

Helsinki

Pyöräliikenteen kehittämisoh- jelma 2020-2025

Yritysvaikutusten arviointi

Sisällys

Tiivistelmä	3
Pyöräliikenteen kehittämisohjelman taustat.....	4
Yritysvaikutusten analysointi	4
Pyöräliikenteen merkitys yritystoiminnalle - kirjallisuuskatsaus	4
Asiointitiheys ja kulutus	5
Elinvoimaisuus	6
Pysäköinti.....	6
Yritystoiminta tasapainoisen liikennejärjestelmän osana	7
Tutkimusten relevanssi Helsingin kannalta.....	8
Helsingissä aiemmin tehdyt vaikutusten arvioinnit.....	9
Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä	9
Hämeentien Bikenomics -analyysi	9
Yhteenveto yritysvaikutusten analysoinnista	10
Mahdolliset haitat yritystoiminnalle.....	11
Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin	12
Lähdeluettelo.....	19

Tiivistelmä

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

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa 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 ohjelmien yhteydessä.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmasta on laadittu yritysvaikutusten arviointi kaupunginhallituksen päätöksen 30.5.2016 mukaisesti.

Ulkomaisista verokkikaupungeista saatujen kokemusten mukaan pyöräliikenteen kehittämisestä saadut kokemukset ovat pääosin myönteisiä. Kun pyöräliikenteen osuus Helsingin kulkumuotojakautuksessa kasvaa, poistaa se osaltaan ruuhkaa muista kulkumuodoista.

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

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

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

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

Pyöräliikenteen kehittämishohjelman taustat

Pyöräliikenteen edistäminen perustuu Helsingin kaupungin olemassa oleviin päätöksiin pyöräliikenteen tavoiteverkkojen rakentamisesta ja pyöräliikenteen edistämishohjelmasta. Vuonna 1995 laadittiin ensimmäinen pyöräliikenteen kaksinkertaistamisohjelma. Vuonna 2003 ohjelmaa tarkistettiin ja tavoitteeksi asetettiin pyöräliikenteen kaksinkertaistuminen vuoteen 2009 mennessä. Brysselin julistuksen allekirjoittaminen vuonna 2009 toi uutta puhtia pyöräliikenteen edistämiseen. Julistuksen myötä pyöräliikenteen kulkutapaosuuden nousutavoite nousi 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä.

Tätä nousutavoitetta käsiteltiin laajemmin Helsingin ensimmäisessä poikkihallinnollisessa pyöräliikenteen edistämishohjelmassa, joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 27.1.2014. Edistämishohjelman hyväksyntää edelsi merkittävä väliaskel, kun pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012. Helsingin kaupunki on näin ollen sitoutunut ja velvollinen rakentamaan kantakaupungin tavoiteverkon ja toteuttamaan edistämishohjelmassa esitetyt toimenpiteet. Tavoiteverkon kantavana ajatuksena on, että kaikkien määränpäiden on oltava turvallisesti ja helposti saavutettavissa polkupyörällä suorinta mahdollista reittiä pitkin. Pyöräliikenteen kehittämisen taustalla on lisäksi LVM:n kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishohjelma, jossa on asetettu tavoitteeksi kävelyn ja pyöräliikenteen matkojen määrän 30 % kasvu vuoteen 2030 mennessä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 1).

Yritysvaikutusten analysointi

Pyöräliikenteen merkitys yritystoiminnalle - kirjallisuuskatsaus

Kaikki kestäviä kulkumuotoja edistävät toimenpiteet on tehtävä kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta. Kyseessä on kokonaisvaltainen suunnittelu, jossa otetaan kaikki kulkumuodot ja toiminnot huomioon. Kehittämisen keskiössä on liikennejärjestelmän kokonaisvaltainen kehittäminen, jossa pyöräliikenne tuodaan tasavertaiseksi kulkumuodoksi muiden kulkumuotojen kesken. Tämä tarkoittaa pyöräliikenteen erottamista autoliikenteestä vilkkailla pääkaduilla ja paikalliskaupunkien jäsentelyä siten, että pyöräliikenne voidaan miellyttävästi ja turvallisesti sijoittaa ajoradalle. Lisäksi kehitetään pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen synergiaetuja parantamalla keskeisten joukkoliikenteen solmupisteiden saavutettavuutta polkupyörällä, edistäen kestäviä matkakettuja.

Pyöräliikenteen tasavertainen huomiointi tarkoittaa sen integrointia toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää. Näin ollen pyöräliikenteen suunnittelun erittäin oleellinen pohja on toimiva autoliikenteen suunnitelma, joka sisältää myös pysäköinti- ja logistiikkajärjestelyt. Pyöräliikenteen kehittämishohjelman laadinnan aikana tehtiin yhteistyötä Citylogistiikan kehittämishohjelman kanssa, jossa on nostettu esille jakeliikenteen haasteita. Tämä on konkreettisesti huomioitu Pyöräliikenteen kehittämishohjelman toimenpiteessä 17. Tavoitteena on, että kaikissa katuhankkeissa

parannetaan myös citylogistiikan edellytyksiä mm. selkeyttämällä jakelujärjestelyitä. Lisäksi katuhankeissa huomioidaan aina kadunvarsipysäköinnin tarpeet erityisesti niiden erityisyritysten osalta, joille kauempaa autolla tulevat asiakkaat muodostavat merkittävän toimeentulon lähteen.

Esimerkiksi jakeluliikenteen lastauspaikkoja lisäämällä ja pysäköintimahdollisuuksia parantamalla voidaan vähentää lastauspaikan etsimiseen kuluva-aikaa. Lisäksi erilaiset kevyet citylogistiikkaratkaisut, kuten kuormapyörät, voivat korvata jopa 50 % yritysten kaupunkikuljetuksista (CityChangerCargoBike, 2011-2017) ja edellytykset tälle tulevat infran kehittämisen myötä parantamaan. Raskaiden kuljetusten korvaaminen kevyillä kuljetuksilla parantaa kuljetusten matkajaksia ja luotettavuutta niille yrityksille, jotka voivat niitä hyödyntää. Samalla ne yritykset, jotka ovat riippuvaisia raskaista kuljetuksista, hyötyvät kevyisiin logistiikkaratkaisuihin siirtyneiden yritysten tuottamasta kapasiteetin lisäyksestä väylillä.

Asiointitiheys ja kulutus

Useat tutkimukset ja selvitykset osoittavat, että pyöräliikenteen asianmukainen edistäminen (tasavertainen integrointi osaksi liikennejärjestelmää) parantaa elinkeinoelämän edellytyksiä tiiviissä ja sekoittuneessa maankäytössä, eli kaupunkimaisessa ympäristössä. Esimerkiksi Lawlorin (2014, s. 10) britannialaisessa useasta case-kohteesta koostuvan tutkimuksen yhtenä keskeisenä havaintona oli, että tiiviiden kantakaupunkien pää- ja kokoojakaduilla liikevaihto kasvaa jopa 30 % kävely- ja pyöräliikenneolosuhteiden sekä kaupunkiympäristön parannusten myötä. Tämä selittyy pitkälti sillä, että kävellessä ja pyörällä liikkuvat ihmiset käyvät tiiviin ja sekoittuneen kaupunkiympäristön yrityksissä useammin (Transport for London, 2016, ss. 3, 4). Samaan lopputulokseen päästiin Helsingin keskustan asiointiselvityksessä (Salminen, ym., 2019, s. 116). Myös Fluschen (2012, s. 11) tutkimuksessa tehtiin havainto, että pyörällä kulkevat asiakkaat käyvät useammin ja kuluttavat vuoden aikana autolla liikkuvia asiakkaita enemmän. Monissa selvityksissä on ilmennyt myös, että kävellessä ja pyörällä saapuvat ihmiset kuluttavat vuodessa enemmän rahaa autoileviin asiakkaisiin nähden.

Vastaavia havaintoja on tehty muuallakin. Portlandissa yrityksille suunnatussa tutkimuksessa selvisi, että kävelevät ja pyöräilevät asiakkaat käyttivät kuukaudessa enemmän rahaa, kuin autoilevat (Clifton, ym., 2013, s. 16). New Yorkin kaduilla, joilla parannettiin pyöräliikenteen olosuhteita, yritysten liikevaihto kasvoi enemmän, kuin muilla kaduilla lähialueella (New York City Department of Transportation, 2014, s. 24).

Tanskassa vuonna 2002 tehdyssä tutkimuksessa on päästy siihen tulokseen, että vaikka pyörällä kulkevat asiakkaat käyttävät kertaostoksen yhteydessä vähemmän rahaa autoilevaan asiakkaaseen nähden, niin käyttävät he jo viikkotasolla enemmän rahaa autoileviin nähden. Havainto on linjassa alankomaissa tehdyn, vastaavanlaisen tutkimuksen kanssa. (Krag, 2002, s. 5)

Viime aikaiset luvut Kööpenhaminasta ovat linjassa aiemmin Tanskassa tehdyn selvityksen kanssa. Pyörällä kauppoihin ja marketteihin menevät ihmiset Kööpenhaminassa käyttävät vuosittain yhtä paljon rahaa, kuin autolla saapuvat asiakkaat. Joukkoliikenteellä saapuvat asiakkaat mukaan lukien noin 2/3 vuoden liikevaihdosta tulee ihmisiltä, jotka kävelevät, tulevat pyörällä tai joukkoliikenteellä. (City of Copenhagen, 2017, s. 3)

Helsingissä kestäväillä kulkumuodoilla saapuvien asiakkaiden osuus on jopa Kööpenhaminaa suurempi, joka kertoo hyvin Helsingin erinomaisesta lähtötilanteesta sekä kehityspotentialista (Salminen, ym., 2019, s. 3). Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että autolla saapuvien asiakkaiden tarpeet jätettäisiin huomiotta.

EU-tasolla pyörällä kauppaan menevien osuus vuotuisesta liikevaihdosta on 111 Miljardia euroa. Mikäli pyöräliikenteen kulkutapaosuus tuplaantuu jäsenvaltioissa, vuotuinen liikevaihto yrityksissä kasvaisi 27 Miljardilla eurolla. Autolla saapuvat asiakkaat käyttävät kerralla enemmän rahaa asioidessaan (kuten Helsingin keskustan asiointiselvityksessä (Salminen, ym., 2019, s. 116) todettiin myös), mutta pyörällä saapuvat käyttävät vuoden aikana kumulatiivisesti enemmän. Yhtäläisyyttä muihin selvityksiin on myös havainnossa, että yritykset yliarvioivat autolla saapuvien asiakkaiden määrä ja aliarvioivat pyörällä saapuvien määrän. Kaduilla, joilla katutilaa on jaettu paremmin pyöräliikennettä huomioivaksi, on pyörällä ja kävellen tulleiden asiakkaiden määrä kasvanut niin, että asiakkaiden kokonaismäärä on lähtötilannetta suurempi. (Haubold, 2015, s. 5)

Elinvoimaisuus

Kävely- ja pyöräliikenneolosuhteiden parantamisen on todettu parantavan katujen veto- ja elinvoimaa. Englannissa tehdyssä ”Street Appeal” -tutkimuksessa todettiin, että kivijalkapainotteisilla kaduilla, joilla kävely- ja pyöräliikenneolosuhteita paranneltiin, oleskelutoiminta, kuten pysähtyminen, istuskelu ja sosialisointi kasvoi 216 % (Carmona;Gabrieli;Hickman;Lapolou;& Livingstone, 2018, s. 27). Samassa selvityksessä pyöräliikennettä ja kävelyä edistävien toimien todettiin johtavan siihen, että liiketiloja oli tyhjillään 17 % vähemmän, kuin ennen parannuksia (Carmona;Gabrieli;Hickman;Lapolou;& Livingstone, 2018, ss. 6, 22).

Kehittyvillä ja korkealaatuisilla yritysalueilla yritykset pitivät omien elinkeinoelämän edellytysten kannalta erittäin tärkeänä sitä, kuinka miellyttävä alueella oli viettää aikaa, kävellä ja kulkea polkupyörällä: Transport for Londonin ja University of Westminsterin tekemän tutkimuksen (Aldred & Sharkey, 2018, s. 14) mukaan uusien yritysalueiden edustajista 85 % ovat sitä mieltä, että laadukkaat pyöräliikenteen olosuhteet ovat tärkeitä ja 95 % sitä mieltä, että laadukkaan kävelyn olosuhteet ovat tärkeitä. Britanniassa yritykset priorisoivat toimistoja, joissa on korkealaatuiset pyöräliikenteen olosuhteet (Transport for London, 2018, s. 14).

Portlandissa on tehty havainto, että mitä hitaammin ihmiset liikkuvat katua pitkin, sitä enemmän yritykset menestyvät (Andersen & Hall, 2015, s. 11). Samaten tutkimuksessa (Protected Bike Lanes Mean Business) todetaan, että pyörällä liikkuvat ihmiset kannattavat paikallispalveluja useammin ja että autopaikkojen maksimointi tiiviisti rakennetussa ympäristössä voi heikentää alueen elinvoimaa (Andersen & Hall, 2015, s. 27).

Kaupunkien elinvoimaisuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että kävelyn ja joukkoliikenteen lisäksi pyöräliikenne huomioidaan erikseen omana, ainutlaatuisena kulkumuotonaan. Erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen yhtäläisyydet ja synergiaedut ovat käytännössä ja poliittisesti tärkeitä, mutta kulkumuotojen keskinäiset erot ovat merkittäviä. Pyörällä liikkuvan ihmisen näkökulmaa on tärkeä käsitellä erikseen ja samalla merkittävyydellä, kuin muidenkin. (Forsyth & Krizek, 2011, s. 5)

Pysäköinti

Selvitysten ja yleisen ilmapiirin perusteella on yleistä, että yrittäjät ovat taipuvaisia yliarvioimaan autolla saapuvien asiakkaiden määrän. Esimerkiksi Englannissa tietyn kadun yrittäjät arvioivat, että 63 % asiakkaista tulee autolla, kun todellisuus oli 20 % (London Borough of Waltham Forest, 2015, s. 2). Dublinissa yritykset kahdella ostoskadulla yliarvioivat autolla saapuvien asiakkaiden määrän ja aliarvioivat pyörällä saapuvien asiakkaiden määrän (David;Nix;Bradshaw;&

Shiel, 2011, ss. 8, 9). Vastaavia tuloksia on saatu myös muualla. Näin ollen olisi tärkeää selvittää tarvittaessa jopa katukohtaisesti yritysten asiakkaiden kulkutapajakaumat, jotta tietoisuus asiakkaiden kulkutavoista kasvaa, katu ympäristön muokkausten hyväksyttävyyttä paranevat ja katuilla saadaan asianmukaisesti optimoitu kaikkien käyttäjien kannalta.

