



05.02.2018

Pormestari

LVM

13 §

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi

HEL 2017-013749 T 08 00 00

Päätös

Pormestari päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta seuraavan lausunnon:

Yleistä

Jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet ja keinot ovat tärkeitä ja kannatettavia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tavoitteet ovat linjassa Helsingin kaupungin tavoitteiden kanssa, ja esitetyt keinot tukevat kaupungin omia toimia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi. Helsingin uuden kaupunkistrategian yhtenä tavoitteena on kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen, mikä on myös edistämishjelman tavoite.

Kaupunkistrategian yhtenä tavoitteena on myös, että Helsinki luo kaupunkiin terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen yhteistyörakenteet ja nostaa liikkumisen lisäämisen terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen pilottihankkeeksi. Helsinki edistää asukkaidensa terveyttä kehittämällä kaupunkiympäristöä ja liikkumispalveluita arkiliikkumista kannustavalla tavalla. Edistämishjelma tukee osaltaan em. tavoitteita ja ylipäättään laaja-alaista kansanterveystyötä.

Edistämishjelman luonnoksessa esitetty jalankulun ja pyöräilyn yhteisen kulkutapaosuuden 3-6 prosenttiyksikön kasvutavoite nykyisestä vuoteen 2030 mennessä on haastava, mutta saavutettavissa. Helsingin sisäisillä matkoilla jalankulun kulkutapaosuus on nykyisin noin 35 % ja pyöräilyn noin 9 % (Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2017, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:18).

Vuonna 2013 Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi pyöräilyn edistämishjelman. Ohjelmassa on määritelty 25 toimenpidettä pyöräilyn edistämiseksi. Helsinki on asettanut tavoitteeksi pyöräilyn kulkutapaosuuden



05.02.2018

Pormestari

kasvattamisen 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä ja 17 %:iin vuoteen 2025 mennessä. Kasvu ei ole toistaiseksi toteutunut tavoitteiden mukaisesti.

Kävely on kaupunginhallituksen vuonna 2015 hyväksymässä Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa määritelty kulkumuodoksi, jonka olosuhteista tulisi suunnittelussa huolehtia ensimmäisenä. Kävelykeskustaa on viime vuosina laajennettu (mm. Keskuskadun rakentaminen) ja edelleen laajentamista on tutkittu. Kävelyalueiden laadullista tutkimusta on kehitetty. Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa, jonka kaupunginhallitus hyväksyi vuonna 2015, on asetettu useita jalankulun turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Helsingissä on parannettu turvattomia suojatieylityksiä sekä rakennettu jalankulun ja pyöräilyn ali- ja ylikulkuja.

Vuonna 2012 kaupunginhallitus hyväksyi esteettömyyslinjaukset, joiden myötä mm. katualueiden suunnitteluohjeita on kehitetty parantamaan esteettömyyttä.

Kulikutapaosuuden lisäämisen ohella toiseksi tavoitteeksi luonnoksessa on asetettu jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla. Liikenneturvallisuusnäkökohdan olisi hyvä näkyä esitettyä selvemmin toimenpiteissä. Turvallisuustavoitteelle olisi hyvä myös määritellä numeerinen tavoite ja mittarit.

Edistämishjelman luonnoksessa on paljon toimenpiteitä, joiden vastuut on määritelty yleisellä tasolla. Osa toimenpiteistä on jatkuvaluonteisia ja vaikeasti mitattavissa, jolloin on riski, että toimenpide jää ilman tekijöitä ja seurantaa. Tavoitteiden toteutumisen kannalta voisi olla järkevää asettaa toimenpiteet esim. vaikuttavuuden perusteella ensisijaisuusjärjestykseen ja sopia tärkeimpiin selkeät vastuutahot.

Edistämishjelman toimenpiteistä

Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenne määrittelee suuren osan kävelyn ja pyöräilyn potentiaalista liikennemuotoina. Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa tulisi tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn ominaispiirteet nykyistä paremmin ja varata aikaisessa vaiheessa riittävät tilat laadukkaille kulkuväylille ja pyöräpysäköinnille. Etenkin kävelyn houkuttelevuuteen vaikuttaa osaltaan myös kaupunkiympäristön laatu ja turvallisuuden tunne. Kävelyn ja pyöräilyn huomiointiin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa on syytä kehittää ohjeita ja koulutusta.

Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne on keskeinen toimenpide kuntalaisten terveyden ja hyvinvoinnin edellytysten näkökul-



05.02.2018

Pormestari

masta. Turvallinen, viihtyisä ja liikkumiseen houkutteleva ympäristö mahdollistaa arjessa tapahtuvan liikkumisen. Tämä luo myös terveyden tasa-arvoa niin eri väestöryhmien kuin asuinalueiden välille.

Helsingissä periaatteena on, ettei kasvava pyöräliikenne saa merkitä jalankulkijoiden olojen heikkenemistä. Tasokas kulkumuotojen erottelu parantaa molempien kulkumuotojen olosuhteita.

Pyöräliikenteen pikaväylien - Helsingissä baanojen - rakentaminen edesauttaa yhä pidempien pyörämatkojen houkuttelevuutta. Kulkuta-
paosuuksien kasvattaminen edellyttää kuitenkin pyöräliikenteen huomioimista koko katuverkolla ja myös kaupunkien keskusta-alueilla.

Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

Myös Helsingissä on arvioitu pyöräliikenteen edistämisen tuottavan merkittäviä hyötyjä investointeihin nähden (Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2014:5). Suurimmat hyödyt tulevat liikunnan tuottamista positiivisista vaikutuksista terveyteen. Myös jalankulun määrän kasvu tuottaa terveyshyötyjä.

Valtion rahoituksella on esimerkiksi Alankomaissa ollut merkittävä vaikutus pyöräilyn suosion kasvuun kaupungeissa. Edistämishjelman luonnoksessa ehdotettu kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma nopeuttaisi kaupunkien pyöräilyn ja kävelyn edistämistoimia ja lisäisi niistä saatavia hyötyjä.

Investointiohjelman hankkeiden rahoitukseen on määritettävä kriteerit hankkeiden vaikuttavuuden ja tavoiteltavien laatutekijöiden suhteen. Helsingin seudulla rahoituskohteiksi soveltuisivat hyvin seudullisen baanaverkon hankkeet, esim. Länsibaana (Ruoholahti-Hanasaari-Matinkylä) ja Päärautatieaseman alittava pyörätunneli, joiden kummankin yleissuunnittelu on käynnissä.

Valtion rahoituksen osoittaminen esitetyn mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn investointeihin on kannatettavaa, mutta tuen osoittaminen kustannusarvioltaan pienempiin investointeihin ei saisi johtaa valtion pitkän aikavälin keskimääräisen liikennerahoituksen tason vähenemiseen. Myös liikennerahoituksen kokonaisuuden näkökulmasta olisi tärkeää pitää hankkeiden vaikuttavuutta yhtenä rahoituksen saamisen edellytyksenä.

Kävely- ja polkupyöräväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen

Ympärivuotisen kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi jalankulun ja pyöräilyn väylien kunnossapidossa on nähty kehittämistarpeita. Helsingissä talviajan pyöräilyä on pyritty kehittämään viime vuosina kokeilemalla



05.02.2018

Pormestari

uusia hoitomenetelmiä, kuten harjausta ja suolausta. Edistämishjelmassa esitetyt toimenpiteet hoitomenetelmien ja urakkamallien ohjeistuksista olisivat hyödyllisiä kaikille kaupungeille.

Kävely ja pyöräily osana matkaketjuja

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen mahdollistaa erityisesti joukkoliikenteen runko-osuuksien palvelualueen laajentamisen kävelyä pidemmälle. Laadukkaan liityntäpyöräpysäköinnin tarjoaminen keskeisillä joukkoliikenneasemilla on edellytys liityntäpyöräilyn potentiaalın hyödyntämiselle.

Joukkoliikenteen solmukohtien polkupyörien liityntäpysäköintimahdollisuuksien on todettu kyselyiden ja palautteen perusteella olevan yksi tärkeä tekijä pyöräilyn koettuun sujuvuuteen liittyen. Erityisesti pysäköinnin sujuvaan sijaintiin ja turvallisuuteen on kiinnitettävä huomiota hyvien telineiden ja toimivan, sosiaalista kontrollia tuovan sijoittelun keinoin. Helsingissä tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä verkostomaisena, jolloin myös vaihtopaikkojen laatu, mm. esteettömyys pysäkeillä ja asemilla, korostuu.

Monilla junaliikenteen asemilla pyöräpysäköinnin kehittämisen vastuutahot kaipaavat selkeyttämistä. Liityntäpyöräpysäköinnin investointien kustannusjaosta on sovittu muun liityntäpysäköinnin ohella valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016 – 2019. Selkeä resurssien osoittaminen ja sitoutuminen on tärkeää. Myös esitetty kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma voisi soveltua pyöräpysäköinnin kehittämiseen.

Pyöräilyyn kannustavia ja tukevia palveluja on syytä suunnitella ja toteuttaa. Esimerkiksi Helsingissä jo kahdessa kohteessa toteutettu pyöräkeskuspalvelu on uudenlaista pyöräilyn tukemista. Helsinki on edistänyt pyöräilyn yhdistämistä osaksi useista liikennemuodoista koostuvia matkaketjuja mahdollistamalla polkupyörän kuljettamisen metrossa pyörille erikseen osoitetuissa tiloissa.

Edistämishjelman luonnoksessa on huomioitu paitsi pyörien, myös muiden liikkumista helpottavien apuvälineiden, kuten rollaattoreiden ja pyörätuolien kuljettamisen helpottaminen eri joukkoliikennevälineissä. On hyvä, että ohjelmassa on kiinnitetty huomiota esteettömyyteen.

Edellä mainitun kaltaisten pyörän käyttämistä helpottavien palveluiden monistaminen voisi olla yksi edistämiskeino, kuten myös pyöräkeskustoiminnan laajentaminen pysäköintilaitostyyppisiksi palveluita tarjoaviksi ratkaisuksi suurimmissa kohteissa, kuten tärkeimmissä raideliikenteen solmukohtissa.



05.02.2018

Pormestari

Pyöräilypalveluiden kehittäminen yhdessä kaikkien toimijoiden kesken jakaisi tietoa ja helpottaisi toteuttamista. Kaupunkipyöräfoorumin lisäksi myös muihin jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen liittyviin osa-alueisiin keskittyvän foorumin järjestäminen voisi olla kannatettavaa.

Kaupunkipyöräpalvelun edistäminen on kannatettavaa. Helsingissä kaupunkipyöräpalvelun käyttäjämäärät ovat olleet odotettua suurempia ja käyttöä on ollut kansainvälisestäkin vertaillen paljon. Kaupunkipyöräverkosto palvelee tehokkaasti koko Helsingin tiiveintä osaa, ja asemia on koko alueella tiheästi. Palvelu toimii tehokkaasti myös yhdessä joukkoliikenteen kanssa. Käytetyimmät kaupunkipyöräasemat sijaitsevat joukkoliikenteen solmukohdissa juna- ja metroasemilla.

Liikkumisen ohjaus, kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvien palvelujen sekä pyöräilymatkailun kehittäminen

Kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen tapahtuu arjessa. Siksi ohjelman toimenpiteenä oleva liikkumisen ohjaus -toiminta on tärkeää esim. päiväkodeissa, kouluissa ja työpaikoilla.

Ehdotetut toimenpiteet liikkumisen ohjauksesta ovat kannatettavia. Etenkin lasten ja nuorten liikennekasvatus kouluissa edesauttaa kestävämmän liikennekulttuurin syntymistä. Kävely ja pyöräily ovat suosittuja alle 18-vuotiaiden, kaupunkialueella asuvien keskuudessa. Helsingissä perusopetuksen oppilaiden keskimääräinen koulumatka on noin kilometri ja se kuljetaan useimmiten kävellen tai pyörällä. Näin ollen edistämishojelman toimenpiteet koskettavat suurta osaa Helsingin koululaisista ja opiskelijoista.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman luonnoksessa esitetyt linjaukset ovat samansuuntaisia Helsingin varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen opetussuunnitelmien sekä Helsingin kaupunkistrategian kanssa. Varhaiskasvatuksen 'Ilo kasvaa liikkuen' ja perusopetuksen 'Liikkuva koulu' -hankkeet ovatkin osa valtakunnallisia ohjelmia. Pyöräilykasvatus sisältyy liikuntapalvelujen ja varhaiskasvatuspalvelujen yhteiseen hankesuunnitelmaan 'Liikkuvan arjen rakenteita varhaiskasvatukseen'.

