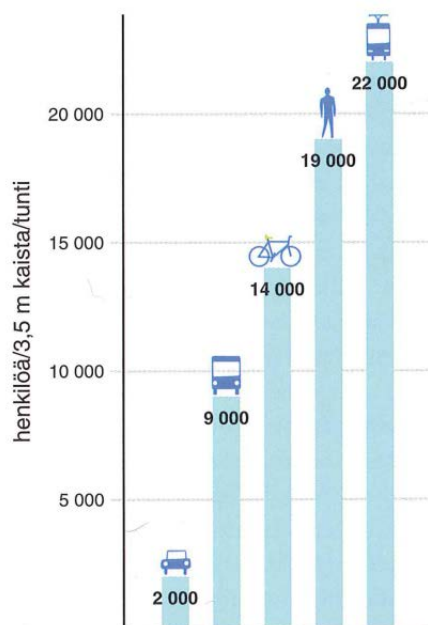
Kestävän liikkumisen kaupunki on viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja elinvoimainen. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo sinänsä, vaan keino päästä haluttuun tavoitteeseen. Pyöräilyn edistäminen on ennen kaikkea politiikkaa ja se tulisi nähdä korkealle priorisoituna työkaluna tavoitteeseen pääsemiseksi. Pyöräilyn priorisoiminen kulkumuotona parantaa ja kehittää laaja-alaisesti kaupungin viihtyisyyttä, elinvoimaa ja liikennejärjestelmän toimivuutta.

Helsingin kantakaupungin ja niemen rajan ylittävä henkilöautoliikenne on pysynyt lähes vakiona vuosikymmeniä. Kantakaupungin Itärannan ja Länsisataman rakentaminen asuin- ja työpaikka-alueiksi tulee kuitenkin lisäämään Helsingin niemen rajan ylittävää liikennettä. Jos liikenteen kulkumuotojakauma säilyy nykyisellään, on uhkana liikenneverkon ruuhkautuminen, liikenteestä aiheutuvan melun ja päästöjen kasvu ja keskustan kilpailukyvyyn heikkeneminen.

Kasvavassa kaupungissa liikennejärjestelmän kapasiteettia ei nykyisellä kulkumuotojakaumalla pystytä kasvattamaan ilman mittavia investointeja ja muutoksia kaupunkiympäristössä. Liikenteellisen kapasiteetin parantaminen edellyttää tilantarpeiltaan ja välityskyvyltään tehokkaiden liikennemuotojen, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen voimakasta priorisoimista (kuvat 17 ja 18).



Kuva 17. Liikennemuotojen tilantarve (Lähde: Kestävän yhdyskunnan käsikirja, Kari Ojala 2000, piirros Veli Silvo).



Kuva 18. Liikennemuotojen välityskyky (Lähde: Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa, Kari Ojala 2003, Ympäristöopas 104).

Liikennejärjestelmän näkökulmasta pyöräilyyn tulisi saada siirtymään ihmisiä etenkin silloin, kun liikennemäärät ovat enimmillään. Tämä tarkoittaa toimenpiteiden kohdentamista erityisesti työ- ja opiskelumatkoihin.

3.3 Mallia muualta

Pyöräily elää voimakasta nousukautta Euroopassa ja globaalistikin. Pyöräliikenteen aseman vahvistumisen taustalla vaikuttavat useat megatrendit: kaupunkien kasvu ja urbaanin elämäntavan yleistyminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja ympäristötietoisuus sekä terveiden elintapojen arvostus. Kaupungin kehittäminen pyöräilyn keinoin on tavoitteena monessa eurooppalaisessa kaupungissa.

Yhä useammassa kaupungissa on asetettu tavoitteita pyöräilyn kulkumuoto-osuuden nostamiselle. Näiden tavoitteiden osalta Helsinki on samalla viivalla kuin esimerkiksi Tukholma ja Berliini. Kööpenhaminan kaltaiset pyöräilyn huippukaupungit painivat omassa sarjassaan ja ovat muita edellä niin tavoitteiden asettelussa kuin konkreettisisa edistämistoimenpiteissäkin. Vaikka pyöräilyn huippukaupungeissa on pitkä edistämistyö tehtynä, jatkuu panostuksen taso korkeana. Esimerkiksi Kööpenhaminassa pyöräilyn vuosittainen kehittämisbudjetti on noin kaksi kertaa suurempi kuin Helsingissä. Kehittämisen painopisteet ovat tarkoin määriteltyjä ja koskevat muun muassa mukavuutta, koettua turvallisuutta ja nopeutta.

Tukholmassa pyöräilyyn on panostettu voimakkaasti 1990-luvun lopulta lähtien. Vuonna 2012 valmistui uusi edistämishjelma, jonka toteuttamiseen vuosina 2013–2018 on osoitettu yhteensä 1 miljardi Ruotsin kruunua. Toimenpiteissä painotetaan voimakkaasti työmatkapyöräilyä.

Taulukkoon 1 on kerätty eri kaupunkien tunnuslukuja koskien pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja sitä koskevaa tavoitetta sekä vuosittaista edistämishjelmaa.

Taulukko 1. Esimerkkejä eurooppalaisten kaupunkien pyöräilyn kulkumuoto-osuuksista, tavoitteista ja pyöräilyn edistämishelmistä.

KAUPUNKI	PYÖRÄILYN OSUUS (VUOSI)	TAVOITE	BUDJETTI MILJ. € /VUOSI
Berliini	13 % (2008)	15 % (2020)	3,5 (2008)
Tukholma	10 %* (2012)	15 %* (2030)	17 (2013)
Kööpenhamina	35 %** (2011)	50 %** (2015)	10 (2012)
München	15 % (2011)	20 % (2015)	4,5 (2009)
Helsinki	11 %*** (2011)	15 %*** (2020)	5 (2012)

Lähteet:

1. Berliini: Policy and Planning for Public Bikes in Berlin(2008)
2. Tukholma: Cyckelplan (2012)
3. Kööpenhamina: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025 (2011)
4. München: Kinnunen, Velo-City 2011 kansallinen jälkiseminaari (2011)
5. Helsinki: Helsingiläisten liikkumistutkimukset 2012

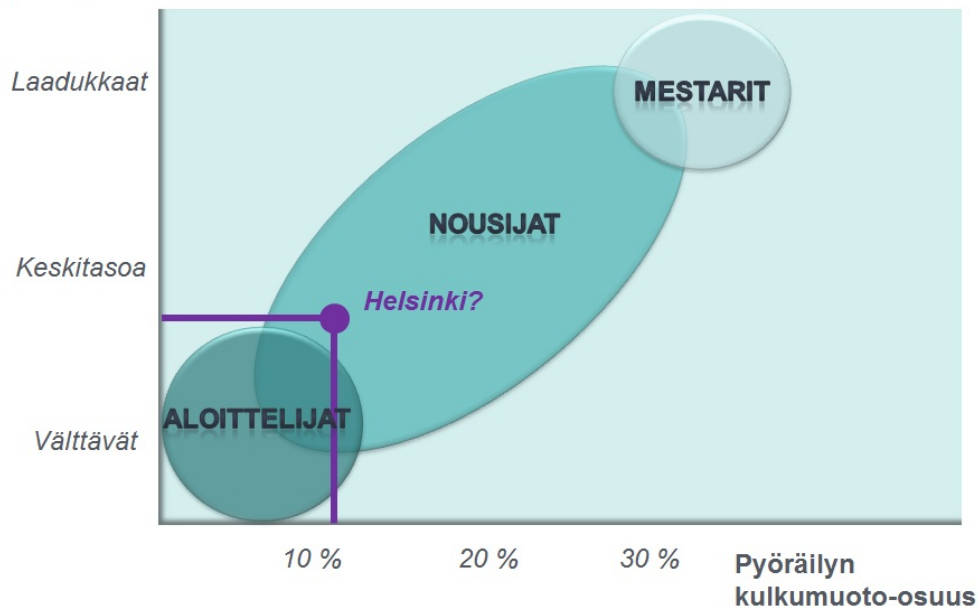
* Pyöräilyn kulkumuoto-osuus ruuhka-aikana

** Pyöräilyn kulkumuoto-osuus työ- koulu- ja opiskelumatkoista

*** Pyöräilyn kulkumuoto-osuus syksyn arkivuorokautena

Eurooppalaisessa PRESTO-projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. Aloittelijat ovat kaupunkia, joissa pyöräilyn kulkumuoto-osuus on enimmillään noin 10 %. Nousijakaupungeissa pyörällä tehdään karkeasti noin 10–30 % matkoista, ja mestarit ovat huippupyöräilykaupunkia, joissa pyöräilyn osuus on yli 30 %. Tällä luokituksella edellisessä luvussa esimerkkinä olleista kaupungeista Berliini sijoittuu aloittelijoihin, München nousijoihin ja Kööpenhamina mestariluokkaan. Helsinki sijoittuu PRESTO-luokituksessa pyöräilykaupunkina aloittelijoiden ja nousijoiden rajalle (kuva 19). Luokitus auttaa hahmottamaan, mihin kaupungin kannattaa panostaa ja mikä on seuraava askel.

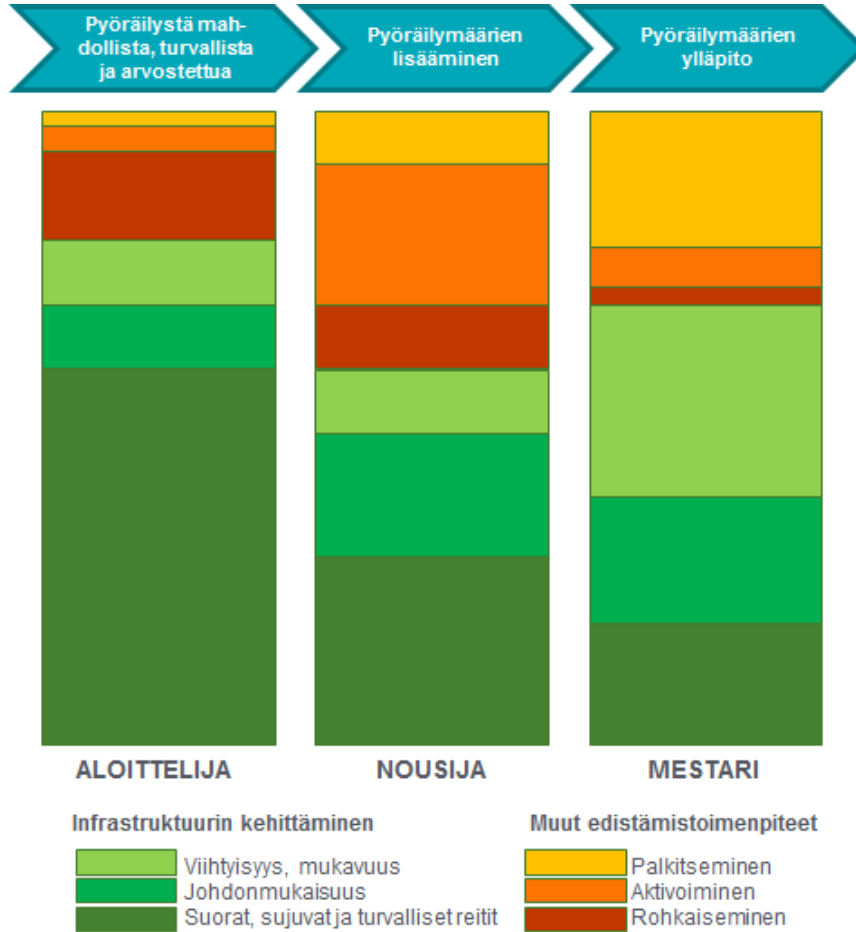
Pyöräilyolosuhteet



Kuva 19. PRESTO-luokitus aloittelijoihin, nousijoihin ja mestareihin ja Helsingin sijoittuminen luokituksessa. (Lähde kaavion osalta: PRESTO 2010)

PRESTO:ssa pyöräilyn edistämistoimet on jaoteltu infrastruktuurin kehittämiseen ja muuhun edistämiseen. Infrastruktuurin kehittämiseen sisältyy pyöräväylien rakentaminen ja parantaminen, liittymien parantaminen, pyöräpysäköinti- ja levähdyspaikkajärjestelyt ja ympäristön viihtyisyys. Muihin edistämistöimiin luetaan mm. opasteet ja kartat (niin maastossa kuin painetut ja internetissä olevat palvelut), pyöräilyn palvelut kuten kaupunkipyörät ja pyöräkeskukset, markkinointi ja tiedotus ja kehityksen seuranta.

Tarvittavat toimet painottuvat eri lailla luokasta riippuen. Aloittelijaluokkaan kuuluvissa kaupungeissa liikennepoliittiset toimet tulisi painottaa infrastruktuurin kehittämiseen. Infrastruktuuria on kehitettävä, jotta se kestävä kasvatavat pyöräilymäärät ja pyöräilystä saadaan kilpailukyinen kulkumuoto. Pyöräilyn kulkutapaosuuksien noustessa toimenpiteitä on painotettava enemmän pyöräilijöiden aktivoimiseen ja palkitsemiseen ja ympäristön viihtyisyyden ja mukavuuden parantamiseen. Näillä toimilla saadaan yhä kasvatettua pyöräilijämääriä sekä säilytettyä nykyiset pyöräilijät.



Kuva 20. Suositus pyöräilyn edistämistoimenpiteiden painotuksille lähtötasoltaan erilaisissa kaupungeissa (Lähde: PRESTO 2010).

Helsingin lähtötasolla oleville kaupungeille suositellaan huomion kiinnittämistä turvallisten ja samalla suorien ja sujuvien reittien toteuttamiseen. Muiden edistämistoimenpiteiden osuus tulee kuitenkin myös aiempaa tärkeämmäksi. PRESTO -luokituksesta saatuja painotuksia ja oppeja on käytetty edistämisuunnitelman rakentamiseen.

4 Edistämishjelma

4.1 Ohjelman rakenne

Pyöräilystä houkutteleva kulkumuoto

Kaikki edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät pyöräilyn lisäämiseen pyöräilyn kilpailukyyn kautta.

Pyöräilyn aseman parantaminen edellyttää niin kaupunkilaisille näkyviä toimenpiteitä, kuten laadukkaan pyöräilyinfran ja pyöräilyn palveluiden rakentamista ja katujen roolien selkeyttämistä, kuin taustalla tapahtuvaa toimintaa, kuten liikennepoliittisia linjauksia ja toiminnan uudelleen organisoimista ja ohjeistamista.

Edistämissuunnitelman toimenpiteet on jaettu kuuteen osa-alueeseen:

- Politiikka
- Infra
- Palvelut
- Viestintä
- Toteutus
- Seuranta

Osa-alueista infra ja palvelut, ovat kaupunkikuvassa konkreettista ja ihmisten arjessa näkyvää toimintaa. Ensimmäisen osa-alueen eli politiikan roolina on mahdollistaa toimenpiteet.

Viestintä puolestaan tukee muita toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä. Kaikkien osa-alueiden kehitystä täytyy seurata. Kattava ja säännöllinen seuranta on edellytys jatkuvalle kehitykselle.

4.2 Politiikka

Tavoite:

Pyöräily on kilpailukykyinen kulkumuoto.

Pyöräilyn edistämisen taustalla ja lähtökohtana tulee olla poliittinen tahto ja valmius priorisoida. Ilman yhteistä poliittista tahtoa mikä tahansa edistysohjelma tai strategia on hyödytön.

Hyvinä esimerkkeinä toimivat esimerkiksi Gent, Kööpenhamina ja Tukholma. Kaikissa näissä ja monissa muissa pyöräilykaupungeissa päättäjien tekemät priorisoinnit kestävän liikkumisen puolesta ovat olleet edellytys pyöräilyn ja asukasystävällisen kaupungin kehitykselle.

Helsingin kasvu ja kaupungin toimivuuden ja viihtyisyyden kehittäminen edellyttävät saavutettavuuden, liikkumismahdollisuuksien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikennejärjestelmää kehitetään rajallisten taloudellisten resurssien ja rajallisesti käytettävissä olevan tilan puitteissa. Priorisointi edellyttää näkemystä pitkälle tulevaisuuteen, liikenteen kehittymistä koskevan tahtotilan asettamista ja keinovalikoiman muodostamista ja yhteensovittamista siten, että haluttu tahtotila voidaan annettujen reunaehtojen puitteissa saavuttaa.

Toimenpide 1.

Tahtotila

Kaupungin yhteinen visio on määritetty ja siihen sitoudutaan. Pyöräilyn edistäminen näkyy vahvasti valtuustostrategiassa.