Tanskalaisessa tutkimuksessa todettiin, että yritysten kannalta voi olla jopa kannattavaa, että asiakaspysäköinti ei ole aivan kaupan edessä. Tiiviissä kaupunkiympäristössä autopysäköinti on aina tilallisista syistä haaste, mutta alueille on runsaasti asiakkaita tästä huolimatta. Osion luvut osoittavat myös, että kävellen ja pyörällä saapuvat asiakkaat muodostavat merkittävän tulolähteen yrityksille. (Krag, 2002, s. 6)

Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mitoituksen mukaisesti yhdelle autolle varatun kadunvarsipysäköintipaikan tilaan mahtuu kymmenen polkupyörää (Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala, 2016). Monet tutkimukset osoittavat, että pyöräpysäköinti kaduilla lisää kadun varren yritysten liikevaihtoa. Birminghamin yliopistossa tehdyssä tutkimuksessa todettiin, että pyöräpysäköinti tuo viisi kertaa enemmän kulutusta neliometriä kohden kuin saman kokoinen autopysäköintipaikka (Rajé & Saffrey, 2016, ss. 3, 18). Myös Fluschen (2012, s. 10) tutkimus tukee sitä, että kadunvarsipysäköintipaikkojen osittainen korvaaminen pyöräliikennejärjestelyillä parantaa elinkeinoelämän edellytyksiä. Ratkaisut vaativat kohdekohtaista optimointia ja tasapainottelua tiiviissä kaupunkirakenteessa.

Yritystoiminta tasapainoisen liikennejärjestelmän osana

Kaupunkien liikennejärjestelmässä kaikilla kulkumuodoilla on roolinsa ja paikkansa. Kulkumuotojen keskinäinen priorisointi on aina suhteutettava tarkoituksenmukaisesti sen ympäristön kanssa missä ollaan. Priorisointikaan ei tarkoita sitä, etteikö kaikkia kulkumuotoja huomioitaisi tai, että jotain tiettyä kulkumuotoa syrjitään. Tietty kaupunkien erityisliikkeet ovat riippuvaisia kauempaa tulevista autoilevista asiakkaista. Tästä syystä on tärkeää luoda liikennejärjestelmään sellaista tasapainoa, että autolla liikkuminen on mahdollista niille, joille se on ehdotonta. Tämä vaatii tasapainosta lähestymistapaa, sillä mikäli autoliikenteen toimivuutta painotetaan enemmän suhteessa muihin kulkumuotoihin, syntyy autoruuhkia, joka heikentää kaupungin tasavertaisuutta ja houkuttelevuutta. Lisäksi on selvää, että kantakaupunkien kaupat kilpailevat ja tulevat aina kilpailemaan esikaupunkialueiden hypermarkettien kanssa. Vaikka kauppoihin tullaan myös kauempaa, niin kantakaupunkien kaupat eivät voi olla kaikkien, erityisesti kauempaa tulevien asiointikohteena. Erityisen tärkeää on varmistaa niiden saavutettavuus erityisesti lähellä asuville kaupunkilaisille tuomalla enemmän ihmisiä hyvien kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenneyhteyksien piiriin. (Krag, 2002, s. 8)

Edellä mainittuja havaintoja Kragin (2002) tutkimuksesta on hyvä pitää mielessä Helsingin keskustan asiointiselvityksen (Salminen, ym., 2019) tuloksia ja johtopäätöksiä tulkittaessa. Selvityksen avainhavaintoja olivat, että jo nykytilanteessa kävellen ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaisympäristöstä 14-29 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen. Vastaava luku autolla saapuvilla on 8-18 %. Suurinta kokonaisympäristöä edustavat joukkoliikenteellä saapuvat, jotka suorittavat matkan viimeisen osion kävellen. Heidän osuus on 60-71 %. Näin ollen kestäväillä kulkumuodoilla saapuvien osuus Helsingin keskustan kokonaisympäristöstä on 82-92 % kauppa- ja palvelutyypistä riippuen. Osuus on erittäin merkittävä ja potentiaalia sen nostamiselle on huomioiden pyöräliikenteen kasvupotentiaali. (Salminen, ym., 2019, s. 3)

Lupaavia vaikutuksia on nähty myös paikoissa, joissa kehittäminen ei ole vielä kokonaisvaltaisella tasolla. Los Angelesissa York Boulevardille rakennettujen pyöräkaistojen jälkeen tehtiin

laaja-alainen tutkimus sen sosioekonomisista vaikutuksista, joiden perusteella todettiin, että katutilan uusijako ei aiheuta negatiivisia vaikutuksia elinkeinoelämälle ja, että katutilan uusijakoa tulisi jatkaa (McCormick, 2012, s. 49). On tärkeä tiedostaa, että Yhdysvallat on pitkälti hyvin autovaltainen, minkä johdosta autolla liikkuminen on erittäin laajalti normalisoitunut osa ihmisten liikkumista lyhyilläkin matkoilla. Se, että katutilan uusijako ei autovaltaisessakaan maassa synnyttä negatiivisia vaikutuksia yritysten kannalta, on merkittävä havainto.

Toisessa amerikkalaisessa tutkimuksessa selvitettiin kuuden yhdysvaltalaisen kaupungin kestävä liikumisen projektin vaikutusta elinkeinoelämään. Kohdekaupunkeja olivat Indianapolis, Memphis, Minneapolis, Portland (OR), San Francisco ja Seattle. Lopputuloksena todettiin samaten, että katutilan muokkauksilla oli joko positiivisia tai ei-merkittäviä vaikutuksia yritystoimintaan. Ruokakaupat vaikuttivat olevan suurimpia hyötyjiä erityisesti tilanteissa, joissa kadunvarsi-pysäköintiä vähennettiin. Samalla työllisyys kasvoi. Muussa kaupankäynnissä 9 kauppaa 14:stä kokivat positiivisia vaikutuksia liikevaihdossa ja työllisyydessä. (Liu & Dill, 2019, s. 2)

Myös Toronto yrityspainotteisella Bloor -kadulla tehdyssä tutkimuksessa nähtiin positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen edistämisen seurauksena. Alueelle kävelen ja pyörällä tulevat ihmiset kuluttivat enemmän rahaa, kuin autolla saapuvat asiakkaat kuukaudessa. Tutkimuksen johtopäätöksenä oli, että pyöräliikenteen kehittämiselle ei todennäköisesti ole haitallisia yritysvaikutuksia ja, että yritystoiminta kadulla kehittyisi positiiviseen suuntaan. (Flusche, 2012, s. 10)

Tutkimusten relevanssi Helsingin kannalta

Helsingissä on tärkeä huomioida paikallisolosuhteen ja niiden vaikutus keskeisiin kehittämisuuntiin. Erityisesti talvea pidetään haasteena pyöräliikenteen edistämisen suhteen ja tämä on huomioitava ulkomaisia lähteitä tarkasteltaessa. Tosin on tärkeä tiedostaa, että Euroopan parhaat pyöräilymaat keskimääräisten pyöräilyjen kilometrien, pyöräilyturismin, pyöräliikenteen edistämisen, turvallisuuden ja myytyjen polkupyörien perusteella ovat kaikki Pohjois-Euroopassa ja Suomi on sijalla 4 (European Cyclists' Federation, 2015).