Pyörämatkailun ja vapaa-ajan liikkumisen lisäämiseksi olisi tärkeää saada erilaisia toimijoita, kuten alueelliset pyöräilyjärjestöt, kehittämään ja ylläpitämään jo toteutettuja reittejä, kuten valtakunnallisia pyörämatkailureittejä.

Lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittäminen

Lainsäädännön kehittäminen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi on hyvä asia. Kävelyn ja pyöräilyn suunnittelutietämyksen lisäämiseksi Kulkulaari-palvelun kehittäminen on kannatettavaa. Helsinki



05.02.2018

Pormestari

on laatinut pyöräliikenteen suunnitteluun oman ohjeensa (pyöräliikenne.fi) kansainvälisten hyvien käytäntöjen mukaisesti. Ohje on vapaasti kaikkien hyödynnettävissä.

Liikenneviraston ohjeistuksia on syytä tarkastaa määräajoin hyödyntämällä ulkomaisten edelläkävijämaiden tutkimuksia ja käytäntöjä.

Hallinnon rakenteiden kehittäminen ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen

Poikkihallinnollisen yhteistyön kehittäminen on erityisesti sosiaali- ja terveystoimen sekä kasvatuksen ja koulutuksen toimialan näkökulmasta eräs keskeisimpiä toimenpiteitä. Valtakunnallisen Liikkuva koulu-hankkeen tarkoituksena on tukea ja auttaa kouluja löytämään kuhunkin kouluu sopivia liikkumista ja aktiivista koulupäivää tukevia toimintamalleja ja vahvistaa hyväksi todettua toimintaa. Tavoitteena on matalan kynnyksen liikuntapalveluiden asettuminen osaksi koulupäivää sekä yhteistyön kehittyminen koulujen ja koulun ulkopuolisten toimijoiden kuten liikuntaseurojen välillä. Kaikki Helsingin kaupungin koulut ovat mukana Liikkuva koulu -hankkeessa.

Terveys- ja hyvinvointierojen kaventamiseksi sosiaali- ja terveydenhuollon asiantuntijuutta ohjelman toimenpiteiden suunnittelussa olisi tarpeen vahvistaa sosiaali- ja terveydenhuollon toimijoiden ja muiden kävelyä ja pyöräilyä edistävien tahojen kanssa.

Taloudelliset ohjaukeinot

Valtion tasolla kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulee varata riittävät resurssit, jotta edistämishjelman toimenpiteet voidaan toteuttaa ja ohjelman toteutumista seurata.

Mm. liikkumisen ohjaus ja muut ”pehmeät” keinot työmatkaliikenteen kulkutapaan vaikuttamisessa edellyttävät jatkuvaa resursointia. Sähköavusteisten pyörien lisääntyminen voisi yhdessä pyöräilyn runkoverkkojen kehityksen kanssa lisätä pyöräilyn potentiaalia huomattavasti. Sähköpyörien hankinnan taloudellisen tukemisen mahdollisuutta kannattaa selvittää.

Seuranta

Ohjelma on melko laaja ja sisältää suuren kunnan näkökulmasta useita toteutettavissa olevia toimenpiteitä. Kunnille voi kuitenkin olla haasteellista toteuttaa kaikkia esitettyjä toimenpiteitä. Ohjelman mittareihin ja sitä kautta toimenpiteiden priorisointiin niiden vaikuttavuuden perusteella on hyvä kiinnittää huomiota.

Edistämishjelman sisällössä kansanterveyteen liittyvät tavoitteet eivät näy toimenpiteissä tai mittareissa. Kansanterveys -tavoitteen lisäämi-



05.02.2018

Pormestari

seen ohjelmaan toimenpiteenä tai prosessimittarina tulisi kiinnittää huomiota. Mittarina voisi olla esimerkiksi terveytensä kannalta riittävästi liikkuvien seurantamittari. Seurannassa voisi hyödyntää terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen tuottamaa seurantatietoa. Ohjelman seurannassa voitaisiin käyttää myös ikäryhmittäistä arviointimittaria.

Ohjelman toteuttamista ja toteutumisen seurantaa tulisi koordinoita valtion taholta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi
- 2 Luonnos kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi
- 3 Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lausunto 22.1.2018
- 4 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto
- 5 Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto 18.1.2018
- 6 Sosiaali- ja terveystoimialan lausunto 17.1.2018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
LVM

Otteen liitteet
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 6.2.2018.

Pormestari



MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §