

VANTAAN KAUPUNGIN PYÖRÄLIIKKENTEEEN KEHITTÄMISOHJELMA

2021–2026

RAMBOLL



SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE 3

TIIVISTELMÄ 4

1. Pyöräliikenteen nykytila Vantaalla 5 - 9
2. Pyöräliikenteen hyödyt 10 - 12
3. Visio ja tavoite 13
4. Kehittämislinjaukset ja toimenpiteet 14 - 26
5. Toimenpideohjelma 27 - 28
6. Ohjelman toteutus ja seuranta 29 - 31
7. Suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus 32

LIITEAINEISTO 33 - 129

Liite 1. Toimenpidekortit 33 - 55

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset 56 - 85

Liite 3. Kansainväliset parhaat käytännöt 86 - 102

Liite 4. HEAT-laskelma 103 - 109

Liite 5. Tavoitteiden koonti lähtötiedoista 110 - 129



ESIPUHE

Selvitystyö on aloitettu maaliskuussa 2021 ja se valmistui 11/2021.

Vantaan kaupungille on laadittu ensimmäinen kaupunkistrategiaa ja pyöräliikenteen systemaattista edistämistä tukeva pyöräliikenteen kehittämisohjelma. **Se ilmaisee vahvan tahtotilan pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiseksi Vantaalla.**

Ohjelma linjaa pyöräliikenteen asemaa Vantaan liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa. Ohjelmaan on koottu keskeiset pyöräliikenteen kehittämistarpeet ja niitä täyttävät toimenpiteet, joilla parannetaan pyöräliikenteen turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen parantaa samalla myös kaupungin käveltävyyttä ja jalankulun miellyttävyyttä.

Työn tilaaja on Vantaan kaupunki. Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämishjelman laadintaan vuonna 2021.

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Emmi Pasanen
Timo Väistö
Olli Tamminen

Liikenteen kehittämispäällikkö
Liikennetutkija
Liikenneinsinööri

Poljin-ryhmän jäsenet:

Timo Rintelä
Petra Tammisto
Jarmo Honkanen
Mikel Aizpuru
Ada Pentinmikko
Niina Vilkmán
Noora Ilola
Harri Raita
Anton Ahonen
Tuula Kinos
Elina Parviainen
Laura Invenius
Henni Ahvenlampi
Tuure Savuoja

Suunnitteluinsinööri
Maisema-arkkitehti
Ympäristösuunnittelija
Asemakaava-arkkitehti
Erityisasiantuntija
Erityisasiantuntija
Ympäristökonsultti
Koordinaattori
Liikuntapäällikkö
Kulttuurituottaja
Tutkija
Markkinointipäällikkö
Hepo ry
Hepo ry

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, työstä ovat vastanneet:

Reetta Keisanen
Tapio Kinnunen
Tony Töyrylä
Kari Hillo
Heli Backman

Projektipäällikkö
Asiantuntija
Suunnittelija
Laadunvarmistaja
Raportin visualisointi



TIIVISTELMÄ

Vantaan kaupungille on laadittu ensimmäinen kaupunkistrategiaa ja pyöräliikenteen systemaattista edistämistä tukeva pyöräliikenteen kehittämisohjelma. Työlle on vahva asukkaiden tuki, sillä **85 %** vantaalaisista kannattaa pyöräilyn edistämistä Vantaan liikennebarometrin **2020** mukaan.

Kaupungin strategiassa ja ohjelmissa pyöräliikenne on jo vahvasti mukana. Pyöräliikenne ei kuitenkaan ole kehittynyt tavoitteiden mukaisesti. Pyöräliikenteen määrät ovat kasvaneet, mutta pyöräliikenteen osuus asukkaiden tekemistä matkoista ja asukkaiden tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin on laskenut viime vuosina.

Tärkeimpien kehittämistarpeiden tunnistamiseksi työn alussa toteutettiin asukaskysely (19.4.–9.5.2021). Kysely tavoitti **1100 kävijää**, joista **827 vastasi** kyselyyn ja merkitsi kartalle **2300 kohdetta**. Työikäiset olivat aktiivisimpia vastaajia. Kyselyyn vastanneista **yli 70 %** suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Vastaajista **84 %** kokee pyöräilyn Vantaalla joko erittäin tai melko turvalliseksi, vaikka noin **10 %** vastaajista kertoi joutuneensa pyöräonnettomuuteen viiden vuoden aikana. Kolmannes vastaajista ilmoittaa pyöräilemättömyyden syiksi pyöräreittien huonon laadun, heikon kunnossapidon, puutteellisen pyöräpysäköinnin tai pyörävarkauden pelon.

Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on kasvattaa pyöräliikenteen kulkutapaosuus **20 prosenttiin** vuoteen **2030** mennessä. Kasvutavoite on kunnianhimoinen, ja vaatii toteutukseen kehittämisohjelman toimenpiteiden määrätietoista toteuttamista.

Kasvutavoitetta konkretisoivat viisi kehittämislinjausta, joilla vahvistetaan kaupunkirakennetta pyöräliikennettä tukevaksi, järjestetään tilaa laadukkaille pyöräliikenteen ratkaisuille, tehdään pyöräilyä houkuttelevaa ja turvallista ympäri vuoden, painotetaan pyöräilyä liikennekasvatuksessa ja kannustetaan asukkaita pyörän päälle. Lisäksi tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä ja koordinoitua.

Kehittämislinjauksia tarkentaa **20 konkreettista toimenpidettä**, joille on määritetty aikataulu ja päävastuutaho kaupungin organisaatiosta. Toimenpiteet korostavat pyöräliikenteen infraa ja resursseja, koska nämä kansainvälisten esimerkkien mukaan vaikuttavat keskeisesti pyöräliikenteen määrän kasvuun. Myös asukkaat toivovat pyöräliikenteen olosuhteiden parannuksia.

Kehittämisohjelman toteutus hyödyttää merkittävästi kaupunkia. Vantaan asukkaiden liikkumattomuuden yhteiskunnalliset kustannukset ovat **noin 180 milj. euroa vuodessa**. Pyöräliikenteen suosion lisääntyminen tavoitetta vastaavasti toisi **vuosittain 23 milj. euron** terveyshyödyt fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä.



1. PYÖRÄLIIKENTEEEN NYKYTILA VANTAALLA

– STRATEGISET TAVOITTEET

Vantaan strategian 2018-2021 yhtenä tavoitteena on kehittää enenevissä määrin joukkoliikenne- ja pyöräilykaupungiksi. Myös Helsingin seudun MAL-sopimus tukee tätä tavoitetta edistämällä mm. raide- ja pyöräliikenteen yhteispeliä.

Kaupungin strategian lisäksi pyöräliikenteen edistämistä linjaavat Vantaan liikennepoliittinen ohjelma (VALO, 2016) , resurssiviisauden tiekartta, liikuntapoliittiset linjaukset ja erilaiset suunnitelmat, kuten Vantaan pyöräpysäköinnin, pyöräliikenteen tavoiteverkon ja raitiotien yleissuunnitelmat.

Vantaan asunto- ja työpaikkarakenteelle on luonteenomaista niiden sijaitseminen hyvin vahvasti erillään toisistaan mm. lentomelun takia. Sekä työpaikkoja että asumista sisältäviä sekoittuneita alueita on hyvin vähän – selkein poikkeus on Tikkurilan keskusta. Väestö keskittyy vahvasti asemanseuduille, ja vajaa puolet kaupunkilaisista asuukin alle kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta. Voimakkaasta kasvuskenaarioista huolimatta Vantaan yleiskaavassa (KV 25.1.2021) ei olla tekemässä uusia kaupunkirakenteen avauksia, vaan kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen.

Liikennepoliittisen ohjelman mukaan keskusta-alueelle on laadukkaat yhteydet pyöräillen ja kestävästä liikkumisesta alueilla on laadukkaat pyöräilyn runkoyhteydet. Myös muilla alueilla huolehditaan pyöräilyn turvallisuudesta ja pyöräpysäköintimahdollisuuksista.

Vantaalle on laadittu vuonna 2020 pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030, jossa pyöräliikenteen pääreiteistä tavoitellaan suoria, jatkuvia ja mukavia. Työssä on määritelty pyöräliikenteen pääreittien lisäksi verkon mitoitusperiaatteet ja laatukriteerit sekä kunnossapidon luokitus. Lisäksi tavoiteverkolta on tunnistettu merkittävimmät kehittämiskohteet. Vantaa kehittää myös pyöräpysäköintiä vuonna 2021 laaditun yleissuunnitelman mukaisesti.

Liitteeseen 5 on koottu valtakunnallisia, seudullisia ja Vantaan kaupungin omia suunnitelmia, ohjelmia ja strategioita, jotka liittyvät myös pyöräliikenteen kehittämiseen.

Valtakunnallisella kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla (LVM 2018) ja liikennejärjestelmäsuunnitelmalla (Liikenne 12) halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kunnissa ja tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Valtion tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määriä 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä – uusista matkoista vähintään puolet tulisi siirtyä henkilöautomatkoista.



– PYÖRÄLIIKENTEEEN KEHITYS JA RESURSSIT

Vantaalla pyöräliikenteen määrä on jatkuvissa laskentapisteissä (9 kpl) kasvanut **31 %** vuosina **2018–2020**. Samanaikaisesti väestön kasvu on ollut noin **4 %**.

Vantaan asukkaiden päivittäisliikkumisessa pyöräliikenteen kulkutapaosuus tehdyistä matkoista on laskenut vuoden **2012** yhdeksästä prosentista vuoden **2018** seitsemään prosenttiin (Liikkumistottumukset Helsingin seudulla, HSL 2018). Yksi mahdollinen muutosta selittävä tekijä on vuonna **2015** avattu Kehärata, joka on parantanut huomattavasti joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Olosuhteiden hidas kehitys on nähtävissä mm. asukastyytyväisyyden ja koetun turvallisuuden tunteen laskemisena. Vuonna **2020** tehdyn Liikennebarometrin mukaan tyytyväisyys Vantaaseen pyöräilykaupunkina on laskenut prosenttiyksiköllä, ja koettu turvallisuus on laskenut **86 prosentista 70 prosenttiin** vuodesta 2016.

Pyöräliikennettä on vuosien varrella edistetty pienin askelin, mutta pyöräliikenteen olosuhteet eivät ole kehittyneet muun ajoneuvoliikenteen infrastruktuurin kehittämistä vastaavasti. Pyöräliikenteen kehittämisresurssit ja investoinnit ovat toistaiseksi Vantaalla verrattain pienet. Talousarviossa on varattu noin miljoona euroa pyöräliikenteen infran kehittämiseen. Pyöräliikennettä edistetään myös muiden hankkeiden yhteydessä, kuten raideliikenteen suunnittelussa. Pyöräliikenteen edistämiseen ei toistaiseksi ole Espoon, Helsingin tai kansainvälisten pyöräilykaupunkien tapaan osoitettu erillisiä henkilöresursseja.

Vantaalla on viime vuosina kuitenkin valmisteltu pyöräliikenteen kehittämisselvityksiä ja -suunnitelmia kuten pyöräliikenteen tavoiteverkko ja pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma. Näiden myötä tulee edelleen jatkaa pyöräliikenteen verkon ja pyöräpysäköinnin toteutukseen tähtäävää suunnittelua.

Nykytila näkyy seuraavassa taulukossa 01.



TAULUKKO 01

PYÖRÄLIIKENTEN NYKYTILA

	2016	2017	2018	2019	2020
Pyöräliikenteen kulkutapaosuus (HSL)	-	-	7 %	-	-
Pyöräliikenteen määrät (HRI: Vantaa pyöräilijämäärät)	-	-	0,89 milj.	0,97 milj.	1,17 milj.
Pyöräliikenteen määrien kehitys jatkuva toimisissa laskentapisteissä (Indeksiluku)	-	-	-	1039	1266
Tyytyväisyys Vantaaseen pyöräilykaupunkina (Liikennebarometri 2016 ja 2020)	63 %	-	-	-	62 %
Tyytyväisyys pyöräliikenteen turvallisuuteen (Liikennebarometri 2016 ja 2020)	86 %	-	-	-	70 %
Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden pyöräliikenteen onnettomuuksien määrä (Tilastokeskus)	2	2	2	4	- *

2012
9%

*=tieto julkaistaan vuonna 2022



POSITIIVINEN MUUTOS



NEGATIIVINEN MUUTOS



– ASUKKAIDEN NÄKEMYKSET

Vantaalla vuonna **2020** toteutettuun liikennebarometriin vastanneista vantaalaisista **21 %** pyöräilee touko-syyskuussa päivittäin tai lähes päivittäin. Talvella vastaava luku on **8 %**. HSL toteutti syksyllä **2018** liikkumistutkimuksen, jolla selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia. Tutkimuksen mukaan pyöräliikenteen kulkutapaosuus asukkaiden tekemistä matkoista oli Vantaalla **7 %**.

Tämän työn osana toteutettiin asukaskysely (liite 2) pyöräliikenteen kehittämistarpeiden tunnistamiseksi. Kyselyn vastausten perusteella vantaalaisia motivoi pyöräilemään eniten ulkoilu ja virkistys. Toisena merkittävänä syynä koetaan pyöräilyn myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen, mitä myös liikennebarometrin 2020 tulokset tukevat. Liikennebarometrissa toiseksi tärkeimmäksi syyksi on ilmoitettu pyöräilyn helppous liikkumistapana.

Asukaskyselyssä selvitettiin syitä pyöräilemättömyyteen. Lähes kolmannes vastanneista kokee pyöräreitit huonolaatuisiksi tai heikosti kunnossapidetyiksi, eivätkä siksi pyöräile. Muita merkittäviä syitä pyöräilemättä jättämiseen ovat pelko pyörävarkauksista sekä puutteellinen pyöräpysäköinti (taulukko 02).

Yli 70 % vastaajista suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen Vantaalla. **Tärkeimpinä kehityskohteina pidetään pyöräreittien laadun ja turvallisuuden lisäämistä, opastukseen panostamista ja vapaa-ajanpyöräreittien tai maastopyöräreittien toteuttamista tai niiden parantamista.**



TAULUKKO 02, KYSELYN TULOKSET: JOS ET PYÖRÄILE VANTAALLA, MINKÄ TAKIA ET?



2. PYÖRÄLIIKENTEEEN HYÖDYT

– YHTEISKUNNALLISET HYÖDYT



Terveellisyys

Säännöllisellä liikunnalla on positiivisia vaikutuksia sekä mielenterveyteen että fyysiseen hyvinvointiin. Pyöräily kuten myös kävely ovat helppoja, virikkeellisiä ja hauskoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



Ekologisuus

Pyöräiliikenne säästää ympäristöä. Se ei aiheuta ilmasto- ja lähipäästöjä, eikä infran rakentaminen aiheuta merkittäviä ympäristöhaittoja.



Kaupunkiympäristön viihtyisyys

Pyöräiliikenne on tilatehokas kulkutapa. Pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun perustuvat yhdyskunnat koetaan viihtyisiksi, ja ne parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät aiheuta liikenteestä usein aiheutuvia negatiivisia ulkoisvaikutuksia.



Turvallisuus

Pyöräliikenteen yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat ottaa huomioon suojattomammat liikkujat, kun kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin. Pyöräilyn turvallisuus lisääntyy kestävien kulkutapojen käytön lisääntyessä.



Tasa-arvoisuus

Pyöräiliikenne sekä jalankulku ovat kaikille tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia ja edistävät liikkumisen tasa-arvoa. Ne ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



Pyöräliikenteen edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan!



– YHTEISKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Aktiivinen liikkuminen on lihasvoimin liikkumista eli pyöräilyä tai kävelyä. Niin valtakunnalliset kuin alueelliset strategiat pyrkivät edistämään aktiivisia liikkumismuotoja ja niiden käytettävyyttä ja olosuhteita.

Pyöräiliikenteen edellytysten parantaminen saa vahvaa tukea asukkailta. Asukaskyselyyn (liite 2) vastasi yli **800 henkilöä** tavoittaen asukkaita kaikista ikäluokista. Yli **70 prosenttia** kyselyyn vastanneista suhtautuu erittäin myönteisesti Vantaan tavoitteeseen lisätä pyöräilyä.

Vuosina 2016–2020 Vantaalla tapahtui yhteensä **143 polkupyöräonnettomuutta**, jotka tulivat poliisin tietoon (Tilastokeskus 2021). Ajanjaksolta laskettuna keskimäärin vuosittain **loukkaantui 28 ja kuoli 1,0 pyöräilijää vuodessa**. Pyöräilyonnettomuudet ovat **15 %** kaikista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ja **29 %** kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Pyöräilyonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset yhteiskunnalle ovat olleet keskimäärin **7,3 milj. €/vuosi** (Väyläviraston ohjeita 40/2020). Kaupungin osuus tästä on **15–20 %**, mikä tarkoittaa **euroissa 1,1–1,5 milj. €/vuosi** (Valmixa 2006).

Terveyden kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä **18–32 %** suomalaisessa väestössä. Tästä aiheutuu vuosittain Suomessa **3,2–7,5 miljardin** euron kustannukset (Valtioneuvoston kanslia ja UKK-instituutti 2018). Vantaan kohdalla liikkumattomuuden kustannukset ovat noin **180 milj.** euroa vuosittain. Pyöräiliikenteen kasvu tavoitteen mukaisesti toisi vuosittain **24,5 M€:n** terveyshyödyt (liite 4) fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä. Aktiivisilla liikkumismuodoilla on kansanterveydellisten vaikutuksien lisäksi ilmastohyötyjä.

Asukkaista

70%

kokee pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeäksi.

Pyöräilijöiden onnettomuudet Vantaalla maksavat yhteiskunnalle

7,5 M€
vuosittain

Liikkumattomuus aiheuttaa vuosittain

180 M€
kustannukset Vantaa

Pyöräiliikenteen kasvu tavoitteen mukaisesti tuottaisi

24,5 M€
suuruiset terveyshyödyt vuodessa



– KOKEMUKSIAPYÖRÄLIIKENTEEEN VAIKUTUKSISTA TANSKASTA

Pyöräliikenteen suotuisia vaikutuksia on selvitetty ja havaittu mm. Kööpenhaminassa, joka on kansainväliselläkin mittapuulla erittäin menestynyt pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen hyödyt on nähty erityisen keskeisenä kaupungin kokonaiskehitykselle ja elinvoimaisuudelle (liite 3).

Pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellisen arvioinnin mukaan jokainen pyöräilykilometri **tuottaa 0,68 €/km hyötyä**, joka koostuu terveys- ja hyvinvointivaikutuksista. Sen sijaan autoliikenteestä tulee vastaavasti **haittaa 0,78 €/km** negatiivisten ulkoisvaikutuksien (onnettomuudet, päästöt, melu) takia (Morten Kabell, 2021).

Kööpenhaminan pyöräliikenteen budjetti vuosien **2005–2020** aikana on ollut yhteensä **280** milj. euroa eli keskimäärin **18,6 milj. euroa** vuodessa. Tällä budjetilla on saatu 500 km pyöräteitä ja **10** uutta siltaa. Samalla rahalla on puolestaan saatu 3 km autoliikenteen tunnelia. Pyöräliikenteen infra on olennaisesti edullisempaa autoilun infraan verrattuna.

Myös YK (Yhdistyneet Kansakunnat) suosittelee, että **20 %** valtioiden ja kuntien liikennebudjeteista käytettäisiin aktiivisiin kulkumuotoihin eli pyöräliikenteeseen ja kävelyyn (UN Environment, 2016). European Cyclists' Federationin pyöräilystrategia (ECF, 2017) puolestaan suosittelee, että investointeja lasketaan vuosittain asukaslukuun suhteutettuna kaupungin tavoitellun edistysasteen mukaan. Pyöräliikenteen **10–25 %** kulkutapaosuutta tavoitteleville kaupungeille ECF **suosittelee 15–25 €/as** vuosibudjettia.



Kuva: Ramboll

3. VISIO JA TAVOITE

Vantaalla on hyvät edellytykset pyöräliikenteen kehittämiseen jo tehtyjen töiden ja selvityksien perusteella. Useat tehdyt suunnitelmat tukevat pyöräliikenteen kehittämistä ja kunnianhimoisia tavoitteita kestäville kulkumuodoille, joista pyöräliikenne on yksi. Myös valtakunnalliset strategiat tukevat tavoitetta kasvattaa pyöräliikenteen suosiota ja kehittää samanaikaisesti pyöräliikenteen turvallisuutta.

Vision ja tavoitteen lähtökohtina on huomioitu asukaskyselyn tulokset, kansainväliset esimerkit, Vantaan nykytilanne ja vaikutukset kansanterveyteen (liitteet 2–5).

Visio ja tavoite ilmentää kunnianhimoa kasvattaa pyöräliikennettä, mikä vaatii myös merkittäviä ja monipuolisia toimia toteutuakseen. Tavoitetta tukevat toimet ja tehtävät on koottu toimenpideohjelmaksi.

Vantaan kaupungin pyöräliikenteen visio ja tavoite on seuraava:

Vantaa houkuttelee pyöräilemään

– pyöräliikenteen kulkutapaosuus on 20 % vuoteen 2030 mennessä.

Kulkutapaosuuden kehittymistä seurataan säännöllisesti HSL:n tekemällä seudullisella liikkumistottumustutkimuksen. Mitattu kulkutapaosuus on pyörämatkojen osuus kaikista tutkimusaikana tehdyistä matkoista pääkulkutavan mukaan laskettuna. Tiedot kuvaavat syksyn keskimääräistä arkipäivän liikkumista. Tutkimus tehdään satunnaisotannalla matkapäiväkirjatutkimuksena, ja vastaukset laajennetaan koskemaan koko väestöä.



Kuva: Outi Jokela

4. KEHITTÄMISLINJAUKSET JA TOIMENPITEET

Visiota ja määrällistä tavoitetta tukevat kehittämislinjaukset, jotka suuntaavat kehittämistoimien sisältöä ja painotuksia pyöräliikenteen kasvutavoitteeseen pääsemiseksi.

Viidellä kehittämislinjauksella pyritään vahvistamaan kaupunkirakennetta pyöräliikennettä lisääväksi, tekemään tilaa laadukkaille pyöräliikenteen ratkaisuille, tekemään pyöräilyä houkuttelevaa ja turvallista ympäri vuoden, painottamalla pyöräilyä liikennekasvatuksessa ja kannustamalla asukkaita pyörän päälle. Lisäksi tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä ja koordinaatiota pyöräliikenteen lisäämiseksi.

Kehittämislinjauksien perustelut ja sisältö toimenpiteineen on avattu seuraavilla sivulla tarkemmin. Jokaisesta toimenpiteestä on muodostettu toimenpidekortti (liite 1), jossa on kuvattu tarkemmin toimenpiteen sisältöä ja vaiheistusta.



Kuva: Viisi kehittämislinjausta



KAUPUNKIRAKENNE LISÄÄ PYÖRÄLIKENNETTÄ

Kaupunkirakennetta tulee suunnitella tarkoituksenmukaisesti pyöräliikenteen edellytysten kannalta, koska matkan pituus ohjaa keskeisesti kulkutavan valintaa. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja palvelupisteverkon harveneminen pidentävät matkojen pituuksia ja heikentävät polkupyörän käytön edellytyksiä arkisena liikkumismuotona.

Kaupungin toimintojen suunnittelun lähtökohtana on pyöräliikenteen edellytysten varmistaminen ja vahvistaminen, jotta kestävien kulkutapojen käyttö voi kasvaa. Pyöräliikenteen edistämistavoitteet ja asiantuntemus tulee olla vahvasti mukana kaavoituksen lähtökohdissa.

Täydennysrakentamisen ohella erityisesti uudet alueet tulee suunnitella ja toteuttaa kestäviä kulkutapoja suosiviksi. Maankäytön suunnitteluratkaisuiden vaikutukset kestävästä liikkumisesta käytön edellytyksiin tulee arvioida systemaattisesti. Myös julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä tulee ohjata aiempaa vahvemmin niin, että palvelut ovat vaivatta saavutettavissa jalan ja pyörällä.



Kuva: Ramboll

KAUPUNKIRAKENNE LISÄÄ PYÖRÄLIIKENNETTÄ

Kehittämislinjauksia jalkauttaa kaksi keskeistä maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun liittyvää laajaa toimenpidettä – kaavoituksella ja palveluiden sijoittelulla ratkaistaan monilta osin kestävien liikkumismuotojen kilpailukyky muihin liikkumismuotoihin verrattuna.

1. UUSIEN JA TIIVISTYVIEN ALUEIDEN KAAVOITUS

Yleiskaava määrittää eri maankäyttöalueiden, merkittävien palveluiden ja liikenneverkon yleispiirteisen sijoittumisen, mikä luo reunaehdot liikkumistarpeille ja eri tyyppisten matkojen pituuksille. Voimakkaasta kasvuskenaarioista huolimatta *Vantaan yleiskaavassa (KV 25.1.2021)* uusia kaupunkirakenteen avauksia ei olla tekemässä, vaan kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen.

Yleiskaavaan on merkitty pyöräliikenteen baanat, jotka tulee ottaa vahvaksi lähtökohdaksi ja reunaehdoksi yleiskaavaa tarkentavissa suunnitelmissa. Pyöräliikenteen tavoiteverkko tulee ottaa muiltakin osin huomioon maankäytön suunnitteluvaiheissa. Maankäytön eri suunnitteluvaiheissa (yleiskaava, kaavarunko, asemakaava) hyödynnettävät tarkistuslistat, monipuolinen ja huolellinen liikenteellisten vaikutusten ennakkoarviointi sekä pyöräliikenteen tavoitteiden toteutumisen auditointi kaavojen ja muiden maankäyttösuunnitelmien yhteydessä ovat tärkeitä työkaluja johdonmukaisiin ja onnistuneisiin toteutuksiin.

2. PALVELUVERKKOJEN SUUNNITTELU

Vantaan kaupungin palveluverkkosuunnitelma 2018–2027 linjaa asukkaille tarjottujen palveluiden ja palveluverkkojen muutos- ja kehittämistarpeet.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen mahdollisuudet tulee huomioida myös palveluverkkojen suunnittelussa. Kaupungin palvelut on sijoitettu neljään saavutettavuusluokkaan. Esimerkiksi päivittäin tai usein käytettävät peruspalvelut ja etenkin lapsiin kohdistuvat palvelut tulee olla hyvin saavutettavissa jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Palvelut ja saavutettavuusluokat tulee jatkossa sitoa konkreettisesti fyysiseen saavutettavuuteen eli arvioida palveluiden saavutettavuutta suhteessa kestävien kulkutapojen todellisiin liikkumismahdollisuuksiin. Tilannekuva voidaan selvittää liikennemalleja ja paikkatietoa hyödyntämällä. Lisäksi palveluverkkoihin kohdistuvien muutospaineiden tai kaavailtujen muutosten vaikutukset kestävien kulkutapojen saavutettavuuteen tulee aina pyrkiä arvioimaan joko määrällisesti tai laadullisesti.



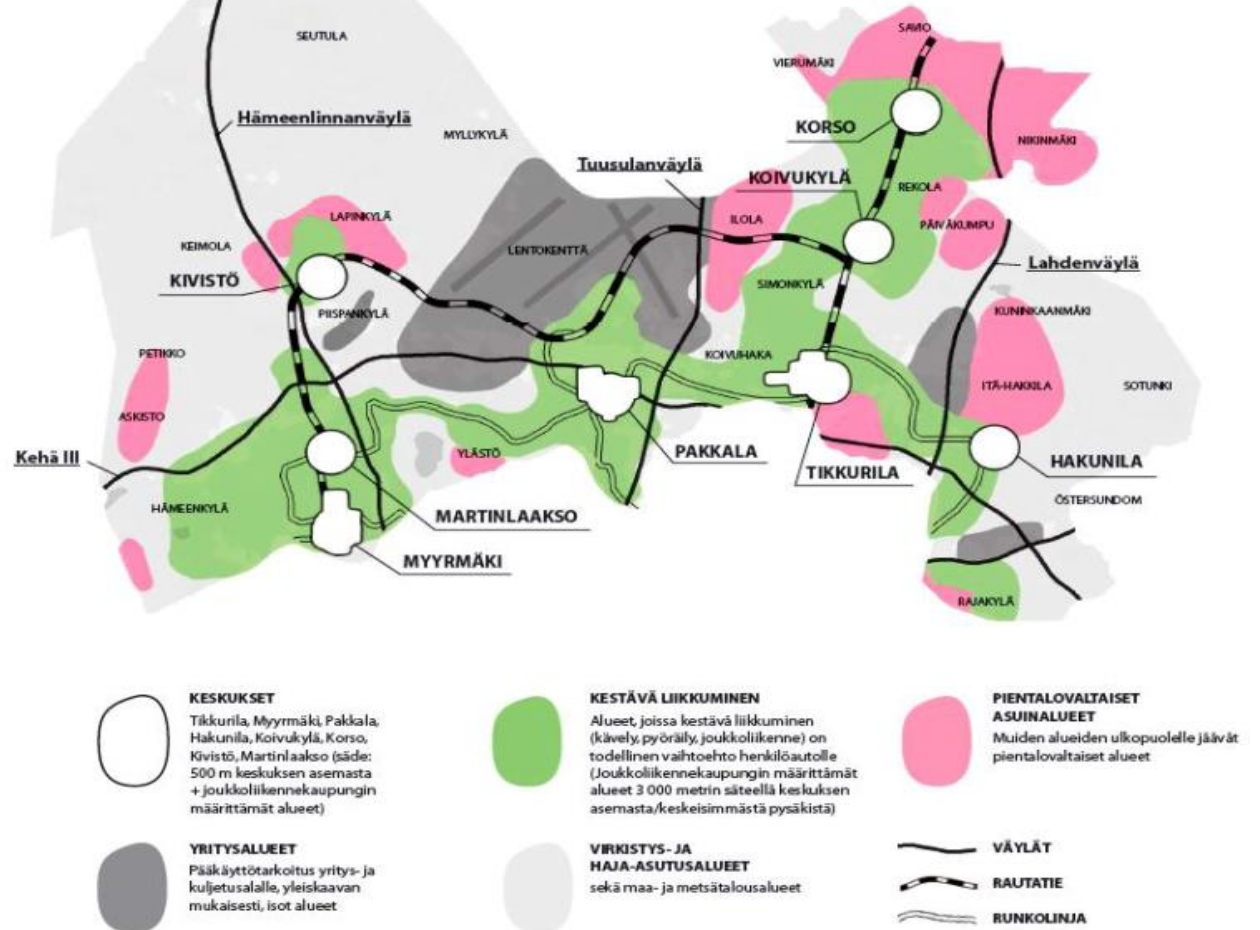
KAUPUNKIRAKENNE LISÄÄ PYÖRÄLIIKENNETTÄ

Pyöräliikenteen käytön edellytyksiä tukevalla ja lisäävällä kaupunkirakenteella tarkoitetaan keskustojen ja kestävä liikumisen alueiden kehittämistä, jotka on määritelty Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa 2016. Liikennepoliittinen ohjelma päivitetään vuoden 2022 aikana.

Nämä alueet ovat erityisen huomion kohteena liittyen toimenpiteiden 1 ja 2 toteutukseen.

Kuva: Vantaan kaupungin liikennepoliittisen ohjelman liikumisalueet (2016)

VANTAAN LIKKUMISALUEET



LAADUKKAILLE PYÖRÄLIIKENTEEEN RATKAISUILLE ANNETAAN TILAA



Pyöräliikenteen olosuhteet eli pyöräväylät ja -reitit ja niihin liittyvät rakenteet kuten pyörätelineet ovat keskeisiä tekijöitä pyöräliikenteen kehittämisessä ja pyöräliikenteen määrän kasvattamisessa. Menestyneiden pyöräilykaupunkien yhteinen nimittäjä on laadukas pyöräliikenteen infrastruktuuri (liite 3).

Linjaus tarkoittaa muun muassa sitä, että pyöräliikenteen reitit vastaavat nykyisiä laatuvaatimuksia. Reittien suunnittelu perustuu Vantaan kaupungin suunnitteluohjeisiin ja tyyppipiirustuksiin sekä tarvittavilta osin sovelletaan väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjetta 18/2020. Uusia laadukkaita yhteyksiä pyöräliikenteelle toteutetaan tavoitteellisesti vuosittain. Tämän lisäksi tarvitaan myös virkistys- ja ulkoilureittejä, joissa sovitetaan yhteen pyöräilyn, jalankulun ja muun ulkoilun ja virkistyksen tarpeita.

Pyöräliikenne tarvitsee tilaa pyörän pysäköinnille matkan molemmissa päissä. Kyselytutkimusten mukaan turvallista ja laadukasta pyöräpysäköintiä pidetään yhtenä keskeisimpänä tekijänä siihen, että asukkaat haluaisivat pyöräillä lisää (Vantaan pyöräilybarometri 2020).



LAADUKKAILLE PYÖRÄLIIKENTEN RATKAISUILLE ANNETAAN TILAA

Linjauksessa on neljä eri toimenpidettä, jotka keskittyvät pyöräliikenteen infraan. Laadukas infra mahdollistaa pyöräliikenteen määrien kasvun turvallisesti ja kestävästi.

3. PYÖRÄLIIKENTEN INVESTIOHJELMA hankkeistaa ja ohjelmoi tavoiteverkon systemaattisen rakentamisen. Toteutukseen varataan selkeä budjetti kansainvälisten suositusten mukaan (liite 3). Investiohjelma tukee liikenne- ja katusuunnittelussa edistettäviä tärkeimpiä pyöräliikenteen hankkeita, joita tulee toteuttaa ja rakentaa vuosittain. Investoinneissa otetaan huomioon pyöräväylillä esiin nousseet turvallisuusongelmat. **Näin varmistetaan laadukkaan infran johdonmukainen ja tarkoituksenmukainen rakentaminen.**

4. PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKON PÄIVITYS huolehtii vuonna 2020 laaditun pyöräliikenteen verkkosuunnitelman ajantasaisuudesta. Päivitys on tarpeen, jotta jatkosuunnittelussa voidaan reagoida tapahtuneisiin maankäytön ja liikenteen muutoksiin. Pyöräliikenteen edistäminen infraa kehittämällä on Suomessa verrattain uutta, jolloin pyöräliikenteen ohjeistus ja käsitys toimivista ja laadukkaista järjestelyistä myös **kehittyvät jatkuvasti** ja näin ollen verkkosuunnitelmaakin tulee pitää ajan tasalla.

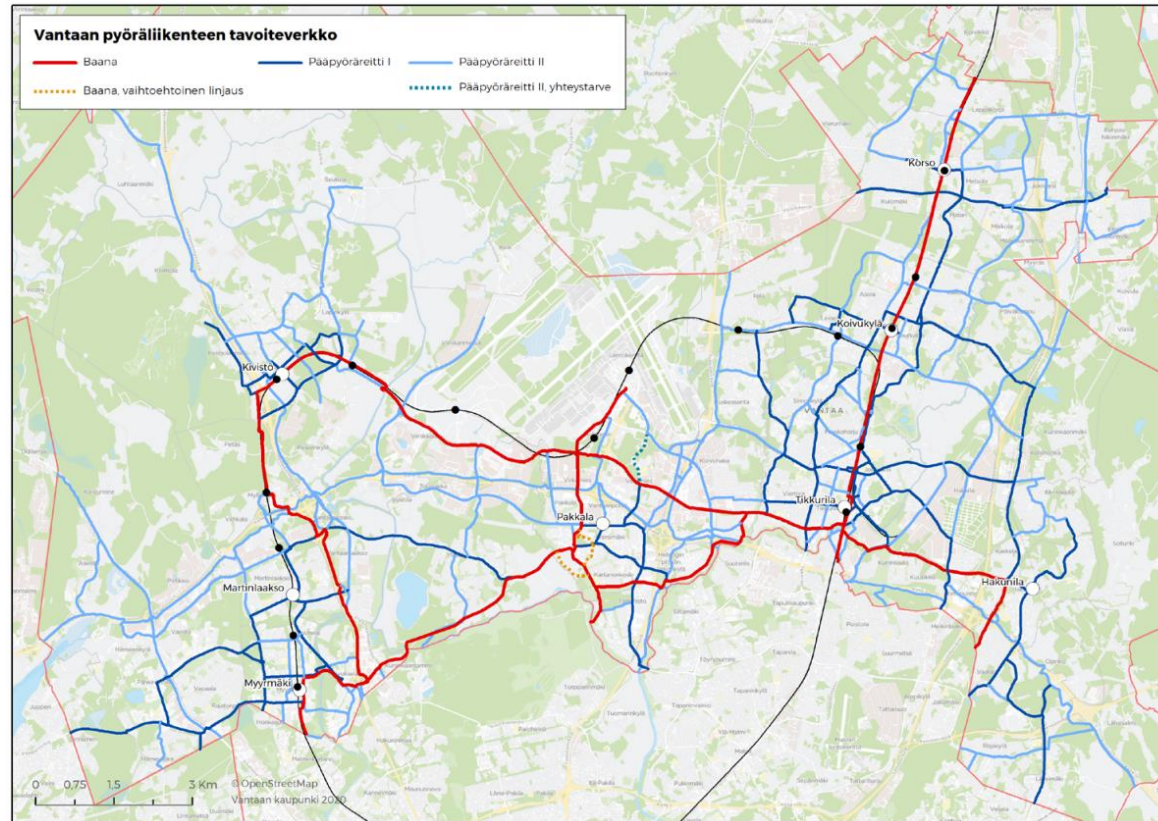
5. PYÖRÄPYSÄKÖINTI: Suunnitellaan ja rakennetaan laadukasta pyöräpysäköintiä yleisille alueille ja joukkoliikenteen solmupisteisiin kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman mukaisesti sekä laajennetaan suunnitelmaa koskemaan kaupungin kiinteistöjä, erityisesti kasvatuksen, opetuksen sekä liikunta- ja nuorisotoimen kiinteistöjä. Näiden lisäksi laadukasta pyöräpysäköintiä suunnitellaan uudiskohteisiin.

6. PYÖRÄILYN VIRKISTYS- JA MATKAILUREITIT: Selvitetään, suunnitellaan ja konseptoidaan puistoissa ja ulkoilualueilla kulkevien pyöräreittejä ottaen huomioon liikenteelliset, liikunnalliset ja matkailun tarpeet. Puistoreitit ovat pyörämatkailun, ulkoilun ja virkistytymisen kannalta tärkeitä yhteyksiä ja liikuntapaikkoja.

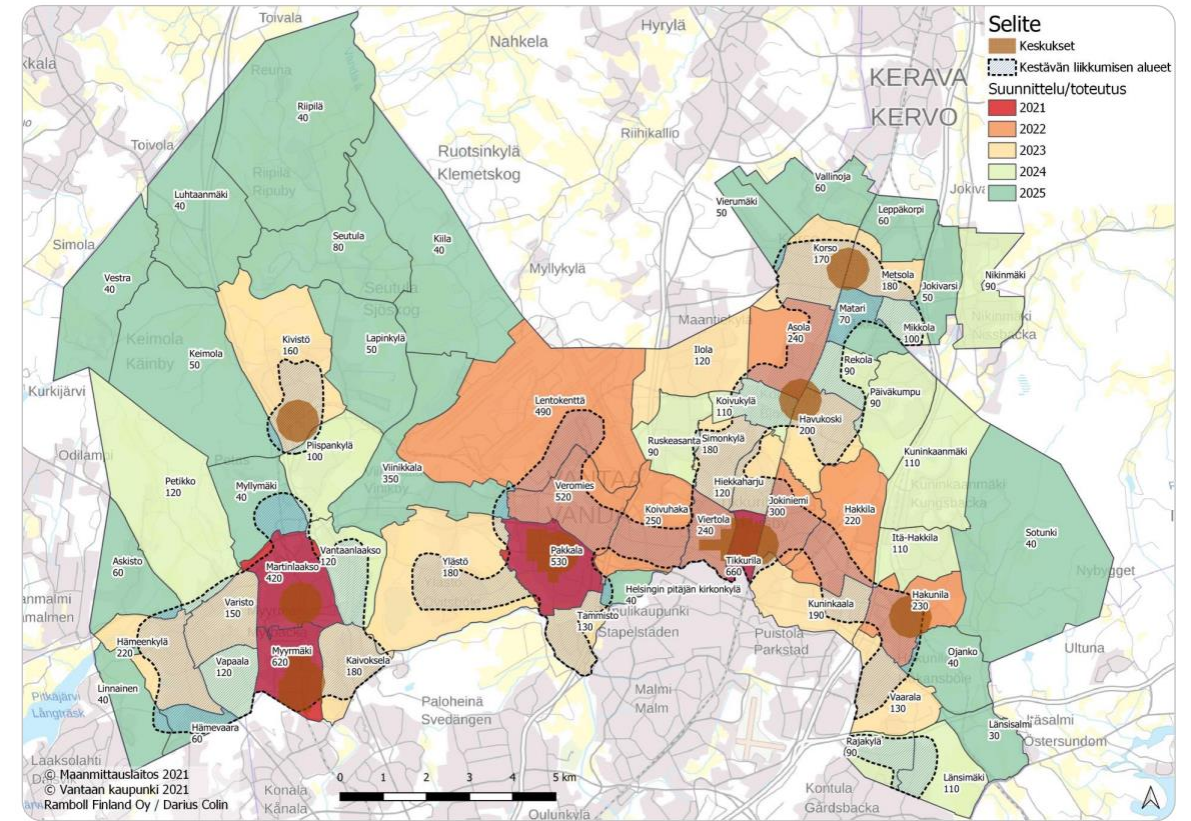


LAADUKKAILLE PYÖRÄLIIKENTEEN RATKAISUILE ANNETAAN TILAA

Laadukkaiden pyöräliikenteen ratkaisujen kehittäminen perustuu Vantaalla aiemmin hyväksytyihin töihin, kuten pyöräliikenteen tavoiteverkkoon ja pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaan. Kehittämisessä hyödynnetään myös tämän työn yhteydessä tulleen asukaskyselyn tuloksia (liite 2), joista nousee esille keskeisimpiä asukkaiden toivomia pyöräliikenteen infran kehityskohteita. Näitä ovat mm. **Myyrmäen ja Martinlaakson asemanseutujen pyöräpysäköinnin parantaminen, Rajatorpantien ja Tikkurilantien vilkkaimpien liittymien parantaminen, Tammiston kauppapienturvan turvallisuuden parantaminen ja mm. Vantaanlaaksontien ja Lahdentien päällysteiden uusiminen.**



Kuva: Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (12/2020)



Kuva: Vantaan kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (1/2021)



PYÖRÄILY ON HOUKUTTELEVAA JA TURVALLISTA YMPÄRI VUODEN



Pyöräliikenteen ympärivuotiseen houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen liittyy erityisesti väylien laatu ja kunto. Tämän työn yhteydessä on arvioitu, että pyöräliikenteen onnettomuudet aiheuttavat vuotuiset noin **7,5 miljoonan euron** vuotuiset kustannukset Vantaan kaupungille (liite 4). Turvallisuuteen panostaminen vuoden ympäri tuo kaupungille kustannussäästöjä ja parantaa yksilöiden terveyttä ja hyvinvointia.

Turvallisuuden parantamiseksi suunnitellaan niin risteysjärjestelyitä kuin liikenteen rauhoittamista. Näistä molemmista laaditaan ensin kokonaissuunnitelmat. Houkuttelevuutta voidaan kehittää kustannustehokkaasti ajanmukaisella pyöräliikenteen opastuksella.

Ympärivuotisen pyöräliikenteen mahdollistamisessa on keskeistä laadukkaan kunnossapidon kehittäminen ja väylien päällysteen kunnosta huolehtiminen, jotta väylät ovat turvallisesti käytettävissä ympäri vuoden. **Lisäksi pyöräliikenteen turvallisuus ja sujuvuus on otettava nykyistä paremmin huomioon työmaiden aikaisissa liikennejärjestelyissä.**



PYÖRÄILY ON HOUKUTTELEVAA JA TURVALLISTA YMPÄRI VUODEN

Linjauksessa on seitsemän eri toimenpidettä, joilla pyöräliikenteestä tehdään ympärivuotisesti houkuttelevaa ja turvallista.

7. TURVALLISET RISTEYSJÄRJESTELYT: Kartoitetaan pyöräliikenteelle vaarallisimmat risteykset, analysoidaan turvallisuusriskit sekä laaditaan ja toteutetaan risteysturvallisuutta parantavat suunnitelmat. Tulokset otetaan huomioon myös investointeja ohjelmoidessa. Toimenpide yhteensovitetaan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelmien kanssa, ja risteyksien parannukset ohjelmoidaan liikenneturvallisuustyön kautta. Pyöräliikenteen kestävä kasvu edellyttää turvallisia liikennejärjestelyjä etenkin risteyksissä, joissa suurin osa onnettomuuksista tapahtuu.

8. YMPÄRIVUOTISTA KUNNOSSAPITO koskevassa toimenpiteessä laaditaan ja viedään toteutukseen ympärivuotisen hoidon ja ylläpidon kehittämissuunnitelma. Suunnitelmassa hyödynnetään mm. kokemuksia Tikkurila-Korso -välin ja muiden kaupunkien harjasuolauskokeiluista. Ajantasainen ja laadukas kunnossapito mahdollistaa sujuvan ja turvallisen pyöräliikenteen vuoden ympäri, vähentää pyöräliikenteen onnettomuusriskiä ja lieventää onnettomuuksien seurauksia.

9. PYÖRÄVÄYLIEN UDELLEENPÄÄLLYSTYS: Tehdään pyöräväylien kuntokartoitukset, joiden pohjalta laaditaan pyöräväylien uudelleenpäällystysohjelma. Pyöräväylien rakenteen ja päällysteen laatu vaikuttavat oleellisesti pyöräliikenteen turvallisuuteen sekä houkuttelevuuteen.

10. TYÖMAA-AIKAISET JÄRJESTELYT: Parannetaan työmaajärjestelyjen suunnitteluohjeita ja valvontaa pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta. Tiivistyvässä kaupungissa on usein työmaita, ja huonosti hoidettuina ne aiheuttavat turvallisuusriskejä ja vähentävät pyöräliikenteen houkuttelevuutta. Työmaiden liikennejärjestelyiden kehittäminen on myös mukana Vantaan turvallisuussuunnitelmassa 2022–2025.

11. LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN käsitellään liikenneturvallisuudesta laadittavassa ohjelmassa, jossa liikenteen rauhoittamiselle laaditaan periaatteet. Liikenteen rauhoittaminen on keskeinen keino parantaa niin pyöräliikenteen kuin jalankulun houkuttelevuutta ja turvallisuutta sekä elinympäristön viihtyisyyttä.

12. OPASTUS: Pyöräliikenteen opastuksesta on laadittu yleissuunnitelma 2022, josta edetään toteutukseen tähtäävään liikennemerkkisuunnitteluun. Toimenpide auttaa pyörällä liikkuvaa löytämään sujuvasti perille ja parantaa pyöräliikenteen houkuttelevuutta. Laadukkaasta opastuksesta saadaan hyötyä niin arkipäiväin liikenteeseen kaupunkilaisille kuin matkailijoillekin. Näkyvä ja laadukkaasti toteutettu pyöräliikenteen opastus ilmentää myös kulkutavan arvostusta liikennesuunnittelussa.

13. SEUDULLISET KAUPUNKIPYÖRÄT: Laaditaan tarvittavat selvitykset, jotta seudulla voidaan valmistautua yhtenäisen ja ympärivuotisen kaupunkipyöräjärjestelmän kilpailuttamiseen noin vuonna 2025. Kaupunkipyöräjärjestelmä helpottaa pyörällä liikkumista ja tukee joukkoliikenteen käyttöä sekä matkaketjujen toimivuutta. Kaupunkipyörien käytön on oltava nopeaa, vaivatonta ja joustavaa, jotta se kannustaa ympärivuotiseen pyöräilyyn.



VANTAA KASVATTA JA KANNUSTAA PYÖRÄN PÄÄLLE



Pyöräilykasvatus ja pyöräliikenteen markkinointi ovat tärkeitä keinoja lisätä pyöräilyä vaikuttamalla asenteisiin ja arvotuksiin. Erityisesti lapsia ja nuoria on mahdollista kasvattaa kohti kestäviä liikkumistapoja kaupungin omien palveluiden kuten päiväkotien, koulujen ja liikuntapalveluiden ohjauksella. Markkinoinnilla voidaan vahvistaa positiivista ja houkuttelevaa mielikuvaa pyöräliikenteestä, millä voidaan saada myös uusia käyttäjiä pyörän selkään.

Kehittämislinjauksen alle on koottu toimenpiteitä, joilla kaupunki ja muut toimijat voivat lisätä pyöräilymyönteisyyttä suuntaamalla kasvatusta, markkinointia ja viestintää valikoiduille kohderyhmille ja elämänmuutostilanteessa oleville asukkailleen.

Toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä mm. kaupungin toimialojen, työnantajien, oppilaitosten, naapurikuntien ja seudullisten toimijoiden välille.



VANTAA KASVATTA JA KANNUSTAA PYÖRÄN PÄÄLLE

Linjauksessa on kolme eri toimenpidettä, jotka tukevat pyöräilyn aloittamiseen ja osaavien pyöräilijöiden kasvattamiseen.

14. PYÖRÄILYKASVATUS: tukee pyöräilytaitojen oppimista ja itsenäiseen liikkumiseen siirtymistä. Polkupyörä on ensimmäisiä ajoneuvoja, joita lapset pääsevät laillisesti kuljettamaan ja joiden kanssa liikkumiseen liittyy erityistä lainsäädäntöä. Pyöräilykasvatus tulee aloittaa jo varhaiskasvatuksessa, ja opittuja taitoja syvennetään esi- ja perusopetuksessa. Laajamittaisella pyöräilykasvatuksella saadaan lisättyä liikennesääntötuntemusta, pyörän käsittelytaitoja, omaehtoista liikkumista ja vähennettyä liikkumattomuutta.

15. MARKKINOINTI JA VIESTINTÄ: Pyöräliikenne on liikkumistapa, jonka valintaa ohjaavat usein tottumukset, asenteet ja mielikuvat. Markkinoinnin, brändäämisen ja positiivisen viestinnän keinoin kannustetaan ihmisiä kokeilemaan pyöräilyä arkiliikkumisessa. Markkinointia kohdennetaan erityisesti muutosvaiheessa oleviin ihmisiin, kuten opiskelijoihin, kaupunkiin muuttaviin tai lapsiperheisiin.

16. PYÖRÄLIIKENTEN DATA: Vantaan pyöräliikenteen reitit viedään ajantasaiseen paikkatietoaineistoon, jotta reiteistä voidaan viestiä ja toimenpiteitä voidaan kohdentaa oikein. Ajantasaiset tiedot pyöräliikenteen reiteistä ovat tarpeen myös liikennesuunnittelussa, omaisuuden hallinnassa sekä pyöräliikennepalveluiden kehittämisessä.



YHTEISTYÖTÄ TEHDÄÄN LAAJA-ALAISESTI

Pyöräliikenteen kehittämisessä tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä ja koordinoitua, koska vastuut jakautuvat usealle eri toimijalle ja taholle. Suurin osa ohjelman toimenpiteistä kohdistuu kaupunkiympäristön toimialalle, minkä vuoksi resurssit tulee ensi sijassa kohdistaa tälle toimialalle. Kaupunkiympäristön resursseja voidaan käyttää myös laaja-alaisen yhteistyön koordinointiin.

Kehittämislinjauksen alle on koottu toimenpiteitä, joilla kaupunki ja muut toimijat voivat lisätä yhteistyötä pyöräliikenteen kehittämiseksi. Tämän kehittämislinjauksen toimet liittyvät myös monien muiden kehittämislinjausten toimenpiteisiin ja vahvistavat niiden toteuttamista.

Tärkeimpänä toimenpiteenä tämän ohjelman käynnistämiseksi on resurssien lisääminen, jotta kaikkia toimenpiteitä voidaan edistää määrätietoisesti.



Kuva: Ramboll

YHTEISTYÖTÄ TEHDÄÄN LAAJA-ALAISESTI

Linjauksessa on neljä eri toimenpidettä, joilla lisätään yhteistyötä niin kaupungin sisällä kuin sen ulkopuolellekin.

17. PYÖRÄLIIKENTEN HENKILÖRESURSSIT: Henkilöresurssin kohdentaminen pyöräliikenteen edistämiseksi on kansainvälisesti tunnustettu edellytys pyöräliikenteen määrätietoiselle kehittämiselle. Aitoa muutosta voivat saada aikaan organisaation sisällä toimivat henkilöt, joille on osoitettu riittävät resurssit. Henkilön tehtäviin kuuluvat etenkin pyöräliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisen koordinointi, pyöräliikenteen osaamisen edistäminen ja yhteistyön lisääminen.

18. SEURANTA: Ohjelman edistymisen ja vaikuttavuuden todentamiseksi tulee pyöräliikenteen kehitystä seurata. Pyöräliikenteen seurantasuunnitelma systematisoi seurantaa ja sen osana mitattavaa vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden kohdalla seurattavia asioita ovat mm. liikennemäärät, tyytyväisyys ja turvallisuus. Toiminnan seuranta käsittää tehdyt toimet ja niiden laajuuden suhteessa tavoitteisiin.

19. YHTEISTYÖ: Yhteistyön merkitys yli kunta- ja hallintorajojen on useassa toimenpiteessä kriittistä. Toimenpiteessä sovitaan vastuista kaupungin sisäisesti, missä erityisesti Poljin-ryhmän rooli asioiden koordinoijana on keskeinen. Lisäksi tiivistetään yhteistyötä seudullisesti yhtenäisten pyöräilyn edistämistoimien aikaansaamiseksi.

20. KOULUTUS: Laaditaan tiivis koulutus- ja perehdytysuunnitelma pyöräliikenteen edistämistä palvelevan osaamisen ja ymmärryksen levittämiseksi. Lisäksi kootaan Vantaan pyöräliikennettä koskevat suunnitelmat kuten tavoiteverkko, ohjeet, periaatteet ja muut suunnittelua ohjaavat raportit helposti suunnittelijoiden hyödynnettäväksi. Kohderyhmiä ovat päätöksentekijät, kaavoittajat, suunnittelijat, kunnossapitäjät, urakoitsijat ja työmaavalvojat. Pääpaino on suunnitteluosaamisen kehittämisessä.



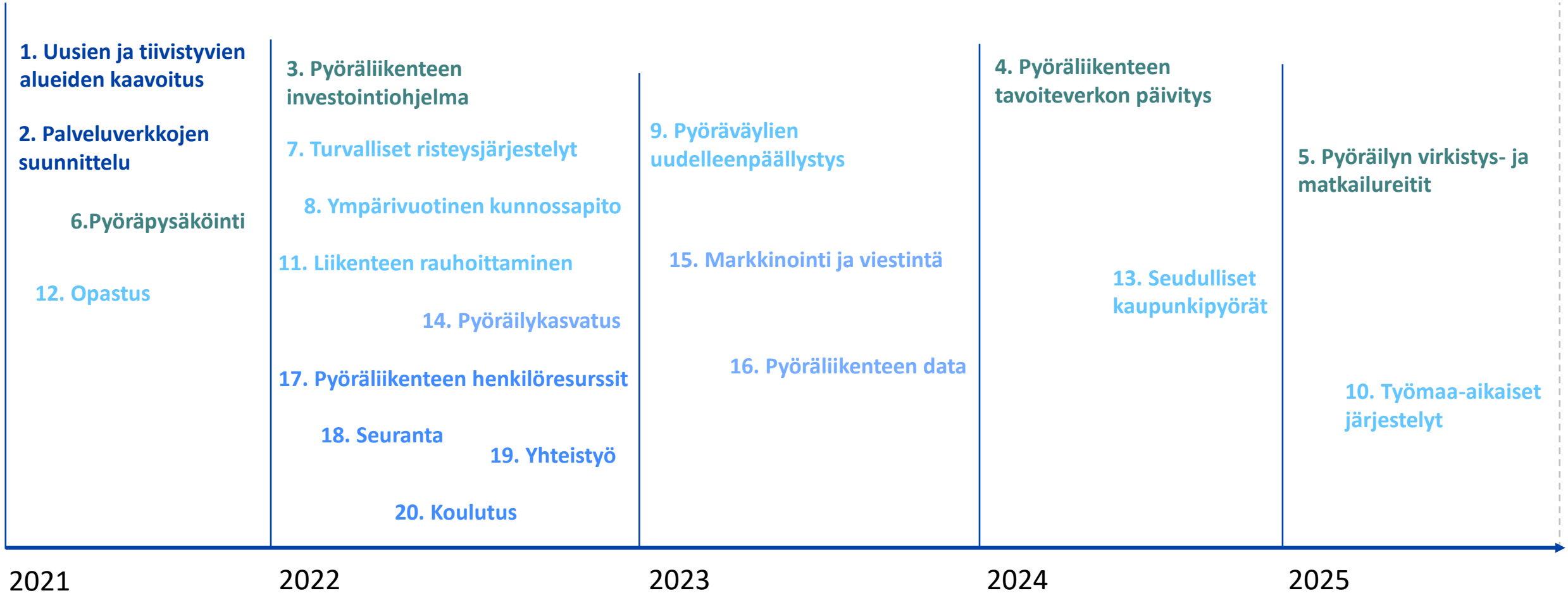
5. TOIMENPIDEOHJELMA

Viereisessä taulukossa 03, Vantaan pyöräliikenteen kehittämisohjelma on koonti kehittämislinjauksia toteuttavista toimenpiteistä, niiden vastuutahoista ja aikataulusta. Jokaisesta toimenpiteestä on tarkempi kuvaus toimenpidekortissa liitteessä 1.

LINJAUS	NRO	TOIMENPIDE	PÄÄVASTUU	MUITA TAHOJA	ALOITUSVUOSI
Kaupunkirakenne lisää pyöräliikennettä	1	Uusien ja tiivistyvien alueiden kaavoitus	Yleis- ja asemakaavoitus		2021
	2	Palveluverkkojen suunnittelu	Kaupunkistrategian ja johdon toimiala	Muut toimialat	2021
Laadukkaille pyöräliikenteen ratkaisuille annetaan tilaa	3	Pyöräliikenteen investointiohjelma	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	ELY-keskus	2022
	4	Pyöräliikenteen tavoiteverkon päivitys	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	ELY-keskus	2024
	5	Pyöräilyn virkistys- ja matkailureitit	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	Kaupunkikulttuurin toimiala	2025
	6	Pyöräpysäköinti	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	Kiinteistöhallinta- ja asuminen, toimitilajohtaminen, yleis- ja asemakaavoitus, liikuntapalvelut	2021
Pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista ympäri	7	Turvalliset risteysjärjestelyt	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö		2022
	8	Ympärivuotinen kunnossapito	Kadut ja puistot/ kunnossapito		2022
	9	Pyörävylien uudelleenpäällystys	Kadut ja puistot/ kunnossapito	ELY-keskus	2023
	10	Työmaa-aikaiset järjestelyt	Kadut ja puistot/ luvat ja valvonta	Kadut ja puistot/ rakentaminen, PKS-yhteistyöryhmä	2025
	11	Liikenteen rauhoittaminen	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	Asemakaavoitus	2022
	12	Opastus	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö		2021
	13	Seudulliset kaupunkipyörät	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	HSL, HKL, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki	2024
Vantaa kasvattaa ja kannustaa pyörän päälle	14	Pyöräilykasvatus	Kasvatuksen ja oppimisen toimiala	Liikuntapalvelut	2023
	15	Markkinointi ja viestintä	Kaupunkistrategian ja johdon toimiala / viestintä	HSL ja kaupungin muut toimialat	2023
	16	Pyöräliikenteen data	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	Kaupunkikulttuurin toimiala, kaupunkistrategian ja johdon toimiala	2023
Yhteistyötä tehdään laaja-alaisesti	17	Pyöräliikenteen henkilöresurssit	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö		2022
	18	Seuranta	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö		2022
	19	Yhteistyö	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö	Kaupungin kaikki toimialat, Hepo ry, HSL, naapurikunnat	2022
	20	Koulutus	Kadut ja puistot/ suunnitteluyksikkö		2022



TOIMENPITEIDEN ALOITUSVUOSI



OHJELMAN TOTEUTUS, ORGANISOINTI JA SEURANTA

TOTEUTUS JA ORGANISOINTI

Ohjelmassa on esitetty toimenpiteille toteutuksen alustava tavoiteaikataulu. Ohjelman toimenpiteet ja niiden aikataulutus tähtäävät merkittävään pyöräliikenteen kasvuun. Se edellyttää useita yhtäaikaista toimenpiteitä ja lisää henkilöresursseja, jotta toimenpiteitä on mahdollista toteuttaa kunnianhimoisia tavoitteita vastaavasti.