Lisäksi hieman etelämpänä sijaitsevan Kööpenhaminan olosuhteet eivät ole merkittävästä leudompia tai muutenkaan suotuisampia Helsinkiin verrattuna. Helsingissä sadetta kertyy vuosittain keskimäärin 655 mm (Wikipedia, 2020). Vastaava luku Kööpenhaminassa on 645 mm (Wikipedia, 2020). Vuoden keskimääräinen lämpötila on Kööpenhaminassa 9,1 astetta (Wikipedia, 2020) ja Helsingissä 5,9 astetta (Wikipedia, 2020). Merkittävin ero syntyy talvikausina, jolloin keskimääräinen lämpötila Helsingissä on nollan alapuolella ja Kööpenhaminassa hieman nollan yläpuolella. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Kööpenhaminassa tapahtuu Helsinkiä enemmän lämpötilan vaihteluja nollan molemmin puolin, luoden haasteita kunnossapidolle, joka yleensä johtaa pyöräliikenneolosuhteiden heikkenemiseen. Kööpenhamina on vastannut tähän haasteeseen varaamalla tarkoituksenmukaiset resurssit talvikunnossapidolle, jonka ansiosta pyöräliikennemäärät talvella eivät merkittävästi tipu kesään nähden. Helsingin ylläpitoa ollaan kehittämässä samaan suuntaan.

Aikaisemmista tutkimuksista mainitsemisen arvoisia ovat Yhdysvaltojen pohjoisten kaupunkien sekä erityisesti Kanadan Toronton positiiviset vaikutukset yritystoiminnalle. Talvet kyseisellä alueella voivat olla ankarampia, kuin Helsingissä. Lisäksi yhdyskuntarakenteet ovat hajautuneempia, josta johtuen autoliikenteen kansallinen kulkutapaosuus on huomattavasti Suomea suurempi. On tärkeä panna merille, että näissäkin ympäristöissä pyöräliikenteen edistäminen on tuonut positiivisia vaikutuksia yritystoiminnalle. Helsingissä lähtökohdat ovat huomattavasti parempia tiiviin ja sekoittuneen maankäytön sekä tasavertaisemman liikennejärjestelmän ansiosta.

Tiiviissä kaupunkimaisessa ympäristössä autopysäköintipaikkojen saatavuus ja autoliikenteen kapasiteetti luovat haasteita. Kaupunkien liikennejärjestelmää on kuitenkin katsottava kokonaisuutena kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta, jossa autoliikenteen tarkoituksenmukainen kapasiteetti turvataan erityisesti niitä ihmisiä silmällä pitäen, joilla auto on ainoa vaihtoehto. Erityistä huomiota tulee kiinnittää myös siihen, että massojen osalta joukkoliikenne, pyöräliikenne ja kävely luovat niin houkuttelevan vaihtoehdon, että ne koetaan helpoimmiksi. Tämä on Helsingin liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisiä lähtökohtia toiminnassa, jossa kaikki kulkumuodot huomioidaan osana tasapainoisen liikennejärjestelmän kokonaisuutta.

Amsterdamin yliopisto korostaa, että alttiimmat tienkäyttäjät (kävellen ja pyörällä liikkuvat) tarvitsevat tilaa liikkuaan ja tilan riittämättömyyden johtavan ongelmiin, konflikteihin ja vaaralliseen käyttäytymiseen. Pyöräliikenteen edistäminen osana kokonaisuutta herättää toisinaan huolta autoliikenteen toimivuuden ja välityskyvyn heikentymisestä. Euroopan Unionin rahoittamassa (FLOW Project, 2016) -hankkeessa on kuitenkin todettu, että pyöräliikennettä asianmukaisesti edistämällä autoruuhkat pääosin vähenevät. Hankkeen lopputuloksissa todettiin, että 20:stä erilisestä hankkeesta kymmenessä autoliikenteen välityskyky parani, kahdeksassa vaikutukset olivat neutraaleja ja kahdessa lievää välityskyvyn heikkenemistä (FLOW Project, 2016, ss. 65-68). Tutkimuksessa käsitellyt kaupungit olivat Oxford, Strasbourg, Ljubljana, Münster, Bordeaux, Bolzano, Kööpenhamina, Lontoo, Tukholma, Groningen, Gdynia, Ghent ja Budapest.

Helsingissä aiemmin tehdyt vaikutusten arvioinnit

Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä

Vuoden 2014 pyöräilyn edistämishjelman yhteydessä luotiin työkalu uusien pyöräliikenneinvestointien hyötyjen ja kustannusten laskemiseen rakentamisen hyöty-kustannussuhde 10 ja 20 miljoonan euron kymmenvuotiselle investointiohjelmalle. Tehdyn laskelman mukaan pyöräliikenteen baanaverkon rakentamisen terveysvaikutukset ovat mittavat ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt merkittävät sekä 10 että 20 miljoonan euron investointiohjelmassa. Selvityksen mukaan pyöräliikenteen baanaverkon investointien hyöty-kustannussuhteeksi muodostuu 7,8. (Helsingin kaupunki / Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2014, ss. 21, 22).

Baanaverkkosuunnitelma hyväksyttiin osana Helsingin yleiskaavaa vuonna 2016. 132 kilometrin pituisesta baanaverkosta on toteutunut 6 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.

Hämeentien Bikenomics -analyysi

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 hyötykustannusarvioinnissa pyöräliikenteen kehittämisohjelman laadinnan aikana. Hankkeen H/K -suhteeksi saatiin 4,0. Pyöräliikenteen kehittämisohjelman raportin valmistumisen jälkeen analyysiä tarkistettiin keskeisten kustannusten osalta ja H/K -suhde tarkentui lukuun 3,6 (Tilburgs, 2020, s. 5). Arvio sisälsi kaikki kadun pintaan tehtävät parannukset, sisältäen kaikille kulkumuodoille varatun tilan. Bikenomics -työkalun laajempaa käyttöönottoa Helsingin pyöräliikennettä edistävien hankkeiden yhteydessä on syytä harkita vakavasti.

Hämeentien hankkeesta tehtiin lisäksi herkkyysslaskenta, jossa huomioitiin kaikki katuremonttiin liittyvät kustannukset sisältäen mm. kunnallistekniikan ja linja-autopysäkkien uusimiset, eli koko hankkeen kokonaiskustannuksen €22,229,507. Tällöin H/K -suhteeksi saatiin 1,8, joka tarkoittaa sitä, että hanke olisi tästäkin tulokulmasta ollut kannattava. (Tilburgs, 2020, s. 7)

Yhteenveto yritysvaikutusten analysoinnista

Enemmistö tässä arvioinnissa viitatuista tutkimuksista ja selvityksistä osoittavat, että pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen kaupunkimaisessa ympäristössä tuo enemmän ihmisiä paikallisiin yrityksiin useammin, parantaa yritysten liikavaihtoa, parantaa alueiden houkuttelevuutta ja houkuttelee alueelle uusia yrityksiä. Katutilan jako on kuitenkin tehtävä alueiden ominaispiirteet ja yritysten luonne tarkasti huomioiden. Lisäksi on ensiarvoisen tärkeää, että kullekin kulkumuodolle osoitetaan asianmukainen tila turvallisuuden ja toimivuuden varmistamiseksi. Pyöräliikenteen järjestelyjen osalta on tärkeä noudattaa Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen suunnitteluperiaatteita, sillä mikäli pyöräliikennejärjestely toteutetaan puutteellisesti, jäävät sen potentiaalin mukaiset hyödyt saavuttamatta.