Vastuutaho:

Ksv, HKR, HKL

Muut mukana olevat tahot:

Taske, muut hallintokunnat

Kustannukset:

Tehdään virkatyönä

Helsingin seuraava askel kestävien liikennemuotojen edistämiseksi on muodostaa ja osoittaa poliittinen tahtotila tärkeimmässä toimintaa ohjaavissa linjauksissa. Tahtotilan tulee näkyä valtuustostrategiassa ja sen tulee heijastua siellä määritettyihin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Pyöräily tulee nähdä työkaluna haluttuun tavoitteeseen pääsemisessä. Sitä kautta pyöräilyn edistäminen ei ole vain liikennesektorin asia, vaan pyöräilyn edistämiseen liittyviä tavoitteita tulee asettaa myös muille hallintokunnille.

Toimenpide 2.

Liikkumisen kehittämisohjelma

Helsingille laaditaan liikkumisen kehittämisohjelma, joka luo pohjan kestäväen liikkumisen edistämiseksi, linjaa kaupungin liikennepolitiikan suuntaa ja kattaa kaikki liikennemuodot.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

Muut hallintokunnat, asukkaat, elinkeinoelämä

Liikkumisen kehittämisohjelma konkretisoi toimenpiteitä, joilla Helsingin kaupunki tukee seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteiden toteutumista. Kehittämisohjelman tarkoituksena on päättää liikennemuotojen priorisoinnista ja toimenpiteiden vastuutahoista. Se luo edellytykset tehokkaammalle ja tuottavammalle liikennepolitiikalle antaen selkänöjan liikenteen eri osastrategioille.

Tärkeää on, että tahtotilaan sitoudutaan yhdessä ja sitä ollaan valmiita viemään eteenpäin joka taholla. Yhteistyön onnistumisen kannalta on tärkeää, että poliittiset linjaukset valmistellaan avoimessa prosessissa.

Osastrategioiden ja suunnitelmien ohjaus tapahtuu tällä hetkellä pitkälti tapauskohtaisesti, jolloin riskinä on, että eri sektoreilla tehtävät toimet eivät ohjaa liikennepoliittisia valintoja yhdensuuntaisesti.

Toimenpide 3.

Normit ja ohjeet

Uusitaan pyöräliikenteen suunnitteluohje ja tyyppiirustukset.

Vastuutahot:

Ksv, HKR

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

Tehdään virkatyönä, suunnitteluohjeen taitto ja julkaisu noin 20 000 €

Normeilla ja ohjeilla varmistetaan, että laadukas pyöräily-ympäristö toteutuu kaavoituksesta rakentamiseen ja ylläpitoon asti. Pyöräilyolosuhteet vaikuttavat pyöräilijän turvallisuuteen, ajomukavuuteen ja sujuvuuteen. Olosuhteiden toimivuuden ja jo suunnittelun resurssien kannalta on tärkeää, että eri tahoilla, eri tarkoituksiin ja suunnitteluprosessin eri vaiheisiin laaditut normit on sovitettu yhteen.

Työ suunnitteluohjeiden ja tyyppiirustusten uusimiseksi on jo pitkällä. Suunnitteluohjeisiin on tarve viedä periaatteet, joiden mukaan pyöräiliikenne suunnitellaan omana liikennemuotonaan selkeämmin jalankulusta eroteltuna. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu parantaa myös kaupungin perusliikkumismuodon, jalankulun, olosuhteita ja mahdollistaa niiden tarkoituksenmukaisemman suunnittelun mm. esteettömyyden osalta. Suunnitteluohjeiden on tarkoitus valmistua vuoden 2013 aikana.

4.3 Infra

Tavoite:

Pyöräiliikenteen järjestelyistä muodostuu saumaton ja kattava kokonaisuus, joka mahdollistaa matkan teon sujuvasti, vaivattomasti ja turvallisesti.

Yksikään nykyinen pyöräilyn mallikaupunki ei ole noussut huippukaupungiksi ilman korkeatasoista infraa. Helsingissä on määrällisesti paljon pyöräteitä, noin 1200 km, mutta yksin määrä ei takaa laadukasta kokonaisuutta. Toimiva kokonaisuus edellyttää oikeanlaisia järjestelyjä oikeanlaisiin paikkoihin. Tältä osin Helsingissä on vielä parantamisen varaa.

Pyöräilyyn pätevät samat lainalaisuudet kuin mihin tahansa muuhun liikenteeseen: sen pitää olla nopeaa, helppoa, sujuvaa ja turvallista verrattuna muihin tarjolla oleviin vaihtoehtoihin - silloin ihmiset pyöräilevät. Houkuttelevin vaihtoehto polkupyörälle on usein henkilöauto, minkä takia liikenneverkko pitää suunnitella kokonaisvaltaisesti siten, että pyörästä tehdään kilpailukykyinen.

Oikeanlainen infra syntyy kolmen eri tekijän huomioon ottamisesta: funktio, käyttäjät ja rakenteelliset ratkaisut. Suunnittelun lähtökohdaksi on tärkeää selvittää, kenelle ja mihin tarkoitukseen infraa tehdään. Esimerkiksi kohde-ryhmien erilaisuus vaikuttaa suuresti rakenteellisiin ratkaisuihin ja päinvastoin. On eri asia suunnitella pyöräväylää päivittäiselle työmatkapyöräilyreitille kuin satunnaiselle virkistyspyöräilyreitille. Tähän tarpeeseen vastaa verkon luokittelu laatukäytäviin, pääreitteihin ja muihin reitteihin. Ratkaisujen täytyy olla sellaisia, että käytön suhteen ei ole epäselvyyttä.

Suurimmat ongelmat Helsingin pyöräiliikenneverkossa keskittyvät kantakaupungin alueelle. Kantakaupunkia kohti tultaessa muut toiminnot, kuten joukkoliikenneverkko, kadut ja kaupalliset palvelut, tiivistyvät, mutta pyöräiliikenteen verkko harvenee. Esikaupunkialueilla tilanne on keskimäärin kantakaupunkia parempi, vaikka yhteyspuutteita ja ongelmakohtia löytyy sieltäkin. Edistämishjelmassa on nostettu esiin toimenpiteitä matka-ajan, turvallisuuden ja kunnossapidon näkökulmista. Toimenpiteet painottuvat kantakaupunkiin, mutta baanat, pienet liikenneturvallisuusparannukset ja yhteyspuutteiden korjaaminen kattavat koko kaupungin alueen.

Liikennemerkkien ja muun opastuksen tulee tukea liikenteen rakenteellisia järjestelyjä eikä ainakaan antaa päinvastaista signaalia. Rakennettu ympäristö ja opastus yhdessä mahdollistavat vaivattoman pyöräilyn paikasta toiseen.

Toimenpide 4.

Suorat ja sujuvat reitit

Määritellään reittien laatutaso ja yhteiset linjaukset pyöräilyn suunnitteluun.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

HKR

Kustannukset:

Tehdään virkatyönä

Matka-ajan lyhentäminen on Helsingissä tärkein infraan liittyvä toimenpide, jolla parannetaan pyöräilyn kilpailukykyä.

Kööpenhaminassa pyöräilijöiden määrä on huima ja pyörällä tehdään 33 % kaikista matkoista. Kaupungissa on tehty vuosittain tutkimuksia siitä, miksi ihmiset pyöräilevät. Pyöräilyn nopeus ja helppous ovat ylivoimaisesti tärkeimmät syyt valita kulkutavaksi pyörä.

Verkon eri yhteyksien laatutason määrittäminen on lähtökohta verkon uudistamiselle. Sen jälkeen voidaan määritellä pullonkaulat ja pahimmat ongelmat ja suunnitella ja toteuttaa niihin halutut ratkaisut. Yhteiset linjaukset pyöräilyn suunnittelusta tarvitaan, jotta tavoiteverkon määrittelemiä ratkaisuja pystytään noudattamaan ja tarvittaessa soveltamaan läpi koko suunnittelu- ja tuotantoprosessin.

Ilman reittien laatutason määrittämistä ja yhteisiä linjauksia, on vaarana, että rakennetaan ratkaisuja, joiden huomataan myöhemmin olevan sopimattomia kokonaisuuteen. Rakennetun ratkaisun tulee palvella reitin tarkoitusta ja arvioituja käyttäjämääriä ja laadun tulee olla yhtenäinen koko reitin matkalta.

Toimenpide 5.

Verkko kattavaksi

Laaditaan ja toteutetaan aikataulutettu hankeohjelma, jonka mukaisesti rakennetaan puuttuvat yhteydet ja poistetaan pullonkaulat.

Vastuutaho:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

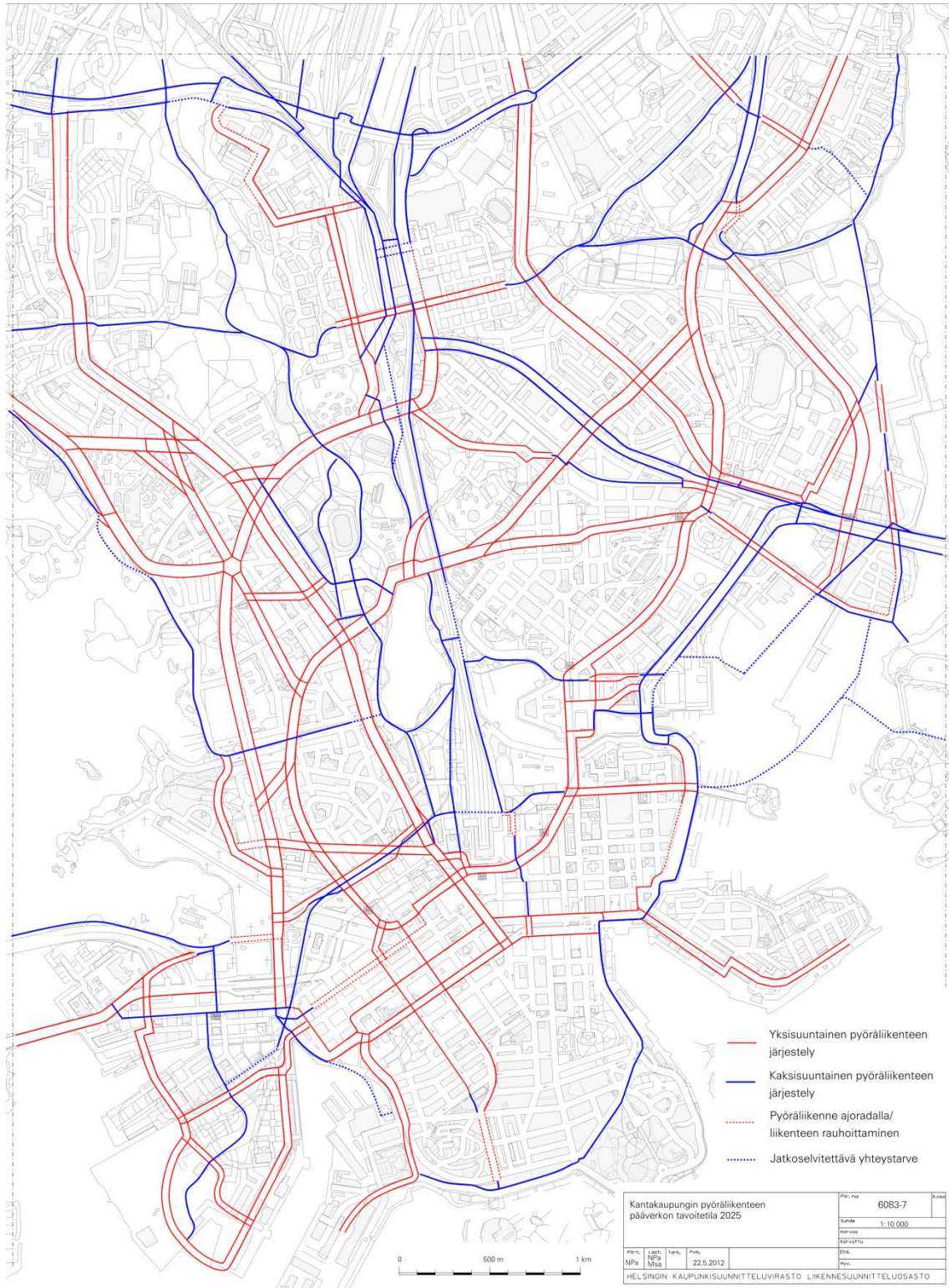
Sisältyvät investointipaketteihin 5 milj. € / 10 milj. € / 20 milj. €

Yhtenäinen pyöräverkko on ensisijainen tekijä matka-ajan lyhentymiseen ja sitä kautta pyöräilyn kilpailukykyyn edistämiseen. Niukkaa katutilaa jaettaessa on suunnittelussa huomioitava monia tarpeita. Tyypillisesti pyöräliikenteen järjestelyt kamppailevat tilasta jalankulun, istutusten, pysäköintipaikkojen tai autoliikenteen kaistojen kanssa. Laadukkaan pyöräily-ympäristön saavuttaminen edellyttää, ettei pyöräilyä jätetä taka-alalle suhteessa kadun muihin tarpeisiin.

Tämän työn yhteydessä käydyssä nettikeskustelussa useimmat osallistujat valittivat pyöräilymatkansa katkonaisuutta ja epäloogisuutta. Nämä tekijät aiheuttavat jopa vaaratilanteita sekä ristiriitaa muiden liikkujien kanssa.

Tärkeimpinä toimenpiteinä Helsingin kannalta ovat puuttuvien yhteyksien sekä pullonkaulojen poistaminen ja työmatkaliikenteelle tarkoitettujen laatuikäväverkon rakentaminen. Lisäksi tarvitaan autoilun rauhoittamista kantakaupungissa ja asuinalueiden sisällä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon (kuva 21) toimenpiteet keskittyvät ensisijaisesti kantakaupunkiin, jossa on verkon pahimmat epäjatkuvuuskohdat. Kantakaupungin tavoiteverkon muodostuminen vuosien 2012- 2025 välillä sisältää uusien väylien rakentamisen lisäksi pienillä korjaustoimenpiteillä parannettavia osuuksia ja aluerakentamisen yhteydessä muodostuvia osuuksia.



Kuva 21. Kaupunkisuunnittelulautakunnan 22.5.2012 hyväksymä kantakaupungin tavoiteverkko 2025.

Suomen lainsäädäntö ei tällä hetkellä mahdollista pyöräilyn sallimista yksisuuntaisella kadulla vastasuuntaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittamassa valmistelun tieliikennelain uudistamiseksi keväällä 2013. Helsingin kaupunki on tehnyt aloitteita kyseisestä säännösmuutoksesta ja tulee olemaan aktiivisesti mukana edistämässä uudistusta.

Yksisuuntaisella kadulla vastasuuntaan pyöräily olisi perusteltua sallia silloin, kun se liikennemäärä, nopeus ja käytettävissä oleva tila huomioon ottaen on turvallista. Tämä lyhentäisi matkoja parantaen pyöräilyn houkuttelevuutta.



Kuva 22. Pyöräily yksisuuntaisella kadulla vastasuuntaan on osoitettu ajoratamaalauksin. Esimerkki on Kööpenhaminasta (kuva: WSP Finland Oy).

Toimenpide 6.

Baanat

Toteutetaan baanat tärkeimmille työmatkareiteille.

