



08.06.2021

Asia/11

## § 316

### Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 toteutumisen seuranta

HEL 2021-006222 T 08 00 04

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 tilannekatsauksen.

#### Käsittely

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

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

1 Toimenpiteiden tilanne

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2020-2025 on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 5.5.2020 ja kaupunginhallituksessa 2.11.2020.

Helsingin visiona on olla maailman toimivin kaupunki. Helsingin kaupunkistrategian mukaan Helsinki tavoittelee myös hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Pyöräliikenteen edistäminen ja pyöräliikenteen saaminen toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää vaikuttavat molempien tavoitteiden saavuttamiseen. Pyöräliikennettä edistetään, koska sillä saavutetaan aikasäästöjä, tehokkaampaa tilankäyttöä, terveyshyötyjä, ympäristöetuja, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantamista.



Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa keskitytään erityisesti keinoihin parantaa pyöräliikenteen infrastruktuurin eri osa-alueita. Pyöräliikenteen edistäminen edellyttää lisäksi toimenpiteitä esimerkiksi pyöräilykasvatuksen ja muiden ihmisten aktivointiin liittyvien kokonaisuuksien osalta. Näitä toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan kaupungin muiden kehittämisohjelmien yhteydessä.

Kehittämisohjelmassa tavoitteeksi asetettiin pyöräliikenteen 20 % kulkutapaosuus vuoteen 2035 mennessä, joka on linjassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman pyöräliikennettä koskevien kasvutavoitteiden ja siihen liittyvän päästövähennyspotentiaalinsa kanssa kuten myös aikaisemmassa kehittämisohjelmassa asetetun kulkutapatavoitteen kanssa. Päättävöitten saavuttamiseksi on määritelty viisi alatavoitetta, joiden alla on yhteensä 34 toimenpidettä. Alatavoitteiden toteutuminen edellyttää kaikkien toimenpiteiden toteuttamista ja niillä tavoitellaan pyöräliikenteen tavoiteverkon ripeämpää toteutumista myös esimerkiksi pika-parannuksia ja pilotteja hyödyntäen. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain kaupunkiympäristölautakunnassa tavoitekohtaisilla mittareilla.

Ohjelman toteuttamista varten on perustettu seurantaryhmä, joka koontuu noin neljä kertaa vuodessa. Ryhmässä on edustus jokaisesta ohjelman viidestä osakokonaisuudesta (väylät, ylläpito, työmaat, pysäköinti ja palvelut sekä markkinointi) sisältäen HKL:n edustuksen. Ryhmän keskeisimpänä tehtävänä on huolehtia ja tarkistaa, että ohjelmassa esitetyt toimenpiteet sisällytetään KYMPin eri palveluiden ja yksiköiden toimintasuunnitelmiin niille vuosille, joina toimenpiteitä tulee tehdä. Ryhmä myös viestii aktiivisesti organisaation sisällä niihin yksikköihin, joissa toimenpiteitä tulee toteuttaa. Ryhmä valmistelee ohjelmasta vuosittain seurannan kaupunkiympäristölautakuntaan.

Valtaosa kehittämisohjelmassa määritellyistä toimenpiteistä on käynnistynyt vuosien 2020-2021 aikana. Joidenkin toimenpiteiden toteuttaminen jatkuu läpi koko kehittämisohjelman elinkaaren 2020-2025, mikä perustelee monien toimenpiteiden yhtäaikaisuuden. Kehittämisohjelman toteutumisen seurannan kannalta keskeisiä toiminnan ja vaikuttavuuden mittareita ovat rakentuneet pyöräväyläkilometrit, pyöräliikenteen kulkutapaosuus, koettu turvallisuus ja tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin.

Kantakaupungin tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on 130 km ja siitä on vuoteen 2021 rakennettu yhteensä 34,5 km. Baanojen tavoiteverkon yhteenlaskettu pituus on myös 130 km ja siitä on vuoteen 2021 rakennettu baanoille määritetyllä laatu tasolla yhteensä 8,4 km. Pyöräpysäköintipaikkoja on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2021 yhteensä noin 1 000 kappaletta.



Vuonna 2020 pyöräliikenteen kulkutapaosuus kaikista matkoista oli 11 %, turvalliseksi pyörällä liikkumisen kokevien osuus oli 17 % ja tyytyväisten osuus oli 24 %.

Toimenpiteiden tarkempi edistyminen on kuvattu liitteessä 1.

#### Pyöräliikenteen kehittämissohjelman päätavoite ja alatavoitteet

Pyöräliikenteen kehittämissohjelman ylätavoite on määritelty seuraavasti: Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Tämä tavoite on päästövähennyspotentiaalinen edellytyksenä myös Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelmassa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää nykyisen kulkutapaosuuden trendin selkeää muutosta. Kulkutapaosuuden välitavoite vuodelle 2025 on 13 %. Välitavoite on saatu asettamalla nykytilan ja tavoitteen välille lineaarinen kasvu.

Ylätavoitteen saavuttamiseksi on määritetty viisi alatavoitetta. Alatavoitteet on muodostettu pyöräilybarometrin perusteella valitsemalla tavoitteita, jotka toteutuessaan saisivat barometriin vastanneet pyöräilemään enemmän. Lisäksi alatavoitteet ovat linjassa aikaisemman kehittämissohjelman tavoitteiden kanssa. Alatavoitteiden toteuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet on muodostettu yhdessä kaupunkiympäristön asiantuntijoiden, kehittämissohjelman ohjausryhmän ja sidosryhmien kanssa.

Tavoitteet ja mittarit on kytketty osaksi kaupunkiympäristön toimialan jatkuvaa toiminnan suunnittelua, kuten sitovia toiminnallisia tavoitteita sekä toimintasuunnitelmia. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain kaupunkiympäristölautakunnassa tavoitekohtaisilla mittareilla. Mittarit on jaettu kaupunkiympäristötoimialan toimintaa kuvaaviin mittareihin ja toiminnan tuloksena saavutettaviin vaikuttavuuden mittareihin. Jokaiselle mittarille on määritelty tavoitetaso, joka halutaan saavuttaa vuoteen 2025 mennessä.

Pyöräliikenteen kehittämissohjelman alatavoitteet kaupungin toteutettaville toimille ovat:

1. Pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu
2. Pyöräväylien ja pysäköinnin ylläpito on laadukasta ympärivuotisesti
3. Pyöräliikenne on otettu huomioon työmaan aikaisissa järjestelyissä
4. Pyöräpysäköintipaikkojen ja -palvelujen määrä on vastaa kysyntää ja ne ovat laadukkaita



5. Markkinointi ja viestintä edistävät positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä.

#### Ohjelman vaikutukset

Pyöräliikenteen priorisoiminen kulkumuotona parantaa ja kehittää laajalaisesti kaupungin viihtyisyyttä, elinvoimaa ja liikennejärjestelmän toimivuutta. Lisäksi pyöräilyllä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen ja terveyteen ja sitä kautta terveydenhuollon kustannuksiin ja työn tuottavuuteen. Säännöllisen liikunnan liittäminen jokapäiväisiin arkirutiineihin on tuloksellista kansanterveyden edistämistä. Vuoden 2014 pyöräilyn edistämishjelman yhteydessä luotiin työkalu uusien pyöräliikenneinvestointien hyötyjen ja kustannusten laskemiseen (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvitys 2014:5. Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset). Työssä laskettiin baanaverkon rakentamisen hyöty-kustannussuhde 10 ja 20 miljoonan euron kymmenvuotiselle investointiohjelmalle. Baanaverkkosuunnitelma hyväksyttiin osana Helsingin yleiskaavaa vuonna 2016. Vuonna 2021 pituudeltaan 132 kilometrin baanaverkosta on toteutunut n. 8,5 kilometriä ja pyöräliikenneinfran investointitaso on vuodesta 2019 alkaen ollut noin 20 miljoonaa euroa vuosittain. Näin ollen vuonna 2014 tehtyä laskelmaa voidaan yhä pitää ajankohtaisena ja relevanttina.

Hyöty-kustannussuhteet ovat moninkertaiset tavanomaisiin tiehankkeisiin verrattuna: kummankin tavoiteskenaarion hyöty-kustannussuhde on lähellä kahdeksaa. Kokonaisvaikutuksiltaan 20 miljoonan euron vuosi-investointiohjelma on kuitenkin kannattavampi. Hyödyt koostuvat pääosin terveyshyödyistä sekä aikasäästöistä, jotka johtuvat pyöräilyn nopeutumisesta. Suurimmat kustannuserät ovat onnettomuuskustannukset ja investointikustannukset. Selvityksen mukaan pyöräliikenteen baanaverkon investointien hyöty-kustannussuhteeksi muodostuu 7,8. Tehtyihin laskelmiin eivät sisälly ylläpidon, työmaiden, pyöräpysäköinnin ja pyöräilyn palveluiden sekä viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteet, joilla kansainvälisten kokemusten mukaan on erityisesti infran parannusten kanssa yhtä aikaa tehtynä suurta merkitystä pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun ja sitä kautta pyöräilyä saataviin hyötyihin.

Bikenomics -työkalulla voidaan arvioida yksittäisten hankkeiden sosioekonomisia, ympäristöllisiä, määrällisiä ja laadullisia vaikutuksia. Työkalu on ollut laajasti käytössä Alankomaissa ja sen käyttöä on EU:n tukemana laajennettu osana Civitas Handshake -projektia, johon Helsinki pääsi mukaan yhdeksän muun tulevaisuuden pyöräilypääkaupungin kanssa vuonna 2018. Työkalua hyödyntämällä voidaan arvioida hankkeiden hyöty-kustannussuhdetta huomioiden myös taloudelliset vaikutukset esimerkiksi elinkeinoelämän edellytyksiin liittyen.



---

Handshake -hankkeessa Bikenomicsia hyödynnettiin Hämeentien saaneeraus- ja hyöty-kustannusarvioinnissa pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman laadinnan aikana. Hankkeen H/K -suhteeksi saatiin 3,6. Arvio sisälsi kaikki kadun pintaan tehtävät parannukset, sisältäen kaikille kulkumuodoille varatun tilan.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

1 Toimenpiteiden tilanne

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano