

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:29

Pyöräilybarometri 2020



Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:29

Pyöräilybarometri 2020

Helsinki

Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Elli Pulkkinen
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
ISBN | 978-952-331-838-0
ISSN | 2489-4230

Sisällys

Tiivistelmä	4
Sammanfattning	5
Summary	6
1. Johdanto	7
1.1. Tutkimuksen tarkoitus	7
1.2. Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus	7
1.3. Aineistonkeruu	7
1.4. Tulosten luotettavuus	8
2. Aineiston rakenne	9
3. Tulokset	13
3.1. Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä	13
3.2. Pyörällä liikkuminen	14
3.3. Pyöräilyn useus lumettomana aikana	15
3.4. Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina	16
3.5. Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä	17
3.6. Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä	18
3.7. Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä	19
3.8. Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän	23
3.9. Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä	25
3.10. Pääasiallinen syy pyöräilyyn	26
3.11. Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile	27
3.12. Koronaepidemian vaikutus pyöräilyyn Helsingissä	28
3.13. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä	29

LIITTEET

Tulokset taustaryhmittäin
Luotettavuusrajataulukot
Kysymyslomake

Tiivistelmä

Pyöräilybarometrissa selvitetään helsinkiläisten asennetta pyöräilyn edistämiseen sekä pyörällä liikkuvien asukkaiden käsityksiä pyöräilyolosuhteista ja pyöräilyn laadusta Helsingissä. Barometri toistetaan kahden vuoden välein ja se toteutettiin nyt neljännen kerran. Koronaepidemiolla ja siihen liittyvillä rajoituksilla ja suosituksilla on todennäköisesti ollut jonkin verran vaikutusta ihmisten liikkumiseen ja tutkimuksen tuloksiin etenkin työmatkaliikenteen osalta.

Tutkimuksen mukaan 58 prosenttia Helsingin aikuisväestöstä liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Osuus on pysynyt jokseenkin samana vuoteen 2018 verrattuna. Sen sijaan aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä päivittäin samalla kun työmatkojen osuus kaikista pyörällä tehdyistä matkoista on laskenut. Helsingin aikuisväestöstä 13 prosenttia liikkuu pyörällä ympäri vuoden. Osuus on jokseenkin sama kuin kaksi vuotta sitten, mutta hienoisessa nousussa.

Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka: 43 prosenttia pyörällä tehdyistä matkoista. Osuus on jonkin verran laskenut samalla kun vapaa-ajan matkojen ja kuntoilun osuus on kasvanut. Pyörän käyttöä perustellaan tavallisimmin liikkumismuodon kätevyydellä, mutta myös sen myönteistä vaikutusta terveyteen ja fyysiseen kuntoon pidetään tärkeänä.

Tutkimuksen mukaan asukkaat tukevat edelleen vahvasti Helsingin tavoitetta edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. Aikuisväestöstä 94 prosenttia suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Pyöräilevien asukkaiden mielestä Helsinki on melko hyvä pyöräilykaupunki ja tyytyväisyys on pysynyt yhtä hyvänä vuoteen 2018 verrattuna. Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista (89 %) on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Tyytyväisyys pyöräilyn turvallisuuteen ja sujuvuuteen on edelleen hieman kasvanut. Tutkimuksen mukaan juuri sujuvuutta parantamalla voidaan parhaiten vaikuttaa pyöräilijöiden käsitykseen Helsingistä pyöräilykaupunkina. Kaupungin pyöräilyyn tekemät panostukset näkyvät kasvaneena tyytyväisyytenä etenkin pyöräväylien talvihoitoon, ajomukavuuteen ja siihen miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan.

Pyöräilykokemukseen vaikuttavista asioista eniten tyytymättömyyttä herättävät pyöräväylien työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt sekä risteysalueiden järjestelyt pyöräilijöille. Käsitys työmaa-aikaisen poikkeusjärjestelyiden toteutuksesta ei ole parantunut viime vuosien aikana. Myös pyöräilyn sujuvuudessa ja etenkin turvallisuudessa on vielä parannettavaa. Useampi kuin joka viides pyörää käyttävistä kokee turvattomuutta liikkuessaan pyörällä Helsingissä. Kantakaupungin asukkaissa on enemmän tyytymättömyyttä pyöräilyolosuhteisiin kuin esikaupungissa. Helsinkiläisten pyörällä liikkumista voidaan lisätä panostamalla pyöräpysäköintipaikkojen turvallisuuden sekä pyöräväyläverkon kattavuuteen ja yhtenäisyyteen. Myös parannukset pyöräilyn turvallisuuden ja parannukset pyöräilijöiden risteysalueiden järjestelyihin auttaisivat Helsinkiä sen tavoitteessa olla hyvä pyöräilykaupunki kaikille asukkailleen.

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin elokuussa 2020 ja otos edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2004. Tutkimuksen toteutti Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

Sammanfattning

Cykelbarometern utreder Helsingforsbornas inställning till att främja cykling samt de cyklande stadsbornas uppfattningar om förhållandena för cykling och cyklingens kvalitet i Helsingfors. Barometern upprepas vartannat år och genomfördes nu för fjärde gången. Coronaepidemin samt restriktionerna och rekommendationerna till följd av den har sannolikt i viss mån inverkat på folks mobilitet och undersökningens resultat, i synnerhet när det gäller pendlingen till och från arbetsplatserna.

Undersökningen visar att 58 procent av den vuxna befolkningen i Helsingfors cyklar minst en gång i veckan under den snöfria tiden. Andelen är ungefär på samma nivå som 2018. Däremot cyklar allt färre dagligen, samtidigt som andelen resor till och från arbetet av samtliga resor med cykel har minskat. Cirka 13 procent av den vuxna befolkningen i Helsingfors cyklar året runt. Andelen är i stort sett densamma som för två år sedan, men har ökat en aning.

Den vanligaste orsaken till att man cyklar är att man tar cykeln till jobbet eller studierna: 43 procent av samtliga resor med cykel. Andelen har minskat något, samtidigt som andelen cykling på fritiden och i motionssyfte har ökat. Användningen av cykel motiveras vanligtvis med att det är en behändig rörelseform, men även dess positiva effekter på hälsan och den fysiska konditionen anses vara viktiga.

Enligt undersökningen stödjer invånarna fortsättningsvis klart Helsingfors stads mål att främja cykling och förbättra förhållandena för cyklister. Upp till 94 procent av den vuxna befolkningen förhåller sig positivt till att främja cykling. Enligt de cyklande stadsborna är Helsingfors en ganska bra cykelstad, och nöjdheten är lika hög som 2018. Merparten av de stadsbor som använder cykel (89 procent) är antingen nöjda eller ganska nöjda med Helsingfors som cykelstad. Nöjdheten med säkerheten och smidigheten för cyklister har fortsättningsvis ökat något. Enligt undersökningen kan man bäst påverka cyklisternas uppfattning om Helsingfors som cykelstad just genom att förbättra smidigheten. Stadens satsningar på cykling syns i en ökad nöjdhet med i synnerhet vinterunderhållet av cykelbanorna och åtkomforten samt med hur banorna för cyklister och fotgängare har skiljts åt.

Bland de faktorer som påverkar cykelupplevelsen väcker specialarrangemang på cykelbanor under byggarbeten och arrangemangen för cyklister i korsningar mest missnöje. Uppfattningen om genomförandet av specialarrangemang under byggarbeten har inte förbättrats under de senaste åren. Även cyklingens smidighet och i synnerhet säkerhet måste ännu förbättras. Mer än var femte cyklist upplever otrygghet när de cyklar i Helsingfors. Invånarna i innerstaden är mer missnöjda med förutsättningarna för cykling än invånarna i förorterna. Cyklingen kan ökas i Helsingfors genom att man satsar på säkra parkeringsplatser för cyklar samt ett omfattande och enhetligt nätverk av cykelbanor. Även förbättringarna när det gäller cyklingens säkerhet och arrangemangen för cyklister i korsningar skulle hjälpa Helsingfors stad i dess strävan efter att vara en bra cykelstad för alla sina invånare.

Undersökningsmaterialet samlades in genom telefonintervjuer i augusti 2020, och urvalet representerar helsingforsare i åldern 18–74 år. Det gjordes sammanlagt 2004 intervjuer. Undersökningen genomfördes av Otantatutkimus Oy på uppdrag av Helsingfors stads stadsmiljösektor.

Summary

The purpose of the cycling barometer is to establish the attitudes of Helsinki's residents towards the promotion of cycling and the views of those residents who cycle regarding the cycling conditions and the quality of cycling in Helsinki. The barometer is repeated every two years, and the most recent survey was the fourth one carried out so far. The coronavirus pandemic and the related restrictions and recommendations have likely had some impact on people's transport choices and the survey results, especially when it comes to commuting.

The survey shows that 58% of Helsinki's adult population cycle at least once a week during snow-free periods. This percentage has remained fairly unchanged in comparison to that of 2018. However, fewer people now cycle daily, and the number of commute journeys taken by bicycle has decreased. Of the adult population of Helsinki, 13% cycle all year round. The percentage has remained relatively similar to what it was two years ago, albeit with a slight rise.

Commuting to a work or study place is the most common reason for bicycle use, amounting to a total of 43% of all journeys made by bicycle. This percentage has decreased somewhat, while the proportion of leisure and recreational cycling has increased. The respondents most commonly stated convenience as their reason for choosing to cycle, but also considered the positive effects of cycling on health and physical fitness important.

According to the survey, residents continue to show strong support for Helsinki's goal of promoting cycling and improving cycling conditions. A total of 94% of the adult population see the promotion of cycling as a positive thing. Residents who cycle think that Helsinki is a fairly good city for cycling, and their satisfaction level has remained as good as it was in 2018. The majority of cycling residents (89%) are satisfied or fairly satisfied with Helsinki as a cycling city, and the levels of satisfaction with the safety and efficiency of cycling have continued to rise slightly. The survey indicates that the best way to influence cyclists' views about Helsinki as a cycling city is to focus on improving the efficiency of this transport mode. The City's investments in cycling have resulted in higher satisfaction rates, in connection to bike route winter maintenance, riding comfort and separation of cycling and pedestrian lanes from one another, in particular.

When it comes to factors that affect the cycling experience, those that caused the most dissatisfaction included exceptional cycling route arrangements around construction sites and arrangements for cyclists at crossings. The views regarding exceptional arrangements around construction sites have not improved in the last few years. There is also room for improvement in regard to the efficiency and, in particular, the safety aspects of cycling. More than one in five cyclists feel unsafe when cycling in Helsinki, and those living in the inner city are less satisfied with cycling conditions than those living in the suburbs. The amount of cycling can be increased in Helsinki by investing in bike parking safety and the cycling network's coverage and uniformity. Furthermore, improvements to cycling safety and arrangements for cyclists at road crossings could help Helsinki achieve its goal of becoming a good cycling city for all its residents.

The survey data was collected through telephone interviews in August 2020, and the sample represents residents of Helsinki aged 18–74. The total number of interviews conducted was 2,004. The study was carried out by Otantatutkimus Oy by commission of the City of Helsinki Urban Environment Division.

1. Johdanto

Tämän tutkimuksen on tehnyt Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

1.1. Tutkimuksen tarkoitus

Barometrin tarkoituksena on mitata pyöräilyolosuhteita ja pyöräilyn laatua Helsingissä sekä saada taustatietoa pyörällä liikkuvista helsinkiläisistä. Tutkimus on osa laajempaa pyöräilyn seurannan kokonaisuutta. Nyt toteutettu pyöräilybarometri on jatkoa vuosina 2014, 2016 ja 2018 toteutetuille tutkimuksille. Tutkimus on tarkoitettu toistaa jatkossakin pääpiirteittäin saman sisältöisenä kahden vuoden välein. Näin pyöräilyolosuhteiden laadun kehitystä voidaan luotettavasti seurata.

1.2. Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus

Tutkimuksen kohderyhmänä oli Helsingin kaupungin 18–74 vuotta täyttänyt väestö. Kyselyn painopiste oli kuitenkin pyörää käyttävissä asukkaissa niin, että valtaosa kysymyksistä kohdistettiin vain pyörän käyttäjille. **Tutkimuksessa pyöräilijäksi määriteltiin helsinkiläinen, joka liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana (päivittäin/lähes päivittäin tai 2–3 kertaa viikossa tai kerran viikossa).**

Asukkaita haastateltiin yhteensä 2004. Otos muodostettiin satunnaispoimintana puhelinnumero-massasta postinumeroalueittain. Haastatteluja tehtäessä noudatettiin otoskehikkoa, jossa oli määritelty haastattelumäärät sukupuolen ja ikäryhmän mukaan alueittain. Aluekiintiöinä oli jako kantakaupunkiin ja esikaupunkialueeseen. Taulukoinnissa aineisto laajennettiin vastaamaan Helsingin väestöä (18–74-vuotiaat asukkaat). Asukkaiden todellinen väestöosuus on N=483 733 mainitussa ikäryhmässä.

Vastaaajista 1158 täytti pyöräilijän määritelmän, osuus kaikista vastaaajista on 58 %. Pyörää käyttävien helsinkiläisten todellinen väestöosuus on N=279 747.

1.3. Aineistonkeruu

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin tietokoneohjatun CATI-ohjelmiston avulla elokuussa viikoilla 33–35. Haastattelun kesto oli keskimäärin 12 minuuttia. 4 480 tavoitetuista asukasnäytteeseen kuuluvista henkilöistä kieltäytyi haastattelusta.

Barometrin sisältö pysyy vuosittain pääosin muuttumattomana, mutta tällä kertaa kaupunkipyörän käytön sijaan kysyttiin yhteiskäyttöisen sähköpotkulaudan käytöstä Helsingissä. Uutena asiana mitattiin myös tyytyväisyyttä siihen, miten pyöräilijät huomioidaan risteysalueiden järjestyksessä.

1.4. Tulosten luotettavuus

Tämä raportti sisältää tiivistelmän tuloksista ja kuviot taustaryhmittäin. Tutkimus on tehty SFS-ISO 20252 laatustandardin mukaisesti.

Vaikka otos on tilastollisesti edustava, tulokset ovat otoksen avulla saatuja estimaatteja, joihin saattaa sisältyä tiettyä satunnaistekijöiden aiheuttamaa poikkeamaa. Virhemarginaalin suuruus riippuu näytteen tai osanäytteen koosta ja tulokseksi saadusta prosenttiluvusta. Koko otoksessa (n=2 004 asukasta) virhemarginaali on enimmillään ± 2.2 %-yksikköä ja polkupyörää käyttävien asukkaiden osalta (n=1 158) ± 2.9 %-yksikköä.

Verrattaessa kahdesta eri tutkimuksesta saatuja tuloksia (vuosien 2014, 2016 ja 2018 barometrit), virhemarginaali on koko näytteessä (n=2 004 asukasta) suurimmillaan ± 3.1 %-yksikköä ja pyöräilijöiden osalta (n=1 158) enimmillään ± 4.1 %-yksikköä.

Taulukko 1: Vuoden 2020 ja aiempien tutkimuskierrosten tulosten välisten erotusten merkitsevyys 95%-luottamustasolle

VUODEN 2020 JA AIEMPIEN TULOSTEN EROTUSTEN MERKITSEVYYS (95%-luottamustaso)						
KAIKKI ASUKKAAT 2020: n=2004, Aiemmat tutkimuskierrokset: n=2004—2010	% -luku, joka tuli tulokseksi 2020 tutkimuksessa					
	1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
Vuoden 2020 ja aiemman tutkimuskierroksen tuloksen erotus oltava vähintään (%-yksikköä):	0,6	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
PYÖRÄILIJÄT 2020: n=1158, Aiemmat tutkimuskierrokset: n=1136—1182	% -luku, joka tuli tulokseksi 2020 tutkimuksessa					
	1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
Vuoden 2020 ja aiemman tutkimuskierroksen tuloksen erotus oltava vähintään (%-yksikköä):	0,8	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1

2. Aineiston rakenne

Taulukko 2: Painottamaton aineiston rakenne

	KAIKKI ASUKKAAT		PYÖRÄILIJÄT	
	N 2004	%	N 1158	%
Kaikki vastaajat				
Alue				
Kantakaupunki	710	35 %	415	36 %
Esikaupunki	1294	65 %	743	64 %
Sukupuoli				
Nainen	1055	53 %	591	51 %
Mies	946	47 %	564	49 %
Muu / ei halua sanoa	3	0 %	3	0 %
Ikäryhmä				
18–24 vuotta	206	10 %	118	10 %
25–34 vuotta	477	24 %	313	27 %
35–49 vuotta	572	29 %	392	34 %
50–64 vuotta	478	24 %	243	21 %
65–74 vuotta	271	14 %	92	8 %
Koulutus				
Peruskoulu	105	5 %	44	4 %
Toisen asteen koulutus	690	34 %	351	30 %
Alempi korkeakoulututkinto	494	25 %	287	25 %
Ylempi korkeakoulututkinto	710	35 %	476	41 %
Työssäkäynti				
Työllinen	1281	64 %	818	71 %
Työtön tai lomautettu	125	6 %	53	5 %
Opiskelija	222	11 %	142	12 %
Eläkeläinen	338	17 %	121	10 %
Muu	38	2 %	24	2 %
Vastaajan omat bruttotulot edeltävänä vuotena				
Alle 20 000 €	480	24 %	264	23 %
20 000–29 999 €	308	15 %	182	16 %
30 000–39 999 €	361	18 %	211	18 %
40 000–59 999 €	448	22 %	297	26 %
Yli 60 000 €	235	12 %	134	12 %
Ei vastausta	172	9 %	70	6 %
Talouden koko				
1 henkilö	652	33 %	333	29 %
2 henkilöä	770	38 %	435	38 %
3 henkilöä	231	12 %	148	13 %
4 henkilöä tai enemmän	346	17 %	242	21 %
Kouluikäisiä lapsia				
Kyllä	360	18 %	242	21 %
Ei	1644	82 %	916	79 %

Painottamaton aineiston rakenne	KAIKKI ASUKKAAT		PYÖRÄILIJÄT	
	N 2004	%	N 1158	%
Kaikki vastaajat				
Liikkuminen pyörällä				
Ympäri vuoden	268	13 %	257	22 %
Lumettomana aikana	566	28 %	516	45 %
Touko–syyskuun aikana	594	30 %	385	33 %
Ei lainkaan	576	29 %	-	- %
Käyttää joukkoliikennettä				
Päivittäin tai lähes päivittäin	576	29 %	274	24 %
2–3 krt / vko	355	18 %	236	20 %
1 krt / vko	293	15 %	210	18 %
Harvemmin / ei koskaan	780	39 %	438	38 %
Taloudessa auto				
Kyllä	1213	61 %	671	58 %
Ei	791	39 %	487	42 %
Kuinka usein kulkee autolla				
Päivittäin tai lähes päivittäin	592	30 %	287	25 %
2–3 krt / vko	483	24 %	285	25 %
Kerran viikossa	283	14 %	186	16 %
Harvemmin / ei koskaan	646	32 %	400	35 %

Taulukko 3: Pyöräilijöiden ja ei-pyöräilijöiden profiilit

PROFIILIT - painotettu aineisto % vastaajista ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	KAIKKI (n=2004 / N=483 733)	PYÖRÄILIJÄT (n=1158 / N=279 747)	EI-PYÖRÄILIJÄT (n=846 / N=203 986)
Nainen	52 -0	51 -1	55 +1
Mies	48 +0	49 +1	45 -1
18–24 v.	11 -1	11 -1	11 +0
25–34 v.	25 -0	28 +1	20 -1
35–49 v.	28 +1	33 +3	21 -2
50–64 v.	23 -0	21 -1	27 +1
65–74 v.	13 +0	8 -1	21 +2
Kantakaupunki	35 +0	35 -0	34 +1
Esikaupungit	65 -0	65 +0	66 -1
Niemi	12 -1	11 -2	13 -0
Muu kantakaupunki	23 +2	24 +2	21 +1
Läntinen ja Lauttasaari	20 +0	21 +1	18 -0
Pohjoinen ja koillinen	21 -3	22 -2	21 -3
Kaakkoinen ja itäinen	24 +3	22 +2	27 +3
Etäisyys kotoa töihin/ kouluun/ muuhun aktiviteettiin			
Alle 3 km	26 -1	20 -3	35 +1
3–5 km	25 +2	30 +4	18 +1
6–10 km	26 -1	30 +1	21 -3
11–20 km	16 -0	15 -2	17 +2
Yli 20 km	7 +0	5 +0	9 -0
Talouden koko			
1 henkilö	33 +3	29 +2	38 +3
2 henkilöä	38 -2	38 -1	39 -3
3 henkilöä	12 -2	13 -2	10 -2
4 henkilöä	13 +1	16 +1	8 +1
5 tai useampi	4 -1	4 -1	3 +1
1 lapsi	9 -1	10 -1	7 -0
2 lasta	7 +0	8 +0	5 +1
3 tai useampi lapsi	2 -0	2 -1	2 +1
Ei 7–17 v. lapsia	82 +1	79 +2	86 -2

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleviivauksella

Pyöräilijä = pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana

PROFIILIT - painotettu aineisto % vastaajista ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	KAIKKI (n=2004 / N=483 733)	PYÖRÄILIJÄT (n=1158 / N=279 747)	EI-PYÖRÄILIJÄT (n=846 / N=203 986)
Perusasteen koulutus tai alempi	5 -0	4 -1	7 +0
Toisen asteen koulutus	35 -2	31 -3	40 -2
Alempi korkeakoulututkinto	25 +1	25 +0	25 +3
Ylempi korkeakoulu / korkeampi	35 +1	41 +3	27 -2
Henkilökohtaiset bruttotulot edeltävänä vuonna			
0–9 999 €	10 +1	9 +0	12 +3
10 000–19 999	14 +2	14 +2	14 +1
20 000–29 999	15 -3	16 -2	15 -4
30 000–39 999	18 +1	18 +1	18 +2
40 000–59 999	22 +3	25 +4	18 +2
60 000–79 999	8 +1	8 +1	7 +2
80 000–	4 -1	4 -1	4 -1
Ei osaa/halua sanoa	8 -5	6 -5	12 -5
Työllinen	64 -1	70 +1	55 -4
Työtön tai lomautettu	6 ±2	5 +1	9 +2
Opiskelija	11 +1	13 +2	10 +1
Eläkeläinen	16 -1	10 -3	25 +2
Vanhempain- tai hoitovapaalla	1 -1	2 -0	1 -1
Muu	1 -1	1 -0	1 -1
Käyttää joukkoliikennettä			
Päivittäin tai lähes päivittäin	29 -10	24 -11	36 -8
2–3 kertaa viikossa	18 -3	20 -5	14 -1
Kerran viikossa	15 +1	18 +3	10 -3
Harvemmin	32 +8	32 +9	32 +6
En koskaan	6 +5	5 +4	8 +5
Taloudessa auto			
Ei	40 +3	42 +4	36 +2
Yksi auto	47 -2	46 -4	49 -0
Kaksi autoa	11 -0	10 +0	13 -1
Kolme tai useampi auto	2 -1	1 -0	2 -1
Kuinka usein kulkee autolla			
Päivittäin tai lähes päivittäin	30 -2	25 -0	36 -5
2–3 kertaa viikossa	24 +3	25 +2	23 +5
Kerran viikossa	14 -2	16 -3	12 +0
Harvemmin	30 +0	33 +1	26 -1
En koskaan	2 +0	2 -0	3 +0

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleviivauksella

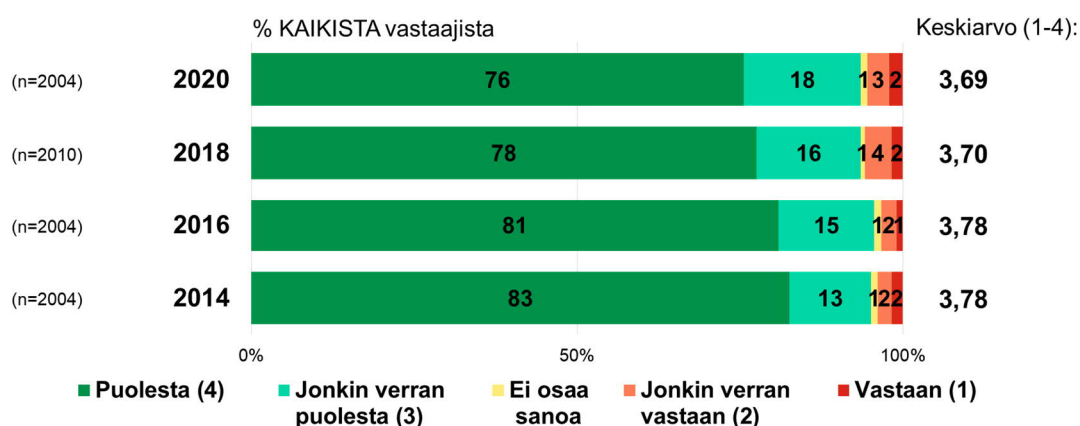
Pyöräilijä = pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana

3. Tulokset

3.1. Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä

Helsingiläiset (94 %) kannattavat edelleen pyöräilyn edistämistä. Vankimpien puolustajien osuus on hieman laskenut pitemmällä aikavälillä, mutta vastustajien osuus on pysynyt vähäisenä. Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen on pysynyt hyvänä myös niiden asukkaiden keskuudessa, jotka eivät pyöräile, heistäkin 87 % suhtautuu asiaan myönteisesti.