Vastuutaho:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

Sisältyvät investointipaketteihin 5 milj. € / 10 milj. € / 20 milj. €

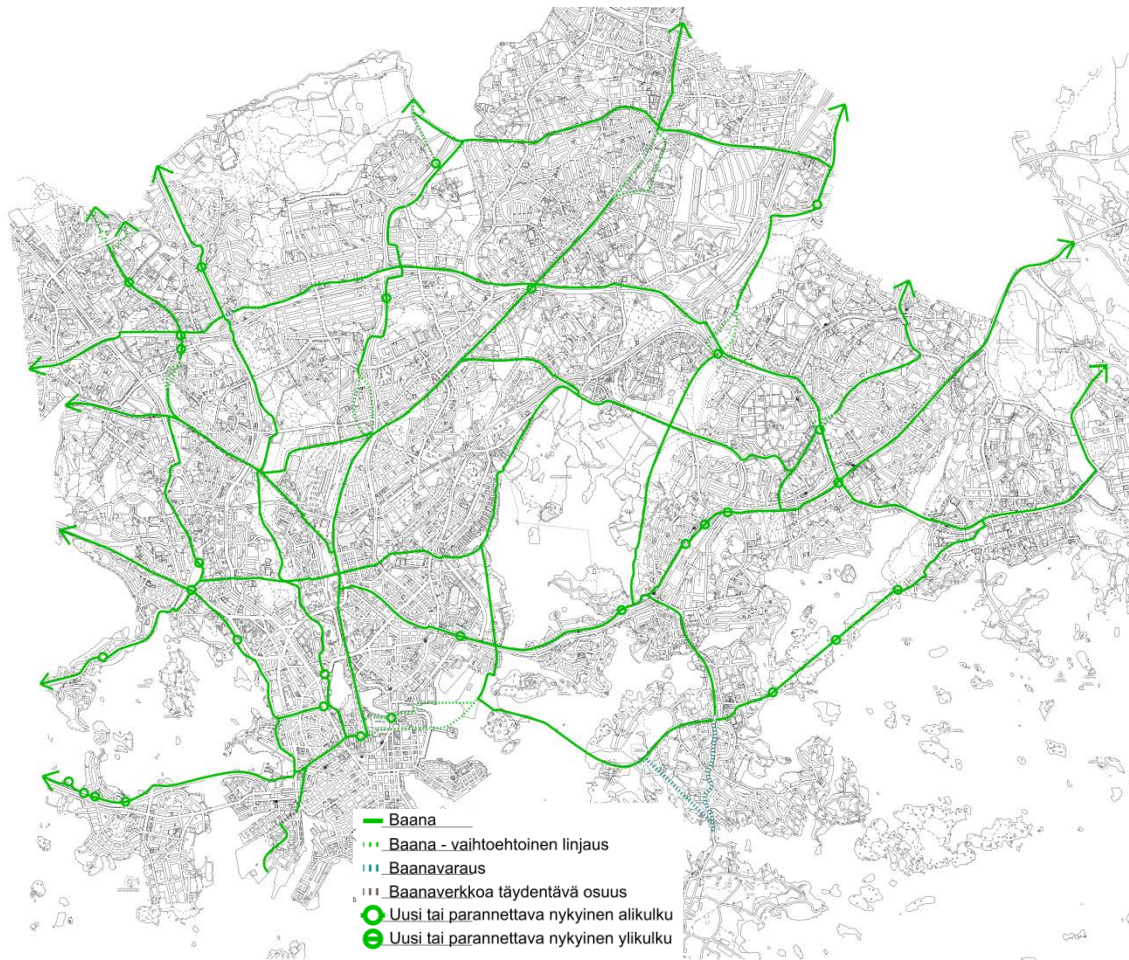
Baanat (laatukäytävät) ovat nopeaan ja tasavauhtiseen pyöräilyyn tarkoitettuja, autoliikenteestä eroteltuja laadukkaita pyöräteitä, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinkeittymät suurimpiin työpaikkakeskittymiin ja kampusalueisiin. Baanat hyödyntävät nykyisiä tai rakenteilla olevia puisto-, rata tai moottoritiekäytäviä.

HSL on saanut keväällä 2012 valmiiksi Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittelyn. Seuraava askel baanojen kehittämisessä on suunnitelmien tarkentaminen ja ohjelmoiminen toteutukseen.

Monissa eurooppalaisissa pyöräilyn edistämishjelmissä (Tukholma, Kööpenhamina, Malmö) työmatkareittien parantaminen on nostettu yhdeksi tärkeimmistä edistämistoimenpiteeksi. Työmatkapyöräilyn nopeuttaminen laatukäytävien avulla parantaa pyöräilyn kilpailukykyä ja tekee siitä houkuttelevan. Helsingissäkin on saatu hyviä kokemuksia kesällä 2012 avatusta Baanasta, joka saavutti heti suuren suosion. Baana lyhentää huomattavasti keskustan läpi kulkevan pyöräiliikenteen matka-aikaa.



Kuva 23. Baana on Helsingin ensimmäinen uudentyypinen laatukäytävä (kuva: WSP Finland Oy).



Kuva 24. Luonnos baanaverkoksi (Lähde: Ksv 2013).

Toimenpide 7.

Liikenteen rauhoittaminen

Tarkistetaan kantakaupungin katuhierarkiaa ja laaditaan liikenteen rauhoittamissuunnitelmia tonttikaduille.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

HKR

Kustannukset:

Virkatyötä, konsulttityönä liikennemallinnus ja toimivuustarkastelu 40 000 €

Pyöräliikenteen suunnittelun keskeinen tavoite on huomioida pyöräily kaikkialla katuverkossa, missä polkupyörällä on tarpeen liikkua. Milloin nopeavauhtista autoliikennettä on paljon, edellyttää pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittaminen periaatteellisesti kulkumuotojen erottelua pyörätie- ja kaistajärjestelyillä. Tämän seurauksena erillisten pyöräliikennejärjestelyiden tarve kohdistuu lähinnä autoliikenteen vilkkaille pää- ja kokoojakaduille, joiden varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka tarjoavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä.

Pää- ja kokoojakatujen ulkopuolelle jäävät hiljaisiksi tarkoitetut tonttikadut, jotka toimivat naapurustason yhteyksinä. Näillä kaduilla liikennemäärien ja nopeuksien tulee olla alhaisia, jolloin pyöräilijät voivat lähtökohtaisesti jakaa ajoradan turvallisesti ja tasavertaisesti moottoriajoneuvojen kanssa. Katuympäristön täytyy tässäkin tapauksessa selkeästi viestiä kadun luonteesta. Liikennejärjestelyillä tulee tarvittaessa tukea toivotun nopeustason toteutumista ja läpiajon hillitsemistä.

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteillä parannetaan turvallisuuden tunnetta, joka on perusedellytys yksilön liikumismuodon valinnalle. Turvallinen pyöräily-ympäristö tarjoaa liikkumismahdollisuuden kaikille liikkujille, myös lapsille ja vanhuksille.

Toimenpide 8.

Risteysjärjestelyt

Parannetaan liittymäalueita selkeiksi ja turvallisiksi.

Vastuutaho:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

Sisältyvät investointipaketteihin 5 milj. € / 10 milj. € / 20 milj. €

Pyöräilyonnettomuuksista kolme neljästä tapahtuu risteysalueilla. Nykyiset suunnitteluratkaisut eivät aina tue turvallista liikkumista. Esimerkiksi kaksisuuntaiset pyörätiet vaativat autoilijoilta paljon, sillä heidän tulisi seurata liikennettä molemmilta puolilta ennen kääntymistään. Yleisin onnettomuustyyppi onkin pyöräilijän ja autoilijan törmäminen tilanteessa, jossa autoilija on kääntymässä sivutieltä oikealle ja pyöräilijä tulee päätien suuntaisesti oikealta.

Risteysten turvallisuutta voidaan parantaa mm. liittymien uudelleen muotoilulla, rakenteellisilla ratkaisulla, väistämisvelvollisuuden selkeällä osoittamisella, värjätyillä liittymäalueilla, pyörätaskuilla ja liikennevalo- ja järjestelyillä. Ratkaisuissa on aina otettava huomioon myös jalankulun esteettömyys.

Liikennevalo- ja järjestelyjä parantamalla voidaan vaikuttaa sekä turvallisuuteen että pyöräilyn sujuvuuteen. Valo-ohjauksen käytäntöjä kehitetään siten, että ne tukevat pyöräiteiden rakenteellisille järjestelyille sekä johdonmukaisuudelle, turvallisuudelle ja sujuvuudelle asetettavia tavoitteita. Selkeänä kehityssuuntana on ajoneuvo-

opastimien (polkupyöräopastimet mukaan lukien) nykyistä laajempi hyödyntäminen etenkin pyöräilyn pääreiteillä.

Pyrkimys pyörätiejärjestelmän yksisuuntaistamiseen kantakaupungin alueella parantaa turvallisuutta: pyöräliikenne kulkee autoliikenteen virran suuntaisesti, jolloin pyöräilijät toimivat liittymissä loogisesti sekä itsensä että autoilijoiden kannalta. Yksisuuntainen pyöräliikenne mahdollistaa selkeämmät risteysjärjestelyt kaikkien osapuolten kannalta.

Toimenpide 9.

Jalankulun ja pyöräilyn erottelu

Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelua.

Vastuutaho:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

Sisältyvät investointipaketteihin 5 milj. € / 10 milj. € / 20 milj. € kohtaan puuttuvien yhteyksien ja pullonkaulojen rakentaminen

Yhdistetyt väylät ovat Suomessa yleisiä. Pyöräily pitää kuitenkin nähdä itsenäisenä liikennemuotona ja rinnastaa se muuhun ajoneuvoliikenteeseen.

Ympäristön olosuhteet tulee aina ottaa huomioon ja suunnitella pyöräliikenne siten, että se sopeutuu kunkin alueen, esimerkiksi kävelykeskustan, erityisiin suunnittelutavoitteisiin ja alueelle ominaisiin liikkumistapoihin.

Selkeä erottelu ja erottelun yhdenmukaisuus auttavat niin jalankulkijaa, autoilijaa kuin pyöräilijääkin toimimaan turvallisesti. Pyöräilyllä ja jalankululla on toisistaan poikkeavia tarpeita, jotka konkretisoituvat katuliitymissä, missä jalankulun esteettömyysvaatimusten mukaiset reunakivet aiheuttavat pyöräliikenteelle harmia. Kulkumuotojen erottelu on välttämätöntä, jotta molemmille käyttäjäryhmille voidaan tehdä hyvät rakenteelliset järjestelyt.

Jos yhdistettyä väylää käyttävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden nopeuserot ovat suuret, syntyy konfliktitilanteita. Yhdistetty väyläratkaisu on kuitenkin toimiva silloin, kun väylän funktio sen sallii. Yhdistettyjä väyliä voidaan käyttää muilla kuin pyöräilyn pääreiteillä ja kohteissa, joissa kävelijöiden määrä on vähäinen. Myös virkistykseen tarkoitetut puistoreitit voivat olla yhdistettyjä väyliä.



Kuva 25. Kävely, pyöräily ja moottoriajoneuvoliikenne on erotettu selkeästi toisistaan. Esimerkki on Kööpenhaminasta (Kuva: WSP Finland Oy).

Toimenpide 10.

Pyöräpysäköinti

Laaditaan koko kaupungin kattava pyöräpysäköintisuunnitelma ja toteutetaan sen mukaiset toimenpiteet.

Toteutetaan kiireelliset pyöräpysäköintikohteet välittömästi.

Poistetaan hylätyt pyörät kaksi kertaa vuodessa.

Vastuutaho:

Ksv, HKL ja RakVV (suunnittelu)

HKR ja HKL (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

Kiinteistöt

Kustannukset:

Suunnitelma konsulttityönä 40 000 €

Rakentaminen 250 000 € (vuosi 2013), 600 000 € (vuosi 2014) ja 700 000 € (vuodesta 2015 eteenpäin)

Akuutit kohteet 200 000 € (vuosi 2013)

Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn kysyntää ja on merkki liikennemuodon arvostuksesta. Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti takaa matkan sujuvuuden myös määränpäissä ja pitää pyörät järjestyksessä.

Pyöräpysäköinnistä tulee tehdä kattava kokonaissuunnitelma, jossa tunnistetaan tärkeimmät pyöräpysäköintikohteet, arvioidaan niiden tarvitsema kapasiteetti ja tehdään alustavat tilavaraukset sekä ohjelmoidaan toteutus. Kokonaissuunnitelmaan tulee ottaa mukaan asemien liityntäpysäköinti ja muu yleisten alueiden pyöräpysäköinti.

Helsingissä on kohteita, joissa pyöräpysäköintikapasiteetti on jo tällä hetkellä niin puutteellinen, että tilan löytäminen pyörälle on vaikeata. Lisäksi irtonaisesti pysäköidyt pyörät ovat muiden kulkijoiden esteenä. Tunnistettuja kohteita, jossa pyöräpysäköinti on haasteellista, ovat ainakin Pasilan asema, Rautatieaseman ympäristö, Stockmannin edusta ja keskustan kampusalueet. Näiden kohteiden parantaminen tulee tehdä välittömästi.



Kuva 26. Havainnekuva HKL:n uudesta liityntäpyöräilyn kalustesarjasta (Kuva: WSP Finland)

Hylätyt pyörät haittaavat kaupunkikuvaa ja varaavat pyöräpysäköintipaikkoja aktiivisesti pyöräänsä käyttäviltä. Ne myös viestivät kaupungin asenteesta ja pyöräilyn vähäisestä arvostuksesta.

Hylättyjen pyörien poistamista tulee tehostaa siten, että romupyörät poistetaan tärkeimmiltä paikoilta kaksi kertaa vuodessa ja kaikilta muilta paikoilta kerran vuodessa. Pyörien poistaminen tulee tehdä syksyllä ennen lumien tuloa ja toisen kerran kesälomakauden alkaessa.



Kuva 27. Hylättyjä pyöriä Rautatieasemalla huhtikuussa 2011 (kuva: WSP Finland Oy).

Vastuut ja prosessi pyörien poistamiseksi tulee selkeyttää sekä kaupungin organisaatiossa että asemaympäristöjen osalta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kaduilla ja yleisillä alueilla vastuu hylättyjen pyörien poistamisesta on rakennusvirastolla. Rakennusvirasto voi kuitenkin poistaa hylätyt pyörät kiinteistön alueelta vain kiinteistön pyynnöstä, minkä takia toimintamallin sopimiseen tulee ottaa mukaan myös kiinteistöt. Uusien pyörätelineiden osalta kunnossapitovastuut tulee sopia jo rakentamisen yhteydessä.

Ulkomailla hylättyjen pyörien määrää on pyritty vähentämään säännöllisellä pyöräpysäköintialueiden siistimisellä. Esimerkiksi Genevessä tietyn alueen pyörät merkitään renkaan ympärille laitettavilla tarroilla. Muutaman viikon päästä merkityt pyörät käydään tarkistamassa ja ne pyörät, joissa tarra on vielä paikallaan, voidaan kuljettaa pois. Hylättyjen pyörien poistaminen tulee halvemmaksi kuin uusien pyöräpysäköintialueiden rakentaminen.



Kuva 28. Ilmoitus hylättyjen pyörien poistamisesta Kööpenhaminassa (kuva: WSP Finland Oy).

Muita keinoja pysäköintiolojen kehittämiseen on mm. uudenlaisten mekanismien ja houkuttimien kehittäminen vanhojen talojen pyöriensäilytystilojen parantamiseen (vrt. hissiavustus, ullakkorakentaminen) ja tiiviimpi yhteistyö talonyhtiöiden kanssa, nimenomaan tiedottamisen suhteen. Taloyhtiöille olisi hyvä jakaa tietoa mm. kaksikerroksista pyöriensäilytystelineistä.

Kaupungin keskustassa riittävän pyöräpysäköinnin järjestämistä vaikeuttaa usein tilanpuute. Yksi vaihtoehto voisi olla yhteistyö pysäköintilaitoksien kanssa. Kaksikerroksiseen telineeseen mahtuu yhteen pysäköintiruudun kokoiseen tilaan 20 pyörää. Jos autojen pysäköintialueesta osa muutetaan pyöräpysäköintiin, on suhdeluku vieläkin parempi, sillä pyörät eivät vaadi ajotilaa niin paljon kuin autot. Esimerkiksi Odensessa pysäköintitalossa poistettiin 32 autopaikkaa ja tilalle saatiin 800 pyöräpaikkaa.



Kuva 29. Kaksikerroksista pyöräpysäköintiä Bernin pyöräkeskuksessa (kuva: WSP Finland Oy).

Toimenpide 11.

Talvihoito

Parannetaan pyöräväylien talvihoitoa päivittämällä ylläpitoluokituksia ja parantamalla korkeimman luokan laatu-tasoa, sopeuttamalla kalustoa tulevaisuuden pyöräliikennejärjestelyihin sekä siirtymällä asteittain reittikohtaiseen kunnossapitoon.

Vastuutaho:

HKR

Muut mukana olevat tahot:

Ksv

Kustannukset (käyttötalousbudjettiin kohdistuvat):

Kunnossapitoluokitusten tarkistus n. 200 000 € (vuotuinen lisätarve)

Reittikohtaisten talvihoitourakoiden toteuttamisesta koitua lisäkustannus n. 70 000 €/ urakka

Hyväkin infra tarvitsee jatkuvaa ja laadukasta kunnossapitoa. Kaupunkilaisten mielestä katujen ja teiden hoidossa on paljon parantamisen varaa.

Pyöräilyn kannalta talvihoidon suurimmat haasteet ovat talvihoidon laadun yllättävä muuttuminen kesken pyöräreitien ja yleinen talvihoidon heikko taso pyöräteillä. Kunnossapidolla on todettu olevan suora vaikutus pyöräilijöille tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Kunnossapidon puutteet ovat yleisin yksittäinen syy pyöräonnettomuuksissa. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan 60 % pyöräilijöille tapahtuneista yksittäisonnettomuuksista voitaisiin välttää tehokkaan ja säännöllisen kunnossapidon avulla.

Pyöräilyväylien kunnossapidon taso on sekä resurssi- että menetelmäkysymys. Taloudelliset resurssit peilautuvat suoraan kaupungin poliittiseen tahtoon. Investoiminen toimivaan aurukseen ja liukkaudentorjuntaan vähentäisivät onnettomuuksia, lisääisivät pyöräilyn suosiota sekä mahdollistaisivat ympärivuotisen pyöräilyn ja siihen liittyvän markkinoinnin. Säästöt onnettomuuskustannuksissa vähentävät toimenpiteen yhteiskuntataloudellisia kustannuksia.

