

# Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma

Ohjelman tarkistus 2003



Julkaisija Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus

Osoite PL 20 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 Helsingin kaupunki

Puhelin (09) 1691

Tilaukset, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjasto  
jakelu puh. (09) 169 4442  
sähköposti elina.puhakka@hel.fi

ISBN 952-473-205-X  
ISSN 1459-8779

Painopaikka Helsingin kaupungin hankintakeskus  
Helsinki 2004

Sisällysluettelo	sivu
ESIPUHE	5
<b>1. TOIMEKSIANTO JA TYÖRYHMÄN TEHTÄVÄ</b>	<b>6</b>
<b>2. PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN PERUSTELUT</b>	<b>7</b>
2.1 Pyöräilyn nykytilanne ja kehitysnäkymät	7
2.2 Liikenneturvallisuus	9
2.3 Pyöräilyn terveyshyödyt	11
2.4 Pyöräilyn ympäristöhyödyt ja kestävä kehitys	12
2.5 Kaupunkilaisten mielipiteitä pyöräilystä	13
<b>3. PÄÄMÄÄRÄ JA TAVOITTEET</b>	<b>17</b>
<b>4. TOIMENPITEET TEEMOITTAIN</b>	<b>18</b>
4.1 Tiedotus ja markkinointi	18
4.1.1 Yleismarkkinointi	18
4.2 Valistus, turvallisuus ja ympäristövaikutukset	21
4.2.1 Valistus ja turvallisuus	21
4.2.2 Valvonta	21
4.2.3 Lasten ja nuorten liikennekasvatus	22
4.3 Pyöräliikenneverkko	23
4.3.1 Yleistä verkosta ja sen ominaisuuksista	23
4.3.2 Pyöräilyn suunnittelu ja rakentaminen	27
4.3.3 Kunnossapito	29
4.3.4 Viitoitus ja muu opastus	30
4.4 Pyöräilyn oheispalvelut	30
4.4.1 Pyörien pysäköinti ja säilytys	30
4.4.2 Kuljetus joukkoliikennevälineissä	33
4.4.3 Harrastuspyöräily	33
<b>YHTEENVETO</b>	<b>35</b>



## ESIPUHE

Pyöräily ja sen edistäminen on niin Suomessa kuin muuallakin edelleen nousussa. Pyöräilyn edut koko yhteiskunnan kannalta on yleisesti tiedostettu. Ensimmäinen valtakunnallinen pyöräilypoliittinen ohjelma Suomessa valmistui vuonna 1993, Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma vuonna 1996, YTV:n pyöräilystrategia vuonna 2000 ja uusittu valtakunnallinen ohjelma vuonna 2001.

Pyöräilyn lisäämiseen liittyy monia yhteiskuntataloudellisia etuja. Sillä on yleinen kansanterveyttä kohentava vaikutus, minkä merkitys on korostumassa. Liikennöinti- ja liikenneinfrastruktuurin kustannuksissa säästetään ja liikenteen aiheuttamat ulkoiset kustannukset kuten melu, päästöt ja kasvihuonekaasut vähenevät ja liikenteen tarvitsema tila vähenee. Samalla ympäristön laatu ja viihtyisyys paranevat. Pyöräily helpottaa omaan asuinseutuun tutustumista ja lisää vastuuntunnetta siitä. Osa näistä eduista näkyy valtion tai kaupungin taloudessa nopeasti, osa hitaammin ja osa on vaikeasti mitattavissa.

Pyöräilyn lisäämiseen liittyy yksilön kannalta merkittäviä etuja. Pyöräily vahvistaa niin fyysistä kuin psyykkistä terveyttä ja parantaa siten elämänlaatua. Se on monin verroin autolla ajoa halvempaa. Se tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet luontoelämyksiin ja lisää sitä kautta ihmisten viihtyvyyttä.

Haittapuolina on pelätty jalkakäytävillä pyöräilyn sekä onnettomuuksien mahdollista lisääntymistä. Ehdotetuilla rakentamis-, kunnossapito- ja liikennevalistustoimenpiteillä nämä vaarat ovat minimoitavissa.

Kokemus on osoittanut, että pyöräilyn osuuden kasvattaminen vaatii pitkäjänteistä työtä ja myös resursseja siihen. Tässä suhteessa Helsinki on hyvässä asemassa, koska kaupungin pyörätieverkkoa on rakennettu jo yli 30 vuotta. Kaikissa niissä kaupungeissa, joissa pyöräilyä on voimakkaasti kehitetty, ovat sekä asukkaat että luottamusmiehet olleet hyvin tyytyväisiä pyöräilyn avulla saavutettuihin tuloksiin.

Pyöräilyn edistämistä koskevat mm. kaupunginhallituksen päätös vuodelta 1994 sekä YTV:n hallituksen vuonna 2000 hyväksymä YTV:n pyöräilystrategia, joissa molemmissa on asetettu tavoitteeksi pyöräilyn kaksinkertaistaminen. Pyöräilyn edistämistä käsitellään myös kaupunginvaltuuston vuonna 2002 hyväksymässä Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelmassa.

Ohjelmassa käsitellään pyöräilyn edistämiseksi tarvittavia kokonaan uusia tai lisätoimia. Jo tehtyjä, edelleen tarpeellisia ja ylläpidettäviä asioita, ei siten ole juurikaan käsitelty. Hyvä esimerkki tällaisesta on HKL:n hoitama kaupunkipyörähanke.

# 1. TOIMEKSIANTO JA TYÖRYHMÄN TEHTÄVÄ

Kaupunginhallituksen päätöksen 11.3.2002 § 379 mukaan työryhmän tehtävänä on käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa saattaa päätökseen pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelmassa esitetyt vielä ajankohdattaiset toimenpiteet. Lisäksi työryhmän on pyrittävä toteuttamaan myös pääkaupunkiseudun pyöräiliikenteen strategiasuunnitelman ja Uutta pontta pyöräilyyn -ohjelman muut Helsingin oloihin soveltuvat tavoitteet sekä tehtävä ehdotuksia pyöräilyn edistämiseksi. Työryhmän tulee raportoida työstään kaupunginhallitukselle vuosittain.

Tämä raportti on ajantasaistettu toimenpideoisuus Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelmasta. Perustelut on esitetty hyvin lyhyesti. Lisäksi raportissa on käsitelty lähinnä sellaisia em. ohjelmien ehdotuksia, joita ei ole toteutettu tai jotka vaativat vielä lisätoimenpiteitä. Ohjelman toimenpiteet on kiteytetty seuraaviksi teemoiksi:

tiedotus ja markkinointi

- valistus ja kasvatus
- pyöräliikenneverkko
- pyöräilyn oheispalvelut

Tarkasteltu aineisto on Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma (Helsingin kaupunginkanslian julkaisusarja A, 6/1996), YTV:n Pyöräiliikenteen strategiasuunnitelma (Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2000:1) sekä liikenne- ja viestintäministeriön Uutta pontta pyöräilyyn, Ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001).

Lisäksi työryhmässä on kuultu ulkopuolisina asiantuntijoina Mauri Myllylää liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin -projektista, Kari Silfverbergiä Helsingin ympäristökeskuksesta, Pasi Kotroa Helsingin Poliisilaitokselta sekä Mari Mieltistä sosiaali- ja terveysministeriöstä valtion terveysliikuntaprojektista. Edelleen työryhmä on käyttänyt Maailma Kylässä -tapahtuman kyselyaineistoaan sekä kaupungin kotisivujen verkkokeskusteluaineistoa.

Työryhmä on pyrkinyt ottamaan huomioon myös uudet pyöriin perustuvat liikuntamuodot, kuten skeittaus ja rullaluistelu. Pyöräilyä koskevia suunnitelmia ja ehdotuksia tulee soveltaa uusien liikkumismuotojen edistämiseen.

Työryhmän jäsenet ovat:

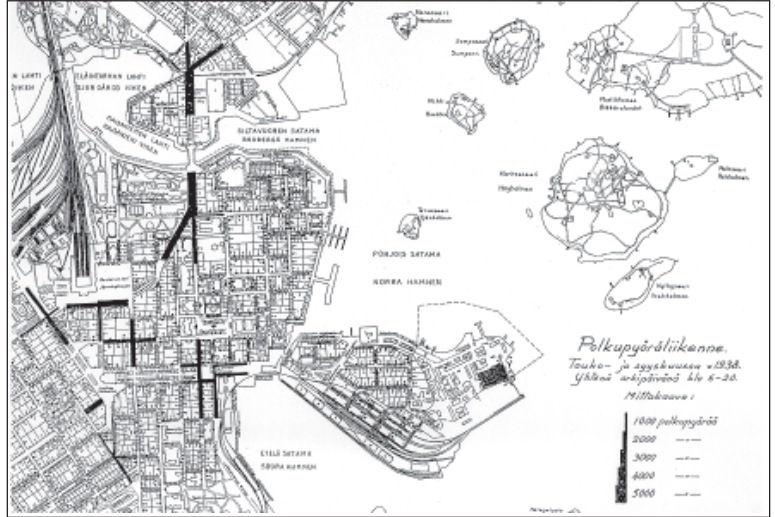
- Hannu Kalajoki, pj., kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto
- Antero Naskila, siht., kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto
- Pekka Isoniemi, rakennusviraston katuosasto
- Mikko Koivistoinen, rakennusviraston viherosasto
- Tapani Koivula, opetusviraston kiinteistöyksikkö
- Kristina Niklander, kaupunginkanslian tiedotustoimisto
- Sonja Pekkola, sosiaaliviraston sosiaali- ja terveydenhuollon kiinteistöpalvelukeskus
- Ulla Sara, liikuntaviraston tekninen yksikkö
- Risto Sutinen, nuorisoasiainkeskuksen alueellisten palvelujen osasto
- Annikki Thoden, terveysviraston johdon tukiyksikkö (1.3.03 asti)
- Matti Törrönen, terveysviraston johdon tukiyksikkö (1.3.03 alkaen)
- Johanna Vilkuna, ympäristökeskuksen ympäristön suojele- ja tutkimusyksikkö
- Jukka-Matti Laakso, Helsingin Polkupyöräilijät -HePo ry

## 2. PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN PERUSTELUT

### 2.1 Pyöräilyn nykytilanne ja kehitysnäkymät

#### Historia

Pyöräily on ollut Helsingissä varsin suosittua 1900 -luvun alusta aina 50-luvulle asti. Sen jälkeen autoilun lisääntyessä ja kaupungin laajetessa pyöräily väheni ja varsinkin sen suhteellinen merkitys pieneni. Uudelleen pyöräilyn suosio alkoi Helsingissä nousta 1970-luvun alussa osana pyöräilyn uutta tuleamista niin Suomessa kuin muuallakin länsimaissa. Pyöräilyn kasvu jatkui Helsingissä vuoteen 1984 asti, kasvun ollessa suurimmillaan 10 % vuodessa. Tuolloin pyöräilyn kasvu pysähtyi ja 1980 -luvun loppupuolella pyöräily monin paikoin jopa väheni. Paras selittäjä tälle oli henkilöautoliikenteen voimakas kasvu. 1990 -luvun lamavuosina pyöräilyn määrä kääntyi uudelleen nousuun, mutta vuosikymmenen puolivälissä kasvu jälleen pysähtyi ja sen jälkeen pyöräily on kantakaupunkia lukuun ottamatta polkenut paikoillaan.

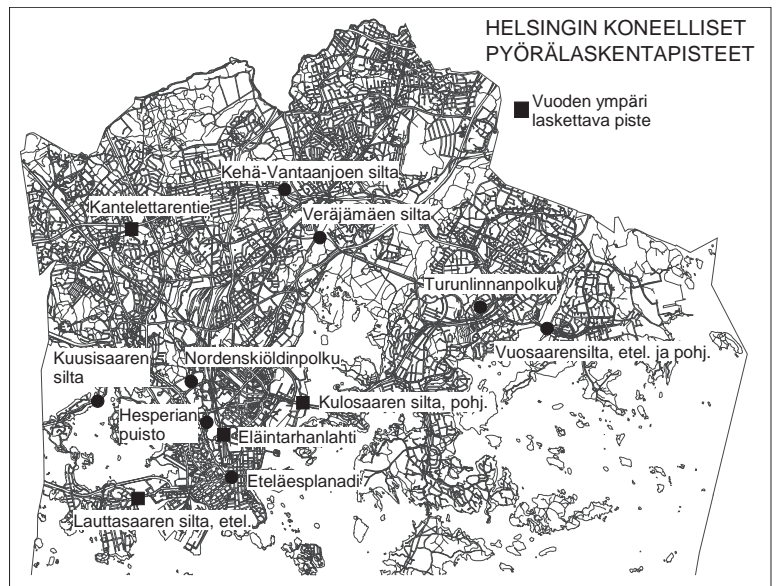


#### Nykyiset pyöräilijämäärät

Liikennesuunnitteluosasto laskee vuosittain pyöräiliikenteen määrää yhteensä 12 automaattisessa konepisteessä, joista neljässä läpi vuoden (kuva 1). Lisäksi lasketaan käsin vuosittain koko- tai puolenpäivän laskentoina niemen rajan vilkkaimmat pisteet sekä eri puolilla kaupunkia suunnittelua varten tarvittavia pisteitä. Joka kolmas vuosi lasketaan käsin niemen ja kantakaupungin rajan kaikki ylityskohdat. Kevyen liikenteen väylillä pyöräilijöitä on esikaupunkialueilla kesäisin yleensä selvästi jalankulkijoita enemmän, pääväylien varsilla jopa kymmenkertaisesti.

Laajat seudullisen pyöräiliikenteen haastatutkimukset on tehty vuosina 1983 ja 1997. Jatkossa on ajatuksena tehdä pyöräilystä erillistutkimuksia ja kerätä pyöräiliikenteen suorite-, matkamäärä- ja kulkutapaosuustiedot osana YTV:n yleisiä liikennetutkimuksia, koska näistä saadaan tältä osin luotettavinta tietoa. Seuraava tällainen tutkimus on tarkoitus tehdä YTV:ssä vuonna 2005.

Luotettavimpana arviona ja pyöräilyn kaksinkertaistamisavoitteen lähtökohdana pyörämatkojen osuudesta kaikista matkoista nykytilanteessa voidaan pitää YTV:n vuoden 2000 liikennetutkimusta ja siitä laskettua 6 prosentin pyörämatkaosuutta vuositasolla. Taulukkoon 1 on koottu laskenta- ja tutkimustietoa pyöräiliikenteestä Helsingistä.



Kuva 1: Helsingin kaupungin pyöräiliikenteen vakiolaskentapistet. (Lisäksi kaupungin rajalla Tarvonsalmessa, Vihdintiellä ja Kehä 3:lla Keravanjoen kohdilla on naapurikaupunkien hoitamat Tiehallinnon konepisteet.)

Pyöräilyn määrissä ovat alueelliset erot pääkaupunkiseudulla pienemässä. Niemen asukkaat pyöräilevät vielä toistaiseksi muita vähemmän. Esikaupunkialueilla pyöräillään sen sijaan saman verran kuin Espoossa ja Vantaalla. Helsingissä miehet pyöräilevät naisia enemmän; erityisesti kantakaupungissa asuvat nuoret miehet (18-29 v.) pyöräilevät huomattavasti enemmän kuin muualla seudulla asuvat saman ikäiset miehet tai naiset. (Pyöräiliikennetutkimus, YTV 1997)

Taulukko 1: Pyöräiliikennetietoja Helsingistä

Asia	Määrä tai osuus
Pyöräilijämäärät kesällä <sup>1</sup>	
- tavallinen määrä pyöräteillä	500 - 1 000 pp/vrk
- vilkkaimmilla reiteillä	2 000 - 4 000 "
- niemen rajalla	n. 25 000 "
Pyöräilee ainakin silloin tällöin kesäisin <sup>2</sup>	n. 390 000 henkeä
Pyöräilee ainakin silloin tällöin kesäisin <sup>3</sup>	n. 300 - 350 000 henkeä
" useamman kerran viikossa <sup>3</sup>	n. 200 - 250 000 "
Pyöräilyä liikuntamuotona harrasti <sup>4</sup>	n. 140 000 henkeä
Talvipyöräilytalvella useamman kerran	
- viikossa pyöräilevien määrä <sup>5</sup>	n. 25 000 henkeä
- osuus kesäpyöräilijöistä <sup>5</sup>	n. 7-8 %
- keskustan pyöräteillä talvella <sup>1</sup>	n. 200 pp/vrk
Pyörämatkojen osuus kaikista matkoista	
- kesällä hellesäällä <sup>2</sup>	15.1 %
- em. osuus muutettuna vuositason	n. 7.5 %
- arvio normaalitasosta <sup>6</sup>	n. 6.0 %
Pyörämatkojen keskipituus <sup>2</sup>	n. 4.5 km
Polkupyöräitä <sup>2</sup>	n. 400 000 kpl

1 Liikennesuunnitteluosaston laskennat

2 Pyöräiliikennetutkimus (YTV 1997) (hellesäät koko ajan)

3 Arvio normaalikesästä

4 Liikuntatutkimus 2002

5 Pyöräiliikennetutkimus (YTV 1997), Talvipyöräilytutkimus (Jaloin-projekti 2002)

6 Liikennetutkimus (YTV, syksy 2000)

## Tuleva kehitys

Pyöräilyn lisäämiseksi tulee toisaalta saada mukaan uusia ihmisiä ja toisaalta lisätä nykyisten pyöräilijöiden aktiivisuutta. Samalla tulee pyrkiä pitämään kaikki nykyiset pyöräilijät polkimilla. Nämä tavoitteet edellyttävät sekä olosuhteiden parantamista että pyöräilyn markkinointia. Pyöräilijöiden tulee kokea, että pyöräilyä arvostetaan, kaupunki haluaa edistää pyöräilyä ja että he ovat tervetulleita liikenteeseen. Kehitysskkelista tulee tiedottaa selkeästi.

Helsingissä on mahdollisuuksia pyöräilyn huomattavaan lisäämiseen kaikilla pyöräilyn osa-alueilla sekä kesäpyöräilyä lisäämällä että kausivaihtelua pienentämällä. Esim. Kööpenhaminassa pyörämatkojen osuus on kolminkertainen Helsinkiin verrattuna. Siellä pyörämatkojen osuus työmatkoilla on 32 %, ja tavoitteena on edelleen kasvattaa pyöräilyn osuutta. Helsinkiä suuremmissa Amsterdamissa ja Münchenissä pyörämatkojen osuudet ovat 25 % ja noin 10-15 %. Münchenissä on tavoitteena nostaa pyörämatkojen osuus vuoteen 2015 mennessä 15-20 prosenttiin. Euroopassa lisääntyvään pyörämatkailuun liittyy myös Helsingissä taloudellisia mahdollisuuksia matkailualalla. Talvella pyöräilymäärät ovat Helsingissä n. 6-8 % kesän määristä, kun ne Oulussa ovat noin 35 %. Niinpä Helsingin talvipyöräily on myös kaksinkertaistettavissa.

Toisaalta vallitsevat yhteiskunnalliset ja maankäytölliset kehityssuunnat ovat yleensä enemmänkin pyöräilyä vähentäviä kuin sitä lisääviä. Tästä syystä pyöräily ei kasva itsestään, vaan vaatii runsaasti työtä ja toimenpiteitä. Kaikki ne kaupungit, joissa pyöräilyn osuus on korkea ja kasvanut viime vuosina, ovat myös voimakkaasti panostaneet pyöräilyn edistämiseen.



Teknologinen kehitys ei ehkä tuo suuria mullistuksia pyöräilyyn, mutta pyöräliikenneverkon laatuvaatimukset ovat kasvamassa. Pyöräkanta muuttunee monimuotoisemmaksi ja vaatii lisää tilaa. Kolmipyöräiset pyörät tulevat yleistymään jonkin verran sekä tavarapyörinä että iäkkäiden ja tasapainohäiriöistä kärsivien pyörinä. Myös lasten kuljetukseen tarkoitettuja peräkärriä ja tandempyöriä tulee lisää. Kaksi- tai kolmipyöräiset nojapyörät ovat myös alkaneet yleistyä. Skootterimopojen määrä tulee kasvamaan, mikä edellyttää turvallisuussyistä niille sallituilta reiteiltä hyvää standardia. Samoin pyörämatkojen pituuksien kasvaessa tarvitaan entistä parempaa päärattien laatutasoa.

Ns. uudet lajit rullaluistelu ja skeittaus ovat molemmat kasvaneet voimakkaasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Suosituinta skeittaus se on 10-16 -vuotiaiden poikien keskuudessa. Ala-asteikäisistä pojista sitä harrastaa ainakin silloin tällöin yli 40 %. Kaupungin kannan mukaan skeittaus on liikuntamuoto siinä kuin muutkin, vaikka se toisaalta häiritsee meluisuudellaan. Tarve uusien skeittipaikkojen rakentamiseen on suuri. Tosin kokeneempien skeittaajien harrastaman katuskeitin olemukseen kuuluu näkyä siellä, missä on ihmisiä. Pieni, mutta kasvava skeittaajien kanssa samankaltainen erityisryhmä ovat tempuppyöräilijät.



Rullaluistelu on kaikenikäisten laji. Helsingiläisnuorista joka neljäs rullaluistelee vähintään kerran viikossa. Rullaluistelu on tehokasta kuntoliikuntaa. Normaalisti se on rauhallista etenemistä, vaikkakin nuorten keskuudessa rullaluistimilla temppuilu on lisääntymässä. Rullaluisteluun riittävät nykyiset kevyen liikenteen väylät, mutta päällysteen tulee olla tasaista asfalttia tai laatoitusta. Rullaluistelijat välttävät suojatietekohtia, koska se sekoittaa rytmin ja alamäkikohdissa jarruttaminen on monille työlästä. Rullaluistelun näkökulmasta pitäisi joitakin hiekkatieosuuksia asfaltoida ja pyöräteiden päällysteitä uusia hieman nykyistä useammin.

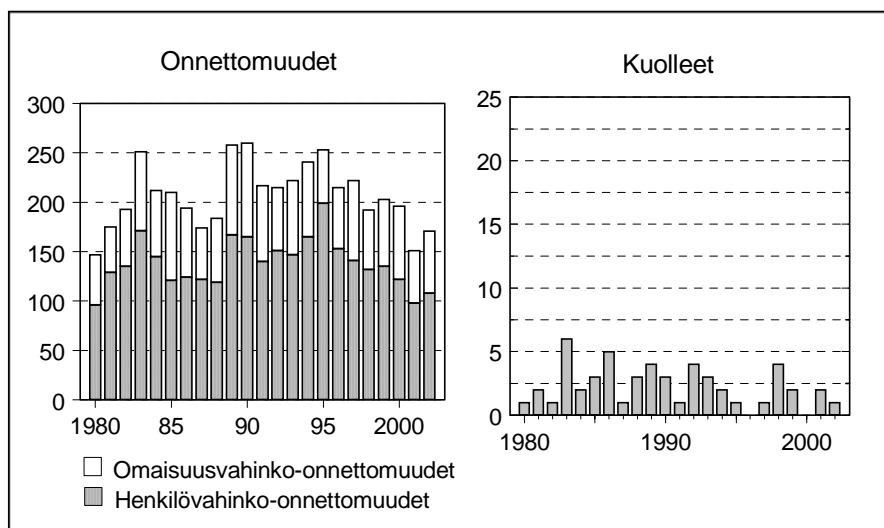
## 2.2 Liikenneturvallisuus

Helsingissä kuolee pyöräonnettomuuksissa keskimäärin 1-2 pyöräilijää vuosittain. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa loukkaantuu nykyisin noin 100 pyöräilijää, ja omaisuusvahinkoja aiheutuu lisäksi noin 60 onnettomuudessa. Onnettomuuksien määrä on ollut vuodesta 1995 lähtien laskussa. Kuvissa 2 - 4 on esitetty pyöräliikenteen turvallisuuden kehitys ja pyöräliikenteen onnettomuustyyppit viime vuosina sekä pyöräonnettomuuksien osuus kaikista onnettomuuksista poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa. Hyvä turvallisuuskehitys on jatkunut vuonna 2003.

Yleinen arvio on, että poliisin tietoon tulee vain noin 10 % lääkäri- tai poliklinikkakäynnin aiheuttaneista pyörätapaturmista. Näistä suurin osa on kaatumisia. Tutkimuksissa on todettu, että yksittäisen pyöräilijän törmäysriski auton kanssa pienenee jopa puoleen pyöräilijämäärän kasvaessa voimakkaasti, koska autoilijat osaavat tällöin ottaa pyöräilijät paremmin huomioon.

Suomessa kuoli 55 pyöräilijää vuonna 2002. Onnettomuuksissa loukkaantui lisäksi noin 1100 pyöräilijää (poliisin tietoon tulleet). Vakavimmat vammat syntyvät autoilijan ja pyöräilijän yhteentörmäyksissä. Pyöräonnettomuuksista 70 % tapahtuu risteyksissä ja 90 % taajamissa. Vuoden 2003 alussa voimaan tullut suositusluonteinen kypärän käyttösääntö on lisännyt Helsingissä kypärän käyttöä 40 prosentista 47 prosenttiin (naiset 51 % ja miehet 43 %). Koko maassa kypärää käyttää tällä hetkellä 27 % pyöräilijöistä. Suomessa eniten kypärää käytetään Helsingissä.

Hallitusohjelmassa 2003 todetaan: "Hallitus toteuttaa suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä tieliikenneonnettomuuksien torjumiseksi. Hallitus tiivistää eri hallinnonalojen yhteistyötä ja tehostaa erityisesti toimia liikennekäyttäytymisen parantamiseksi, liikenneympäristön ongelmakohtien poistamiseksi ja uuden tekno-

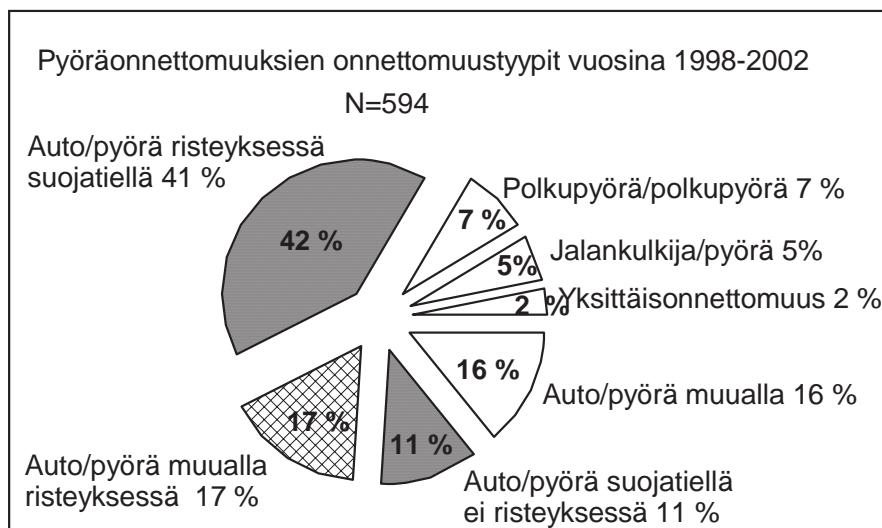


Kuva 2: Pyöräonnettomuuksien määrät Helsingissä 1980-2002. (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2003/10)

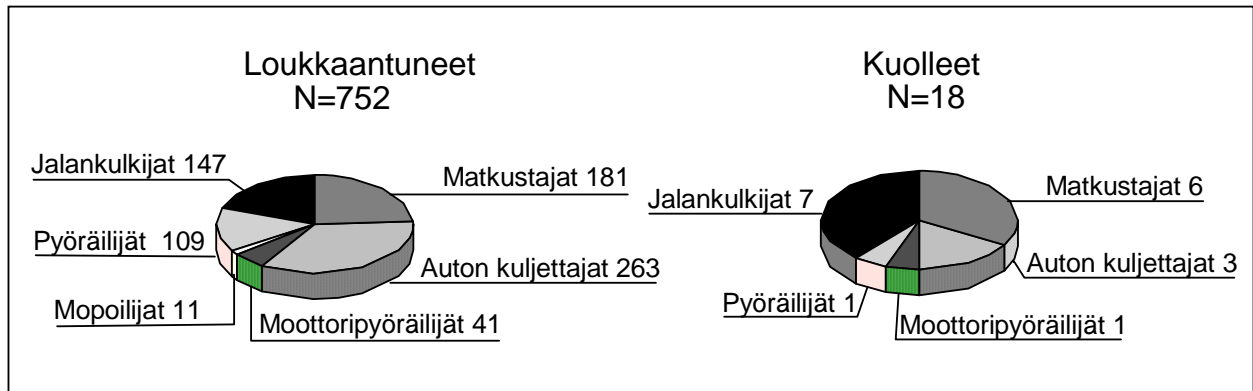
logian hyödyntämiseksi.” Liikennepolitiikan yhteydessä todetaan: ”Tavoitteena on kevyen liikenteen väylien lisääminen ja raskaan liikenteen vähentäminen taajamista.”

Aiemmin valtioneuvosto on periaatepäätöksessään (2001) asettanut tavoitteeksi, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250 (415 vuonna 2002). Periaatepäätökseen sisältyy toimenpiteitä vuosille 2001–2005 liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi. Samaa ajanjaksoa koskee myös nykyinen valtakunnallinen liikenneturvallisuusohjelma.

Samalla valtioneuvosto hyväksyi Suomelle pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että viranomaiset, organisaatiot ja kunnat toteuttavat suunnitelmaa mahdollisimman laajasti ottaen huomioon periaatepäätöksen kannanotot.



Kuva 3: Onnettomuustyyppit pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksissa Helsingissä vuosina 1998 - 2002 (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2003/10)



Kuva 4: Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet Helsingissä 2002.  
(Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2003/10)

## 2.3 Pyöräilyn terveyshyödyt

Pyöräilyn terveysvaikutukset perustuvat liikunnan yleiseen merkitykseen ihmisen terveydelle. Terveysvaikutukset voidaan jakaa kolmeen osaan: terveydenhoitokulujen säästö, työstä poissaolojen väheneminen sekä ihmisten hyvinvoinnin paraneminen. Niin kutsutut elintasosairaudet ovat voimakkaasti lisääntymässä yhdessä niiden yhteiskunnalle aiheuttamien kustannusten kanssa. Sairauksien lisääntymisen rajoittamisessa on liikunnan lisäksi ehkä tärkein keino.

Jotta ihmiset, jotka terveytensä kannalta eivät harrasta riittävästi liikuntaa, saataisiin pysyvästi aktivoitumaan, heitä tulee ohjata niin sanotun arkiliikunnan pariin. Tähän pyöräily tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden. Pyöräily on tehokasta näennäisestä keveydestään huolimatta, koska se vaikuttaa isoihin lihasryhmiin.