Toimenpiteiden toteutuksen kannalta on tärkeää viedä toimenpiteet osaksi kaupungin eri toimialoilla vuosittain laadittavia toimintasuunnitelmia ja viedä tarvittavat budjettiehdotukset kaupungin talousarvioehdotukseen. Lisäksi toimenpiteiden seuranta voidaan sisällyttää soveltuvien osien kaupungilla vuosittain laadittaviin muihin seurantaraportteihin kuten hyvinvointikertomukseen.

Kehittämishjelma ja sen toimenpiteet sisällytetään yhtäältä valmisteilla olevaan liikennepoliittiseen ohjelmaan ja toisaalta tarkemman tason jatkosuunnitteluun.

Ohjelman toteutusta ja seurantaa koordinoi Poljin-ryhmä. Ryhmästä viedään edelleen asioita tarkoituksenmukaisille toimialoille. Toimialoja pidetään tietoisina myös toimenpiteistä, jotka vaativat työn johtamista tai muutoksia resursseissa.

Ohjelman toteutuksen viimeisenä vaiheena on päivittää pyöräliikenteen kehittämishjelma vuonna 2026. Päivitystyön yhteydessä toimia voidaan kohdentaa yhä tarkemmin seurannan ja sen hetkisen tilanteen mukaisesti.

SEURANTA

Seuranta on olennainen osa kokonaisvaltaista pyöräilyn edistämistyötä. Seurannalla osoitetaan saavutettuja parannuksia, perustellaan varojen käyttöä ja rahoitustason muutostarpeita. Seurannan toimet voidaan karkeasti jakaa kolmeen teemaan:

- Edistämishjelman toimenpiteiden edistyminen ja toteutuminen
- Toiminnan mittarit
- Vaikuttavuuden mittarit

Seuraavalla sivulla on koottu vaikuttavuuden ja toiminnan seurantamittarit. Avainmittarit sisältyvät kaupungin tulostavoitteiden seurantaan. Poljin-ryhmä koordinoi seurannan toimia ja raportoi tilanteesta vuosittain liikenteestä kertovaan julkaisuun. Raportointi viedään tiedoksi päätöksentekoon osana liikennepoliittisen ohjelman seurantaa.



SEURANNAN AVAINMITTARIT

Vantaalle on määritetty vuonna 2014 ehdotus pyöräliikenteen seurannan kokonaisuudesta. Tämän työn yhteydessä on seurantamallin käyttökelpoisuutta arvioitu uudelleen – pyöräliikenteen edistämishjelmaan on raportista poimittu relevantit vaikuttavuuden ja toiminnan seurantamittarit.

VAIKUTTAVUUDEN MITTARIT:

- V1. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus
- V2. Pyöräliikenteen määrien kehitys jatkuvatoimisissa laskentapisteissä
- V3. Tyytyväisyys Vantaaseen pyöräilykaupunkina
- V4. Tyytyväisyys pyöräliikenteen turvallisuuteen
- V5. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden pyöräliikenteen onnettomuuksien määrät

TOIMINNAN MITTARIT:

- T1. Pyöräliikenteen infran kehittämisen budjetti
- T2. Pyöräliikenteeseen erikseen nimetyt henkilöresurssit
- T3. Pyöräliikenteen tavoiteverkon laatutason mukainen laajuus
- T4. Laadukkaan pyöräpysäköinnin määrä
- T5. Kaupunkipyöräjärjestelmän toimivuus
- T6. Priorisoidun talvihoitoreittien laajuus

Seurannan avainmittarit niiden lähteet, nykytilanne ja tavoitteet on esitetty seuraavan sivun taulukossa 04.



TAULUKKO 04, SEURANNAN AVAINMITTARIT

		2020	2026	2030
VAIKUT-TAVU-UDEN MITTARIT	V1. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus (Liikkumistottumukset Helsingin seudulla HSL, toteutetaan noin joka 6. vuosi)	7% (v.2018)	15%	20%
	V2. Pyöräliikenteen määrien kehitys jatkuva toimisissa laskentapisteissä (Indeksiluku)	1 266	+4 % vuosittain	+4 % vuosittain
	V3. Tyytyväisyys Vantaaseen pyöräilykaupunkina (Liikennebarometri, toteutetaan joka 4. vuosi)	62%	72% (2024)	82% (2028)
	V4. Tyytyväisyys pyöräliikenteen turvallisuuteen (Liikennebarometri, toteutetaan joka 4. vuosi)	70%	80% (2024)	90% (2028)
	V5. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden pyöräliikenteen onnettomuuksien määrät (Tilastokeskus)	0	0	0
TOIMIN-NAN MITTARIT	T1. Pyöräliikenteen infran kehittämisen budjetti	1 milj. €/vuosi	3,5 milj. €/vuosi	6 milj. €/vuosi
	T2. Pyöräliikenteeseen erikseen nimetyt henkilöresurssit	0	1	3
	T3. Pyöräliikenteen tavoiteverkon laatutason mukainen laajuus (Km)		26,5 km puuttuvia baana ja pääreitti I yhteyksiä rakennettu.	Tavoiteverkko päivitetty ja verkko pääosin rakennettu laatutason mukaisesti.
	T4. Laadukkaan pyöräpysäköinnin määrä (Paikkaa)	Vuonna 2018. Vantaan juna-asemilla oli 2 683 liityntäpyöräpysäköinti-paikkaa. Yleisiltä alueilta tietoa ei ole.	Rakennettu lisää 500 – 2000 paikkaa / vuosi.	Rakennettu lisää 500 – 2000 paikkaa / vuosi.
	T5. Kaupunkipyöräjärjestelmän toimivuus: (ympärivuotisuus/ seudullisuus/ kustannustehokkuus)	Vantaan oma kesäjärjestelmä: 1000 pyörää ja käyttöaste 0,4.	Seudullinen ympärivuotinen järjestelmä kustannustehokkaasti toimivana.	Seudullinen ympärivuotinen järjestelmä kustannustehokkaasti toimivana.
	T6. Priorisoidun talvihoitoreittien laajuus (Km)	Kokeilu Tikkurila – Korso.	100 km	Koko pyöräliikenteen pääverkko.

SUUNNITTELUPROSESSI JA VUOROVAIKUTUS

Pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa on ollut laatimassa monialainen ohjausryhmä Poljin-ryhmä, jossa on edustus kaupungin eri toimialoilta ja Helsingin seudun pyöräilijät ry:stä. Kehittämisohjelmaa valmisteltiin viidessä työvaiheessa.

Ensimmäiseksi analysoitiin pyöräliikenteen nykytilaa (liite 5) ja toteutettiin asukaskysely (liite 2). Lisäksi järjestettiin kansainvälinen webinaari pyöräliikenteen parhaista käytännöistä (liite 3).

Vuorovaikutus on ollut tärkeä osa kehittämisohjelmaa. Vuorovaikutuksellisuuteen vastattiin asukaskyselyn lisäksi poikkihallinnollisilla työpajoilla. Niissä hyödynnettiin erilaisia vuorovaikutteisia menetelmiä, joilla myös hiljaisempien osallistujien kannanottoja saatiin kirjatuksi. Näiden lisäksi käytiin myös keskustelemassa työstä vanhusneuvoston kokouksessa, koska vanhuksia tavoitetaan heikommin asukaskyselyiden kautta.

Toisessa ja kolmannessa työvaiheessa ohjelmalle määritettiin visio ja tavoitteet ja suunniteltiin niitä tukevat toimenpiteet prioriteetteineen.

Neljännessä vaiheessa koostettiin toimenpidesuunnitelma, jonka osana arvioitiin ohjelman vaikuttavuutta HEAT-laskemalla (liite 4).

Viimeisessä työvaiheessa koottiin työn loppuraportti ja keskeiset tulokset, jotka hyödyttävät ja tukevat kehittämisohjelman jalkauttamista, seuranta ja sisällön esittelyä. Loppuraporttia työstettiin ohjausryhmän toiveiden mukaisesti. Tämän lisäksi pyydettiin erillisiä kommentteja tahoilta, joita ei ollut ohjausryhmässä, kuten kunnossapidosta sekä rakentamiseen liittyvistä luvista.



LIITTEET

LIITE 1. TOIMENPIDEKORTIT

LIITE 2. ASUKASKYSELYN TULOKSET

LIITE 3. KANSAINVÄLISET PARHAAT KÄYTÄNNÖT

LIITE 4. HEAT-LASKELMA

LIITE 5. TAVOITTEIDEN KOONTI LÄHTÖTIEDOISTA

Toimenpidekortit



Tässä liitteessä on esitetty toimenpiteistä tarkemmat toimenpidekortit. Korteilla kuvataan toimenpiteen pääasiallinen sisältö eli **mitä toimenpiteessä** tullaan tekemään, **mitä edellytyksiä** tarvitaan ja **miten toimenpide** ohjelmoidaan ja vaiheistetaan. **Kortti sisältää myös muut suunnitelmat, joihin toimenpide liittyy ja toimenpiteeseen kytkeytyvät muut tässä ohjelmassa esitetyt toimet.**

Toimenpiteiden perustelut ovat **suurimmaksi osaksi pääraportissa**. Toimenpidekortit on tarkoitettu erityisesti toteutuksen avuksi, ja niihin on koottu tarvittavilta osin toteutusta edesauttavat ja tukevat lisätiedot.

Toimenpiteiden vaiheistus on kuvattu korteilla niin, **että ensin laaditaan tai tarkastetaan aiheeseen liittyvä laajempi suunnitelma** kuten yleissuunnitelma, ohjelma, strategia tms. Tämän jälkeen suunnittelua viedään tarkemmalla tasolle, josta päästään toteutukseen, kuten rakentamiseen, markkinointiin tai kasvatukseen.

Toimenpidekortit on jaoteltu kehittämislinjauksien mukaisesti.



Toimenpide 1: Uusien ja tiivistyvien alueiden kaavoitus

Pyöräliikenteen edistämistavoitteet ja asiantuntemus tulee olla vahvasti mukana jo kaavoituksen lähtökohdissa. Yleiskaavoitus on tärkein maankäytön suunnitteluvaihe onnistuneen verkkosuunnittelun kannalta. Vantaan yleiskaavaan (KV 25.1.2021) merkityt pyöräliikenteen baanat tulee ottaa vahvaksi lähtökohdaksi ja reunaehdoksi yleiskaavaa tarkentavissa suunnitelmissa. Kaavarunko- ja asemakaavatasoilla huolehditaan pyöräliikenteen tavoitteista laatimalla, hyväksymällä, ottamalla käyttöön ja soveltamalla suunnitteluvaiheeseen soveltuvat tarkistuslistat.

Yleis- ja asemakaavoituksessa huolehditaan tavoiteverkon tilavarauksista varmistamalla muun liikenneverkon hierarkian mukaisesti pyöräliikenteen väylätyypit (Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030) ja rauhallisen liikkumisen alueet (toimenpide: liikenteen rauhoittaminen). Asemakaavoituksessa tarkennetaan pyöräliikenteen tavoiteverkon reittien sijainti, poikkileikkaukset ja tilavaraukset, risteysratkaisut ja näkemät huomioiden kunnossapidon näkökulma suunnitteluvaiheen mukaisesti. Suunnitelmia auditoidaan tarpeen mukaan. Auditoinnissa tarkastetaan kaavaratkaisuja pyöräliikenteen edistämistavoitteiden kannalta. Tämän lisäksi arvioidaan vaikutukset pyöräliikenteen määrään ja pyöräiltävyyden laatuun ml. liikenneturvallisuus, saavutettavuus ja sujuvuus. Kaavaselostuksissa kuvataan pyöräliikenteen suunnittelua koskevat tavoitteet, linjaukset ja vaikutukset.

Hyväksytään ja otetaan käyttöön kaavoitusta tukevat pyöräliikenteen tarkistuslistat.



Hyödynnetään kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelussa tarkistuslistoja.



Auditoidaan suunnitelmat ja arvioidaan pyöräliikenteen vaikutukset.

Toimenpide 2: Palveluverkkojen suunnittelu

Palveluiden järjestämisen yleinen tavoite on koota palveluita yhteen palvelun tuottamisen ja tilojen tehokkaan käytön kannalta järkeviksi yksiköiksi sijainteihin, joissa palveluilla on kysyntää ja jotka ovat hyvin saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kysynnän, palveluresurssin ja tilakapasiteetin optimoinnin ohella kestävä liikkuminen tulee olla aiempaa vahvemmin mukana ratkaisujen perusteluviestinnässä. Lisäksi kaupunkirakenteen tiivistämisen mahdollisuudet tulee ottaa huomioon myös palveluverkkojen suunnittelussa.

Vantaan kaupungin palveluverkkosuunnitelmassa vuosille 2018–2027 kaupungin palvelut on määritetty tyypin ja käytön toistuvuuden perusteella neljään saavutettavuusluokkaan: usein käytettävät ja helposti saavutettavat palvelut, keskitetyt ja keskustahakuiset palvelut sekä seudulliset ja valtakunnalliset palvelut. Ensivaiheessa tulee kuvata palveluiden saavutettavuuden nykytila kestävien liikkumismuotojen kannalta liikennemalleja ja paikkatietoa hyödyntäen. Tilannekuva sitoo fyysisen liikkumisen palveluiden saavutettavuusluokkiin (karttaesitykset ja graafit saavutettavuusvyöhykkeille sijoittuvista palveluiden kohderyhmistä). Sen jälkeen voidaan merkittävien palveluverkkomuutosten kohdalla arvioida pyöräliikenteen saavutettavuutta ja sen muutoksia määrällisesti ja erilaisia tarkistuslistoja hyödyntäen sekä muokata palveluverkkoa tarpeen mukaan kestäville kulkumuodoille suotuisammaksi. Näin palveluverkon suunnittelulla pystytään vaikuttamaan myös uusien palveluiden sijoittumiseen.

Määritetään palveluiden saavutettavuuden tilannekuva.



Päivitetään palveluverkkoa tarvittaessa kestävien kulkutapojen saavutettavuuden kannalta.



Tuodaan palveluverkkoja koskevaan päätöksen tekoon vaikutukset kestävien liikkumisen mahdollisuuksiin.

Toimenpide 3: Pyöräliikenteen investointiohjelma

Toimenpide alkaa pyöräliikenteen tavoiteverkon investointiohjelman laatimisella. Työssä verkon kehittäminen muodostetaan hankkeiksi, jotka priorisoidaan toteutettavuuden ja vaikuttavuuden näkökulmista. Priorisoinnissa hyödynnetään tietoja mm. **nykyisestä laadusta, pyöräliikenteen tavoiteverkosta, pyöräliikenteen nykyisistä ja ennustetuista liikennemääristä, onnettomuuksista, ongelmapaikoista** (mm. asukaskysely, liite 2.) Täydentäviä tietoja saadaan myös muista ohjelman toimenpiteistä (mm. turvalliset risteysjärjestelyt ja pyöräliikenteen tavoiteverkon päivitys).

Samalla tarkentuu pyöräliikenteen vuosibudjetin tarpeet Vantaalla kansainvälisiä suosituksia hyödyntäen. Kansainväliset suositusten ja esimerkkien mukaan (liite 3, UN Environment 2016 ja ECF 2017) Vantaalle tarvitaan nykyistä selvästi mittavampi pyöräliikenteen budjetti. ECF:n suositukseen mukaan noin 15–25 € /asukas/vuosi tarkoittaa Vantaalla noin 3,5–6 miljoonaa euroa vuodessa. Budjetti on nostettu mukaan seurannan avainmittareihin vuosille 2026 ja 2030, jotta pyöräliikenteen merkittävä kasvutavoite saavutetaan.

Seuraavaksi investointiohjelman tärkeimmistä kohteista laaditaan liikenne- ja katusuunnitelmia, jotta väylät voidaan rakentaa investointiohjelman mukaan. Suunnitelmavarantoa kasvatetaan vuosittain, jotta investointiohjelman toteutusta pystytään vauhdittamaan.

Laaditaan
pyöräliikenteen
tavoiteverkon
investointiohjelma.



Laaditaan liikenne- ja
katusuunnitelmat
verkolta vuosittain
ohjelman mukaan.



Rakennetaan väylät.

Toimenpide 4: Pyöräliikenteen tavoiteverkon päivitys

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa päivitetään säännöllisesti, jotta voidaan huomioida jo rakennetut ja suunnitellut kohteet, jatkosuunnittelussa mahdollisesti tapahtuneet muutokset ja muut kehitystarpeet. Tavoiteverkkoa voidaan tarvittaessa tarkentaa aluekeskuksiin esimerkiksi aluesuunnitelmien tai osayleiskaavoituksen yhteydessä.

Tavoiteverkko muutoksineen viedään kaupungin karttapalveluun (kartta.vantaa.fi) tai muuhun palveluun, jotta tavoiteverkkoa voidaan helposti hyödyntää jatkosuunnittelussa niin kaupungin sisällä kuin kaupungin käyttämällä konsulteillakin. Päivitettyä tavoiteverkkoa hyödynnetään myös toimenpiteissä, jotka koskevat koulutuksia ja pyöräliikenteen investointiohjelmaa. Verkkosuunnitelmaa hyödynnetään kaavoituksessa ja katu- ja puistosuunnittelussa, jotta voidaan varmistaa pyöräliikenteen laadukkaat, yhtenäiset ja jatkuvat väylät ja olosuhteet.



Toimenpide 5: Pyöräilyn virkistys- ja matkailureitit

Selvityksen keskeinen lähtötieto on Vantaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelma, joka on laadittu 2021. Toimenpiteessä työtä täydennetään pyöräilyn osalta. Aluksi kartoitetaan, mitä reittejä olisi tärkeää kehittää pyöräliikenteen, pyörämatkailun sekä ulkoilu- ja virkistysliikunnan kannalta. Selvityksessä hyödynnetään myös kansainvälisiä parhaita käytäntöjä puistoreittien toteuttamisesta ja kehittämisestä. Lisäksi selvityksen myötä huomioidaan mahdollisesti esiin nousevat tarpeet pyöräliikenteen tavoiteverkon päivitystyöhön.

Tämän jälkeen reittejä konseptoidaan ja brändätään virkistys- ja matkailunäkökulmista, ja tehdään reittikuvaukset nykyisiltä reiteiltä ja teetetään tarvittavat lisäsuunnitelmat uusille reitille. Näiden jälkeen toteutetaan reitit ja opastus maastoon (huomioidaan toimenpide: opastus).

Reiteistä laaditaan digitaaliset aineistot avoimina jaettaviksi (esim. HRI), ja markkinoidaan reittejä osana matkailun ja liikunnan markkinointia.



Toimenpide 6: Pyöräpysäköinti

Toimenpiteen lähtökohtana on Vantaalle laadittu pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (1/2021). Yleissuunnitelmaa laajennetaan kattamaan kaupungin kiinteistöt, erityisesti koulujen ja varhaiskasvatuksen yksiköt ja liikuntapaikat. Pyöräpysäköinnin kehittäminen koulujen kiinteistöissä on nostettu esiin myös Vantaan Resurssiviisauden tiekartassa vuosille 2022–2025. Tämän lisäksi laadukas pyöräpysäköinti otetaan mukaan uudiskohteiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Toimenpiteessä toteutetaan tarkempia pyöräpysäköinnin suunnitelmia vuosittain yleissuunnitelmassa esitetyn tavoitetason mukaisesti. Hankinnoissa varmistetaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset pyöräpysäköinnin laatuvaatimukset (Väylävirasto 18/2020). Lisäksi panostetaan monipuolisiin pyöräpysäköintimahdollisuuksiin, jotka tukevat tilaa vievien erikoispyörien tai pyörien perävaunujen, kalliiden pyörien ja sähköpyörien sujuvaa ja turvallista pysäköintiä ja mahdollista sähkölatausta.

Viimeisenä vaiheena ylläpidetään ja valvotaan pyöräpysäköintiä. Tällä tarkoitetaan erityisesti säännöllistä romupyörien poistoa, jotta käytössä oleville pyörille on tilaa. Tarvittaessa voidaan laatia tarkempi suunnitelma tai ohjeistus työn toteuttamista varten. Romupyörien poistolla tavoitellaan myös alueen siisteyttä, luotettavuutta ja imagoarvoa. Lisäksi seurataan pyöräpysäköinnin käyttöastetta, jotta pyöräpysäköintiä voidaan suunnitella ja toteuttaa jatkossa entistä paremmin tarpeen mukaisesti.

Täydennetään
pyöräpysäköinnin
yleissuunnitelmaa kaupungin
kiinteistöjen osalta erityisesti
kouluja, varhaiskasvatuksen
yksiköitä ja liikuntapaikkoja.



Toteutetaan tarkempia
pyöräpysäköinnin
suunnitelmia.



Ylläpidetään ja valvotaan
pyöräpysäköintiä ja seurataan
pysäköinnin kapasiteettia.

PYÖRÄILY ON HOUKUTTELEVAA JA TURVALLISTA YMPÄRI VUODEN

Toimenpide 7: Turvalliset risteysjärjestelyt

Toimenpiteessä kartoitetaan pyöräliikenteelle vaarallisimmat risteykset ja analysoidaan vaarallisuuden syyt ja turvallisuusriskit. Arvioinnissa hyödynnetään onnettomuustilastojen lisäksi mahdollisuuksien mukaan myös muuta aineistoa esim. asukaskyselyitä (myös liite 2) tai tekoälysovelluksia. Tilannekuvan pohjalta laaditaan ehdotus turvallisuuden kehittämiseksi ja risteyskysien parantamiseksi. Analyysin tuloksia voidaan hyödyntää myös muussa suunnittelussa esimerkiksi liikennejärjestelmä- ja verkkosuunnittelutasolla. Vaarallisimmat kohteet priorisoidaan myös pyöräliikenteen investointiohjelmaan.

Inventointi- ja tilannekuvavaiheiden jälkeen laaditaan suunnitelmat vaarallisten risteyskysien liikennejärjestelyiden parantamiseksi. Järjestelyt suunnitellaan nykyaikaisten pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Risteyskysien parantamistoimien toteutus ohjelmoidaan liikenneturvallisuussuunnitelman kautta. Toiminnasta kehitetään systemaattista ja säännöllistä, jotta pyöräliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa jatkuvasti. Risteyskysien korjaussuunnitelmia toteutetaan vuosittain.

Toimenpiteessä seurataan myös turvallisuustilanteen kehittymistä kohteissa.

Kartoitetaan
vaarallisimmat risteykset
pyöräliikenteelle.



Laaditaan suunnitelmat
vaarallisten risteysten
korjaamiseksi.



Toteutetaan korjaukset.

Toimenpide 8: Ympärivuotinen kunnossapito

Ympärivuotisen pyöräliikenteen kunnossapidon kehittämissuunnitelmassa esitetään mm. hoitoluokat ml. tehostetun talvihoidon reitit ja tavoitteet reitistön laajentamisesta, käytettävät hoitomenetelmät sekä reaaliaikainen kunto- ja hoitotiedon toteuttaminen ja tietojen jakaminen käyttäjille. Kehittämistyön tavoitteena on tehdä pyöräliikenteestä aiempaa houkuttelevampaa ja varmistaa kunnossapitäjän näkökulmasta väylien hoidettavuus. Laatukäytävien ohella keskeiset liityntäpyöräily-yhteydet ja isoimpien koulujen ympäristöt edellyttävät nykyistä systemaattisempaa hoidon suunnittelua. Väylien lisäksi kunnossapidon suunnittelu koskee pyöräpysäköintiä.

Laatukäytävillä sovellettava reittipohjainen hoitomalli varmistaa, ettei käyttäjille ilmene esim. urakka-alueiden rajoista johtuvia laatueroja. Hyödynnetään kokemuksia harjasuolauksesta, joka toimii hoitomenetelmänä syys-talvi-kevätkausille. Harjaus aloitetaan syksyllä lehtien tippuessa, ja suolaus aloitetaan ensimmäisten yöpakkasten tultua. Harjausta jatketaan keväällä pyöräteille ajautuneen hiekoitushiekan ja katupölyn poistamiseksi. Suunnitelma sisältää myös alustavat laskelmat kunnossapidon kustannuksista.

Kehittämissuunnitelman jälkeen toteutetaan seuraavat tehostetun hoidon reitit ja hyödynnetään suunnitelmaan kerättyjä oppeja niin Tikkurila-Korso -kokeilusta kuin muista kaupungeista. Samalla kerätään oppeja uusilta reiteiltä ja kerätään dataa pyöräliikenteen määrästä hoidettavilta reiteiltä ja reiteiltä, joiden hoitoa on tarkoitus tehostaa tulevina vuosina. Toteutuksessa ja jatkokehityksessä hyödynnetään myös pyöräliikenteen käyttäjien kokemuksia ja näkemyksiä reiteistä, esim. Hepo ry:n organisoiman talviagentti-toiminnan kautta. Toteutusta laajennetaan vuosittain kehittämissuunnitelman mukaisesti ja aikaisemman vaiheen oppeja hyödyntäen ja dataa keräten.

Laaditaan
pyöräliikenteen
kunnossapidon
kehittämissuunnitelma.



Toteutetaan reitit
tehostetulla hoidolla.



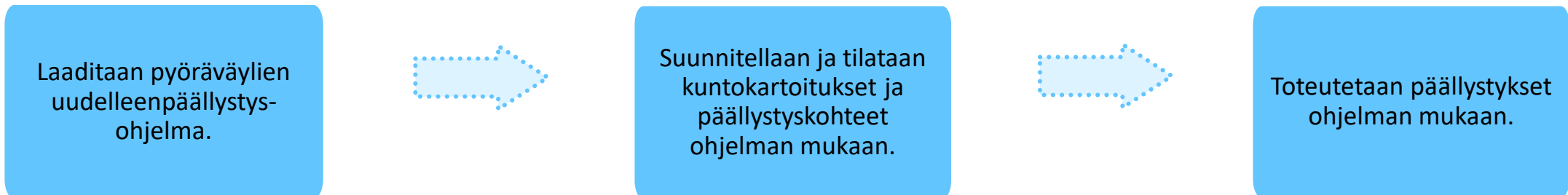
Laajennetaan toteutusta
ja hyödynnetään
ensimmäisen vaiheen
oppeja.

Toimenpide 9: Pyörävylien uudelleenpäällystys

Pyörävylien päällysteiden kunto vaihtelee Vantaalla paljon. Lisääntyvä ja osin sähköpyöräilyn kautta nopeutunut pyöräliikenne edellyttää myös muiden kuin laatukäytävien kohdalla päällysteiden parantamista. Päällystysohjelman laatiminen aloitetaan nykytilaselvityksellä ja tärkeimpien pyöräliikenteen reittien kuntokartoituksilla, joita voidaan täydentää tulevana vuosina. Kuntokartoituksin muodostetaan samalla tietokanta pyörävylien omaisuuden hallintaa varten (toimenpide: pyöräliikenteen data). Tehtävän kautta saadaan tuntumaa pyörävylien korjausvelan määrästä ja laajuudesta, ja paljonko pyörävylien päällystyksiä tulee tehdä tulevana vuosina. Tietokantaa voidaan hyödyntää myös muissa suunnittelutehtävissä. Tämä parantaa suunnittelun laatua, kun lähtötiedot ovat kunnossa. Lisäksi tietoja tarvitaan markkinointiin ja viestintään.

Kuntokartoituksien perusteella ohjelmoidaan uudelleen päällystettävät kohteet seuraaville vuosille ja ohjataan saneerausta vaativat kohteet investointiohjelmaan (toimenpide: pyöräliikenteen investointiohjelma).

Ohjelmoinnin jälkeen edetään kohti toteutusta eli tilataan kuntokartoitukset ja uudelleenpäällystyskohteet. Uudelleenpäällystyksiä toteutetaan vuosittain ohjelman mukaisesti. Kaupungin vastuulla on myös laaduntarkastus, joka suositellaan tehtävän pyörällä, jotta uudelleenpäällystysen todellinen pyöräiltävä laatu selviää ja pyöräliikenteen kasvulle saadaan mahdollisimman hyvät edellytykset.



PYÖRÄILY ON HOUKUTTELEVAA JA TURVALLISTA YMPÄRI VUODEN

Toimenpide 10: Työmaa-aikaiset järjestelyt

Tässä toimenpiteessä parannetaan työmaiden väliaikaisten liikennejärjestelyjen ohjeita ja valvontaa niin, että pyöräliikenteen tarpeet tulevat nykyistä paremmin huomioon otetuiksi. Toimenpiteessä tehdään yhteistyötä pääkaupunkisedulla, jotta dokumenttiin: ”Yleisten alueiden käyttö, tilapäiset liikennejärjestelyt ja katutyöt – Pääkaupunkiseudun määräykset ja ohjeet” saadaan pyöräliikenteen kehitystä tukevia ohjeita. Tämä PKS-ohje ja sen määräykset ovat ensisijalla työmaan toteuttamisessa

Tämän jälkeen tarkistetaan tarpeen mukaan Vantaan kaupungin omat työmaiden liikenteen ohjausta koskeva ohjeistus, kuten työ- ja käyttölupien myöntämisperiaatteet huomioon ottaen pyöräliikenteen reittihierarkian ja laatuvaatimukset.

Luvista perittävien maksujen luokitukset perustuvat kokonaisuudessaan kaupungin kunnossapitoyksikön ylläpitämään katualueiden kunnossapitoluokituksiin sekä viheralueiden hoitoluokituksiin. Tämän vuoksi katualueiden kunnossapitoluokitukset ja viheralueiden hoitoluokitukset tarkistetaan. Näin pyöräliikenteen pääreittien maksuluokkia voidaan ohjata ajoväylien luokituksen tapaan tai osana luokitusta.

Toimenpiteen jalkauttamiseksi järjestetään koulutuksia työmaajärjestelyiden päivitetystä ohjeistuksesta Vantaan kaupungilla asiasta vastaaville ja valvoville sekä työmaista vastaaville. Koulutuksen toteutuksessa voidaan hyödyntää seudun yhteisiä foorumeita.

Työmaiden kehittäminen on myös mukana Vantaan turvallisuussuunnitelmassa 2022–2025.

Päivitetään seudullisessa yhteistyössä työmaa-aikaisten järjestelyiden PKS-ohjeistusta.



Tarkistetaan kaupungin omat ohjeet, periaatteet sekä kunnossapitoluokitus ja viheralueiden hoitoluokitus.



Koulutetaan ohjeistuksista.

