

Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0

1. Työn tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja lähtökohdat

Helsingin kaupunkistrategian visio on olla maailman toimivin kaupunki. Toteutuakseen visio edellyttää saavutettavuuden, liikkumismahdollisuuksien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Pyöräliikenteen edistämistyö on osa liikennejärjestelmäsunnittelua ja se tulee vastaamaan kaupunkisstrategiaan siten, että työssä tähdätään myös maailman toimivimpiin pyöräliikennejärjestelyihin. Pyöräliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo sinänsä, vaan keino saavuttaa kaupunkistrategian mukainen visio kehittyä maailman toimivimmaksi kaupungiksi.

Pyöräilyn edistämishjelma on tehty Helsingissä ensimmäisen kerran vuonna 2013 ja hyväksytty kaupungin hallituksessa 2014. Edistämishjelma ollaan nyt päivittämässä. Työssä tullaan päivittämään pyöräliikennettä koskevat tavoitteet ja mittarit ja arvioimaan, miten pyöräliikenteen kasvutavoitteisiin päästään. Kasvutavoitteisiin pääsemiseksi luodaan selkeät työlistat ja aikataulut, joita kaupungin on helppo lähteä toteuttamaan. Ohjelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä keskeisten palveluiden ja yksikköjen johtajien kanssa, jotta varmistetaan työssä määriteltyjen toimenpiteiden jalkautuminen maastoon. Työ tulee keskittymään Kaupunkiympäristön toimialan vastuualueisiin, mutta antaa myös yhteiset suuntaviivat muille kaupungin toimialoille.

Työn taustalla vaikuttavat Helsingin kaupunkistrategian ja sen kärkihankkeet. Sekä aikaisemman pyöräilyn edistämishjelman jälkeen tehdyt ohjelmat, kuten:

- Liikkumishjelma
- Hiilineutraali Helsinki 2035

Kärkihankkeiden lisäksi pyöräliikenteen edistämisen taustalla ovat Helsingin ja Helsingin seudun aikaisemmat ja meneillään olevat ohjelmat, jotka koskevat liikenteen kehitystä

- **MAL 2019 (HSL)**
- **Helsingin Yleiskaava (kaupunginhallitus 2016)**
- **Liikkumisen kehittämisohjelma (kaupunginhallitus 2015)**

Pyöräliikenteen kehittämisen taustaa

Helsingin kaupunginhallitus päätti 27.1.2014 hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman periaatteet ohjeellisena noudatettaviksi. Edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät pyöräilyn houkuttelevuuden parantamiseen jokapäiväisillä matkoilla. Esitetyt toimenpiteet pai-

12.2.2019

TYÖOHJELMA

nottuvat voimakkaasti pyöräliikenteen väylien kehittämiseen, mutta myös pyöräpysäköintiin, väylien kunnossapitoon ja pyöräilyn markkinointiin esitetään merkittävää parannusta.

Pyöräilyn edistämishjelmassa on listattu 25 kohtaa edellä mainittujen asioiden edistämiseksi ja kerrottu niiden toteuttamisen edellyttämät toimenpiteet. Niitä toteuttamalla pyöräliikenteen olosuhteita on onnistuttu parantamaan.

Pyöräliikenteen määrät Helsingin niemen rajalla ovat kasvaneet 19 % vuodesta 2012 vuoteen 2016. Tavoiteverkon rakentumistahti on ollut tavoiteltua hitaampaa johtuen muun muassa siitä, että vuoteen 2016 asti investointitaso on jäänyt pienemmäksi kuin edistämishjelmassa esitettiin ja liikenne- ja katusuunnitelmavarantoa ei ole ollut riittävästi. Osa hankkeista on viivästynyt myös valitusten johdosta ja muista syistä.

Vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategiassa linjattiin, että pyöräilyn edistämishjelman suosituksia tullaan toteuttamaan. Strategiassa oli myös mainittu, että edistetään kestäväää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoiteltu lisäys oli yksi prosenttiyksikkö vuodessa, yhteensä siis 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana. Tämä neljän prosenttiyksikön kasvu ei toteutunut, vaan ko. liikennemuotojen osuus pysyi samana.

Vaikka pyöräliikenteen olosuhteita on onnistuttu parantamaan, ensimmäinen edistämishjelman toteutuksessa on silti osa alueita, jotka ovat toteutuneet heikosti, eikä asetettuihin tavoitteisiin olla päästy aikataulun mukaisesti. Päivitystyössä tuleekin päivittää asetetut tavoitteet ja laatia isoille tavoitteille pienemmät ala-tavoitteet, jotta ison kuvan kehitystä voidaan seurata paremmin. Mittareiden ja seurannan kehittämisessä on apuna liikennetutkimukset sekä erityisesti pyöräliikennetutkimukset, kuten pyöräilybarometri. Työssä laaditaan myös selkeät polku, miten tavoitteet saavutetaan ja mitä töitä se edellyttää kaupungilta tehtäväksi.