Terveysliikunnaksi suositellaan nykyisin kohtuutehoista puoli tuntia kestäväää päivittäistä liikuntaa, joka voi koostua useammasta jaksosta. Täten esim. 4 - 5 kilometrin työmatkan säännöllinen pyöräily täyttää tämän vaatimuksen. Liikunnan määrän suhteen arvioituna tärkein kohderyhmä on työssä kävijät. Myös koululaiset ja opiskelijat ovat tärkeä ryhmä, koska heidän iässään opitaan koko elämän kestäviä liikkumistottumuksia.

Pyöräilyn elinikää lisäävät terveyshyödyt verrattuna onnettomuuksien elinikää lyhentävään vaikutukseen ovat uusien kansainvälisten tutkimusten mukaan hyvin suuret:

- 17 -kertaiset koko väestöllä
- 14 -kertaiset 40-64 -vuotiailla
- 36 -kertaiset >40 -vuotiailla.

Vähän tai ei lainkaan liikkuvien sairastumisriski on huomattavasti suurempi kuin kohtalaisesti liikkuvilla [Jalan tai pyörällä joka päivä, Kansanterveyden neuvottelukunnan kävely- ja pyöräilytyöryhmän suositukset, 2001]:

- |   |                      |
|---|----------------------|
| • Sepelvaltimotauti   | 1.5-2 -kertainen     |
| • Aivohalvaus   | Lähes 2 -kertainen   |
| • Aikuisiän diabetes  | 20-60 % suurempi     |
| • Lihavuuden kehittyminen                                   | 2 -kertainen         |
| • Verenpaineauti  | 30 % suurempi        |
| • Paksusuolen syöpä   | 40-50 % suurempi     |
| • Osteoporoottiset murtumat                                 | 30-50 % suurempi     |
| • Hengitys- ja verenkiertoelimien kapasiteetin huononeminen | 50 % nopeampi        |
| • Itsenäisen selviytymisen menetys                          | 10-20 vuotta aiemmin |

Helsingin väestö ikääntyy; vuonna 2003 oli 40 - 64 vuotiaita 185 000 henkeä. Keski-ikäisten ja sitä vanhempien hyvä fyysinen kunto vaikuttaa merkittävästi kaupungin elinvoimaan. Liikunta lisää myös

henkistä ja sosiaalista hyvinvointia, ja pyörällä pääsee helposti luonnon keskelle. Arvion mukaan liikunnan puutteen vuoksi menetetään henkeä kohti keskimäärin viisi tervettä elinvuotta.

Valtioneuvosto on tehnyt valtion terveystoimintaohjelman pohjalta (2002) periaatepäätöksen terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjauksista. Tämä periaatepäätös on lähetetty kaikkiin kuntiin toivomuksella, että kunnat ottavat siinä esitettyjä asioita huomioon. Valtioneuvosto on myös nimittänyt terveystoiminnan neuvottelukunnan (Teli-neuvottelukunta), jonka tehtävänä on yhteistyön koordinoiminen sekä rahoituksen koordinoiminen ja myös sen hankkiminen. Neuvottelukunnalla on päätoiminen sihteeri ja alatyöryhmiä hyväksi käyttäen se pyrkii yhteen keskeiseen tavoitteeseensa, joka on arkiliikunnan edistäminen. Tätä kautta voidaan hakea rahoitusta eri hankkeisiin, ei kuitenkaan mielellään investointeihin. Avustushakemuksista päättää sosiaali- ja terveysministeriön kansliapäällikkö. Avustus on hanketta kohden ollut yleensä noin 5000 - 50 000 euroa.

## 2.4 Pyöräilyn ympäristöhyödyt ja kestävä kehitys

### Pyöräilyn ympäristöhyödyt

Pyöräillessä liikutaan päästöttömästi ja tilaa säästään. Pyöräilyn ja kävelyn, kuten myös joukkoliikenteen suosiminen ehkäisee ruuhkautumista, energiankulutuksen, päästöjen ja meluhaittojen kasvua sekä monipuolistaa eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Liikenteen osuus pääkaupunkiseudun hiilidioksidipäästöistä on vajaa viidennes. Hiilidioksidi on kasvihuonekaasu, joka aiheuttaa ilmastonmuutosta. Henkilöautot tuottavat liikenteen hiilidioksidipäästöistä karkeasti arvioiden 60 %, tavaraliikenne 30 %, bussit 8 % ja raideliikenne 2 %. Tilanne on lähitulevaisuudessa sama, vaikka henkilöautojen terveydelle haitalliset päästöt vähentyvät autokannan uudistuessa.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjä ei voida vähentää puhdistusteknisin keinoin, vaan ainoastaan autojen polttoaineenkulutusta pienentämällä, tai siirtymällä henkilöauton käytöstä pyöräilyyn, kävelyyn tai joukkoliikenteeseen.

Fossiilisia polttoaineita säästyy etenkin, jos pyörämatka korvaa automatkan. Autoliikenteen päästöjen vähentämiseksi pyöräilyä kannattaa suosia henkilöauton vaihtoehtona etenkin lyhyillä matkoilla, joilla auton moottori ei ehdi lämmetä eikä katalysaattori toimia täydellä teholla. Kun henkilö pyöräilee sen sijaan, että käyttäisi bensiinikäyttöistä henkilöautoa, vähenevät hiilidioksidipäästöt laskennallisesti noin 150 grammaa kuljettua kilometriä kohden (taulukko 2).

Myös energia ja kustannussäästöt puoltavat pyöräilyä. Kaupunki onkin tehnyt myös liikennettä koskevan energiansäästösopimuksen kauppa- ja teollisuusministeriön kanssa vuonna 1997.

*Taulukko 2: Eri liikennevälineiden keskimääräisiä päästöjä henkilökilometriä kohden (g/hkm) kaupunkiajossa vuonna 2001. (CO = hiilimonoksidi eli häkä, HC = hiilivedyt, NOx = typen oksidit, PM = pakokaasujen kokonaishiukkasmäärä, CO<sub>2</sub> = hiilidioksidi.) (Lähteet: VTT LIPASTO 2002, Mäkelä 2002 & HKL 2002.)*

	CO	HC	NOx	PM	CO <sub>2</sub>
Henkilöauto keskimäärin v. 2001 / bensiini (1.2 henkilöä)	8,1	1,2	0,81	0,015	158
Henkilöauto keskimäärin v. 2001 / diesel, (1.2 henkilöä)	0,50	0,14	0,78	0,21	144
Kaupunkilinja-auto keskimäärin v. 2001 / diesel, 18 matkustajaa	0,38	0,13	0,77	0,037	70
Raitiovaunu, 21 matkustajaa	0,03	0,004	0,09	0,008	57
Lähiliikennejuna, 70 matkustajaa	0,02	0,003	0,06	0,007	32
Metro, 100 matkustajaa	0,008	0,001	0,02	0,004	13

## Pyöräily Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelmassa

Pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma konkretisoi ja edistää Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelman (kaupunginvaltuusto 12.6.2002) tavoitteita, kuten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.

Ohjelman mukaan liikennejärjestelmän ja katu ympäristön kehittämisessä otetaan aikaisempaa korostetummin huomioon lasten, nuorten, liikuntarajoitteisten ja iäkkäiden asukkaiden esteettömät ja turvalliset liikkumismahdollisuudet. Koko kaupungin alueelle on tavoitteena luoda yhtenäinen ja kattava palveluiden ja kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien verkosto. Pyörätieverkkoa on tarkoitus täydentää edelleen sekä edistää kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä. Liikennekäyttäjien tervehdyttämiseksi tehostetaan liikennevalistusta ja asennekasvatusta yhteistyössä liikennealan kansalaisjärjestöjen, liikenneministeriön, poliisin ja asukasryhmien kanssa.

Yhdyskuntarakenne sekä asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja erilaisten vapaa-ajan toimintojen sijoittuminen luovat perustan pyöräilyn mahdollisuuksille ja käytön houkuttelevuudelle. Kestävän kehityksen toimintaohjelman yhtenä tavoitteena on, että asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittumista pyritään ohjaamaan siten, että palvelutarjonta monipuolistuu ja liikkumistarve vähenee. Tällöin pyöräilyn edellytykset paranevat.

## 2.5 Kaupunkilaisten mielipiteitä pyöräilystä

### Mielipiteiden keruu

Sykkeli keräsi kaupunkilaisten mielipiteitä kahta eri kautta. Sykkeli oli mukana Keväällä Maailma Kylässä - tapahtuman yhteyteen järjestetyssä pyöräilyviikon kaksipäiväisessä päätapahtumassa. Keskustelun lisäksi Sykkeli keräsi lomakkeellaan kuntalaisten mielipiteitä Helsingin pyöräilyolosuhteista. Vastauksia tuli noin 50 kappaletta. Vastanneiden kesken arvottiin muutama kaupungin lahjakirja.

Kaupungin kotisivuilla avattiin Sykkelin aloitteesta keskustelupalsta pyöräilystä. Keskustelukanava oli avoinna 26.5. - 15.9.2003. Keskusteluaiheiksi ehdotettiin, mitä hyvää ja mitä huonoa pyöräilijät olivat kokeneet, sekä mitä toivomuksia heillä oli Helsingin pyöräilyolosuhteista. Mielipidekirjoituksia tuli noin 370 kpl. Monet niistä sisälsivät useita kommentteja ja toivomuksia, ja osa taas oli vastauksia toisten kysymyksiin tai mielipiteisiin.

Suurimmaksi osaksi kommentit olivat varsin asiantuntevia ja asiallisia. Niiden kautta välittyivät käyttäjien näkemykset laaja-alaisesti ja perustellusti. Niihin sisältyi runsaasti hyviä ideoita ja ehdotuksia.

Pyöräilykeskustelu käy kuumana kaupungin nettisivuilla Sykkeli avasi keskustelun pyöräilyolosuhteista kuten pyöräilyteistä ja niiden kunnossapidosta sekä liikenneturvallisuudesta kesäkuussa. Mielipiteitä on esitetty vilkkaasti muun muassa pyöräilijöiden hankaliksi kokemista kevyen liikenteen sumpuista ja parannusta vaativista reiteistä. Liikenteellisiä kompastuskiviä on löydetty Itä-Helsingistä. Malmilla ja poikittaislinjoilla on löydetty korjattavaa sekä ulkoilukartta on saanut paljon parannusehdotuksia. HU 2003

### Kritiikkiä, kiitosta ja toiveita

Kehuja tuli melko vähän, mutta niissä oltiin pyöräilyolosuhteisiin varsin laajasti tyytyväisiä. Ehkä enemmänkin haluttiin tuoda esiin puutteita ja toiveita, jotta niihin saataisiin parannusta. Haukkuja tuli sekä erilaisiin toivomuksiin yhdistettynä että myös heikommin perusteltua yleistä purnausta. Eri käyttäjäryhmien välistä samoin kuin pyöräilijöiden keskinäistä käyttäjien arvostelua oli myös varsin paljon. Liikenneturvallisuuden kiinnitettiin paljon huomiota. Myös joustavuutta liikennetilanteiden käyttöön erilaisissa tilanteissa toivottiin.

Vastauksista vajaa puolet kohdistui valistus-, asenne- ja käyttäytymisasioihin, vajaa neljännes liittyi pyöräverkkoon tai yksittäisiin reittiosuuksiin, pyöräteiden kuntoon ja hoitoon liittyi 15 %, valvontaan 9 % ja opasteisiin 8 %.

Suuri osa kommenteista sisältyy työryhmän ehdotuksiin. Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan suunnittelijoiden käytössä. Ne toimitettiin myös katuosaston yleisöpalvelupisteeseen, jossa niistä poimittiin yksityiskohtaiset kunnossapitoon liittyvät parannusehdotukset, jotka lähetettiin sitten ao. tahoille otettavaksi huomioon.

#### **Kehuja:**

- Helsingin ja pääkaupunkiseudun laaja pyörätieverkko.
- Yksittäiset uudet / parannetut pyörätieosuudet.
- Hyvä pyöräilykartta.
- Keskustelu- ja palautteenantomahdollisuus netissä.

#### **Moitteita:**

- Pyöräteiden huono kunto: päällysteet, reunakivet ja näkyvyyttä estävä kasvillisuus.
- Huonot työnaikaiset järjestelyt; pyörätien kehnot järjestelyt, käyttäminen varastona ja kunnostuksen viipyminen.
- Puutteellinen viitoitus pyöräteillä.
- Pyörätiekartan jakelu.
- Yksittäiset pyörätieratkaisut.
- Kunnollisia pyörätelineitä on liian vähän, joskin kiitostakin tuli.
- Autojen pysäköinti pyöräteille, pyöräily jalkakäytävillä ja kävely pyöräteillä. Näihin liittyi myös valvonta- ja valistuskannanottoja.
- "Kaaharipyöräilijöistä" tuli useita valituksia niin jalankulkijoilta kuin pyöräilijöiltä.

#### **Yleiseen valistukseen yms. liittyviä kannanottoja:**

- Jalankulkijat, pyöräilijät ja autoilijat ottavat huonosti toisiaan huomioon. Oli myös monia sovittelevia kannanottoja.
- Eri osapuolia koskevaa käyttäytymisopasta toivoi useampikin, jopa joka kotiin lähetettäväksi. Asennekasvatusta ja valistuskampanjoita toivottiin eri osapuolille.
- Liikennesääntöjä ei noudateta ja siihen liittyen toivottiin lisää valvontaa ja myös sakottamista. Väistämismääräsuunnitelmien palauttaa entiselleen.

#### **Yleiset pyöräverkkoon liittyvät parannustoiveet:**

- Pyöräkaistoja toivottiin paljon, joskin tässä menivät sekaisin pyörätiet ja pyöräkaistat. Näitä käsiteltiin 36 mielipiteessä. Kööpenhaminasta kehoitettiin ottamaan oppia.
- Pyöräteiden toivottiin kulkevan tasaisesti ilman turhia nousuja ja laskuja.
- Pyörätiet haluttiin kiertämään bussipysäkkien takaa.
- Pyöräteiden merkitsemistä pitäisi selvittää.
- Keskustan pyörätiet haluttiin punertavasävyisiksi.
- Alikulkuihin toivottiin parempia näkemiä.
- Talvikunnossapitoa tulisi parantaa.
- Pyöräkarttaa ja reittipalvelua toivottiin nettiin.

#### **Paikkoihin kohdistuvat parannustoiveet:**

- Toiveet liittyivät usein sekä vaaraa että epämuikavuutta aiheuttaviin pikkupuutteisiin kunnossapidossa tai rakenteissa.
- Usein myös toivottiin pyöräteitä tai pyöräkaistoja paikkoihin, joihin niiden toteutus kestää kauan ko. paikkoihin liittyvien muiden muutoshankkeiden takia, esim. Siltasaarenkadulle, Tukholmankadulle ja Keskuskadulle. Toiveita tuli myös mm. Kauppatorin alueesta ja Lauttasaarentiestä.
- Liikennevalojen ajoituksiin toivottiin pyöräliikenteen sujumista edistäviä parannuksia.

## Poimintoja mielipiteistä

### Kehuja

"Helsingistä ympäristöineen on erittäin hyvä pyöräilykartta ja vielä ilmainen!"

"Upeat ovat pyörätiet stadissa. Kannattaa kokeilla ... Mikä on aurinkoisella ilmalla mukavampaa kun ajella joko merkittyjä kotiseutu tutuksi reittejä tai muuten vaan pitkin mukavan hyväkuntoisia pyöräteitä. Suositellaan kaikille, ehkä hapannaamakin vaihtuu hymyyn..."

