

Kestävien liikennemuotojen edistäminen

2022

kaupunkitarkastaja Jaakko Seppälä
johtava tuloksellisuustarkastaja Petri Jäske
kaupunkitarkastaja Juuli Mikkonen

Sisällys

1	Arvioinnin taustatiedot.....	3
1.1	Arvioinnin tavoite ja laajuus.....	3
1.2	Arvioinnin kohde ja taustatiedot	3
1.3	Arviointikysymykset ja -kriteerit	5
1.4	Arvioinnin aineistot ja menetelmät.....	6
1.5	Hiilineutraali Helsinki -tavoitteet vaativat toimia myös liikenteessä	6
2	Havainnot.....	7
2.1	Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden kehitys	7
2.1.1	Kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut hitaasti.....	7
2.1.2	Kestävien kulkumuotojen liikennemäärien mittaaminen ja seuranta.....	11
2.1.3	Joukkoliikennelippujen hintoja nostettiin 1.1.2023 alkaen.....	14
2.2	Toimenpiteet kestävän liikenteen edistämiseksi.....	15
2.2.1	Kävely-ympäristön kokeilut ovat jo käynnissä.....	17
2.2.2	Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen on edelleen kesken.....	23
2.2.3	Raitioliikenteen kehittämisohjelma etenee hitaasti.....	29
2.3	Investoinnit eri kulkumuoto-osuuksiin.....	35
2.4	Liikennehankkeiden yhteisvalmistelussa on ongelmia kaupungin sisällä	41
3	Johtopäätökset.....	45
	Lähteet	49
	Liitteet.....	51

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1 ARVIOINNIN TAUSTATIEDOT

1.1 Arvioinnin tavoite ja laajuus

Helsingin kaupungin kaupunkistrategiassa 2021–2025 on määritelty, että Helsinki edistää kestävien liikennemuotoja, ja kasvattaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta. Tähän liittyen strategiassa mainitaan, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan, pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa toteutetaan ja baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentamista vauhditetaan. Lisäksi strategiassa mainitaan, että raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista jatketaan pikaraitiotiehankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Strategiassa on myös maininta joukkoliikennelippujen hintojen pitämisestä kohtuullisina.¹

Tässä arvioinnissa tarkasteltiin, millä keinoin kaupunki on pyrkinyt edistämään kestäviä liikennemuotoja ja miten siinä on onnistuttu. Tarkastelu tehtiin kuvaamalla kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuksien kehitys viime vuosilta, kartoittamalla keskeiset kestäviä liikennemuotoja käsittelevät suunnitelmat ja ohjelmat. Tämän jälkeen arvioitiin suunnitelmien ja ohjelmien jo tapahtunutta ja tulevaa suunniteltua toteutumista, sekä kestäviin liikennemuotoihin osoitettuja investointeja ja niiden kehitystä.

Tässä arvioinnissa kestävästä liikennemuodosta on tarkasteltu kävelyä, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

1.2 Arvioinnin kohde ja taustatiedot

Kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan kasvavan Helsingin liikenne suunnitellaan aina yhdessä maankäytön kanssa. Maankäyttöä kehitetään siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan ja raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista jatketaan edistämällä pikaraitiotiehankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Fossiilisista polttoaineista luopumista joukkoliikenteessä jatketaan ja helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat pidetään kohtuullisina. Myös kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan ja toteutetaan pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa määrätietoisesti. Lisäksi vauhditetaan baanaverkon ja kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentumista. Kaupunkistrategian kestävästä liikennestä koskevat linjaukset ovat yhteneväisiä hiilineutraali Helsinki toimenpideohjelman 2030 tavoitteiden kanssa.

Edellisen kaupunkistrategian 2017–2021 mukaan tavoitteena oli, että Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä. Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Samalla huolehditaan kaikkien liikenne-

¹ Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

muotojen kehittämisestä ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan. Yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista, alueen pikaratikan suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana. Tuusulanväylän bulevardin suunnittelua viedään eteenpäin, Malmin pikaratikan toteuttamisen edellytykset selvitetään ja keskustan raitiotieverkon ja Kalasataman raitiotiesuunnitelman toteutus etenee. Lisäksi Helsinkiin rakentuvien uusien aluekokonaisuuksien ohella tehostetaan täydennysrakentamista.