Pyöräliikenteen edistämishjelman päivitys tulee viedä kaupunkiympäristön lautakuntaan sekä kaupungin hallitukseen, jotta tavoitteista voidaan sopia yhtenäisesti ja saada työ etenemään yhdensuuntaisesti. Pyöräliikenteen päivitetyn strategian tulee luonnollisesti noudattaa Helsingin kaupungin strategiaa ja tavoitteita (esim. yleiskaavatyö, ympäristötavoitteet, elinkeinopolitiikka).

Työn tavoitteet

Tämän työn tavoitteena on laatia selkeä ja yksikertainen pyöräliikenteen kehittämisohjelma, jota toteuttamalla saadaan vauhditettua pyöräliikenteen kasvutavoitteeseen pääsyä. Työ palvelee kaupungin tavoitetta saada pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus kasvuun.

Tässä työssä päivitetään strategiset tavoitteet, jolla pyöräliikenteen edistämistä seurataan ja laaditaan ylätavoitteelle entistä tarkemmat alatavoitteet. Työ edellyttää selkeää tilannekuvaa nykyisistä haasteista ja siitä, mitä tavoitteeseen pääsemiseksi vielä tarvitaan.

12.2.2019

TYÖOHJELMA

Monilta osin Helsingissä myös tiedetään mitä tulee tehdä, jolloin tässä ohjelmassa jää pohdittavaksi, miten nämä asiat saadaan tehdyksi. Työssä keskeistä on myös sitouttaa asioista vastaavat tahot työskentelemään kohti tavoitetta. Tämä vaatii paljon keskustelua, vuorovaikutusta sekä viestintää.

Työssä laadittujen tavoitteiden rinnalle luodaan myös mittarit, joilla pyöräliikenteen edistämistyön etenemistä voidaan seurata aikaisempaa tarkemmin, jotta etenemisvauhdissa pysytään jatkossa. Samalla luodaan pitkän tähtäimen työohjelma pyöräliikenteen edistämiseksi, jota voidaan toteuttaa pala kerrallaan. Pääpainopiste on työtehtävissä, jotka voidaan lähteä toteuttamaan noin viiden vuoden aikajaksolla, ennen kuin pyöräilynedistämishjelma laaditaan kolmannen kerran.

Ohjelmaan haetaan mallia maailman parhaista pyöräilykaupungeista ja hankkeeseen kytketään yhteen kaupungilla menossa oleva EU- Handshake hanke, josta saadaan apua ohjelmaan.

2. Työn sisältö ja arvio työn jakautumisesta

Työ sisältää yhteistyötä paljon yhteistyötä konsultin ja kaupungin välillä. Työ on ajateltu toteutettavan konsultin ja kaupungin välillä työparimaisesti. Esimerkiksi niin, että työtä tehdään yhdessä puoli päivää viikossa. Tämän lisäksi työ sisältää paljon tapaamisia KYMP:n johtajien kanssa. Työn raportti koostuu ainakin seuraavista osista, joissa on ajateltu alustavasti työtehtävien jakautumista kaupungille ja konsultille.

1. Tilannekatsaus (kaupunki 60 %, konsultti 40 %)
 - a. Kysely KYMP johtajille aikaisemmasta pyöräilyn edistämishjelmasta
2. Tavoitteiden päivittäminen (kaupunki 50 %, konsultti 50 %)
3. Miten tavoitteisiin päästään – to do lista kaupungille vuosille 2020-2030 (kaupunki 40 %, konsultti 60 %)
 - **Väylät**
 - i. Sisältää selvityksen paljonko rahaa väyliin on käytetty ja mitä sillä on saatu
 - **Työmaat**
 - Pysäköinti (kaupunki aloittanut)
 - Kunnossapito
 - Viestintä
 - a. Muut organisaatiot HSL, HKL, KUVA, KASKO, SOTE, Tarkastuvirasto, Kanslia, Matkailu
4. Miten työn etenemistä seurataan ja mitataan (kaupunki 40 %, konsultti 60 %)
5. Edistämishjelman viestintä- ja vuorovaikutus (kaupunki 40 %, konsultti 60 %)

12.2.2019

TYÖOHJELMA

Työn ensimmäisessä osiossa eli tilannekatsauksessa on tarkoitus raportoida pyöräliikenteen nykytilanne sekä ensimmäinen pyöräilynedistämishjelman tilanne napakasti olemassa olevia materiaaleja hyödyntäen. Olemassa olevat materiaalit ovat mm:

- Pyöräilynedistämishjelman tilannekatsaus
- Pyöräilybarometri ja muut pyöräliikenteen tutkimukset
- Liikennetutkimukset

Raportoinnissa on keskeistä tuoda esille jo ne aiheet, jotka vaativat erityistä panostusta jatkossa. Nämä materiaalit ovat pitkälti jo olemassa ja vaatii lähinnä kokoamista tiiviiseen ja sopivaan muotoon.