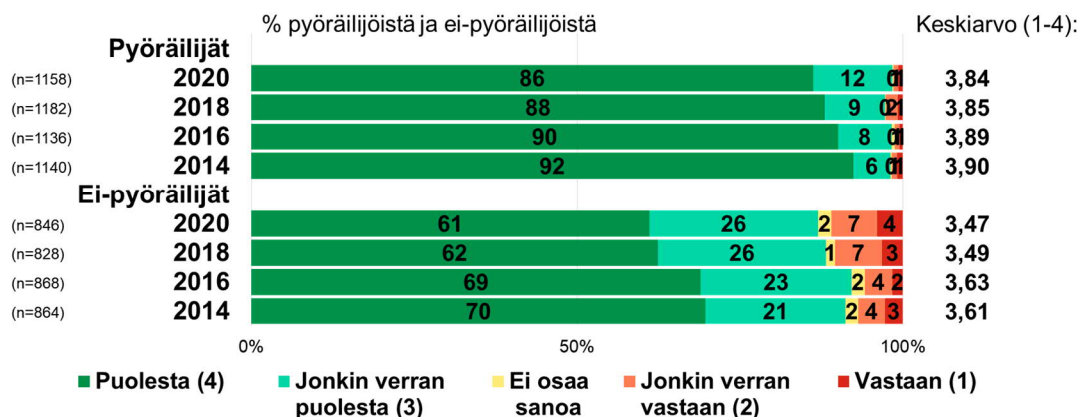
1) Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. Miten suhtaudutte pyöräilyn edistämiseen Helsingissä?



Kuvio 1: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä, kaikki vastaajat.

Taustaryhmittäin tarkasteltuna asenteissa ei ole kovin suuria eroja. Myönteisimmin pyöräilyn edistämiseen Helsingissä suhtautuvat ympäri vuoden pyörällä liikkuvat ja/tai lumettomana aikana päivittäin pyörällä liikkuvat. Keskimääräistä myönteisemmin asiaan suhtautuvat myös naiset, 25–49-vuotiaat, opiskelijat ja ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet. Päivittäin joukko-liikennettä käyttävät suhtautuvat pyöräilyn edistämisen myönteisemmin kuin päivittäin autolla kulkevat. Sen sijaan kantakaupungissa ja esikaupungeissa asuvien asenteissa ei ole juurikaan eroa. Asenteissa ei ole tapahtunut suuria muutoksia kahden vuoden takaiseen verrattuna.

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

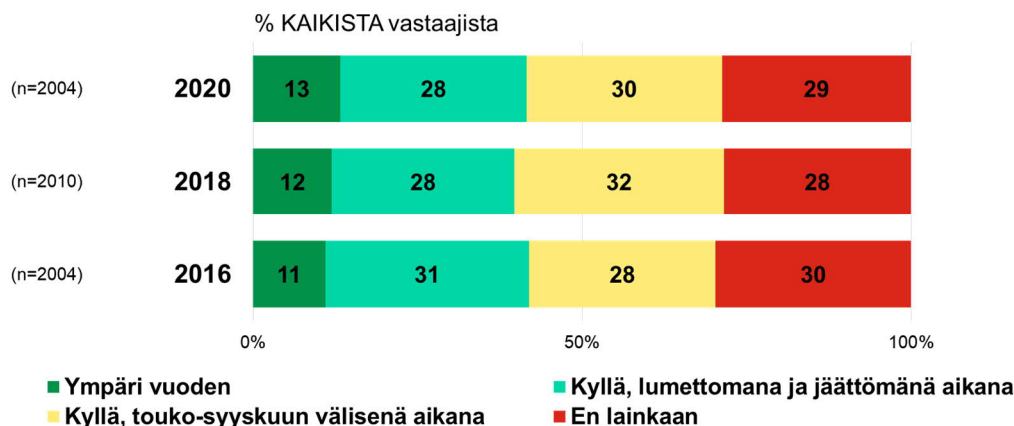


Kuvio 2: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä, pyöräilijät ja ei-pyöräilijät.

3.2. Pyörällä liikkuminen

Helsingin aikuisväestöstä 71 % liikkuu pyörällä ainakin joskus. Osuus on samalla tasolla kuin vuosina 2016 ja 2018. Ympäri vuoden pyöräilevien osuus näyttäisi olevan hienoisessa nousussa. Sen sijaan eläkeläisten ja päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa pyörän käyttö näyttäisi vähentyneen.

2) Liikutteko pyörällä? (lueteltu vaihtoehdot)



Kuvio 3: Pyörällä liikkuminen, kaikki vastaajat.

Päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä helsinkiläisistä 63 % liikkuu myös pyörällä ainakin joskus. Osuus on laskenut vuoteen 2018 verrattuna. Päivittäin autolla kulkevien keskuudessa osuus on jonkin verran suurempi – heistä 66 % liikkuu myös pyörällä ainakin joskus.

Helsingin asukkaista 13 % liikkuu pyörällä ympäri vuoden. Osuus on prosenttiyksikön suurempi kuin vuonna 2018 ja kaksi prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2016. Ympäri vuoden pyörää

käyttävistä 44 % liikkuu pyörällä päivittäin myös silloin, kun maassa on lunta ja jäätä. Taustaryhmittäin tarkasteltuna ympäri vuoden pyörää käyttävissä on keskimääräistä enemmän miehiä, joka voi liittyä siihen, että miehet kokevat pyöräilyn myös keskimääräistä turvallisemmaksi.

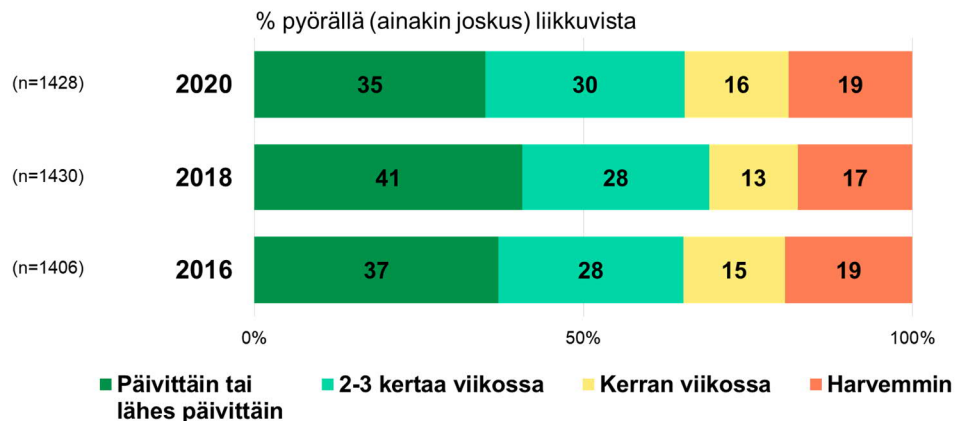
Vastaajien kouluikäisistä lapsista (7–17 v) 27 % pyöräilee päivittäin kouluun lumettomana aikana, 13 % 2–3 kertaa ja 4 % kerran viikossa. Osuuksissa on hieman kasvua.

78 %:lla helsinkiläisistä on käytössä vähintään yksi toimiva polkupyörä. Asukkaista 3 %:lla on käytössä sähköavusteinen polkupyörä ja 12 % harkitsee sellaisen ostamista. Osuudet ovat samat kuin kaksi vuotta sitten. Sähköavusteisen pyörän hankinnasta ovat kiinnostuneimpia yli 64-vuotiaat miehet. Asukkaista 2 %:lla on tavarapolkupyörä (1 % sähköavusteinen, 2 % ei-sähköavusteinen) ja 4 % harkitsee sellaisen hankkimista.

3.3. Pyöräilyn useus lumettomana aikana

Polkupyörällä ainakin joskus liikkuvista asukkaista 35 % pyöräilee päivittäin tai lähes päivittäin lumettomana aikana. Päivittäin pyörällä liikkuvien osuus on laskenut vuoden 2018 tasosta.

3) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?



Kuvio 4: Pyöräilyn useus lumettomana aikana, pyörällä (ainakin joskus) liikkuvat.

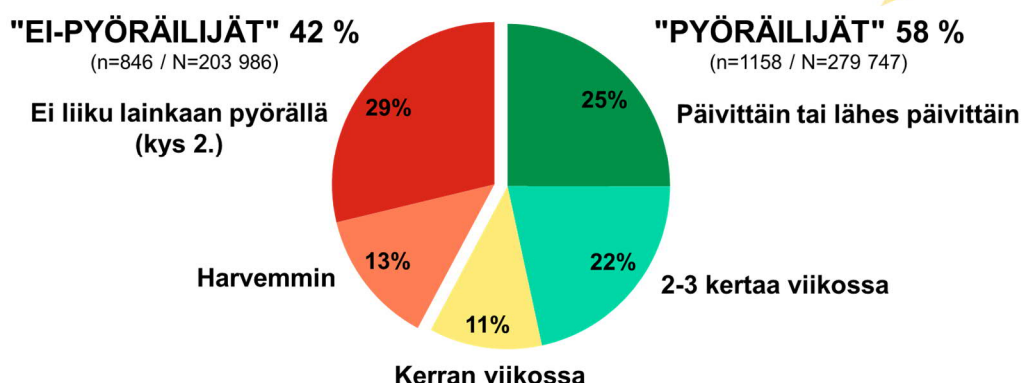
Työssäkäyvistä helsinkiläisistä, jotka liikkuvat pyörällä ainakin joskus, 37 % käyttää pyörää päivittäin lumettomana aikana. Opiskelijoiden keskuudessa osuus on 33 % ja eläkeläisten keskuudessa 28 %. Työssäkäyvistä ja opiskelijoista aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä päivittäin joutuessa todennäköisesti etätyöskentelyn lisääntymisestä koronaepidemian takia.

Pyörällä ainakin joskus liikkuvista, jotka käyttävät päivittäin joukkoliikennettä, joka neljäs käyttää myös pyörää päivittäin lumettomana aikana. Päivittäin autoilevien keskuudessa osuus on 16 %. Osuudet ovat jonkin verran pienemmät kuin kaksi vuotta sitten.

Miehet liikkuvat pyörällä jonkin verran useammin kuin naiset. Ikäryhmittäin katsottuna ahkerimmin pyörää käyttävät 35–49-vuotiaat, vähiten 65–74-vuotiaat. Päivittäin pyörällä liikkuvien osuus on kantakaupungissa suurempi kuin esikaupungissa.

2) Liikutteko pyörällä? (lueteltu vaihtoehdot) 3) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?
% KAIKISTA vastaajista 2020 (n=2004 / N=483 733)

Muutos 2018->2020:
-1,2 %-yksikköä



Kuvio 5: Pyöräilyn yleisyys (lumettomana aikana), kaikki vastaajat.

Tässä tutkimuksessa pyöräilijäksi määriteltiin asukas, joka liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana.

Vähintään kerran viikossa pyörällä liikkuvia on 58 % Helsingin asukkaista. Osuus on prosenttiyksikön pienempi kuin vuonna 2018.

Pyöräilijöistä 43 % liikkuu pyörällä päivittäin tai lähes päivittäin lumettomana aikana. Osuus on pienempi kuin vuonna 2018. Pyöräilijöistä 22 % jatkaa pyörän käyttöä ympäri vuoden ja 10 % liikkuu pyörällä päivittäin myös talvella, kun maassa on lunta ja jäätä.

Pyöräilevissä helsinkiläisissä näyttäisi olevan hieman keskimääräistä enemmän 25–49-vuotiaita, ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneita, työllisiä, opiskelijoita ja vastaajia, joiden taloudessa on kouluikäisiä lapsia. Pyöräilijöiden keskuudessa on keskimääräistä vähemmän päivittäin autolla kulkevia ja päivittäin joukkoliikennettä käyttäviä sekä eläkeläisiä ja yli 64-vuotiaita. Näistä päivittäin autolla kulkevien osuus on pysynyt ennallaan, mutta muiden laskeutunut. Pyöräilijöistä noin neljännes käyttää päivittäin joukkoliikennettä ja yhtä moni päivittäin autoa.

Myös etäisyys päivittäiseen aktiviteettiin näyttäisi vaikuttavan jonkin verran pyörän käyttöön niin, että pyöräilijöiden osuus on keskimääräistä suurempi silloin, kun etäisyys on 3–10 kilometriä. Kantakaupungissa ja esikaupungissa pyöräilijöiden osuus on kuitenkin sama.

Pyöräilijöitä on kaikissa vuosituloiluokissa, mutta 40 000–60 000 euroa ansaitsevien keskuudessa hieman keskimääräistä enemmän.

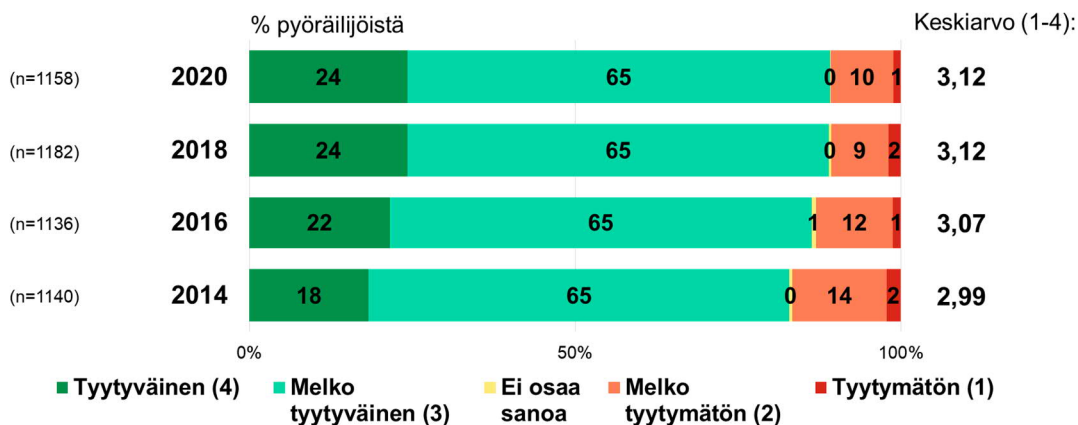
3.4. Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina

Käsitys Helsingistä pyöräilykaupunkina on pysynyt samana kuin kaksi vuotta sitten. Tyytyväisten ja melko tyytyväisten osuus on lähes 90 % pyöräilevien asukkaiden keskuudessa.

Pyörää käyttävät ovat keskimäärin melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Melko tyytyväisten osuuden voi tulkita niin, että pyöräilyoloissa on vielä joitain puutteita ja parannettavaa.

Noin 10 % vastaajista on tyytymättömiä tai melko tyytymättömiä, ja kaupungilta odotetaan selkeästi enemmän parannuksia pyöräilyoloihin.

5) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina?



Kuvio 6: Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina, pyöräilijät.

Esikaupungissa asuvat pyöräilijät ovat tyytyväisempiä kuin kantakaupungissa. Tyytyväisten osuus jää keskimääräistä (24 %) pienemmäksi seuraavissa taustaryhmissä: naiset, 25–34-vuotiaat, kantakaupungissa asuvat, ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet, opiskelijat, pienimmässä tuloluokassa olevat, joukkoliikennettä kerran viikossa käyttävät, autottomassa taloudessa asuvat sekä autolla harvemmin kulkevat.

Tyytyväisyys on laskenut opiskelijoiden keskuudessa kahden vuoden takaiseen verrattuna.

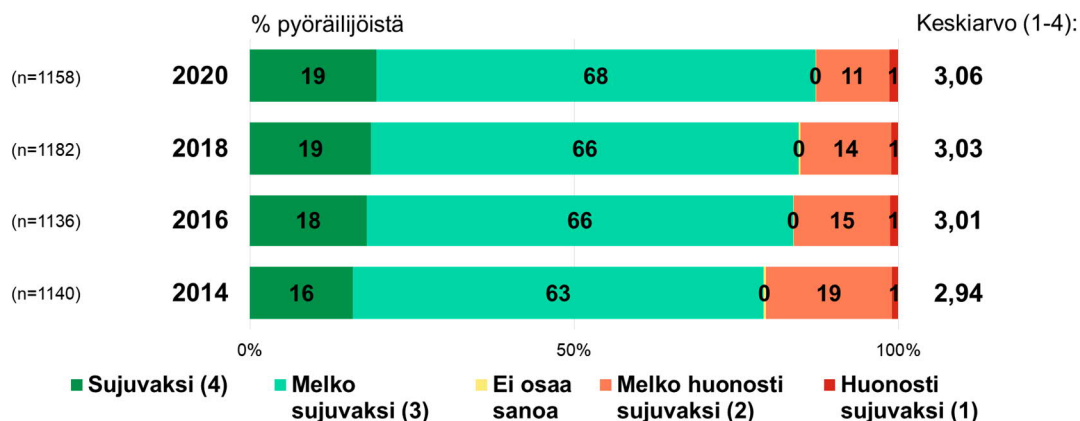
3.5. Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä

Tyytyväisyys pyöräilyn sujuvuuteen (87 %) Helsingissä on lisääntynyt vuodesta 2014 (79 %) lähien pyörää käyttävien asukkaiden keskuudessa.

Pyöräilyä Helsingissä luonnehditaan yleensä melko sujuvaksi (68 %). Vajaa viidennes kokee pyöräilyn sujuvaksi. Vastakkaisiakin mielipiteitä on: 12 % kokee, että pyöräily sujuu melko huonosti tai huonosti. Kantakaupungissa ollaan pyöräilyn sujuvuuteen tyytymättömämpiä kuin esikaupungissa.

Tutkimustuloksia analysoitaessa haluttiin lisäksi tarkastella, mitkä asiat selittävät parhaiten pyörällä liikkuvien asukkaiden tyytyväisyyttä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Korrelaatioanalyysin mukaan yksittäisistä pyöräilyyn liittyvistä asioista juuri pyöräilyn sujuvuus selittää selvästi parhaiten tyytyväisyyttä Helsinkiin pyöräilykaupunkina (korrelaatiokerroin 0.641, maksimin ollessa 1). Muissa mitatuissa asioissa korrelaatiokertoimet olivat välillä 0.142–0.431. Pyöräilyn sujuvuuteen liittyvillä panostuksilla voidaan siten parhaiten vaikuttaa pyörällä kulkevien asukkaiden kokonais-tyytyväisyyteen.

6) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä?



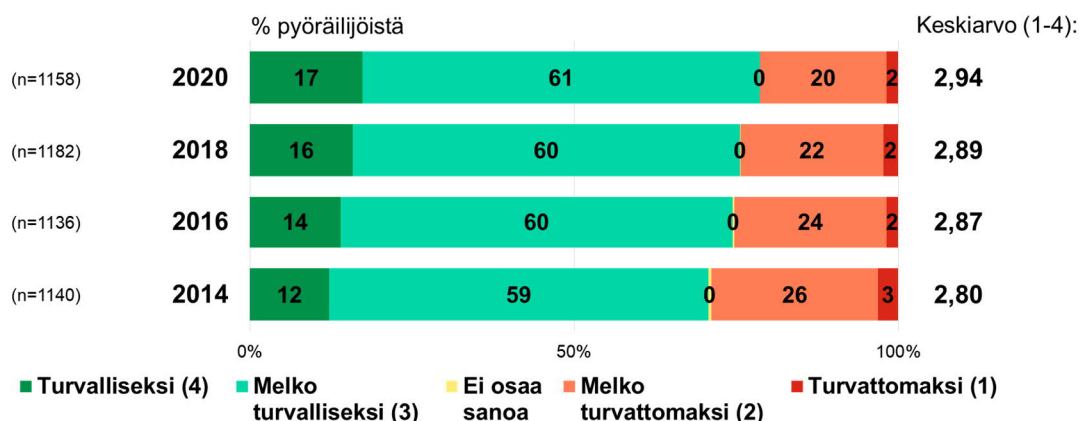
Kuvio 7: Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä, pyöräilijät.

3.6. Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä

Myös käsitys pyöräilyn turvallisuudesta Helsingissä on parantunut viime vuosina. Nyt 17 % pyörää käyttävistä asukkaista kokee pyörällä liikkumisen turvalliseksi ja 61 % melko turvalliseksi.

Myönteisestä kehityksestä huolimatta, useampi kuin joka viides pyörää käyttävä asukas kokee yhä turvattomuutta liikkuessaan pyörällä Helsingissä. Turvattomuutta kokevia on etenkin kanta-kaupungissa asuvien keskuudessa (25 %) ja yli 50-vuotiaissa. Miehet kokevat pyörällä liikkumisen turvallisemmaksi kuin naiset.

7) Miten turvallisiksi koette pyöräilyn Helsingissä?



Kuvio 8: Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä, pyöräilijät.

3.7. Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä

Helsingin pyöräileviltä asukkailta kysyttiin kuinka tyytyväisiä he ovat 12 pyöräilyyn liittyvään asiaan. Uutena asiana mitattiin tyytyväisyyttä risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille.

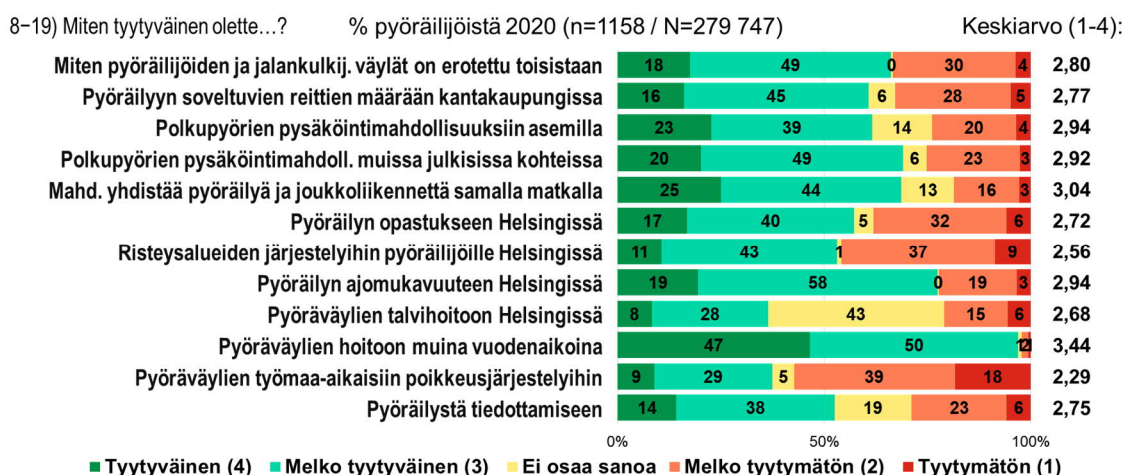
Tyytyväisten osuus on kasvanut tai pysynyt ennallaan lähes kaikissa mitatuissa asioissa. Kaupungin panostukset näkyvät kasvaneena tyytyväisyytenä etenkin pyöräväylien talvihoitoon, ajomukavuuteen ja siihen miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan. Sen sijaan tyytymättömyys opastukseen on hieman lisääntynyt.

Yli kaksi kolmasosaa Helsingin pyörää käyttävistä asukkaista on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla. Tyytyväisten osuus on pysynyt samana vuoteen 2018 verrattuna, mutta kasvanut selvästi vuodesta 2016, jolloin osuus oli 50 %.

Hyvästä kehityksestä huolimatta useimmissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa tyytymättömien osuus on vielä noin 25–35 % luokkaa. Osuus on selvästi suurempi, kun tuloksia verrataan asukkaiden tyytyväisyyteen Helsinkiin pyöräilykaupunkina (tyytymättömien osuus 11 %)

Selvästi eniten tyytymättömyyttä herättää pyöräväylien työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt, joihin useampi kuin joka toinen pyörää käyttävä asukas on tyytymätön. Lähes joka toinen on tyytymätön risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille (46 % tyytymättömiä). Tyytymättömyyttä herättää myös mm. pyöräilyn opastus Helsingissä (38 %).

Korrelaatioanalyysin mukaan pyöräilyyn sopivien reittien määrä selittää toiseksi parhaiten (pyöräilyn sujuvuuden jälkeen) tyytyväisyyttä Helsinkiin pyöräilykaupunkina (korrelaatiokerroin 0.431, maksimin ollessa 1). Vähiten kokonaistyytyväisyyden kanssa korreloivat mahdollisuus yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla (kerroin 0.142) sekä pysäköintimahdollisuudet.



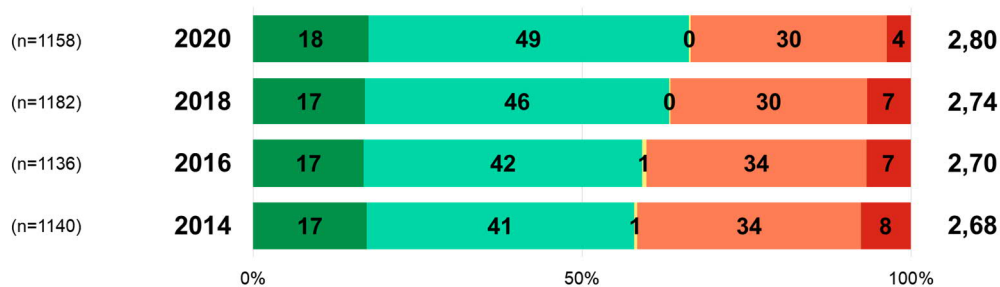
Kuvio 9: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä (pyöräilijät).

8-11) Miten tyytyväinen olette...?