Edellisen strategian mukaan Helsinki on kokonaisvaltaisesti toimivan älykkään liikennejärjestelmän edelläkävijä. Liikennesektori on teknologian kehittymisen ja jakamistalouden vahvistumisen sekä päästövähennystavoitteiden takia nopeimmin muuttuvia sektoreita. Strategian mukaan Helsinki on vahvasti mukana tässä kehityksessä elinkeinoelämän, valtion ja HSL-alueen muiden kuntien kanssa. Kaupungin tuli edistää kysyntäohjattuun liikennejärjestelmään siirtymistä ja toimia testialustana liikennekaaren mahdollistamien uusien älykkään liikkumisen palveluiden (mm. Mobility as a Service) kaupallistamiseksi ja tulevaisuuden teknologioiden edistämiseksi. Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan koko Helsingin liikennejärjestelmässä niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen osuutta nostamalla.

Sekä edellisen että nykyisen strategian kestäväään liikenteeseen liittyvät tavoitteet ovat hyvin yhteneväisiä. Lisäksi uusi strategia on ehtinyt olla voimassa vain vähän aikaa. Tämän vuoksi tässä arvioinnissa tarkastellaan myös edellistä strategiaa. Arvioinnissa tarkasteltavat kestävät liikennemuodot ovat joukkoliikenne, pyöräliikenne ja kävely. Pyöräliikennettä ja kävelyä varten luodut reitit mahdollistavat myös muita niihin vertautuvia liikkumismuotoja.

Tässä arvioinnissa ei keskitytä yksityisautoiluun. Kaupunkistrategiassa on kuitenkin mainittu sähköautoiluinfra vahvistaminen ja riittävät latausmahdollisuudet polttomootoriautojen määrän vähentämiseksi kaupunkialueella ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 ylätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Ohjelmassa tavoitellaan sitä, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Ohjelmassa on viisi alatavoitetta kaupungin toteutettaville toimille. Alatatavoitteet koskevat suoria ja sujuvia reittejä, pyörävylien ja -pysäköinnin ylläpitoa, pyöräliikenteen huomioimista työmaan aikaisissa järjestelyissä, pyöräpysäköintipaikkojen ja -palveluiden määrää ja pyöräliikenteen positiivista mielikuvaa edistävää markkinointia ja viestintää.

Kaupunginhallitus hyväksyi 14.3.2022 Helsingin kävelyn edistämishjelman. Ohjelmaan liittyy käveltävä Helsinki 2030 visio, ohjelman päätavoitteet ja viisi toimenpidettä kävelyn edistämiseksi Helsingissä. Päätavoitteina on, että raideliikenteen verkostokaupungin kaupunkikeskustoja suunnitellaan ensisijaisesti jalankulkijan näkökulmasta, kävely on houkutteleva tapa liikkua kaupunkikeskustoissa ja osa jokaista matkaketjua, kävely ei ole vain liikkumista vaan olennainen osa kaupunkielämää ja

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

että kävelyn tutkimus, suunnittelu ja kokeilut muodostavat ehyen kokonaisuuden, jossa tutkimus ohjaa suunnittelua ja vastaavasti tutkimusta kohdennetaan kävelyn ydinalueille. Kaupunkistrategiassa 2021–2025 mainitaan myös kaikkien kulkumuotojen suunnittelu huomioiden niiden kytkeytyminen toisiinsa. Kävely kuuluu tyypillisesti kaikkiin kulkumuotoihin vähintään matkan alku- ja loppupäässä.