Tähän osioon tarvitaan myös erillinen selvitys aikaisemman pyöräilyn edistämishjelman tunnettavuudesta KYMP johdossa sekä myös kolmannessa kohdassa mainittu selvitys siitä, paljonko rahaa väyliin on käytetty ja mitä sillä on saatu.

Työn toinen osio on tavoitteiden päivittäminen vastaamaan uusia strategioita ja tässä työvaiheessa tarvitaan paljon vuorovaikutusta ja keskustelua. Tavoitteiden päivittämisessä on tärkeintä, että tavoitteisiin sitoudutaan niiltä tahoilta, jotka asioista vastaavat ja siksi tavoitteiden läpikäyminen edellyttää tiivistä keskustelua asiasta vastaavien tahojen kanssa. Työpajat tulee järjestää ainakin viidestä eri aiheesta; väylät; pysäköinti; työmaat; ylläpito ja viestintä. Tämän lisäksi mahdollisesti ylitavoitteista omansa ja mahdollisesti myös muiden toimialojen kanssa tavataan.

Kolmas ja suurin osio on selkeä esitys toimenpiteistä, millä tavoitteisiin päästään. Tätä edeltää selvitys, paljonko rahaa väyliin on käytetty ja mitä sillä on saatu (2009-2019) sekä analyysiä tilannekatsauksen pohjalta. Analyysin tuloksena on selkeä työohjelma toimenpiteistä, jota noudattamalla kaupunki pääsee haluttuihin tavoitteisiin. Analyysin yhteydessä on tarkoitus laatia myös ala-tavoitteet ja mittarit, jotta työn etenemistä voidaan seurata aikaisempaa paremmin. Kaupunki ehdottaa, että analyysi menetelmänä käytetään Logical Framework Approach menetelmää, jonka yhteydessä luodaan ala-tavoitteet sekä mittarit. Tämä menetelmän on ajateltu johtavan selkeisiin työtehtäviin ja niihin vaadittaviin resurssien varaamiseen, jotta päästään kohti suurempaa tavoitetta. Kolmannen osion on ajateltu koostuvan viidestä eri osasta; väylät, pysäköinti, kunnossapito, työmaat ja viestintä. Kaupungilla on näistä jo alustavia ajatuksia koottuna liitteessä 1 (Strategiasta teoksi).

Neljäs osio on selkeä esitys seurannasta ja mittareista sekä siitä mihin kaikkiin toiminnassa jo käytössä oleviin papereihin mittarit tai seuranta pitäisi kytkeä mukaan, kuten KYMP:n toimintasuunnitelmat tai kaupungin talousarvioehdotus.

Viides osio on tämän hankkeen vuorovaikutuksen ja viestinnän suunnittelu, joka lienee syytä aloittaa lähes ensimmäisenä. Vuorovaikutuksessa on tärkeää, että mukaan pääsevät ne joiden tulee johtaa töitä käytäntöön ja työskennellä

12.2.2019

TYÖOHJELMA

pyöräliikenteen edistämiseksi sekä kaupunkilaiset ja asiaan jo perehtyneet, kuten Hepo ry. Toisaaltaan myös työtä vastustavat tahot on syytä saada mukaan aikaisempaa paremmin. Työn aikana tehtävän vuorovaikutuksen lisäksi on tärkeää miettiä miten työ viestintään sen valmistuttua ja miten se saadaan johdetua käytäntöön.

3. Työn aikataulu ja työn tekeminen

Työn valmistelu aloitetaan heti kilpailutuksen päätyttyä. Kaupungilla on halu tehdä työtä konsultin kanssa työparimaisesti yhdessä esimerkiksi noin puoli päivää viikossa kaupungin tiloissa. Tällä työmenetelmällä voidaan varmistaa jatkuva tiedon kulku ja kaupungin oman osaamisen hyödyntäminen. Näin vältetään myös turhilta kommentointikierroksilta. Työhön organisoitumista voidaan sopia tarkemmin työn alkuvaiheessa.

Työtä tehdään aktiivisimmin kevät ja syksy 2019, jotta työ saadaan valmiiksi kaupunkiympäristön lautakuntaan viimeistään 2020 alkuvuodesta. Alustava aikataululuonnos liitteenä (LIITE 2).

Aikataulutusta tulee tarkentaa työn alkaessa ja huomioida kokouksiin ja vuorovaikutukseen kuluva aika. Työn alkuvaiheessa käydään vielä läpi työn tavoitteet, tarkennetaan ja parannetaan työohjelmaa yhdessä konsultin kanssa. Ennen varsinaista työn alkua suunnitellaan huolella, miten työ tehdään.