Toimenpide 11: Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen on keskeistä liikenneturvallisuuden kehittämiseksi, erityisesti siellä missä pyöräliikenne on suunniteltu ajoradalle. Toimenpiteessä laaditaan periaatteet liikenteen rauhoittamiseksi osana kaupungin liikenneturvallisuutta koskevaa ohjelmaa. Ohjelmassa osoitetaan keinoja, miten Vantaalla rauhoitetaan liikennettä sekä yleispiirteiset kartat, mitkä ovat alueita liikenteen rauhoittamiselle, jotta ohjelmaa voidaan viedä tarkemmalla tasolle. Ohjelmaa hyödynnetään niin vanhan infran kehittämisessä kuin uusien suunnitelmien lähtökohtana.

Ohjelmassa hyödynnetään pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (toimenpide: pyöräliikenteen tavoiteverkon päivitys), jossa on esitetty, milloin tarvitaan pyöräliikenteen erillisiä järjestelyitä ja milloin pyöräliikenne on ajoradalla. Alueet joissa pyöräliikenne on ajoradalla, edellyttää liikenteen rauhoittamista, kuten nopeusrajoitusten tarkistamista ja katutilan ulkomuodon vastaavuutta nopeusrajoituksen kanssa. Tällaisia kohteita ovat erityisesti tonttikadut. Liikenteen rauhoittamisessa voidaan myös tarkistaa katuhierarkia ja hyödyntää kansainvälisiä parhaita käytäntöjä mm. Kööpenhaminasta ja Wienistä (liite 3) sekä Gentistä ja Amsterdamista. Ohjelmassa ohjelmoidaan myös toteutuksen aikataulua.

Ohjelman ja periaatteiden jälkeen laaditaan aluekohtaisia suunnitelmia, jotka viedään toteutukseen. Suunnitelmia toteutetaan vuosittain ja samalla seurataan suunnitelmien vaikutuksia ja onnistumista.

Laaditaan suunnitelma ja periaatteet liikenteen rauhoittamisesta.



Laaditaan aluekohtaiset suunnitelmat.



Toteutetaan suunnitelmat ja seurataan niiden vaikutuksia.

Toimenpide 12: Opastus

Vantaalle on laadittu pyöräliikenteen opastuksen yleissuunnitelma 2022. Tässä toimenpiteessä toteutetaan yleissuunnitelmaa osana uusia suunnitelmia sekä alueellisesti opastuksen kohdesuunnitelmissa. Opastuksessa hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan myös seudullista pyöräliikenteen brändiä.

Toimenpiteessä edetään liikennemerkkisuunnitteluun yleissuunnitelman mukaisesti. Toteutusta tehdään alueellisilla suunnitelmilla sekä uusien rakennuskohteiden toteutuksen yhteydessä. Alueellisia suunnitelmia toteutetaan vuosittain kohti koko kaupungin kattavaan opastusjärjestelmään. Toteutuksessa kerätään oppia edellisten suunnitelmien toteutuksesta.

Opastus pidetään jatkuvasti ajantasaisena muuttuvassa kaupungissa seudullisessa yhteistyössä.

Laaditaan
pyöräliikenteen
opastuksen
yleissuunnitelma.



Toteutetaan
suunnitelman mukaisia
kohdesuunnitelmia.



Toteutetaan viitoitukset
uusiin kohteisiin.

Toimenpide 13: Seudulliset kaupunkipyörät

Toimenpiteessä on tavoitteena luoda seudulle yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä, jota voidaan operoida ympäri vuoden.

Toimenpiteessä Vantaa tukee seudullisessa yhteistyössä yhteisten selvityksien, suunnitelmien ja sopimusten tekemistä ja osallistuu näihin omalta osaltaan. Toimenpiteessä tuetaan Vantaan lausunnon (lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2022-2024) mukaisesti kaupunkipyöräjärjestelmän päävastuun siirtymistä HSL:lle, jolla on mahdollisuus toimia seudullisesti ja kaupunkipyörät suoraan joukkoliikenteeseen kytkemällä.

Toimenpiteessä Vantaa osallistuu tarpeen mukaisesti seudulle laadittaviin selvityksiin ja suunnitelmiin. Vetovastuu suunnitelmien ja selvityksien laatimisesta on seudullinen. Uusi malli edellyttää asian huolellista käytäntöjen, vastuiden yms. selvittämistä sekä varmistumista siitä, että seudulla toimitaan yhtenäisin periaattein. Selvityksillä varmistutaan myös seudun yhtenäisistä periaatteista asemapaikkasuunnittelussa. Kaupunkipyöräasemat tulee suunnitella bussipysäkkien tapaisesti erityisesti pääkaduille. Tämän lisäksi asemia suunnitellaan muuten näkyville paikoille ja systemaattisin välimatkoin. Näin asemat ovat helposti löytyviä, yhdistyvät joukkoliikenteeseen ja houkuttelevat uusia käyttäjiä.

Kun tarvittavat selvitykset ja suunnitelmat on laadittu, voidaan edetä kohti kilpailutusta aikaisemmassa vaiheessa sovitulla tavalla.

Laaditaan myös tarvittavat sopimukset hankintaa varten ja päivitetään Vantaan kaupungin suunnitelma kaupunkipyörien asemapaikoista.

Kilpailutuksen jälkeen seurataan järjestelmän käyttömääriä ja järjestelmästä saatua palautetta. Tämän lisäksi käydään aktiivista vuoropuhelua operaattorina toimivan yrityksen kanssa. Näin voidaan myös reagoida muutostarpeisiin.

Vantaa osallistuu seudulle laadittaviin selvityksiin ja suunnitelmiin ympärivuotisen seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kilpailuttamiseksi.



Järjestelmän kilpailutus seudullisen sopimuksen mukaan ja asemapaikkasuunnitelman päivitys.



Seurataan järjestelmän toimintaa ja reagoidaan muutostarpeisiin.

Toimenpide 14: Pyöräilykasvatus

Toimenpiteessä mahdollistetaan pyöräilykasvatus kiinteänä osana kaupungin toimintaa. Toimenpiteessä kehitetään työtä edelleen, jotta pyöräilytaidot ja -motivaatio pysyvät varhaislapsuudesta aina aikuisuuteen asti osana vantaalaisen lapsen kasvatusta. Kasvatustoimintaa tuetaan kehittämällä pyöräilykasvatuksen valmiuksia niin materiaalien, tilojen kuin henkilöstön osaamisen osalta. Pyöräilykasvatusta toteutetaan liikkuva päiväkot-, Liikkuva koulu- ja Liikkuva opiskelu -toimintojen kautta. Pyöräilykasvatus on myös osa kaupungin turvallisuussuunnitelmaa.

Toimenpiteessä lisätään opettajien ja kasvattajien osaamista koulutuksin ja perehdytyksin, jotta lapsille suunnattava pyöräilykasvatus on yhdenmukaista ja laadukasta kaikkialla Vantaalla. Toimenpiteen myötä kouluilla on ajantasaiset opetusmateriaalit sääntöjen ja ajoharjoittelun tueksi sekä viestintä- ja yhteistyömateriaalia huoltajien ja muiden sidosryhmien pyöräilymyönteisyyden lisäämiseksi. Koulujen ja huoltajien väliseen vuorovaikutukseen lisätään säännöllisesti materiaalia pyöräilyn hyödyistä, turvallisuudesta, varusteista ja pyörän huollosta.

Erityisryhmät huomioidaan hankkimalla kouluille tarvittaessa lisää lainapyöriä ja näin helpottamalla pyöräilyn aloittamista sosioekonomisista taustoista riippumatta. Koulujen ja päiväkotien sekä kaupunkiympäristön toimialan yhteistyötä lisätään varmistamalla ajantasaiset pyöräpysäköinti- ja pyörän säilytystilat myös lastenkuljetuspyörät tai -perävaunut huomioiden. Tähän toimenpiteeseen kytkeytyy toimenpide pyöräpysäköinnistä, jossa toteutetaan myös koulujen pyöräpysäköintiä.

Toimenpiteessä kehitetään myös omana kokonaisuutenaan kasvatukseen liittyvää infraa kaupunkikulttuurin liikuntapalveluiden vedolla. Toimenpiteessä kartoitetaan Vantaan ensimmäisen liikennepuiston sijainti ja suunnitellaan toteutus. Sijaintisuunnitelman yhteydessä selvitetään pienimuotoisten elementtiratojen rakentamista sekä kartoitetaan muita kevyitä toimenpiteitä kuten asfalttikenttien maalattuja ratoja. Pump track –ratoja on Vantaalla tällä hetkellä yksi ja muut pyöräilytaitojen harjoittelun mahdollistavat paikat ovat tarpeen.

Mahdollistetaan pyöräily varhaiskasvatukseen ja kouluun kaikille luokka-asteille. Hyödynnetään pyöräilykasvatuksen materiaaleja ja välineitä sekä tehdään päivityksiä ja lisähankintoja tarpeen mukaan.



Toteutetaan pyöräilykasvatusta ja lisätään kasvattajien osaamista.

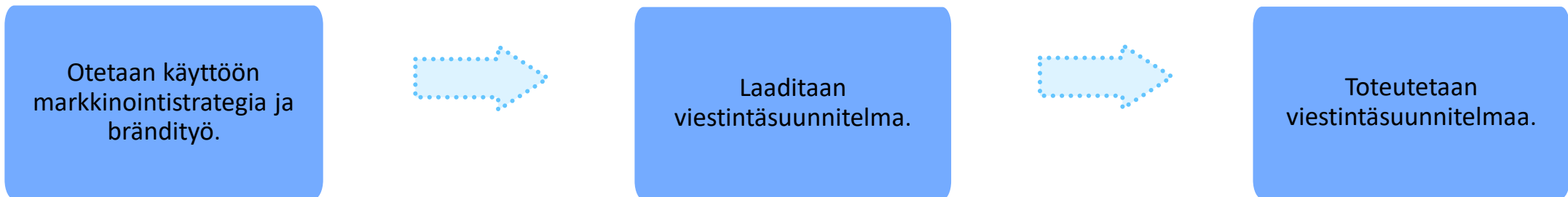


Kehitetään pyöräilykasvatuksen infraa kartoituksen ja toteutussuunnitelmien avulla.

Toimenpide 15: Markkinointi ja viestintä

Toimenpide aloitetaan ottamalla käyttöön HSL:n kanssa laadittu pyöräliikenteen markkinointistrategia ja pyöräliikenteen brändiaineisto. Seuraavaksi strategiaa jalkautetaan laatimalla kaupungin oma viestintäsuunnitelma, jossa tarkennetaan strategiaa suunnitelmaksi kaupunkitasolle ja kirkastetaan pyöräliikenteen markkinoinnin keinovalikoima, resurssit, aikataulu, organisointi ja vastuut. Suunnitelmassa esitetään konkreettiset viestintätoimet, kuten kampanjat, tapahtumat ja materiaalit/esitteet yms. Kansanvälisten suositusten mukaan (liite 3) markkinoinnin resurssit tulee kohdentaa erityisesti ”pelokkaisiin, mutta uteliaisiin” ryhmiin, joita voivat olla esimerkiksi vanhukset, lapset ja naiset. Suunnitelmassa esitetään myös mitä markkinointimateriaalia pyöräliikenteen viestintään tarvitaan. Viestintäsuunnitelmaa kytetään yhteen myös rakentamisen aikataulujen kanssa, siten että asukkaille viestitään säännöllisesti esimerkiksi toteutuneista pyöräväylähankkeista, kiertoreiteistä ym. tilapäisistä häiriöistä.

Toimenpide kytetään osaksi viestinnän vuosittaisia toimintasuunnitelmia ja voidaan yhdistää muun muassa matkailun markkinointiin. Toimenpide edellyttää markkinoinnin ja viestinnän resurssien nostamista.



Toimenpide16: Pyöräliikenteen data

Toimenpide aloitetaan päivittämällä tai luomalla tietokanta pyöräliikenteen reiteistä ominaisuustietoineen. Tietokantaa täydennetään pyöräliikenteen reittien kunnossapitokartoituksista saatavilla tiedoilla (toimenpide: pyöräväylien uudelleenpäällystysohjelma). Huolehditaan myös, että tietokannassa on kaikki tarvittavat tiedot kuten väylän päällyste, väylän suuntaisuus, korkeuserot jne. Tarvittaessa hyödynnetään Lipas-tietokantaa, josta löytyvät liikuntapaikat ja liikuntareitistöt.

Tietokanta jaetaan avoimena datana esim. HRI-palvelun kautta, jotta halukkaat voivat kehittää sovelluksia pyöräliikenteen ympärille. Tietokantaa päivitetään säännöllisesti. Näin tuetaan pyöräliikenteen palvelu- ja sovellustarjontaa sekä reittioppaan kehittymistä. Ajantasaiset ja avoimet tiedot pyöräliikenteen reiteistä ovat tarpeen viestinnän, markkinoinnin, karttojen ja applikaatioiden lisäksi liikennesuunnittelussa sekä pyöräliikenteen kehittämisessä osaksi liikennepalveluita. Ajantasainen tietokanta on myös laadukkaan omaisuuden hallinnan edellytys.

Tietokannan pohjalta laaditaan pyöräilykartta, joka palvelee niin asukkaita kuin vierailijoita. Kartta voidaan tehdäseudullisena yhteistyönä.

Päivitetään / luodaan
tietokanta
pyöräliikenteen reiteistä.



Avataan tietokanta.



Tehdään pyöräilykartta
tietokannan pohjalta.

Toimenpide 17: Pyöräliikenteen henkilöresurssit

Tässä toimenpiteessä tehdään esitys uuden henkilöresurssin palkkaamista mahdollisimman pian, jotta kehittämisohjelma saadaan käyntiin täysimääräisesti. Henkilöresurssiin kuuluu pyöräliikenteen kehittämisohjelman toteuttaminen ja koordinointi yhdessä eri toimialojen ja yhteistyötahojen kanssa sekä pyöräliikenteen osaamisen edistäminen kaupunkisuunnittelussa. Myöhemmin resurssimäärää nostetaan, kunnes se on kaupungin koon ja pyöräliikenteen tavoitetason huomioiden riittävällä tasolla.

Henkilöresurssit ovat keskeisessä asemassa pyöräliikenteen järjestelyiden kehittämisessä. Yksi syy pyöräliikenteen kehittämisen hitauteen Vantaalla on ollut henkilöresurssien puute. Esimerkiksi Helsingissä pelkästään pyöräliikenteen suunnittelun parissa toimii viisi erikseen nimettyä vakituista työntekijää, ja Espoon kaupungilla on myös pyöräliikenteen projektipäällikkö. Myös kaikissa kansainvälisesti menestyneissä kaupungeissa on kokonainen tiimi pyöräliikenteen kehittämiseen (mm. Oslo, Malmö, Berliini, Amsterdam ja Kööpenhamina). Vantaalla vuotuinen henkilöresurssi pyöräliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen tehokkaasti olisi n. 3 henkilötövuotta, verrattuna kansainvälisiin parhaisiin käytäntöihin (liite 3).

Henkilön vastuulla on pyöräliikenteen yleissuunnittelu sekä kehittäminen, jossa pääpainopisteenä on kehittämisohjelman toteutuksen koordinointi. Henkilön tehtäviin kuuluu myös osallistua suunnitteluun ja kommentoida suunnitelmia pyöräliikenteen näkökulmasta. Tämän lisäksi henkilö vastaa Poljin-ryhmän koolle kutumisesta ja pyöräliikenteen seurannan raportoinnista Poljin-ryhmälle, toimialojen johtoryhmille ja luottamuselimille. Henkilö vastaa myös kehittämisohjelman päivittämisestä vuosille 2026-2030, sillä tämän pyöräliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteet päättyvät vuoteen 2026.

Kehittämisohjelman seurannan yhteydessä arvioidaan henkilöresurssin riittävyyttä (Toimenpide: Pyöräliikenteen seuranta).

Tehdään esitys
pyöräliikenteen
henkilöresurssin
palkkaamisesta.



Rekrytoidaan henkilö.



Palkatun henkilön
tehtävänä on edistää
kehittämisohjelmaa
määrätietoisesti.

Toimenpide 18: Seuranta

Pyöräliikenteen määrien kasvun saavuttamiseksi on oleellista, että pyöräliikenteen kehitystä seurataan. Seurannalla voidaan reagoida siihen, jos pyöräliikenne ei kehitykään tavoitteen mukaisesti. Toimenpiteessä ehdotetaan päivitettäväksi pyöräliikenteen seurannan kokonaissuunnitelma, joka on laadittu Vantaan kaupungille vuonna 2014. Tämän jälkeen voidaan seurannassa edetä kohti toteutusta ja arvioida lisätoimenpidetarpeita.

Pyöräliikenteen seurannassa oleellisimpia toimenpiteitä ovat luotettavan ja helposti seurattavan mittariston toteuttaminen. Mittaristossa merkittäviä indikaattoreita ovat pyöräliikenteen kulkutapaosuus, ympärivuotiset pyöräilymäärät merkittävimmillä reiteillä, onnettomuuskehitys ja asukkaiden näkemykset pyöräilyn olosuhteisiin, turvallisuuteen tai helppokäyttöisyyteen liittyen. Suurten rakenteellisten toimenpiteiden, kuten baanojen toteuttamisen yhteydessä, on syytä myös tehdä ennen-jälkeen-tutkimuksia. Lisäksi tietopohjaa on tarpeen syventää mm. kaupallisten vaikutusten ja kohteiden kävijämäärien seurannalla.

Pyöräliikenteen seurannan systematisoinnin ja vaikuttavuuden mittaamisella voidaan myös viestiä pyöräliikenteen kehityksestä. Viestinnän kannattaa olla ajantasaista ja myös kevyempiä positiivisia nostoja esim. someen suositellaan tehtävän (toimenpide: pyöräliikenteen markkinointi ja viestintä). Pyöräliikenteen seurantatietoja raportoidaan virkateitse säännöllisesti luottamuselimille. Indikaattoreita päivitetään tarvittaessa lisäämällä uusia tai poistamalla vanhoja.

Päivitetään
pyöräliikenteen
seurantasuunnitelma.



Toteutetaan seurannat.



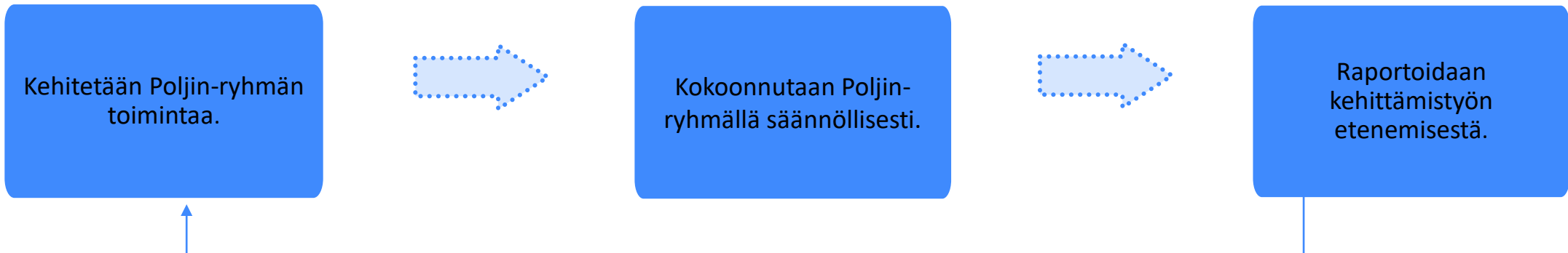
Arvioidaan mittariston
toimivuutta ja
toimenpidetarpeita.

Toimenpide 19: Yhteistyö

Kehittämishjelmaa toteuttaessa yhteistyön merkitys on suuri. Kehittämishjelmassa on useita toimenpiteitä, jotka vaativat yhteistyötä ja koordinoitua yli hallintorajojen toteutuakseen täysimääräisesti. Toimenpiteessä sovitaan myös tarkemmin vastuiden selkeyttämisestä, mikä auttaa kaupunkia hyödyntämään eri alojen osaajiaan ja välttämään resursseja haaskaavien toimenpiteiden päällekkäisyyksiä.

Keskeinen yhteistyöfoorumi on Poljin-ryhmä, jossa on useita palvelualueita ja yksiköitä edustettuna. Poljin-ryhmälle laaditaan vuosittain toimintasuunnitelma, jossa kuvataan ryhmän kokousten teemat, toiminnan painopisteet ja edistettävät toimenpiteet mm. liikkumisen ohjauksen tai viestinnän saralla. Poljin-ryhmän toiminnassa huomioidaan yhdistys- ja yritysyhteistyö. Vuosittain laaditaan myös toimintakertomus, jossa kuvataan vuoden aikana edistetyt toimet.

Lisäksi hyödynnetään palvelualueiden ja yksiköiden johtoryhmiä, jotta työt saadaan valtuutettua eteenpäin oikeille tahoille. Seudullista yhteistyötä naapurikuntien sekä valtion että seudullisten organisaatioiden kanssa kehitetään, jotta pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet ovat mahdollisimman yhdenmukaisia kuntarajoista huolimatta. Väyläsuunnittelun ja investointien ajoittamisen lisäksi yhteistyötä kuntarajojen yli tarvitaan mm. kaupunkipyörien, liityntäpysäköinnin ja pyörämatkailun osalta. Yhteistyön koordinoinnissa pyöräliikenteen vastuuhenkilöllä on merkittävä rooli.



Toimenpide 20: Koulutus

Toimenpiteessä laaditaan tiivis koulutus- ja perehdytysuunnitelma tuleville vuosille pyöräliikenteen edistämiseen liittyvän osaamisen ja ymmärryksen levittämiseksi. Kohderyhmiä ovat päätöksentekijät, kaavoittajat, suunnittelijat, kunnossapitäjät, urakoitsijat ja työmaavalvojat. Pääpaino on suunnitteluosaamisen kehittämisessä, sillä pyöräliikenteen suunnittelufilosofia ja -ratkaisut ovat muuttuneet Suomessa merkittävästi tieliikennelain uudistuksen myötä sekä Vantaan kaupungin omien ohjeistuksien ja tyyppipiirustuksien kautta. Suunnitteluperiaatteiden hallitseminen helpottaa myös laadukkaiden suunnitelmien tilaamista ulkopuolisilta konsulteilta.

Kouluttamistarve koskee erityisesti kaavoittajia, suunnittelijoita ja muita pyöräliikenteeseen tiiviisti vaikuttavia asiantuntijoita. Näin varmistetaan, että pyöräilyn edistämisen pääperiaatteet ja keinot ovat tiedossa suunnitteluun vaikuttavalla joukolla. Pyöräilykasvatukseen liittyvää erityiskoulutusta suunnataan varhaiskasvatukseen ja perusopetuksen ammattilaisille. Koulutukset ja perehdytykset voidaan tehdä kaupungin omana työnä tai hankkia ulkopuolisilta tahoilta.

Toimenpiteessä laaditaan myös helposti löytyvä ja käytettävä tietopaketti, johon on koottu pyöräliikenteen keskeisimmät tietolähteet. Näitä ovat mm. pyöräliikenteen tavoiteverkko, suunnitteluohjeet ja tyyppipiirustukset. Helposti löytyvä tieto tukee koulutuksia.

Koulutukseen liittyvät myös opintomatkat tunnistettuihin pyöräilykaupunkeihin Euroopassa sekä alan keskeisiin asiantuntijatapahtumiin kuten Velo-City- ja VeloFinland- seminaareihin osallistuminen. Koulutus- ja perehdytysuunnitelmaa päivitetään säännöllisesti henkilöstön koulutustilanteen pitämiseksi ajan tasalla.

Laaditaan
pyöräliikenteen koulutus-
ja
perehdytysuunnitelma.



Koulutetaan kaupungin
henkilöstöä.



Päivitetään
suunnitelmaa.

LIITTEET

LIITE 1. TOIMENPIDEKORTIT

LIITE 2. ASUKASKYSELYN TULOKSET

LIITE 3. KANSAINVÄLISET PARHAAT KÄYTÄNNÖT

LIITE 4. HEAT-LASKELMA

LIITE 5. TAVOITTEIDEN KOONTI LÄHTÖTIEDOISTA

Asukaskyselyn tulokset



Asukaskysely tavoitti 1100 kävijää



Asukaskyselyllä kartoitettiin vantaalaisten kokemuksia pyöräilystä Vantaalla erilaisilla kysymyksillä sekä kartalle merkittäville vastauksilla. Kysely toteutettiin Maptionnaire-alustalla.

Kysely oli auki 16.4. - 9.5.2021, jona aikana kyselyn sivulla vieraili noin 1100 kävijää. Näistä 827 henkilöä vastasi kyselyyn, joista n. 70% vastasi koko kyselyyn.

Karttavastauksia saatiin yhteensä lähes 2300 kappaletta neljässätoista eri kategoriassa.

Kysely rakentui kolmesta eri osiosta:

- 1) Taustatiedot
- 2) Pyöräiliikenteen nykytilanne Vantaalla
- 3) Pyöräiliikenteen kehittäminen Vantaalla.

Osioiden kysymyksillä selvitettiin asukkaiden mielipidettä pyöräilyn edistämisestä sekä pyöräilyn nykytilasta. Kysymystyyppit vaihtelivat monivalintakysymyksistä avoimiin kysymyksiin. Kysymysten lisäksi kysely sisälsi kolme erilaista karttaosiota.

Kysely pyöräiliikenteen kehittämisestä Vantaalla

Vantaan kaupunki laatii parhaillaan pyöräiliikenteen kehittämisohjelmaa, jossa linjataan pyöräiliikenteen tavoitteet ja toimenpiteet tuleville vuosille. Erityisesti ohjelmalla tavoitellaan pyöräiliikenteen houkuttelevuuden parantamista. Kaupunki toivoo asukkaiden ja muiden Vantaalla liikkuvien näkemyksiä pyöräiliikenteestä ja tarpeista sen kehittämiseksi. Tämä kysely on jatkoa aiemmin toteutetulle pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa koskevalle kyselylle.

Kysely koostuu kolmesta osiosta: 1) taustatiedot vastaajasta, 2) pyöräiliikenteen nykytilanne Vantaalla ja 3) pyöräiliikenteen kehittäminen Vantaalla. Kysely on avoin kaikille riippumatta asuinpaikasta, liikkumistavoista, iästä tai taustasta. Vastajaan ei siis tarvitse olla aktiivinen pyöräilijä. Jos et osaa vastata johonkin kysymykseen tai kysymys ei koske sinua, voit ohittaa kysymyksen. Voit vastata kyselyyn joko itsesi tai muun henkilön kuten lapsen puolesta.

Kysely sisältää karttatehtäviä, joissa kannattaa zoomata ensin riittävän lähelle, että saat merkittyä kohteen mahdollisimman tarkasti. Voit jättää useita karttamerkintöjä. Voit antaa lisätietoja karttamerkin jättämisen jälkeen, niistä on työn laadinnassa merkittävästi apua!

Kyselyyn vastaaminen vie noin 10-15 minuuttia. Parhaiten kyselyyn vastaaminen onnistuu tietokoneella, mutta voit vastata myös puhelimella tai tabletilla. Kysely on avoinna 9.5. asti.

Kiitos vastauksistasi, näkemyksesi ovat meille tärkeitä!
Lisätietoja kyselystä:

Olli Tamminen, Vantaan kaupunki etunimi.sukunimi@vantaa.fi
Reetta Keisanen, Ramboll Finland Oy etunimi.sukunimi@ramboll.fi

Kyselyn toteuttaa Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin toimeksiannosta. Ramboll toteuttaa korkeatasoista henkilötietojen suojaa tietosuojalainsäädännön, erityisesti EU:n yleisen tietosuojasetuksen (Asetus (EU) 2016/679) mukaisesti. Tässä kyselyssä ei kuitenkaan kerätä vastaajien henkilötietoja. Kysely tallentaa kaikki vastaukset jatkuvasti, ei vasta lopuksi.

You can also answer in English by changing the language from below.
Du kan också svara på svenska om du ändrar språket nedan.

Suomi

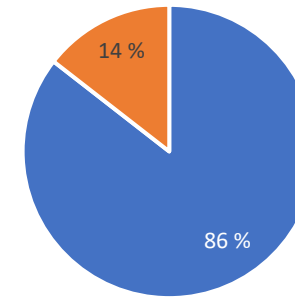
Vastaajataho ja vastaajien ikärakenne



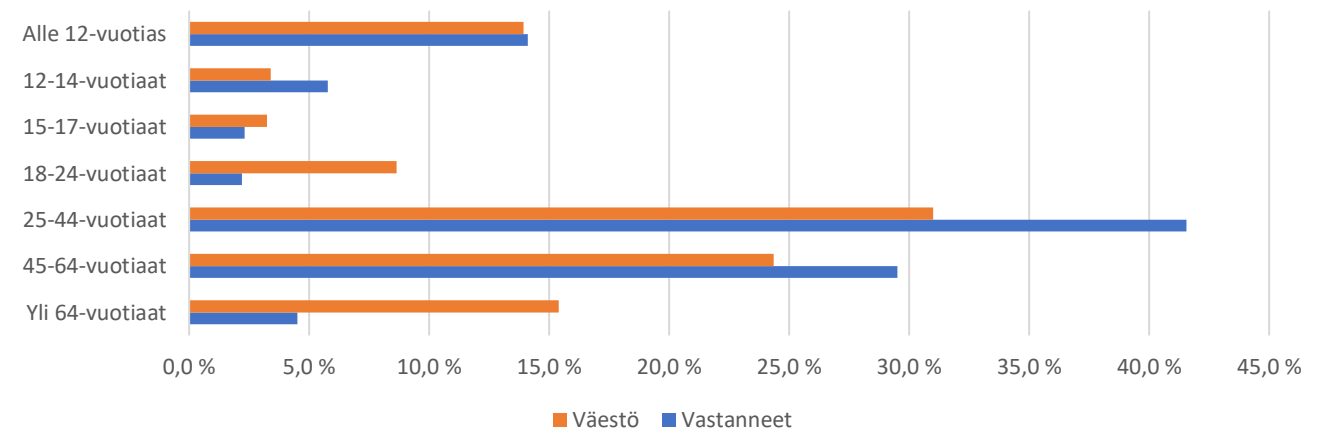
14 prosenttia vastauksista oli jonkun muun puolesta tehtyjä. Esimerkiksi alle 12-vuotiaiden vastauksista n. 60 prosenttia oli jonkun toisen toimesta tehtyjä. 12-14 –vuotiailla prosentti oli n. 40 ja 15-17-vuotiailla n. 30.

Vastaajien ikärakenne poikkeaa kaupungin asukkaiden ikärakenteesta. Suurin osa vastaajista oli työikäisiä. Kysely ei onnistunut tavoittamaan juurikaan vanhempaa väestöä.