"Pitäjänmäeltä pääsee nykyään hienosti keskustaan pääradan sivua pitkin. Enää ei tarvitse ajaa Vihdin- ja Mannerheimintien kautta. "

"Helsinki on hoitanut mielestäni pyörätieverkkoaan mainiosti ja olenkin innostunut tänä kesänä pyöräilystä toden teolla."

"Kerran lähetin viestin Helsingin kaupungin vastuhenkilöille huonosti aurattusta osuudesta ja se auttoi. Sen jälkeen tämä kyseinen pätkä on ollut hyvin aurattuna."

"Työmatkapyöräilyssä poljetaan 25 - 40 km/h, mikä edellyttää kunnossapidettyjä pääväyliä."

### Moitteita

"Pyöräkaistat ovat ainoa tapa ratkaista nykyinen Villi Länsi - tilanne, jossa sekaisin ovat pyörät, rullaluistelijat, kävelijät, hölkkääjät, lapset ja koirat. Osa pyöräilijöistä kulkee yhtä kovaa kuin autot (30 km rajoitusalueella) ja omilla kaistoilla se onnistuisikin. Uutta ajattelua pyöräilyyn."

"Joudun päivittäin uhmaamaan kohtaloa Sörnäisten rantatiellä, kun ylitan ennen Hakaniemen siltaa Hakaniemenkadun. Risteykseen on lisätty kääntyville autoilijoille kolmio, jossa osoitetaan etuajo-oikeus pyöräilijöille. Autoilijat kuitenkin noudattavat merkkiä vain silloin, jos kylmäpäisesti ajaa autojen eteen. Mikäli vähänkin epäröi, ei kukaan pysähdy. Monta kertaa iso joukko pyöräilijöitä odottaa pitkän autovirran edessä."

"Hämeentie 94:n edessä olevaa pyörätietä käytetään jatkuvasti parkkipaikkana; arkisin vähintään kaksi autoa on pysäköitynä, eikä vaan "piipahduspysäköitynä"; tänään puolilta päivin autoja oli jonossa kuusi! Siinä on erittäin kurja ajaa jalankulkijoiden joukossa."

"Pyöräilijöiltä vaaditaan turhanpäiten tienylityksiä. Pyörätie tekee ihme mutkia tai päättyy yllättäen. Usein edellytetään tiukkoja käännöksiä, vieläpä kohdissa joissa pitäisi lisäksi näyttää suuntamerkkiä ja samaan aikaan pysyä pyörän päällä epätaisisella tiellä."

## Yleiset valistus- ym. toiveet

"Ehdottaisin ytimekkään ja selkeän tietopaketin jakamista kaikille helsinkiläisille."

"Ajan polkupyörällä joka päivä Helsingin keskustassa ja nautin pyöräilystä. Ihmettelen suuresti, mikä viha jalankulkijoilla on meitä pyöräilijöitä kohtaan. Kyllä keskustassa on meille kaikille tilaa liikkua, sopu antaa tilaa. Ajaessani pyörällä näen usein murhaavia ilmeitä. Jalankulkijan ilme on kuin "myrskynmerkki annakan laidassa". Suosittelen, että ostat itsellesi polkupyörän ja ajelet kaupungissa, niin ihastut ja lakkaat vihaamasta toisia pyöräilijöitä. Pyörällä kulku on nopeampaa kuin kävellen. Säästät kenkiäsi, eurojasi ja kohotat kuntoasi."



”Usein pyörätiellä hyppivät jalankulkijat saavat pyöräilijät tuntemaan, ettei heidän tule välittää säännöistä, kun eivät muutkaan välitä. Sama toimii toki toisin päin.”

” Miten saisimme pyöräilylle lisää näkyvyyttä mediassa?”

”Toinen äärimmäisen yksinkertainen asia parantaa turvallisuutta kevyenliikenteen väylillä, on poistaa bussipysäkkien päädyssä olevat MAINOKSET, jotka pimittävät täysin pyöräilijältä näkyvyyden katoksen alle. Yritähän siinä arvailla, onko katoksen alta joku säntäämässä eteesi...Eikö ne mainokset voisi olla vaikkapa vain siellä takaseinällä, jossa eivät varmaankaan ketään häiritse??”

”Lyhyt kaiteenpätkä pysäkkikatoksen kumminkin puolin voisi ohjata odottamaan muualla kuin pyöräilijöitten ajotiellä ja pysäkiltä poistuessa jalankulkija ei tulisi suojatielle suoraan katoksen takaa.”

”On rasittavaa puikkelehtia pyörätiellä autojen keskellä esim. Bulevardilla ruuhka-aikoina. Mitä autoilijat sanoisivat, jos jättäisin fillarin keskelle katua vaikka viideksi minuutiksi?”

## Yleiset verkolliset parannustoiveet

”Pyöräilyn tukeminen voisi olla rohkea valinta Helsingin imagolle, varsinkin kun turismi vain kasvaa. Lainapyöriä lisää!”

”Turhat nousut ja laskut syövät miestä eikä pyöräilystä tule luonnollista siirtymismuotoa esim. työpaikkaliikenteessä, vaan se säilyy eräänlaisena erityisryhmien urheilumuotona. Jos tie kulkisi tasaisesti pyöräily lisääntyisi ihmisten huomattaessa keskustamatkan vaivattomuuden.”

”Voisiko pyöräteiden alkukohdan merkitä paremmin ja ylipäätään maalata uudet opasteet vanhojen pois kuluneiden tilalle?”

Ehdotan kiertoliittymien suojatiet korotettavaksi.

”Leveillä ja vähäliikenteisillä kevyen liikenteen väylillä liikennetilän jakava maalattu viiva on tarpeeton.”

## Paikkoihin kohdistuvat parannustoiveet

”Omituista on se, että esim. Ruoholahden pyörätiet ovat aina auraamatta, vaikka siellä on paljon pyöräilijöitä. Eikö pyöräteiden aurausta voisi priorisoida niiden käyttöasteen mukaan? Toisaalta ei-talviaikaankin pyörätie voi olla putkitöiden vuoksi usean kuukauden kokonaan pois käytöstä. Esimerkiksi Ruoholahdessa vilkasliikenteinen Itämerenkadun pyörätie päällystettiin vasta toukokuun loppupuolella. Kun se oli ollut sitä ennen puoli vuotta kivikkoa.”

”Koskelantiellä on kyllä fiksusti erotettu pyörä- ja kävelytiet omaksi osuudekseen viheralueella, mutta kun siinä välissä kasvatetaan äärimmäisen leveästi kasvavaa puskaa, joka käytännössä kaventaa pyörätien käyttöosuuden puoleen. Hei haloo, voisiko sitä vaikka joskus leikata?”

”Olisiko mahdollista saada ensi talveksi auratuksi väli Haltialan tila Pitkälampi, sille kioskille asti. Siitä eteenpäinhän sitten onkin jo aurattu reitti Paloheinään asti. Kyseinen väli on ulkoilukartassakin merkitty pyörätieksi, mutta silti sitä ei aurata talvisin, vaan siihen ajetaan hiihtoladut. Hiihtoreitistö ei varmaankaan oleellisesti supistuisi, vaikka latuja olisi pari vähemmän. Talvipyöräily sen sijaan reitin aukipitäminen auttaisi suuresti, koska polkupyörällä pääsisi Tammistosta Haltialan kautta Kehä I:lle.”



### 3. PÄÄMÄÄRÄ JA TAVOITTEET

#### Päämäärä

Kaupunginhallituksen vuonna 1994 asettama suunnittelutavoite oli kaksinkertaistaa pyöräilyn määrä. Tämä täsmennettiin vuoden 1996 pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelmassa tavoitteeksi kaksinkertaistaa pyöräily vuosina 1995 -2005. Vuonna 2000 pyöräilyn osuus oli noin 6 %.

- Pyöräilyn edistämisen yleisenä päämääränä ovat kuntalaisten hyvinvointiin vaikuttavat terveydelliset, taloudelliset ja ympäristölliset hyödyt.
- Pyöräiliikenteen määrä pyritään kaksinkertaistamaan nykytasostaan vuoteen 2015 mennessä, niin että pyöräiliikenteen osuus kaikista matkoista olisi tuolloin noin 12 %.

#### Päämäärän saavuttamista tukevat yleiset tavoitteet

Kaupungin omassa liikennesuunnittelussa pyöräilyä edistetään erityisesti kaupunkisuunnitteluviraston, liikuntaviraston ja rakennusviraston määrärahoissa ja investointisuunnitelmissa. Maan hallitusohjelmassa "tavoitteena on kevyen liikenteen väylien lisääminen ja raskaan liikenteen vähentäminen taajamista." "Kevyen liikenteen osuus ei kasva ilman voimakkaita toimenpiteitä", todetaan Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2002 :ssa. Näiden tavoitteiden konkretisointi edellyttää strategia-suunnittelun lisäksi nykyistä tehokkaampaa toteuttamisen ohjelmointia ja resurssioimista seudullisessa kevyen liikenteen ja pyöräilyn suunnittelussa.

- Pyöräily sisällytetään nykyistä paremmin yleiseen, erityisesti seudulliseen, liikenne-politiikkaan ja sen toteuttamisen ohjelmointiin. Kaupunki osallistuu aktiivisesti pyöräilyn edistämiseen pääkaupunkiseudulla.

Pyöräilyn turvallisuutta tulee parantaa osana yleistä liikenneturvallisuuden parantamista. Pyöräilijöiden turvallisuuden sekä turvallisuuden tunteen parantaminen on edellytys pyöräilyn lisääntymiselle. Tässä ohjelmassa pyritään noudattamaan Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (18.1.2001) esitettyä liikenteen turvallisuusvisiota ja -tavoitetta sekä niiden saavuttamiseksi esitettyjä toimenpiteitä.

- Pyöräilyn valtakunnallinen turvallisuustavoite on liikennekuolemien väheneminen yleisen liikenneturvallisuustavoitteen mukaisesti noin 40 %:lla vuoteen 2010 mennessä. Kaupungin tavoitteena on lisäksi onnettomuuksissa loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrän väheneminen kolmanneksella vuosina 2000–2015.

Helsingin kestävä kehityksen toimintaohjelmassa osoitetaan pyöräilyn positiiviset vaikutukset mm. liikenteen kasvihuonekaasujen ja muiden ympäristöhaittojen vähentymiseen. erkittävin lisäys pyöräilyyn saadaan, jos auto vaihdetaan pyörään työ- ja asiointimatkoilla kaupungissa.

- Kaupunki lisää tiedotuksen ja valistuksen keinoin tietoisuutta pyöräilyn terveys- ja ympäristöhyödyistä ja kannustaa automattojen korvaamiseen pyörämatkoilla.

Pyöräilyn määrällinen tavoite niin Helsingissä, pääkaupunkiseudulla kuin koko maassa on sen kaksinkertaistaminen. Toimenpiteistä tärkeimpiä on pyörätieverkon selkeys, yhtenäisyys, kunto, käyttömukavuus ja turvallisuus.

- Kaupunki parantaa pääpyörätieverkkonsa yhtenäiseksi, selkeäksi, helppokäyttöiseksi ja turvalliseksi täydentämällä sitä puuttuvilta osin. Pyöräily otetaan huomioon asumisen, palvelujen ja työpaikkojen suunnittelussa.

Pyörien pysäköinti ja säilytys ovat tärkeä osakokonaisuus pyöräilyn kehittämisessä. Pysäköinnin helppoudesta ja turvallisuudesta matkan molemmissa päissä paljon riippuu, lähdetäänkö liikkeelle pyörällä. Kaupunki vastaa pyöräpysäköinnistä yleisillä alueilla ja omissa kiinteistöissään. Yksityisiin rakennuksiin kaupunki voi vaikuttaa kaavoituksen, rakennusvalvonnan ja tiedotuksen kautta. Pyörä- ja joukkoliikenteen

hyvällä yhteen kytkennällä nostetaan niiden yhteistä kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden. Liityntäpyöräilyn voimakas lisääminen edellyttää sekä pyöräpysäköintiolosuhteiden parantamista että liityntäpyöräilyn markkinointia niin kaupungin sisällä kuin seudullisestikin

- Parannetaan ja kehitetään pyörien pysäköintimahdollisuuksia. Kaupunki huolehtii yhdessä kiinteistöjen kanssa hyvästä pyöräpysäköinnistä yleisillä alueilla ja pyrkii mm. kaavoituksen ja rakennusjärjestyksen kautta edistämään pyöräpysäköintiä myös kiinteistöissä. Parannetaan joukko- ja pyöräliikenteen yhteen kytkentää erityisesti liityntäpyöräilyä edistävillä ratkaisuilla.

## 4. TOIMENPITEET TEEMOITTAIN

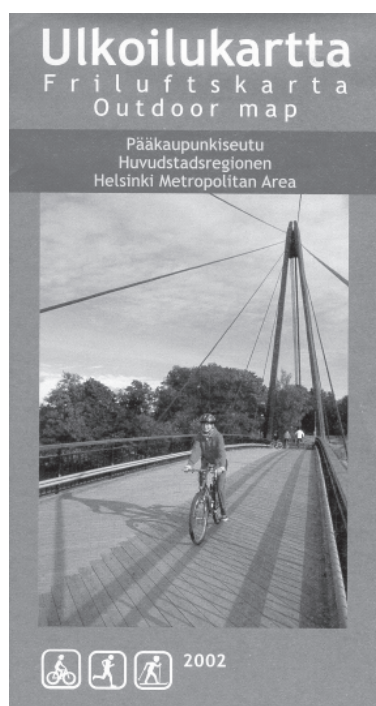
Toimenpiteitä on yhteensä 51 kappaletta. Työryhmä on valinnut niistä kärkihankkeiksi 15. Ne on merkitty neliöllä (□) ja muut pallolla (●). Toimenpiteisiin merkityt vastuutahot ovat ne, joiden tulee ensisijaisesti huolehtia hankkeen toteutuksesta joko suunnittelusta, käytännön toteutuksesta tai rahoituksesta. Monet hankkeet koskevat lisäksi myös muita hallintokuntia. Esitetyt kustannukset ovat arvioita; virkatyönä tehtävistä töistä on todettu 'ei lisäkustannuksia'. Toimenpiteet on jaettu kolmeen tärkeysluokkaan sen mukaan, miten merkittäviä ne ovat pyöräilyn edistämisen kannalta. Luokitus on vain suuntaa antava. Luokka 1 on tärkein.

### 4.1 Tiedotus ja markkinointi

Tiedotus ja markkinointi ovat laaja-alaisia toimenpidkokonaisuuksia, joilla voidaan vaikuttaa merkittävästi ihmisten pyöräkäyttöön ja myös laajentaa pyörän käyttöalueita.