Jotta tärkeimmät pyöräväylät saadaan pidettyä käyttökelpoisina ympäri vuoden, on hankittava tarvittava kalusto, laadittava yhtenäiset standardit ja kehitettävä ylläpitoluokkia. Toimiva talvihoito edellyttää hoidettavien pyöräreittien rakenteellisten järjestelyiden ja talvihoitokäytäntöjen yhteensopivuutta. Kantakaupungissa talvihoidon menetelmiä ja kalustoa on kehitettävä niin, että uudistuvan pyöräliikenneverkon ympärivuotinen ylläpito onnistuu kustannustehokkaalla tavalla.

Nykyistä alueurakointiin perustuvaa talvihoitoa on tarpeen korvata asteittain reittikohtaisella urakoinnilla, mikä mahdollistaa käytettävien menetelmien ja kaluston optimoinnin. Reittikohtaisen urakoinnin kustannukset ovat enimmillään 20 % suuremmat kuin nykytilanteen mukaisessa urakoinnissa, mutta sillä voidaan kuitenkin merkittävästi parantaa pyöräteiden talvihoidon laatua. Reittikohtaista talvihoitoa ja nk. isäntämallia kokeillaan talvikaudella 2012–2013 kantakaupungin keskeisellä työmatkareitillä. Kokemusten perusteella toimintatapaa kehitetään ja laajennetaan. Kokeiluun kuuluu myös laadun parantaminen talvihoidon menetelmiä kehittämällä ja pistokoiden käyttäminen laadun tarkkailussa.

Pyöräreittien kunnossapitoluokitus tulee päivittää pyöräreittien tärkeyden mukaisesti. Nykyinen kytkös katuluokituksen ja pyörätien hoitoluokituksen välillä poistetaan. Muutamien muiden suomalaisten kaupunkien käytännön mukaisesti luodaan uusi superluokka A+ tärkeimmille pyöräteille. Näillä väylillä tarvitaan erikseen määritelty muuta väylästä korkeampi talvihoidon taso.

Talvihoidon kehittämistä on selvitetty tarkemmin työssä ”Pyöräväylien talvihoidon kehittäminen Helsingin kanta-kaupungissa”.



Kuva 30. Hyvä liukkaudentorjunta mahdollistaisi ympärivuotisen pyöräilyn.

Nopeampi hiekanpoisto pyöräilyn pääreiteiltä keväällä vauhdittaisi talvella pyöräilyn jättäneitä aloittamaan pyöräilyn aikaisemmin keväällä. Pyöräteiden ylläpitoon kuuluva näkemäesteiden poisto on myös tärkeää pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi.

Pyöräteiden kunnon seuranta, päällystevaurioiden korjaamista ja uudelleenpäällystystä tulisi tehdä säännöllisemmin ja kattavammin. Pistokokeiden käyttö laadun tarkkailussa olisi hyvä keino konkretisoida tilaajan antamien laatuvaatimusten seuranta.

Toimenpide 12.

Valaistus ja pintamateriaalit

Kehitetään pyöräteiden valaistusta ja uusia innovaatioita hankalasti pyöräiltävien pintojen parantamiseen.

Vastuutaho:

HKR

Muut mukana olevat tahot:

Ksv

Kustannukset:

Valaistuksen parantaminen huomioidaan valaistusbudjetissa

Pyöräilijöiden määrä vähenee merkittävästi jo ennen lumien tuloa loka- ja marraskuussa. Merkittävimmät syyt tähän ovat pimeys, sateet, ilmojen kylmentyminen ja pyöräteiden liukkaus pudonneista lehdistä johtuen. Pimeyteen ja liukkauteen voidaan vaikuttaa valaistusta parantamalla ja pyöräteiden puhtaanapitoa tehostamalla ja siten pyrkiä tasoittamaan pyöräilyn kausivaihteluita. Valaistuksen parantaminen tulee aloittaa määrittelemällä valaistuksen kriteerit eri luokkien pyöräteille. Näin pyöräireittien valaistustarpeet osataan ottaa huomioon vuonna 2013 valmistuvassa Helsingin valaistuksen tarveselvityksessä ja sitä kautta valaistuksen parannushankkeiden ohjelmoinnissa.

Erityisesti Helsingin kantakaupungissa on paljon katuja, joilla on nupukivi- tai muu luonnonkivipinta. Tällainen pinta on hankala pyöräilijälle sen epätasaisuuden, kivien välissä olevien suurten rakojen ja pinnan liukkauden takia (märkänä ja lumisena). Matka-aika-toimenpiteessä esitetään kantakaupungin verkkohierarkian uudistamista ottamaan pyöräily paremmin huomioon. Verkon luokittelun jälkeen tulee tarkastaa pyöräilyyn tarkoitettujen katujen pinta. Jos kadun pinta soveltuu huonosti pyöräilyyn, tulee sille harkita mahdollisia toimenpiteitä, jotta se saadaan paremmin pyöräiltäväksi.

Maailmalla on tehty toimenpiteitä, joissa esimerkiksi kadun reunaan on tehty tasaisempi kaista muulla materiaalilla. Kööpenhaminan uudessa pyöräilystrategiassa yhtenä kohtana on innovaatioiden keksiminen pintojen pyöräilyvyyden parantamiseksi. Helsingin kannattaa selvittää muissa maissa tehtyjä ratkaisuja ja innovaatioita ja kehittää niiden pohjalta Helsinkiin sopivia ratkaisuja.

Toimenpide 13.

Työmaat

Parannetaan työmaajärjestelyjen ohjeita ja valvontaa ottamaan paremmin huomioon pyöräilijät.

Vastuutahot:

työmaat, HKR, HKL

Muut mukana olevat tahot:

Ksv

Kustannukset:

Virkatyötä + konsulttityö 25 000 €

Kadulla tehtävät työt ovat välttämättömiä eikä niiden aiheuttamilta haitoilta voida kokonaan välttyä. Erityisesti pyöräiliikenteen järjestelyt työmaiden kohdalla on usein huonosti hoidettu. Puutteita on sekä opastuksessa, kiertoreiteissä että päällysteen laadussa.

Tilapäisissä järjestelyissä on huomioitava työmaan kohdalla olevan pyöräreitin asema pyöräiliikenteen verkossa. Laatuikäytävien ja pääreittien kohdalle osuvien työmaiden järjestelyt tulee suunnitella erityisen huolellisesti ja niiden kohdalla kiertoreiteille tulee olla tiukemmat vaatimukset mm. reitin leveyden ja väliaikaisen päällysteen laadulle. Pääreiteillä väliaikainen päällyste tulisi aina tehdä asfaltista, sillä sepeli- tai huonosti tiivistetty hiekkapinta on pyöräilyn kannalta hankala ja jopa vaarallinen.

Lisäksi tulee kiinnittää huomiota työmaan kestoon ja jälkitöiden ja uudelleen päällystämisen nopeuteen. Näillekin voidaan antaa erilaiset vaatimukset työmaan sijainnista riippuen.



Kuva 31. Selkeä työmaan aikainen opastus auttaa pyöräilijää löytämään kiertoreitin. Esimerkki Kööpenhaminan metrotyömaalta (kuva: WSP Finland Oy).

4.4 Palvelut

Tavoite:

Pyöräilyn palvelut mahdollistavat sujuvan matkanteon ja lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta.

Pyöräilijät tarvitsevat heille räätälöityjä palveluita samalla tavalla kuin autoilijat tarvitsevat palveluita ajoreitin löytämiseen, ajoneuvon pysäköintiin tai huoltoon. Pyöräilyn palvelut yhdessä pyöräilyn infrastruktuurin kanssa muodostavat pyöräilijälle houkuttelevan kokonaisuuden ja mahdollistavat sujuvan matkanteon.

Toimenpide 14.

Pyöräkeskus

Jatketaan pyöräkeskuksen kehittämistä Kampissa ja laajennetaan toimintaa muihin kaupunginosiin.

Vastuutaho:

Ksv 2013, HKL 2014→

Muut mukana olevat tahot:

Helsingin kaupungin matkailutoimisto, pyöräilyjärjestöt, pyöriä vuokraavat yritykset, pyörähuoltoyritykset

Kustannukset:

100 000 € (vuosi 2013), 300 000 € (vuosi 2014→)

Pyöräkeskus toimii pyöräilyn tapahtumien, tiedotuksen ja palveluiden elävänä keskuksena.

Suomen ensimmäinen pyöräkeskus oli toiminnassa Kampin Narinkkatorilla 2012. Vaikka pyöräkeskus toteutettiin pienimuotoisena kokeiluna, sai se myönteisen vastaanoton. Pyöräkeskus tarjosi pyörien pysäköintipalvelua, pyörähuoltoa, huolto-opastusta ja pyörien vuokrausta. Lisäksi pyöräkeskus toimii monien tapahtumien paikkana ja pyöräretkien lähtöpaikkana.

Tehdyn käyttäjätutkimuksen perusteella pyöräkeskuspalvelua pidetään tärkeänä. Pyöräkeskuksen toiminnan kehittäminen nykyisen konseptin pohjalta on siis perusteltua. Konseptin laajentaminen muihin suurimpiin keskuksiin parantaisi palvelua.

Kampin pyöräkeskuksen toiminnan kehittämiseksi tehdään yhteistyötä Metropolia-AMK:n ja Aalto-yliopiston PDP-kurssin kanssa. Ensimmäisen alueellisen keskuksen ideointi Malmin aseman yhteyteen on aloitettu.



Kuva 32. Kampin pyöräkeskuksen toiminnassa kesällä 2012 (Kuva: Metropolia/ Päivi Keränen).



Kuva 33. Bernin pyöräkeskuksen korjauspalvelu (kuva: WSP Finland Oy).

Toimenpide 15.

Kaupunkipyörät

Toteutetaan kaupunkipyöräpalvelu.

Vastuutaho:

HKL

Muut mukana olevat tahot:

Ksv, HKR, HSL

Kustannukset:

1 milj. €/vuosi (0–2 milj. € toteutustavasta riippuen)

Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat yleistymässä eri puolilla maailmaa. Järjestelmän ajatuksena on, että kaupunkipyöräien vuokraus ja käyttö on nopeaa, vaivatonta ja joustavaa.

Kaupunkipyörät täydentävät kestävien liikkumismuotojen tarjontaa, tukevat joukkoliikenteen käyttöä ja lisäävät pyöräilyn kysyntää. Kaupunkipyörillä voidaan tehdä liityntämatkoja ja lyhyitä matkoja keskustassa.

Kaupunkipyöräjärjestelmä voidaan toteuttaa erilaisilla sopimusmalleilla. Yleisin malli on se, että yksi, yleensä mainosrahoitteinen, operaattori hoitaa sekä kaluston että sen operoimisen. Vaihtoehtoisesti kalustosta ja operoinnista voi vastata kaksi eri tahoa tai niin, että kaupunki vastaa toisesta osasta, esimerkiksi operoinnista. Kaupunkipyöräjärjestelmä voi olla myös kokonaan kaupungin rahoituksella toteutettu.

Tavoitteena on luoda Helsinkiin kaupunkipyöräjärjestelmä, joka tarjoaa uuden kulkutavan lyhyille matkoille järjestelmän kattaman alueen sisällä ja tukee joukkoliikenteen käyttöä. Kaupunkipyöräjärjestelmä otetaan käyttöön kesällä 2014.

Kaupunkipyörä tarjoaa nopeita matkoja kantakaupungin alueella ja nopeuttaa monia joukkoliikennematkoja tarjoten kävelyä tai vaihdollista joukkoliikenneyhteyttä nopeamman matkan. Kaupunkipyöräjärjestelmän suurimmat hyödyt tulevatkin matka-aikasäästöistä. Muita hyötyjä ovat kaupunkitilan vapautuminen (liityntäautoilijoilta vapautuu autopaikkoja), pyöräilyn terveyshyödyt sekä ruuhka-ajan autoilun vähentyminen. Lisäksi kaupunkipyörillä saavutetaan Helsingille näkyvyyttä ja ilmettä kestävästä liikkumisesta ja kattavan palvelutarjoajan näkökulmasta. Kaupunkipyöräjärjestelmä tukee Helsingin visiota olla maailman paras kestävästä liikkumisesta metropoli yhdistämällä pyöräilyn ja joukkoliikenteen voimat.

Kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnan seuraava vaihe on ratkaista järjestelmän hankintamalli. Ulkomainonnalla rahoitettu järjestelmä on Helsingissä osoittautunut haasteelliseksi, joten kaupunginhallituksen pyynnöstä ollaan laatimassa selvitystä muilla tavoin rahoitettujen kaupunkipyöräjärjestelmien mahdollisuuksista. Selvitys valmistuu helmikuuksi 2013, jonka jälkeen kaupunginhallitus tekee ratkaisun, millä tavalla järjestelmää lähdetään hankkimaan.

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän laajuus valmistuttuaan olisi 100–150 pyöräasemaa ja noin 1500 pyörää. Järjestelmän käyttö aloitetaan aluksi vähintään 50 pyörätelineen ja 500 pyörän järjestelmällä. Järjestelmä on tarkoitettu kaupunkilaisten päivittäiseen käyttöön. Siihen kuuluu pakollinen rekisteröityminen, jolla käyttäjät voidaan tunnistaa. Tämä vähentää polkupyöriin kohdistuvaa hävikkiä ja vahingontekoja. Tunnistautuminen pyörää noudettaessa tapahtuu matkakortilla tai luottokortilla. Lisäksi järjestelmä palvelee tilapäisiä käyttäjiä kuten turisteja.

Rekisteröitymisen maksullisuus ja rekisteröitymismaksun suuruus liittyy järjestelmän rahoitusvaihtoehtoihin. Alustavien suunnitelmien mukaan lyhytaikainen käyttö olisi maksutonta, mutta pidempiaikainen käyttö maksaa sitä enemmän, mitä kauemmin pyörää käyttää. Pisin yhtäjaksoinen käyttöaika olisi kolme tuntia. Vastaava malli on yleinen eurooppalaisissa kaupunkipyöräjärjestelmissä.



Kuva 34. Havainnekuvia Helsingipyöristä (kaupunkipyöräistä) (Kuvat: HKL).

Toimenpide 16.

Opastus

Uudistetaan pyöräilyn opastusjärjestelmä.

Vastuutaho:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

HSL, Liikennevirasto (valtakunnalliset pyörämatkailureitit)

Kustannukset:

Opastuspilotti ja seurantatutkimus 50 000 €, laajemman toteutuksen kustannukset ja aikataulu selviävät pilotin jälkeen.

Katkeamaton ja selkeä opastus takaa sujuvan matkanteon ja lisää pyöräilyn houkuttelevuutta. Opasteet ja kartat rohkaisevat ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään sekä auttavat hahmottamaan kaupunkia ja sen osien välisiä etäisyyksiä. Laadukasta opastusta tarvitsevat niin kaupunkilaiset kuin turistitkin.

Helsingissä on viittoihin perustuva kevyen liikenteen opastusjärjestelmä, jota on kehitetty 1970-luvulta lähtien. Viitat ovat pyöräilijän kannalta melko pieniä ja huonosti sijoitettuja ja ne sijaitsevat melko hajanaisesti, minkä takia opastus on vaikeasti seurattavissa. Opastus nousi työn aikana avoimna olleessa keskustelufoorumissa neljänneksi tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi.

Opastusjärjestelmää kehitettäessä tulee ottaa huomioon meneillään olevat työt Helsingin keskustan jalankulun opastejärjestelmän ja valtakunnallisten pyörämatkailureittien opastusjärjestelmän uudistamiseksi.

Pyöräiliikenteen opastus tulisi tehdä noudattaen nykyistä enemmän autoliikenteen opastuksen periaatteita. Tärkeintä pyöräopastuksessa on loogisuus ja johdonmukaisuus. Pyöräilijän tulee saada informaatio eri reittivaihtoehtoista jo ennen liittymään ajoa, jotta pyöräilijä voi ryhtymään liittymässä oikein. Lisäksi opastuksesta tulee käydä ilmi eri väylien välinen hierarkia, jotta pyöräilijä voi löytää pyöräilyn pääväylät helposti.

Opastuksen uudistaminen aloitetaan pilotoimalla uudenlaista ennako-opasteisiin perustuvaa järjestelmää yhdellä pääreitillä ja keräämällä käyttäjäpalautetta opasteista. Kokeiluun haetaan poikkeuslupa liikenne- ja viestintäministeriöltä.



Kuva 35. Esimerkki Lontoon pyöräiliikenteen opasteista laatukäytäväverkolla. Opasteet on toteutettu metromaisesti: opaste kertoo tärkeimmät reitit varrella olevat kohteet sekä ajoajan niihin (kuva: WSP Finland Oy).