Helsingin liikennejärjestelmän tavoitteet ja toimintalinjaukset on määritelty Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 12.1.2015 ohjeellisenä noudatettavaksi. Kehittämisohjelma toimii välittävänä portaana strategisten ohjelmien ja liikennesuunnittelun ohjaamisen välillä. Ohjelman tavoitteena on parantaa liikkumiseen kohdistettavien kaupungin resurssien vaikuttavuutta ja tuottavuutta, sekä antaa suuntaviivat tarkempien toimenpiteiden suunnitteluun. Kehittämisohjelman tämän arvioinnin kannalta merkittävimmät tavoitteet liittyvät kestävien kulkutapojen saavutettavuuden nostamiseksi kilpailukykyiseksi autoliikenteen kanssa, matka-aikojen ennustettavuuteen, työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen ja liikennejärjestelmien suunnittelua ohjaavien resurssien tehokkaaseen käyttöön.

1.3 Arviointikysymykset ja -kriteerit

Pääkysymys:

Onko kestäviä liikennemuitoja edistetty kaupunkistrategian mukaisesti?

Osakysymykset:

1. Onko kestävien liikennemuitojen kulkumuito-osuus kasvanut?
2. Onko suunnitelmien ja ohjelmien mukaiset toimenpiteet joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi tehty?
3. Onko investoinneilla pyritty vaikuttamaan kulkumuito-osuuksiin ja miten investoinnit ovat kehittyneet ja jakautuneet eri liikennemuitoille?

Ensimmäisen osakysymyksen kriteerinä on kestävien liikennemuitojen osuuden kehittyminen tavoiteltuun suuntaan. Kaupunkistrategian mukaan kestävien liikennemuitojen kulkumuito-osuuksia pyritään kasvattamaan.

Toisen osakysymyksen kriteerinä on, onko kestävien liikennemuitojen edistämiseen tähtäävät suunnitelmien ja ohjelmien toimenpiteet toteutettu tai onko niiden toteuttamiseen konkreettinen suunnitelma ja aikataulu. Suunnitelmat ja ohjelmat on luotu kaupunkistrategian tavoitteen toteuttamiseksi.

Kolmannen osakysymyksen kriteerinä on investointien kohdistaminen eri liikennemuitoille ja onko niillä pyritty vaikuttamaan kestävien kulkumuitojen osuuksien kehittämiseen. Suunnitelmien ja ohjelmien toteuttaminen vaatii niiden tavoitteiden mukaisia investointeja.

Lisäksi selvitettiin, mitä toimia kaupunki on tehnyt joukkoliikennelippujen hintojen pitämiseksi kohtuullisina. Joukkoliikennelippujen hinnoittelulla on olennaista vaikutusta joukkoliikenteen houkuttelevuuteen kulkumuitona.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1.4 Arvioinnin aineistot ja menetelmät

Arvioinnin aineistona käytettiin asiakirjoja, joita olivat esimerkiksi kaupunki- tai toimialatasoiset suunnitelmat, tilannekatsaukset ja seurantatiedot. Arvioinnin aikana haastateltiin kaupunkiympäristön toimialan johtoa, kestävän liikenteen eri kulkumuotojen asiantuntijoita ja kaupunginkanslian johtoa. Lisäksi tehtiin arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle. Arviointiin liittyen tehtiin myös sähköpostitiedusteluja.

Arvioinnin varsinainen aineistonhankinta päättyi joulukuussa 2022, mutta eräisiin tietopyyntöihin saatiin vielä vastauksia helmikuussa 2023.

1.5 Hiilineutraali Helsinki -tavoitteet vaativat toimia myös liikenteessä

Kaupunginhallitus hyväksyi elokuussa 2022 Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman päivityksen. Ohjelmassa hiilineutraalisuutta tavoitellaan jo vuonna 2030. Tämä tarkoittaa, että nykyiset toimet päästöjen vähentämiseksi eivät riitä vaan uusia vaikuttavampia toimia ja nykyisten toimien tarkentamista. Myös liikenteen päästövähennyksiä ja toimenpiteitä tulee siten tarkastella uudelleen.²