#### 4.1.1 Yleismarkkinointi

1. Pyöräilyn liikennepoliittiset, yhteiskuntataloudelliset, terveydelliset ja ympäristölliset hyödyt tulisi kyetä arvioimaan ja niiden kehitystä seuraamaan ja mittaamaan. Laskentamenetelmiä kehitetään tällä hetkellä erityisesti pohjoismaissa. Eräs tärkeä osatehtävä on harjoitetun pyöräliikennepoliittikan arviointi, mikä on parhaillaan käynnissä Helsingissä Bypad -menetelmällä.
  - Auditoidaan säännöllisin väliajoin Helsingin pyöräliikennepoliittikka ja sen vaikutukset. – Ksv. *Ei mainittavia lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.*



2. Pyöräilyn lisääminen edellyttää myös monipuolista tiedotusta ja markkinointia, jotta ihmiset löytävät olemassa olevat pyörätiet ja muut palvelut ja jotta pyöräily sujuu turvallisesti. Kulkumuodon valinta on myös paljolti tunnekysymys, johon voidaan vaikuttaa. Tarvitaan myös jatkuvaa vuoropuhelua pyöräilijöiden ja kaupungin hallinnon välillä.
  - Varataan pyöräilyn edistämiseen ja valistukseen oma kohta kaupunginkanslian tiedotustoimiston määrärahasta. – Kkansl. *Tärkeysluokka 1.*
3. Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta on pyöräilyn tärkein ja tunnetuin apuväline kaupungin pyöräilymahdollisuuksien hahmottamisessa ja reitin valinnassa. Kartasta on otettu joka kolmas vuosi uusi ajantasaistettu painos. Nykyinen kartta on vuodelta 2002 ja seuraava versio tehdään vuodeksi 2005. Karttaa kehitetään ottaen huomioon kesällä 2003 tehty karttaa koskeva haastattelututkimus. Kartta on tarpeen julkaista myös Internetissä, vaikka se tiedoston laajuuden vuoksi on tehtävä paloittain. Kartan painosta pyritään suurentamaan, niin että jakelua voidaan laajentaa. Yksi lisärahoitusmahdollisuus on kartan kytkeminen osaksi vuoden 2005 yleisurheilun MM-kisojen osanottajille

ja yleisölle jaettavaa kisamateriaalia.

Ulkoilukartan nykyiset varsinaiset jakelupisteet Helsingissä ovat erilaisten tapahtumien lisäksi matkailutoimisto, Jugendsali, ympäristökeskus, kirjastot hyvin rajoitetusti sekä liikuntaviraston 12 toimipaikkaa.

□ Laajennetaan kartan jakelua mm. kaikkiin uimahalleihin ja kirjastoihin ja pyritään nostamaan kartan kokonaispainosmäärää nykyisestä noin 300 000:sta. Kartta julkaistaan myös Internetissä. – Ksv, Liv, Kkansl, Ymk, YTV, naapurikaupungit. Tärkeysluokka 1.

4. Kampanjointi on tärkeä osa pyöräilyn valistusta ja markkinointia. Erilaiset yhteiskampanjat ovat resurssien käytön kannalta tehokkaita. Kampanjat voivat olla tyypiltään yleis- tai kohderyhmäkohtaisia teemoinaan turvallisuus ja käyttäytyminen, ympäristö ja terveys, pyöräilyn imago, työmatka- ja työasiapyöräily, pyörä-joukkoliikenne-yhdistelmä, pyörämatkailu ja -retkeily, iäkkäiden pyöräily, talvipyöräily tai myös eri teemojen yhdistelmiä. Yksi kampanjointimuoto on valita esim. vuoden pyöräily-ystävällisin koulu, työnantaja ja taloyhtiö.

● Kaupunki osallistuu aktiivisesti sekä valtakunnallisiin että paikallisiin pyöräily-kampanjoihin. Kampanjointi hoidetaan ensisijaisesti seudullisesti YTV:n kautta.

– Ksv, Kkansl/tito, Liv, Ymk, HKL, YTV. Tärkeysluokka 1.

5. Kaupungin pyöräilyä koskevat Internet -sivut ovat käyttökelpoinen, halpa ja helposti ajan tasalla pidettävä tiedotuskanava. Verkkosivut kehitetään liikennesuunnitteluosaston nykyisestä pyöräily-sivustosta. Sivut linkitetään helposti löydettäväksi sekä kaupungin kotisivulta että tärkeiltä pyöräily-sivuilta. Kuntalaisten pitää kootusti löytää sieltä pyöräilyyn liittyvät perusasiat. Sivulla esitetään mm. erilaisia pyöräilyn verkkokuvia, laskentatuloksia, kotiseutupyöräreitit, erilaisia pyöräilyesitteitä ja tutkimustuloksia, uutispalsta ajankohtaisista asioista sekä palautelomake. Myös erilaisia artikkeleita pyöräilyn mahdollisuuksista, käyttöalueiden laajentamisesta ja turvallisuudesta, hyvän liikennekulttuurin mukaisesta pyöräilystä esitetään. Sivulla tulisi olla myös osio englanninkielellä kotimaisten kielten lisäksi.

*Kaupungilla on yli 600 virkapyörää. Eniten niitä on rakennus, sosiaali- ja terveysvirastoilla sekä Helsingin Satamalla.*

*Ympäristöjohtaja Pekka Kansanen kannustaa ympäristökeskuksen henkilökuntaa virastopyörän käyttöön. Ympäristökeskuksessa järjestettiin vuonna 2003 yksiköiden välinen virastopyöräilykisa.*



□ Pyöräilyn Internetsivusto kehitetään monipuoliseksi ja helposti löydettäväksi pyöräilyn tiedotus- ja keskustelukanavaksi.

– Ksv, Kkansl/tito. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.

6. Kaupungin henkilökunnan sekä työ- että vapaa-ajan pyöräilyä voidaan kannustaa ja toisaalta kerätä palautetta henkilökunnan yhteisessä pyöräilyaiheisessa tilaisuudessa. Työasiapyöräily on sekä terveellistä että aikaa säästävää. Sen edistämiseksi kaupungin tulee näyttää esimerkkiä. Työasiapyöräilyä edistää mm. virkapyörrien hyvä saatavuus ja niistä tiedottaminen. Pyöriä voi myös vuokrata HKR-Tekniikasta.



Virkapyöriä voi verovapaasti lainata työntekijöiden kotimatkoja varten. Pääkaupunkiseudulla on tavoitteena toteuttaa vuonna 2004 laaja-alainen työmatkaliikuntakampanja, jossa mm. laaditaan työpaikkakohtaisia ”liikkumisen ohjaussuunnitelmia.

- Kaupunki järjestää keväisin tiedotus- ja keskustelutilaisuuden pyöräilystä henkilökunnalleen. Virastot ja laitokset pyrkivät aktiivisesti lisäämään pyörän käyttöä työtehtävissään. Kaupunki osallistuu suunnitteilla olevaan työmatkaliikuntakampanjaan. Lisäksi kaupunki kannustaa työpaikkakohtaisten liikkumisen ohjaussuunnitelmien laatimista kampanjasta saatavien kokemusten pohjalta. Henkilökunnan pyöräilyn edistäminen kytketään Tyhy-toimintaan.

– Kkansl, Ksv, kaikki hallintokunnat. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.

#### 4.1.2 Pyörän käyttöalueiden laajentaminen

Pyöräilyn lisäämiseen on hyvät edellytykset monien pyörää aiemmin vähän käyttäneiden ryhmien keskuudessa sekä monilla pyörän käytön eri osa-alueilla.

7. Pyöräilyn aloittaakseen monet vähän pyöräilleet tai muista kulttuureista tulleet kaipaavat tukea sekä sääntöjen osalta että käytännön ohjauksena. Liikuntaviraston lähiöprojekti on käynnistänyt tällaisen koeluonteisen kurssin. Hyvin monilla taas pyöräily jää pyörässä olevan pienen vian, vaikkapa vain puhjenneen renkaan takia.

Vanhemmille ihmisille pyöräilyn tuoma liikunta, varsinkin ulkoilualueilla lähellä luontoa, on erittäin tärkeää toimintakyvyn ja vireyden ylläpitämiseksi. Monet lopettavat pyöräilyn iän tai sairauden tuomien tasapainovaikeuksien takia, vaikka se olisi heille erityisen tärkeää sekä terveyden, omatoimisen liikkumisen että elämänlaadun kannalta.



- Kaupunki myötävaikuttaa erilaisille ryhmille, mm. iäkkäille ja maahanmuuttajille, tarkoitettujen pyörälläajo- ja pyöränhuoltokurssien järjestämiseen esimerkiksi työväenopistoissa. Kaupunki tuo esiin pyöräilyn mahdollisuuksia niille iäkkäille, joille pyöräily sopii. Eläkeläiskerhojen ja -lehtien kautta tuodaan esiin pyöräilyn mahdollisuuksia eläkeläisille. Kaupunki pyrkii myötävaikuttamaan, että jokin alan järjestö hankkii edullisesti vuokrattavaksi kolmipyöräisiä aikuisten pyöriä niitä tarvitseville.

– Sosv, Tervv, Kkansl/tito, Kulke, Nk, Caisa, Työväenopisto, Liikenneturva. Ei mainittavia kustannuksia. Tärkeysluokka 2.

8. Helsinki on hyvä ja mielenkiintoinen pyöräilykaupunki, ja Helsingistä lähtee useita valtakunnallisia pyöräretkeilyreittejä. Sen kautta tulevat kulkemaan myös Itämeren ympäri kiertävä sekä pohjois-eteläsuuntainen Itäisen Euroopan EuroVelo-reitti. Pyörämatkailijoiden lisäämiseksi Helsinkiin tarvitaan myös kaupungin omaa markkinointia kuten esim. hotelleissa ja laivoilla jaetta- via Helsingin pyörämatkailuesitteitä sekä erilaisia Helsinki-keskeisiä pyörämatkailupaketteja Uudellemaalle, Tallinnaan ja myöhemmin myös Pietariin.



- Kaupunki tehostaa Helsingin markkinointia pyörämatkailukaupunkina sekä myötävaikuttaa Helsinki-keskeisten pyörämatkailupakettien kehittämiseen yhdessä matkailualan muiden toimijoiden kanssa.
- Kkansl/makto. Tuo kaupungille tuloja. Tärkeysluokka 2.



## 4.2 Valistus, turvallisuus ja ympäristövaikutukset

### 4.2.1 Valistus ja turvallisuus

Valistus eri muodoissaan on tärkeä keino parantaa liikkumiskulttuuria. Näin edistetään liikkumisen miellyttävyyttä ja turvallisuutta kaikissa liikennöijäryhmissä ja vähennetään myös jalankulun ja pyöräilyn vastakkain asettelua. Valistuksella on keskeinen asema myös lisättäessä tietoisuutta liikkumisen ympäristövaikutuksista. Lasten ja nuorten liikennekasvatus on erityisen tärkeää.

9. Turvallista ja hyvää liikkumiskulttuuria on tärkeätä tuoda laajasti esiin niin tiedotusvälineissä, Internet-verkossa kuin satunnaisissakin yhteyksissä kaikille eri liikkujaryhmille. Esimerkiksi Helsinki Info -lehdessä voisi olla pyöräilyyn liittyvistä perusasioista kirjoitussarja, joka kannustaa pyöräilyyn sekä edistää liikenneturvallisuutta ja hyvää liikennekulttuuria.

□ Kaupunki tuo omassa liikennettä koskevassa tiedotuksessaan esiin turvallista ja kohte-  
liasta liikkumiskulttuuria niin pyöräilijöille, jalankulkijoille, mopoilijoille kuin autoilijoillekin. Helsinki Info -lehdessä julkaistaan pyöräilyn edut, säännöt ja käyttöalueiden laajentamisen sisältävä hyvää liikennekulttuuria edistävä käyttäjäpohjainen kirjoitussarja, jossa on vinkkejä myös jalankulkijoille ja autoilijoille. Jalankulun uusille erityisryhmille skeittaajille ja rulla-luistelijoille järjestetään oma kampanjansa turvallisuuden ja hyvän liikkumiskulttuurin edis-tämiseksi.  
– Ksv, Kkansl/tito, Liikenneturva, Poliisi. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.

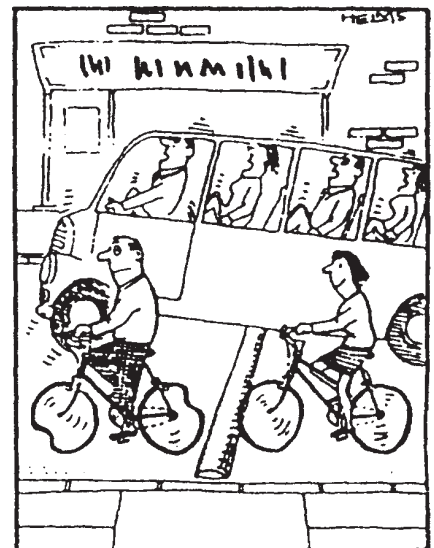
10. Eri kulkutapojen vaikutusten havainnollistaminen henkilökohtaisella ja paikallisella tasolla vahvistaa valistuksen vaikuttavuutta. Omaa elinpiiriä ja liikkumista koskevat tiedot motivoivat ja sitouttavat ihmisiä paremmin kuin yleiset abstraktit tiedot. Internetsovellutus "Kaupunkiliikennemittari" näyttää kunkin matkan osalta laskennallisen arvion. "Kaupunkiliikennemittari" sisältää todellisia tilanteita kuvaavia esimerkkejä henkilökohtaisesta energiankulutuksesta, polttoaineen kulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä sekä matkaan kuluva ajasta ja matkan hinnasta. Tarkastelussa ovat mukana kävely, polkupyörä, raitiovaunu, metro, lähijuna, bussi ja henkilöauto.

● Toteutetaan Internetiin "kaupunkiliikennemittarista" koeversio, joka havainnollistaa yksittäisten matkojen vaikutuksia eri kulkutavoilla Helsingissä / pääkaupunkiseudulla. Koeversioon valitaan edustava joukko eri tyyppisiä Helsingissä / pääkaupunkiseudulla päivittäin tehtäviä työ-, koulu ja vapaa-ajan matkoja.  
– Ymk, Ksv, Sosv, Tervv, HKL ja YTV, yhteistyötahoja ovat myös Espoo ja Vantaa. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 3.

### 4.2.2 Valvonta

Valistuksen ohella tarvitaan valvontaa turvallisuuden parantamiseksi.

11. Pyöräilyn kannalta ongelmallisia asioita ovat mm. moottori-  
liikenteen ylinopeudet, väistämisvelvollisuuksien laiminlyönti ja autojen pysäköinti pyöräteillä. Toisaalta jalkakäytävällä pyöräily aiheuttaa ongelmia jalankulkijoille ja esimerkiksi punaista valoa päin pyöräily aiheuttaa vaaraa, joten myös pyöräilyä tulee valvoa. Autoliikenteen hidastaminen parantaa myös pyöräilyn turvallisuutta ja helpottaa muutenkin pyöräilyä. Nopeuksien lasku vaatii tehokasta valvontaa, mikä puolestaan edellyttää ns. haltijavastuu -periaatteen (riekemäksu voidaan lähettää ajoneuvon haltijalle ilman kuljetajan tunnistamista) hyväksymistä. Kaupunki pyrkii osaltaan myötävaikuttamaan, että poliisilla on valvontaan riittävät keinot ja resurssit.



- Sääntöjen ja nopeusrajoitusten noudattamiseksi ja hyvän liikennekulttuurin edistämiseksi tehostetaan kaikkien liikennöijäryhmien valvontaa sekä liikenteessä että autojen osalta myös pysäköinnissä. Kaupunki pyrkii osaltaan vaikuttamaan haltijavastuu-periaatteen hyväksytyksi tulemiseen. Liikenteen rauhoittamista jatketaan nykyiseltä pohjalta. Asuntokatuja nopeudet lasketaan 30 km:iin/h sekä käytetään töyssyjen sijasta mahdollisuuksien mukaan korotettuja suojaiteita.

– Poliisi, Kkansl, Ksv, HKR. *Ei lisäkustannuksia, tuo yhteiskuntataloudellisia säästöjä. Tärkeysluokka 1.*

12. Pyöräilijöistä valtaosa ajaa kohtuullisella nopeudella, mutta on myös ajajia, jotka aiheuttavat vaaraa, pelottavat jalankulkijoita ja luovat pyöräilylle negatiivista imagoa. Vaarallisista paikoista esim. risteyksistä on toisinaan tarpeen varoittaa esim. pienikokoisin liikennemerkein.