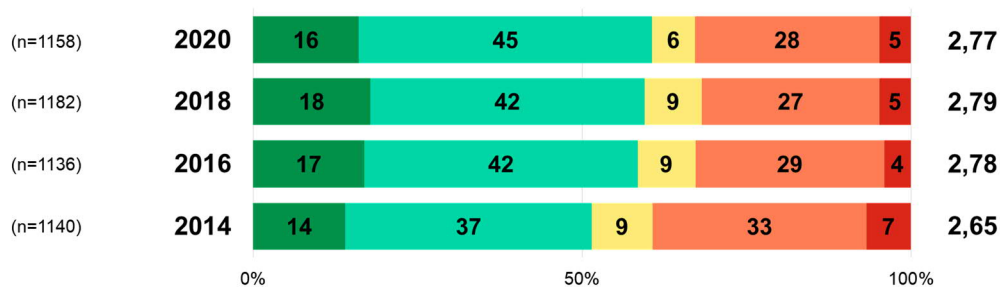
% pyöräilijöistä ja keskiarvot (1-4):

■ Tyytyväinen (4) ■ Melko tyytyväinen (3) ■ Ei osaa sanoa ■ Melko tyytymätön (2) ■ Tyytymätön (1)

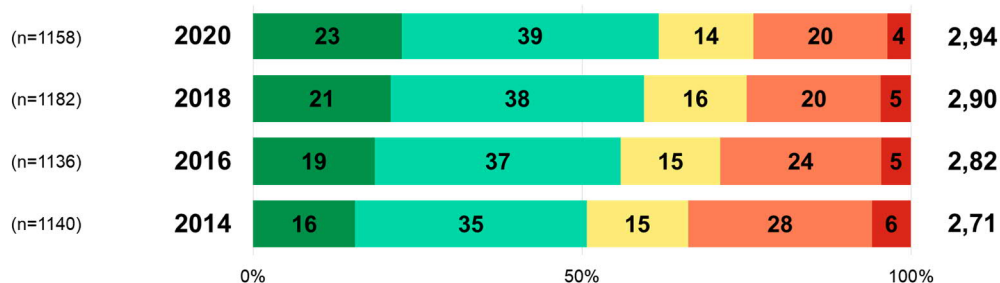
Miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan



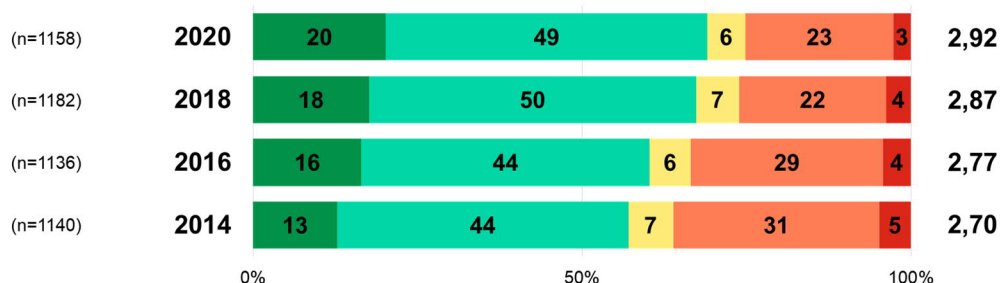
Pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa



Polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla



Polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa

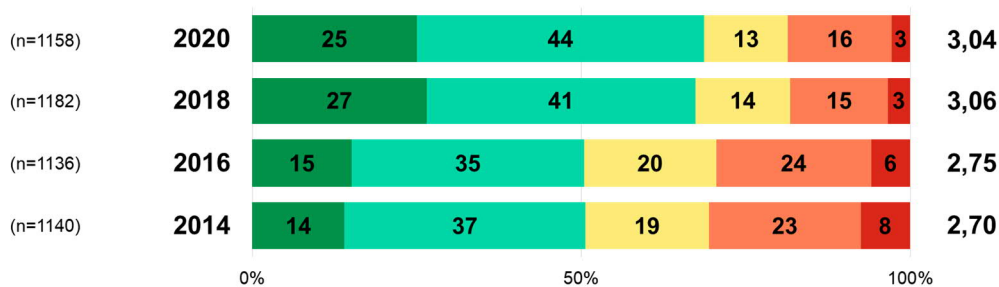


Kuvio 10a: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020 (pyöräilijät).

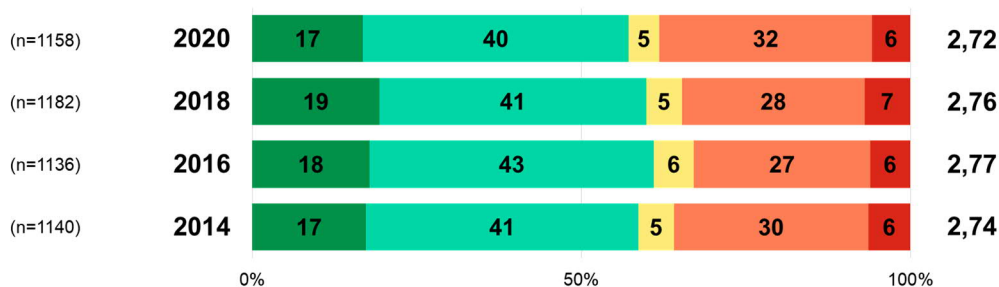
12-15) Miten tyytyväinen olette...? % pyöräilijöistä ja keskiarvot (1-4):

■ Tyytyväinen (4) ■ Melko tyytyväinen (3) ■ Ei osaa sanoa ■ Melko tyytymätön (2) ■ Tyytymätön (1)

Mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla



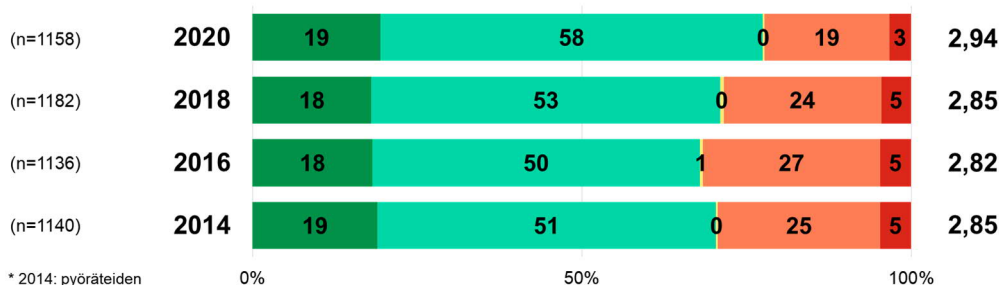
Pyöräilyn opastukseen Helsingissä



Risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille Helsingissä



Pyöräilyn* ajomukavuuteen Helsingissä



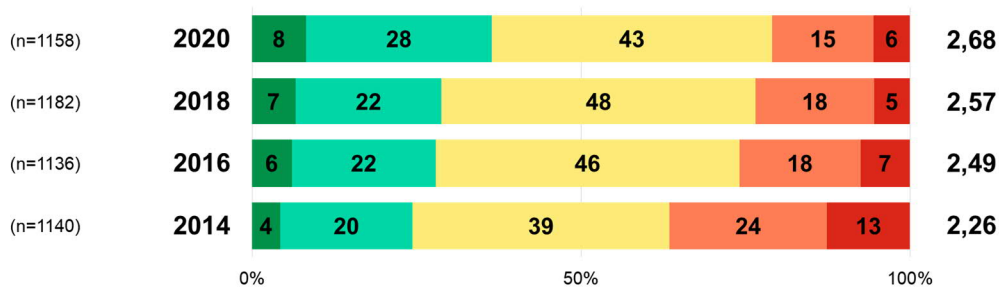
* 2014: pyöräteiden

Kuvio 10b: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020 (pyöräilijät).

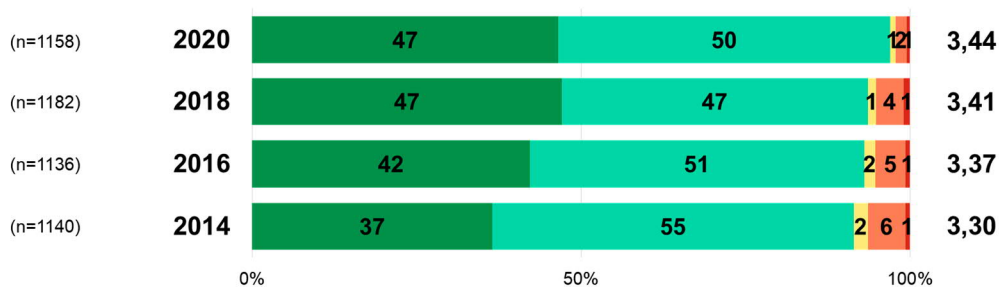
16-19) Miten tyytyväinen olette...? % pyöräilijöistä ja keskiarvot (1-4):

■ Tyytyväinen (4) ■ Melko tyytyväinen (3) ■ Ei osaa sanoa ■ Melko tyytymätön (2) ■ Tyytymätön (1)

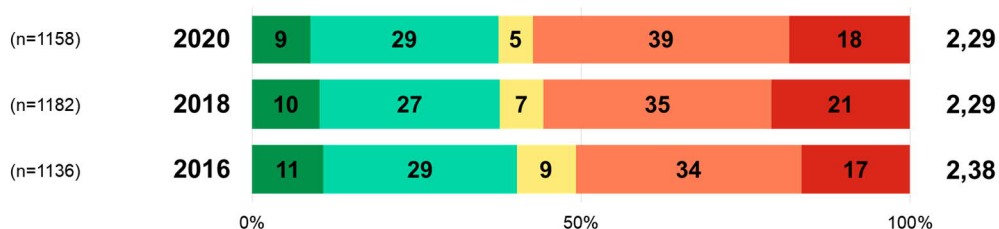
Pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä



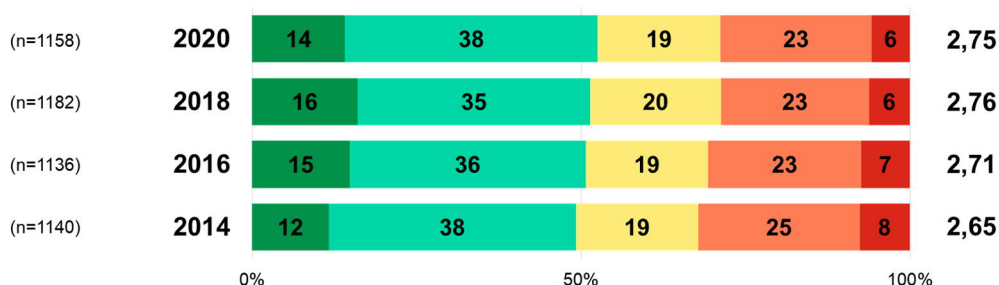
Pyöräväylien hoitoon muina vuodenaikoina



Pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin



Pyöräilystä tiedottamiseen



Kuvio 10c: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020 (pyöräilijät).

Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä taustaryhmittäin

Kantakaupungissa ollaan useissa asioissa jonkin verran tyytymättömämpiä kuin esikaupungissa. Kantakaupungissa asuvat ovat tyytymättömämpiä mm. opastukseen, eri väylien erottamiseen, työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja tiedottamiseen. Sen sijaan tyytyväisyys väylien hoitoon ja pysäköintimahdollisuuksiin sekä mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla on jokseenkin samaa tasoa kuin esikaupungissa.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna, nuoret 18–24-vuotiaat ovat useissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa keskimääräistä tyytyväisempiä. Miehet vaikuttaisivat olevan tyytyväisempiä kuin naiset jokseenkin kaikissa mitatuissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa.

Ympäri vuoden pyörällä liikkuvien sekä päivittäin pyörällä liikkuvien helsinkiläisten keskuudessa tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin on keskimääräistä tasoa tai hieman sen alapuolella useimmissa mitatuissa asioissa. Mainittakoon, että ympäri vuoden pyörällä liikkuvista noin joka kolmas on tyytymätön pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä, vaikka tyytyväisyys onkin edelleen jonkin verran noussut.

Päivittäin autoilla kulkevien ja päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin on keskimääräistä tasoa tai hieman sen yläpuolella jokseenkin kaikissa mitatuissa asioissa.

Risteysalueiden järjestelyt pyöräilijöille herättävät huolta etenkin iäkkäämmissä asukkaissa ja ylemmän korkeakoulun suorittaneissa. Asiaan tyytymättömien osuus oli kuitenkin huomattavan korkea kaikissa taustaryhmissä.

3.8. Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän

Vastaaajia pyydettiin ottamaan kantaa muutamiin pyöräilyyn liittyviin parannusehdotuksiin. Asioiden kannustavuutta kysyttiin kaikilta vastaajilta riippumatta siitä käyttäkö tällä hetkellä pyörää liikkumiseen.

Helsingin asukkaita kannustaisi lisäämään pyörällä liikkumista etenkin se, että pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta (69 %). Seuraavaksi kannustavimpina asioina koettiin nykyistä kattavampi ja yhtenäisempi pyöräväyläverkko, pyöräilyn parempi turvallisuus sekä pyöräilijöiden parempi huomioiminen risteysalueiden järjestelyissä.

Kokonaisuutena katsoen pyörällä liikkumista voidaan lisätä samoilla keinoilla sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa. Ei-pyöräilijöiden keskuudessa turvallisuuden parantaminen nousi kuitenkin tärkeämmäksi kuin pyöräväyläverkon kattavuus.

Eri asioiden kannustavuus pyöräilyyn on pysynyt jokseenkin samana viime vuosina sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa.

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



Kuvio 11: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän, kaikki vastaajat, pyöräilijät ja ei-pyöräilijät.

Paremmiin ilkevällä ja varastamiselta turvatut pyörien pysäköintipaikat ja -alueet oli eniten pyöräilyä lisäävä asia vastaajan taustasta riippumatta. Kantakaupungissa asuvilla kattavampi pyöräilyverkko ja yli 64-vuotiailla pyöräilyn turvallisuus nousivat yhtä tärkeiksi asioiksi.

Pyörävylien paremmat työmaa-aikaiset järjestelyt koskettavat etenkin päivittäin lumettomana aikana pyörällä liikkuvia ja ympäri vuoden pyörällä liikkuvia sekä 18–49-vuotiaita naisia.

Turvallisuutta lisäämällä voidaan vaikuttaa parhaiten pyörän käyttöön naisten, etenkin 18–24-vuotiaiden naisten sekä kantakaupungissa asuvien ja päivittäin lumettomana aikana pyöräilevien keskuudessa. Samoin risteysalueiden järjestelyiden parannuksilla olisi suuri merkitys etenkin päivittäin lumettomana aikana pyörällä liikkuville ja 18–24-vuotiaille naisille.

Kattavampi ja yhtenäisempi pyöräyöverkko on tärkeä kannustin etenkin 18–24-vuotiaille, ympäri vuoden pyörällä liikkuville ja lumettomana aikana päivittäin pyörää käyttäville.

Ympäri vuoden pyörällä liikkuvien keskuudessa tärkeimpien kannusteiden joukossa oli myös pyörävylien laadukkaampi talvihoito. Myös pyörävylien parempi kunnossapito oli eri taustaryhmistä tärkeintä ympäri vuoden pyörällä liikkuville.

Paremmalla opastuksella vaikutettaisiin parhaiten 18–49-vuotiaiden naisten pyörän käyttöön.

Paremmilla suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuuksilla vaikutettaisiin parhaiten opiskelijoihin ja 18–24-vuotiaisiin.

Vertailukelpoisissa tuloksissa ei ole juurikaan eroa vuosiin 2016 ja 2018 verrattuna.

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

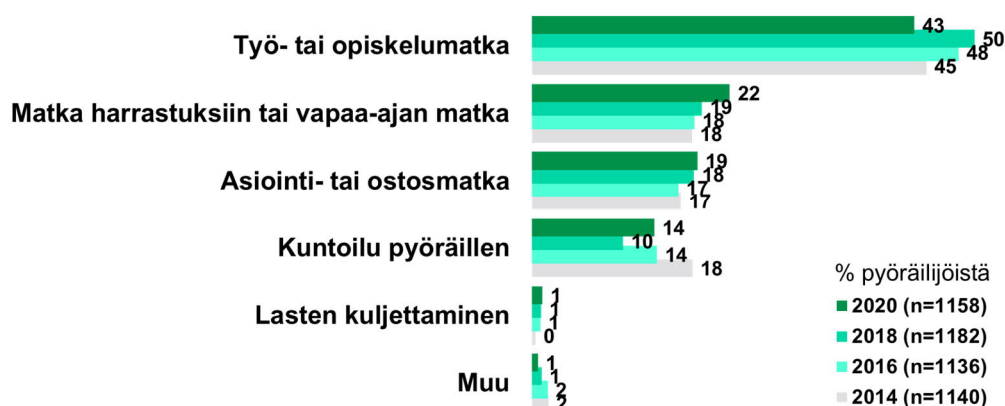


Kuvio 12: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän, kaikki vastaajat 2014–2020.

3.9. Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä

Helsinkiäisten pyöräily liittyy yleensä tarpeeseen liikkua paikasta toiseen ja harvemmin pelkätään kuntoiluun. Pyöräillen tehdyn matkan tarkoitus on useimmiten työ- tai opiskelumatka. Vuoteen 2018 verrattuna työ- ja opiskelumatkojen osuus on kuitenkin jonkin verran supistunut, samalla kun harrastuksiin ja vapaa-aikaan liittyvät matkat sekä kuntoilu pyöräillen ovat hieman lisääntyneet. Nyt 43 % pyöräilijöistä mainitsi matkan tarkoituksiksi työ- tai opiskelumatkan. Samaan aikaan myös päivittäin joukkoliikennettä käyttävien osuus on laskenut. Koronatilanteeseen liittynyt etätyösuositus näkyy todennäköisesti tuloksissa vähentyneenä työmatkaliikenteenä.

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne?



Kuvio 13: Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä, pyöräilijät.

Lumettomana aikana päivittäin pyörällä liikkuvien matkan tarkoitus on yleensä työ- tai opiskelumatka (65 %). Muutaman kerran viikossa pyörää käyttävien keskuudessa osuus on jo selvästi pienempi (32 %) ja kerran viikossa pyörää käyttävillä 15 %. Myös ympäri vuoden pyörällä liikkuvat kulkevat pyörällä yleensä työ- tai opiskelupaikkaan (67 %).

Työ- tai opiskelumatkojen osuus on yli puolet pyörällä tehdyistä matkoista myös yli 3 henkilön talouksissa, kouluikäisten lasten perheissä, työllisten keskuudessa, 35–49-vuotiaissa ja silloin kun etäisyys on 3–5 kilometriä. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa työ- tai opiskelumatkojen osuus on 39 %. Osuus on pienempi (27 %) niiden pyöräilevien helsinkiläisten keskuudessa, jotka kulkevat autolla päivittäin, ja tässä ryhmässä pyörää käytetään yhtä usein myös kuntoiluun tai harrastuksiin/vapaa-aikaan liittyviin matkoihin.

Kun pyörämatkan tarkoitusta tarkastellaan ikäryhmittäin, työ- tai opiskelumatkan osuus on suurin 35–49-vuotiaiden keskuudessa. Myös muissa ikäryhmissä työ-/opiskelumatkat saivat selvästi eniten mainintoja, poikkeuksena yli 64-vuotiaat. Pyörällä tehtyjen työ- ja opiskelumatkojen osuus on selvästi pienempi myös pyöräilijöillä, joiden taloudessa on kaksi tai useampia autoja ja jotka kulkevat päivittäin autolla.

Eläkeläiset ja yli 64-vuotiaat käyttävät pyörää yleensä asiointi- tai ostosmatkaan sekä harrastuksiin/vapaa-aikaan liittyviin matkoihin, mutta kuntoilunkin osuus on lähes yhtä suuri. Työ- ja opiskelumatkojen osuus on sama pyöräilevien naisten ja miesten keskuudessa, mutta naiset käyttävät pyörää enemmän asiointi- ja ostomatkoihin, miehet kuntoiluun. Kuntoilu pyöräillen on keskimääräistä suuremmassa roolissa myös korkeimmassa tuloluokassa.

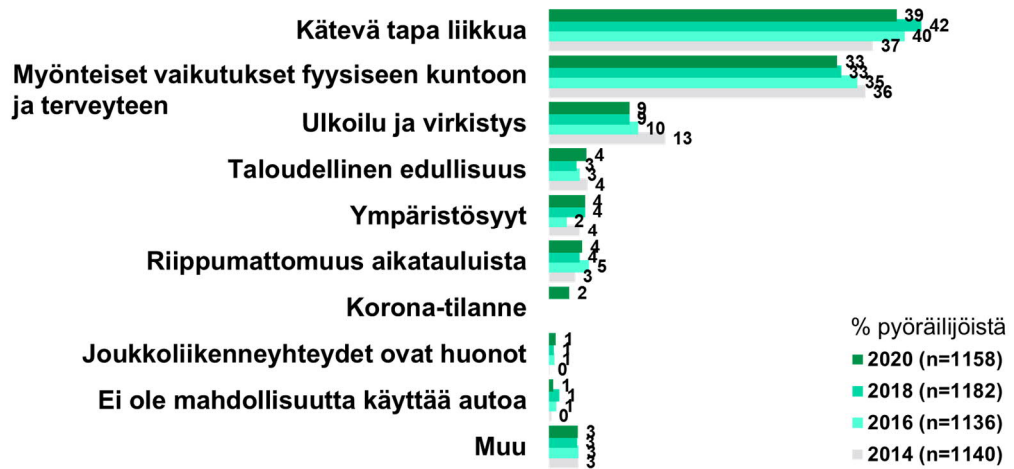
Kantakaupungissa asuvilla pyörän käyttäjillä pyöräily liittyy yleensä työ- tai opiskelumatkantekoon (48 %). Esikaupungeissa osuus on jonkin verran pienempi (41 %). Pyörää käytetään työ- ja opiskelumatkoihin eniten silloin, kun etäisyys on 3–10 kilometriä.

3.10. Pääasiallinen syy pyöräilyyn

Pyörällä liikkumisen pääasiallisena syynä mainittiin useimmiten kätevyys liikkumistapana tai myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Nämä asiat ovat olleet selkeästi kärjessä kaikkina mittausvuosina.

Noin joka kymmenes helsinkiläisistä pyöräilijöistä liikkuu pyörällä pääasiassa ulkoilu- ja virkistystarkoituksessa. Sen sijaan esimerkiksi rahan säästö, ympäristösyöt tai riippumattomuus aikatauluista ovat vain harvoin pääasiallisena syynä pyörän käyttöön. Pyörän käyttöä perustellaan hyvin harvoin myös huonoilla joukkoliikenneyhteyksillä tai autottomuudella. Uutena asiana nousi esiin koronatilanne, jonka mainitsi 2 % vastaajista.

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei lueteltu)



Kuvio 14: Pääasiallinen syy pyöräilyyn, pyöräilijät.

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

Kantakaupungissa asuville liikkumisen kätevyys on selvästi tärkeämpi syy pyörän käyttöön kuin esikaupungissa asuville. Esikaupungissa pyörällä liikkumiseen motivoi parhaiten sen myönteiset terveysvaikutukset.

Liikkumisen kätevyys on tärkein syy pyörän käyttöön päivittäin lumettomana aikana pyöräilevien ja ympäri vuoden pyörällä liikkuvien keskuudessa. Se motivoi pyörän käyttöä eniten myös opiskelijoiden, työllisten, korkeakoulututkinnon suorittaneiden ja joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa sekä silloin kun etäisyys on alle 5 kilometriä.

Päivittäin autolla kulkevien keskuudessa pyöräilyn myönteiset terveysvaikutukset nousi tärkeimmäksi syyksi pyörän käyttöön.

Hyvätuloisten keskuudessa pyörällä liikkumista motivoi yhtä usein liikkumisen kätevyys ja myönteinen vaikutus fyysisen kuntoon ja terveyteen. Alle 35-vuotiaiden keskuudessa pyörällä liikkumisen taloudellinen edullisuus eli rahan säästö sai keskimääräistä enemmän mainintoja – nuorten naisten keskuudessa myös ympäristösyöt. Rahan säästön merkitys on jonkin verran kasvanut opiskelijoiden ja nuorten naisten keskuudessa.

3.11. Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile

Harvoin tai ei lainkaan pyörällä liikkuvilta kysyttiin pääasiallista syytä pyöräilemättömyyteen tai pyörän vähäiseen käyttöön. Perusteluina mainittiin useimmiten, että kokee jonkin muun liikkumistavan mieluisampana tai että pyörää ei ole saatavilla tai terveydentilalla/korkealla iällä. Noin joka kymmenes mainitsi syyksi mukavuudenhalun ja lähes yhtä moni liian pitkän välimatkan tai turvattomuuden tunteen liikenteessä.

Muun liikkumistavan kokeminen pyörällä liikkumista mieluisempänä sai mainintoja etenkin lumetomana aikana pyöräilevien, suurituloisten, kahden tai useamman auton talouksissa ja läntisen esikaupungin alueella asuvien keskuudessa.

Alle 35-vuotiaat, opiskelijat, autottomat sekä päivittäin joukkoliikennettä käyttävät mainitsivat keskimääräistä useammin syyksi, ettei ole pyörää saatavilla. Nuoret miehet mainitsivat usein syyksi myös mukavuudenhalun.

Yli 64-vuotiaat ja eläkeläiset vetosivat yleensä terveyteensä tai korkeaan ikään. Turvattomuuden tunne sai hieman keskimääräistä enemmän mainintoja kantakaupungissa asuvilta ja naisilta.

Liian pitkä välimatka sai mainintoja etenkin silloin, kun etäisyys työpaikalle/kouluun/aktiiviteetteihin on yli 10 kilometriä ja lapsiperheissä.

Muun liikkumistavan kokeminen pyörällä liikkumista mieluisempänä tai oma terveys/korkea ikä saivat perusteluissa hieman aiempaa enemmän mainintoja.

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (ei lueteltu)



Kuvio 15: Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile, ei-pyöräilijät.

3.12. Koronaepidemian vaikutus pyöräilyyn Helsingissä

Tutkimusajankohtana vallitsevaan koronatilanteeseen liittyen kaikilta vastaajilta kysyttiin haastattelun lopuksi, onko koronaepidemiolla ollut vaikutusta heidän pyörällä liikkumiseensa. Lähes joka kolmas ilmoitti pyörän käyttönsä lisääntyneen (10 % selvästi, 20 % jonkin verran). Selvästi pienempi osuus vastaajista arvioi vähentäneensä pyörällä liikkumistaan (7 %).