Pohjois-Amerikassa tehdyt selvitykset osoittivat, että vaikutukset eivät aina olleet selvästi positiivisia, mutta eivät negatiivisiakaan. Alueiden ominaispiirteiden lisäksi amerikkalaiset selvitykset peräänkuuluttavat kestävien kulkumuotojen edistämisen kokonaisvaltaisen tulokulman tärkeyttä. Tästä syystä Helsingissä pyöräliikennettä kehitetään osana koko liikennejärjestelmätason suunnittelua ja sille on määritelty Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa esitetyt, kokonaisvaltaiset tavoitteet. Keskeisenä osana tätä on pyöräliikenteen kehittäminen verkollisella tasolla noudattaen pyöräliikenteen suunnittelun ja toteutuksen viittä keskeisintä kriteeriä: turvallisuus, suoruus, kattavuus, vaivattomuus ja miellyttävyys.

Helsingin pyöräliikenteen kehittäminen on lisäksi kytketty mukaan muihin keskeisiin strategioihin, joista tärkeimpiä ovat Helsingin kaupunkistrategia, Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelma sekä Liikumisohjelma. Näin ollen yritysvaikutusten lisäksi pyöräliikenteellä on merkittäviä positiivisia vaikutuksia kaupungin toimivuuteen, päästöihin ja kansanterveyteen. Pyöräliikennettä ei kehitetä irrallisena elementtinä, vaan keskeisenä osana koko liikennejärjestelmän ja kaupunkikehityksen toimintakenttää.

Pyöräliikenteen kokonaisvaltainen suunnittelu tarkoittaa sitä, että pää- ja kokoojakatujen osalta lähtökohtana on aina toimiva autoliikenteen suunnitelma huomioiden autoliikenteen toimivuus. Tätä seuraa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset pyöräliikenteen rakenteelliset järjestelyt, jotka sovitetaan viiden suunnittelukriteerin mukaisesti osaksi katutilaa selkeästi autoliikenteestä ja jalankulusta eroteltuna. Pyöräliikenteen keskeisimpänä lähtökohtana on turvallisuus, joka varmistetaan tarkoituksenmukaisella erottelulla autoliikenteestä ja ratkaisulla, jotka mahdollistavat toimivan vuorovaikutuksen autoliikenteen ja pyöräliikenteen kesken. Suunnittelussa huomioidaan logistiikan tarpeet osoittamalla jakeluliikenteelle selkeät lastaus- ja purkupaikat.

Pääkaduilla ei lähtökohtaisesti toteuteta autopysäköintiä, vaan pysäköintitarpeet huomioidaan haarautuvien tonttikatujen suunnittelussa. Kokoojakaduilla kadunvarsipysäköinti pyritään osoittamaan rakenteellisesti ja julkiset pyöräpysäköintipaikat pyritään sijoittamaan jalkakäytävät ja pyörätien väliselle erotuskaistalle. Kapeissa katupoikkileikkauksissa pyöräpysäköinti osoitetaan kadunvarteen autopysäköintipaikkojen kanssa optimoiden niin, että kadun varren toimintojen tarpeet otetaan huomioon.

Mahdolliset haitat yritystoiminnalle

Lisäksi tarpeen vaatiessa yksittäisistä pyöräliikennehankkeista laaditaan erilliset yritysvaikutusten arvioinnit, joiden avulla varmistetaan, että yritysten näkökulma tulee huomioiduksi ja että yksittäisen hankkeen sekä negatiiviset että positiiviset vaikutukset yrityksille tuodaan esiin.

Selkeitä haittoja yritystoiminnalle ilmenee rakentamisen aikaisista työmaajärjestelyistä. Tästä syystä yritystoiminnan tarpeet on huomioitava työmaa-aikaisessa suunnittelussa ja käytännön järjestelyissä. Tätä näkökulmaa tulee painottaa Helsingin katutöiden kehittämissuunnitelmassa, jonka kanssa liikennejärjestelmäyksikkö tekee tiivistä yhteistyötä.

Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin

Tässä luvussa yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin on vastattu analyysikappaleessa viitattuihin lähteisiin perustuen. Kaikissa vastauksissa on tärkeä tiedostaa, että päätös pyöräliikenteen kehittämisohjelman hyväksynnästä ei tarkoita vaan pyöriteiden rakentamista, vaan liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämistä, joka huomioi kaikki kulkumuodot. Saavutettavuudesta keskusteltaessa tarkoitetaan saavutettavuutta kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta.

1. MITEN LAAJOISTA VAIKUTUKSISTA ON KYSYMYS?

a. Montako yritystä asia / päätös koskee?

Asia koskee useita yrityksiä jollakin tavalla. Negatiiviset vaikutukset ajoittuvat pääasiassa työmaa-aikaisiin järjestelyihin. Analyysikappaleessa viitattujen tehtyjen selvitysten perusteella rakentamisen jälkeiset vaikutukset ovat kuitenkin pääosin positiivisia. Useat tutkimuksessa käsitellyt (erityisesti eurooppalaiset) kaupungit ovat toimintaympäristöjen, olosuhteiden ja yritysten luonteiden perusteella verrattavissa Helsinkiin

i. Millaisia yrityksiä päätös erityisesti koskettaa?

Päätös koskettaa erityisesti yrityksiä, jotka sijaitsevat katusaneeraukseen menevien pää- ja kokoojakatujen varrella.

b. Montako työpaikkaa on kyseessä?

Asia koskee monia kaupungin yritysten työpaikkoja jollakin tavalla.

i. Onko kyseessä korkeaa erityisosaamista edellyttävät työpaikat?

Asiaa koskee kaiken osaamisen tason työpaikkoja jollakin tavalla.

2. MIHIN ASIOIHIN ASIAN / PÄÄTÖKSEN VAIKUTUKSET YRITYKSESSÄ / YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

a. Mitä vaikutuksia päätöksellä on

i. henkilöstöön?

Työmaa-aikaiset järjestelyt voivat pidentää henkilöstön työmatkaan menevää aikaa, jolla on kielteinen vaikutus. Rakentamisen jälkeiset vaikutukset suurella todennäköisyydellä parantavat liikenteen sujuvuutta kaikilla liikennemuodoilla, joka voit houkuttaa yrityksiin uusia työntekijöitä ja kannustaa nykyisiä jäämään.

ii. asiakkaisiin?

Työmaa-aikaiset järjestelyt voivat vaikeuttaa yritysten löytämistä, joka voi vaikuttaa negatiivisesti liiketoimintaan.

iii. saavutettavuuteen (työntekijät / asiakkaat / logistiikka / pysäköintiin)?

Työmaa-aikaiset järjestelyt tulevat vaikuttamaan negatiivisesti saavutettavuuteen. Rakentamisen jälkeiset vaikutukset parantavat yritysten saavutettavuutta erityisesti kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Tavaraliikenteen järjestelyt mukaan lukien jakeluliikenteen pysäköintijärjestelyt suunnitellaan hankkeissa erikseen siten että ne ovat selkeät ja palvelevat yrityksiä ja logistiikkaa mahdollisimman hyvin. Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta lisäävät hankkeet vaikuttavan myönteisesti myös autoliikenteen toimivuuteen.

iv. kilpailun edistämiseen aluetasolla tai / ja kaupunkitasolla?

Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen kaupunkimaisessa ympäristössä on todettu olevan kilpailukykytekijä yrityksille. Ratkaisut tulevat parantamaan väylien kokonaisvaltaista kapasiteettia (jalankulun, pyöräliikenteen, joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteenlaskettu kapasiteetti), parantaen kohteiden saavutettavuutta kaikille.

v. näkyvyyteen?

Työmaa-aikaiset vaikutukset näkyvyyteen voivat olla negatiivisia. Rakentamisen jälkeiset vaikutukset näkyvyyteen ovat positiivisia erityisesti siitä näkökulmasta, että yritysten ohi kulkee jatkossa enemmän ihmisiä hitaasti joko pyörällä tai kävelen, joiden on myös huomattavasti helpompi pysähtyä. Yksittäisille yrityksille voi syntyä haittavaikutuksia, mutta kehittämisohjelman tavoitteena ei ole erityisesti vähentää kadunvarsipysäköintiä, väylien kapasiteettia tai katutilan toimintojen saavutettavuutta. Näin ollen yksittäisiä haittavaikutuksia on hankala arvioida tässä vaiheessa. Hankekohdaiset yritysvaikutusten arvioinnit tehdään tarvittaessa, ja niissä vaikutuksia arvioidaan tarkemmin.

b. Syntykö asiasta / päätöksestä yritykselle / yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset?

Työmaa-aikaisista järjestelyistä voi aiheutua yrityksille tulojen menetyksiä, mutta tähän vaikuttavat myös muut, laajemmat suhdanteet. Isossa mittakaavassa rakentamisen jälkeiset vaikutukset parantavat väylien välityskykyä kaikkien kulkumuotojen osalta, joka tuo enemmän asiakkaita yritysten piiriin. Yksittäisille yrityksille voi syntyä haittavaikutuksia, mutta kehittämisohjelman tavoitteena ei ole erityisesti vähentää kadunvarsipysäköintiä, väylien kapasiteettia tai katutilan toimintojen saavutettavuutta. Näin ollen yksittäisiä haittavaikutuksia on hankala arvioida.

c. Voiko asia / päätös vaikuttaa yrityksen / yritysten imagoon? Miten?

Yritysten sijainti paikassa, jotka ovat kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta helposti saavutettavissa, herkästi vaikuttaa myös positiivisesti imagoon. Tähän liittyy liikkumisen helppouden ja tasa-arvon lisäksi muita kestävään kehitykseen liittyviä näkökulmia, joita Suomessa, Pohjoismaissa, Euroopassa ja maailmalla painotetaan.

3. MITEN VAIKUTUKSET AJOITTUVAT?

a. Ovatko asian / päätöksen vaikutukset yrityksille / yritysten toimintaedellytyksiin

i. pysyviä?

Rakentamisen jälkeiset vaikutukset ovat pysyviä ainakin katujärjestelyjen osalta. Yksittäisille yrityksille voi syntyä haittavaikutuksia, mutta kehittämissuunnitelman tavoitteena ei ole erityisesti vähentää kadunvarsipysäköintiä, väylien kapasiteettia tai katutilan toimintojen saavutettavuutta.

ii. väliaikaisia?

Työmaa-aikaiset haitalliset vaikutukset ovat väliaikaisia.

iii. ajanjaksosta riippuen vaihtelevia?

Talvelle sijoittuvat työmaa-aikaiset järjestelyt voivat olla haastavampia käyttäjien kannalta, tuoden vaihtelevuutta vuositasolla.

b. Voidaanko toteutuksen ajoituksella vaikuttaa asiaan?

Toteutuksen ajoituksella voidaan vaikuttaa asiaan. Työmaa-aikaiset negatiiviset vaikutukset voidaan minimoida työmaiden huolellisella suunnittelulla, toteutuksella ja oikea-aikaisella viestinnällä. Helsingin työmaiden kehittämissuunnitelma on merkittävässä roolissa tämän osalta. Kestävien positiivisten vaikutusten osalta keskeisten pää- ja kokoojakatujen saneerauksen vauhdittaminen nopeuttaa positiivisten vaikutusten realisoitumista.

4. MILLAISIA VÄLILLISIÄ VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

a. Voiko asialla / päätöksellä olla

i. vaikutusta yritysilmastoon alueella / kaupungissa?

Yritykset voivat kokea asian joko positiivisena, negatiivisena tai merkityksettömänä riippuen omasta toimialasta ja näkökulmasta. Analyysiosiossa viitattujen selvitysten perusteella nähtävissä on, että enemmistö yrityksistä kokevat asian positiivisena.

ii. ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia?

Kerrannaisvaikutuksia voi syntyä suunnitteluohjeiden vastaisesti toteutetuista järjestelyistä, jotka heikentävän pyöräliikenteen kasvuedellytyksiä, jalankulun asemaa sekä pyöräliikenteen ja autoliikenteen keskinäistä vuorovaikutusta. Tällöin tavoitteiden mukainen kasvu ei välttämättä toteudu. Huolellinen ja laadukas suunnittelu sekä toteutus ovat avainasemassa.

b. Miten päätös voi vaikuttaa yritystoimintaan tulevaisuudessa?

Keskusta-alueiden viihtyisyyden ja turvallisuuden parantuminen voi houkutella uusia yrityksiä ja lisätä liikevaihtoa. Viihtyisyys paranee erityisesti liikennemelun ja -päästöjen vähennyksen kautta, kun pyöräliikennettä kehitetään yhdessä joukkoliikenteen ja kävelyn kanssa siten, että niistä syntyy houkuttelevampia liikkumisvaihtoehtoja. Mielikuva kuljetusten hidastumisesta voi vähentää joidenkin yritysten sijoittumishalua keskustaan/Helsinkiin. Tällaisia yrityksiä voivat olla esimerkiksi paljon raaka-ainekuljetuksia tarvitsevat tuotannolliset yritykset. Helsingin kantakaupunki on hyvin tiivis, mikä ohjaa tietynlaisia yrityksiä keskustaan. Näiden osalta autoliikenteen matka-aikoihin mahdollisesti tulevien muutosten negatiiviset vaikutukset on arvioitu vähäiseksi. Sen sijaan kävely-ympäristön ja asuinalueiden houkuttelevuus sekä parempi saavutettavuus kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä parantavat Helsingin imagoa ja voi siten houkutella kantakaupungissa olevien yritysten tarvitsemää työvoimaa muuttamaan Helsinkiin. Kestävien kulkumuotojen osuuden edistäminen parantaa myös autoliikenteen toimivuutta.

5. MITÄ MUITA MAHDOLLISIA VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

a. Onko päätöksellä vaikutuksia tarjonnan monipuolistumiseen

i. asukkaiden näkökulmasta?

Asukkaat voivat ruveta kannattamaan paikallisia palveluita entistä enemmän. Parempi paikallinen saavutettavuus tekee alueesta houkuttelevamman lähellä asuvien ihmisten näkökulmasta, kun lähipalveluista muodostaa kauempana olevia palveluita houkuttelevampia.

ii. muiden yritysten näkökulmasta?

Parempi paikallinen saavutettavuus tekee alueesta houkuttelevamman lähellä asuvien ihmisten näkökulmasta, joka kasvattaa asiakaspotentiaalia, kun lähipalveluista muodostaa kauempana olevia palveluita houkuttelevampia. Lisäksi kantakaupungin tiivistäminen yhdessä joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen runkoreittien parantamisen kanssa tuo enemmän ihmisiä lähelle. Tämä luo edellytykset tarjonnan monipuolistumiselle.

iii. matkailijoiden näkökulmasta?