- Valistetaan pyöräilijöitä oikeasta tilannenopeudesta yhteistyössä poliisin kanssa jatkuvana valistuksena, mutta myös erityiskampanjan kautta. Lisätään varoitusmerkkien käyttöä pyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi vaarallisissa paikoissa.

– Ksv, Kkansl/tito, Poliisi. *Ei mainittavia lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 3.*

### 4.2.3 Lasten ja nuorten liikennekasvatus

Liikennetavat ja tottumukset opitaan jo lapsena ja nuorena. Yhdenkään lapsen kuolemaa liikenneonnettomuuksissa ei voida hyväksyä. Lapsi on ajoneuvon käyttäjänä liikenteessä ensimmäistä kertaa pyöräilijänä.

13. Lasten liikennekasvatus on tärkeää aloittaa jo päiväkodeissa. Normaalisti lapset oppivat ajamaan kaksipyöräistä polkupyörää 5-6 -vuotiaina.

□ Tehdään selvitys eri päiväkodeissa liikenneopetuksesta saaduista kokemuksista ja tarpeesta laatia erityinen liikenneopetusohjelma päiväkoteja varten. Selvitetään myös yhteistyömahdollisuus esikoulujen, leikkipuistojen ja peruskoulujen kanssa, erityisesti monitoimitiloissa koulujen yhteydessä sijaitsevista päiväkodeista.

– Sosv, Opev, Liikenneturva. *Selvityksen arvioidut kustannukset opinnäytetyönä ovat n. 10 -15 000 euroa. Tärkeysluokka 2.*

14. Alaluokkalaisten kouluuntuloa pyörällä on usein rajoitettu koulureittien turvattomuuden takia. Vaarapaikat tulisi korjata, jotta rajoituksia olisi mahdollisimman vähän. Tavoitteena on perustaa Suomeen valtakunnallisessa pyöräilypoliittisessa ohjelmassa esitetty Turvalliset reitit kouluihin -projekti. Projektiin sisältyisi pyöräreittien parantamista, liikennekasvatusta sekä myös monenlaisia pyörän käytön lisäämiseen tähtäviä toimia.

□ Koulut ilmoittavat alueellisille liikenneturvallisuustyöryhmille tai tällaisen puuttuessa opetusviraston kiinteistöyksikölle taikka suoraan liikennesuunnitteluosastolle puutteista, jotka rajoittavat pyörällä kouluun tuloa. Kun valtakunnallinen Turvalliset reitit kouluihin -projekti perustetaan, mahdollisimman moni koulu pyritään saamaan mukaan.

– Opev, Ksv, Hely (Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys). *Vaarapaikkojen korjausesityksistä ei tule kustannuksia, mutta itse korjaukset maksavat. Tärkeysluokka 1.*

15. Kouluissa olisi hyvä järjestää pyöräretkiä sekä liikuntaan että liikenne- ja ympäristökasvatukseen liittyen. Kaikilla oppilailla, etenkin muista kulttuureista tulleilla lapsilla, ei aina ole omia polkupyöriä. Joissakin kouluissa on pyörällä kouluuntuloa rajoitettu puutteellisten ja turvattomien pyöränsäilytystilojen vuoksi.

- Koulut hankkivat kokeilumielessä muutamia kunnostettuja polkupyöriä koulun pyöräretkiä varten. Koulut hankkivat myös riittävästi pyörätelineitä kouluihin sekä järjestävät muut tarvittavat säilytystilat.

– Opev. *Kustannusvaikutus koulua kohti pyörästä n. 1000 euroa (10 kpl) ja telineistä n. 50 euroa/pyöräpaikka. Tärkeysluokka 2.*

16. Pyörän hyvä hallinta ja käytännönläheinen liikenneopetus parantavat lasten ja nuorten liikenne- ja turvallisuutta.
- Pyöräilyn harjoittelu otetaan mukaan koululaisten iltapäivähoito-ohjelmaan.  
– *Opev, Sosv. Ei kustannuksia. Tärkeysluokka 2.*
17. Liikennekasvatuksessa tarvitaan laadukkaita opetusaineistoja ja -ohjelmaa eri ikäryhmille esiopetuksesta aikuisikään asti. Yläasteille on juuri laadittu seudullinen liikenne- ja ympäristökasvatus -kansio. Suomi Pyöräilee -projektin puitteissa selvitetään parhaillaan nykyisten opetusaineistojen riittävyyttä.
- Arvioidaan tekeillä olevien selvitysten valmistuttua nykyisen liikenne- ja ympäristökasvatusaineiston riittävyys ja ajantasaisuus. Selvitetään samalla vapaa-ajan liikennekasvatuksen toimintaohjelman laatimistarve eri ikäryhmille. Työn tulosten pohjalta käynnistetään mahdolliset jatkotoimenpiteet.  
– *Opetushallitus, Liikenneturva, Opev, Hely, Nk, Liv. Arvio selvityksen kustannuksista n. 5000 euroa. Tärkeysluokka 1.*

## 4.3 Pyöräliikenneverkko

### 4.3.1 Yleistä verkosta ja sen ominaisuuksista

Hyvällä pyörätieverkolla tehdään pyöräily mukavaksi ja myös nopeutetaan pyöräilyä, mikä parantaa pyöräilyn kilpailuasemaa henkilöautoiluun nähden. Se on edellytys myös monen muun pyöräilyn edistämistoimenpiteen toteuttamiselle. Ihmisten täytyy kokea pyöräily turvalliseksi lisätäkseen pyöräilyään, mikä sekään edellyttää hyvää pyöräliikenneverkkoa. Hyvä verkko on välttämätön myös jalkakäytävällä pyöräilyn vähentämiseksi. Pyöräliikenneverkossa tulee pyrkiä korkeaan standardiin, vaikka kustannus- ja tilasyistä usein on jouduttu tekemään kompromisseja.

”Olen tyytyväinen Helsingin laajaan pyörätieverkoston. Aktiivisesti pyöräilevänä esim. Itä-Helsingistä pääsee hienosti keskustaan upeita maisemareittejä pitkin pyöräillen.”  
(Internet-keskustelu)

Eri pyöräilyryhmien tarpeet pyöräliikenneverkon osalta ovat erilaiset. Noin 2/3 pyöräilijöistä pelkää ainakin jossain määrin pyörällä autoliikenteen seassa. Toisaalta liikenteessä liikkumaan tottuneet ajavat usein mieluummin autoliikenteen seassa kuin tavallisella kadunvarsipyörätiellä, koska se on nopeampaa. Lähtökohtana suunnittelussa on kuitenkin ollut ja täytyy olla vastedeskin, että kaikkina vuodenaikoina voi pyöräillä ja että kaikki niin lapset kuin vanhatkin voivat ajaa pyörällä. Tämä lisää pyöräiteiden tarvetta, mutta joka kadulle ei pyöräiteitä silti tarvita.

”Pyöräilijöiden liikennejärjestelyt ovat vaarallisia ja kummallisia. Joskus on mahdotonta käsittää, että joku on ihan suunnittelemaan sellaisen järjestelyn! Pyöräilijöiltä vaaditaan turhanpäitien tienylityksiä. Pyörätie tekee ihme mutkia tai päättyy yllättäen. Usein edellytetään tiukkoja käänkönsiä, vieläpä kohdissa joissa pitäisi lisäksi näyttää suuntamerkkiä ja samaan aikaan pysyä pyörän päällä epätasaisella tiellä. Tarkoitus lienee kuitenkin, että pyörällä voisi ajaa eikä sitä vain talutetaisi.” (Internet-keskustelu)



Lasten kehittymisen kannalta on tärkeää, että lapset pystyvät liikkumaan heidän kulloiseenkin kehitysvaiheeseensa kuuluvalla etäisyydellä kodistaan. Heidän on tärkeää päästä jo varsin nuorena jollekin isommalle yhtenäiselle puisto- tai ulkoilualueelle. Jotta vanhemmat uskaltavat antaa lastensa pyöräillä yksin tai keskenään, edellyttää tämä turvallista pyörätieverkkoa. Tämä lisää eritasoylysten tarvetta.

## Pyöräliikenneverkon ominaisuudet

Pyöräliikenneverkon pääosan muodostaa pyörätieverkko. Pyörätie-verkko sisältää erilliset pyörätiet, yhdistetyt ja erotellut jalan- kulkua- ja pyörätiet, kävelykadut, eräät huoltoliikenteen kanssa yhteiset osuudet, ulkoilutiet sekä ne puistokäytävät, joilla pyöräily on sallittu. Pyöräliikenneverkkoon kuuluu lisäksi pyöräkaistat, joita tois- taiseksi on vain muutama Helsingissä, sekä pyöräliikenneverkon osana toimivat hiljaiset kadut ja vastaavat. Verkon osana toimivia katuja voi ns. lähiverkon osalta olla vaikea määrittellä. Eri raittiverkoilla on myös yhteisiä osuuksia.

## Luokitus

Pyörätiestö jaetaan pyörätien pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaan luokkiin. Pyörätien luokka määrittelee sen laatutason mm. erotteluasteen, mitoitusnopeudet ja niistä johtuvat kaarresäteet ja näkemät sekä reitin opastuksen. Seuraavassa on esitetty Helsingissä käytetty pyörätieverkko- luokitus:

**Pääraitisto** palvelee ensisijaisesti seudullista ja kaupungin eri osien välistä pitkämatkaista pyöräliikennettä. Se jakaantuu seutu- verkkoon ja sitä täydentävään kaupungin sisäiseen pääraitistoon. Pääraitisto on korkeatasoinen. Se opastetaan jatkuvalla ns. kauko- kohdeopastuksella. Pääraitiverkon tiheys, ns. silmäkoko, on n. 500– 1 000 m sekä suunnittelunopeus keskusta-alueita lukuun ottamatta 30 km/h. Suunnittelustandardista joudutaan etenkin kantakaupun- gin sisäisessä pääraitistossa tinkimään, ja tilanpuutteesta johtuen käyttämään joissakin tapauksissa hiljaisia katuyhteyksiä verkon osana. Pääraitiston pituus on lähes 240 km. Sen toteutusaste on lähes 90 %, mutta sen nykyistä laatua täytyy kohdittain parantaa.

Helsingissä on pyöräteitä ulkoilutiet ja pyöräilyä palvelevat puistokäytävät mu- kaan lukien n. 1 000 km, joista on pääl- lystetty 55 % ja kivituhkapintaisia 45 %. Kevyen liikenteen siltoja ja alikäytäviä on Helsingissä lähes 300 kpl. Katuja Hel- singissä on n. 1 200 km. Vuonna 1970 pyöräteitä oli n. 200 km ja v. 1980 n. 460 km ja v. 1990 n. 770 km. Pyöräkaistoja, jotka ovat aina yksisuuntaisia, on n. 5 km.

- Ensimmäinen pyörätieverkkosuunni- telma 1939
- Ensimmäiset pyörätiet 1950-luvun alussa
- 1960-luvulla
  - uusille asuntoalueille sisäisiä
  - kevyen liikenteen reittejä
  - keskuspuistoon ulkoiluteitä
- ensimmäiset alikäytävät
- 1970- luvun alkupuolella alettiin suunnitella ja rakentaa koko kaupun- gin kattavaa pyörätieverkkoa
  - pääpaino esikaupunkialueilla
  - rakentaminen päätettiin; ensin tur- vallisuuden ja koulumatkojen kannalta kiireellisemmät kohteet
- 1980-luvun alussa tavoitteeksi keskus- tan pääpyörätieverkko
  - ensimmäiset pyörätiet 1980-luvun puolivälin jälkeen
- 1990-luvulla pyöräilypoliittiset tavoitteet ja -ohjelmat

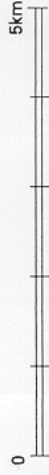


”Helsingin pitäisi määrittellä muutama pääväylä itä-länsi ja pohjoinen-etelä - suunnissa ja pitää erittäin hyvää huolta niistä.” (Internet-keskustelu)



# PÄÄRAITIVERKKO 2010

- Nykyinen raitti
- Seuturaitti
- Muu pääraitti
- Rakennettava raitti
- Seuturaitti
- Muu pääraitti
- Verkon osana toimiva hiihainen katu
- Seuturaitti
- Muu pääraitti
- Nykyinen kevyen liikenteen eritaso
- Rakennettava kevyen liikenteen eritaso





**Paikallisraitisto** palvelee ensisijaisesti paikallista liikennettä. Se jakaantuu alueverkkoon ja lähiverkkoon. Alueverkko yhdistää toisiinsa vierekkäisiä alueita, esim. kaupunginosan osa-alueita, niitä pääraiteihin sekä toimii alueiden sisäisinä pääraiteina. Se opastetaan opastuskohteiden ollessa yleensä paikallisia. Se muodostaa yhtenäisen pyöräliikenneverkon, jonka osina voi olla pyöräkaistoja ja joissakin tapauksissa myös hidaskatuja. Sen tiheys on noin 300–600 m.

Lähiverkko palvelee alueiden ja kortteleiden sisäisiä yhteyksiä. Sitä ei opasteta ja sen osina voi toimia myös hiljaisten katujen ajoradat. Sen tiheys on noin 100–200 m.

**Ulkoilureitistö** jakaantuu pääulkoilureitistöön sekä paikallisiin ulkoiluteihin, jotka sisältyvät paikallisraitistoon. Pääulkoilureitit ovat jatkuvia ja ne opastetaan. Ulkoilureitistöön kuuluu osana latuverkko, joka puolestaan jakaantuu päälatuverkkoon ja paikallislatureihin. Kaupungin pääulkoilureittiverkon pituus on yhteensä 470 km, josta on viherympäristössä lähes 360 km. Reitistö sisältää myös muita kuin varsinaisia ulkoilureittejä, koska se yhdistää myös ulkoilualueita toisiinsa ja asuinalueita niihin. Reitistön toteutusaste on yli 80 %.

## Laatu

Pyöräreittien helppokäyttöisyys ja sujuvuus lisää pyörän käyttöä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Pyöräteiden suunnittelussa, toteutuksessa ja kunnossapidossa esiintyvien puutteiden on tutkimusten mukaan yleisesti havaittu olevan osatekijänä noin 50 prosentissa pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksista (onnettomuudessa ei ole toista osapuolta), jotka puolestaan muodostavat noin 70 % kaikista pyöräonnettomuuksista.

Seuraavassa on lueteltu tärkeimpiä pyörätien laatuun vaikuttavia tekijöitä:

- riittävä esteetön leveys
- pinnan tasaisuus ja päällysteen eheys
- reunakivipykälättömät suojatiekohdat
- kaltevuudet mahdollisimman loivia
- riittävät näkemät
- selkeä jatkuvuus risteyksissä
- työmaakohtien tyydyttävä järjestely
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden selkeä erottelu erotelluilla kevyen liikenteen väylillä sekä bussipysäkkien kohdilla

## Houkuttelevuus

Reitin tulee olla houkutteleva. Ympäristön pitäisi olla viihtyisä ja reitin tulee kulkea perille mahdollisimman suoraan. Tämä lisää pyöräilyä ja jalankulkua, mutta myös ihmisten viihtyvyyttä. Lisäksi sillä on vaikutusta reitinvalintaan ja sitä kautta myös liikenneturvallisuuteen. Pyöräilijät eivät valitse reittiään sen turvallisuuden perusteella, vaan kuinka lyhyeltä, selkeältä ja miellyttävältä reitti tuntuu.