Tutkimuksen mukaan koronatilanne on saanut jo ennestäänkin pyörällä liikkuvia lisäämään pyöräilyä, mutta innostanut myös joitain uusia käyttäjiä. Pyöräilijöistä lähes puolet (46 %) on lisännyt korona-aikana pyörän käyttöönsä, kun harvemmin pyöräilevien keskuudessa osuus on 7 %. Taustaryhmittäin tarkasteltuna, koronatilanne on saanut etenkin 18–24-vuotiaat naiset lisäämään pyörällä liikkumistaan (50 % lisännyt).

P) Onko koronaepidemiolla ollut vaikutusta pyörällä liikkumiseen? Onko pyörän käyttönne...

% KAIKISTA vastaajista 2020 (n=2004 / N =483 733)



Kuvio 16: Koronaepidemian vaikutus pyöräilyyn, kaikki vastaajat.

3.13. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä

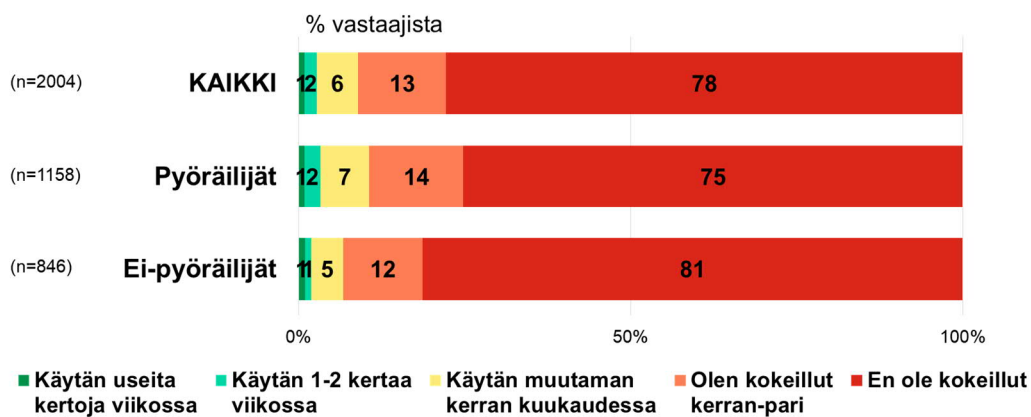
Tällä kertaa barometrissa kysyttiin Helsingin yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käytöstä.

Tutkimuksen mukaan Helsingin sähköpotkulaudoilla on jokseenkin saman verran kokeilijoita kuin kaupunkipyörillä oli kaksi vuotta sitten (Pyöräilybarometri 2018). Useampi kuin joka viides helsinkiläinen (22 %) on ainakin kokeillut sähköpotkulautaa. 1 % Helsingin asukkaista liikkuu sähköpotkulaudalla useita kertoja viikossa, 2 % kerran tai pari viikossa ja 6 % muutaman kerran kuukaudessa.

Helsingin yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat suosittuja etenkin 18–24-vuotiaiden miesten keskuudessa, joista 64 % on kokeillut niitä. Saman ikäisten naisten keskuudessakin osuus on verrattain korkea (53 %). Kokeilijoita on paljon myös 25–34-vuotiaissa miehissä.

Tavallisimmin yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa käytetään huviajeluun (65 %) tai liikkumiseen harrastuksiin tai muuhun vapaa-ajan viettoon (54 %). Noin joka kolmas on tehnyt sillä asiointimatkan. Sähköpotkulaudoilla liikutaan myös työmatkaliikenteessä: lähes joka viides on käyttänyt sitä työ- tai opiskelumatkaan ja yli 10 % työasiamatkaan.

24) Käyttekö tai oletteko kokeillut yhteiskäyttöisiä sähköpotkualautoja Helsingissä?



Kuvio 17: Yhteiskäyttöisten sähköpotkualautojen käyttö Helsingissä.

Tulokset taustaryhmittäin

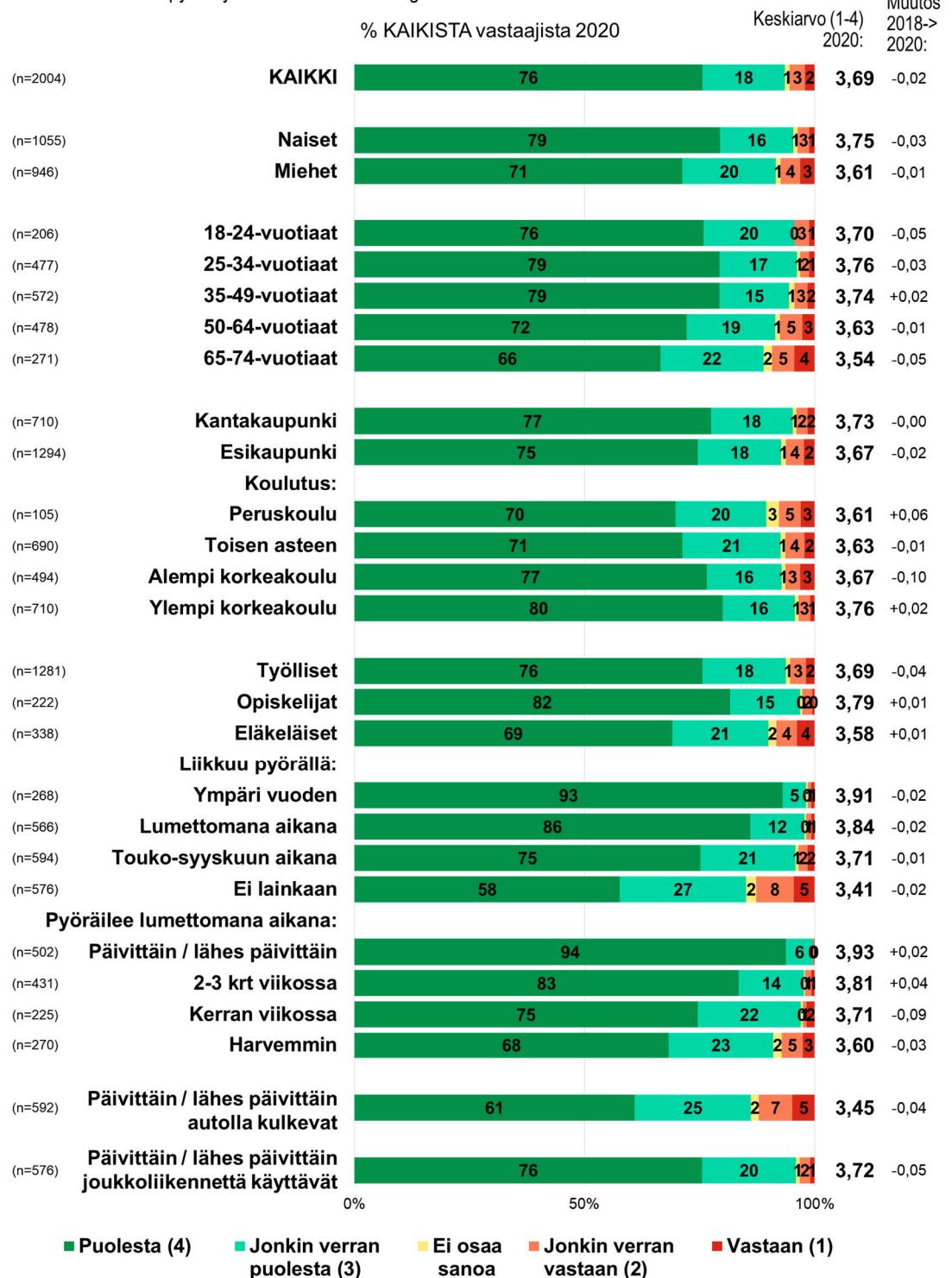
Taulukko 4: Tulosten luottamusvälit 95%-luottamustasolle, kaikki vastaajat.

Luotettavuusrajataulukko 95%-tasolle	Näytteen/ ala-ryhmän koko (n=)	% -luku, joka tuli tulokseksi					
		1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
KAIKKI VASTAAJAT							
KAIKKI	2004	±0,4	±1,3	±1,8	±2,0	±2,1	±2,2
Naiset	1055	±0,6	±1,8	±2,4	±2,8	±3,0	±3,0
Miehet	946	±0,6	±1,9	±2,5	±2,9	±3,1	±3,2
18-24-vuotiaat	206	±1,4	±4,1	±5,5	±6,3	±6,7	±6,8
25-34-vuotiaat	477	±0,9	±2,7	±3,6	±4,1	±4,4	±4,5
35-49-vuotiaat	572	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,0	±4,1
50-64-vuotiaat	478	±0,9	±2,7	±3,6	±4,1	±4,4	±4,5
65-74-vuotiaat	271	±1,2	±3,6	±4,8	±5,5	±5,8	±6,0
Kantakaupunki	710	±0,7	±2,2	±2,9	±3,4	±3,6	±3,7
Esikaupunki	1294	±0,5	±1,6	±2,2	±2,5	±2,7	±2,7
Koulutus:							
Peruskoulu	105	±1,9	±5,7	±7,7	±8,8	±9,4	±9,6
Toisen asteen	690	±0,7	±2,2	±3,0	±3,4	±3,7	±3,7
Alempi korkeakoulu	494	±0,9	±2,6	±3,5	±4,0	±4,3	±4,4
Ylempi korkeakoulu	710	±0,7	±2,2	±2,9	±3,4	±3,6	±3,7
Työlliset	1281	±0,5	±1,6	±2,2	±2,5	±2,7	±2,7
Opiskelijat	222	±1,3	±3,9	±5,3	±6,0	±6,4	±6,6
Eläkeläiset	338	±1,1	±3,2	±4,3	±4,9	±5,2	±5,3
Liikkuu pyörällä:							
Ympäri vuoden	268	±1,2	±3,6	±4,8	±5,5	±5,9	±6,0
Lumettomana aikana	566	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,0	±4,1
Touko-syyskuun aikana	594	±0,8	±2,4	±3,2	±3,7	±3,9	±4,0
Ei lainkaan	576	±0,8	±2,5	±3,3	±3,7	±4,0	±4,1
Pyöräilee lumettomana aikana:							
Päivittäin / lähes päivittäin	502	±0,9	±2,6	±3,5	±4,0	±4,3	±4,4
2-3 krt viikossa	431	±0,9	±2,8	±3,8	±4,3	±4,6	±4,7
Kerran viikossa	225	±1,3	±3,9	±5,2	±6,0	±6,4	±6,5
Harvemmin	270	±1,2	±3,6	±4,8	±5,5	±5,8	±6,0
Päivittäin / lähes päivittäin autolla kulkevat	592	±0,8	±2,4	±3,2	±3,7	±3,9	±4,0
Päivittäin / lähes päivittäin joukkoliikennettä käyttävät	576	±0,8	±2,5	±3,3	±3,7	±4,0	±4,1

Taulukko 5: Tulosten luottamusvälit 95%-luottamustasolle, pyöräilijät.

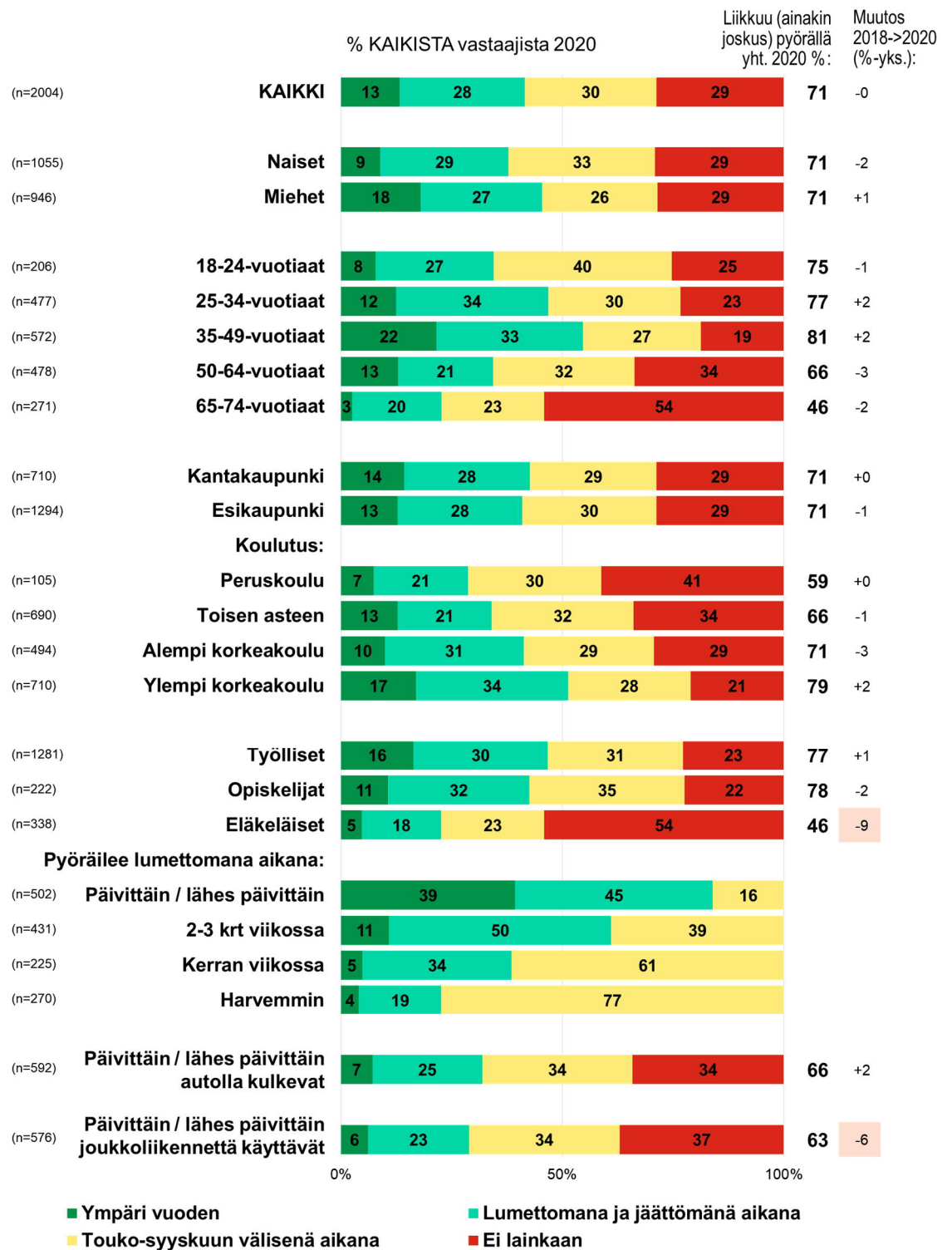
Luotettavuusrajataulukko 95%-tasolle	Näytteen/ ala-ryhmän koko (n=)	% -luku, joka tuli tulokseksi					
		1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
PYÖRÄILIJÄT							
KAIKKI	1158	±0,6	±1,7	±2,3	±2,6	±2,8	±2,9
Naiset	591	±0,8	±2,4	±3,2	±3,7	±3,9	±4,0
Miehet	564	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,0	±4,1
18-24-vuotiaat	118	±1,8	±5,4	±7,2	±8,3	±8,8	±9,0
25-34-vuotiaat	313	±1,1	±3,3	±4,4	±5,1	±5,4	±5,5
35-49-vuotiaat	392	±1,0	±3,0	±4,0	±4,5	±4,8	±4,9
50-64-vuotiaat	243	±1,3	±3,8	±5,0	±5,8	±6,2	±6,3
65-74-vuotiaat	92	±2,0	±6,1	±8,2	±9,4	±10,0	±10,2
Kantakaupunki	415	±1,0	±2,9	±3,8	±4,4	±4,7	±4,8
Esikaupunki	743	±0,7	±2,2	±2,9	±3,3	±3,5	±3,6
Koulutus:							
Peruskoulu	44	±2,9	±8,9	±11,8	±13,5	±14,5	±14,8
Toisen asteen	351	±1,0	±3,1	±4,2	±4,8	±5,1	±5,2
Alempi korkeakoulu	287	±1,2	±3,5	±4,6	±5,3	±5,7	±5,8
Ylempi korkeakoulu	476	±0,9	±2,7	±3,6	±4,1	±4,4	±4,5
Työlliset	818	±0,7	±2,1	±2,7	±3,1	±3,4	±3,4
Opiskelijat	142	±1,6	±4,9	±6,6	±7,5	±8,1	±8,2
Eläkeläiset	121	±1,8	±5,3	±7,1	±8,2	±8,7	±8,9
Liikkuu pyörällä:							
Ympäri vuoden	257	±1,2	±3,7	±4,9	±5,6	±6,0	±6,1
Lumettomana aikana	516	±0,9	±2,6	±3,5	±4,0	±4,2	±4,3
Touko-syyskuun aikana	385	±1,0	±3,0	±4,0	±4,6	±4,9	±5,0
Pyöräilee lumettomana aikana:							
Päivittäin / lähes päivittäin	502	±0,9	±2,6	±3,5	±4,0	±4,3	±4,4
2-3 krt viikossa	431	±0,9	±2,8	±3,8	±4,3	±4,6	±4,7
Kerran viikossa	225	±1,3	±3,9	±5,2	±6,0	±6,4	±6,5
Päivittäin / lähes päivittäin autolla kulkevat	287	±1,2	±3,5	±4,6	±5,3	±5,7	±5,8
Päivittäin / lähes päivittäin joukkoliikennettä käyttävät	274	±1,2	±3,6	±4,7	±5,4	±5,8	±5,9

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



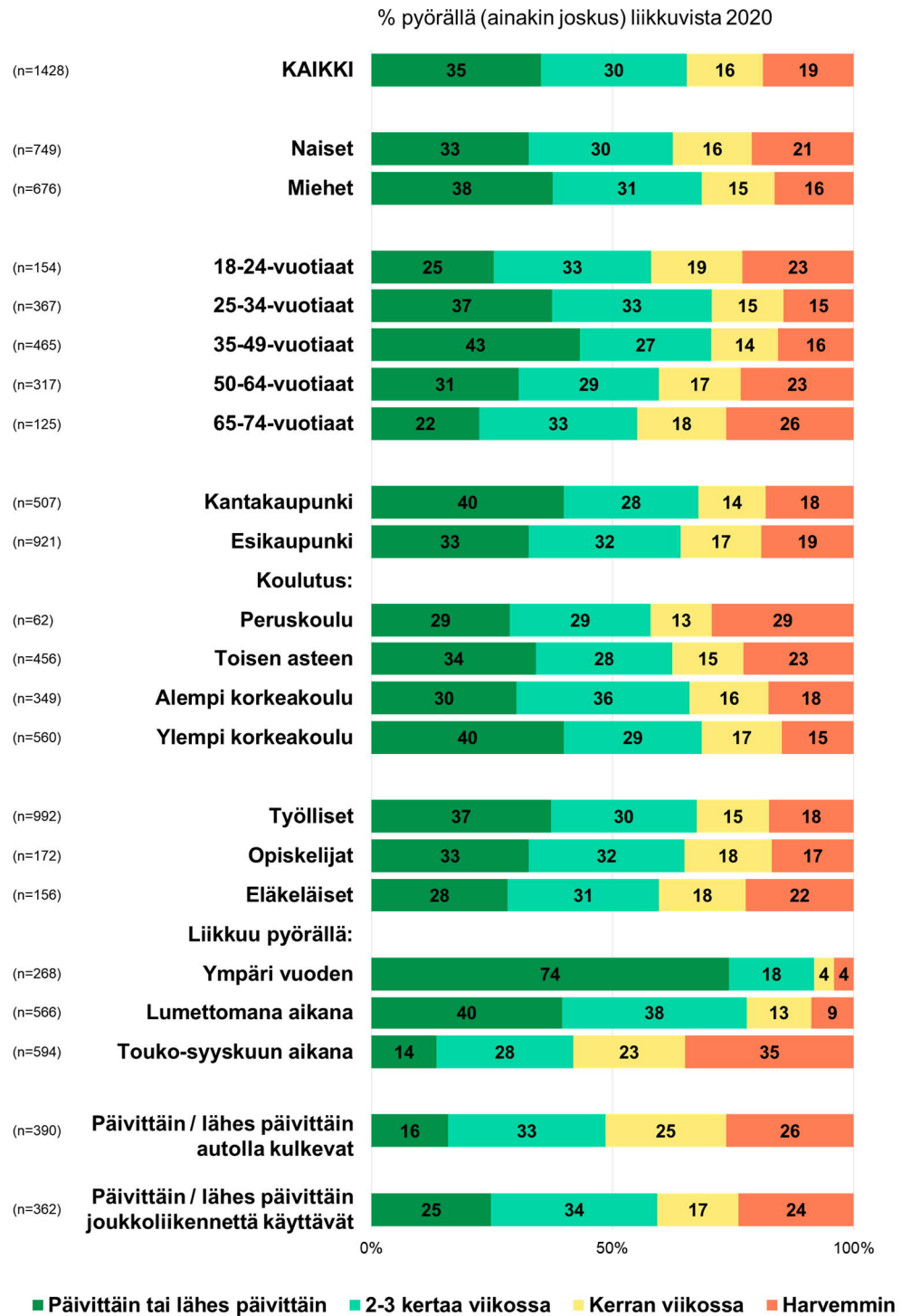
Kuvio 18: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä (kaikki vastaajat taustaryhmittäin)

2) Liikutteko pyörällä? (lueteltu vaihtoehdot)



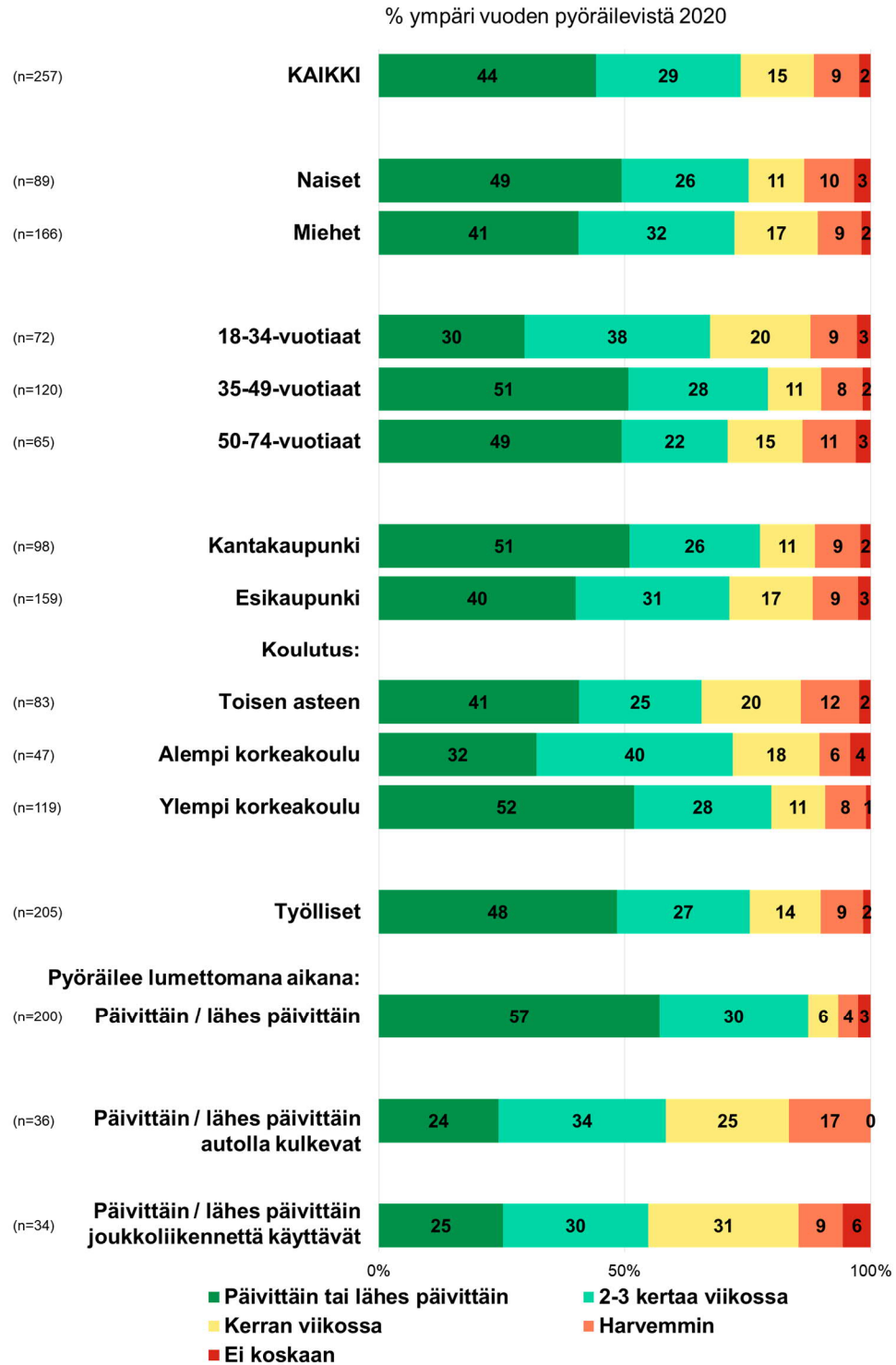
Kuvio 19: Pyörällä liikkuminen (kaikki vastaajat taustaryhmittäin)

3) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?