Vastaatko omasta puolestasi vai lapsesi tai jonkun muun puolesta? (n=829)



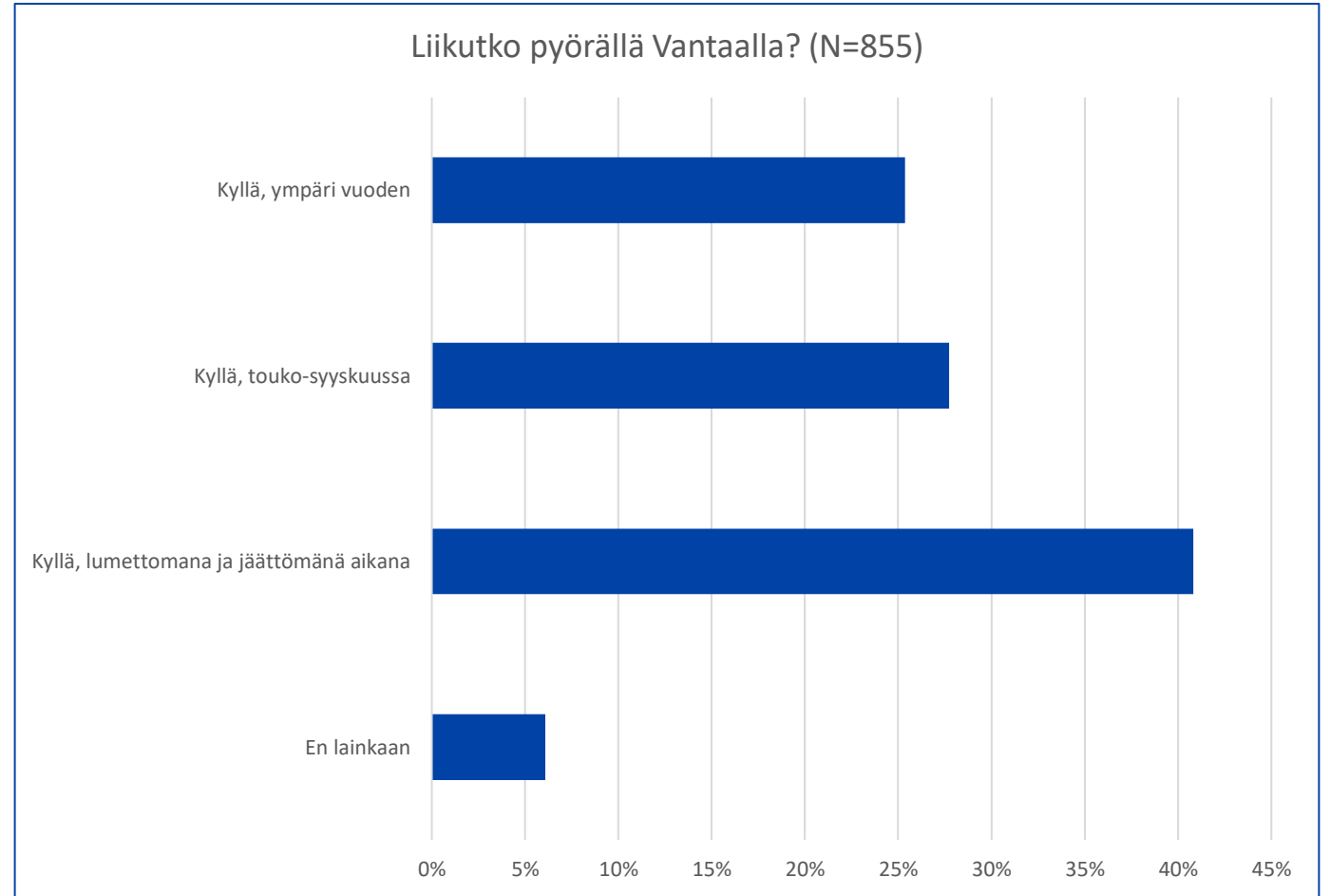
■ Omasta puolestani ■ Lapsen tai jonkun muun puolesta
Vastaajien ikärakenne (n=864)



Pyöräily eri vuodenaikoina



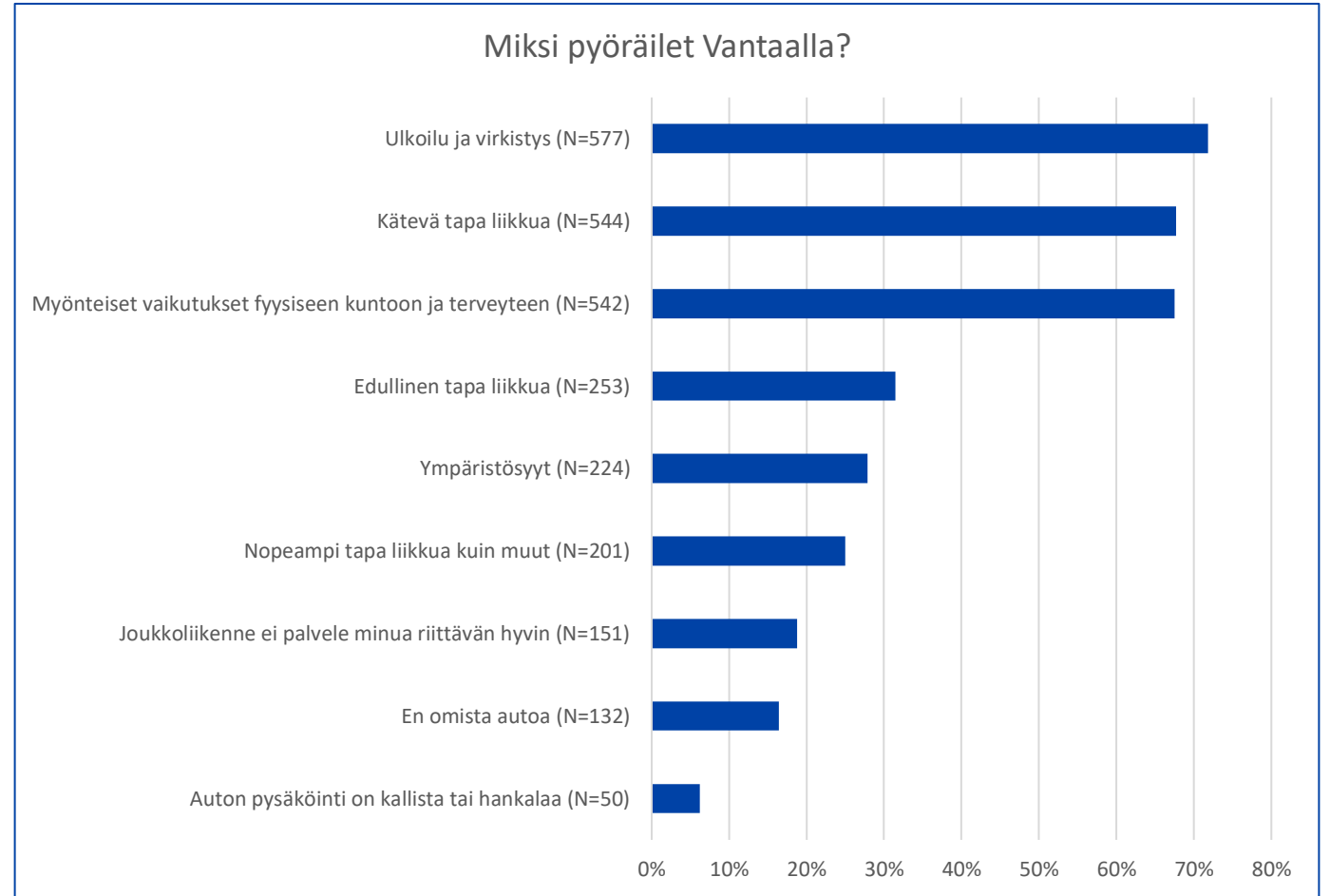
Vuodenaikojen vaikutukset näkyvät vantaalaisten pyöräilyssä. Yleisesti ottaen Vantaalla pyöräillään silloin, kun reitit ovat lumesta vapaita ja jäättömiä. Lähes neljäs osa vastaajista pyöräilee ympäri vuoden.



Syitä pyöräilyyn



Vantaalla pääsyiksi pyöräilyyn listattiin ulkoilu ja virkistys sekä sen myönteiset vaikutukset kuntoon ja terveyteen. Myös pyöräilyn kätevyys ja edukkuus olivat tekijöitä, jotka saavat vantaalaiset pyöräilemään.



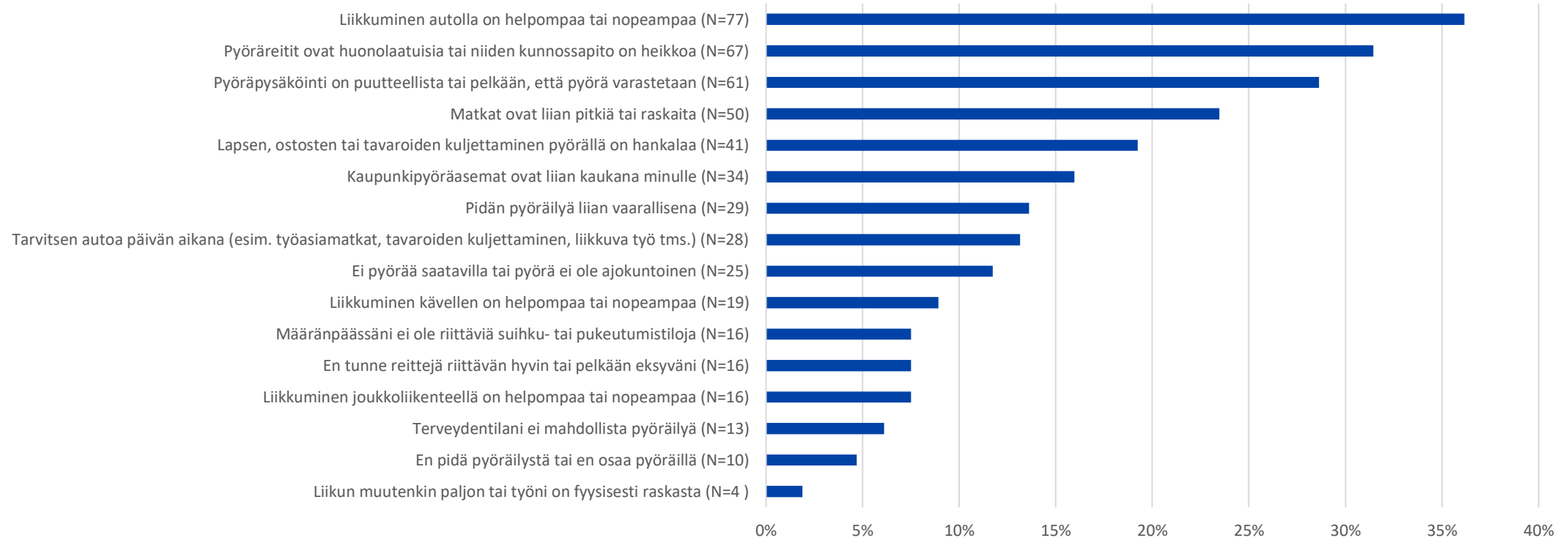
Syitä pyöräilemättömyyteen



Pyöräreittien huono laatu ja kunnossapito ovat pääsyyt siihen, että vastaajat valitsevat jonkin muun kulkutavan.

Pyörävarkaudet ja puutteellinen pyöräpysäköinti ovat myös merkittävässä roolissa pyöräilemättömyydessä.

Syyt pyöräilemättä jättämiseen



Turvallisuus

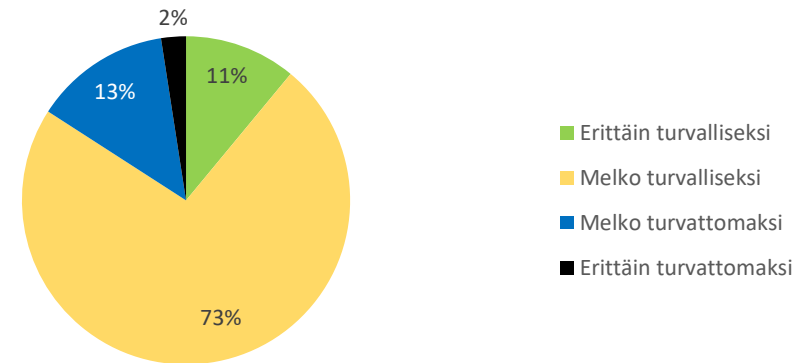


Tämä kysymys käsittelee koettua turvallisuutta. Vastaajista 73 prosenttia kokee pyöräilyn Vantaalla melko turvalliseksi.

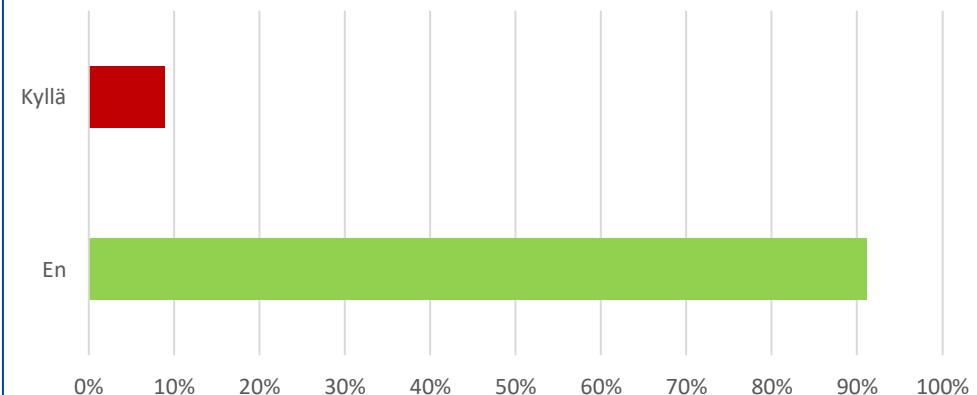
Lähes samoihin lukemiin pääsivät vastaajat, jotka kokevat pyöräilyn erittäin turvallisena ja ne, jotka kokevat pyöräilyn melko turvattomaksi.

Kyselyssä kysyttiin myös sitä, onko vastaaja joutunut liikenneonnettomuuteen tai vaaralliseen läheltä piti-tilanteeseen. Valtaosa oli välttynyt vaaratilanteilta. Tämän esityksen karttaosiossa käydään läpi tarkemmin paikkoja, joita vastaajat merkitsivät tähän kysymykseen liittyen.

Kuinka turvalliseksi koet pyöräilyn Vantaalla?
(N=818)



Oletko joutunut liikenneonnettomuuteen
pyöräillessäsi Vantaalla viimeisen viiden vuoden
aikana? (N=818)



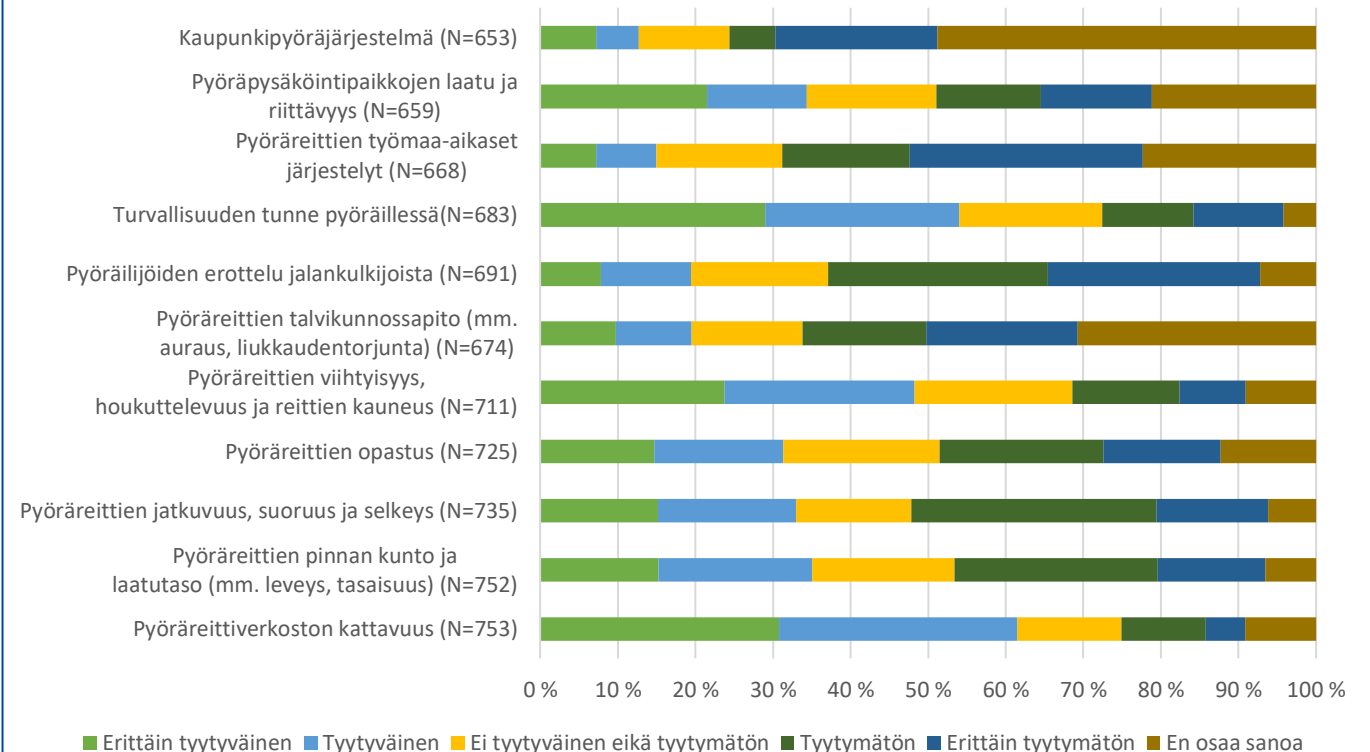
Tyytyväisyys



Vastaajat ovat tyytyväisimpiä pyöräreittiverkoston kattavuuteen Vantaalla. Muita tyytyväisyyteen vaikuttavia tekijöitä vastausten mukaan ovat turvallisuuden tunne pyöräillessä sekä pyöräreittien viihtyisyys, houkuttelevuus ja reittien kauneus.

Tyytymättömyyttä koetaan jalankulkijoiden erottelun ja pyöräreittien pinnan kunnon ja laatutason suhteen eniten.

Kuinka tyytyväinen olet Vantaan nykyisiin pyöräreitteihin, pyöräpysäköintiin ja kaupunkipyöriin?



Sanakuvailut



Kuvaile kolmella sanalla, millainen Vantaa on pyöräilykaupunkina tällä hetkellä

Hyvä (65)

Kehittyvä (44)

Turvallinen (29)

Huono (25)

Kaunis (25)

Monipuolinen (24)

Sekava (24)

Kuvaile kolmella sanalla, millainen unelmien pyöräilykaupunki on

Turvallinen (192)

Selkeä (64)

Sujuva (48)

Hyvä (43)

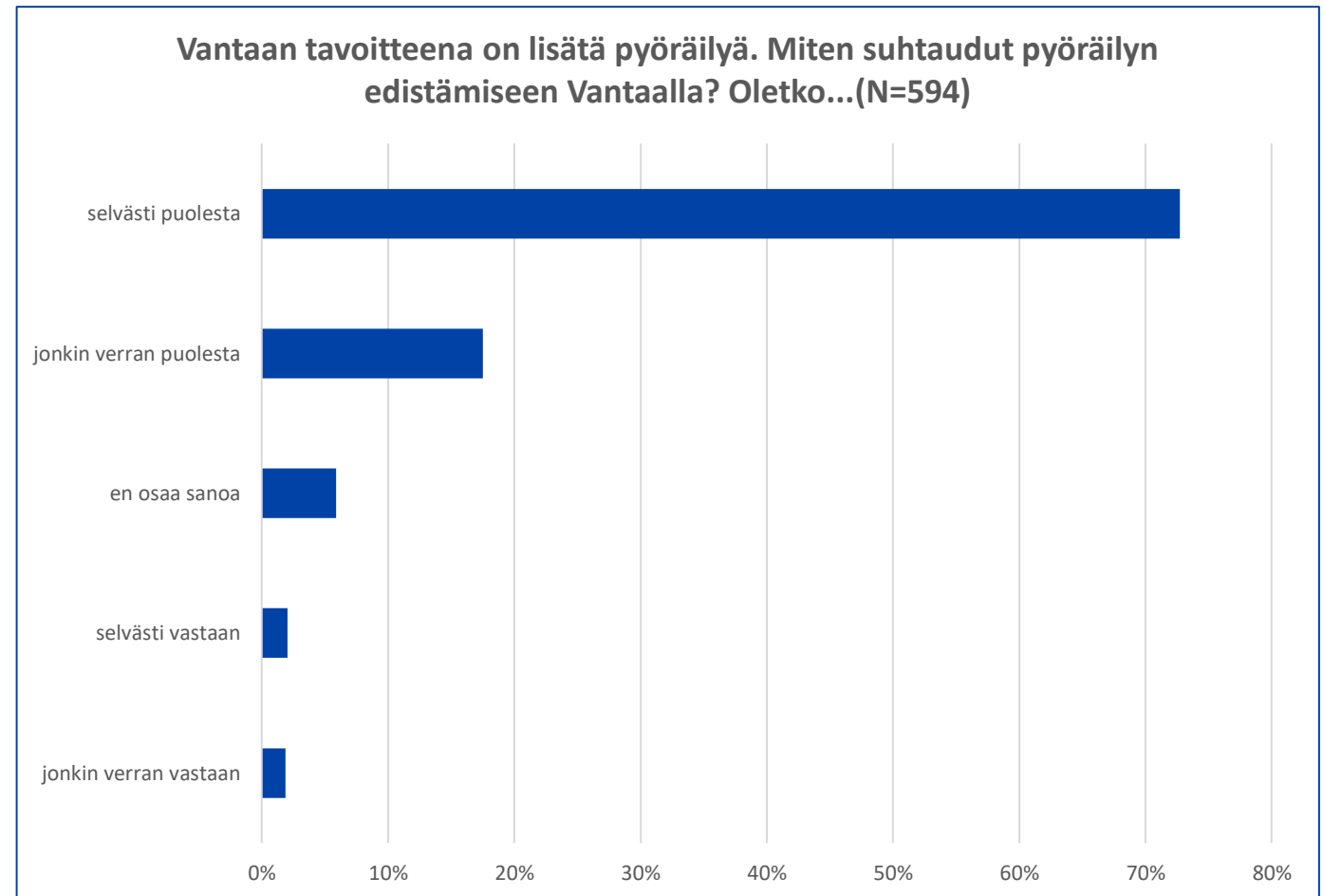
Pyörä- (43)

Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen



Kyselyyn vastanneista yli 70 prosenttia suhtautuu myönteisesti Vantaan tavoitteisiin lisätä pyöräilyä.

Pyöräilyn lisäämistä vastaan kyselyn vastaajista on vain murto-osa.



Pyöräilyn kehittäminen

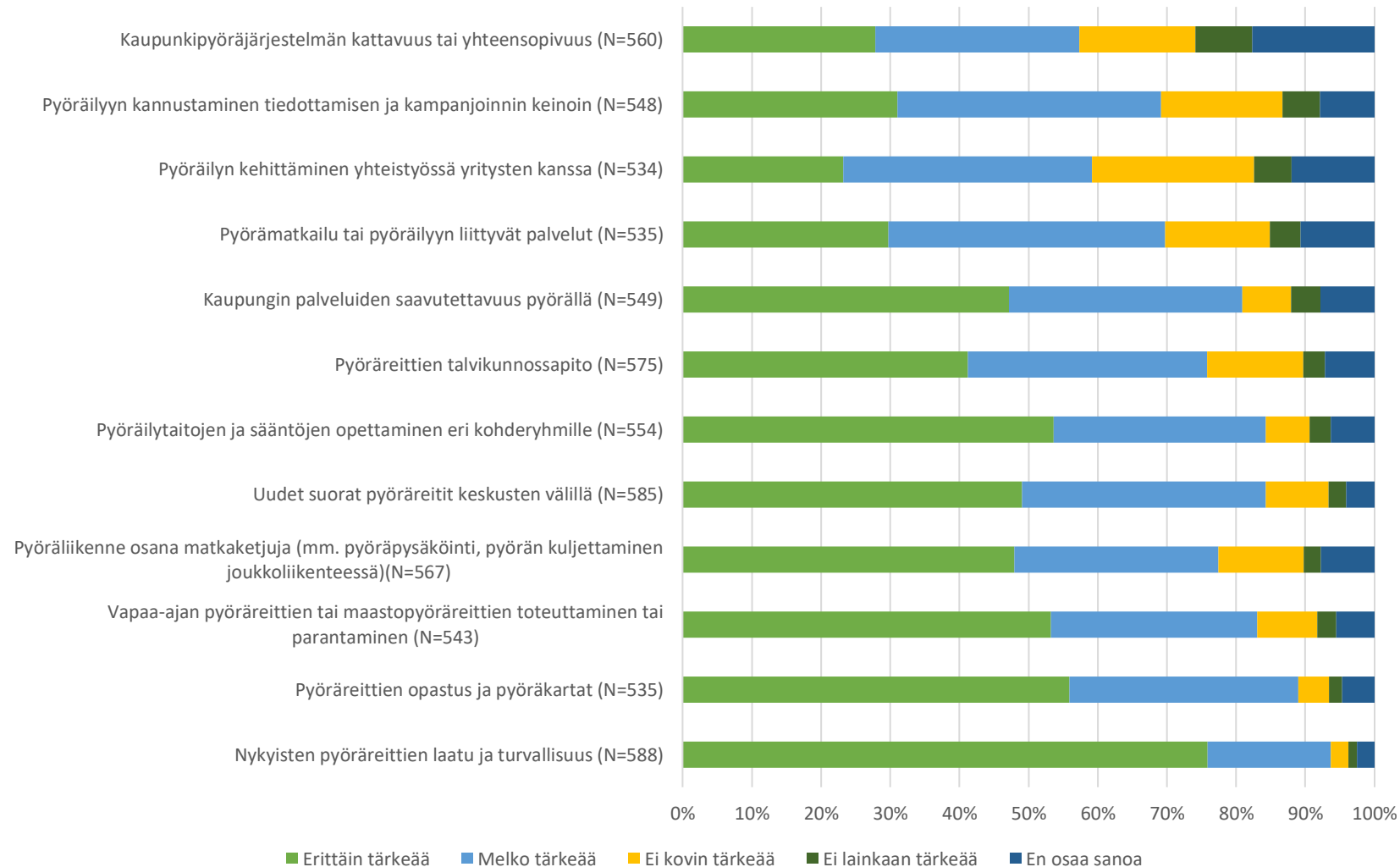


Kyselyssä tiedusteltiin minkälaiset toimet vastaajat kokevat merkityksellisiksi pyöräilyn kehittämisessä.

Nykyisten pyöräreittien laadun ja turvallisuuden sekä opastuksen ja pyöräkarttojen lisääminen olivat vastaajille tärkeimmät kehityskohteet.

Tämän lisäksi vapaa-ajan pyöräreittien tai maastopyöräreittien toteuttaminen tai niiden parantaminen sekä pyöräliikenne osana matkaketjuja koettiin tärkeiksi.

Kuinka tärkeäksi koet seuraavien asioiden kehittämisen tai lisäämisen Vantaalla?



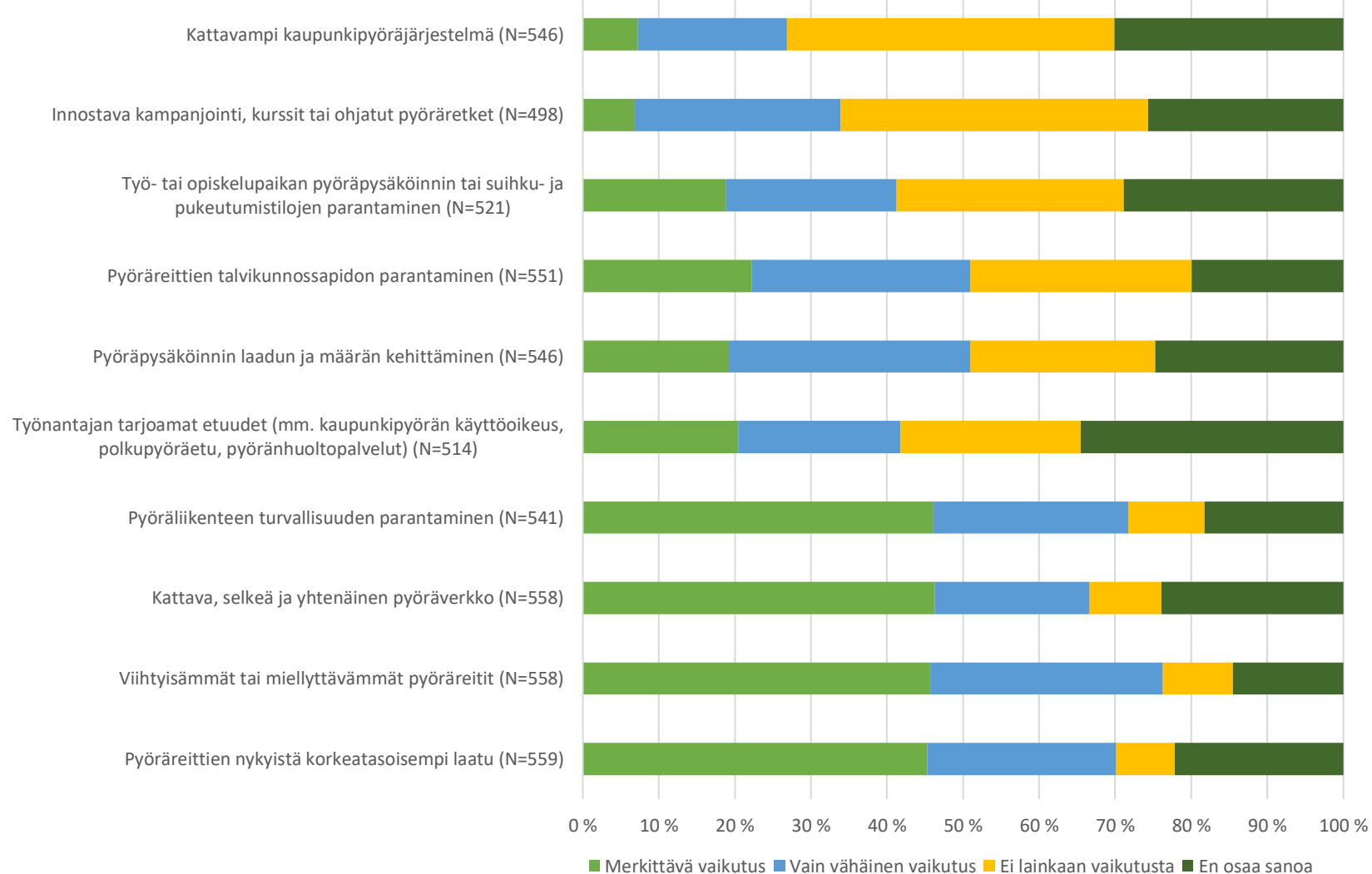
Keinot pyöräilyn lisäämiseen



Kysyttäessä tärkeitä keinoja vastaajan oman pyöräilyn lisäämiseen, tärkeimmäksi vastaajat kokivat nykyisten pyöräreittien laadun ja turvallisuuden kehittämisen ja lisäämisen.