Kaupunkimatkailijoilla, erityisesti ulkomailta saapuvilla, on harvemmin auto käytettävissä. Tällöin he asioivat mielellään tiiviissä ja palveluiltaan monipuolisessa kaupunkiympäristössä, joka on helposti jalan, polkupyörällä ja

joukkoliikenteellä saavutettavissa. Keskitetyt pysäköintilaitokset ja liityntä-pysäköintipaikat luovat edellytyksiä myös autolla saapuville matkailijoille, joiden last-mile -liikkumisen edellytykset paranevat.

b. Millaisia vaikutuksia päätöksellä on kaupunkiin?

i. Syntyykö päätöksestä kustannuksia kaupungille?

Lyhyellä aikavälillä päätöksestä syntyy kustannuksia talousarvion mukaisesti investointien muodossa, johon on vuositasolla Helsingin investointiohjelmassa varattu 19,5 M€ ainakin vuoteen 2030 asti.

Pidemmällä aikavälillä päätöksen synnyttämät vaikutukset tuottavat kaupungilla rahallista säästöä päästöjen vähennysten, kansanterveyden parantumisen, elinkeinoelämän edellytysten parantumisen sekä kiinteistöjen arvon nousemisen myötä. Rahallista säästöä synnyttävät vaikutukset edellyttävät vähintään nykyisen investointitason ylläpitämistä, jonka avulla pyöräliikenteen tavoiteverkko saadaan rakennettua laadukkaasti ja verkollisella tasolla yhdenmukaiseksi ja jatkuvaksi. Mikäli näin ei tehdä, pyöräliikenteen potentiaali, eli pyöräliikennemäärien kasvu, ei toteudu.

ii. Mahdollistaako päätös hyviä seurausvaikutuksia?

Liikenneturvallisuus, liikennejärjestelmän luotettavuus, liikenteen välityskyky, ilmanlaatu, esteettömyys, viihtyisyys sekä jalan ja pyörällä liikkuvien olosuhteet paranevat. Melu, onnettomuuskustannukset ja turvattomuuden tunne vähenevät.

Onnettomuudet vähenevät selkeytyneiden liikennejärjestelyjen myötä, jossa autoliikenteen ja pyöräliikenteen välinen vuorovaikutus kasvaa ja konfliktitilanteet vähenevät. Liikennejärjestelmästä tehdään selkeä kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta.

Päätöksen hyviä seurausvaikutuksia on kuvattu tarkemmin Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 4 kappaleessa sekä yritysvaikutusten osalta tämä yritysvaikutusarvioinnin analyysikappaleessa.

iii. Liittyykö asiaan / päätökseen kaupungin kannalta riskejä?

Jos yksittäiset yritykset päättävät kokemansa haitan vuoksi sijoittua muualle. Päätöksen vaikuttavuus sekä pääkaupungin vetovoima huomioiden riskiä voidaan pitää hyvin pienenä. Pyöräliikenteen kehittäminen osana koko liikennejärjestelmän toimintakenttää ei heikennä autoliikenteen saavutettavuutta laajemmalla tasolla.

iv. Miten päätös vaikuttaa kaupungin imagoon yritysmuotoisenä kaupunkina?

Imagovaikutukset voivat vaihdella näkökulmasta riippuen. Turvallisuuden, liikennejärjestelmän luotettavuuden ja viihtyisyyden parantaminen

kaupungissa todennäköisesti parantaa imagoa. Myös kestävien kulkumuotojen integrointi ja edistäminen parantavat kaupungin imagoa.

c. Onko asialla vaikutuksia esim. muihin vireillä oleviin tai tuleviin suunnitelmiin, hankkeisiin tms.?

Pyöräliikenteen edistäminen kytkeytyy vahvasti kaikkiin kaupunkikehitys-, joukkoliikenne- ja katuhankkeisiin. Joukkoliikennehankkeissa pyöräliikenteen huomiointi keskeisissä joukkoliikenteen solmupisteissä parantaa niin pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kasvattaa molempien kulkutapaosuutta. Pyöräliikenteen edistäminen on myös osa Helsingin hiilineutraalisuus 2035-ohjelmaa. Pyöräliikenteen edistäminen on tärkeä osa liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa.

6. VAIKUTUKSIIN REAGOIMINEN

a. Mitä myönteisiä vaikutuksia asialla / päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille?

Liikennejärjestelmän luotettavuus paranee kaikkien kulkumuotojen tasavertaisen kohtelun myötä, kun häiriöt vähenevät ja liikenteen välityskyky paranee. Esimerkiksi kuljetusaikojen ennustettavuus paranee. Erityisesti keskusta-alueilla vetovoima ja viihtyisyys paranevat melun vähentyessä sekä ilmanlaadun ja turvallisuuden parantuessa, mikä parantaa yritysten toimintaedellytyksiä.

Tasavertaisella kohtelulla tarkoitetaan sitä, että pyöräliikennettä integroidaan osaksi katutilaa tasavertaisesti kaikki muut kulkumuodot huomioiden. Kuten aiemmin todettu, kyseessä ei ole vain pyöräteiden rakentaminen. Pyöräliikennemäärien kasvu voi aiheuttaa huolta autoliikenteen toimivuuden heikkenemisestä, mutta analyysikappaleessa viitatus laajan FLOW -projektin analyysin perusteella vaikutukset ovat 90 %:ssa tapauksissa päinvastaisia. Myönteisiä vaikutuksia ovat myös liikennejärjestelyjen selkiytyminen kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta sekä mahdolliset uudet pyöräliikenteeseen liittyvät liiketoimintamahdollisuudet.

i. Miten positiivisia vaikutuksia voitaisiin vahvistaa?

Positiivisia vaikutuksia voi vahvistaa työmaa-aikaisia haittoja minimoimalla, pyöräliikenteen laadukkaiden infraratkaisujen varmistamisella sekä pyöräliikenteen järjestelyjen jatkuvuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiselle verkollisella tasolla myös saneerausalueiden ulkopuolella. Jatkuvuus ja yhdenmukaisuus voidaan väliaikaisesti parantaa pikaparannuksin. Kaikissa pyöräliikenteen edistämistoimissa, niin pikaparannuksissa kuin pysyvissä, huomioidaan kaikki kulkumuodot siten, että kokonaiskuvassa kehitys ei aiheuta haittaa ja näin ollen heikennä positiivisten vaikutusten edellytyksiä. Pyöräliikenteen olosuhteita parantaessa näin ollen huolehditaan myös yrityksille tärkeän asiointi-, jakelu- ja työmatkaliikenteen sujuvuuden turvaamisesta kaikilla kulkumuodoilla.

b. Mitä kielteisiä vaikutuksia päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille?

Työmaa-aikaiset järjestelyt voivat aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia olemassa oleville yrityksille ja niiden toimintaedellytyksille. On tärkeä huomioida, että monet katusaneeraukset tehdään pyöräliikenteen kehittämistavoitteista huolimatta esimerkiksi kunnallistekniikan saneeraustarpeiden pohjalta. Kaikki pyöräliikenteen edistämistoimet pyritään sovittamaan osaksi katujen kokonaisvaltaisia saneerauksia, jotka on joka tapauksessa tehtävä jossain vaiheessa.

Alemmalla katuverkolla sijaitsevien yritysten kuljetusten matka-ajat voivat pidentyä katuverkon jäsentelyn ja alhaisempien nopeusrajoitusten myötä. Matka-aikojen kasvulla saattaa olla yrityksille kielteisiä vaikutuksia nousevien logistiikka- ja matkakustannusten myötä. Vaikka liikennejärjestelmän luotettavuuden paranemisella ja matka-aikojen ennakoitavuudella onkin kompensoivia vaikutuksia, on eri tekijöiden kokonaisvaikutusta vaikeaa kvantifioida yritysten näkökulmasta.

i. Miten negatiivisia vaikutuksia voitaisiin lieventää tai poistaa?