Oheispalvelut

Sijoitetaan pumppuja, karttoja ym. oheispalveluita sopiviin kohtiin pyöräreiteillä

Vastuutahot:

Ksv (suunnittelu), HKR (toteutus)

Muut mukana olevat tahot:

HKL

Kustannukset:

30 000 € / vuosi

Pyöräilyn houkuttelevuutta ja mukavuutta parantavia palveluita ovat opastuksen lisäksi mm. pumput ja kartat.

Kattava pyöräilyn opastusjärjestelmä kaipaa karttoja yleensä vain kaupunkien keskustoihin ja erityiskohteiden kuten ulkoilualueiden yhteyteen. Karttaopasteet täydentävät suuntaviitoitusta, mikä parantaa informaation laatua ja kattavuutta. Karttojen avulla kaupungissa liikkuja voi muodostaa kokonaiskäsityksen tuntemattomista alueista, mikä lisää varmuutta liikkumiseen ja nopeuttaa matkantekoa.

Julkisessa tilassa olevat joko paineilmalla toimivat tai käsikäyttöiset pumput ovat yleistyneet Euroopassa ja Suomessaakin. Suurimpien pyöräpysäköintipaikkojen yhteyteen sijoitetut pumput palvelevat pyöräilijää parhaiten. Varsinkin paineilmalla toimivat pumput ovat merkittävä mukavuustekijä pyöräilijöille.

4.5 Viestintä

Tavoite:

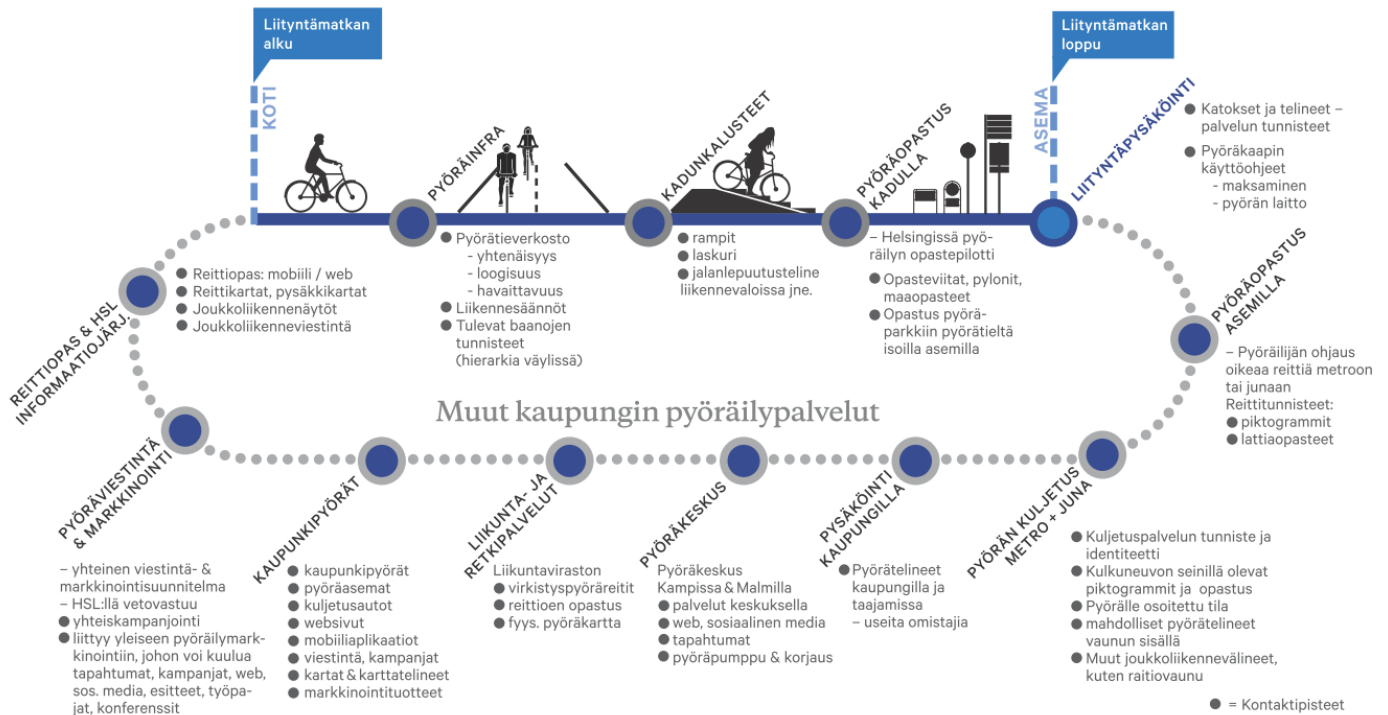
Helsingillä on positiivinen ja tunnistettava pyöräilybrändi

Pyöräilyn brändiä on kaikki se, miten kaupunkilaiset kokevat ja näkevät pyöräilyyn liittyvän infrastruktuurin ja palvelut. Positiivisen ja tunnistettavan brändin avulla pyöräilyn markkinointi ja viestintä on helpompaa ja vaikuttavampaa ja pyöräilyn palvelut kaupunkikuvassa ovat helposti tunnistettavia ja houkuttelevia. Brändin tulee olla hallittu kokonaisuus, jolla on isäntä.

Viestintä ja markkinointi ovat tärkeä ja erottamaton osa pyöräilyn edistämistä, vaikka se onkin Helsingissä vielä alkutekijöissään. Viestinnän ja markkinoinnin avulla lisätään ihmisten tietoisuutta tarjolla olevista palveluista ja toivotuista käyttäytymismalleista, luodaan positiivisia mielikuvia ja vahvistetaan myönteisen pyöräilykulttuurin syntymistä. Tietoisuuden lisääntyessä palveluiden käyttö lisääntyy ja sitä mukaan yksilöiden asenteetkin muuttuvat. Markkinoinnin ja viestinnän avulla kaupunkilaiset voivat ottaa käyttöönsä kaupungin tarjoaman koko pyöräilypalveluiden kapasiteetin.

Monien pyöräilykaupunkien pyöräilyn edistämishjelmissä on todettu, että ilman näkyvää ja jatkuvaa markkinointia laajat ja kattavatkaan pyöräinfrastruktuuri-investoinnit eivät tuota haluttua tulosta. Kansainvälisten tutkimusten mukaan markkinoinnin ajoittaminen uusien infrastruktuuri-investointien käyttöönoton hetkeen lisää uuden palvelun käyttöä huomattavasti. Esimerkiksi München on ottanut markkinoinnin ja brändäyksen yhdeksi merkittäväksi keinoksi pyöräilyn lisäämiseksi. Kööpenhaminassa on todettu, että pyöräilyn selkeä näkyvyys kaupunkitilassa ja osana liikennejärjestelmää on yksi merkittävistä tekijöistä, joka on tehnyt kaupungista yhden maailman kuuluisimmista pyöräilykaupungeista. Pyöräily on selkeä osa kaupunkikuvaa ja viestii kaupungin tahtotilasta edistää pyöräilyä.

Toimiva markkinointi ja brändi syntyvät yhteistyöllä ja selkeän viestintästrategian avulla. Lisäksi brändi tarvitsee omistajan ja ylläpitäjän. Nykyajan sähköiset palvelut mahdollistavat myös asukaslähtöisen brändäyksen. Uusi teknologia sekä Helsingissäkin syntyvässä oleva pyöräilykulttuuri takaavat sen, että potentiaalia markkinoinnille ja kohderyhmien löytymiselle on. Kaupungilla on oiva tilaisuus vastata ja vahvistaa kaduilla syntynyttä pyöräilykulttuurin nostetta.



Kuva 36. Pyöräilyn palveluiden näkyminen pyöräilijälle liityntämatkalla ja muilla matkoilla (Lähde: HKL).

Toimenpide 18.

Helsingin pyöräilybrändi

Kehitetään Helsingin pyöräilylle oma brändi.

Vastuutaho:

HKL

Muut mukana olevat tahot:

Ksv, HKR, HSL

Kustannukset:

Virkatyötä, henkilöresurssien lisäys esitetty kohdassa "Toteutus", ohje palvelujen brändäykseen konsulttityönä 40 000 €

Brändin luominen ja ylläpitäminen tarvitsee isännän, joka hallitsee brändin kokonaisuutta ja sen näkymistä infrastruktuurissa, palveluissa ja viestinnässä. Kokonaisvastuu brändistä ja sen hallinnoinnista sekä siihen liittyvästä viestinnästä ja markkinoinnista ei kuulu minkään nykyisen hallintokunnan toimenkuvaan, eikä siihen ole osoitettavissa resursseja nykyisellä henkilöstöllä ja organisaatorakenteella.

Pyöräilyn brändi muotoutuu tällä hetkellä pikku hiljaa itsekseen sitä mukaan kun maastoon rakennetaan infraa ja siihen liittyviä kalusteita ja varusteita. Brändin rakentuminen näin tapahtuu kuitenkin hallitsemattomasti ja sekavasti, eikä sitä saada irti sitä hyötyä, joka positiivisesta ja tunnistettavasta brändistä voidaan saada. Brändin luomisessa tulee ottaa huomioon seudullisten toimijoiden brändit ja niiden yhtenäisyys.

HKL on omalta osaltaan luonut pyöräilyn visuaalista ilmettä uudessa liityntäpysäköintiin tarkoitettujen pyöräpysäköintikalustesuunnittelun ja kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelun yhteydessä. HKL:llä on myös omatiedotus, jolla on vahva kokemus joukkoliikenteen tiedottamisesta ja viestinnästä. HKL olisi luonteva toimija ottamaan vastuulleen koko kaupungin pyöräilyn brändin luomisen ja hallinnan sekä markkinoinnin ja viestinnän. Tehtävän osoittaminen HKL:lle edellyttää siihen tarvittavien resurssien osoittamista.

Brändin hallitsemiseksi ja siitä viestimiseksi tarvitaan ohje palvelujen brändäykseen sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden käyttöön. Palvelujen brändäyksen ohjeessa määritetään pyöräilyn näkyvyys kaupunkikuvassa.

Näihin sisältyvät: informaatiografiikka, graafinen ohjeistus, opastus, pyöräkalusteiden sitominen osaksi pyöräpalveluiden kokonaisuutta, pyöräpysäköinnin merkitsemistapa, pyöräväylien merkitsemistapa, pyörien kuljetusmahdollisuuden lisääminen joukkoliikennevälineissä ja tämän palvelun merkitseminen liikennevälineisiin. Uutena palveluna ovat tulossa pyöräkeskukset ja kaupunkipyörät, ja myös nämä liitetään osaksi yhtenäistä pyöräilyä ilmettä ja viestintää.



Kuva 37. Esimerkkejä ehdotuksesta pyöräilyn brändin näkymisestä Helsingissä (Lähde: HKL).

Toimenpide 19:

Viestintäsuunnitelma

Tehdään ja toteutetaan pyöräilyn viestintäsuunnitelma.

Vastuutaho:

HKL

Muut mukana olevat tahot:

Ksv, HKR, HSL

Kustannukset:

Konsulttityö 40 000 €

Vuosittainen markkinointibudjetti 100 000 € (vuosi 2014) ja 400 000 € (vuodesta 2015 eteenpäin)

Uusien pyöräilijöiden houkuttelevaaminen vaatii infra-investointien rinnalle markkinointia ja viestintää.

Viestintäsuunnitelmassa määritellään viestintäprosessi, vastuut ja tapa viestiä. Lisäksi siinä suunnitellaan viestinnän toimenpiteet, niiden ajoitus ja rahoitus sekä mediayhteistyö. Viestintä toimii kaupungin äänenä ja muokkaa pyöräilyn imagoa positiivisesti ja vastaamalla jatkuvasti muuttuvan ympäristön haasteisiin ja käyttäjien tarpeisiin. Pyöräilyä tiedotetaan aktiivisesti ja sisältäen positiivisia viestejä kaupungin palvelusta.

Viestintä ja markkinointi perustuvat jakson alkupuolella mediayhteistyöhön ja positiivisista parannuksista viestimiseen. Kun olosuhteita on jakson puolivälin jälkeen saatu selvästi parannettua, voidaan aloittaa markkinointi uusien pyöräilijöiden saamiseksi.

Markkinoinnin tulee olla kohdennettua potentiaalsiin ja rajattuihin kohderyhmiin. Kohderyhmän valinta riippuu viestittävästä asiasta. Positiivista markkinointia pyöräilyn eduista ja pyöräilyä osana elämäntapaa kohdennettiin nuoriin, työmatkoihin ja vapaa-ajanmatkoihin tarvitaan nykyistä enemmän.



Kuva 38. Esimerkki Münchenin pyöräilyn markkinointikampanjasta (Kuvat: Stadt München).

Toimenpide 20.

Vastuullinen liikennekulttuuri

Vaikutetaan liikennekäyttämiseen tiedotuksen ja markkinoinnin avulla.

Vastuutaho:

HKL

Muut mukana olevat tahot:

Ksv, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys

Kustannukset:

Rahoitus sisältyy edelliseen toimenpiteeseen

Tavoite pyöräilijämäärien kasvattamisesta tuo mukanaan myös vastuun turvallisen liikkumisen ylläpitämisestä. Tämän takia on kiinnitettävä erityistä huomiota kaikkien liikenteen osapuolten liikennekäyttämiseen. Ensimmäisistä on vaikuttaa autoilijoiden huomaavaisuuteen pyöräilijöitä kohtaan sekä pyöräilijöiden liikennesääntöjen noudattamiseen ja jalankulkijoiden huomioonottamiseen. Lisäksi on kasvatettava yleistä tietoisuutta pyöräilijän paikasta ja liikennesäännöistä.

Pyöräilyhankkeet kiinnostavat asukkaita, herättävät keskustelua ja aktivoivat kannanottoihin. Suunnittelun vuorovaikutuksen on oltava oikea-aikaista ja siihen on kehitettävä vaivattomia, mm. sosiaalista mediaa hyödyntäviä menettelyjä.

4.6 Seuranta

Tavoite:

Pyöräilyn edistämisen osa-alueita seurataan säännöllisesti ja laaja-alaisesti ja tulokset ohjaavat toimintaa.

Helsinki on asettanut kunnianhimoisia tavoitteita pyöräilyn kulkumuoto-osuuden ja näin kestävä liikunnan lisäämiselle. Vaikka pyöräilyn hyödyt, kuten saasteettomuus ja terveysvaikutukset ovat yleisesti tiedossa ja pyöräilyä pidetään positiivisena liikkumismuotona, sen palvelutasoa ei ole edistetty samanarvoisesti kuin ajoneuvoliikenteen. Osaksi tämä voi johtua poliittisesta ilmapiiristä mutta osaksi myös validin ja säännöllisen tutkimustiedon puutteesta.

Pyöräilyyn liittyvä seuranta on ollut pistekohtaista, hajanaista ja epäsäännöllistä, minkä takia sen perusteella on vaikea arvioida kehityksen tilaa. Lisäksi seuranta on tavanomaisesti tehty vain pyöräilijöiden määrästä, joiden perusteella ei saada kokonaiskuvaa koko kehityksestä.

Myös tutkimustiedossa on puutteita. Tutkimustietoja tarvitaan pyöräilyn kysyntään vaikuttavista tekijöistä ja erityisesti lievempien pyöräilyonnettomuuksien ja tapaturmien määrästä ja kustannuksista. Yhteiskuntataloudellisiin laskelmiin tarvitaan nykyistä luotettavampaa tietoa nimenomaan pyöräilyn liikenneonnettomuuksien ja tapaturmien yhteiskuntataloudellisesta arvosta. Suomessa ei missään tutkimuksessa ole toistaiseksi selvitetty riittävän analyttisesti pyöräilijöiden reitinvalintaa ja preferenssejä pyöräilytason ja muiden pyöräilyn olosuhteiden suhteen. Sopiva tutkimusmetodi tähän on pyöräilijöiden reitinvalinnan seuranta. Tällainen tutkimus on välttämätöntä pyöräilyn kysyntäennusteille.

Pyöräilyn edistämisen kaikkien osa-alueiden tilan tunnistamiseksi ja kehityksen seuraamiseksi laaja-alaisen ja säännöllisen seurannan aloittaminen Helsingissä on erityisen tärkeää. Seurantatiedon saaminen on tärkeää myös pyöräinvestointien vaikutusten osoittamiseen.

Toimenpide 21.

Seurantamittarit

Otetaan käyttöön pyöräilyn seurantamittarit sekä kerätään ja julkaistaan tiedot säännöllisesti.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

-

Kustannukset:

Automaattilaskureiden lisäämiseen ja tutkimusmenetelmien kehittämiseen 35 000 € vuosina 2013 ja 2014 ja 20 000 € / vuosi vuodesta 2015 eteenpäin.

Toiminnan kehittäminen ja resurssien oikea kohdentaminen vaatii jatkuvaa ja riittävää seuranta. Sanonta "Sitä saat mitä mittaat" kuvaa hyvin todellisuutta: asiaa jota ei mitata, ei ikään kuin ole olemassa. Vain riittävän ja jatkuvan seurannan avulla toimintaa voidaan kehittää ja resurssit osataan kohdentaa oikein.

Seurannan tulee kattaa edistämissuunnitelman kaikki osa-alueet politiikasta infraan ja toteutukseen. Mittarien standardisointi ja yhteneväisyys niin paikalliseen kuin seudulliseen tasoonkin on tärkeää, jotta saadun tiedon hyödynnettävyyttä parane. Tiedon tulee lisäksi olla avointa ja helposti saatavilla.

Pyöräilyn liikenteellisiä vaikutuksia tulee mitata yhtä laajasti ja säännöllisesti kuin moottoroitujen liikennemuotojen ja ne tulee raportoida yhtä suurella painoarvolla samaan aikaan muiden liikennemuotojen kanssa. Riittävän laskentadatan saaminen edellyttää useiden uusien automaattisten laskentapisteiden perustamista.

Jotta kaikilla kaupungin hallintokunnilla ja asukkailla olisi mahdollisuus seurata tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta pyöräilyn olosuhteiden kehitykseen, asukkaiden mielipiteisiin ja liikenteellisiin vaikutuksiin, tulee seurannan tulokset julkaista ja säilyttää selkeästi yhdessä julkisessa paikassa. Julkaisu- ja säilytystavan tulee olla sellainen, että historiatietoja on helppo verrata uusimpien tutkimusten tuloksiin.

RECIPE FOR SUCCESS

Copenhagen - The City of Cyclists

GOOD, BETTER, BEST – here is the recipe for success:

GOALS:

MODAL SPLIT FOR BICYCLES:	2015	2020	2025
Share of all trips by bicycle to work and school in Copenhagen (2010: 35%)	50%	50%	50%
QUALITY:			
Share of the network that has three lanes (2010: 25%)	40%	60%	80%
Relative to 2010, cyclists' travel time is reduced by	5%	10%	15%
Percentage of Copenhageners that feel safe cycling in traffic (2010: 67%)	80%	85%	90%
Relative to 2005, the number of seriously injured cyclists will fall by	50%	60%	70%
Percentage of Copenhagen cyclists who find the cycle tracks well maintained (2010: 50%)	70%	75%	80%
Share of Copenhageners who think that bicycle culture positively affects the city's atmosphere (2010: 67%)	70%	75%	80%

Kuva 39. Esimerkki Kööpenhaminan tavasta seurata ja asettaa tavoitteita pyöräilyn edistymiselle (Lähde: Copenhagen Bicycle Strategy 2011-2025).

4.7 Toteutusprosessi

Tavoite:

Hallintokunnat ovat sitoutuneet yhteisen vision toteutumiseen

Edistämishjelmaa luodessa yhteistyön merkitys nousi suureen arvoon. Avointa ilmapiiriä sekä yhteistä visiota peräänkuulutettiin. Hallintokunnat ovat valmiita toteuttamaan kaupunkiaan yhdessä ja yhteisen vision alla. Päätettäväksi jää vision sisältö ja sen selkeä ja yksiselitteinen jalkauttaminen eri hallintokuntiin.

Yhteistyö ja yhteinen visio luovat suunnittelu ympäristöstä tehokkaan. Suunnitteluprosessin avoimuus ja vastuiden selkeyttäminen auttaa kaupunkia hyödyntämään eri osajiaan yhdessä ja näin resursseja haaskaavia toimenpiteiden päällekkäisyyksiä pystytään välttämään.

Pyöräilyn edistäminen kaipaa Helsingissä vastuiden selkeyttämistä ja yhteistyön lisäämistä, henkilöresurssien lisäämistä ja hallintokuntien mukaan saamista yhteisen tavoitteen toteuttamiseen. Ilman organisaation kehittämistoimia edistämishjelman toimenpiteiden toteuttaminen on hidasta.

Toimenpide 22.

Henkilöresurssit

Palkataan pyöräilyn edistämiseen kolme henkilöä lisää ja parannetaan suunnittelijoiden valmiuksia ottaa pyöräily huomioon kilpailukykyisenä kulkumuotona.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

HKR, HKL

Kustannukset:

Lisäresurssit 210 000 € / vuosi, henkilöstön kouluttaminen 35 000 € vuosina 2013 ja 2014

Riittävät henkilöresurssit ja rahalliset resurssit ovat edellytys pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi.

Pyöräilyasioiden parissa työskentelee Helsingissä nykyisin kaksi täyspäiväistä henkilöä. Lisäksi pyöräilyasioita hoitavat osana muuta työn kuvaa kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston aluevastaavat ja muutamia henkilöitä eri virastoissa. Yksi syy pyöräilyn edistämisen hitauteen Helsingissä on henkilöresurssien puute: nykyisillä resursseilla ei ehditä suunnittelemaan tai suunnitteluttamaan riittävästi kohteita ja samalla organisoimaan muita pyöräilyn edistämiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Jotain jää siis tekemättä, kun työtehtäviä on pakko priorisoida.

Helsingissä pyöräilyn edistämisen henkilöresurssit ovat kansainvälisesti verrattuna erittäin pienet. Esimerkiksi Berliinissä, Münchenissä ja Malmössä työskentelee kussakin 11 henkilöä pyöräilyn edistämisen parissa. Kööpenhaminassa on pelkästään pyöräiliikenteen risteysjärjestelyjen suunnitteluun viisi henkilöä.

Pyöräilyn edistämistoimenpiteiden toteuttaminen toivotulla tavalla edellyttää henkilöresurssien lisäämistä. Siksi esitetään uutta pyöräilyn vastuuhenkilöä kaupunkisuunnitteluvirastoon, viestintä- ja markkinointivastaavaa HKL:ään ja pyöräilyasioista vastaavaa rakennusvirastoon. Lisäksi tarvitaan hallinnollisia resursseja ja pyöräiliikenteen suunnittelun ja markkinoinnin volyymin kasvaessa myös lisää koulutusta suunnittelijoille.

Tavoitteena on, että kaupunkisuunnitteluviraston pyöräiliikennevastaavien tehtäväksi jäisi tulevaisuudessa ainoastaan pyöräilyn edistämiseen liittyvät yleiset asiat (mm. ohjeistus, tavoiteverkot, strategiat) sekä haastavimpien kohteiden suunnittelu. Muutoin pyöräiliikennesuunnitelmien tekeminen olisi alueellisten liikennesuunnittelijoiden tehtävänä pyöräiliikennesuunnittelijoiden avustuksella.

Koulutuksen järjestämiseksi aloitetaan yhteistyö Hollannin suurlähetystön ja Dutch Cycling Embassyn kanssa. Yhteistyössä järjestetään työpajojen sarja, joissa käsitellään mm. katuverkon hierarkiaa, laatukäytävien toteuttamista ja liikennevalojärjestelyjä.

Toimenpide 23.

Määrärahat

Osoitetaan kaupungin budjetissa pyöräilyn edistämiseen riittävä määräraha.

Vastuutaho:

Taske

Muut mukana olevat tahot:

Ksv, HKR

Nykytilanteessa monia pyöräilyolosuhteiden parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä, kuten kunnossapitoa, opastusta ja markkinointia, rahoitetaan osana laajempia tehtäväkokonaisuuksia. Rahoituksen osoittaminen kaupungin budjetissa suoraan pyöräilylle selkeyttäisi tilannetta, kun käytettävästä rahasta ei tarvitsisi neuvotella enää toimenpiteiden ohjelmointivaiheessa.

Selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista osoitti, että pyöräilyyn investointi on Helsingissä yhteiskuntataloudellisesti erittäin tehokasta. Investointitasoa nostamalla on mahdollista saada merkittäviä hyötyjä. Tarkastelluista investointivaihtoehdoista 20 miljoonan euron vuositaso osoittautui nettohyödyiltään kannattavimmaksi.

Tämän toimenpideohjelman toteuttamiseksi tarvittavat rahalliset resurssit ja niiden jakautuminen eri vuosille on esitetty luvussa "5. Toimenpide-ehdotus".

Toimenpide 24.

Organisointi

Perustetaan pysyvä organisaatio/ryhmä ohjaamaan ja koordinoimaan pyöräilyn edistämistä kaupungin tasolla.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

HKR, HKL, muut hallintokunnat

Pyöräilyn edistämiseen tarvitaan Helsingissä kunnianhimoinen ja vastuullinen isäntä ja laajaa yhteistyötä. Hallintokuntien välinen hyvä ja avoin yhteistyö ja selkeä vastuunotto ovat avain menestykseen.

Helsingin kaupungin organisaatioon kuuluu kolmekymmentä virastoa ja kuusi kunnallista liikelaitosta. Hallinnollisesti kaupunginvaltuusto on ylin päättävä elin. Sen alaisena toimii kaupunginhallitus, jonka valtuusto on valinnut.

Valtuustokaudelle 2009–2012 perustettu pyöräilyprojekti päättyi vuoden 2012 lopussa, minkä jälkeen kaupungissa ei ole elintä hallintokuntien väliseen pyöräilyn edistämistyöhön. Yhteistyö ja koordinointi eri hallintokuntien välillä pyöräilyn edistämisasioiden välillä on välttämätöntä, minkä takia tarvitaan pysyvä organisaatio tai ryhmä pyöräilyasioiden ohjaamiseen ja koordinointiin.

Pyöräilyn edistämisen organisaatio vastaisi koko kaupungin pyöräilyn edistämistä ja virastojen välisestä yhteistyöstä. Työn tueksi ja sitä ohjaamaan tarvitaan päätösvaltainen ryhmä, jolla on mahdollisuus tehdä linjapäätöksiä ja päättää rahan jaosta. Ryhmään tulee kuulua katu- ja puisto-osaston päällikkö ja liikennesuunnittelupäällikkö. Pyöräilyn edistämisyhjän vetovastuu kuuluu luontevasti kaupunkisuunnitteluvirastolle.

Vastuut

Selkeytetään eri hallintokuntien roolit ja määritellään hallintokunnille tavoitteet pyöräilyn edistämiseksi.

Vastuutaho:

Ksv

Muut mukana olevat tahot:

kaikki hallintokunnat

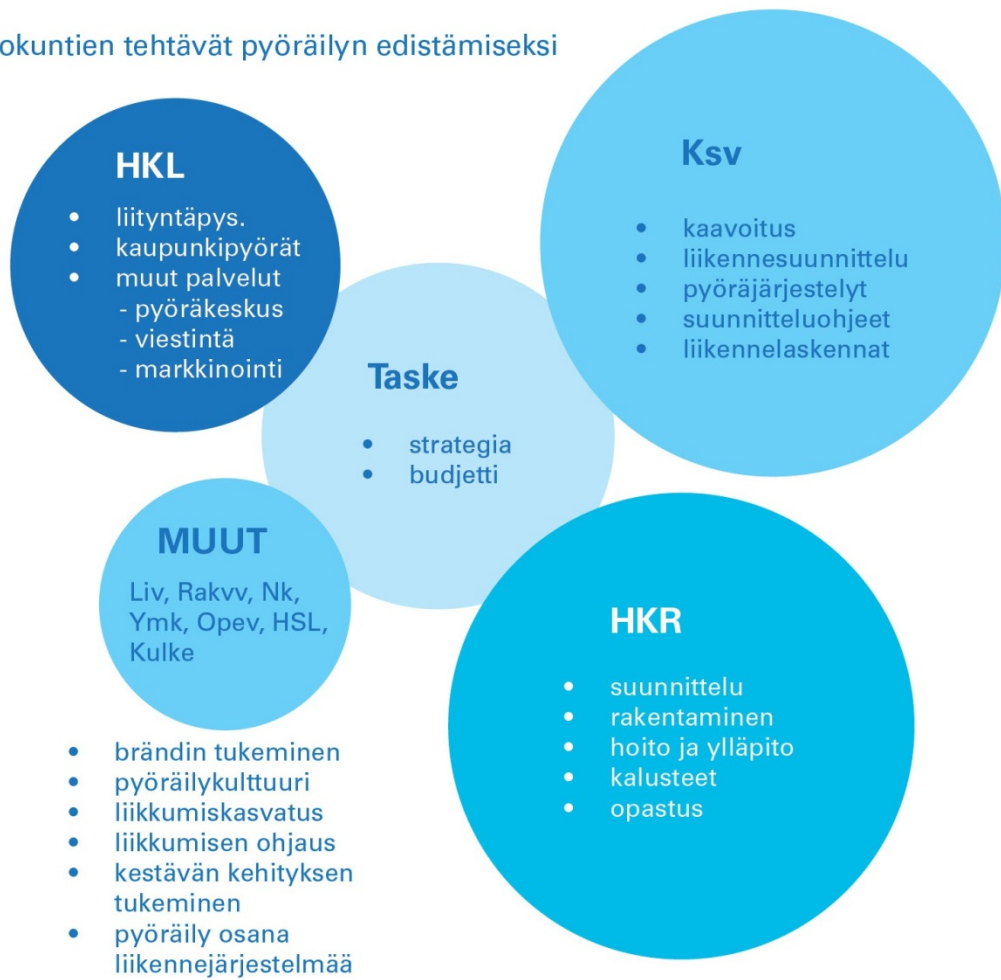
Helsingin pyöräilyoloista vastaavat lähinnä kaupunkisuunnitteluvirasto (Ksv) ja rakennusvirasto (HKR) sekä niiden lautakunnat ja virastoista vastaavat apulaiskaupunginjohtajat. Joidenkin ulkoilureittien ja virkistysalueiden pyöräilyoloista sekä pyöräilykartoista vastaa liikuntavirasto (Liv). Lisäksi liikennelaitos (HKL) vastaa liityntäpyöräpysäköinnistä ja kaupunkipyöräistä ja Helsingin seudun liikenne (HSL) pyöräliikenteen edistämisestä liikennejärjestelmäsuunnitelmatasolla. Muiden hallintokuntien rooli pyöräilyn edistämisessä on nykyisin epäselvempi ja vähäisempi. Näiden roolia vahvistamalla ja nykyisin pyöräilyn edistämisen kanssa työskentelevien hallintokuntien rooleja selkeyttämällä sekä tiiviimmällä yhteistyöllä pyöräilyn edistämistoimia voitaisiin tehdä nykyistä tehokkaammin.

Kaupunkisuunnitteluvirastolla ja rakennusvirastolla on keskeisimmät roolit pyöräilyn edistämisessä. Koko kaupungin tason pyöräilyasioiden koordinoituvastuu tulisi nykyistä selkeämmin osoittaa kaupunkisuunnitteluvirastolle. Rakennusviraston roolia pyöräilyn infran rakentajana ja kunnossapitäjänä tulisi myös terävöittää ja vastuita ja tehtäviä viraston sisällä selkeyttää.

Kaikkien pyöräilypalvelujen hallinnointi samasta paikasta selkeyttäisi ja tehostaisi nykyisin hajallaan olevien palveluiden suunnittelua ja hallinnointia. HKL vastaa nykyisin liityntäpyöräpysäköinnistä ja kaupunkipyöräistä, minkä takia olisi luontevaa laajentaa HKL:n roolia koskemaan muitakin pyöräilyn palveluita. HKL:n koordinointiin kuuluvat pyöräilypalvelut olisivat kaupunkipyörät, pyöräkeskus, asemien pyöräpysäköinti sekä viestintä ja markkinointi. Pyöräpalveluiden koordinoijan ja pyöräilyn edistämisestä vastaavan tulee toimia kiinteässä yhteistyössä.

Kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston ja HKL:n lisäksi onnistuneeseen pyöräilyn edistämistyöhön tarvitaan myös kaupungin muita hallintokuntia. Kaikkien tarvittavien hallintokuntien saaminen mukaan pyöräilyn edistämiseen edellyttää nykyistä tarkempien tavoitteiden asettamista hallintokunnittain. Hallintokuntien tavoitteet tulisi kirjata hallintokuntien toimenpidesuunnitelmiin. Tavoitteen tultua kirjatuksi voi hallintokunta itse suunnitella toimenpiteiden jalkauttamistavan yhteistyössä pyöräilyn edistämisyhmän kanssa. Kuvassa 40 on ehdotus eri toimijoiden tehtävistä pyöräilyn edistämisessä.

Eri hallintokuntien tehtävät pyöräilyn edistämiseksi



Kuva 40. Hallintokuntien roolit ja tehtävät pyöräilyn edistämisessä.