Reitinvalinnan tulee olla helppoa. Tämä edellyttää hyvää opastusta. Vaihtoehtoisia reittejä tarvitaan paitsi vaihtelun vuoksi myös erilaisiin olosuhteisiin, kuten iltamyöhällä tai vaihtoehtoksi talvella hiihtokäytössä olevalle reitille.

Reitin houkuttelevuuteen ja joustavaan käyttöön vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- erotuskaistat ja kadunvarsistutukset kadunvarsiraiteilla eli hyvä katu ympäristö
- erillisen raitin linjauksen vaihtelevuus ja hyvä maastoon soveltaminen



- virikkeellinen ympäristö
- ulkoilureiteillä myös avaria maisemanäkymiä
- suurten tasoerojen välttäminen
- raitin selkeä jatkuminen ja orientoitavuus
- vaihtoehtoisia reittejä ja niiden hyvä opastus
- valaistus

”Pyöräteiden ns. liuskat esim. tienylytyksien kohdalla eivät läheskään aina ole liuskoja vaan enemmän porrasaskelmia. On melko ikävä kolauttaa pyörä tällaiseen reunaan tai pysähtyä ja taluttaa portaan yli.” (Internet-keskustelu)

Keskustassa pyöräteillä käytetään alempia suunnittelunopeuksia kuin muualla. Pääraittiverkko on kantakaupungissa tiiviistä maankäytöstä johtuen selvästi tiheämpi kuin esikaupungeissa, mutta paikallisraitisto tilanpuutteesta johtuen vastaavasti harvempi. Samasta syystä pyöräilijät kantakaupungissa joudutaan ohjaamaan useammin ajoradalle kuin esikaupunkialueilla. Moottoriajoneuvoliikenteen rajoittamisella ja vähentämisellä helpotetaan pyöräilyä erityisesti kantakaupungissa.

#### 4.3.2 Pyöräteiden suunnittelu ja rakentaminen

18. Helsingin pyörätieverkkoa voidaan pitää jo monin osin kohtuullisen hyvänä, silti pyöräilyn lisäämiseksi tarvitaan parannuksia pyörätieverkkoon. Siitä puuttuu edelleen tärkeitä pyörätieosuuksia ja siltoja tai alikäytäviä. Painopiste on kuitenkin vähitellen siirtymässä nykyisen verkon perusparantamiseen ja laatutason nostamiseen, missä on paljon tehtävää. Uusien alueiden pyörätiejärjestelyt tehdään ko. alueiden muuan rakentamisen osana.

Pyörätieverkkoa kehitetään käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa.  
– Ksv, HKR. Tärkeysluokka 1.

19. Pääpyörätieverkko muodostaa koko pyörätieverkon rungon ja siksi sen kuntoon saanti on tärkeää. Seutu- ja muu pääpyörätieverkosta puuttuu vielä muutamia osuuksia sekä useita siltoja ja alikäytäviä. Ko. verkot toteutusohjelmineen sisältyvät myös pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (PLJ). Olemassa olevat pyöräilyn pitkät pääreittiyhteydet on toteutettu vuosikymmenten kuluessa ja niissä on tästä johtuen lukuisia puutteita, joiden korjaus onnistuu parhaiten käsittelemällä koko reitti kerrallaan. Itäväylän osalta tällainen työ on jo tehty. Seudulliset reitit on tarkoituksenmukaisinta parantaa ensin. Työ on tarkoituksenmukaista tehdä yleisiin teihin liittyvien reittien osalta yhteistyössä Tiehallinnon kanssa ja käydä reitit lävitse koko seudun osalta.

Pyörätieverkon rakentamisessa niin kaupungin omissa kuin seudullisessa PLJ -ohjelmassa painotetaan edelleen seutu- ja muun pääverkon mahdollisimman nopeaa toteutusta. Seutuverkosta laaditaan ja toteutetaan reittikohtaisia parannussuunnitelmia kaupungin ja valtion yhteistyönä. Pääpyörätieverkon rakentamiseen tulisi saada myös valtion rahoitusta.  
– Ksv, HKR, Liv, Tiehallinto. Vuotuiset kustannukset tamisohjelmien laatimisen yhteydessä. Tärkeysluokka 1.

20. Pyörän valintaan kulkutavaksi vaikuttaa mm. se, miten nopea ja helppo pyörällä on lähteä liikkeelle. Jos pyörä on haettava varastosta portaita pitkin ja auto on pihalla valmiina, lyhyilläkin matkoilla helposti valitaan auto. Pyörällä tulisikin aina päästä autoa helpommin liikkeelle.

Yksityiskohtaisessa kaavoituksessa ja rakennus- ja lähiympäristösuunnittelussa pidetään lähtökohtana pyörän käytön helppoutta sekä vaihtoehtoisuutta henkilöautoilulle. Kaavoissa varataan riittävästi tilaa kevyen liikenteen yhteyksiä varten.  
– Ksv, Rakvv. Ei kustannuksia. Tärkeysluokka 1.

21. Pyöräily olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa monilla yksisuuntaisilla kaduilla vastasuuntaan matkan lyhentämiseksi, pyöräilyn vähentämiseksi jalkakäytävillä ja toisinaan myös liikenneturvallisuussyistä. Myöhemmin lainsäädännön sen salliessa tietyin ehdoin, voidaan pyöräily merkitä sallituksi yksisuuntaisella kadulla vastakkaiseen suuntaan. Tämä on yleinen käytäntö EU-alueella, eräs tällainen paikka olisi esim. Eerikinkadun - Yrjönkadun -alue.

- Muutetaan pyöräilyn osalta kaksisuuntaisiksi sellaiset pyöräilyn kannalta tärkeät yksisuuntaiset kadut, joilla se on mahdollista. Kaupunki kiirehtii liikenne- ja viestintäministeriötä tekemään tarvittavat lainmuutokset vastavirtapyöräilyn mahdollistamiseksi. – *Ksv. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 3.*
22. Pyörätien päällysteen laatu on hyvin tärkeä pyöräilijälle. Pyöräteiden päällysteiden tulisi laadultaan vastata ajoratojen kuntoa. Tarvitaan myös selkeät periaatteet, milloin päällysteenä käytetään mustaa asfalttia, punertavasävyistä asfalttia tai kivituhkaa. Päällysteen valinnassa tulee ottaa myös rullaluistelijat huomioon.
- Määritellään kriteerit päällysteen valinnalle ja uusimiselle ja sen jälkeen toimitaan niiden mukaisesti. Pääpyörätieverkon osalta päällysteen valinta määritetään pyörätiekohtaisesti. – *HKR, Ksv, Liv. Selvitystyön kustannukset ovat arviolta 10 000 euroa. Päällysteiden parantaminen aiheuttaa jonkin verran lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.*
23. Pyörätiehankkeiden valmistuttua eri osapuolten tulisi yhdessä tarkastaa ne sekä rakentamisen kehittämiseksi että mahdollisten puutteiden korjaamiseksi.
- Järjestetään rakennettujen tai kunnostettujen pyöräteiden jälkitarkastus. – *HKR, Liv, Ksv. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.*
24. Vilkkaat linja-autopysäkit, joiden odotustilan editse menee pyörätie, ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia. Nykyään pyörätie pyritään ohjaamaan pysäkkikatoksen takaa. Osa pahimmista ongelmapaikoista on jo korjattu. Näkemäesteet pysäkkialueilla tulee minimoida.
- Korjataan linja-autopysäkit mahdollisuuksien mukaan niin, että edestä kulkeva pyörätie siirretään katoksen taakse. – *HKL, Ksv. Suunnittelukustannukset pienet, korjaamisesta kustannuksia. Tärkeysluokka 2.*
25. Pyöräilyn turvallisuuden kannalta vaikeimmat kohdat ovat risteämiset autoliikenteen kanssa, mutta osin myös muun kevyen liikenteen kanssa. Suurimmat riskit aiheutuvat liian suurista nopeuksista ja huonoista näkemistä.
- Käytetään mahdollisuuksien mukaan korotettuja suojateitä. Kaavoituksessa, liikenne- ja viher-suunnittelussa, mainostaulujen sijoittelussa sekä pihojen tonttiliittymissä varataan ohjeiden mukaiset riittävät näkemät. – *Ksv, HKR, Liv, Rakvv. Ei kustannuksia. Tärkeysluokka 1.*



26. Talvipyöräilyn lisääminen edellyttää pyöräilyreittien tyydyttävää kuntoa myös talvella. Talvikunnossapidon edellytyksiä parannetaan korjaamalla kunnossapidon ongelmakohdat.

- Talvikunnossapidon helppous, esim. riittävät leveydet ja lumitilat otetaan katu- ja liikennesuunnittelussa huomioon. Lisäksi tarkastetaan ja korjataan ne pyörätiekohdat, joissa on ollut ongelmia talvikunnossapidossa.  
– *Ksv, HKR, Liv. Korjauskustannukset tulevat kunnossapidon säästöinä takaisin. Tärkeysluokka 2.*

### 4.3.3 Kunnossapito

Kunnossapito on ratkaisevan tärkeä pyörätieverkon käytettävyydelle.

27. Katu-, kaivanto- ja talonrakennustyömaiden kohdilla pyöräteiden on oltava sekä turvallisuus- että käyttömukavuussyistä tyydyttävässä kunnossa.
  - Työmaakohtien valvontaa tehostetaan.  
– *HKR. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.*
28. Erilaiset pikkupuutteet pyöräteiden kunnossa ovat pyöräilijälle sekä kiusallisia että usein myös vaarallisia. Arvioidaan, että kunnossapidon puutteet aiheuttavat neljänneksen kaikista pyöräonnettomuuksista. Pyöräteiden kunnon säännöllinen seuraaminen on osa niiden pitkäjänteistä kunnossapitoa. Omien havaintojen lisäksi puutteista saadaan runsaasti palautetta kuntalaisilta.
  - Päällystevauriot, näkemäongelmat, vesiurat yms. korjataan nopeasti. Lisäksi huonot reunakivikohdat ja näkemäongelmia aiheuttava kasvillisuus inventoidaan ja korjataan systemaattisesti alue kerrallaan. – *HKR, Liv. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.*
29. Liikennemerkki-, valaisin- ym. tolppia sekä erilaisia kaappi- ja mainostaulurakenteita on monesti joko aivan pyörätiellä tai välittömästi siinä kiinni aiheuttaen vaaraa ja kaventaen usein muutenkin kapeata kulkutilaa.
  - Katualueella toimivat hallintokunnat huolehtivat, että erilaiset tolpat, kaapit ja mainostaulut ovat vähintään 0,5 metrin päässä pyörätien reunasta ja että erilaiset rakenteet eivät muodosta vaarallisia näkemäesteitä. Jos pyörätiellä olevaa tolppaa ei voida poistaa, se tulee merkitä selvästi esim. raitateipillä. Kaupungin ulkopuolisten rakentajien osalta katuosasto huolehtii asiasta. – *HKR, Helsingin Energia, HKL, Kv. Tärkeysluokka 2.*
30. Pyörätiet tulisi pitää puhtaina lasinsiruista ja keväällä hiekotushiekka poistaa mahdollisimman nopeasti kantakaupungin lisäksi myös esikaupunkialueilla. Kustannussyistä standardia ei kuitenkaan ole mahdollista nostaa, vaan on pyrittävä esikaupunkialueilla vain priorisoimaan pääreittejä.
  - Päällystetyt pyörätiet ajetaan harjakoneella kesäisin paikasta riippuen 1-3 viikon välein mm. lasinsirujen poistamiseksi. Keväällä *katuhiekan poistoa tehostetaan esikaupunkialueiden pääraiteilla.* – *HKR. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 1.*
31. Nykyisten pyöräteiden vikailmoituslomakkeiden rinnalle on tarpeen kehittää sekä pyöräilyolosuhteiden parantamisen ja seurannan että tehokkuuden takia palautejärjestelmä, jossa palaute annetaan Internetin kautta karttapohjaa hyväksikäyttäen. Kaupungin paikkatietojärjestelmän kehitystyö antaa piakkoin mahdollisuuden kehittää sen päälle alakohtaisia sovelluksia. Tavoitteena on, että pyöräilijä osoittaa karttapohjalla paikan ja kuvaa parantamishetken. Ehdotus siirtyy verkossa suoraan tiestä vastaavan viraston tai tarkemman yksikön tietoon (esim. HKR:n katuosastolle), jos kysymys on kunnossapidosta, ja muussa tapauksessa ehkä pyöräilyä pysyvästi koordinoivan henkilön tai ryhmän (esim. nykyinen Sykkeli) kautta ao. virastolle toimenpiteitä varten.

□ Kehitetään internetpohjainen palautejärjestelmä yhdessä muiden paikkakohtaista palautetietoa tarvitsevien hallintokuntien kanssa.

– Ksv, HKR, Liv, KV. Tärkeysluokka 1.

32. Pyöriteiden tarkoituksenmukaisen kunnossapidon, liikenteen ohjauksen sekä pyöriteitä koskevan palautejärjestelmän vuoksi tulee kaikkien kevyen liikenteen väylien vastuutahot ja talvikunnossapitoluokat määritellä. Luokkia on kolme ja niissä määritellään mm. eri toimenpiteiden toimenpideajat sekä esim. sallittu irtolumen paksuus.

● Kaikkien kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoluokka määritellään ja merkitään suunnittelukartoille samoin kuin niiden kesä- ja talvikunnossapidosta vastaava hallintokunta. – HKR, Ksv, Liv. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.

#### 4.3.4 Viitoitus ja muu opastus

Opastuksella pyöräilyä voidaan ohjata turvallisille reiteille. Laadukas opastus helpottaa uusien pyöräilijöiden liikkumista ja on tärkeä erityisesti vapaa-ajan pyöräilylle. Myös monet työmatkapyöräilyä aloittavat kaipaavat viitoitusta. Kartat ovat osa opastusjärjestelmää.

33. Pyöriteiden viitoitus hoidetaan osana muuta liikennesuunnittelua ja sitä ajantasaistetaan suuralue kerrallaan. Valmiina ovat nyt kantakaupunki ja läntiset ja pohjoiset esikaupunkialueet.

□ Ajantasaistetaan ja toteutetaan koko kaupungin alueella kevyen liikenteen viitoitus-suunnitelmat. – Ksv, HKR, Liv. Tärkeysluokka 2.

34. Keskiviivat toisaalta tukevat viitoitusta ja ohjaavat sekä jalankulkijoita että pyöräilijöitä kulkemaan turvallisuussyistä reunassa. Kulumisen vuoksi keskiviivat joudutaan uusimaan noin kolmen vuoden välein. Tulee harkita myös muiden viitoitusta täydentävien ajoratamerkintöjen käyttöä.

● Maalataan keskiviivat vuonna 2004 kaikille niille asfaltoiduille yhdistetyille pääraittiosuoksille, joilta se vielä puuttuu. – Ksv, HKR. Ei merkittäviä kustannuksia. Tärkeysluokka 2.

35. Keskuspuiston kalustemallikilpailun pohjalta kehitettävien kalusteiden, mm. opastaulujen, prototyypit valmistuvat 2004 ja niiden laajempi käyttö on mahdollista vuonna 2005. Myös kaupungin katutilaan tarkoitettu opastaulumalli on valmistumassa. Olisi tarkoituksenmukaista laatia kerralla koko kaupunkia koskeva opastaulusuunnitelma, joka toteutetaan vaiheittain.

● Laaditaan vuosina 2004-05 suunnitelma sekä alueellisista että pääsisääntuloreittien opastauluista sekä huolehditaan niiden toteutuksesta.

– Ksv, HKR, Liv, YTV. Tärkeysluokka 3.