Vuorovaikutus ja viestintä pyritään suunnittelemaan jo työn alkuvaiheessa, jotta vuorovaikutusta voidaan aidosti hyödyntää työn edetessä. Työn aikataulutukseen ja toteutumiseen liittyviä riskejä tullaan haarukoimaan työn alkuvaiheessa.

4. Työn organisointi ja vuorovaikutus

Työhön liittyvien henkilöiden, työryhmien ja sidosryhmien vuorovaikutuksen suunnittelu ohjelmointivaiheessa vähentää kitkaa ja korjaustarpeita viimeistelyvaiheessa. Tässä työssä keskeisempänä tehtävä on laatia toimenpideohjelma/työlista, jolla kaupunki saa pyöräliikenteen olosuhteita kohennettua, niinpä keskeisimmässä roolissa on myös KYMP:n henkilökunta, jotka ovat osallisia pyöräliikenteen edistämiseen. Tämän lisäksi keskeistä on kuulla kaupunkilaisia sekä pyöräliikennettä edustavat tahot kuten Hepo ry sekä myös pyöräliikennettä vastustavia tahoja.

Työhön liittyy tilaajan ja konsultin muodostama pieni työryhmä, joka tekee varsinaista ohjelmaa. Työryhmään kuuluu kaupungilta pyöräilykoordinaattori sekä EU-projektikoordinaattori. Projektikoordinaattori työskentelee EU Handshake hankkeen parissa, josta haetaan parhaita malleja maailmalta Helsinkiin sovellettavaksi. Konsultti nimeää tähän työhön kaksi työn päätekijää. Tämän lisäksi työlle muodostetaan ohjausryhmä, jossa kaupungin määrittämät henkilöt.

12.2.2019

TYÖOHJELMA

Vuorovaikutus sidosryhmien ja asukkaiden kanssa toimii myös varmistuksena siitä, että eri näkökulmat ja tarpeet tulevat huomioiduksi. Vuorovaikutuksen suunnittelussa tarvitaan vahvaa asiantuntemusta. Vuorovaikutus suunnitellaan työn alkuvaiheessa ja siinä keskeisiä tarkennettavia kysymyksiä ovat, keiden kanssa työtä on vuorovaikutettava, millä menetelmillä (keskustelut, esittelyt, työpajat, karttakyselyt tms) ja miten paljon aikaa vuorovaikutus ja sen tulosten käsittely menee.

Vuorovaikutuksen suunnittelussa tarkistetaan: KYMP:n sisäinen vuorovaikutus: Miten työn eteneminen vuorovaikutetaan ja viestitään KYMP:n sisällä? Minkä tahojen kanssa on erilliset keskustelut aiheesta?

Kaupungin sisäinen vuorovaikutus: missä muissa virastoissa pitäisi olla tietoinen työstä? HKL, KUVA, KASKO, SOTE?

Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa: minkä muiden viranomaisten pitäisi tietää asiasta? ELY, HSL, Maakuntaliitto, Liikennevirasto, LVM ?

Yhteistyö sidosryhmien ja asukkaiden kanssa: Miten vuorovaikutukset järjestetään? Yhdistykset ja järjestöt, asukkaat, elinkeinoelämä?

5. Työn dokumentointi ja raportointi

Tiedon kulku, säilytys ja keskeisten asioiden kirjaaminen mietitään työn alkaessa yhdessä konsultin kanssa. Konsultilla toivotaan olevan tiedostojen siirtoon sopivia menetelmiä, jotta niitä voidaan hyödyntää. Digitaalisesta aineistosta on ohje, missä on lueteltu kaupunkiympäristön toimialalla käytössä olevat keskeiset PC-tiedostoformaatit (liite 3). Kaupungin osalta käytetään myös yleisiä verkokolevyjä sekä PW-ohjelmaa. Konsultti huolehtii kaikkien kokouksien, keskustelujen, työpajojen ja vuorovaikutuksen dokumentoinneista.

Työn lopputuloksena on raportti, Powerpoint esitys sekä esite, jonka konsultti visualisoi Helsingin seudun yhteistä pyöräily ilmettä käyttäen. Raportti julkaistaan kaupungin nettisivuilla sekä viestintäsuunnitelman mukaan tarvittaessa muuallakin.

LIITEET

LIITE 1 Strategiasta teoiksi – pyöräliikenteen edistämishojelman alustavaa sisältöä

12.2.2019

TYÖOHJELMA

- LIITE 2 Alustava aikataulu
- LIITE 3 Digitaalinen aineisto
- LIITE 4 Asiantuntijalomake
- LIITE 5 Digitaalinen kartta aineisto konsulttityössä
- LIITE 6 Sopimus pohja