Liikenne on Helsingin toiseksi suurin päästölähde. Liikenteen päästöihin vaikuttavat liikennesuoritteen määrä ja kulkumuotojen ominaispäästöt. Liikenteen päästöistä 58 prosenttia syntyy henkilöautoliikenteestä ja 18 prosenttia raskaasta liikenteestä. Liikennesuoritteen kannalta vaikuttavinta on vähentää henkilöautoilun määrää. Kulkumuotojen ominaispäästöihin voidaan vaikuttaa tehokkaimmin vähäpäästöisiin käyttövoimiin siirtymällä. Liikenteen päästöt vähenevät jo nyt, mutta vuoden 2030 päästövähennystoimenpiteitä ei saavuteta ilman uusia, lisää päästövähennyksiä tuottavia toimenpiteitä.³

Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman mukaan aiemmin tehdyistä linjauksista pyöräilyn kehittämisohjelman toteuttaminen ei etene aikataulussa pyöräilyn tavoiteverkon hitaan rakentumisen vuoksi. Ohjelmassa ehdotettu uusi toimenpide liikenteeseen on pyöräilyn baanaverkon ja tavoiteverkon toteuttamissuunnitelman uudelleenohjelmointi vuoteen 2030, koska pyöräilyn kulkutapaosuustavoite on saavutettava viisi vuotta aiemmin. Mittarina toimenpiteelle oli uudelleenohjelmointi vuoden 2022 aikana. Lisäksi ohjelman mukaan tehdään selvitys liikenteen päästövähennyskeinoista ja edistetään vaikuttavien seudullisen liikkumisen päästövähennystoimien määrittelyä. Selvityksen tavoitteena on tarkastella uusia, suoraan autoliikenteen määrään vaikuttavia toimenpiteitä, koska tähänastisten kokemusten perusteella kestävien kulkutapojen edistäminen yksinään ei tuota riittävää siirtymistä autoliikenteestä kestäviin kulkutapoihin. Ajoneuvoliikenteen sähköistyminen ei tapahdu niin nopeasti, että sillä pystyttäisiin saavuttamaan päästövähennystavoite. Lisäksi kansallisten tai Euroopan unionin tason toimenpiteistä ei ole päätöksiä ja niiden aikataulu ei ole sama kuin Helsingin kaupungilla.⁴

² Kaupunginhallituksen pöytäkirja 22.8.2022 § 559.

³ Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelma 2022.

⁴ Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelma 2022.

2 HAVAINNOT

2.1 Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden kehitys

2.1.1 Kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut hitaasti

Kaupunkistrategiassa ei ole asetettu tavoitetasoja kestävien liikennemuotojen edistämiseksi pyöräliikennettä lukuun ottamatta. Tavoitteena on vain, että kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa. Pyöräliikenteen osalta on asetettu tavoite, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus olisi vähintään 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.⁵

Virhe. Viitteen lähdettä ei löytynyt. on esitetty helsinkiläisten tekemien matkojen kulkutapaosuudet päivän aikana tehdyistä matkoista vuosilta 2010–2021. Luvut perustuvat vuosittain tehtävään helsinkiläisten liikkumistottumukset -tutkimukseen. Osuudet perustuvat haastatteluihin, joissa kartoitettiin helsinkiläisten tekemien matkojen määriä, pituuksia ja pääasiallisia kulkumuotoja. Tutkimuksessa huomioitiin vain Helsingin sisällä tehdyt matkat. Helsinkiläiset tekivät tutkimuksen mukaan keskimäärin kolme matkaa vuorokaudessa. Matkojen keskimääräinen määrä vuorokaudessa on pysynyt samana aikavälillä 2017–2021. Kuviosta on nähtävissä, että kestävien kulkutapojen osuus matkoista on kehittynyt vuoden 2010 72 prosentista vuoden 2021 78 prosenttiin. Korkein kestävien kulkutapojen osuus saavutettiin vuonna 2018, jolloin kestävien kulkutapojen osuus oli 80 prosenttia. Strategiakaudella 2017–2021 kestävien kulkumuotojen osuus ei ole kasvanut.⁶