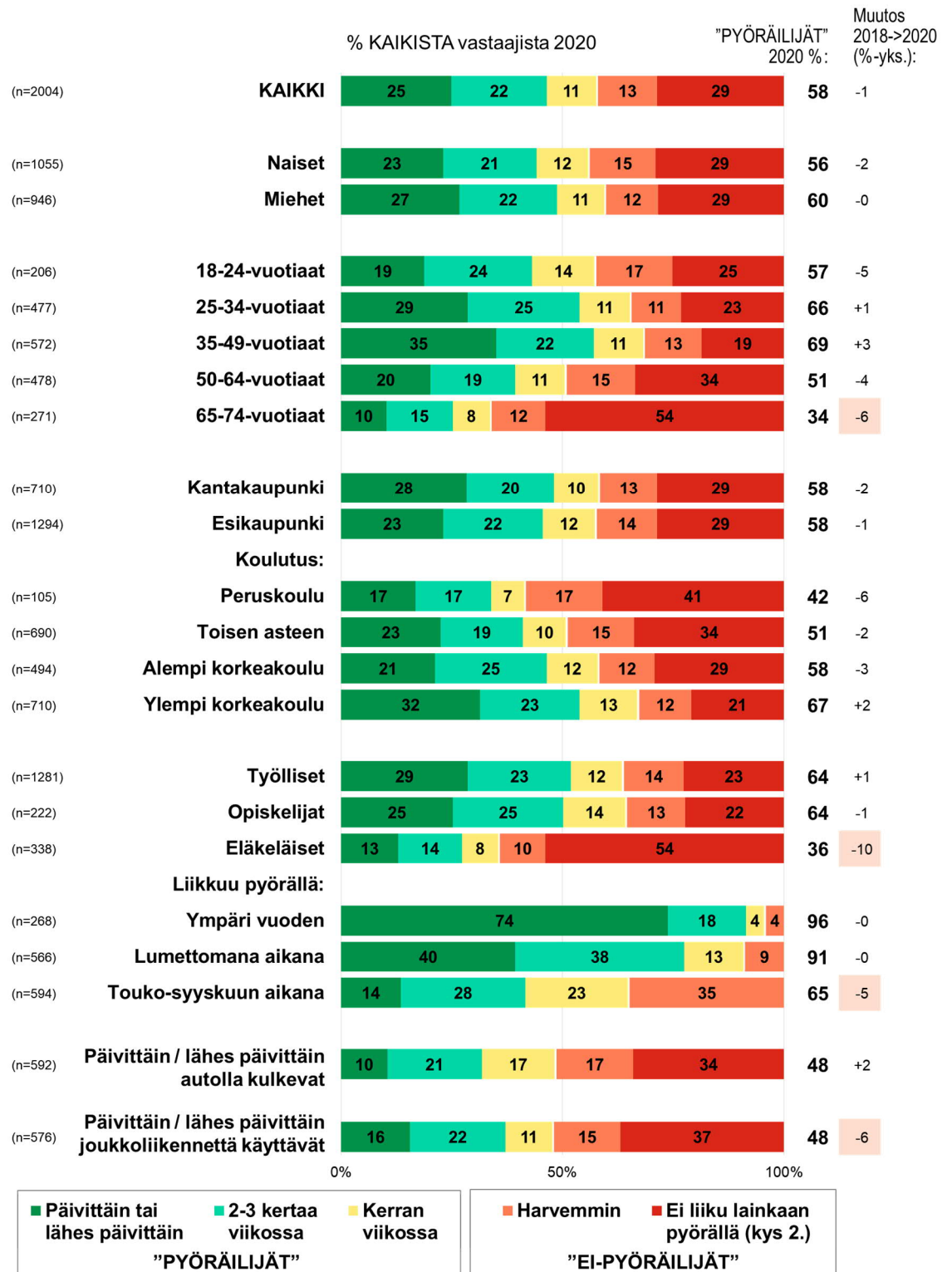
Kuvio 20: Pyöräilyn useus lumettomana aikana (pyörällä liikkuvat taustaryhmittäin)

4) Kuinka usein pyöräilette talvella, kun maassa on lunta/jäätä?



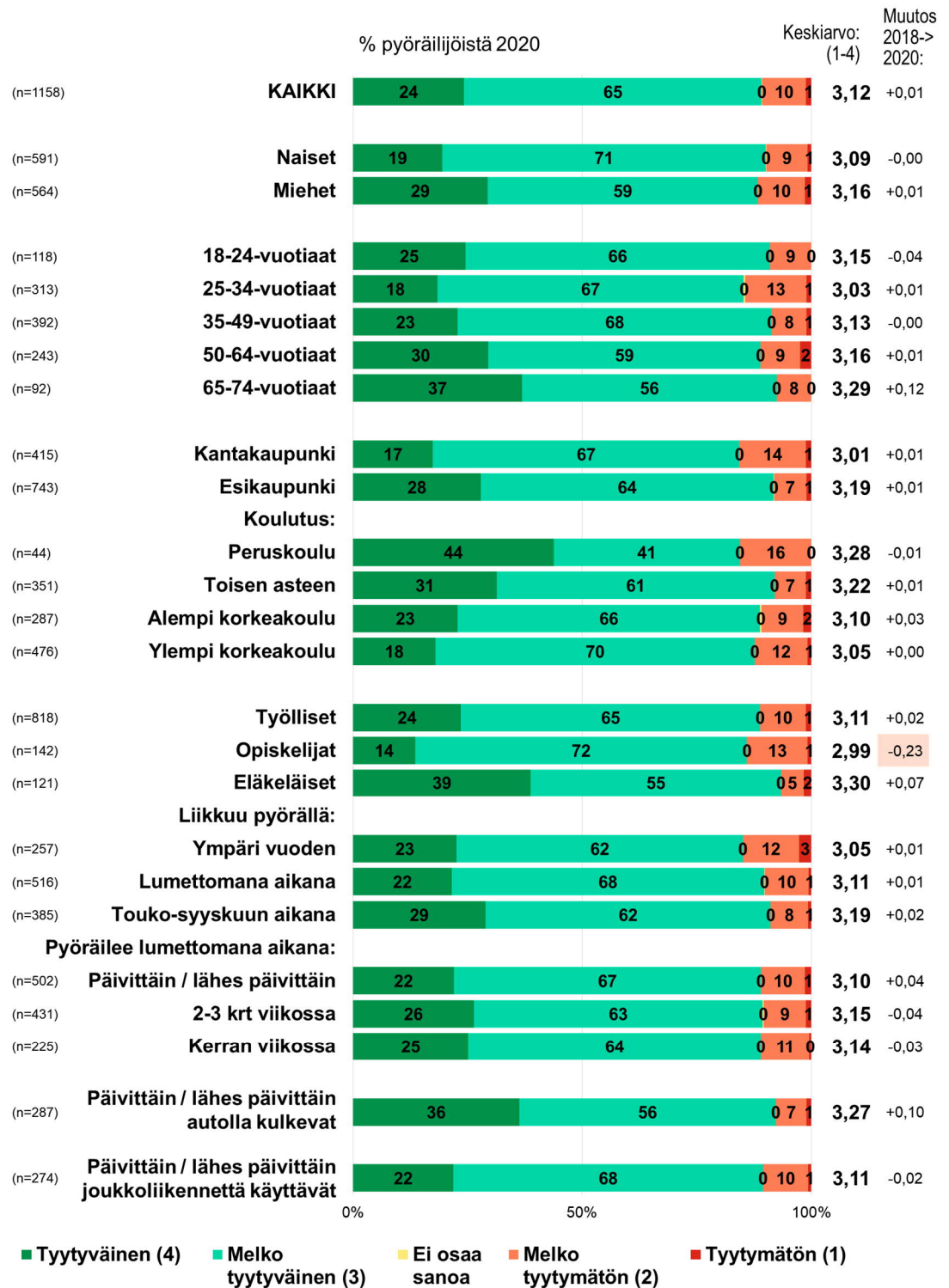
Kuvio 21: Pyöräilyn useus talvella, kun maassa on lunta/jäätä (ympäri vuoden pyöräilevät taustaryhmittäin)

2) Liikutteko pyörällä? (lueteltu vaihtoehdot) 3) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?



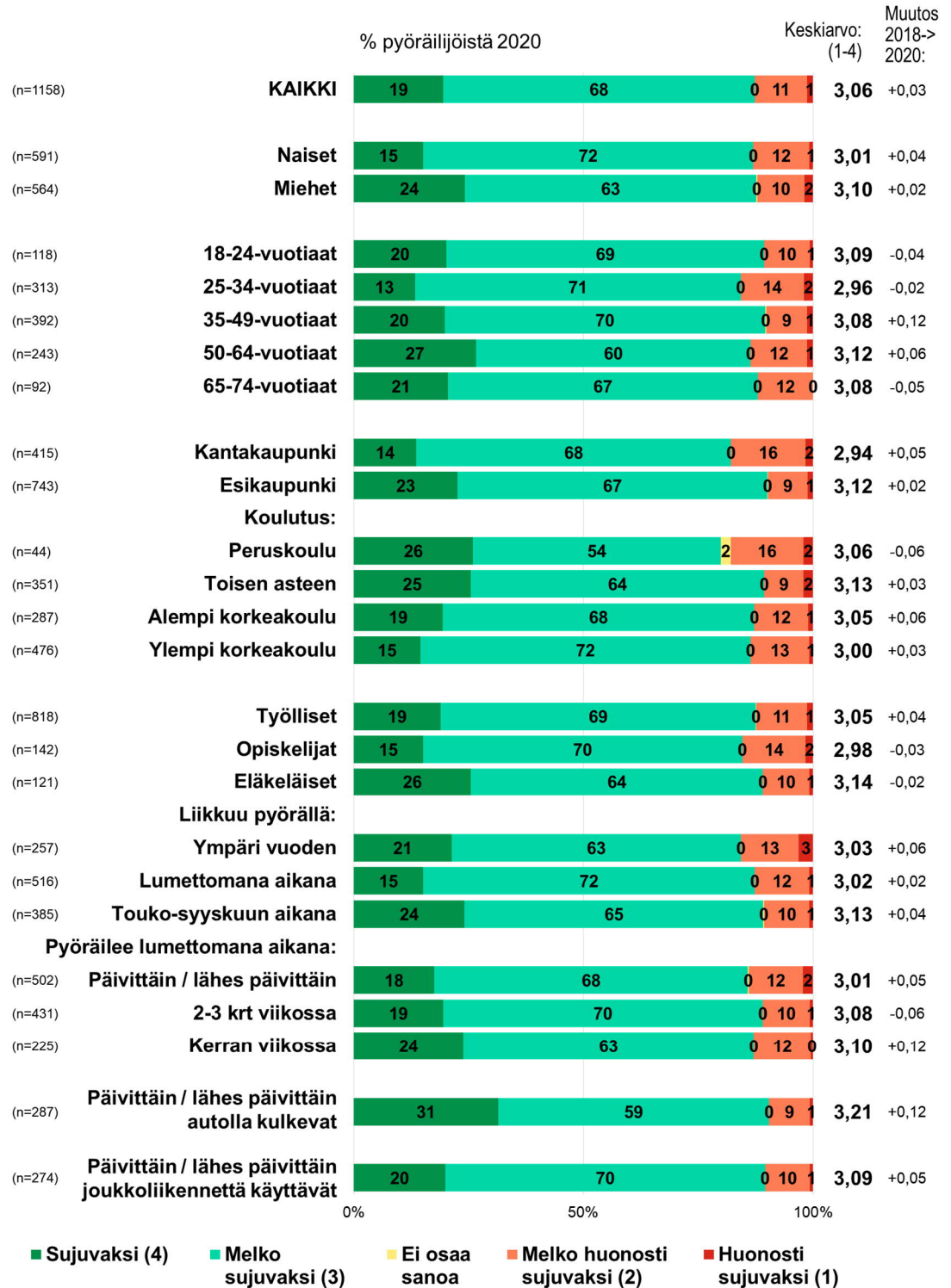
Kuvio 22: Pyöräilyn useus (lumettomana aikana) (kaikki vastaajat taustaryhmittäin)

5) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina?



Kuvio 23: Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina (pyöräilijät taustaryhmittäin)

6) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä?



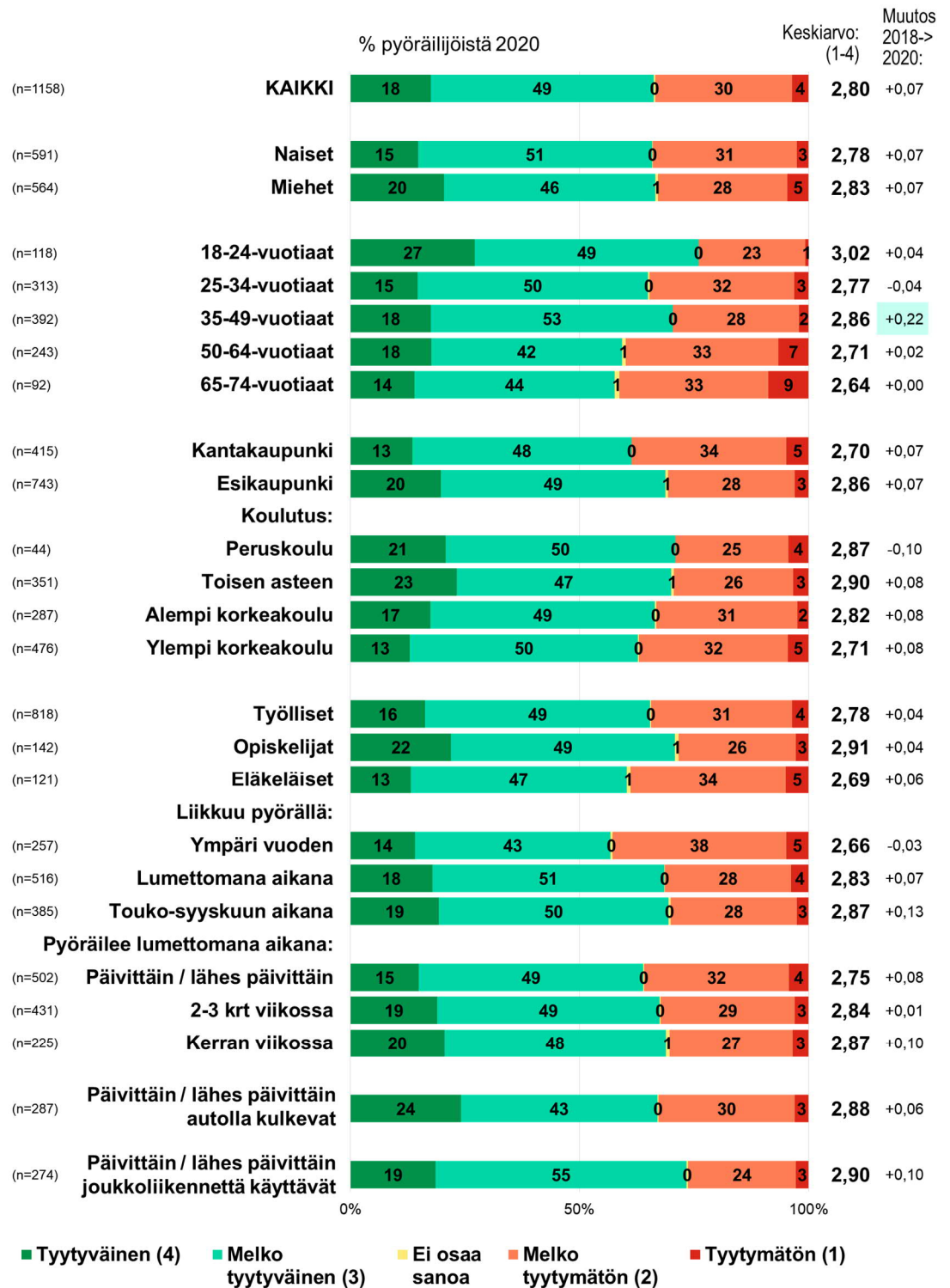
Kuvio 24: Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

7) Miten turvalliseksi koette pyöräilyn Helsingissä?



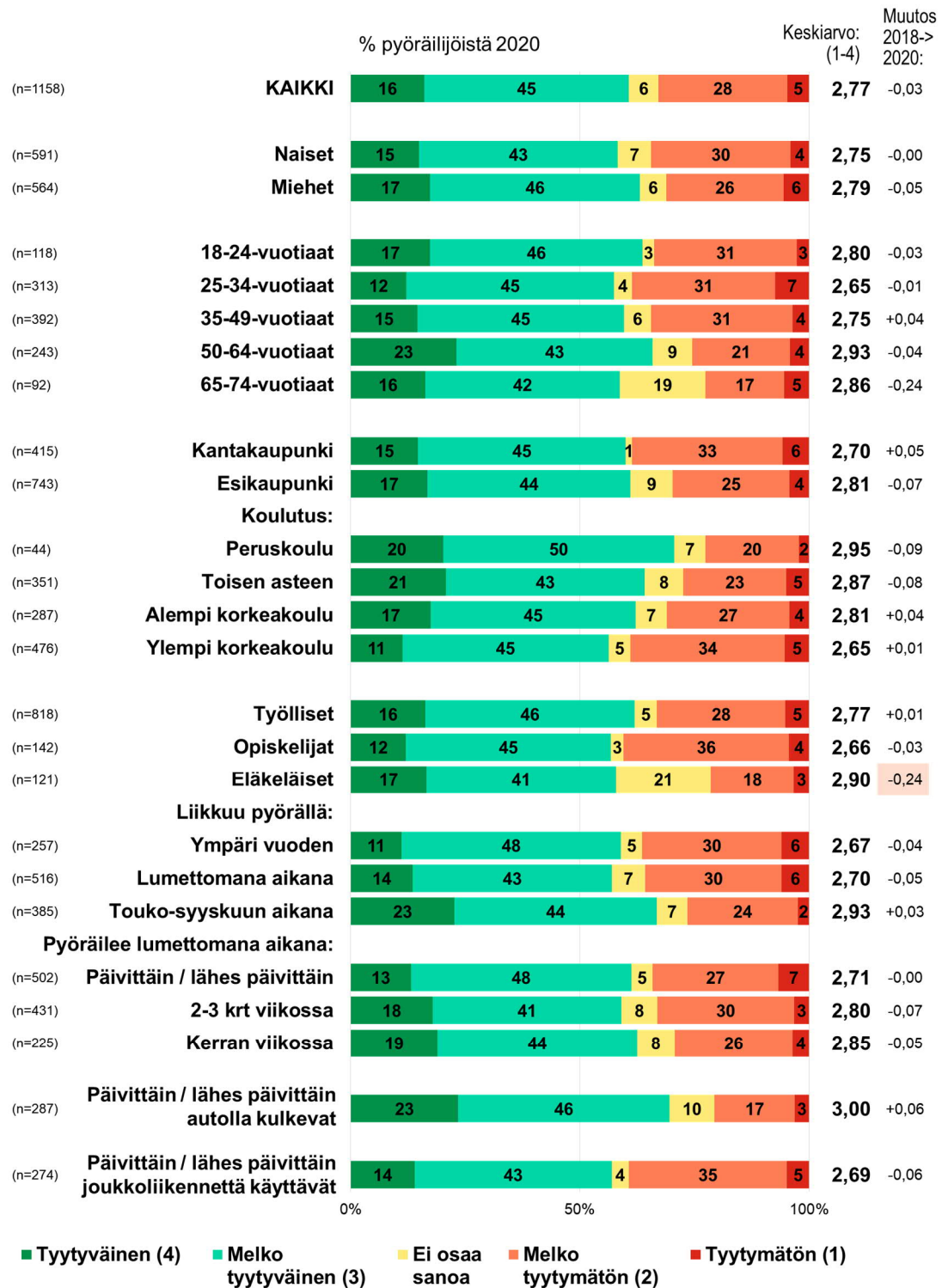
Kuvio 25: Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

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



Kuvio 26: Tyytyväisyys siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan (pyöräilijät taustaryhmittäin)

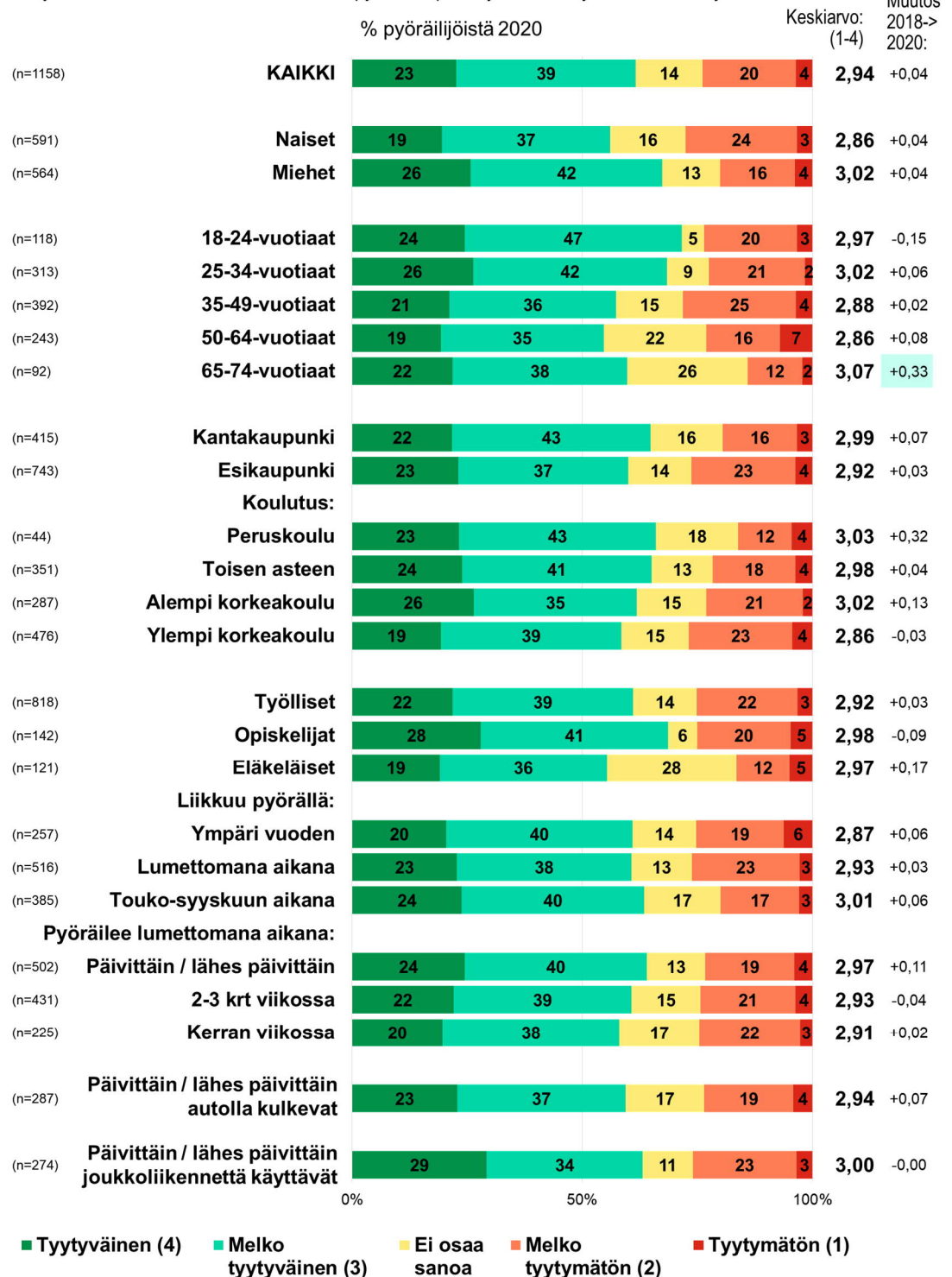
9) Miten tyytyväinen olette pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa?



Kuvio 27: Tyytyväisyys pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa (pyöräilijät taustaryhmittäin)

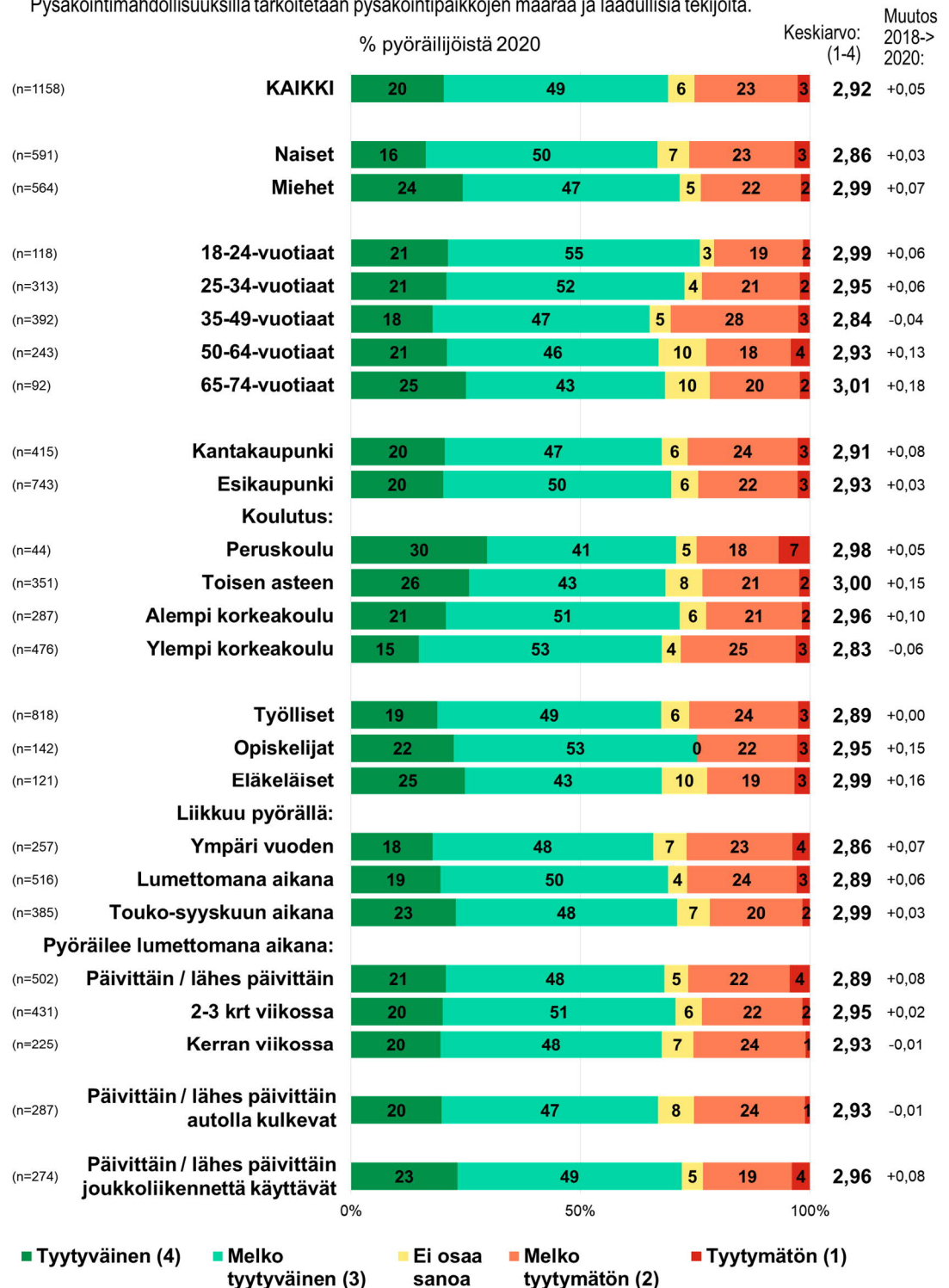
10) Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla?

Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä.



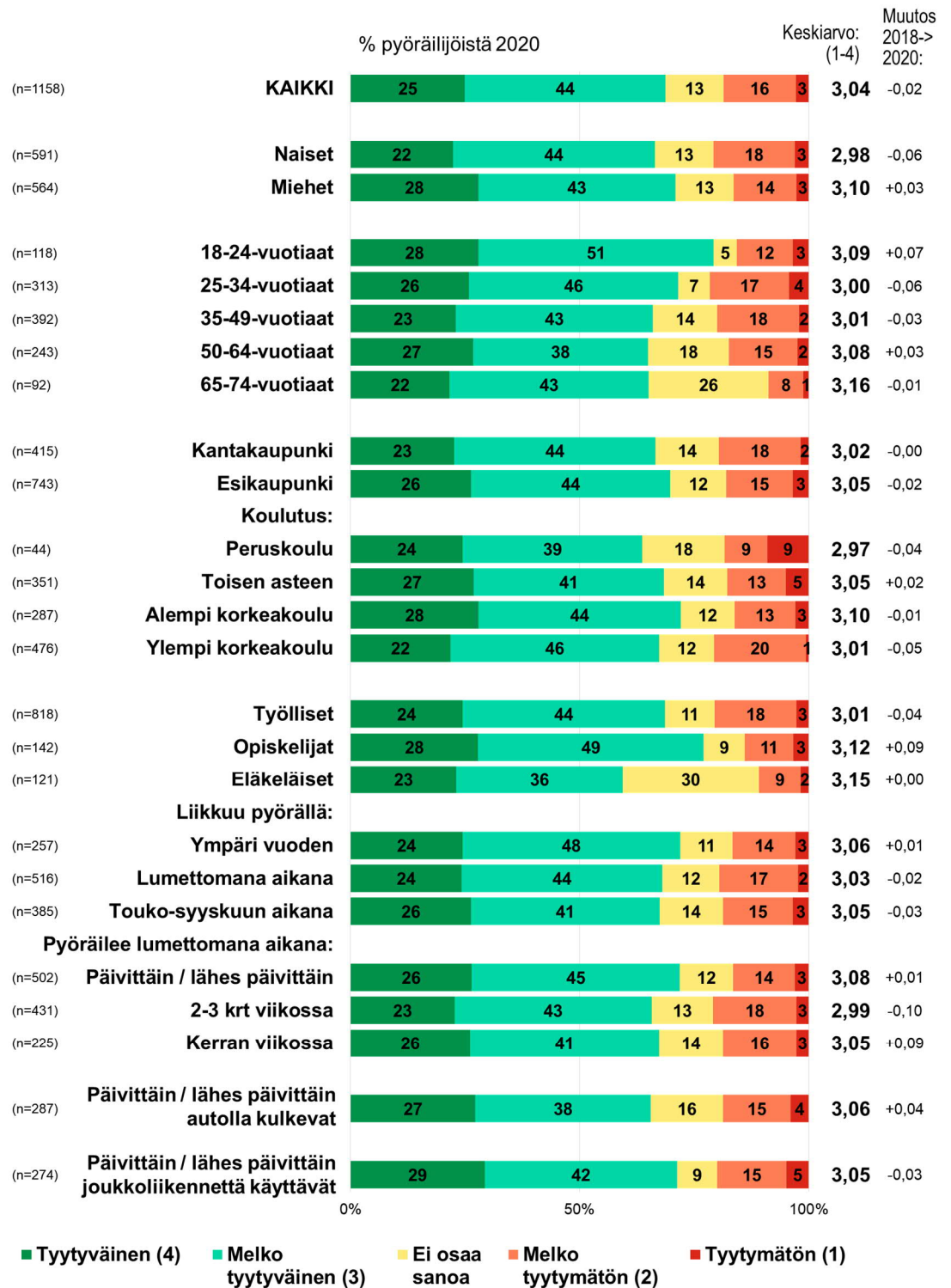
Kuvio 28: Tyytyväisyys polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla (pyöräilijät taustaryhmittäin)

11) Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa?
Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä.



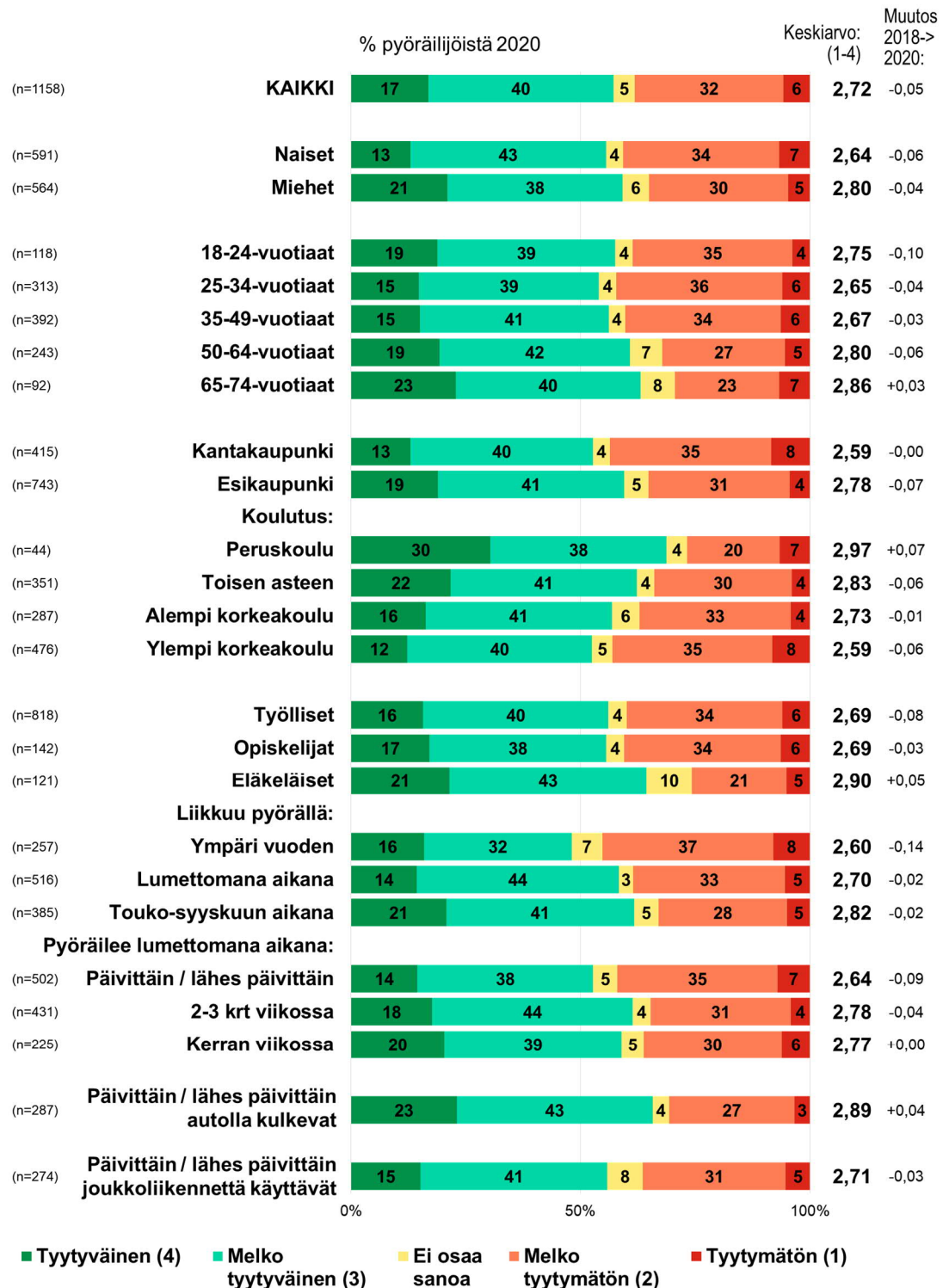
Kuvio 29: Tyytyväisyys polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa (pyöräilijät taustaryhmittäin)

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



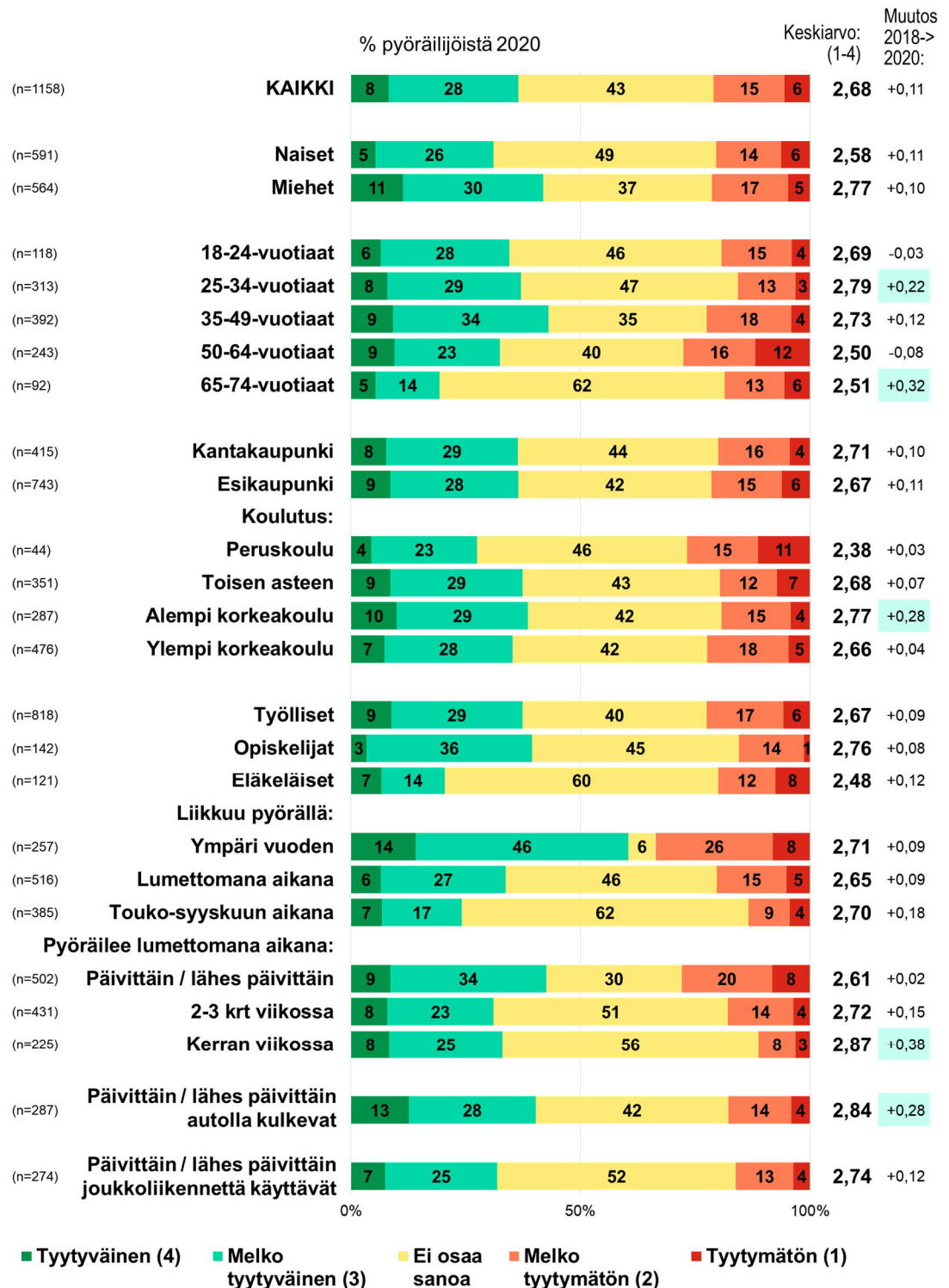
Kuvio 30: Tyytyväisyys mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla (pyöräilijät taustaryhmittäin)

13) Miten tyytyväinen olette pyöräilyn opastukseen Helsingissä?



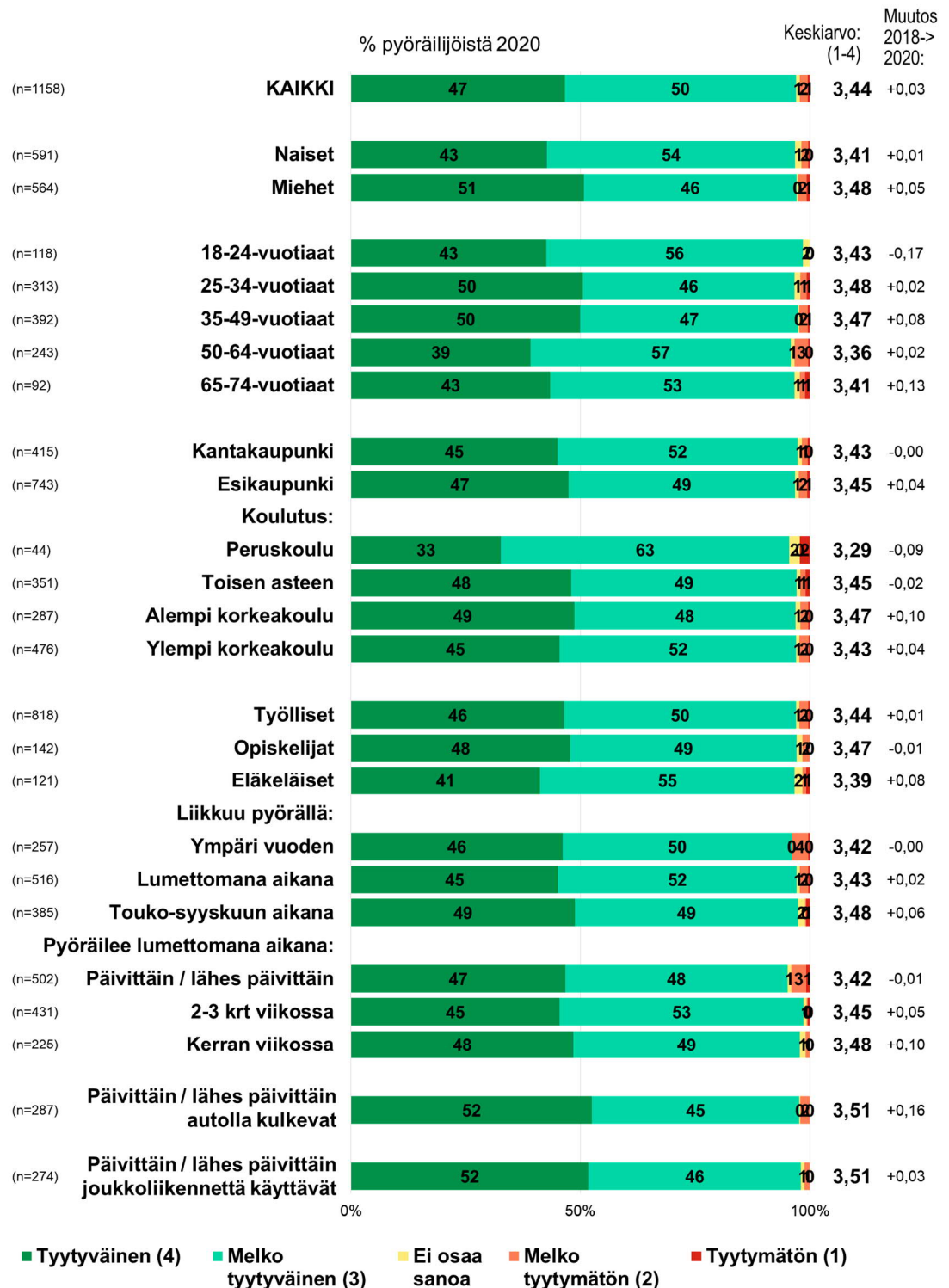
Kuvio 31: Tyytyväisyys pyöräilyn opastukseen Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

16) Miten tyytyväinen olette pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä?



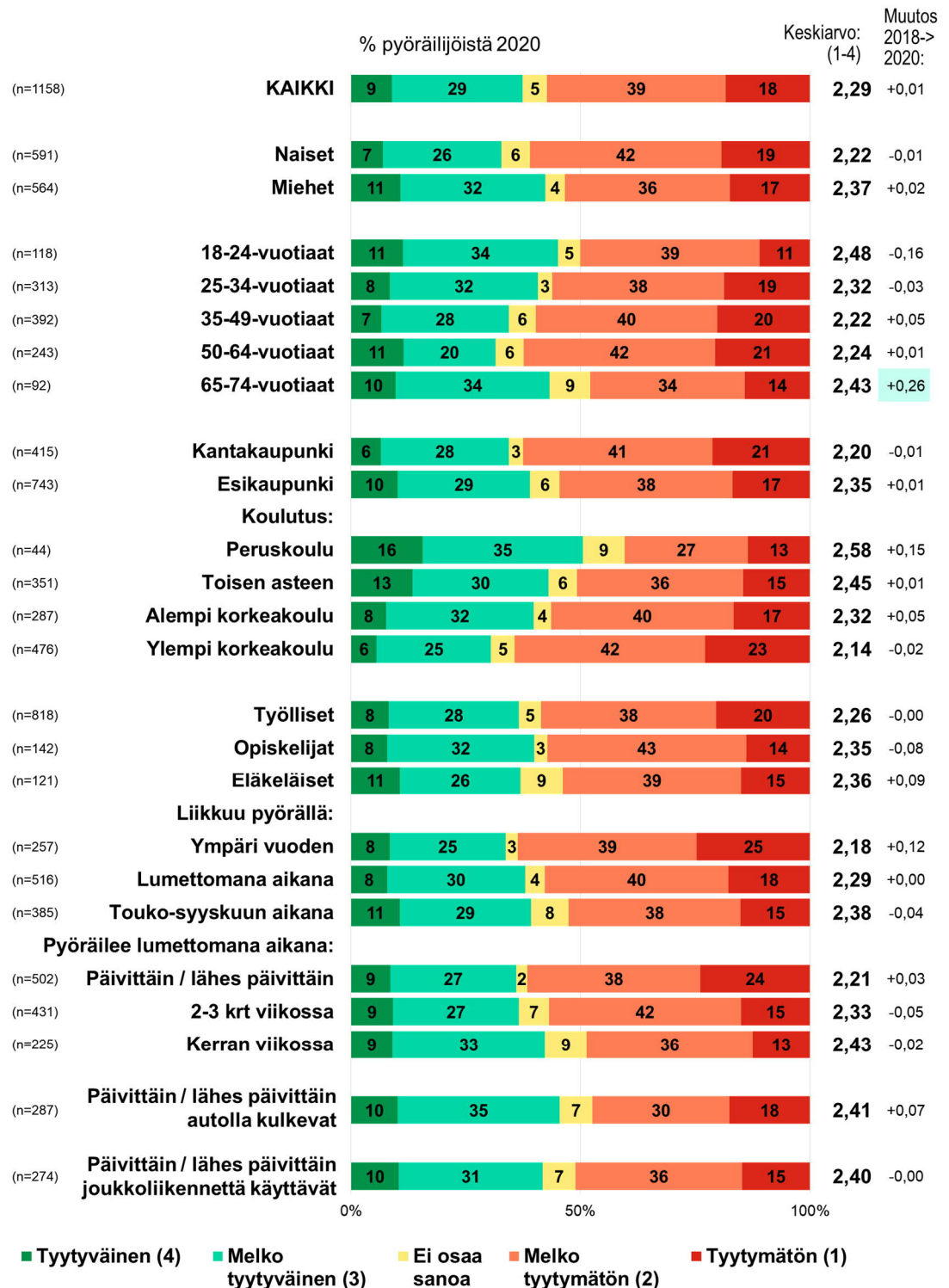
Kuvio 34: Tyytyväisyys pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

17) Miten tyytyväinen olette pyörävylien hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä?



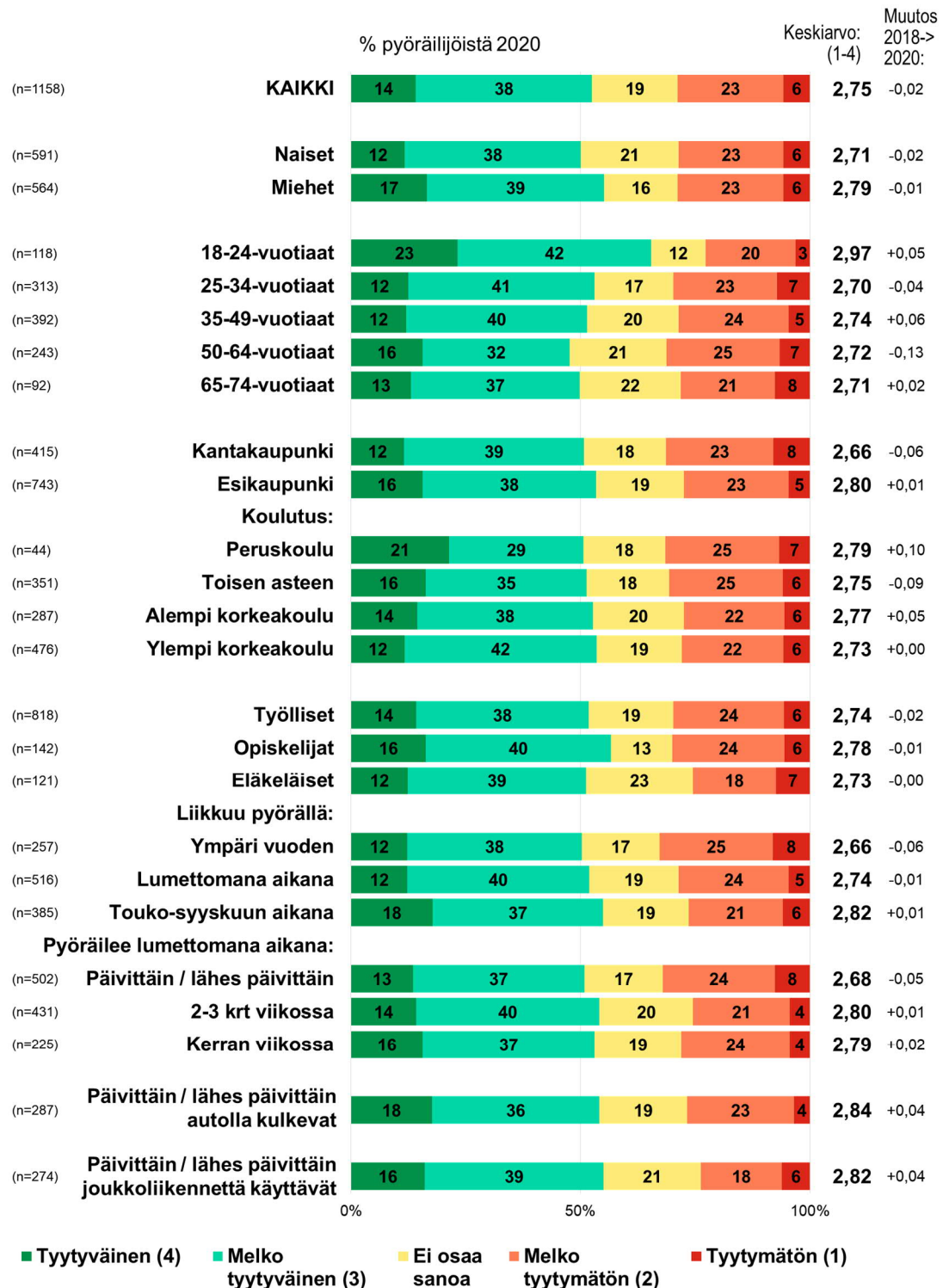
Kuvio 35: Tyytyväisyys pyörävylien hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

18) Miten tyytyväinen olette pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Helsingissä?



Kuvio 36: Tyytyväisyys pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Helsingissä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

19) Miten tyytyväinen olette pyöräilystä tiedottamiseen?