Näiden lisäksi muita tärkeitä keinoja olivat pyöräreittien opastuksen ja pyöräkarttojen sekä vapaa

Mitkä seuraavista keinoista voisivat lisätä pyöräilyäsi Vantaalla?



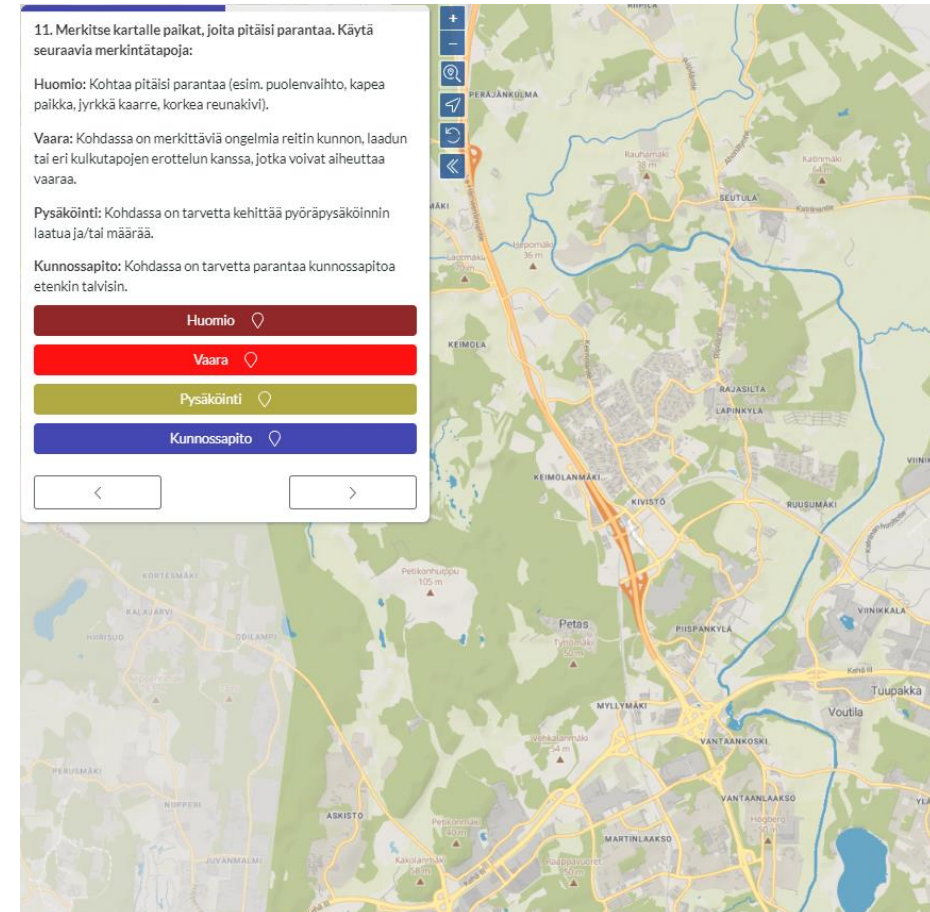
Karttavastaukset



Karttaosiot



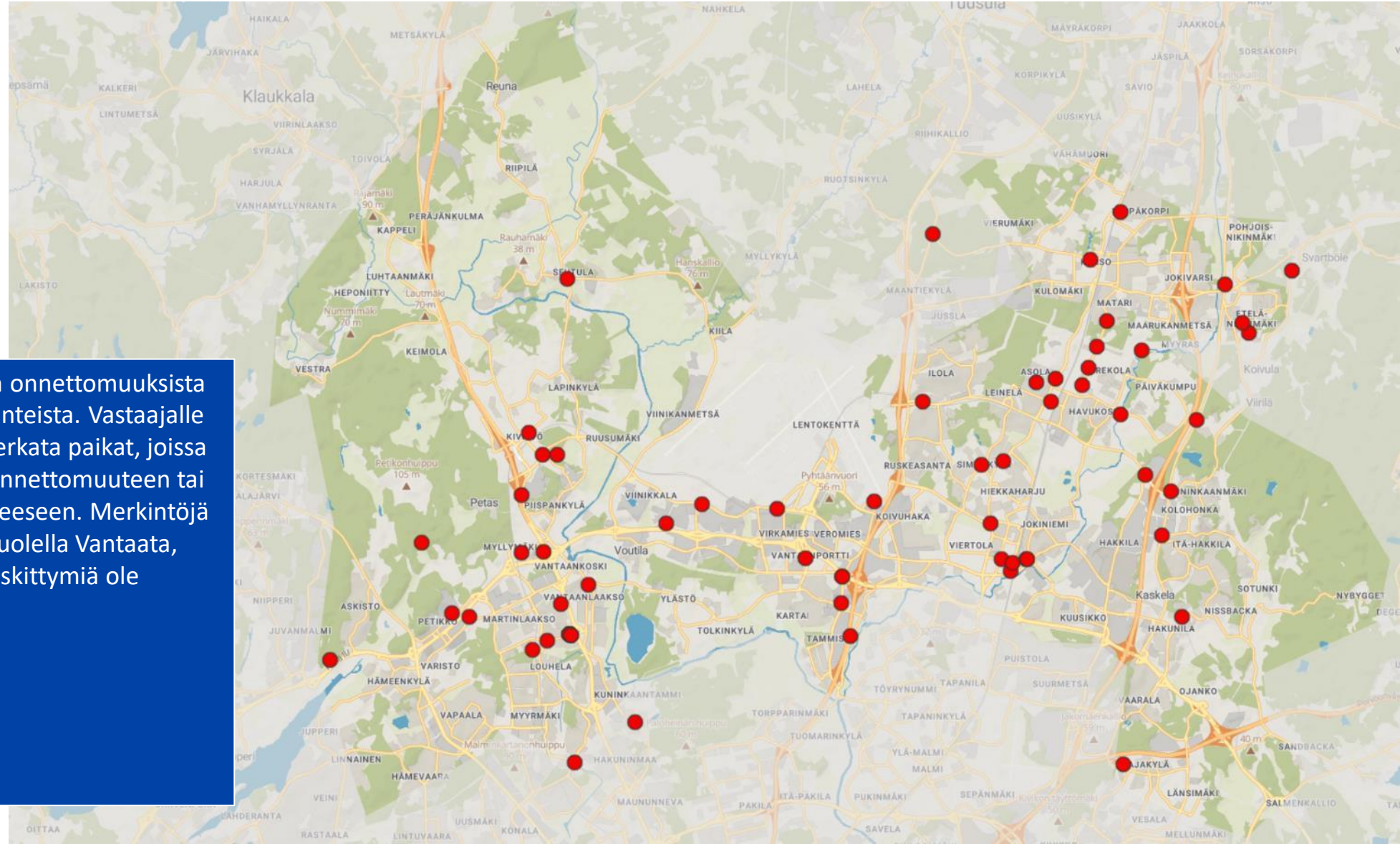
Karttaosiot toteutettiin muun kyselyn kanssa kokonaisuudessaan Maptionnairessa. Vastauksia kartalle saatiin noin 2500 kappaletta.



Onnettomuudet



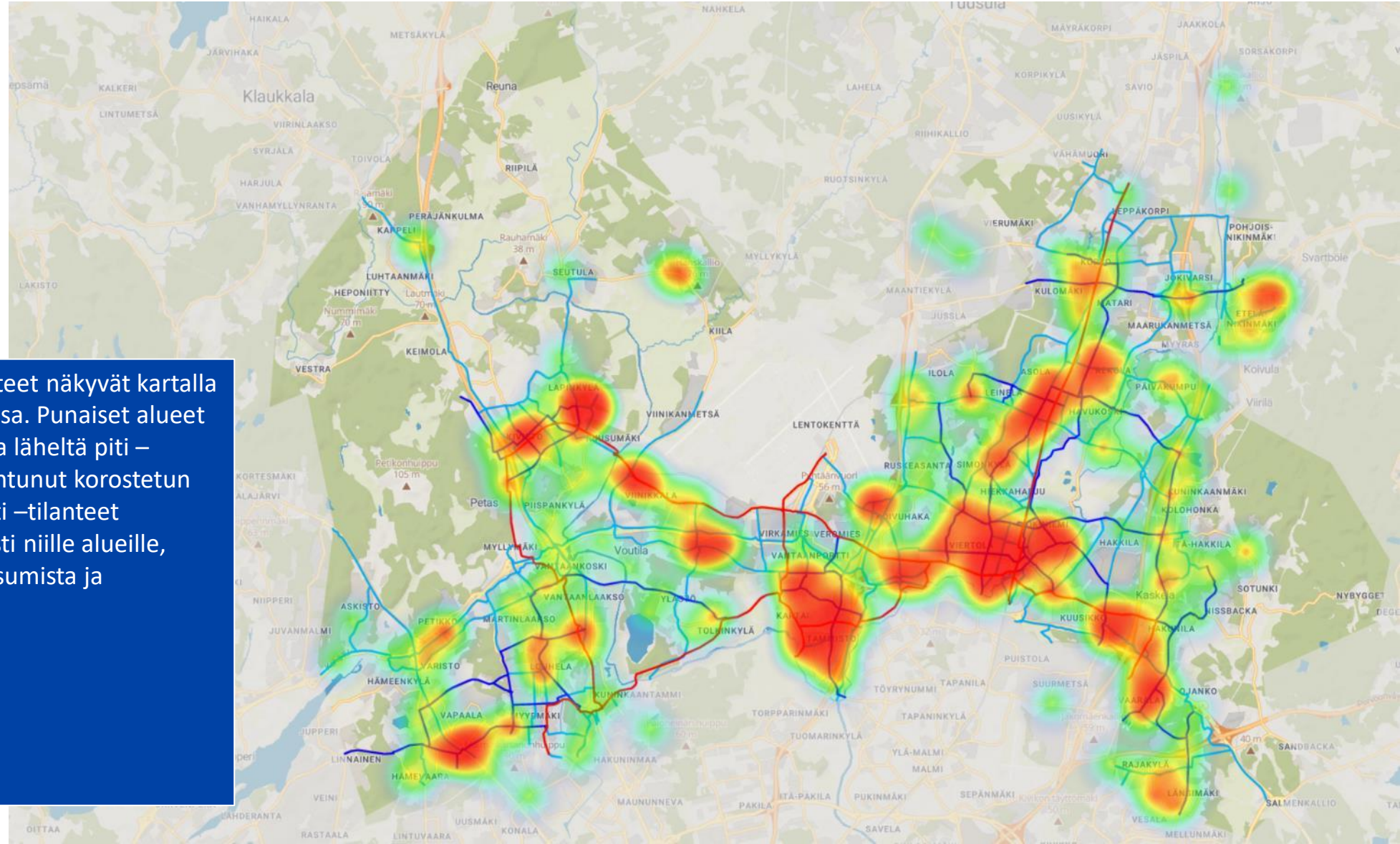
Kyselyssä kysyttiin onnettomuuksista ja läheltä piti –tilanteista. Vastaajalle oli mahdollista merkata paikat, joissa oli itse joutunut onnettomuuteen tai läheltä piti –tilanteeseen. Merkintöjä on tasaisesti eri puolella Vantaata, eikä varsinaisia keskittymiä ole havaittavaissa.



Läheltä piti -tilanteet



Läheltä piti -tilanteet näkyvät kartalla heatmap-muodossa. Punaiset alueet ovat alueita, joissa läheltä piti -tilanteita on tapahtunut korostetun paljon. Läheltä piti -tilanteet keskittyvät yleisesti niille alueille, joissa on paljon asumista ja palveluita.



Parannusehdotukset



Parannusehdotus-osio



Tässä osiossa kyselyyn vastaavilla oli mahdollisuus merkitä kartalle paikkoja, joita pitäisi parantaa. Merkit oli kategorisoitu neljään eri otsikkoon:

Huomio: Kohtaa pitäisi parantaa (esim. puolenvaihto, kapea paikka, jyrkkä kaarre, korkea reunakivi).

Vaara: Kohdassa on merkittäviä ongelmia reitin kunnon, laadun tai eri kulkutapojen erottelun kanssa, jotka voivat aiheuttaa vaaraa.

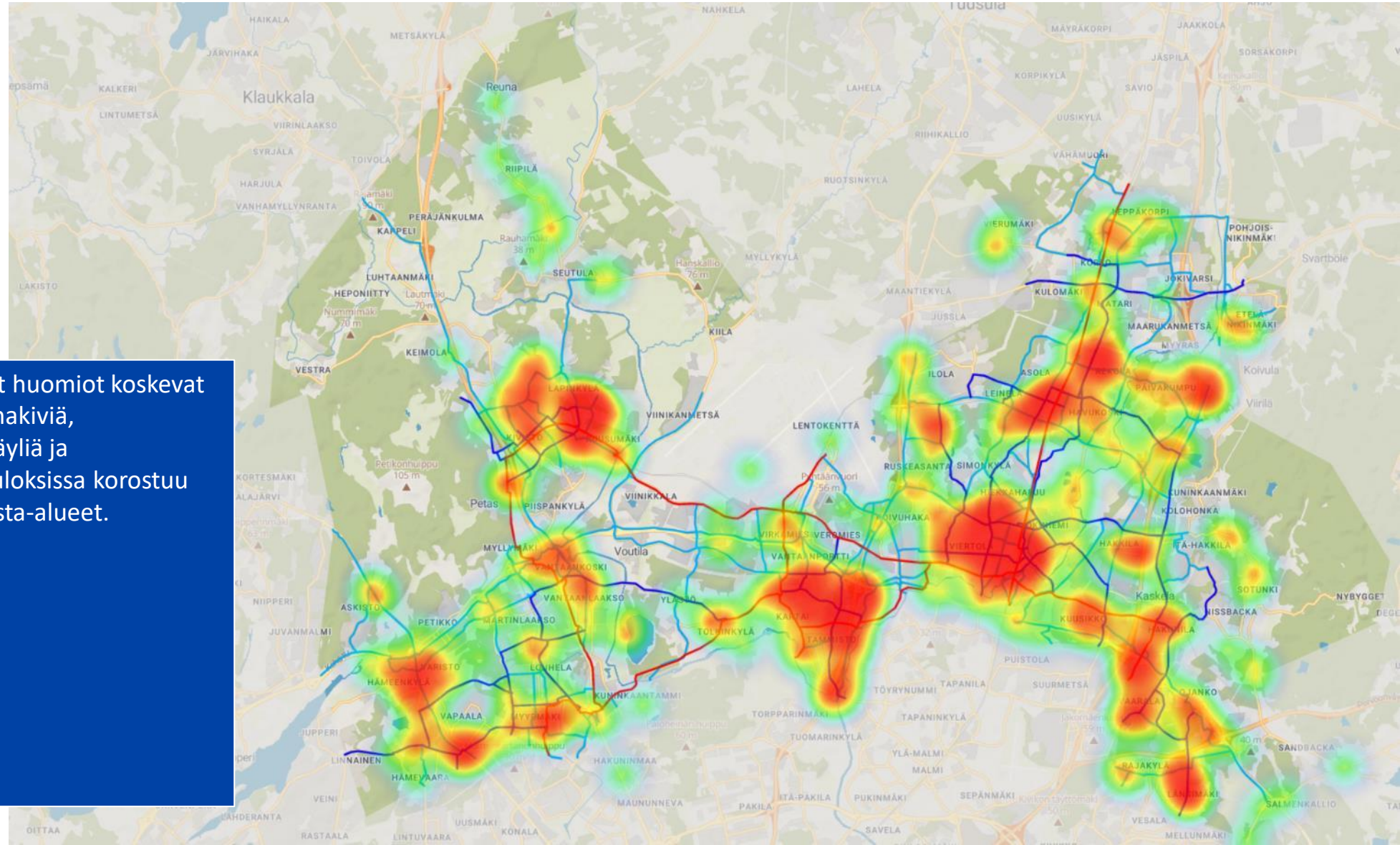
Pysäköinti: Kohdassa on tarvetta kehittää pyöräpysäköinnin laatua ja/tai määrää.

Kunnossapito: Kohdassa on tarvetta parantaa kunnossapitoa etenkin talvisin.

Huomiot



Kyselyssä mainitut huomiot koskevat mm. korkeita reunakiviä, huonokuntoisia väyliä ja näkemäesteitä. Tuloksissa korostuu esimerkiksi keskusta-alueet.

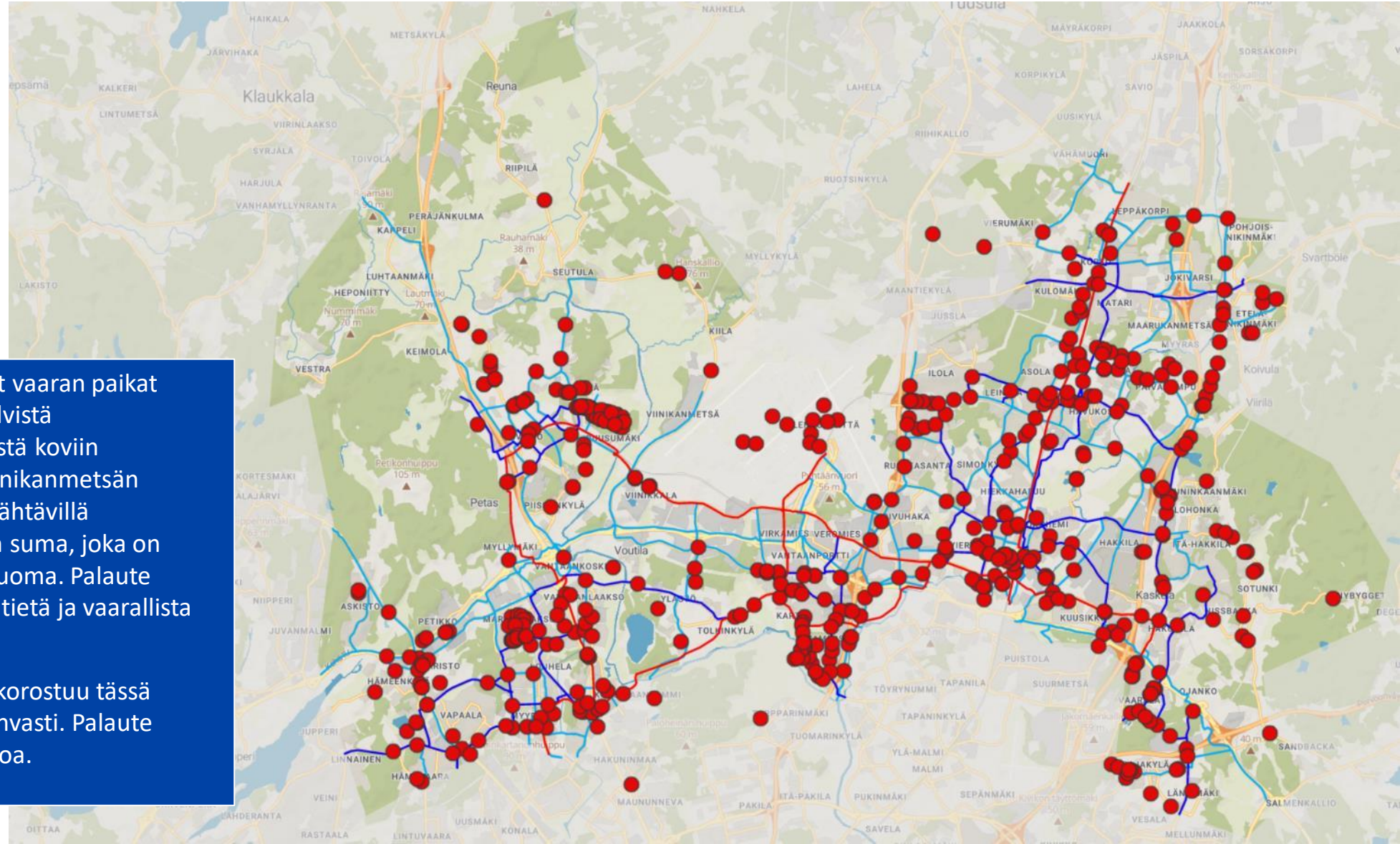


Vaarat



Kyselyssä mainitut vaaran paikat vaihtelevat epäselvistä liikennejärjestelyistä koviin ajonopeuksiin. Viinikanmetsän länsipuolella on nähtävillä karttamerkintöjen suma, joka on yhden vastaajan luoma. Palaute käsittelee kapeaa tietä ja vaarallista mäennpyylää.

Vanha Lahdentie korostuu tässä kyselyn osassa vahvasti. Palaute koskee reitin kuntoa.

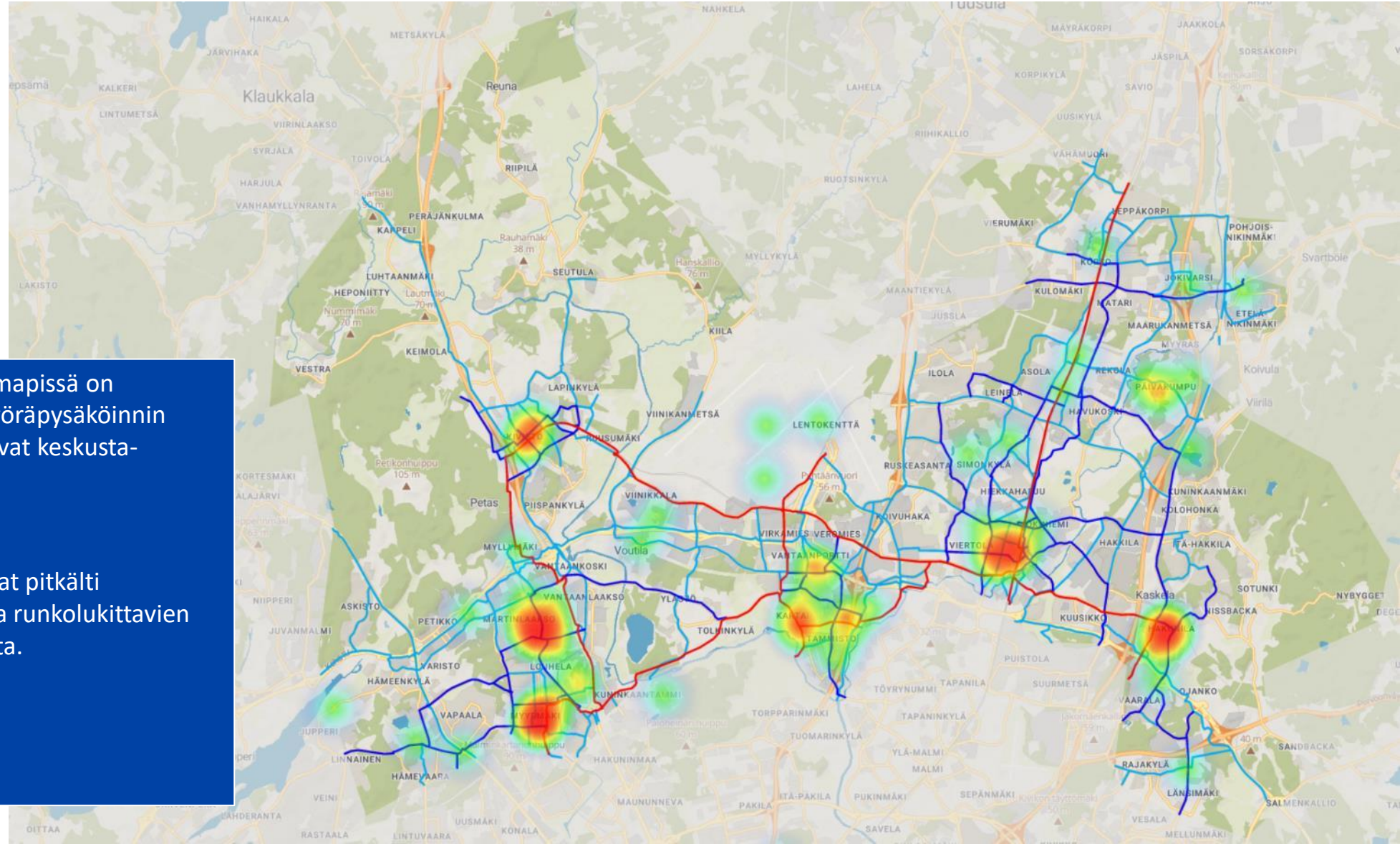


Pysäköinti



Pysäköinnin heatmapissa on nähtävillä, että pyöräpysäköinnin ongelmat korostuvat keskusta-alueilla.

Palautteet koskevat pitkälti pyörävarkauksia ja runkolukittavien telineiden puutetta.

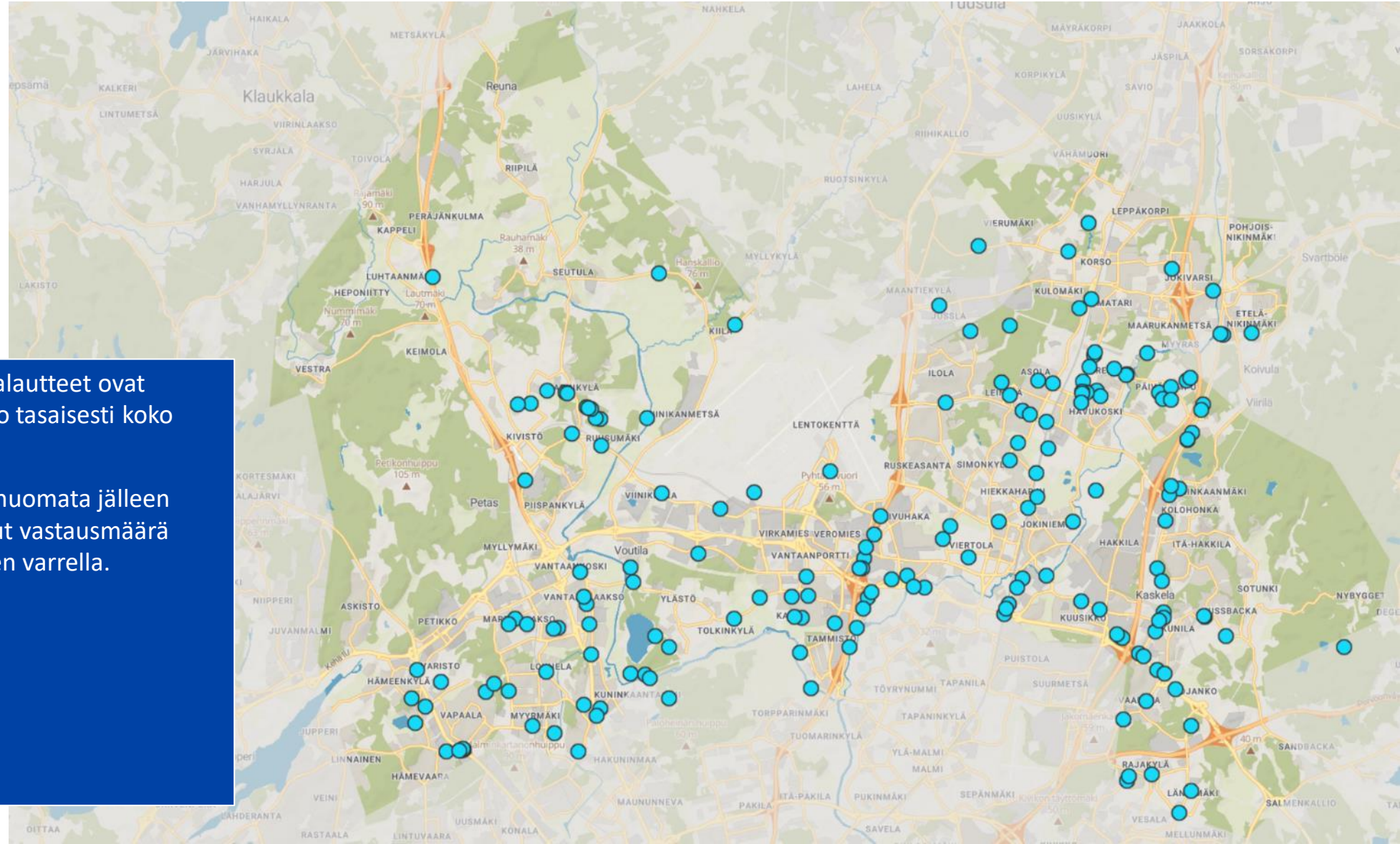


Kunnossapito



Kunnossapidon palautteet ovat jakautuneet melko tasaisesti koko Vantaan alueelle.

Kartasta voidaan huomata jälleen hieman korostunut vastausmäärä Vanhan Lahdentien varrella.



Pyöräliikenteen tavoiteverkko



Baanat ja pääpyöräreitit



Kyselyssä vastaajia pyydettiin merkitsemään tavoiteverkkoon pyöräreitteihin liittyviä huomioita. Merkintätavat olivat:

Erityisen tärkeä: Kohta pitäisi toteuttaa tavoiteverkon mukaiselle tasolle mahdollisimman pian.

Laatutason nosto: Tämän kohdan pitäisi olla osa tavoiteverkkoa tai tässä kohdassa pitäisi tavoitella korkeampaa laatutasoa kuin tavoiteverkolla on esitetty.

Reitin muutos: Tavoiteverkon reitti menee mielestäni väärässä paikassa ja sitä pitäisi muuttaa tai oikaista.

Mitä ovat baanat ja pääpyöräreitit?

Baanat (punaiset reitit) mahdollistavat nopean ja sujuvan pyöräilyn aluekeskusten välillä ja ne on suunniteltu pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baanoilla pyöräiliikenne erotetaan autoliikenteestä ja jalankulusta. Risteämiset autoliikenteen kanssa minimoidaan.

Luokan I pääpyöräreitit (tummansiniset reitit) yhdistävät pyöräilyetäisyydellä sijaitsevat, paljon liikennettä synnyttävät kohteet toisiinsa. Pyöräiliikenteen määrä on niillä korkea ja ne sijaitsevat pääkatujen varsilla. Pääreitti I:llä pyöräiliikenne erotetaan autoliikenteestä ja pääasiassa myös jalankulusta.

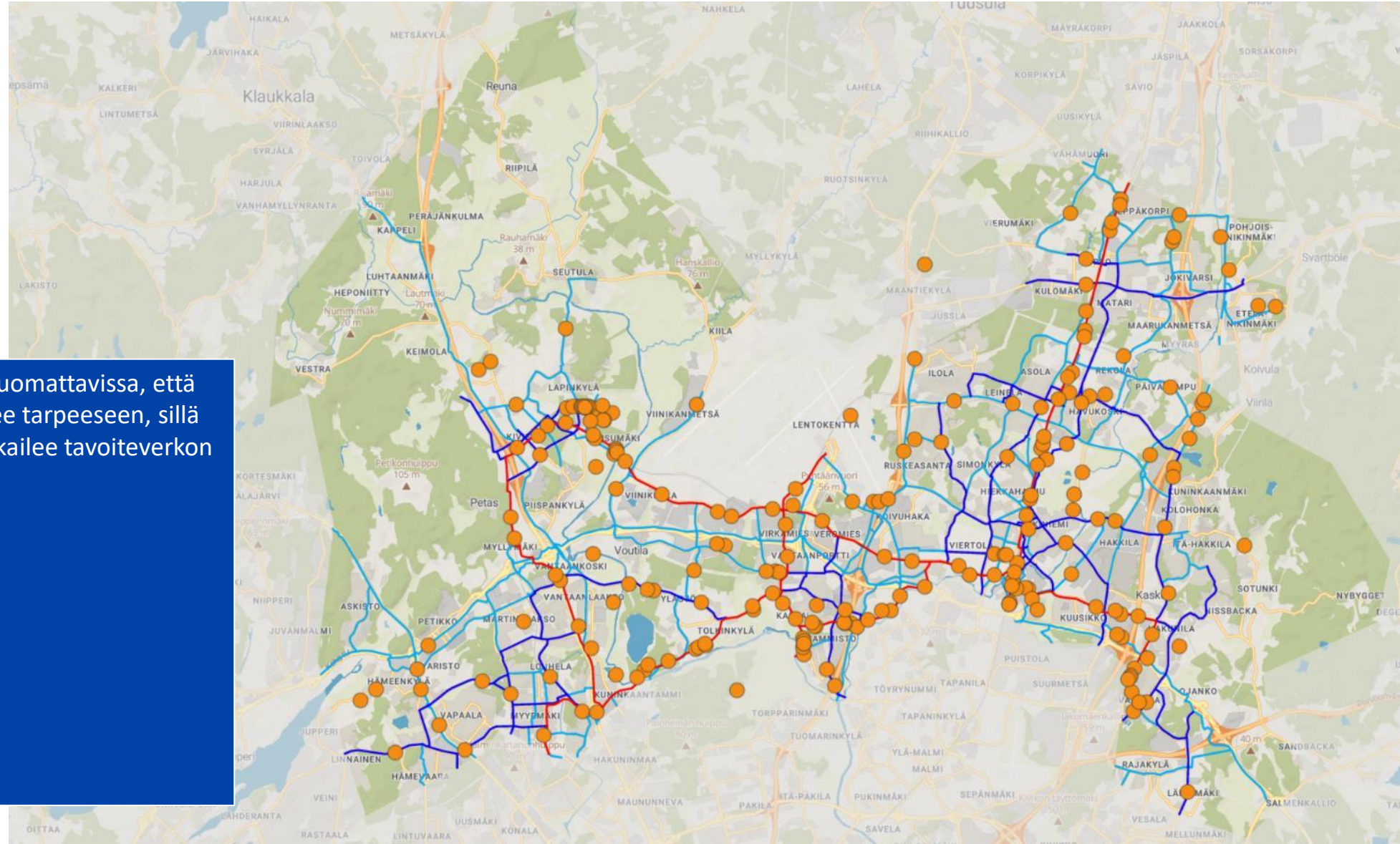
Luokan II pääpyöräreitit (vaaleansiniset reitit) yhdistävät merkittäviä kohteita, mutta eivät ole yhtä vilkkaita kuin luokassa I. Ne sijaitsevat yleensä pääkatujen ja kokoojakatujen varsilla. Pyöräiliikenne on aina eroteltu autoliikenteestä, mutta jalankulun kanssa reitit ovat yleensä yhteisiä.

Muita reittejä ei tässä yhteydessä ole esitetty. Niihin sisältyvät kaikki muut pyörätiet sekä kadut ja tiet, joilla pyörällä saa ajaa.

Erityisen tärkeä



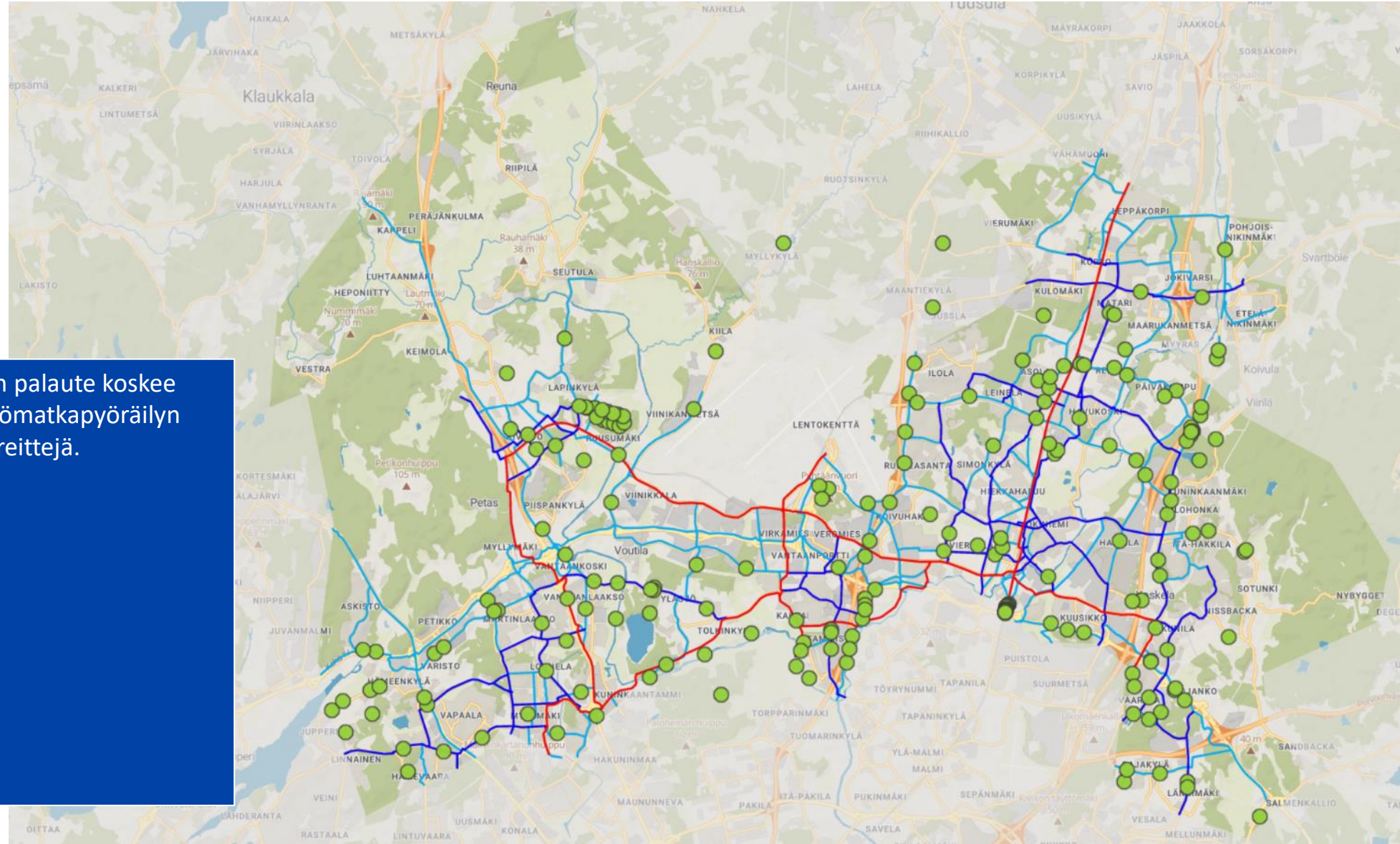
Vastauksissa on huomattavissa, että tavoiteverkko tulee tarpeeseen, sillä palaute usein mukaillee tavoiteverkon eri reittejä.



Laatutason nosto



Laatutason noston palaute koskee pitkälti erilaisia työmatkapyöräilyn kannalta tärkeitä reittejä.



Keskeisimpiä nostoja



Yleisiä huomiota kyselystä



1

Pyöräliikenteen kehittämiseksi on asukkaiden tuki.

Kyselyyn vastanneista yli 70 prosenttia suhtautuu myönteisesti Vantaan tavoitteisiin lisätä pyöräilyä.

2

Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen on keskeistä.

Karttavastauksissa on huomattavissa, että tavoiteverkko tulee tarpeeseen, sillä kartalle tullut palaute mukailee tavoiteverkon eri reittejä.

3

Ympärivuotinen pyöräily vaatii lisää panostusta.

Kyselyn mukaan Vantaalla pyöräillään silloin, kun reitit ovat vapaita lumesta ja jäätömiä. Neljäs osa vastaajista pyöräilee ympäri vuoden.

Tätä voidaan kehittää mm kunnossapidolla, jonka puutteet ovat myös yksi keskeinen syy pyöräilemättömyyteen.

Kyselyn mukaan keskeisimpiä keinoja pyöräliikenteen kehittämiseen



1

Pyöräliikenteen reittien laadun, turvallisuuden ja suoruuden parantaminen.

Kyselyssä vastaajat kokevat merkityksellisiksi pyöräilyn kehittämisessä ensisijaisesti pyöräreittien laadun ja turvallisuuden. Myös kartalla mainitut huomiot koskivat pyöräväylien laatua ja kuntoa mm. korkeita reunakiviä, huonokuntoisia väyliä ja näkemäesteitä.

2

Pyöräliikenne osaksi matkaketjuja.

Kyselyssä vastaajat kokevat merkityksellisiksi pyöräilyn kehittämisessä toiseksi tärkeimpänä pyöräliikenteen osana matkaketjuja. Pyörävarkaudet ja puutteellinen pyöräpysäköinti ovat myös merkittävässä roolissa pyöräilemättömyydessä.

3

Kasvatus ja koulutus pyöräliikenteestä.

Kyselyssä vastaajat kokevat merkityksellisiksi pyöräilyn kehittämisessä myös pyöräilytaitojen ja -sääntöjen opettamista eri kohderyhmille.

LIITTEET

LIITE 1. TOIMENPIDEKORTIT

LIITE 2. ASUKASKYSELYN TULOKSET

LIITE 3. KANSAINVÄLISET PARHAAT KÄYTÄNNÖT

LIITE 4. HEAT-LASKELMA

LIITE 5. TAVOITTEIDEN KOONTI LÄHTÖTIEDOISTA

Kansainväliset suositukset Vantaalle



Pyöräliikenteen parhaat käytännöt

Osana Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelman laatimista järjestettiin webinaari pyöräliikenteen parhaista kansainvälisistä käytännöistä. Webinaari pidettiin 6.5.2021 klo 9-11. Tässä liitteessä on kooste webinaarin annista suomeksi sekä suositukset Vantaan kaupungille webinaarin perusteella.

Webinaarissa oli avaamassa Hannu Penttilä Vantaan kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja.

Webinaarissa oli kolme puhujaa. Ensimmäisenä esiintyi Morten Kabell, Rambollin Tanskan toimistola. Kabell on myös Kööpenhaminan entinen apulaispormestari. Seuraavaksi puhui Marianne Weinreich, joka on myös Rambollin Tanskan toimistolta sekä Tanskan pyörälähetystön puheenjohtaja. Kolmantena saatiin esitys Helsingin kaupungilta Henna Hovilta, joka toimii projektipäällikkönä EU-HandShake hankkeessa.

Lopuksi keskusteltiin siitä miten oppeja voidaan hyödyntää Vantaan kaupungilla ja käytiin läpi miten työ jatkuu eteenpäin.

Webinaaria markkinointiin erityisesti Vantaan kaupungin työntekijöille ja webinaari oli avoin muillekin aiheesta kiinnostuneille. Webinaari kuunneltavissa jälkikäteen osoitteessa: <https://attendee.gotowebinar.com/recording/489346860826587663>

Now viewing **Reetta Keisanen**'s screen
Talking: **Reetta Keisanen** | Everyone | Webcams | Zoom: 109% | Screenshot

Reetta Keisanen

Marianne Weinreich

Morten Kabell

Henna Hovi

Olli Tamminen

Timo Väistö

Emmi Pasanen

Hannu Penttilä

WEBINAARI PYÖRÄLIIKENTEEN PARHAISTA KÄYTÄNNÖISTÄ 6.5.2021 KLO 9-11

Tervetuloa webinaariin pyöräliikenteen parhaista käytännöistä!

Webinaari on osa Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelman laadintaa. Webinaarin avulla haetaan esimerkkejä parhaista kansainvälisistä käytännöistä pyöräliikenteen edistämiseksi.

Webinaari on osittain englanninkielinen. Ohjelmassa on:

- Klo 9.00 Webinaarin käytännöt / tilaisuuden juontaja Reetta Keisanen, Ramboll Finland
- Klo 9.05 Avauspuheenvuoro / Hannu Penttilä, Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja
- Klo 9.15 Pyöräliikenteen kehittämisen parhaat käytännöt Kööpenhaminassa / Morten Kabell, Ramboll Denmark (Kööpenhaminan entinen apulaispormestari)
- Klo 9.45 Pyöräliikenteen markkinointi ja viestintä maailmalla / Marianne Weinreich, Ramboll Denmark, Tanskan pyörälähetystön puheenjohtaja
- Klo 10.15 Helsingin kaupungin kokemukset pyöräliikenteen kehittämisestä ja kansainvälisestä yhteistyöstä / Henna Hovi, Helsingin kaupunki
- Klo 10.45 Kysymyksiä ja keskustelua

Webinaari tallennetaan ja se on katsottavissa myöhemminkin. Tilaisuuden organisoii Ramboll Finland Vantaan kaupungin toimeksiantona.

 **Vantaa**

 **RAMBOLL**

Kuva Saksasta: Ramboll

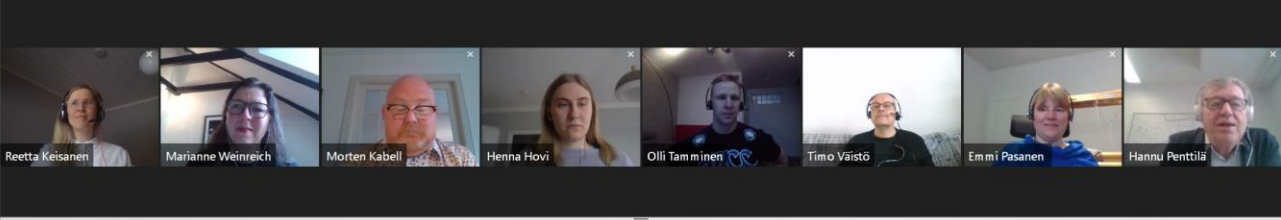


Kuva Tanskasta: Ramboll



AVAUSPUHEENVUORO

Now viewing **Reetta Keisanen**'s screen
Talking: **Hannu Penttilä** | Everyone | Webcams | Zoom: 109% | Screenshot



AVAUSPUHEENVUORO
HANNU PENTTILÄ,
VANTAAN KAUPUNKI, KAUPUNKIYMPÄRISTÖN
TOIMIALAN APULAISKAUPUNGINJOHTAJA



Avauspuheenvuorossa Hannu Penttilä kertoi Vantaan kaupungin strategisista tavoitteista ja siitä miten pyöräliikenteen edistäminen vastaa myös useaan strategiseen tavoitteeseen kuten hiilineutraalisuuteen ja asukkaiden hyvinvointiin.

Pyöräliikenteen parhaat käytännöt Kööpenhaminassa

Morten Kabell esitteli muutosta, mikä Kööpenhaminassa on toteutettu kaupunkiympäristössä useiden vuosikymmenien aikana. Kuvien avulla hän näytti kohteita, joissa on saatu kaupunkitilan tehotonta käyttöä muutettua kohti järkevämpää ja tilatehokkaampaa toteutusta. Kööpenhaminassa on useita esimerkkejä siitä miten kaupunkitilaa on muutettu dramaattisesti kohti ihmisläheistä kaupunkiympäristöä, josta mm. lapset ja iäkkäät sekä liike-elämä hyötyy.



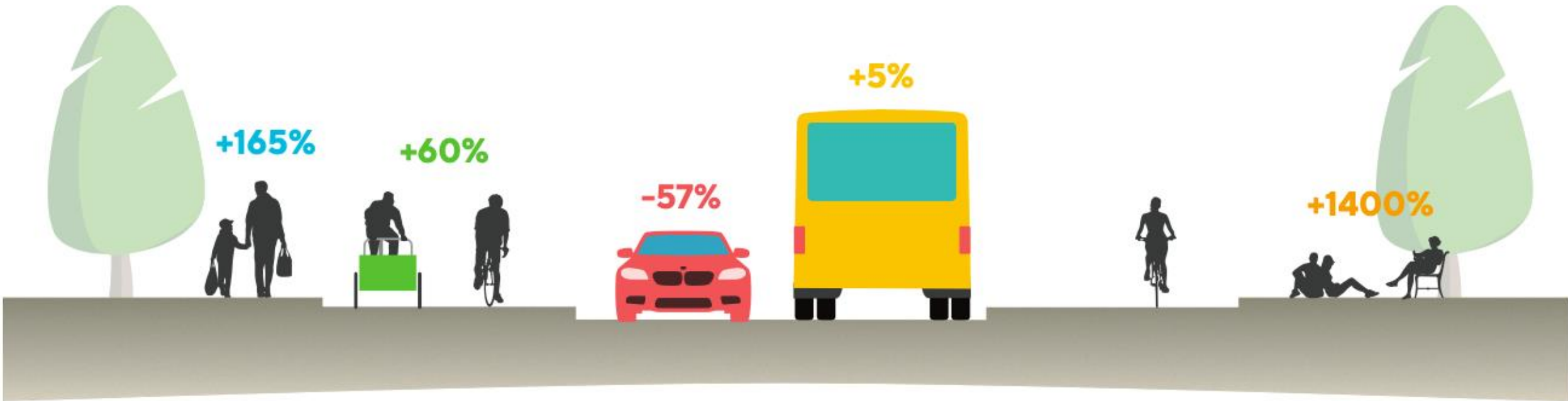
Pyöräliikenteen hyödyt

Kabellin esityksessä korostui myös jatkuvasti pyöräliikenteen hyödyt kaupungin kokonaiskehitykselle. Kööpenhaminassa pyöräliikenteen budjetti vuosin 2005–2020 aikana on ollut yhteensä 280 M€ eli 18,6 milj.euroa vuodessa. Tällä budjetilla on saatu 500 km pyöräteitä ja 10 uutta siltaa. Samalla rahalla on puolestaan saatu 3 km autoliikenteen tunnelia. Näistä luvuista nähdään, että pyöräliikenteen infra on olennaisesti edullisempaa autoilun infraan verrattuna.

Kööpenhaminassa on tehty myös selvitys pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellisista hyödyistä, jonka mukaan pyörällä ajetusta kilometristä saadaan + 68 senttiä per kilometri hyötyä, joka tulee terveys ja hyvinvointi vaikutuksista. Sen sijaan autoliikenteestä tulee -78 senttiä per kilometri sen negatiivisten ulkoisvaikutuksien takia.



Tuloksia kööpenhaminassa

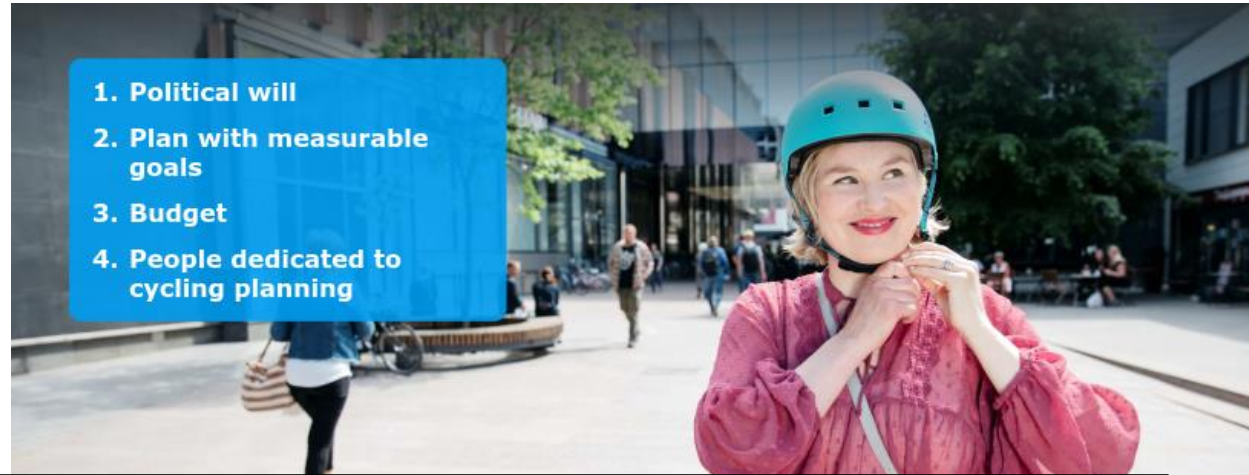


Kabellin esityksessä nähtiin myös konkreettinen esimerkki Kööpenhaminan kadusta, jota on muutettu kaupungin strategian mukaisesti. Kadulla oli aikaisemmin 2+2 ajokaistaa, joista kaksi vaihdettiin jalankulun ja pyöräliikenteen tilaksi ja jäljelle jäi 1+1 ajokaistaa. Muutoksen myötä jalankulkua tuli lisää +165%, pyöräliikenne kasvoi +60%, joukkoliikenteen määrä kasvoi +5% ja joukkoliikenteen matka-aika nopeutui, oleilun määrä lisääntyi +1400%. Muutoksen myötä autoliikenne väheni -57 %. Kokonaisuudessaan ihmisten määrä kadulla kasvoi valtavasti. Kabell kehottikin seurannassa keskittymään ihmisten määrän laskentaan.

Pyöräliikenteen markkinointi ja viestintä maailmalla

Marianne Weinreich esitteli keinoja, joita pyöräliikenteen edistämiseen tarvitaan. Edellytysten elementteinä nousi esiin: poliittinen tahto, mitattavat tavoitteet, budjetti ja pyöräliikenteen suunnitteluun nimetyt henkilöt.

Tämän lisäksi hän nosti esiin keppejä ja porkkanoita, joita edistämisessä kannatta käyttää. Pyöräliikenteen tekeminen helpoksi on yksi keskeinen keino kuin myös autoliikenteen tekeminen vähemmän houkuttelevaksi.

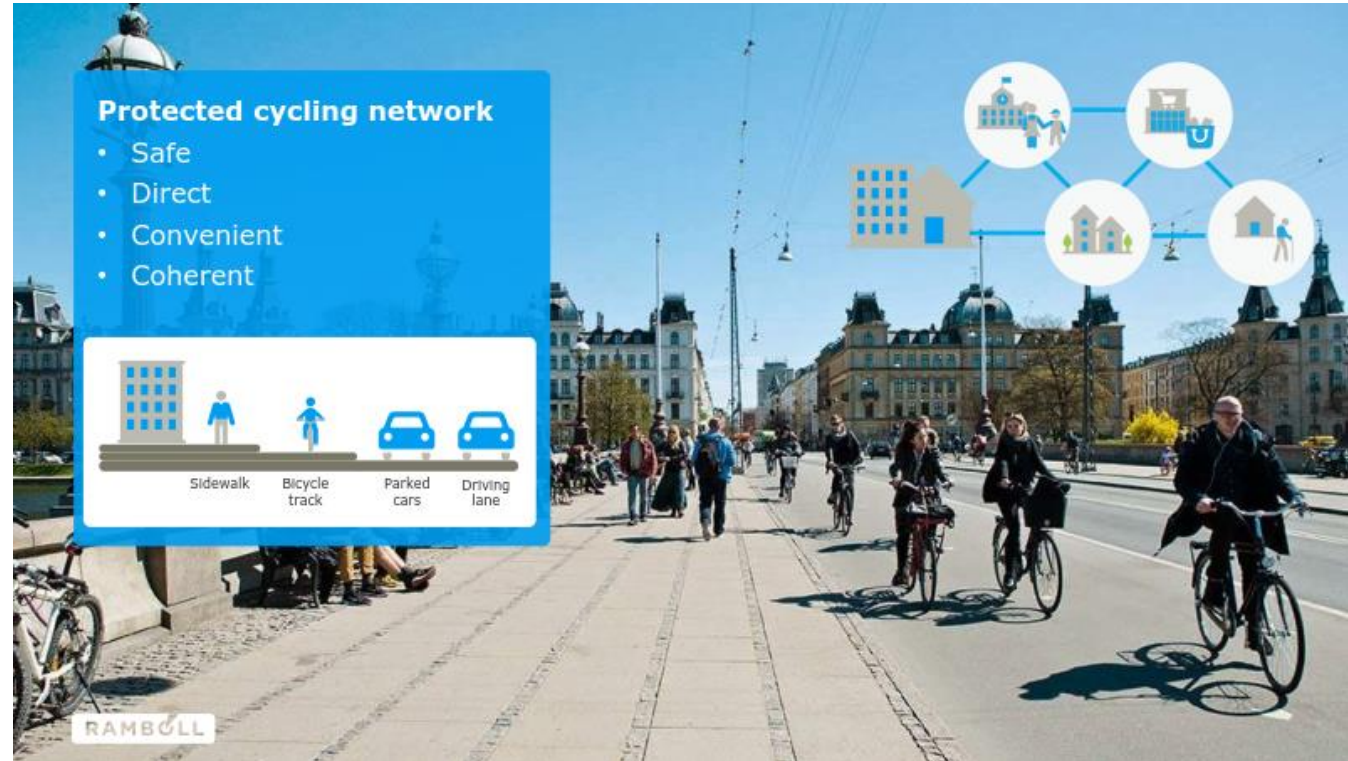
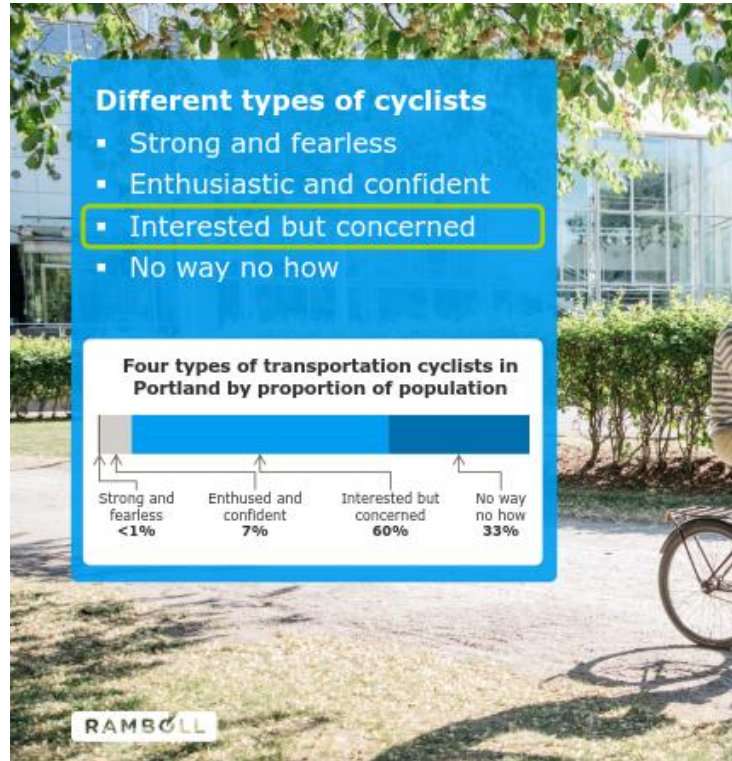


MEASURE TO PROMOTE CYCLING

- Make it safer, easier and more pleasant to cycle
- Make it harder and more expensive to drive
- Promote and brand cycling as the car industry have promoted the car
- Create targeted campaigns and activities that make it possible for different people to try out cycling and different bicycles
- Establish programs that support people in keeping their new habits and making them local role models



Tarvitaan panostusta pyöräilystä kiinnostuneisiin



Weinreich suositteli pyöräliikenteen pääkohderyhmäksi heitä jotka ovat kiinnostuneet pyöräilystä, mutta ovat arkoja pyöräilemään. Heille tarvitaan turvalliset olosuhteet pyöräilyyn. Hyvinä esimerkkeinä nousi useita käytäntöjä suunnitellusta, kuten pyöräpysäköinti, pyöräliikenteen yhdistyminen joukkoliikenteeseen, kolmitasoratkaisu (kuva), vihreät aallot liikennevaloissa sekä muiden erityistarpeiden huomiointi ja pyöräliikenteen palvelut.

Kohderyhmääjattelu viestinnässä ja kampanjoinnissa keskeistä



Weinreich nosti esille tarkennettuja esimerkkejä esittämästään kohderyhmästä, jotka ovat yleensä kiinnostuneita, mutta epävarmoja pyöräilemään. Tällaisia hyviä esimerkkejä ovat mm: lapset ja heidän vanhemmat, naiset sekä seniorit.

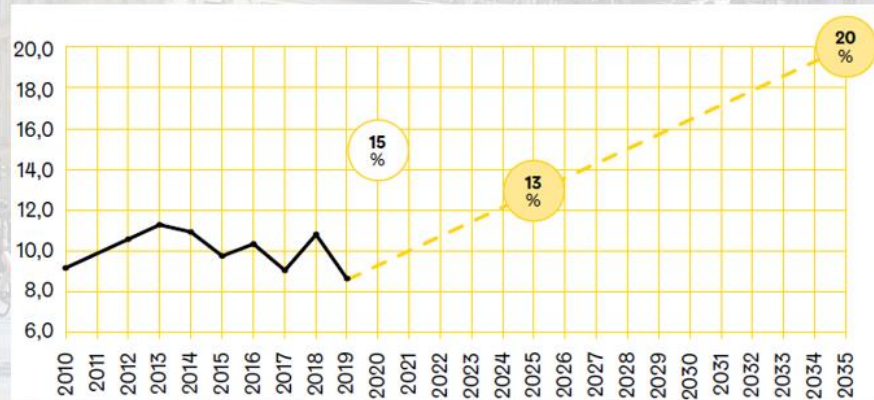
Esityksessä oli myös polku onnistuneen pyöräilykampanjan toteuttamiseen.



Helsingin kaupungin kokemukset pyöräliikenteen kehittämisestä ja kansainvälisestä yhteistyöstä

Päätavoite

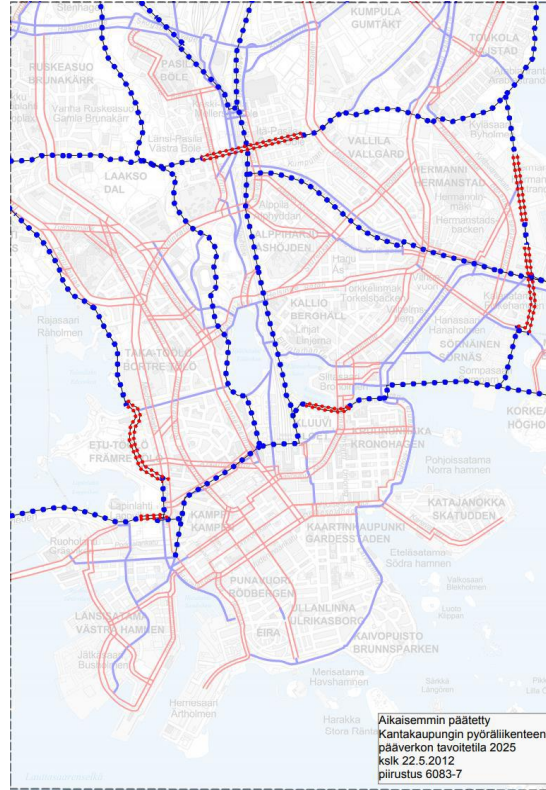
Helsinki on ympärivuotinen pyöräilykaupunki kaiken ikäisille ja kykyisille—
kulkutapaosuus nousee 20 %:iin vuoteen 2035 mennessä



Webinaarissa kuultiin myös naapurikaupungin kokemuksia Henna Hovilta pyöräliikenteen kansainvälisestä kehittämisestä ja uusista tavoitteista.

Helsingin tavoitteena on edelleen pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden merkittävä kasvu, vaikka tämä ei olekaan edennyt viime vuosina tavoitteiden mukaisesti.

Infran kehittäminen on keskeistä



Hovi kertoi, että Helsingin suurin haaste on pyöräliikenteen verkon katkonaisuus ja tästä syystä pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvu on tavoitteesta jäljessä.

Helsingissä ollaan kuitenkin rakentamassa verkkoa ja toteuttamassa vauhdittamassa. Tähän on osoitettu selkeä budjetti ja verkko rakennetaan vuosi vuodelta eteenpäin.

Resurssit ratkaisee

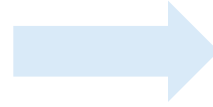
Taulukko 1. Pyöräiliikenteen edistämisen henkilöresurssit ja investoinnit

Kaupunki	Asukasluku	Henkilöresurssit	Erillis-investoinnit M€	Investoinnit €/as	Pyöräilyn kulkumuoto-osuus (työ- ja opiskelumatkat)	Huom!
Helsinki	650 000	3-7	7-20	11-30	14 %	Liikenne- ja katusuunnittelussa on lisäksi useita henkilöitä, jotka edistävät pyöräliikennettä osana muita tehtäviä.
Kööpenhamina	620 000	20	11-27	18-44	49 %	Lisäksi pyöräilyä edistäviä henkilöitä sulautettuna muuhun organisaatioon
Amsterdam	870 000	18	58	67	36 %	Kulkumuoto-osuus sisältää kaikki matkat. Investoinnit eivät sisällä projektikohteita, uusia alueita ja pyöräpysäköintikeskuksia
München	1 530 000	18	11	7	18 %	
Tukholma	960 000	15-20	19-26	20-27	16 %	

Helsingissä nykyinen budjetti on merkittävä myös kansainvälisessä vertailussa, kuten myös henkilöresurssit, jotka ovat merkittävässä roolissa jotta budjetti voidaan käyttää suunnitellusti.

Mielikuviin muutosta

Urheilupyöräily



Pyöräliikenne



Henna Hovi toi Helsingistä esille, että pyöräliikenteen markkinoinnissa keskitytään luomaan mielikuvaa arkisesta liikennemuodosta, joka sopii mahdollisimman monelle eikä urheilupyöräilystä.

Helsinki hakee mallia maailmalta

Hovi nosti myös esille, että pyöräliikenteen osalta on olemassa jo paljon erittäin hyviä ratkaisuita, joita voidaan hyödyntää. Tällöin pyörää ei tarvitse keksiä uudelleen, jolloin pääsee nopeammin toteutukseen.



Rotenturmstraße, Wien

Suosituksset Vantaan kaupungille 1/2



1

Pyöräliikenteelle tarvitaan selkeä **budjetti**, jotta kaupunkia saadaan kehitettyä entistä enemmän kestävästi liikkumisen varaan. Tällä vahvistetaan myös resurssitehokasta ja ihmisystävällistä tilan käyttöä kaupungissa sekä pidetään myös huolta kaupunkilaisten aktiivisesta liikkumisesta eli myös hyvinvoinnista.

2

Laadukkaan sekä jatkuvan **pyöräliikenteen verkon rakentaminen** on keskeistä, jotta pyöräliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Verkon rakentaminen edellyttää laadukkaan verkkosuunnitelman sekä budjetin pyöräliikenteelle.

3

Pyöräliikenteen kehittäminen vaatii **henkilöresursseja**. Henkilöresursseilla varmistetaan mm. että kaupungilla on mahdollisuus edistää pyöräliikenteen verkon suunnittelua ja rakentamista sekä koordinoita pyöräliikenteeseen liittyvää yhteistyötä, niin kaupungin sisällä kuin ulkoistenkin organisaatioiden kanssa.

Suosituksset Vantaan kaupungille 2/2



4

Pyöräliikenteen kehittämisessä tulee **keskittyä niihin, jotka ovat kiinnostuneita, mutta arkoja pyöräilemään**. Tämä tarkoittaa laadukasta ja sujuvaa infraa sekä markkinoinnin kohdentamista tähän ryhmään (mm. lapset ja nuoret). Tällä kohderyhmävalinnalla palvellaan myös enemmän pyörällä liikkuvia.

5

Pyöräliikenteen markkinoinnissa tulee kiinnittää huomiota siihen, että **luodaan mielikuvaa arkisesta liikennemuodosta**, joka sopii useille ja eikä niinkään kilpaurheilusta. Tällä luodaan myös mielikuvaa siitä että pyöräily sopii usealle.

6

Pyöräliikenteen edistämisessä kannattaa **hyödyntää parhaita kansainvälisiä ratkaisuja**, koska niiden on jo todettu toimivan ja pyöräliikenteen kulkutapa-osuus on saatu korkeaksi mm. Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa. Näitä malleja voidaan myös hyödyntää nopealla aikataululla ja saada muutosta aikaan nopeammin.

LIITTEET

LIITE 1. TOIMENPIDEKORTIT

LIITE 2. ASUKASKYSELYN TULOKSET

LIITE 3. KANSAINVÄLISET PARHAAT KÄYTÄNNÖT

LIITE 4. HEAT-LASKELMA

LIITE 5. TAVOITTEIDEN KOONTI LÄHTÖTIEDOISTA

HEAT-laskenta



HEAT-työkalu



- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuus-riskin, CO₂ –päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

❖ Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

- Uuden pyöräily- tai kävelyinfrastruktuurin suunnittelun perustelussa
- Kuolleisuuden vähenemisen taloudelliseen arviointiin nykyisillä ja tavoitelluilla kulkutapajakaumilla
- Lähtötietojen tuottamiseen laajempia taloudellisia laskelmia varten osana kaupunkisuunnittelua

Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräilyn osalta 20-64 ja kävelyn osalta 20-74-vuotiaat).
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset *kuolleisuuteen*, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksiin.
- Laskentatyökalu olettaa pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli aktiivisen liikkumisen määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



Laskelman lähtötiedot

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Pyöräliikenne	20-64	146 636	201	2 560 000€	3,5%

- Lähteet: Tilastokeskus (Vantaa), 2020. Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne (pyöräliikenteen kulkutapaosuus 7,3%)	Tavoite 2030 (pyöräliikenteen kulkutapaosuus 20%)
Pyöräliikenne	0,89	2,44

- Lähde: HSL 2018.

Tulokset

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	9 vuodessa	Vuodessa	9 vuodessa (sis. 3,5% diskonttaus)
Pyöräliikenne	8,9	80	22 600 000€	165 000 000€

- **Pyöräliikenteen** lisääntyminen kulkutapatavoitteen mukaiseksi merkitsisi yli 22 miljoonan €:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Yhdeksässä vuodessa (v.2030 mennessä) hyöty olisi 165 M€.

Huomioita

- Kulkutapojen muutos Vantaalla asetettujen tavoitteiden mukaiseksi pyöräliikennettä suosivaksi toisi merkittäviä säästöjä fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä vuosittain.
- HEAT-laskenta tehtiin myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus oli kuitenkin vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin, että ne on jätetty raportista pois.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioda, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers –ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.
- Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.

LIITTEET

LIITE 1. TOIMENPIDEKORTIT

LIITE 2. ASUKASKYSELYN TULOKSET

LIITE 3. KANSAINVÄLISET PARHAAT KÄYTÄNNÖT

LIITE 4. HEAT-LASKELMA

LIITE 5. TAVOITTEIDEN KOONTI LÄHTÖTIEDOISTA

Tavoitteiden koonti lähtötiedoista

05/2021



Yhteenveto



1

Valtakunnallisesti kävely ja pyöräliikenne on tunnistettu merkittäväksi kehitysalueeksi **etenkin kaupunkiseuduilla**. Valtio tavoittelee 30 % kasvua kävely- ja pyörämatkoissa vuoteen 2030 mennessä, ja uusista matkoista **vähintään puolet** tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

2

Helsingin seudulla edistetään erityisesti **raide- ja pyöräliikenteen yhteenkytkentää**. Seudun MAL-sopimuksen myötä pyöräliikenteen edistämiseen on osoitettu seudulla **merkittäviä rahoitusosuuksia**.

3

Vantaan tavoitteena on kehittää itseään **joukkoliikenne- ja pyöräilykaupungiksi**. Asumisen laatua lisätään toteuttamalla yhä laajempaa pyörätieverkostoa. Kestävän liikkumisen alueilla tavoitteena on, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne **tarjoavat todellisen vaihtoehdon henkilöautolle**.

Yhteenveto



4

Keskusta-alueilla on huolehdittu **laadukkaasta pyöräpysäköinnistä** ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden, koska jokainen pyöräilty matka alkaa ja päättyy pysäköintiin. Pyöräilyn pääreitit ovat **suoria, jatkuvia ja mukavia**, minkä lisäksi ne ovat hyvin saavutettavia muulta verkolta.

5

Raideliikenteen rooli on hiilineutraalissa kaupungissa merkittävä, ja raideliikenteen saavutettavuus on erityisen tärkeää pyörällä. Pyöräpysäköinti tuodaan **kaikkien Vantaan ratikan pysäkkien** yhteyteen.

6

Vantaan tiivistyessä liikkumisen tarve lisääntyy, mutta liikenteen käytettävissä oleva tila ei kasva. Siksi **liikkumista on tarpeen suunnata kapasiteetiltaan tehokkaisiin kulkutapoihin**, kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (Julk. 2018, tavoitevuosi 2030, LVM, [lähde](#))

”Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää **30 prosentilla** vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna)”

”Tavoitteena on, että **vähintään puolet** uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi **siirtymänä henkilöautomatkoista**”

[...]”liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle **miljardien eurojen säästöjä**”

Fossiilittoman liikenteen tiekartta (julk. luonnos 14.1.21, Tavoitevuosi 2030&2045, LVM, [lähde](#))

”Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus matkasuoritteesta **kasvaa merkittävästi** vuoteen **2030** mennessä”

”Kunkin kestävän kulkutavan suorite kasvaisi **noin 23 %** vuoteen **2045** mennessä”

”**Infrainvestointien suunnittelun** tulisi jatkossa **perustua asetettuun tavoitetilaan**, ei suoritteiden kasvuennusteisiin”

”Liikenneverkko tukee ja edistää **kestävää yhdyskuntarakennetta**”

”Liikenneverkon suunnittelussa ja parantamisessa **priorisoidaan kestäviä liikkumis- ja kuljettamistapoja**”

Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita **infran rakentamisella** ja esimerkiksi **pyöräpysäköintiin panostamalla**

Valtakunnalliset



12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (julk. luonnos 21.1.21, tavoitevuosi 2031&2032), LVM, [lähde](#))

"Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä **pääasiassa kestävillä kulkutavoilla"**

"Kävellessä ja pyöräillen tehdyt matkat ovat **merkittävästi korvanneet henkilöautoilla** tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla."

"Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla."

"Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee"

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyysden takaamiseksi

"Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita"

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia, julk. tavoite 2021, tavoitevuosi 2022-2026, LVM, [lähde](#))

"Tieliikenteen osalta [...] tavoite kytkeytyy erityisesti EU:n nollavisioon, jonka päämääränä on vähentää tieliikennekuolemien määrä nollaan"

"Tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa, ottaen erityisesti huomioon liikenteen digitalisaation ja automatisaation sekä liikennekäyttämisen"

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, julk. väliraportti 21.8.2020, tavoitevuosi 2021, VVM, [lähde](#))

**"Hallitusohjelman kirjaus kevyen liikenteen työsuhte-
etujen tukemisesta voitaisiin toteuttaa ottamalla
käyttöön työsuhdepolkupyörien verotuki. Tuen
tavoitteena olisi pyöräilyn osuuden kasvattaminen
työmatkaliikenteessä"**

Etelä-Suomen liikennestrategia 2020

(Julk. 2020, Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson liitot, tavoitevuosi 2031&2032, [lähde](#))

Kestävyys

”Ihmisten mahdollisuudet valita **kestävämpiä liikkumismuotoja** paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.”

”Kun maankäyttöä ohjataan ensisijaisesti kestävän liikenteen käytäviin ja keskuksiin, yhä useampi pystyy halutessaan valitsemaan jonkin kestävän kulkutavan päivittäisessä liikkumisessaan.”

”**Käyttäjälähtöisten matkaketjujen ja kestävän liikenteen edistämällä**, maankäytön suunnittelulla ja tietoliikenneyhteyksien kehittämällä voidaan **vähentää henkilöautoliikenteen määrää.** ”

”Nopeasti toteutettavilla **pienillä parannustoimenpiteillä** voidaan poistaa nopeasti kestävien liikkumismuotojen pullonkauloja ja **parantaa kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta**”

Saavutettavuus

”Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.”

”Kun maankäyttöä ohjataan ensisijaisesti kestävän liikenteen käytäviin ja keskuksiin, liikkumisen ja liikennejärjestelmän kunnossapidon kustannukset pienenevät.”

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2018

(Julk. 2018, Uudenmaan ELY-keskus, tavoitevuosi 2020-2025, [lähde](#))



”Vuosien 2020–2025 onnettomuustavoitteeksi asetettiin valtioneuvoston periaatepäätöstä noudattaen 50 % onnettomuusvähenemä sekä liikennekuolemien että loukkaantumisten osalta. ”

”Uudeksi tavoitteeksi nostettiin lisäksi liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä, jota on tilastoitu vuodesta 2014 lähtien. Vakaville loukkaantumisille asetettiin Uudenmaan ELY-keskuksen alueella samat vähentämistavoitteet kuin muille loukkaantumisille (25 % vuoteen 2020 ja 50 % vuoteen 2025).”

”Tavoitteena on, että vuonna 2025 Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikenteessä tapahtuu vuodessa enintään

- 19 liikennekuolemaa
- 1 365 loukkaantumista
- 177 vakavaa loukkaantumista”

Uusimaa-kaava 2050

(Julk. 2018, päiv. 11/2020, Uudenmaan liitto, [lähde](#))



Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteita:

"Kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino"

"Kestävä kilpailukyky"

"Hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen"

"Ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnonvarojen kestävä käyttö"



MAL-suunnitelma

MAL-2019, (tavoitevuosi 2030, [lähde](#))



"Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti"

"Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70%"

"Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille"



Vantaan kaupungin strategia

(julk. 2017, tavoitevuosi 2018-2021, [lähde](#))



”Vantaata kehitetään enenevissä määrin joukkoliikenne- ja pyöräilykaupungiksi. Tulevaisuudessa yhä useampi pyöräilee ainakin osan työmatkastaan. Pyöräilyn ja muun kevyenliikenteen infrastruktuuria parannetaan.”

”Vantaan tavoitteena on ympäristöystävällisten liikkumismuotojen ja monimuotoisten liikenneratkaisujen edistäminen.”

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

(julk. 2018, [lähde](#))

”Vantaa edistää asumisen laatua esimerkiksi suunnittelemalla ja toteuttamalla yhä laajempaa pyörätieverkostoa ja lisäämällä virkistyskäyttömahdollisuuksia jokivarsilla.”

”Vantaa haluaa olla entistä vahvemmin pyöräilykaupunki, jossa yhä useampi asukas taittaa työmatkansa polkupyörällä. Pyöräilyn ja kevyenliikenteen infrastruktuurin parantamiseen panostetaan jatkuvasti.”



Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

VALO

(julk. 2016, [lähde](#))



"Liikenne Vantaalla on turvallista sekä sosiaalisesti, ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävä. Liikennesuunnittelu tukee maankäytön kehittämistavoitteita ja elinkeinoelämän kilpailukykyä."

"Tavoitteena on, että keskusta-alueilla kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisä ja palvelutarjonta kattava. Keskustoihin luodaan viihtyisät puitteet oleskelulle ja ajanvietolle. Ne eroavat ympäristöstään myös liikkumiskäyttäytymisen osalta: kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö on keskustoissa merkittävästi muita alueita tyypillisempää."

"Keskusta-alueilla on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden. Alue on rauhoitettu nopealta pyöräilyltä. Pyöräilyn pääreitit eivät mene keskusta-alueen läpi, mutta yhteydet pyöräilyn pää- ja muille reiteille on varmistettava ja opastettava laadukkaasti."

"Keskustan tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla"

"Kestävän liikkumisen alueilla tavoitteena on, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat todellisen vaihtoehdon henkilöautolle. Alueella tarjotaan sujuvat, laadukkaat ja kilpailukykyiset yhteydet joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja pyöräilyn pääreittien pohjalta. Joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä ja pysäkkien palvelutaso korkea. Pyöräilyn pääreitit ovat laadukkaita. Laatutekijöinä ovat reittien suoruus, jatkuvuus ja mukavuus. Nämä syntyvät oikeanlaisesta mitoituksista, suorista ajolinjoista, hyvästä opastuksesta ja erottelusta. Runkoyhteyksien lisäksi huolehditaan niiden hyvästä saavutettavuudesta muulta verkolta. "

"Liikenteen suunnittelussa on huomioitava kulkuyhteydet virkistysalueille myös pyörällä ja joukkoliikenteellä. "

"Saavutettavuutta parannetaan erityisesti lyhentämällä kestävien liikkumismuotojen matka-aikaa laadukkaiden joukkoliikenteen ja pyöräilyn runkoyhteyksien avulla."

Resurssiviisauden tiekartta

(julk. 2018, tavoitevuosi 2030, [lähde](#))



”Kaupungissa edistetään viisasta liikkumista myös joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimin. Tulevaisuudessa suunnittelussa tulee myös ottaa paremmin huomioon erilaisten liikkumismuotojen tarpeet kuten skeittaaminen ja rullaluistelu sekä sähköavusteiset liikkumisvälineet. Lisäksi kaupunki myös tukee kaupunkipyörien käyttöönottoa.”

”Pyöräily edistää kansanterveyttä ja vähentää autoilusta aiheutuvia kustannuksia. Budjetoinnissa tarvitaankin kauaskantoisempaa näkökulmaa kuin talousarviokausi.”

Vantaa on sitoutunut olemaan hiilineutraalikaupunki vuonna 2030. Siihen tähtäävät tavoitteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Hiilineutraalisuutta tavoitellaan esimerkiksi näillä toimilla:

”Vantaalla panostetaan erityisesti toimivaan joukkoliikenteeseen sekä jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseen. Raideliikenteen rooli on hiilineutraalissa kaupungissa merkittävä: arvioidaan, että tulevaisuudessa kilometrin säteellä Kehäradan asemista asuu 200 000 asukasta ja sijaitsee 200 000 työpaikkaa.

Kevyen liikenteen väylien laatua parannetaan keskustojen kehittämisen yhteydessä. Suunnitteilla on niin uusia kevyen liikenteen väyliä kuin pyöräilyn laatukäytäviä, joiden laatuun ja talvikunnossapitoon kiinnitetään erityistä huomiota”

Vantaan pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

(Julk. 2021, [lähde](#))

”Vantaa haluaa kehittyä pyöräilykaupungiksi – tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja saada aikaan 4 % kasvu pyöräliikenteen määrissä vuosittain. Muutoksen tavoittelussa tärkeä kehittämisteema on pyöräpysäköinti, koska jokainen pyöräilty matka alkaa ja päättyy pysäköintiin”

”Vantaan tavoite nostaa pyöräilyn kulkutapaosuus 15 prosenttiin (syyskuun arkipäivän matkoista). Tavoite tarkistetaan laadittavassa pyöräliikenteen edistämishjelmassa.”



Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko

(julk. 2020, tavoitevuosi 2030,

[lähde](#))

”Pääpyöräreittiverkon suunnittelun tavoitteena oli pyöräilyn houkuttelevuutta parantava yhtenäinen ja laadukas verkosto. Työ toimii kaavoituksen, tarkemman suunnittelun ja investointisuunnittelun pohjana. ”

”Tavoitteissa linjattiin, että baanoilla ja siirtymävaiheessa laatukäytävillä talvikunnossapito tulisi järjestää tehostettuna, harjasuolausmenetelmää käyttäen. Pääpyöräreittien luonteeseen, tyypilliseen sijaintiin ja pyöräilijämääriin nojaten pääpyöräreittien osalta linjattiin, että pääpyöräreitit I tulisi kuulua ensimmäiseen kunnossapitoluokkaan ja pääpyöräreitit II toiseen kunnossapitoluokkaan.”



Vantaan liikuntapoliittiset linjaukset

(julk. 2021, tavoitevuosi 2030, ei e-julkaisua)

”Liikuntaolosuhteet vastaavat laadullisesti käyttäjien tarpeita ja niitä on riittävästi suhteessa asukasmäärään”

”Palvelut kohdistuvat laadullisesti ja määrällisesti entistä enemmän riskiryhmien tarpeisiin”

”Harrasteliikunta on erityisesti kaikkien lasten ja nuorten saavutettavissa ja sen mahdollisuudet eivät riipu sosioekonomisesta taustasta tai asuinpaikasta”

”Urheiluseuratoiminta on monipuolista ja se perustuu vireään kansalaisaktiivisuuteen”

”Digitaaliset ratkaisut takaavat palveluiden saavutettavuuden ja mahdollistavat kustannustehokkaan palvelutuotannon”



Ulkoilureittien tavoitesuunnitelma

(julk. 2021,
tavoitevuosi 2030, [lähde](#))

”Työn tarkoitus on osoittaa puuttuvat seudulliset ulkoilureittiyhteydet, selkeyttää ulkoilureittien suunnittelun asemaa kaupungin organisaatiossa (risteävät väylähankkeet, päällekkäinen virkistyskäyttö yms.) sekä alustavasti ohjata tulevaa reittien suunnittelua.”

”Tavoitesuunnitelmassa on keskitytty seudullisesti merkittäviin pitkiin ja jatkuviin yhteyksiin ja toissijaisesti otettu mukaan joitain paikallisyhteyksiä, mikäli ne ovat esim. lasten koulumatkaliikkumisen kannalta merkittäviä.”



Vantaan kaupungin turvallisuuksuunnitelma 2022 - 2025

(Julk. ei julkaistu vielä , tavoitevuosi 2025)



”Kiinnitetään erityistä huomiota lasten liikkumisen turvallisuuteen

- Liikenneturvallisuustoimenpiteitä suunnataan koulujen ympäristöön ja koulureiteille
- Koulujen pihat tukevat turvallista liikkumista ja kestävien kulkumuotojen käyttöä
- Koulujen ja päiväkotien saattoliikenteen järjestelyt suunnitellaan turvallisiksi”

”Huolehditaan työmaiden väliaikaisten järjestelyjen turvallisuudesta

- Huolehditaan, että erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen esteettömyys ja sujuvuus toteutuvat työmaiden väliaikaisissa järjestelyissä.”

”Tehostetaan viestintää ja kehitetään internet-sivujen sisältöä

- Viestinnän keinoin halutaan vaikuttaa kuntalaisten toimintaan, valintoihin ja asenteisiin liikenteessä.
- Tarjotaan kaupungin internet-sivuilla ajankohtaista tietoa liikenteen palveluista (pyöräpysäköinti, esteettömät reitit, joukkoliikenne jne.)
- Osallistutaan erilaisiin kampanjoihin ja viestitään niistä (esim. pyöräilyviikko ja liikenneturvallisuusviikko)”

”Parannetaan asukkaiden osallistumista turvallisuuden edistämiseen”

- Mahdollistetaan kuntalaisten osallistaminen, riittävä vuoropuhelu ja luodaan kuntalaisille mahdollisuuksia kehittää turvallisuutta yhdessä kaupungin kanssa. Esimerkiksi turvallisuuskävelyt, koulun liikkumissuunnitelman laatiminen oppilaiden kanssa ja erilaiset kyselyt.”

Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset

(Julk. 2019, tavoitevuosi 2030&2050, [lähde](#))



”Luodaan kaupunkikeskusten väleille korkealaatuiset pyöräväylät, jotka ovat myös osa seudun baanaverkkoa”

”Vuoteen 2030 matkamäärät kasvavat nykytilanteesta noin 33 %. Kasvu painottuu kävelyyn ja joukkoliikenteeseen. Automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin vain 2 % nykytilanteesta. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä lähes kaksinkertaistuu.

Matkamäärien kasvun painottuminen kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen on positiivinen kehityssuunta, koska kaupungin tiivistyessä liikkumisen tarve lisääntyy, mutta liikenteen käytettävissä oleva tila ei kasva. Siksi liikkumista on tarpeen suunnata kapasiteetiltaan tehokkaisiin kulkutapoihin, kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.”

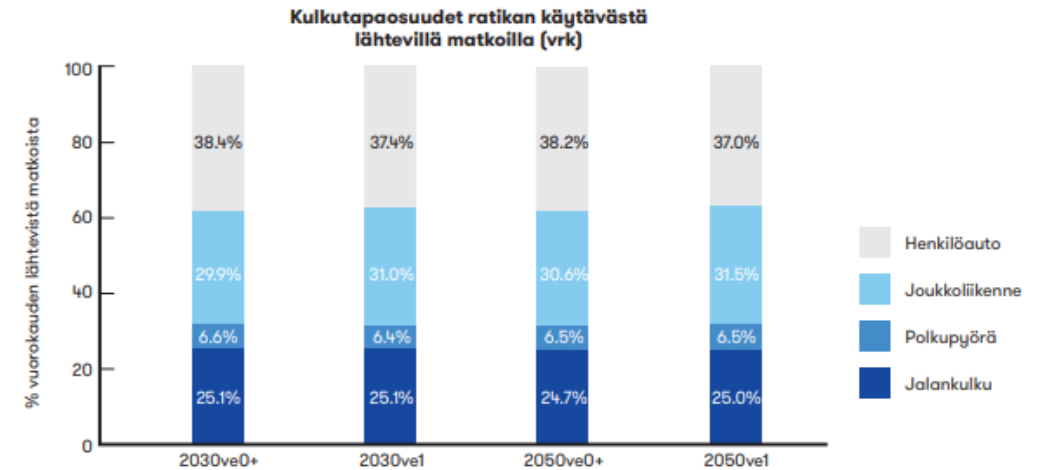
Vantaan ratikan yleissuunnitelma

(julk. 9/2019, lähde)

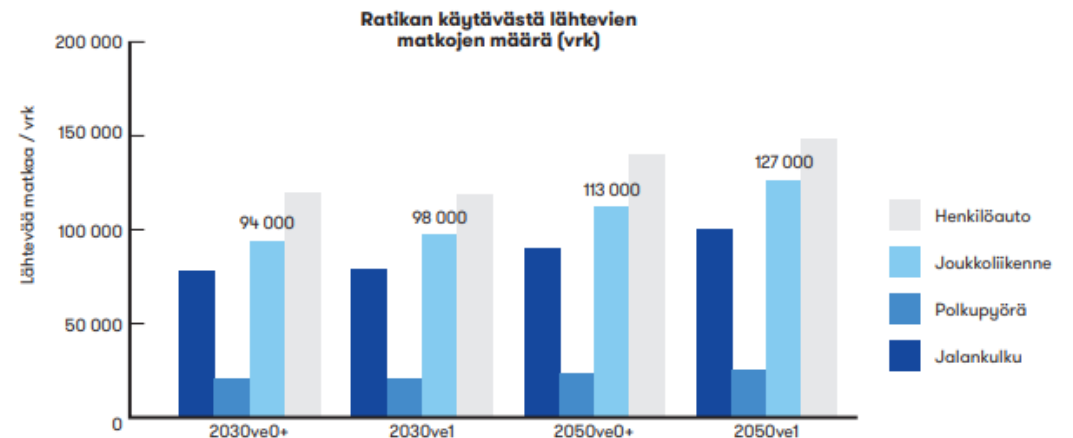


”Vuonna 2050 seudulla on siirtynyt henkilöautoista yli 5 000 henkilöä enemmän joukkoliikenteen, pyöräilyn tai jalankulun pariin verrattuna bussivaihtoehtoon”

”Pyöräpysäköinti tuodaan kaikkien pysäkkien yhteyteen”



Kuva 69 Ratikan käytävästä (tilastoalueet noin 800 metrin etäisyydellä) lähtevien matkojen kulutapaosuudet eri skenaarioissa



Kuva 70 Ratikan käytävästä (tilastoalueet noin 800 metrin etäisyydellä) lähtevien matkojen määrät eri skenaarioissa

RAMBOLL