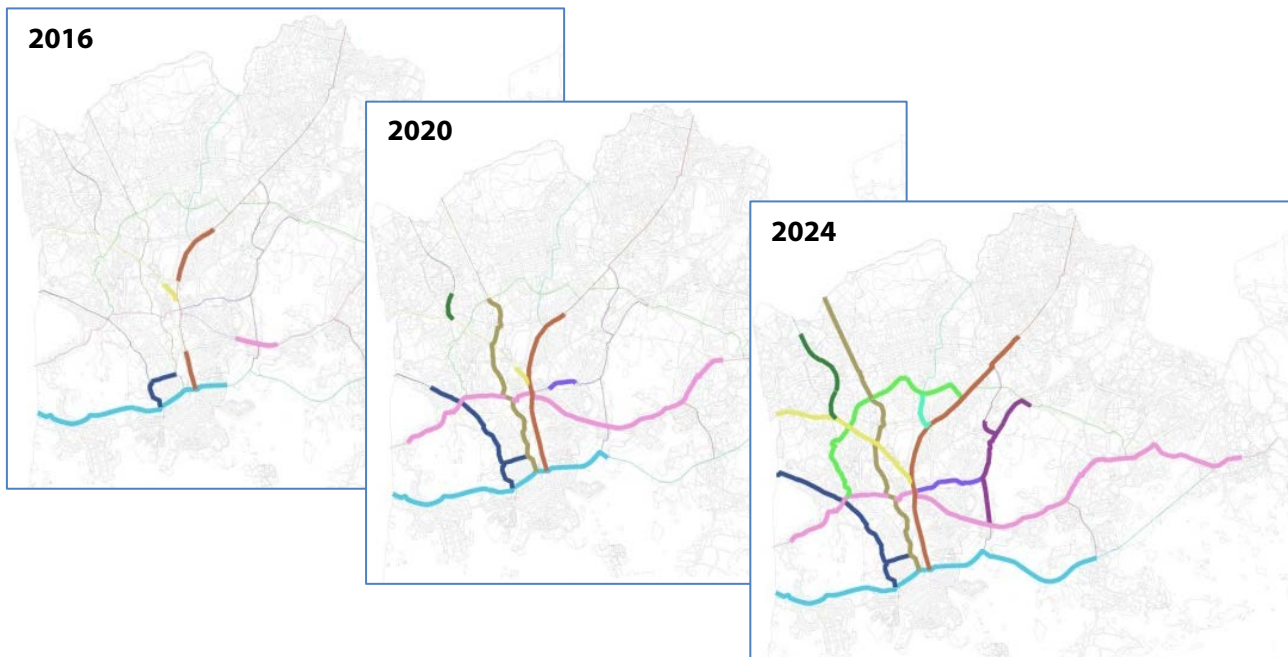
5 Seuraavat askeleet

5.1 Lisätään pyöräilyn rahoitusta

Rahoitustasoa esitetään nostettavaksi nykyisestä noin viidestä miljoonasta eurosta vaiheittain 20 miljoonaan euroon vuodessa. Edistämishojelman yhteydessä tehdyt hyöty-kustannuslaskelmat osoittavat, että pyöräilyn edistäminen Helsingissä on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavaa: tutkittujen 10 ja 20 miljoonan euron investointivaihtoehtojen hyöty-kustannussuhteet olivat lähellä kahdeksaa. Nettohyödyiltään 20 miljoonan euron vuosinvestointiohjelma on kuitenkin kannattavampi.

Baanojen verkosta tulee 20 miljoonan euron vuosiohjelmalla jo niin kattava ja yhtenäinen, että pyöräilijät voivat taittaa pitkiäkin matkoja baanoja hyödyntäen. Aikasäästöt muodostuvat merkittäviksi ja pyöräilystä tulee yhä houkuttelevampi vaihtoehto myös työmatkoilla. Kantakaupungin verkkoa rakennetaan alkuvuosina nopeaan tahtiin ja se saadaan pääosin kuntoon vuonna 2018. Tämän jälkeen rahoituksen painopiste siirtyy baanojen rakentamiseen. Baanaverkko saadaan tällä rahoitustasolla kattamaan lähes kaikki suunnitellut yhteydet vuoteen 2025 mennessä.

Kuvasarja 41 havainnollistaa laatukäytävien valmistumisen ja sitä kautta yhtenäisen verkon ja korkean palvelutason varmistamisen esitetyllä investointitasolla. Baanaverkosta alkaa muodostua kohtuullisen yhtenäinen jo ennen vuotta 2020.



Kuva 41. Laatukäytäväverkon rakentuminen rahoitustasolla 20 milj. € / vuosi.

Vasta merkittäväillä investoinneilla saadaan aikaan kattava ja houkutteleva baanaverkko, joka tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Korkeampaa investointitasoa puoltavat sekä suuremmat nettohyödyt että käyttäjien kannalta selkeästi parempi ja houkuttelevampi pyöräilyverkko.

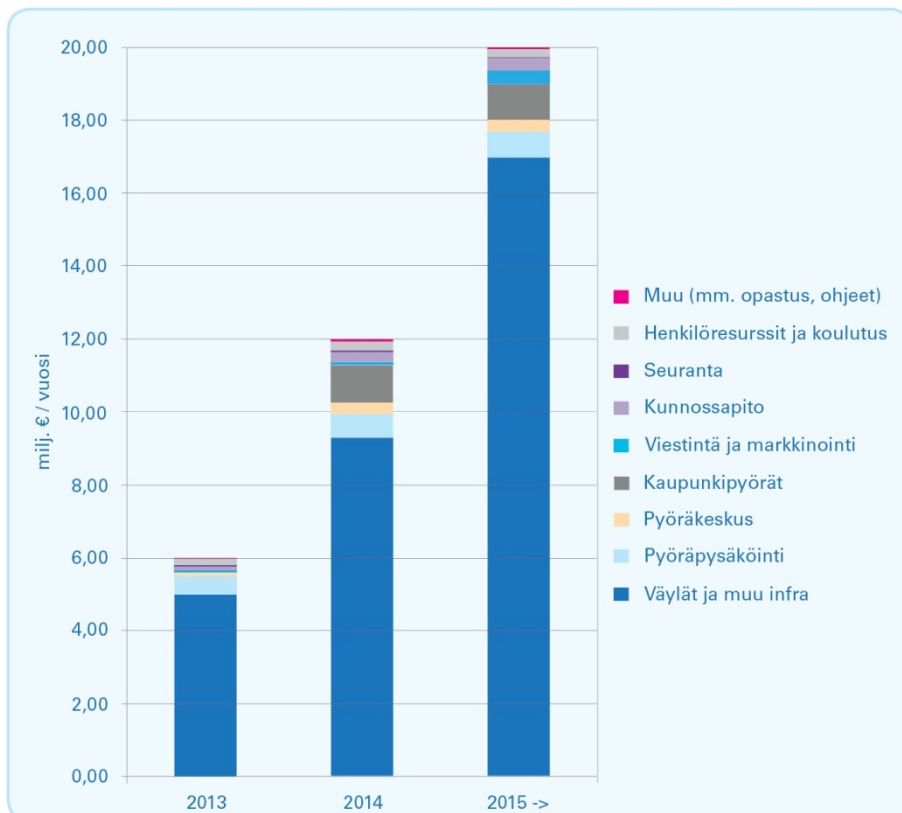
Pääosa rahoituksesta käytetään väyläinvestointeihin ja muuhun infrastruktuurin parantamiseen. Vuonna 2013 rakentamisinvestointien määrää ei voida merkittävästi lisätä nykyisestä, koska suunnitelmia ei ole valmiina selvästi nykyistä tasoa suuremmalle summalle. Vuosien 2013 ja 2014 aikana tuleekin keskittyä suunnitelmien laatimiseen ja teettämiseen, jotta vuonna 2015 päästään rakentamaan uusia väyliä suunnitellusti.

Vuonna 2013 rakentamisinvestoinnit suunnataan kantakaupungin tavoiteverkon hankkeisiin ja pieniin parannustoimenpiteisiin. Vuonna 2014 väyläinvestointien rahasta käytetään suurin piirtein yhtä paljon kantakaupungin tavoiteverkon toteuttamishankkeisiin kuin baanojen rakentamiseen. Vuodesta 2015 lähtien väyläinvestointien painotus on aluksi kantakaupungin tavoiteverkossa ja sen jälkeen baanojen rakentamisessa.

Pyöräilyinvestointien merkittävä lisääminen ja sitä kautta uusien pyöräteiden ja -kaistojen rakentaminen merkitsee mittavaa liikenneväylien uudelleenjärjestämistä. Tämä on haasteellista erityisesti kantakaupungin kulttuurihistoriallisessa ympäristössä. Ympäristön olosuhteet ja kulttuurihistorialliset arvot tulee ottaa huomioon suunnittelussa heti alusta alkaen.

5.2 Toteutetaan edistämishjelman toimenpiteet

Edistämishjelmaan on koottu toimenpiteitä, jotka toteuttamalla Helsinki lähtee tavoittelemaan visiotaan olla maailman paras kestävä liikunnan metropoli. Työssä tarvitaan rohkeutta, kunnianhimoa ja riittäviä resursseja. Esitetyllä 20 miljoonan euron vuosi-investointiohjelmalla resurssit olisivat riittävät esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseen. Kuvassa 42 on esitetty edistämishjelman toimenpiteiden kustannusten jakautuminen erityyppisiin toimenpiteisiin.



Kuva 42. Esitys pyöräilyn rahoituksesta ja rahoituksen jakautumisesta eri toimenpiteille.

Edistämishjelman toimenpiteet jakautuvat politiikan, infran, palveluiden, viestinnän ja brändäyksen sekä toteutuksen osakokonaisuuksiin. Poliitiikan ja toteutuksen kokonaisuudet ovat taustalla tapahtuvia välttämättömiä prosesseja, jotka ovat edellytys välittömiä vaikutuksia aikaansaavien toimenpiteiden toteuttamiseksi. Näiden toimeenpano olisi siis aloitettava välittömästi. Infran, palveluiden ja viestinnän ja brändäyksen toimenpiteet tuli myös käynnistää heti, mutta toimenpiteet ajoittuvat kokonaisuudessaan pidemmälle aikavälille.

Pyöräilyn edistämisen toimenpiteet painottuvat voimakkaasti infran kehittämiseen. Pyöräilyn saattaminen kilpailukykyiseksi kulkumuodoksi edellyttää infran kehittämistä siten, että pyöräily on nopeaa, helppoa, sujuvaa ja turvallista. Pyöräilyn palvelut sekä markkinointi ja viestintä tukevat pyöräilyn houkuttelevuutta ja muokkaavat asenteita, ja ovat siten tärkeä osa kokonaisuutta.

Taulukossa 2 on esitetty edistämishjelman toimenpiteet, toimenpiteen toteuttamisen vastuutaho sekä kustannusten jakautuminen lähivuosille ja toimenpiteiden kesken 20 miljoonan euron vuosi-investointitasolla.

Taulukko 2. Edistämishojelman toimenpiteet, vastuutahot ja kustannukset.

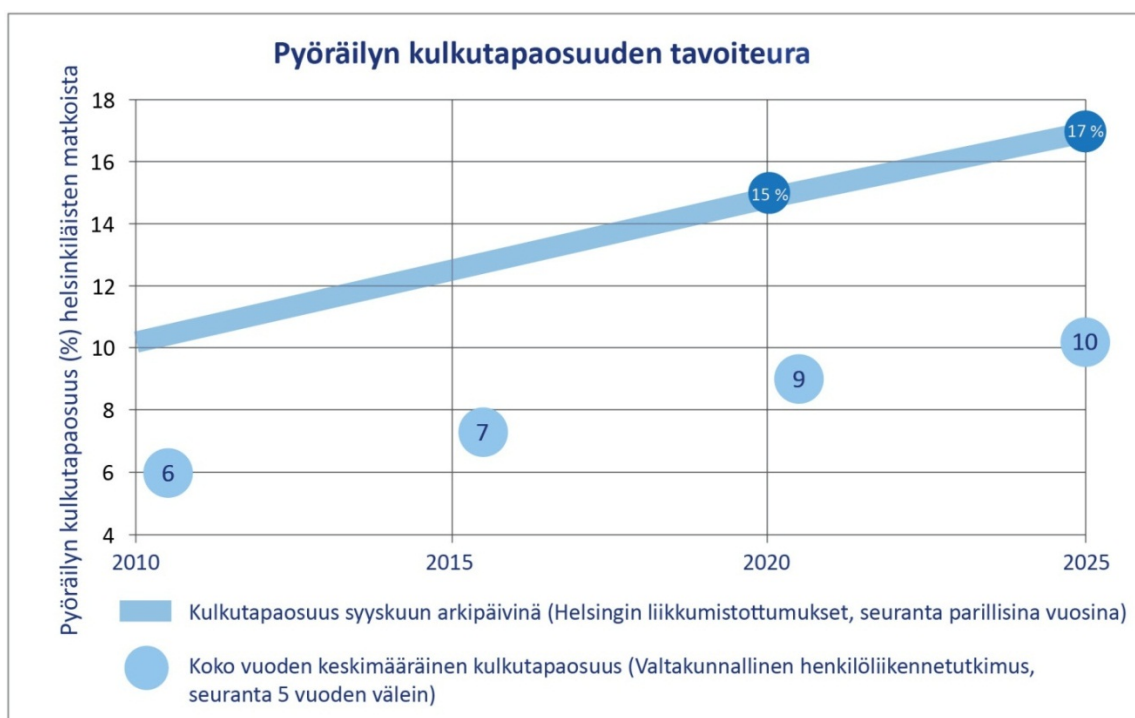
NRO	TOIMENPIDE	PÄÄVASTUU	MUUT MUKANA OLEVAT	KUST./ VUOSI 2013	KUST./ VUOSI 2014	KUST./ VUOSI 2015->
Politiikka				20 000	0	0
1	Tahtotila	Ksv, HKR, HKL	Taske, muut hallintokunnat			
2	Liikkumisen kehittämisohjelma	Ksv	muut hallintokunnat, asukkaat, elinkeinoelämä			
3	Normit ja ohjeet	Ksv, HKR		20 000		
Infra				5 595 000	10 260 000	18 020 000
4	Suorat ja sujuvat reitit	Ksv	HKR			
5	Verkko kattavaksi	Ksv, HKR		3 000 000	3 600 000	8 500 000
6	Baanat	Ksv, HKR		1 500 000	4 675 000	6 470 000
7	Liikenteen rauhoittaminen	Ksv	HKR		40 000	
8	Risteysjärjestelyt	Ksv, HKR		510 000	1 050 000	2 010 000
9	Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	Ksv, HKR				
10	Pyöräpysäköinti	Ksv, HKL, HKR		490 000	600 000	700 000
11	Talvihoito	HKR	Ksv	95 000	270 000	340 000
12	Valaistus ja pintamateriaalit	HKR				
13	Työmaat	työmaat, HKR, HKL	Ksv		25 000	
Palvelut				100 000	1 360 000	1 350 000
14	Pyöräkeskus	Ksv, HKL	useita sidosryhmiä	100 000	300 000	300 000
15	Kaupunkipyörät	HKL	Ksv, HKR, HSL		1 000 000	1 000 000
16	Opastus	Ksv, HKR	HSL, Liv		30 000	20 000
17	Oheispalvelut	Ksv	HKR		30 000	30 000
Viestintä				80 000	100 000	400 000
18	Helsingin pyöräilybrändi			40 000		
17	Viestintäsuunnitelma	HKL	Ksv, HKR, HSL	40 000	100 000	400 000
20	Vastuullinen liikennekulttuuri	HKL	Ksv, Helsingin liikenneturvalisuusyhdistys			
Seuranta				35 000	35 000	20 000
21	Seurantamittarit	Ksv		35 000	35 000	20 000
Toteutus				170 000	245 000	210 000
22	Henkilöresurssit	Ksv	HKR, HKL	170 000	245 000	210 000
23	Määrärahat	Taske	Ksv, HKR			
24	Organisointi	Ksv	HKR, HKL, muut hallintokunnat			
25	Vastuut	Ksv	kaikki hallintokunnat			

5.3 Asetetaan pyöräilyn kulkumuoto-osuudelle uusi visiota tukeva tavoite

Helsingin nykyisenä tavoitteena on Brysselin sopimuksen mukaan saavuttaa 15 % pyöräilyn kulkumuoto-osuus syksyn arkivuorokautena vuoteen 2020 mennessä. Uusimman tutkimuksen mukaan pyöräilyn kulkumuoto-osuus syys-arkena on Helsingissä nykyisin 11 %. Tavoitteena oleva 15 prosentin kulkutapaosuus vuonna 2020 voidaan vaikutusarvioinnin yhteydessä tehdyn kysyntäennusteen mukaan saavuttaa esitetyillä toimenpiteillä, mikäli edistämisohjelman toteuttaminen päästään aloittamaan välittömästi ilman viivytyksiä. Erityisen tärkeää positiivisen kierteen aikaansaamiseksi on kiihdyttää pyöräilyn kasvua lähivuosina 2013–2016.

Seuraavassa kuvassa on tarkennettu tavoiteuraa pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvulle nykypäivästä vuoteen 2025. Tavoiteurat on esitetty sekä syyskuun arkipäiville että koko vuoden kulkutapaosuudelle. Syyskuun arkivuorokauden kulkutapaosuutta seurataan vuosittain Helsingin omassa tutkimuksessa "Helsinkiäisten liikkumistutkimukset"⁴. Koko vuotta koskevat tarkistustiedot saadaan viiden vuoden välein Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta⁵. Helsingin tavoitetta pyöräilyn kulkutapaosuuden kehittymisestä voidaan seurata näillä kummallakin tutkimuksella.

Uudeksi tavoitteeksi asetetaan pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattaminen 17 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä syksyn arkivuorokautena mitattuna.



Kuva 43. Pyöräilyn kulkumuoto-osuudet nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa.

⁴ Helsinkiäisten liikkumistutkimukset -tutkimus toteutetaan vuosittain syyskuussa viikkoina 36–40. Tutkimuksessa tarkastellaan 7–79-vuotiaiden helsinkiäisten liikkumista arkipäivinä. Tutkimuksen otoskoko oli vuonna 2012 noin tuhat henkilöä. Otos poimitaan puhelinnumerorekisteristä.

⁵ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus toteutetaan viiden vuoden välein. Tutkimus on ympärivuotinen ja se kattaa kaikki vuoden päivät, myös viikonloput ja loma-ajat. Tutkimuksessa tarkastellaan kuusi vuotta täyttäneiden liikkumista. Yläikärajaa ei ole. Otokoko on noin 20 000 henkilöä. Vuoden 2010–2011 tutkimuksessa otokseen kuului noin 2600 helsinkiäistä. Otos poimitaan väestörekisterikeskuksen tiedoista.

Liite 1. Ehdotus eri hallintokuntien pyöräilyä koskeviksi tavoitteiksi

Seuraavassa on annettu ehdotus kaikkien pyöräilyn edistämisen kannalta merkittävien hallintokuntien ja virastojen tavoitteiksi. Selkeyden vuoksi ennen tavoitetta on kuvattu lyhyesti myös viraston rooli nykyisin pyöräilyn edistämisen kannalta.

Talous ja suunnittelukeskus (Taske)

Taske valmistelee kaupungin kokonaisvaltaisen strategiaohjelman ja kaupungin budjetin hallintokunnilta saamiensa tietojen perusteella sekä vastaa uusien alueiden aluerakentamisesta. Pyöräilyä ei ole nähty työkaluna kaupungin korkeamman tason tavoitteiden saavuttamiseen.

Tavoitteet:

- 1) Pyöräilyn edistäminen nostetaan vahvemmin esiin aluerakentamisen tavoitteissa ja toteutuksessa
- 2) Taske kannustaa muita hallintokuntia käyttämään pyöräilyä työkaluna kaupungin tavoitteiden saavuttamiseksi. Asia nostetaan vahvemmin esiin valtuustostrategiassa.
- 3) Pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen budjetoidaan riittävä erillinen määräraha

Kaupunkisuunnitteluvirasto (Ksv)

Liikennesuunnitteluosasto laatii pyöräilyn tavoiteverkot ja suunnitteluohjeet ja pyrkii edistämään liikennejärjestelmää, jossa pyöräily on kilpailukykyinen kulkumuoto. Kaavoittajat mahdollistavat hyvät pyöräliikenneratkaisut tarjoamalla pyöräilylle riittävän tilan.

Tavoitteet:

- 1) Kaupunkisuunnitteluvirastossa on riittävät resurssit pyöräilyn edistämiseen ja Ksv toimii pyöräilyn edistämisen isäntänä. Pyöräilyä edistetään laajassa yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa.
- 2) Kaupungissa on kokonaisvaltainen ja kaikki liikennemuodot kattava liikennepolitiikka, joka antaa vankan pohjan kestävien liikennemuotojen edistämiseksi ja tehokkaalle tilankäytölle. Kestävien liikennemuotojen suosiminen näkyy kaupunkisuunnitteluviraston valmistelussa liikenneinvestointiohjelmassa. Pyöräliikennettä edistetään omalla kilpailukykyisenä kulkumuotonaan.
- 3) Kaupunkisuunnitteluvirasto toteuttaa pyöräilyn edistämissuunnitelmaan kirjattuja toimenpiteitä, kuten pyöräilyn tavoiteverkon toteuttamista, pyöräilyn suunnitteluohjeiden kehittämistä ja kaupungintasoisien pyöräpysäköinti-suunnitelman koordinoimista. Myös pyöräilyn turvallisuuden edistäminen on kaupunkisuunnitteluviraston tehtävä.
- 4) Asemakaavoissa on otettu huomioon pyöräilyn edistämisen edellyttämät ratkaisut liikennejärjestelyissä ja palveluiden sijoittamisessa, esitetty riittävät tilavaraukset laadukkaiden ratkaisujen toteuttamisen mahdollistamiseksi sekä edellytetty kiinteistöiltä sekä määrällisesti että laadullisesti riittäviä pyöräpysäköintijärjestelyjä.

Rakennusvirasto (HKR)

Rakennusviraston tehtäviin kuuluu väylien rakentaminen, hoito- ja ylläpito, kadun kalusteet ja niiden hallinnan kehittäminen sekä opastus.

Tavoitteet:

- 1) Rakennusvirasto toimii aktiivisesti pyöräilyn tavoiteverkon toteuttamiseksi. Pyöräilyinfran rakentamiseen tarkoitettu ratkaisu on vakiinnutettu ja viety tyyppipiirustuksiin ja tuote- ja palvelulinjauksiin.

2) Rakennusvirastossa on pyöräilyä vastaava henkilö.

3) Rakennusvirasto on kehittänyt talvihoidon menetelmiä vastaamaan paremmin pyöräilijöiden tarpeita.

4) Rakennusvirasto vastaa yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikkojen rakentamisesta ja kunnossapidosta ja pyöräpaikkojen toteuttamiseen on luotu toimivat käytännöt. Pyöräpysäköintipaikkojen hoitoon kuuluu myös romupyörien poistaminen säännöllisesti.

Rakennusvalvontavirasto (Rakvv)

Rakennusvalvonta on lupaviranomainen, joka vaikuttaa lupien myöntämisen ja ohjeiden kautta tonteilla tapahtuvaan toimintaan. Kaupungin rakennusjärjestyksessä määrätään asuinrakennusten pyöräpysäköintipaikkamäärästä ja yhteistilaohjeessa tarkennetaan rakennusjärjestyksen määräystä. Muutoin noudatetaan RT-korttien ohjeita. Lisäksi rakennusvalvonnan alainen kaupunkikuvaneuvottelukunta vaikuttaa myös julkiseen tilaan mm. pyöräpysäköintikalusteiden ulkonäköön ja sijoitteluun.

Tavoitteet:

1) Rakennusvalvonnan rooli lupaviranomaisesta on laajentunut yhteistyöviranomaiseksi. Rakennusvalvonta suhtautuu pyöräilyn edistämiseen myönteisesti ja toimii yhteistyössä muiden virastojen kanssa jo hankkeiden suunnitteluvaiheessa.

2) Rakennusjärjestyksen määräykset on päivitetty vastaamaan kansallista ohjetta. Yhteistilaohjeen pyöräpysäköintiä koskevat ohjeet on päivitetty sisältämään tarkempia laadullisia ohjeita ja ohjeita paikkojen sijoittelusta.

3) Rakennusvalvonta kiinnittää enemmän huomiota pyöräpysäköintijärjestelyiden määrään, laatuun ja sijoittumiseen rakennuslupia ja pihasuunnitelmia hyväksyessään.

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)

HKL vastaa Helsingin kaupunkipyörähankkeesta ja liityntäpyöräkalusteista ja niiden brändäyksestä. HKL on liikelaitos, joka toimii joukkoliikenneoperaattorina. HKL:llä ei ole kokonaisvaltaista liikkumisen suunnittelutoimintaa.

Tavoitteet:

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen

1) HKL vastaa Helsingin pyöräilybrändistä.

2) HKL toimii pyöräilypalveluiden koordinoijana ja tuottajana, joka vastaa kaupunkipyöräpalvelusta, pyöräkeskuksesta, asemien pyöräpysäköinnistä ja pyöräilyn viestinnästä ja markkinoinnista.

3) HKL toimii aktiivisesti joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkaketjujen yhteensovittamisessa yhteistyössä HSL:n kanssa.

Liikuntavirasto (Liv)

Liikuntaviraston tehtävänä on tarjota jokaiselle kaupunkilaiselle tasapuoliset liikunnan mahdollisuudet ja edistää sitä kautta kaupunkilaisten terveyttä ja hyvinvointia. Liikuntavirasto johtaa yhteistyössä Helsingin eri hallintokunnista ja pääkaupunkiseudun kunnista (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) koostuvaa työryhmää, joka suunnittelee ja julkaisee kolmen vuoden välein ilmestyvää painettavaa perinteistä ulkoilukarttaa sekä kaupunkikohtaisia pyöräilykarttoja. Painettujen karttojen lisäksi ylläpidetään sähköistä karttapalvelua. Pyöräilyä markkinoidaan liikunta- ja terveyshyötyjen näkökulmasta osana arkiliikuntaa. Lisäksi virasto myöntää erilaisia avustuksia seuratoimintaan, kilpailuihin ja tapahtumiin.

Tavoitteet:

1) Liikuntavirasto luo kaupunkilaisille hyvät olosuhteet pyöräilyyn rakentamalla ja ylläpitämällä ulkoilu- ja virkistysreittejä.

2) Liikuntavirasto kannustaa kaupunkilaisia pyöräilemään järjestämällä liikuntapaikoille riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja ja markkinoimalla pyöräilyn arkiliikunnallisia hyötyjä sekä kannustamalla pyörän valintaa myös kestäväen kehityksen edistämisen kulkutapana liikuntapaikoille ja erityisesti osana lähiliikuntaa.

3) Liikuntavirasto vastaa seudullisen ulkoilu- ja pyöräilykartan sekä kotiseutupyöräreittien laatimisesta ja markkinoinnista. Vastuut ja roolit HSL:n pyöräilyn reittioppaan kanssa ovat selkeät. Karttojen sisältö suunnitellaan yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa.

Nuorisoasiainkeskus (Nk)

Pyöräily nähdään yhtenä nuorisotyön välineenä, mutta asiaa ei ole kirjattu viraston linjauksiin, minkä takia sen osuus koko toiminnassa on vähäistä. Nuorisoasiainkeskus järjestää paljon tapahtumia ja paikallista toimintaa ja sillä on alueellinen pyöräilyn edistämiseen hyödynnettävissä oleva tilaverkosto nuoriso-ohjaajineen. Nuorisoasiainkeskus vastaa lasten liikennekaupungin toiminnasta.

Nuorisoasiainkeskus ylläpitää bmx- ja free style –pyöräilypuistoa ja järjestää näiden lajien toimintaa yhdessä pyöräilyharrastajien yhdistysten ja yhteisöjen kanssa. Tavoitteena on tarjota pyöräilyn harrastajille tasokkaita toiminta-areenoita sekä edistää lajin kehittymistä ja turvallisuutta.

Tavoitteet:

1) Nuorisoasiainkeskus innostaa lapsia ja nuoria pyöräilemään ja pyrkii kasvattamaan pyöräilyn suosiota heidän keskuudessaan. Virasto kannustaa alueellisia toimijoita järjestämään pyöräilyaiheisia tapahtumia ja ottamaan valmiita tiloja (mm. mopohallit) myös pyöräilijöiden käyttöön.

2) Nuorisoasiainkeskus on kiinteässä vuorovaikutuksessa nuorten suosimien pyöräilyn lajien harrastajayhteisöjen kanssa niiden toimintamahdollisuuksien laajentamiseksi ja uusien nuorten saamiseksi mukaan pyöräilytoimintaan.

Ympäristökeskus (Ymk)

Ympäristökeskus koordinoi kaupungin ympäristöpoliittisten linjausten laatimista ja toimeenpanoa sekä tukee muita hallintokuntia ympäristöjohtamisessa. Ympäristökeskus seuraa ympäristön tilaa ja julkaisee erilaisia raportteja ja tilastoja. Muita luontevia toimintatapoja ympäristökeskukselle ovat viestintä ja tiedottaminen. Pyöräilyn edistäminen nähdään keskeisenä keinona liikenteen haittojen vähentämiseen. Pyöräily on huomioitu myös ympäristökeskuksen omassa ympäristöohjelmassa ja ympäristökeskuksen toimitilojen suunnittelussa.

Tavoitteet:

1) Ympäristökeskus profiloituu pyöräilyn edistäjäksi ja tuo entistä pontevammin esille kestävien liikennemuotojen hyötyjä. Ympäristökeskus tukee muita virastoja kestävien liikennemuotojen käytön lisäämisessä. Pyöräily huomioidaan osana ekotukihenkilöiden koulutusta.

2) Ympäristökeskuksella on vahva rooli pyöräilyn markkinoinnissa ja viestinnässä HKL:n rinnalla. Viestinnän painopisteenä on kaupunkikonsernin sisäinen viestintä mm. työmatkaliikkumiseen liittyen.

3) Ympäristökeskus tukee pyöräilyn edistämistä osallistumalla erilaisiin pilottiprojekteihin ja hankkeisiin

Opetusvirasto (Opev)

Opetusvirasto vastaa koulujen opetussuunnitelmien perusteiden laatimisesta valtakunnallisten raamien ja tavoitteiden pohjalta. Koulut vastaavat itsenäisesti koulukohtaisen opetussuunnitelman tekemisestä virastolta saamiensa perusteiden ja tuntikehyksen puitteissa.

Tavoitteet:

1) Opetusvirasto on lisännyt kestävien liikkumismuotojen käytön opetuksen ja liikennekasvatuksen osaksi opetussuunnitelman perusteita. Liikennekasvatustyön toteutusta kouluissa tehdään yhteistyössä Helsingin liikenneturvallisuuksiyhdistyksen kanssa.

2) Virasto tukee aktiivisesti koulujen liikkumissuunnitelmien laatimista yhdessä HSL:n liikkumisen ohjauksen tiimin kanssa.

3) Opetusvirasto toimii aktiivisena osapuolena pyöräilyn edellytysten kehittämiseen liittyvien kehittämis ehdotusten tuottamisessa muille hallintokunnille

4) Virasto tukee pyöräilyprojekteihin osallistumista, mm. pyöräilevät koulubussit.

Kulttuurikeskus (Kulke)

Kulttuurikeskus vastaa Helsingin kaupungin kulttuurista. Keskus järjestää kulttuuri- ja taidetilaisuuksia ja taideopetusta. Lisäksi keskus edistää tapahtumien järjestämistä esimerkiksi vuokraamalla toimitiloja ja myöntämällä avustuksia sekä opastamalla tapahtumajärjestäjiä. Pyöräilykulttuurin edistäminen on ollut vähäistä.

Tavoitteet:

1) Kulttuurivirasto on aktiivisena toimijana mukana luomassa helsinkiläistä pyöräilykulttuuria. Toimintatapana on mm. pyöräilyaiheisten tapahtumien yhdistäminen erilaisten tapahtumien ja tilaisuuksien yhteyteen.

Helsingin seudun liikenne (HSL)

HSL vastaa 7 kunnan joukkoliikenteen järjestelystä ja suunnittelusta sekä liikennejärjestelmäsuunnittelusta 14 kunnan alueella. Pyöräily nähdään keskeisenä osana liikennejärjestelmää ja se on vahvasti mukana nykyisessä HSL:ssä. Pyöräilyn edistäminen on kiinteä osa myös HSL:n liikkumisen ohjaustyötä.

Tavoitteet:

1) Pyöräilyä edistetään kilpailukykyisenä kulkumuotona liikennejärjestelmäsuunnittelun ja sitä tukevien suunnitelmien kautta. Liityntäpysäköinnin osalta yhteistyötä tehdään useiden toimijoiden, esimerkiksi HKL:n ja Ksv:n, kanssa.

2) HSL on aktiivinen ja vakiintunut toimija seudullisessa liikkumisen ohjaustyössä.

3) HSL mahdollistaa matkakortin hyödyntämisen osana kestävän liikkumisen matkaketjua mm. pyöräpysäköinnin ja kaupunkipyöräpalvelun tarpeisiin.

Sarjassa aiemmin julkaistu

- 2014:1 Liikenteen kehitys Helsingissä
vuonna 2013
- 2014:2 Citylogistiikka - Toimenpideohjelma
- 2014:3 Pyöräilybarometri 2014