Kuvio 37: Tyytyväisyys pyöräilystä tiedottamiseen (pyöräilijät taustaryhmittäin)

Taulukko 6: Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä (pyöräilijät taustaryhmittäin)

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne? % pyöräilijöistä ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Naiset	Miehet	18-24 v.	25-34 v.	35-49 v.	50-64 v.	65-74 v.	Kanta-kaupunki	Esi-kaupunki
Työ- tai opiskelumatka		43 <u>-7</u>	44 <u>-9</u>	42 <u>-5</u>	47 <u>-8</u>	46 <u>-15</u>	51 <u>-7</u>	39 <u>-2</u>	4 <u>+2</u>	48 <u>-10</u>	41 <u>-5</u>
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka		22 <u>+3</u>	23 <u>+7</u>	21 <u>-1</u>	23 <u>-3</u>	27 <u>+5</u>	20 <u>+6</u>	16 <u>-1</u>	32 <u>+7</u>	22 <u>+1</u>	22 <u>+4</u>
Asiointi- tai ostosmatka		19 <u>+0</u>	22 <u>+2</u>	16 <u>-1</u>	17 <u>+5</u>	18 <u>+8</u>	15 <u>-2</u>	20 <u>-4</u>	35 <u>-6</u>	17 <u>+4</u>	20 <u>-1</u>
Kuntoilu pyöräillen		14 <u>+4</u>	9 <u>+1</u>	19 <u>+6</u>	11 <u>+5</u>	7 <u>+3</u>	11 <u>+2</u>	24 <u>+9</u>	28 <u>-3</u>	12 <u>+6</u>	15 <u>+2</u>
Lasten kuljettaminen		1 <u>+0</u>	1 <u>-1</u>	2 <u>+1</u>	1 <u>+1</u>	1 <u>-0</u>	2 <u>-0</u>	0 <u>+0</u>	0 <u>+0</u>	1 <u>-0</u>	1 <u>+0</u>
Muu		1 <u>-0</u>	1 <u>-0</u>	1 <u>-1</u>	1 <u>+0</u>	0 <u>-1</u>	1 <u>+0</u>	0 <u>-2</u>	1 <u>+0</u>	1 <u>-1</u>	1 <u>-0</u>

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne? % pyöräilijöistä ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Peruskoulu	Toisen asteen	Alempi korkeakoulu	Ylempi korkeakoulu	Työlliset	Opiskelijat	Eläkeläiset
Työ- tai opiskelumatka		43 <u>-7</u>	16 <u>-4</u>	44 <u>-0</u>	39 <u>-18</u>	47 <u>-6</u>	51 <u>-9</u>	44 <u>-13</u>	1 <u>-1</u>
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka		22 <u>+3</u>	25 <u>+4</u>	24 <u>+3</u>	25 <u>+6</u>	19 <u>+2</u>	20 <u>+2</u>	29 <u>+6</u>	32 <u>+9</u>
Asiointi- tai ostosmatka		19 <u>+0</u>	35 <u>+15</u>	17 <u>-5</u>	20 <u>+4</u>	18 <u>+2</u>	15 <u>+2</u>	19 <u>+6</u>	36 <u>-9</u>
Kuntoilu pyöräillen		14 <u>+4</u>	22 <u>-17</u>	14 <u>+3</u>	15 <u>+9</u>	13 <u>+3</u>	13 <u>+5</u>	5 <u>-1</u>	30 <u>+2</u>
Lasten kuljettaminen		1 <u>+0</u>	0 <u>+0</u>	1 <u>+0</u>	1 <u>-1</u>	2 <u>+1</u>	1 <u>+0</u>	2 <u>+2</u>	0 <u>+0</u>
Muu		1 <u>-0</u>	2 <u>+2</u>	1 <u>+0</u>	0 <u>-1</u>	1 <u>-1</u>	1 <u>-0</u>	1 <u>+0</u>	1 <u>-1</u>

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne? % pyöräilijöistä ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	Lumetomana aikana	Toukokuun aikana	Lumetomana aikana: Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa	Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukkoliikennettä päivittäin / lähes
Työ- tai opiskelumatka		43 <u>-7</u>	67 <u>-3</u>	44 <u>-11</u>	26 <u>-7</u>	65 <u>-7</u>	32 <u>-0</u>	15 <u>-4</u>	27 <u>-6</u>	39 <u>-7</u>
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka		22 <u>+3</u>	9 <u>+1</u>	22 <u>+5</u>	32 <u>+4</u>	12 <u>+4</u>	28 <u>-0</u>	34 <u>+1</u>	28 <u>+0</u>	26 <u>+2</u>
Asiointi- tai ostosmatka		19 <u>+0</u>	10 <u>-3</u>	19 <u>+0</u>	24 <u>+4</u>	13 <u>-1</u>	22 <u>-1</u>	24 <u>+2</u>	17 <u>+0</u>	22 <u>+2</u>
Kuntoilu pyöräillen		14 <u>+4</u>	11 <u>+5</u>	14 <u>+6</u>	16 <u>+1</u>	8 <u>+4</u>	16 <u>+2</u>	23 <u>+1</u>	27 <u>+7</u>	10 <u>+2</u>
Lasten kuljettaminen		1 <u>+0</u>	2 <u>+1</u>	1 <u>-0</u>	2 <u>+0</u>	1 <u>-0</u>	1 <u>-0</u>	2 <u>+1</u>	2 <u>+0</u>	2 <u>+0</u>
Muu		1 <u>-0</u>	1 <u>-0</u>	1 <u>-0</u>	0 <u>-1</u>	1 <u>+0</u>	0 <u>-1</u>	1 <u>-1</u>	0 <u>-2</u>	0 <u>-0</u>

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleviivauksella

Taulukko 7: Pääasiallinen syy pyöräilyyn (pyöräilijät taustaryhmittäin)

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei luettelut)									Kanta-kaupunki	Esi-kaupunki
	n=	KAIKKI	Naiset	Miehet	18-24 v.	25-34 v.	35-49 v.	50-64 v.		
% pyöräilijöistä ja muutos 2018-> 2020 (%-yksikköä)	1158	591	564	118	313	392	243	92	415	743
Kätevä tapa liikkua	39 -3	38 -3	40 -3	44 -4	46 -5	42 -0	28 -4	26 -4	49 -4	34 -2
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	33 -0	30 -2	35 +1	27 +2	24 -4	30 -5	46 +8	50 +6	23 -1	38 +0
Ulkoilu ja virkistys	9 -0	9 -1	9 +1	10 +5	6 +1	8 -2	12 -2	16 +5	7 -0	10 +0
Taloudellinen edullisuus	4 +1	5 +2	3 +0	8 -1	7 +4	3 +1	2 +0	0 -2	6 +3	4 +0
Ympäristösytyt	4 -0	4 -0	4 +0	2 -4	7 +4	4 -1	2 -1	0 -2	4 +0	4 -0
Riippumattomuus aikatauluista	4 +0	4 +0	3 +0	4 +1	4 -2	5 +2	4 +0	1 +0	4 +0	4 +0
Korona-tilanne	2	4	1	3	2	3	1	1	3	2
Joukkoliikenneyhteydetyt ovat huonot	1 +0	1 +1	0 -0	1 -1	0 -1	1 +1	0 +0	1 +1	1 +0	1 +0
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	1 -1	1 -0	0 -1	0 -1	0 -1	1 +1	0 -2	0 -2	0 -1	1 -1
Muu	3 +0	3 -1	4 +1	2 -1	3 +1	3 -0	4 -0	4 -2	3 +0	4 +0

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei luettelut)								
	n=	KAIKKI	Peruskoulu	Toisenasteen	Alempi korkeakoulu	Ylempi korkeakoulu	Työlliset	Opiskelijat
% pyöräilijöistä ja muutos 2018-> 2020 (%-yksikköä)	1158	44	351	287	476	818	142	121
Kätevä tapa liikkua	39 -3	37 +18	36 -6	39 -8	42 -0	41 -4	44 +0	26 -3
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	33 -0	43 +2	33 -1	32 +4	32 -3	32 +1	22 -5	50 +4
Ulkoilu ja virkistys	9 -0	0 -17	12 ±5	9 -1	8 -2	9 -1	9 +3	16 +4
Taloudellinen edullisuus	4 +1	2 -3	6 +2	6 +1	2 +1	4 +1	10 +4	1 -2
Ympäristösytyt	4 -0	4 +0	3 -1	3 +1	5 +1	4 +0	6 -2	1 -2
Riippumattomuus aikatauluista	4 +0	4 -1	2 -2	5 +2	5 +2	4 +0	4 -3	2 -1
Korona-tilanne	2	0	1	3	3	3	2	0
Joukkoliikenneyhteydetyt ovat huonot	1 +0	0 +0	1 +0	0 -1	1 +1	1 +0	0 -2	1 +1
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	1 -1	0 -2	0 -1	1 +1	0 -1	0 -1	2 +1	0 -1
Muu	3 +0	9 +3	5 +2	1 -2	3 -1	3 +0	1 +0	5 -0

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (spontaani, ei luoteltu) % pyöräilijöistä ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	KAIKKI n=	Liikkuu pyörällä:			Lumetomana aikana:			Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukkoliikennettä päivittäin / lähes
		Ympäri vuoden	Lumetomana aikana	Toukokuun aikana	Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa		
	1158	257	516	385	502	431	225	287	274
Kätevä tapa liikkua	39 -3	44 +0	40 -5	36 -2	43 -3	37 -2	35 -1	34 -0	41 -5
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	33 -0	31 -3	33 +3	33 -3	30 -2	33 -2	37 +5	43 +1	27 -1
Ulkoilu ja virkistys	9 -0	5 -1	7 -1	15 +3	5 -0	13 +3	11 -3	13 +1	11 +1
Taloudellinen edullisuus	4 +1	4 +1	4 +1	4 +1	4 +1	6 +2	2 +1	2 -0	4 +2
Ympäristösytyt	4 -0	7 +3	4 -1	3 -0	5 +1	3 -1	3 -0	3 -1	4 -0
Riippumattomuus aikatauluista	4 +0	4 -0	5 +1	2 -0	4 +1	4 -1	2 +1	2 -1	4 +0
Korona-tilanne	2	1	3	2	2	2	4	0	2
Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot	1 +0	2 +1	1 +0	0 -0	2 +1	0 -0	0 -0	0 +0	1 +0
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	1 -1	1 -1	1 -1	0 -0	1 -0	0 -1	0 -0	0 +0	1 -1
Muu	3 +0	2 +0	3 -0	5 +1	3 +0	3 -0	6 -0	3 -0	4 +1

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleiviivauksella

Taulukko 8: Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile (ei-pyöräilijät taustaryhmittäin)

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (spontaani, ei luetella) % ei-pyöräilijöistä ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Naiset	Miehet	18-24	25-34	35-49	50-64	65-74
					v.	v.	v.	v.	v.
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei...		20 +1	19 ±5	21 -3	25 +1	25 +5	21 +1	20 +1	13 -1
Oma terveys/korkea ikä		17 +2	20 +1	13 +2	1 -1	3 -3	8 -0	19 +4	46 +5
Ei pyörää saatavilla		17 +0	16 +2	18 -2	25 -4	26 -1	21 +5	11 +1	8 -1
Mukavuudenhalu		8 -1	7 +1	9 -2	13 +6	6 -1	7 -2	9 -2	5 +0
Turvattomuuden tunne liikenteessä		7 -1	10 -1	4 +0	5 +3	6 -2	8 +1	7 +0	10 -4
Liian pitkä välimatka		7 -3	6 ±5	8 -1	12 -6	7 -8	8 -1	8 -1	1 -1
Lyhyet välimatkat/asuu keskustassa		5 +1	4 +0	7 ±3	4 +1	7 +4	3 +0	6 -0	6 +2
Ajan puute		3 -1	2 -1	4 -0	5 +4	2 +0	4 -3	3 -3	3 +1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa		2 -0	3 -1	1 -0	2 -1	4 +0	4 -1	0 +0	0 -1
Pelkää, että pyörä varastetaan		1 +0	1 +1	1 -0	1 -2	4 +3	1 -1	1 -0	1 +1
Sää		1 +0	2 -0	1 +1	2 +1	2 +1	1 +0	2 +1	1 -1
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä		1 +0	1 +1	1 -0	0 +0	0 -1	1 +1	3 +1	1 +0
Puutteelliset pysäköinti-/säilytysmahdollisuudet		1 +0	1 -0	1 +1	1 -0	1 +0	1 -1	1 +1	1 +1
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti		1 ±1	1 ±2	1 +0	0 -1	2 -1	2 -1	0 ±2	0 -1
Matkaan liittyvä muu asiointi		1 -1	1 -1	1 -1	0 -1	1 -1	1 -1	1 -2	1 +0
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute		1 +0	0 +0	1 +1	0 +0	1 +1	1 +1	1 +1	0 -1
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus		0 -0	0 +0	0 -0	0 +0	0 +0	0 -1	0 +0	0 +0
Muu		6 +1	6 +1	7 +2	3 +1	4 +2	8 +3	9 +1	6 -1

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (spontaani, ei luetella) % ei-pyöräilijöistä ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Kanta-	Esi-
			kau-	kau-
		846	295	551
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei...		20 +1	20 -3	20 +4
Oma terveys/korkea ikä		17 +2	15 +2	18 +2
Ei pyörää saatavilla		17 +0	17 +1	17 -1
Mukavuudenhalu		8 -1	8 +0	8 -1
Turvattomuuden tunne liikenteessä		7 -1	12 -1	5 -1
Liian pitkä välimatka		7 -3	1 ±4	9 -3
Lyhyet välimatkat/asuu keskustassa		5 +1	10 +3	3 +1
Ajan puute		3 -1	2 -1	4 -1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa		2 -0	2 -1	2 -0
Pelkää, että pyörä varastetaan		1 +0	2 +2	1 -0
Sää		1 +0	2 +1	1 -0
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä		1 +0	1 -0	1 +0
Puutteelliset pysäköinti-/säilytysmahdollisuudet		1 +0	1 +0	1 +0
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti		1 ±1	1 -1	1 -1
Matkaan liittyvä muu asiointi		1 -1	0 -0	1 -1
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute		1 +0	0 -0	1 +1
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus		0 -0	0 +0	0 -0
Muu		6 +1	6 +1	7 +1

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (spontaani, ei luettelalla) % ei-pyöräilijöistä ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Peruskoulu	Toisenasteen	Alempi korkeakoulu	Ylempi korkeakoulu	Työlliset	Opiskelijat	Eläkeläiset
Muu liikku mistapa on mieluisampi / pyöräily ei...		20 +1	15 +3	22 +6	22 +6	17 -9	23 +3	26 +1	13 -2
Oma terveys/korkea ikä		17 +2	26 -6	16 -1	16 +3	17 +7	7 -1	1 -4	48 +8
Ei pyörää saatavilla		17 +0	17 +2	19 +1	19 -0	12 -2	18 -0	29 -5	9 +1
Mukavuudenhalu		8 -1	13 +2	8 -3	5 -2	8 +4	10 +0	4 +1	4 -2
Turvattomuuden tunne liikenteessä		7 -1	8 -2	5 -3	9 +3	9 +1	6 +1	7 -1	9 -3
Liian pitkä välimatka		7 -3	3 -2	5 -3	9 -3	7 -4	9 -3	11 -1	0 -3
Lyhyet välimatkat/asuu keskustassa		5 +1	6 +3	5 +2	4 -1	6 +2	6 +1	5 +3	4 +1
Ajan puute		3 -1	4 +2	2 -2	5 +1	2 -1	4 -2	4 +4	3 +1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa		2 -0	0 +0	2 -0	2 -1	3 -0	2 +1	2 +1	0 -0
Pelkää, että pyörä varastetaan		1 +0	0 +0	2 -0	2 +1	1 +1	1 -1	3 +1	1 +1
Sää		1 +0	2 -2	1 +0	1 +1	2 -0	1 -0	4 +4	0 -1
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä		1 +0	2 +2	2 +0	1 +0	0 +0	1 +1	0 -2	1 +1
Puutteelliset pysäköinti-/säilytysmahdollisuudet		1 +0	0 +0	2 +1	0 +0	0 -1	1 -0	1 +1	0 +0
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti		1 -1	0 +0	0 -0	0 -5	2 -0	1 -2	0 +0	0 -0
Matkaan liittyvä muu asiointi		1 -1	0 +0	1 -0	0 -2	1 -1	1 -1	1 -2	0 +0
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute		1 +0	0 +0	1 +0	0 +0	1 +1	1 +1	1 +1	0 -0
Päälysteen kunto tai muu epätasaisuus		0 -0	0 -2	0 +0	0 +0	0 +0	0 +0	0 +0	0 +0
Muu		6 +1	5 -0	6 +1	4 -0	9 +4	7 +3	1 -2	5 -1

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (spontaani, ei luettelalla) % ei-pyöräilijöistä ja muutos 2018 -> 2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Lumettomana aikana	Toukokuun aikana	Ei lainkaan	Pyöräilee lumettomana aikana: Harvemmin	Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukkoliikennettä päivittäin / lähes
Muu liikku mistapa on mieluisampi / pyöräily ei...		20 +1	33 +17	22 -1	18 +0	24 +3	21 +3	19 +2
Oma terveys/korkea ikä		17 +2	6 -0	6 -1	22 +4	6 -1	12 +1	14 -0
Ei pyörää saatavilla		17 +0	8 -9	8 -2	21 +2	9 -4	14 -1	24 +2
Mukavuudenhalu		8 -1	4 -0	9 -1	7 -1	9 -0	12 +2	7 -0
Turvattomuuden tunne liikenteessä		7 -1	6 -2	7 -1	8 -0	6 -1	6 +1	8 -2
Liian pitkä välimatka		7 -3	8 -3	10 -3	5 -4	10 -2	11 -3	5 -4
Lyhyet välimatkat/asuu keskustassa		5 +1	4 -5	7 +4	5 +1	6 +1	2 +0	3 +0
Ajan puute		3 -1	6 -3	6 -0	2 -1	6 -1	5 -2	2 -1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa		2 -0	4 -1	3 -1	1 -0	4 -0	3 +2	2 -1
Pelkää, että pyörä varastetaan		1 +0	2 +2	0 -1	2 +0	1 -0	1 -0	2 +1
Sää		1 +0	0 -2	5 +2	0 -0	4 +1	0 -1	3 +2
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä		1 +0	2 +2	2 +2	1 -0	2 +2	2 +0	1 +1
Puutteelliset pysäköinti-/säilytysmahdollisuudet		1 +0	2 +0	1 +1	1 -0	2 +1	1 +0	0 -0
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti		1 -1	0 +0	1 -2	1 -1	1 -2	1 -1	1 -2
Matkaan liittyvä muu asiointi		1 -1	0 -2	1 -0	0 -1	1 -1	0 -2	0 -1
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute		1 +0	0 +0	0 +0	1 +0	0 +0	0 +0	1 +1
Päälysteen kunto tai muu epätasaisuus		0 -0	0 -2	0 +0	0 +0	0 -0	0 -0	0 +0
Muu		6 +1	12 +5	7 +3	6 +0	8 +3	6 +1	6 +1

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleiviivauksella

Taulukko 9: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän (kaikki vastaajat taustaryhmittäin)

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn? % vastaajista ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=				18-24	25-34	35-49	50-64	65-74
		KAIKKI	Naiset	Miehet	v.	v.	v.	v.	v.
		2004	1055	946	206	477	572	478	271
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta		69 +1	71 -1	66 +3	82 +4	76 +1	72 +5	64 -1	44 -9
Jos pyörävyöverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi		60 -3	63 -3	57 -3	76 +4	71 -2	65 -0	52 -4	32 -15
Jos pyöräily olisi turvallisempaa		59 -2	68 -1	48 -4	68 +3	63 -3	59 -3	57 +1	45 -10
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät		58	63	52	72	64	61	52	38
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat		54 +1	59 +3	49 -1	69 +10	61 +3	57 +1	52 +2	29 -11
Jos pyörävyvät pidettäisiin paremmassa kunnossa		49 -3	51 -4	46 -2	57 +2	56 -0	51 -2	44 -5	30 -11
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty		46 -1	52 -0	38 -3	60 +2	51 +1	47 -0	40 -4	32 -4
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa		43 -3	41 -4	44 -3	51 -2	49 -8	49 +2	37 +1	21 -11
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet		40 +0	39 -0	41 +1	58 +13	50 -3	44 +2	32 -1	12 -7

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn? % vastaajista ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=			
		KAIKKI	Kanta-kaupunki	Esi-kaupunki
		2004	710	1294
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta		69 +1	67 +2	69 -0
Jos pyörävyöverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi		60 -3	67 -3	57 -3
Jos pyöräily olisi turvallisempaa		59 -2	63 -2	56 -2
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät		58	63	55
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat		54 +1	58 -1	53 +2
Jos pyörävyvät pidettäisiin paremmassa kunnossa		49 -3	51 -1	47 -4
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty		46 -1	50 -0	43 -2
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa		43 -3	45 -2	42 -4
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet		40 +0	40 -2	40 +1

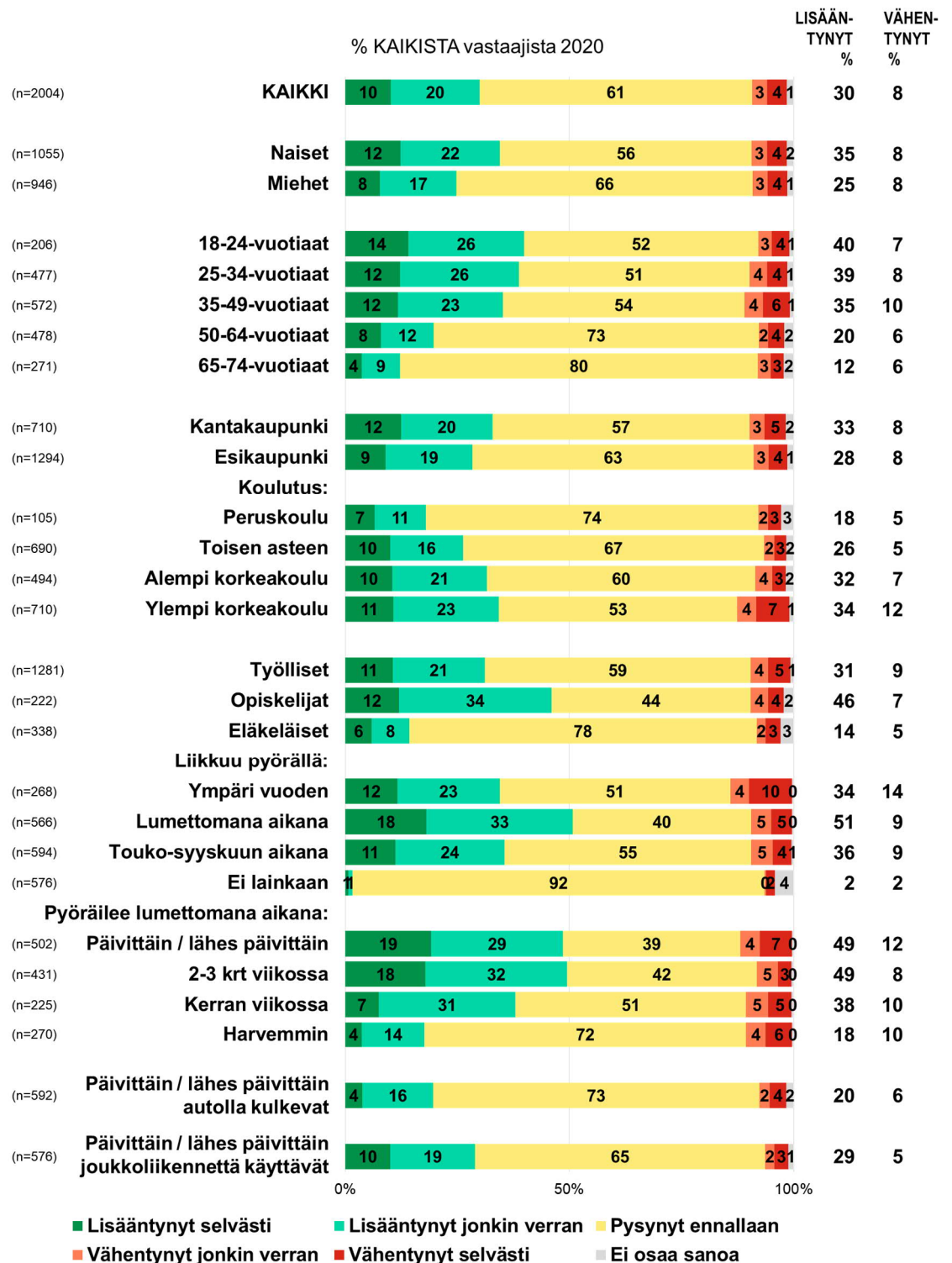
23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn? % vastaajista ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Perus- koulu	Toisen asteen	Alempi korkea- koulu	Ylempi korkea- koulu	Työlliset	Opiskelijat	Eläkeläiset
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta		69 +1	60 -7	70 +0	69 -4	69 ±6	72 +2	79 +5	48 -8
Jos pyörävyöläverkkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi		60 -3	46 -6	58 -1	62 -7	64 -2	65 -1	74 +3	34 -14
Jos pyöräily olisi turvallisempaa		59 -2	50 -9	59 +1	59 -6	60 -2	60 -2	66 +0	48 -8
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät		58	49	57	59	59	60	68	39
Jos pyörävyölien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat		54 +1	48 +1	54 +0	55 -1	56 +3	57 +1	64 +7	36 -6
Jos pyörävyölyt pidettäisiin paremmassa kunnossa		49 -3	48 -7	49 -1	51 -5	47 -3	51 -2	56 +2	32 -12
Jos pyörävyölien opastus olisi paremmin järjestetty		46 -1	37 -9	48 +1	47 -4	44 -1	48 -0	54 +5	33 -7
Jos pyörävyölien talvihoito olisi laadukkaampaa		43 -3	43 +2	43 -2	43 -10	43 +0	45 -3	51 -3	24 -9
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet		40 +0	35 +9	42 +2	42 -2	37 -1	43 +1	58 +6	15 -6

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn? % vastaajista ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä)	n=	KAIKKI	Liikkuu pyörällä:				Lumetomana aikana:			
			Ympäri vuoden	Lumetomana aikana	Touko-syyskuun aikana	Ei lainkaan	Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa	Harvemmin
		2004	268	566	594	576	502	431	225	270
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta		69 +1	78 -0	78 +3	74 +3	50 -4	77 -1	81 ±8	76 ±9	67 -3
Jos pyörävyöläverkkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi		60 -3	74 -6	73 -3	65 -1	38 -4	74 -5	71 +1	69 +2	59 -2
Jos pyöräily olisi turvallisempaa		59 -2	63 +0	64 -3	62 -1	48 -3	66 -4	63 -1	63 +4	60 -2
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät		58	67	68	60	41	70	64	64	56
Jos pyörävyölien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat		54 +1	65 -3	65 +3	58 +2	35 -1	68 +1	63 +6	59 +4	52 -2
Jos pyörävyölyt pidettäisiin paremmassa kunnossa		49 -3	64 -4	59 -3	49 -3	31 -4	64 -2	56 -3	47 -3	48 +2
Jos pyörävyölien opastus olisi paremmin järjestetty		46 -1	53 -4	52 -5	50 +4	32 -2	53 -5	54 +3	46 -1	48 +4
Jos pyörävyölien talvihoito olisi laadukkaampaa		43 -3	72 -6	54 -2	35 -2	26 -6	66 +1	49 +1	38 +0	29 -6
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet		40 +0	46 -5	47 +1	44 ±6	26 -5	46 -1	48 +5	47 +5	41 +2

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saaisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn? % vastaajista ja muutos 2018->2020 (%-yksikköä) n=	KAIKKI	Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukko- liikennettä päivittäin / lähes
	2004	592	576
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta	69 +1	63 +0	70 -2
Jos pyöräyöverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	60 -3	49 -0	65 -4
Jos pyöräily olisi turvallisempaa	59 -2	49 -3	61 -5
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	58	46	60
Jos pyöräylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	54 +1	42 -4	57 +0
Jos pyöräylyt pidettäisiin paremmassa kunnossa	49 -3	42 -4	47 -4
Jos pyöräylien opastus olisi paremmin järjestetty	46 -1	37 -2	48 -1
Jos pyöräylien talvihoito olisi laadukkaampaa	43 -3	34 -5	41 -3
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihu- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	40 +0	38 +2	45 +2

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleiviivauksella

P) Onko koronaepidemia ollut vaikutusta pyörällä liikkumiseen? Onko pyörän käyttöne...