Negatiivisia vaikutuksia voidaan lieventää oikea-aikaisella ja asianmukaisella viestinnällä, josta on kehittämissuunnitelmassa määritelty toimenpide. Vaikuttavampi tapa lieventää negatiivisia vaikutuksia on rakennusaikojen minimointi kullakin katuosuudella. Lisäksi on pidettävä huolta asiointiedellytysten säilymisestä myymälöiden ym. yritysten läheisyydessä. Pyöräliikenteen toimenpiteiden toteuttamisessa huomioidaan elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden varmistamiseksi kaikkien kulkumuotojen sujuvuus ja toimivuus

Tavarankuljetusten olosuhteita parantamalla Citylogistiikan kehittämissuunnitelman mukaisesti voidaan kompensoida mahdollista matka-ajan kasvua.

Lähdeluettelo

- Aldred, R.;& Sharkey, M. (2018). *Healthy Streets: A Business View*. Lontoo: Transport for London, University of Westminster. Noudettu osoitteesta <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-a-business-view.pdf>
- Andersen, M.;& Hall, M. L. (2015). *Protected Bikes Lanes Means Business*. PeopleForBikes and Alliance for Biking & Walking. Noudettu osoitteesta https://wsd-pfb-sparkinfluence.s3.amazonaws.com/uploads/2017/07/BusinessReport2015reprint_rev032617.pdf
- Carmona, M.;Gabrieli, T.;Hickman, R.;Lapolou, T.;& Livingstone, N. (2018). *Street Appeal*. Lontoo: Transport for London. Noudettu osoitteesta <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0305900617300636>
- City of Copenhagen. (2017). *Copenhagen City of Cyclists - Facts and Figures 2017*. Kööpenhamina: City of Copenhagen. Noudettu osoitteesta https://urbandevdevelopmentcph.kk.dk/sites/urbandevdevelopmentcph.kk.dk/files/city_of_cyclists_facts_and_figures_2018.pdf
- CityChangerCargoBike. (2011-2017). *City Changer Cargo Bike in Short*. Noudettu osoitteesta <http://cyclelogistics.eu/index.php/about>
- Clifton, K.;Currans, K.;Muhs, C.;Ritter, C.;Morrissey, S.;& Roughton, C. (2013). *Consumer Behavior and Travel Choices: A Focus on Cyclists and Pedestrians*. Washington D.C.: Submitted for presentation and publication to the 92nd Annual Meeting of the Transportation. Noudettu osoitteesta https://nacto.org/docs/usdg/consumer_behavior_and_travel_choices_clifton.pdf
- David, O.;Nix, J.;Bradshaw, S.;& Shiel, E. (2011). *Report on shopper travel behaviour in Dublin City Centre*. Dublin: Technological University Dublin. Noudettu osoitteesta <https://arrow.tudublin.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=comlinkoth>
- European Cyclists' Federation. (2015). *ECF Cycling Barometer*. Noudettu osoitteesta <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/ecf-cycling-barometer>
- FLOW Project. (2016). *The Role of Walking and Cycling in Reducing Congestion: A Portfolio of Measures*. Brysseli: FLOW Project. Noudettu osoitteesta http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/FLOW_REPORT_-_Portfolio_of_Measures_v_06_web.pdf
- Flusche, D. (2012). *Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure*. Advocacy Advance. Noudettu osoitteesta https://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling_and_the_Economy-Econ_Impact_Studies_web.pdf
- Forsyth, A.;& Krizek, K. J. (2011). *Urban Design: Is there a Distinctive View from the Bicycle?* Journal of Urban Design. Noudettu osoitteesta https://www.researchgate.net/publication/233058352_Urban_Design_Is_there_a_Distinctive_View_from_the_Bicycle
- Haubold, H. (2015). *Shopping by Bike: Best Friend of your City Centre*. Brysseli: European Cyclists' Federation. Noudettu osoitteesta <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre>
- Helsingin kaupunki / Kaupunkisuunnitteluvirasto. (2014). *Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä*. Helsinki: Helsingin kaupunki / Kaupunkisuunnitteluvirasto. Noudettu osoitteesta https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2014-5.pdf

- Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala. (2016). *Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje*. Noudettu osoitteesta Pyöräpysäköinti yleisillä alueilla: <http://pyoraliiikenne.fi/pyorapysakoinnin-suunnitteluohje/#pyorapysakointi-yleisilla-alueilla>
- Krag, T. (2002). *Commerce and Bicycles*. Aalborg: Aalborg University. Noudettu osoitteesta https://www.cycling-embassy.org.uk/sites/cycling-embassy.org.uk/files/documents/Commerce_and_Bicycles-Thomas_Krag.pdf
- Lawlor, E. (2014). *The Pedestrian Pound: The business case for better streets and places*. Lontoo: Just Economics. Noudettu osoitteesta <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Noudettu osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf
- Liu, J.;& Dill, J. (2019). *Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements for Bicycle and Pedestrian Mobility - A Multi-City Multi-Approach Exploration*. Portland: Transport Research and Education Centre. Noudettu osoitteesta <https://wsd-pfb-sparkinfluence.s3.amazonaws.com/uploads/2020/03/Economic-Impacts-of-Street-Improvements-summary-report.pdf>
- London Borough of Waltham Forest. (2015). *Mini-Holland Perception Surveys*. Lontoo: Transport for London. Noudettu osoitteesta http://www.enjoywalthamforest.co.uk/wp-content/uploads/2015/03/WFC134872_Mini-Holland-A4-Infographics_Lea-Bridge-Road_FINAL.pdf
- McCormick, C. (2012). *York Blvd: The Economics of a Road Diet*. Los Angeles: UCLA for Los Angeles County Bicycle Coalition. Noudettu osoitteesta https://nacto.org/docs/usdg/yorkblvd_mccormick.pdf
- New York City Department of Transportation. (2014). *The Economic Benefits of Sustainable Streets*. New York: New York City Department of Transportation. Noudettu osoitteesta <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>
- Rajé, F.;& Saffrey, A. (2016). *The Value of Cycling*. Lontoo: University of Birmingham and Phil Jones Associates for Department for Transport. Noudettu osoitteesta https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509587/value-of-cycling.pdf
- Salminen, E.;Herkkola, H.;Vehmas, A.;Haanpää, E.;Ropponen, A.;Puhjo, E.;& Iikkanen, T. (2019). *Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019*. Helsinki: Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala. Noudettu osoitteesta <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-22-19.pdf>
- Tilburgs, L. (2020). *Memo - SCBA Hämeentie*. Helsinki: Civitas Handshake.
- Transport for London. (2016). *Town Centres*. Lontoo: Transport for London. Noudettu osoitteesta <http://content.tfl.gov.uk/town-centres-report-2014-15.pdf>
- Transport for London. (2018). *Walking & cycling: the economic benefits*. Lontoo: Transport for London. Noudettu osoitteesta <https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>
- Wikipedia. (2020). *Copenhagen*. Noudettu osoitteesta <https://en.wikipedia.org/wiki/Copenhagen#Climate>
- Wikipedia. (2020). *Helsinki*. Noudettu osoitteesta <https://en.wikipedia.org/wiki/Helsinki#Climate>