## 4.4 Pyöräilyn oheispalvelut

Pyörien oheispalvelut tukevat ja laajentavat pyörän käyttöä. Ne ovat välttämätön edellytys pyöräilyn edistämiseksi.

### 4.4.1 Pyörien pysäköinti ja säilytys

36. Hyvin järjestetty ja turvallinen pyörien pysäköinti ja säilytys edistää pyöräilyä merkittävästi. Samalla se parantaa kaupunkikuvaa. Romupyörien ja hylättyjen pyörien siirrosta, poistamisesta ja jatkohyötykäytöstä voisi huolehtia esimerkiksi rakennusviraston Töhry-projekti. On tärkeää saada myös yksityinen sektori mukaan pyöräpysäköinnin parantamiseen nykyisissä tiloissa.

● Kaupunki huolehtii tarvittaessa yhdessä kiinteistöjen kanssa, että yleisillä alueilla on riittävästi pyörätelineitä. Telineiden tulee olla helppokäyttöisiä ja vähintään puolesta

niistä tulee olla runkolukitusmahdollisuus. Soveltuvien osien on myös hyvä olla pyöräkaappeja. Kaupunki järjestää yhteisneuvottelun eri tahojen kanssa pyörien pysäköinnin ja säilytyksen parantamiseksi. Samalla huolehditaan hylättyjen pyörien poistamisesta telineistä.

– Ksv, HKR, Liv. Arvioidut vuotuiset investointikustannukset ovat n. 7000 euroa. Tärkeysluokka 1.

37. Helsingin raideliikenneasemilla on pyöriä kesäkaudella arkisin n. 2300 kpl, joista arviolta 1500 on liityntäpyöräilijöiden pyöriä. Pyöräpaikkoja asemilla on useimmiten riittävästi. Niiden tarjoama sää- sekä ilkivalta- ja varkaussuojaa tulee kuitenkin parantaa. Pyöräpaikoista tulee vähintään puolet olla sateensuojassa. Kustannukset rautatieasemilla tulisi jakaa valtion ja kaupungin kesken puoliksi. Tavoitteena on sopia kustannusjaosta ja hoitovastuista valtakunnallisesti; aluksi sopiminen tapahtuu kuitenkin tapauskohtaisesti. Pyöräpaikkoja määrää tulee lisätä sitä mukaa kuin liityntäpyöräily lisääntyy. Nykyisen pyöräpysäköinnin standardin nosto ja pyöräkaappien hankinta voisi alkaa parin vuoden päästä, kun käynnissä olevan Helsingin liityntäpyöräilyn kehittämishankkeen pysäköintivarusteiden jälkiseuranta päättyy.

Pyörien säilytyspaikat testissä Pukinmäen ja Puistolalan asemilla  
Puistolalan ja Pukinmäen juna-asemilla on ollut koekäytössä uudenlaisia pyöräkaappeja- ja telineitä. Ratahallintokeskus ja pääkaupunkiseudun kunnat pyrkivät selvittämään, miten pyöriin kohdistuvaa ilkivaltaa ja varkauksia voitaisiin estää ja siten rohkaista ihmisiä liityntäpyöräilyyn.

Pukinmäessä pyöräilijät testasivat viittä Helsingissä harvoin nähtyä pyöräkaappimallia, jotka toimivat euron panttia vastaan. Puistolassa puolestaan oli kahdeksan erilaista maksutonta pyörätelinemallia. Palautteet olivat pääasiassa myönteisiä. Yhteenveto kokeilusta valmistuu syksyn aikana. HU 2003

- Raideliikenneasemille lisätään hyvän sää- ja varkaussuojan antavia pyörätelineitä sekä pyöräkaappeja.

– Ratahallintokeskus, Ksv, HKL, HKR. Arvioidut kaupungin vuotuiset kustannukset ovat n. 10 000 euroa / v. Tärkeysluokka 1.

38. Kaupunkitilaa on hyvä käyttää joustavasti vuodenaikojen mukaan esim. pyörä- ja autopysäköinnin välillä.

- Keskustassa autopaikkoja muutetaan tarvittaessa pyöräpaikoiksi kesäkaudeksi. Perustellusti liikennesuunnitteluosasto voi antaa tähän lupia myös yksityisille yrityksille.

– Ksv. Ei suoranaisia kustannusvaikutuksia. Tärkeysluokka 3.

39. Hyvätasoinen pyöräkeskus sisältää säilytys-, vuokraus-, huolto- ja korjauspalvelujen lisäksi pyöräilyn ja pyörämatkailun infokeskuksena toimivan pyöräkahvilan. Sen tulisi mielellään olla päärautatieaseman läheisyydessä.

”Pyöräilijät haluavat turvallisen ja vaikka maksullisenkin fillariparkin keskusta.” (Internet-keskustelu)

- Selvitetään mahdollisuuksia pyöräkeskuksen sijoittamiselle keskusta. Ideaa pyritään kehittämään yksityisen toiminnan pohjalta siten, että mahdollinen kaupungin osuus sisältyy kevyelle liikenteelle varattuun määrärahaan.

– Ksv, Kv, HKR. Hankkeen kustannus riippuu ratkaisusta. Tärkeysluokka 1.

40. Pyöräpysäköintiä bussi- ja raitiovaunupysäkeillä tulee edistää osana joukkoliikenteen kehittämistä. Nykyään telineitä on joillakin päätepyysäkeillä sekä uusilla Jokeri-pysäkeillä.

- Laaditaan ja toteutetaan suunnitelma bussi- ja raitiovaunupysäkkien pyöräpysäköinnistä.

– HKL, Ksv. Kustannukset selviävät suunnitelman laatimisen yhteydessä. Tärkeysluokka 2.

41. Pyöräpysäköinnin huomioonottamisesta rakentamisessa ei ole sitovia ohjeita. Pyöräpysäköinnin ja -säilytyksen RT-korttia ei ole yleisesti noudatettu ja usein säilytystilat ovat alimitoitettut. Nyky-



sessä rakennusjärjestyksessä todetaan, että "tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten", minkä mukaan pyöräpysäköintiä on otettu huomioon. Rakennusvalvontavirasto on parhaillaan uusimassa, myös pyörien säilytyksen sisältävät, ohjeet säilytystiloista asuinrakennuksissa.



□ Laaditaan yleisten alueiden pyöräpysäköinnin suunnitteluperiaatteet ja pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma keskustaan.

Otetaan käyttöön kaavoissa pyöräpysäköintiä koskeva asemakaavamääräys. Seuraavan kerran rakennusjärjestystä uusittaessa tarkennetaan ohjetta pyörien pysäköinti- ja säilytystiloista ottaen myös huomioon pyörien huolto- ja pesutilat.

– Ksv, Rakvv. Ei kustannuksia. Tärkeysluokka 1.

42. Pyöräpysäköintiä koskevat asemakaava- ja rakennusjärjestysmääräykset jäävät melko yleiselle tasolle. Niiden lisäksi tarvitaan kaupungin omaa rakentamista koskevat tarkemmat ohjeet, joiden tulee sisältää säilytystiloihin liittyvät talo- tai yhtiökohtaiset pyöränkorjausta palvelevat huoltotilat.

● Kaupungin oman talonrakentamisen suunnitteluohjeet tarkistetaan, niin että pyörien pysäköinti, säilytys ja huolto tulevat riittävän hyvin otettua huomioon. Suunnitteluohjetta sovelletaan myös olemassa oleviin kaupungin kiinteistöihin.

– Att, kiinteistöjen hoidosta vastaavat hallintokunnat ja alueelliset kiinteistöyhtiöt.

Laatutason nosto vaikuttaa kustannuksiin. Vanhojen kiinteistöjen korjaukset maksavat. Tärkeysluokka 2.

43. Kiinteistöjen säilytystiloihin kertyy hylättyjä pyöriä, jotka olisivat käyttökelpoisia pienen kunnostuksen jälkeen. Pyöriä kunnostaa ja välittää mm. sosiaaliviraston hallinnoima Uusix-verstaiden polkupyöräpaja. Kiinteistöistä hylättyjä pyöriä on ajettu kaatopaikalle vakuutus-sääntöjen takia.

”Joissakin kaupungin vanhoissa kiinteistöissä on taloyhtiön säilytystilat vuokrattu tai myyty ulkopuolisille, niin ettei pyörille ole enää säilytyspaikkaa. Kenties kaupunki voisi vaikuttaa siihen, että taloyhtiöiden on tarjottava jokin pyörien säilytystila.”  
(Internet-keskustelu)

● Pyörien kierrätys järjestetään jatkuvaksi, esim. kevätsiivoukseen yhdistetyksi tapahtumaksi. Laajennetaan Uusix -pyöräpajan toimintaa ja selvitetään vakuutusasiat, niin että hylätyt pyörät voidaan käyttää hyväksi. – Kkansl/tito, Sosv:n Uusix-verstaat. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 3.

44. Pyörä jää usein käyttämättä jonkin pikkuvian tai puhjenneen renkaan vuoksi. Sopivia lisätiloja tarvitaan omatoimiseen korjaamiseen ja huoltoon. Osassa näitä tiloja olisi hyvä olla mahdollisuus asiantuntevaan neuvontaan.

● Kaupunki pyrkii myötävaikuttamaan pyörien huolto- ja pesutilojen järjestämiseen koulujen pihoilta, monitoimitaloihin, nuorisosiainkeskuksen tiloihin yms. sekä myös isoihin asunto- ja kiinteistöyhtiöihin.

– Rakvv, Ksv, Opev, Liv, Nk. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.



#### 4.4.2 Kuljetus joukkoliikennevälineissä

Pyörien kuljetus joukkoliikennevälineissä on tärkeä osa pyörän ja joukkoliikenteen yhteiskäyttöä. Tämä mahdollistaa entistä paremmin auton korvaamisen erityisesti hankalilla työmatkoilla sekä asiointi- ja harrastusmatkoilla.

45. Uusissa lähiliikenteen sähköjunayksiköissä on 2x3 pyöräpaikkaa kussakin. Sama paikkamäärä on tulossa lähivuosina saneerattaviin sähköjunayksikköihin. Sen jälkeen on tavoitteena toteuttaa pyöräpaikat jo saneerattuihin vanhimpiin junayksikköihin. Pyöräpaikkoja voidaan käyttää myös lastenvaunujen kuljetukseen. Jotta pyöränkuljetusjärjestelmä toimisi, tulee kaikissa lähiliikenteen junissa olla pyöräpaikkoja. Pyöränkuljetus voitaisiin halutessa myöhemmin sallia vain pyörille varatuilla paikoilla.

- Hyväksytyt YTV:n pyöräilystrategian mukaisesti kaikissa lähijunissa tulee olla pyöräpaikkoja, joissa pyörää voi kuljettaa  $\leq 2$  euron korvauksella ruuhka-aikoina ja muulloin ilmaiseksi. Sallitaan jo nyt pyöränkuljetus tämän mukaisesti uudessa pyöräpaikat sisältävässä kalustossa.  
– YTV. *Ei suoranaisia kustannusvaikutuksia kaupungille. Tärkeysluokka 2.*

46. Matalalattiabusseissa on teknisesti mahdollista kuljettaa pyöriä. Bussien ahtauden vuoksi pyöränkuljetus on kuitenkin hankalaa, ja siksi asiassa tulee edetä vaiheittain. Kokemusta pyörien kuljetuksesta ja kuljetustarpeesta tulisi hankkia esimerkiksi jollakin poikittaislinjalla ruuhka-aikojen ulkopuolella.

- Pyörien kuljetusta busseissa kokeillaan hiljaisina aikoina jollakin siihen sopivalla linjalla. – HKL, YTV. *Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.*

#### 4.4.3 Harrastuspyöräily

Pyöräily luonnon keskellä on tutkimusten mukaan terveellisimpiä ja suosituimpia harrastuksia. Siksi monimuotoista harrastuspyöräilyä tulee tukea, erityisesti nuorison keskuudessa. Samalla edistetään tottumista pyörän käyttöön myös hyötykäytössä.

47. Kotiseutupyöräreittejä on nyt 21 kpl, mutta kantakaupunkiin tarvittaisiin vielä kaksi uutta reittiä. Lisäksi voitaisiin tehdä aihepiirittäisiä reittiesitteitä esim. Helsingipuistosta sekä "Kivi-kaupungin patsaskierroksesta". Osa reiteistä olisi hyvä opastaa Vuosaaren eteläosan reitin tavoin.

- Kotiseutupyöräreittien saatavuudesta huolehditaan. Laaditaan muutamia uusia täydentäviä reittiesitteitä.  
– Ksv. *Kustannus uusien reittiesitteiden tekemisestä on n. 2000 euroa / reitti. Tärkeysluokka 2.*

48. Perhe- ja muu virkistyspyöräily edistää sekä psyykkistä että fyysistä terveyttä. Lisäksi se toimii kannusteena hyötypyöräilyyn. Mielenkiintoiset kohteet ovat tärkeitä ja etenkin lasten kanssa pyöräillessä korostuvat palveluvarmuus (esimerkiksi Haltialassa lampolan aukiolo) ja kahvila- ja wc -palvelut.

- Virkistyspyöräilyä varten pitää olla houkuttelevia päämääriä, turvalliset ja helpot reitit sekä varmat palvelut.  
– HKR, Liv ja muut ao. hallintokunnat. *Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 2.*



49. Maastopyöräily on hyvää ja mukavaa ulkoliikuntaa parantaen samalla erityisesti lapsilla ja nuorilla pyörän hallintaa, mikä puolestaan pienentää huomattavasti onnettomuusriskiä liikenteessä. Maastopyöräradoilla voidaan edistää kuntopyöräilyä ja toisaalta ohjata maastopyöräilyä niille tarkoitetuille kulutusta kestäville reiteille. Malminkartanossa on jo alamäkiajorata.
- Puisto-, ulkoilu- tai rakentamattomille alueille asutuksen ja päiväkotien tai koulujen lähelle rakennetaan lapsille ja nuorille pyöräilyn maastoajoharjoitteluratoja. Tutkitaan mahdollisuutta muodostaa isoille ulkoilu- tai täyttömäki-alueille nuorille sekä aikuisille erilaisia maastopyöräratoja.  
– HKR, Nk, Liv. Kustannukset lasten radoista ovat noin 2-3 000 euroa / rata. Tärkeysluokka 3.
50. Monissa lasten ja nuorten ulkona tapahtuvissa ohjatuissa harrastuksissa pyöräily voi olla osana itse toimintaa, kuten erilaisissa luontoon liittyvissä retkissä. Peli- tai kesäleiripaikalle meno voi tapahtua pyörillä. Pyöräilyharrastuksen monipuolistamisesta on hyvä esimerkki pyöräsuunnistus.
- Pyritään myötävaikuttamaan siihen, että lasten ja nuorten harrastuspyöräilyä kehitetään erilaisissa urheiluseuroissa ja yhdistyksissä tai esim. lasten kesätoimintaa järjestävissä organisaatioissa. Liikuntaviraston lähiliikuttajat järjestävät osaltaan tällaista toimintaa.  
– Liv. Ei lisäkustannuksia. Tärkeysluokka 3.
51. Osa nuorista harrastaa uudenlaista pyörillä tapahtuvaa liikkumista, kuten skeittausta. Myös se on terveellistä liikuntaa.
- Kaupunki pyrkii järjestämään toimintaa sekä harrastuspaikkoja myös skeittaukseen, rullaluisteluun, tempuppyöräilyyn ja mahdollisiin muihin uusiin lajeihin.  
– HKR, Liv, Nk. Kustannukset ovat kohtuulliset. Tärkeysluokka 2.