Kuvio 39: Koronaepidemian vaikutus pyöräilyyn (kaikki vastaajat taustaryhmittäin)

Luotettavuusrajataulukot

LUOTETTAVUUSRAJATAULUKKO 95% -TASOLLE

% -luku, joka tulla tulokseksi	NÄYTTEEN TAI OSANÄYTTEEN / ALARYHMÄN KOKO (n)															
	25	50	75	100	150	200	300	400	500	600	800	1 000	2 000	3 000	5 000	10 000
2 tai 98	± 5,6	± 4,0	± 3,2	± 2,8	± 2,3	± 2,0	± 1,6	± 1,4	± 1,3	± 1,1	± 1,0	± 0,9	± 0,6	± 0,5	± 0,4	± 0,3
3 tai 97	± 6,8	± 4,9	± 3,9	± 3,4	± 2,8	± 2,4	± 2,0	± 1,7	± 1,5	± 1,4	± 1,2	± 1,1	± 0,8	± 0,6	± 0,5	± 0,3
4 tai 96	± 7,8	± 5,6	± 4,5	± 3,9	± 3,2	± 2,8	± 2,3	± 2,0	± 1,8	± 1,6	± 1,4	± 1,3	± 0,9	± 0,7	± 0,6	± 0,4
5 tai 95	± 8,7	± 6,2	± 5,0	± 4,4	± 3,6	± 3,1	± 2,5	± 2,2	± 2,0	± 1,8	± 1,5	± 1,4	± 1,0	± 0,8	± 0,6	± 0,4
6 tai 94	± 9,5	± 6,8	± 5,5	± 4,8	± 3,9	± 3,4	± 2,8	± 2,4	± 2,1	± 2,0	± 1,7	± 1,5	± 1,0	± 0,9	± 0,7	± 0,5
8 tai 92	± 10,8	± 7,7	± 6,2	± 5,4	± 4,4	± 3,8	± 3,1	± 2,7	± 2,4	± 2,2	± 1,9	± 1,7	± 1,2	± 1,0	± 0,8	± 0,5
10 tai 90	± 12,0	± 8,5	± 6,9	± 6,0	± 4,9	± 4,3	± 3,5	± 3,0	± 2,7	± 2,5	± 2,1	± 1,9	± 1,3	± 1,1	± 0,9	± 0,6
12 tai 88	± 13,0	± 9,2	± 7,5	± 6,5	± 5,3	± 4,6	± 3,8	± 3,3	± 2,9	± 2,7	± 2,3	± 2,1	± 1,4	± 1,2	± 0,9	± 0,6
15 tai 85	± 14,3	± 10,1	± 8,2	± 7,1	± 5,9	± 5,1	± 4,1	± 3,6	± 3,2	± 2,9	± 2,5	± 2,3	± 1,6	± 1,3	± 1,0	± 0,7
20 tai 80	± 16,0	± 11,4	± 9,2	± 8,0	± 6,6	± 5,7	± 4,6	± 4,0	± 3,6	± 3,3	± 2,8	± 2,5	± 1,8	± 1,4	± 1,1	± 0,8
25 tai 75	± 17,3	± 12,3	± 10,0	± 8,7	± 7,1	± 6,1	± 5,0	± 4,3	± 3,9	± 3,6	± 3,0	± 2,8	± 1,9	± 1,6	± 1,2	± 0,9
30 tai 70	± 18,3	± 13,0	± 10,5	± 9,2	± 7,5	± 6,5	± 5,3	± 4,6	± 4,1	± 3,8	± 3,2	± 2,9	± 2,0	± 1,7	± 1,3	± 0,9
35 tai 65	± 19,1	± 13,5	± 11,0	± 9,5	± 7,8	± 6,8	± 5,5	± 4,8	± 4,3	± 3,9	± 3,3	± 3,1	± 2,1	± 1,7	± 1,4	± 0,9
40 tai 60	± 19,6	± 13,9	± 11,3	± 9,8	± 8,0	± 7,0	± 5,7	± 4,9	± 4,4	± 4,0	± 3,4	± 3,1	± 2,2	± 1,8	± 1,4	± 1,0
45 tai 55	± 19,8	± 14,1	± 11,4	± 9,9	± 8,1	± 7,0	± 5,8	± 5,0	± 4,5	± 4,1	± 3,5	± 3,2	± 2,2	± 1,8	± 1,4	± 1,0
50 tai 50	± 20,0	± 14,2	± 11,5	± 10,0	± 8,2	± 7,1	± 5,8	± 5,0	± 4,5	± 4,1	± 3,5	± 3,2	± 2,2	± 1,8	± 1,4	± 1,0

KAHDESTA ERI TUTKIMUKSESTA SAATUJEN TULOSTEN VÄLISTEN EROJEN LUOJETTAVUUSTAULUKKO 95% -TASOLLE

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 50 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	13,8						
250	11,6	8,8					
500	10,7	7,6	6,2				
750	10,4	7,2	5,7	5,1			
1000	10,3	6,9	5,4	4,7	4,4		
1500	10,1	6,7	5,1	4,4	4,0	3,6	
2000	10,0	6,6	4,9	4,2	3,8	3,4	3,1

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 40 tai 60 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	13,6						
250	11,4	8,6					
500	10,5	7,4	6,1				
750	10,2	7,0	5,5	5,0			
1000	10,1	6,8	5,2	4,6	4,3		
1500	9,9	6,6	5,0	4,3	3,9	3,5	
2000	9,8	6,4	4,8	4,1	3,7	3,3	3,0

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 30 tai 70 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	12,7						
250	10,6	8,0					
500	9,8	7,0	5,7				
750	9,6	6,6	5,2	4,6			
1000	9,4	6,3	4,9	4,3	4,0		
1500	9,3	6,1	4,6	4,0	3,7	3,3	
2000	9,2	6,0	4,5	3,8	3,5	3,1	2,8

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 20 tai 80 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	11,1						
250	9,3	7,0					
500	8,6	6,1	5,0				
750	8,3	5,7	4,5	4,1			
1000	8,2	5,6	4,3	3,8	3,5		
1500	8,1	5,3	4,1	3,5	3,2	2,9	
2000	8,0	5,3	3,9	3,4	3,0	2,7	2,5

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 10 tai 90 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	8,3						
250	7,0	5,3					
500	6,4	4,5	3,7				
750	6,3	4,3	3,4	3,0			
1000	6,2	4,2	3,2	2,8	2,6		
1500	6,1	4,0	3,0	2,6	2,4	2,2	
2000	6,0	3,9	2,9	2,5	2,3	2,0	1,9

Näiden taulukkojen avulla voidaan arvioida eri suuruisien näytteiden ja eri tutkimusten avulla saatujen prosenttilukujen erotusten merkitsevyyttä.

Taulukoista valitaan aina käytettäväksi se, jossa p (= prosenttiluku) on lähinnä tutkittavaa prosenttilukutasoa

Kysymyslomake



OT4312 PYÖRÄILYBAROMETRI 2020

(6.8.2020)

NN Otantatutkimus Oy:stä hyvää päivää/iltaa. Teemme Helsingin kaupungin toimeksiannosta liikkumiseen liittyvää tutkimusta 18–74-vuotiaiden helsinkiläisten keskuudessa. Voinko esittää teille kysymyksiä? Kiitos!

Taustakysymykset kiintiöintiä varten kaikille

A) Mikä on sukupuolenne? (LUETTELE)

- 1 Nainen
- 2 Mies
- 3 Muu / Ei halua sanoa

B) Mikä on syntymävuotenne? _____
(Tämä taustatieto tarvitaan, jotta saamme edustavasti eri ikäisiä eri alueilta)

C) Mikä on asuinalueenne postinumero? _____
(Tietoa tarvitaan tutkimusaineiston tilastollista alueluokittelua varten)
(Helsingin postinumerot, jos muu ->lopeta)

KYSYMYKSET KAIKILLE

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

- A Puolesta
- B Jonkin verran puolesta
- C Jonkin verran vastaan
- D Vastaa
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

2) Liikutteko pyörällä? (LUETTELE)

- A En lainkaan
- B Kyllä, touko–syyskuun välisenä aikana
- C Kyllä, lumettomana ja jäättömänä aikana
- D Ympäri vuoden

(Kys.2 B, C ja D vastanneille:)

3) Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana? (LUETTELE)

- A Päivittäin tai lähes päivittäin
- B 2–3 kertaa viikossa
- C Kerran viikossa
- D Harvemmin

(Kys.2 En lainkaan (A) ja kys.3 Harvemmin (D) vastanneet siirtyvät kohtaan "Lisätietokysymys niille, jotka eivät pyöräile tai pyöräilevät harvoin" (kys.22))

KYSYMYKSET PYÖRÄILIJÖILLE

(Ympäri vuoden pyöräilevät eli Kys.2 D vastanneet)

4) Kuinka usein pyöräilette talvella, kun maassa on lunta/jäätä? (LUETTELE)

- A Päivittäin tai lähes päivittäin
- B 2–3 kertaa viikossa
- C Kerran viikossa
- D Harvemmin
- E En koskaan

5) Miten tyytyväinen olette Helsinkiin pyöräilykaupunkina? (LUETTELE)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

6) Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Helsingissä? (LUETTELE)

- A Sujuvaksi
- B Melko sujuvaksi
- C Melko huonosti sujuvaksi
- D Huonosti sujuvaksi
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

7) Miten turvalliseksi koette pyöräilyn Helsingissä? (LUETTELE)

- A Turvalliseksi
- B Melko turvalliseksi
- C Melko turvattomaksi
- D Turvattomaksi
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

- 8) **Miten tyytyväinen olette siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan?** (LUETTELE)
- A Tyytyväinen
 - B Melko tyytyväinen
 - C Melko tyytymätön
 - D Tyytymätön
 - E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)
- 9) **Miten tyytyväinen olette pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa?** (LUETTELE)
- A Tyytyväinen
 - B Melko tyytyväinen
 - C Melko tyytymätön
 - D Tyytymätön
 - E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)
- 10) **Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla? Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä.** (LUETTELE)
- A Tyytyväinen
 - B Melko tyytyväinen
 - C Melko tyytymätön
 - D Tyytymätön
 - E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)
- 11) **Miten tyytyväinen olette polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa? Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä.** (LUETTELE)
- A Tyytyväinen
 - B Melko tyytyväinen
 - C Melko tyytymätön
 - D Tyytymätön
 - E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)
- 12) **Miten tyytyväinen olette mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla?** (LUETTELE TÄSTÄ ETEENPÄIN TYYTYVÄISYYS-ASTEIKKO TARVITTAESSA, JOS VASTAAJA EI MUISTA JO EDELLISTEN KYSYMYSTEN PERUSTEELLA SITÄ)
- A Tyytyväinen
 - B Melko tyytyväinen
 - C Melko tyytymätön
 - D Tyytymätön
 - E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

13) Miten tyytyväinen olette pyöräilyn opastukseen Helsingissä?
(LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

14) Miten tyytyväinen olette risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

15) Miten tyytyväinen olette pyöräilyn ajomukavuuteen Helsingissä? Ottakaa arvioissanne huomioon päällysteen kunto, reunakivet ja muut ajomukavuuteen vaikuttavat tekijät. (LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

16) Miten tyytyväinen olette pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä?
(LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

17) Miten tyytyväinen olette pyöräväylien hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

18) Miten tyytyväinen olette pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

19) Miten tyytyväinen olette pyöräilystä tiedottamiseen? (LUETTELE TARVITTAESSA)

- A Tyytyväinen
- B Melko tyytyväinen
- C Melko tyytymätön
- D Tyytymätön
- E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

LISÄTIETOKYSYMYKSET PYÖRÄILIJÖILLE

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessänne? (LUETTELE TARVITTAESSA)

- 1 Työ- tai opiskelumatka
- 2 Asiointi- tai ostosmatka
- 3 Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka
- 4 Kuntoilu pyöräillen
- 5 Lasten kuljettaminen
- 6 Muu, mikä? _____

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyynne? (ÄLÄ LUETTELE, vastausvaihtoehtoja ei tarjota vastaajalle vaan haastattelija kategorisoi spontaanin maininnan)

- 1 Kätevä tapa liikkua
- 2 Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen
- 3 Ympäristösyöt
- 4 Taloudellinen edullisuus
- 5 Ulkoilu ja virkistys
- 6 Riippumattomuus aikatauluista
- 7 Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot
- 8 Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa
- 9 Korona-tilanne
- 10 Muu, mikä? _____

LISÄTIETOKYSYMYKSET VASTAAJILLE, JOTKA EIVÄT PYÖRÄILE/PYÖRÄILEVÄT HARVOIN

(Kys.2 En lainkaan (A) ja kys.3 Harvemmin (D) vastanneet)

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (Vastausvaihtoehtoja ei luetella erikseen, vaan haastattelija kategorisoi vastauksen.)

- 1 Ei pyörää saatavilla
- 2 Oma terveys/korkea ikä
- 3 Mukavuudenhalu
- 4 Turvattomuuden tunne liikenteessä
- 5 Muu liikkumistapa on mieluisampi (joukkoliikenne/auto/kävely) / Pyöräily ei ole mieluinen tapa liikkua
- 6 Liian pitkä välimatka
- 7 Ajan puute
- 8 Katkeava tai epälooginen pyöräreitti
- 9 Matkaan liittyvä muu asiointi
- 10 Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä
- 11 Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa
- 12 Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute
- 13 Sää
- 14 Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa
- 15 Pelkää, että pyörä varastetaan
- 16 Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus
- 17 Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet
- 18 Muu, mikä? _____
- 19 Ei osaa sanoa

LISÄTIETOKYSYMYKSET KAIKILLE

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastatkaa jokaisen kohdalla saisiko parannus teidät pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn. Vastatkaa kyllä tai ei.

	Kyllä	Ei
1 Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	1	2
2 Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	1	2
3 Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	1	2
4 Jos pyöräily olisi turvallisempaa	1	2
5 Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeiltä ja varastamiselta	1	2
6 Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	1	2
7 Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	1	2
8 Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	1	2
9 Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	1	2

24) Käytättekö tai oletteko kokeillut yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Helsingissä?

(JOS KYLLÄ, KYSY: **Kuinka usein käytätte yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja?** LUETTELE VAIHTOEHDOT 1–4)

- 1 Käytän useita kertoja viikossa
- 2 Käytän 1–2 kertaa viikossa
- 3 Käytän muutaman kerran kuukaudessa
- 4 Olen kokeillut yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa kerran-pari
- 5 En ole kokeillut yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa

(Jos käyttänyt yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa, kys.24 = 1–4)

25) Minkälaisiin matkoihin (tai niiden osiin) olette käyttänyt yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Helsingissä? Oletteko käyttänyt sitä...

(LUETTELE, suluissa olevat tekstit luetaan tarvittaessa) (voi valita useita)

	Kyllä	Ei
1 Työ- tai opiskelumatkaan (kodin ja työpaikan/koulun välinen)	1	2
2 Työasiamatkaan (työhön liittyvä asiointi, kokous- ym. matka)	1	2
3 Asiointi- tai ostosmatkaan	1	2
4 Matkaan harrastuksiin tai muuhun vapaa-ajan viettoon	1	2
5 Huviajeluun	1	2
6 Johonkin muuhun, mihin? _____	1	2

TAUSTATIEDOT

Taustatiedot A-C (sukupuoli, ikä, postinumero) kysytään haastattelun alussa kiintiöintiä varten

D) Mikä on etäisyys kilometreissä kotoa töihin, kouluun tai muuhun päivittäiseen aktiviteettiinne? (Vastausvaihtoehdot luetellaan vain tarvittaessa, haastattelijä kategorisoi vastauksen)

- 1 alle 3 km
- 2 3–5 km
- 3 6–10 km
- 4 11–20 km
- 5 yli 20 km

E) Kuinka monta henkilöä kuuluu kotitalouteenne (vastaaja mukaan lukien)?

Yhteensä _____ henkilöä

Kuinka monta kouluikäistä (7–17-vuotiasta) lasta taloudessanne on Kouluikäisiä (7–17-v.) lapsia _____ henkilöä (OHJE: JOS EI YHTÄÄN LAITA 0)

(mikäli taloudessa on 7–17-v. lapsia)

F) Kuinka usein lapset pyöriivät kouluun lumettomana aikana?
(LUETTELE TARVITTAESSA)

- 1 Päivittäin tai lähes päivittäin
- 2 2–3 kertaa viikossa
- 3 Kerran viikossa
- 4 Harvemmin
- 5 Eivät koskaan

G) Mikä on koulutuksenne (korkein suoritettu tutkinto)?
(LUETTELE TARVITTAESSA)

- 1 Perusasteen koulutus (peruskoulu, kansakoulu) tai alempi
- 2 Toisen asteen koulutus (ammattillinen, ylioppilas-, opistotutkinto)
- 3 Alempi korkeakoulututkinto (AMK, kandidaatin tutkinto)
- 4 Ylempi korkeakoulututkinto (maisteri, diplomi-insinööri) tai korkeampi

H) Mikä oli henkilökohtainen tulotasonne ennen veroja edeltävänä vuonna?

(LUETTELE TARVITTAESSA suluissa olevia vaihtoehtoja)

- 1 0–9 999 € (alle 10 000 €)
- 2 10 000–19 999 (alle 20 000)
- 3 20 000–29 999 (alle 30 000)
- 4 30 000–39 999 (alle 40 000)
- 5 40 000–59 999 (alle 60 000)
- 6 60 000–79 999 (alle 80 000)
- 7 80 000– (yli 80 000)
- 8 Ei osaa/halua sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

I) Oletteko tällä hetkellä...? (pääasiallinen toiminta)

- 1 työllinen
- 2 työtön tai lomautettu
- 3 opiskelija
- 4 eläkeläinen
- 5 vanhempain- tai hoitovapaalla
- 6 muu, mikä? _____

J) Onko teillä käytettävissänne toimiva polkupyörä?
(JOS KYLLÄ, KYSY: Kuinka monta pyörää?)

- 1 Ei
- 2 Yksi pyörä
- 3 Kaksi pyörää
- 4 Kolme tai useampi pyörä

(Jos käytössä polkupyörä)

K) Onko teillä käytettävissänne sähköavusteinen polkupyörä?

(JOS EI, KYSY: **Oletteko harkinnut sellaisen hankkimista?**)

(JOS KYLLÄ, KYSY: **Onko yksi vai useampi sähköavusteinen pyörä?**)

- 1 Ei
- 2 Ei, mutta harkitsen sellaisen hankkimista
- 3 Kyllä, yksi pyörä
- 4 Kyllä, useampi kuin yksi pyörä

(Jos käytössä polkupyörä)

L) Onko teillä käytettävissänne tavarapolkupyörä?

(JOS EI, KYSY: **Oletteko harkinnut sellaisen hankkimista?**)

- 1 Ei
- 2 Ei, mutta harkitsen sellaisen hankkimista
- 3 Kyllä, sähköavusteinen tavarapolkupyörä
- 4 Kyllä, ei-sähköavusteinen tavarapolkupyörä

M) Kuinka usein käytätte joukkoliikennettä? (LUETTELE TARVITTAESSA) (OHJE: Jos vastaaja kysyy/epäröi – Pyydetään vastaus tämänhetkisen tilanteen mukaan)

- 1 Päivittäin tai lähes päivittäin
- 2 2–3 kertaa viikossa
- 3 Kerran viikossa
- 4 Harvemmin
- 5 En koskaan

N) Onko kotitaloudessanne autoja?

(JOS KYLLÄ, KYSY: **Kuinka monta autoa taloudessanne on?**)

- 1 Ei
- 2 Yksi auto
- 3 Kaksi autoa
- 4 Kolme tai useampi auto

O) Kuinka usein kuljette autolla (kuljettajana tai matkustajana)?

(LUETTELE TARVITTAESSA)

(OHJE: Jos vastaaja kysyy/epäröi – Pyydetään vastaus tämänhetkisen tilanteen mukaan)

- 1 Päivittäin tai lähes päivittäin
- 2 2–3 kertaa viikossa
- 3 Kerran viikossa
- 4 Harvemmin
- 5 En koskaan

P) Onko koronaepidemiolla ollut vaikutusta pyörällä liikkumiseen?

Onko pyörän käyttönne...

(OHJE: JOS ei ole aiemmin pyöräillyt lainkaan, eikä nyt korona-aikana, laita 3 pysynyt ennallaan;

JOS lopettanut pyöräilyn, laita 5 vähentynyt selvästi)

- 1 lisääntynyt selvästi
- 2 lisääntynyt jonkin verran
- 3 pysynyt ennallaan
- 4 vähentynyt jonkin verran
- 5 vähentynyt selvästi
- 6 En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

Kuvailulehti

Tekijä	Otantatutkimus Oy
Nimike	Pyöräilybarometri 2020
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisu
Sarjanumero	2020:29
Julkaisuaika	2020
Sivuja	30
Liitteitä	3
ISBN	978-952-331-838-0
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi

Tiivistelmä:

Pyöräilybarometrissa selvitetään helsinkiläisten asennetta pyöräilyn edistämiseen sekä pyörällä liikkuvien asukkaiden käsityksiä pyöräilyolosuhteista ja pyöräilyn laadusta Helsingissä. Barometri toteutettiin nyt neljännen kerran. Koronaepidemiolla on todennäköisesti ollut jonkin verran vaikutusta ihmisten liikkumiseen ja tutkimuksen tuloksiin.

Tutkimuksen mukaan 58 prosenttia Helsingin aikuisväestöstä liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lummattomana aikana. Osuus on pysynyt jokseenkin samana vuoteen 2018 verrattuna. Sen sijaan aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä päivittäin samalla kun työmatkojen osuus kaikista pyörällä tehdyistä matkoista on laskenut. Helsingin aikuisväestöstä 13 prosenttia liikkuu pyörällä ympäri vuoden.

Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka: 43 prosenttia pyörällä tehdyistä matkoista. Pyörän käyttöä perustellaan tavallisimmin liikkumismuodon kätevyydellä, mutta myös sen myönteistä vaikutusta terveyteen ja fyysiseen kuntoon pidetään tärkeänä.

Tutkimuksen mukaan asukkaat tukevat edelleen vahvasti Helsingin tavoitetta edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja: 94 prosenttia aikuisväestöstä suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista (89 %) on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Tyytyväisyys pyöräilyn turvallisuuteen ja sujuvuuteen ja hieman kasvanut. Tutkimuksen mukaan juuri sujuvuutta parantamalla voidaan parhaiten vaikuttaa pyöräilijöiden käsitykseen Helsingistä pyöräilykaupunkina. Kaupungin pyöräilyyn tekemät panostukset näkyvät kasvaneena tyytyväisyytenä etenkin pyöräväylien talvihoidon, ajomukavuuden ja siihen miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan.

Pyöräilykokemukseen vaikuttavista asioista eniten tyytymättömyyttä herättävät pyöräväylien työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt sekä risteysalueiden järjestelyt pyöräilijöille. Käsitös työmaa-aikaisten poikkeusjärjestelyiden toteutuksesta ei ole parantunut viime vuosien aikana. Myös pyöräilyn sujuvuudessa ja etenkin turvallisuudessa on vielä parannettavaa. Useampi kuin joka viides pyörää käyttävistä kokee turvattomuutta liikkeessään pyörällä Helsingissä.

Helsingiläisten pyörällä liikkumista voidaan lisätä panostamalla pyörien pysäköintipaikkojen turvallisuuteen sekä pyöräväyläverkon kattavuuteen ja yhtenäisyyteen. Myös parannukset pyöräilyn turvallisuuteen ja parannukset pyöräilijöiden risteysalueiden järjestelyihin auttaisivat Helsinkiä sen tavoitteessa olla hyvä pyöräilykaupunki kaikille asukkailleen.

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluina elokuussa 2020 ja otos edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2004. Tutkimuksen toteutti Otantatutkimus Oy.

Avainsanat: Pyöräiliikenne, pyöräily, pyöräilyn edistäminen, mielipidetutkimus, asukaskysely,

Helsinki

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