Joukkoliikenteen matkojen osuus laski merkittävästi vuoden 2019 jälkeen. Lasku taittui vuoden 2020 17 prosentista ja lähti uudelleen kasvuun vuonna 2021. Lasku ja sen jälkeinen nousu liittyy koronapandemian aiheuttamaan vähentymiseen joukkoliikenteen käytössä. Kävelyn osuuden voidaan nähdä kasvaneen vuoden 2010 30 prosentista vuoden 2020 huippuun 52 prosenttiin, josta se laski hieman vuonna 2021. Tämä vuoden 2020 piikki on myös koronapandemian aiheuttama. Pyöräliikenteen osuus on pysynyt koko tarkasteluvälillä 9 ja 11 prosentin välillä. Vuonna 2021 tilastoissa näkyy myös pieni sähköpotkulautojen osuus, johon ei tässä arvioinnissa kuitenkaan keskitytä.⁷

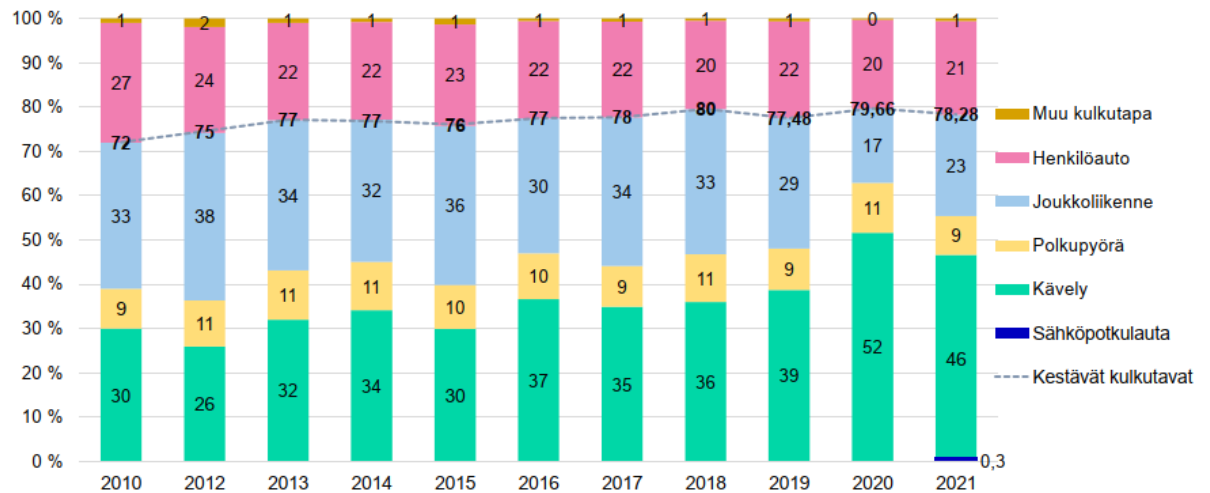
⁵ Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

⁶ Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2021.

⁷ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 1 Matkojen pääasiallinen kulkutapa vuosilta 2010–2021 prosentteina päivän aikana tehdyistä matkoista⁸

Kävely

Kävelymääristä saadaan tietoja liikkumistottumuskyselyistä ja laskennoista. Liikkumistottumuskyselyn mukaan helsinkiläisten yleisin kulkutapa on kävely. Kävelyä seurataan kesäisin käsin laskennoilla ja ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteella. Näistä laitteista kuusi sijaitsee keskustassa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa.⁹

Aleksanterinkadun laskentapisteen ohitti vuonna 2020 noin 1,98 miljoonaa jalankulkijaa. Jalankulkijoiden määrä väheni 43 prosenttia vuodesta 2019 vuoteen 2020. Laskuun vaikutti pääasiassa koronapandemia. Keskimäärin kulkijoita oli vuorokaudessa 5 400. Vuosina 2015–2018 keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 10 300 ja 10 800 välillä.¹⁰

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden tavoitteeksi on asetettu 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Tavoite oli aiemmin tarkoitus saavuttaa vuoteen 2035 mennessä, mutta sitä aikaistettiin Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025.¹¹

⁸ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

⁹ Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022.

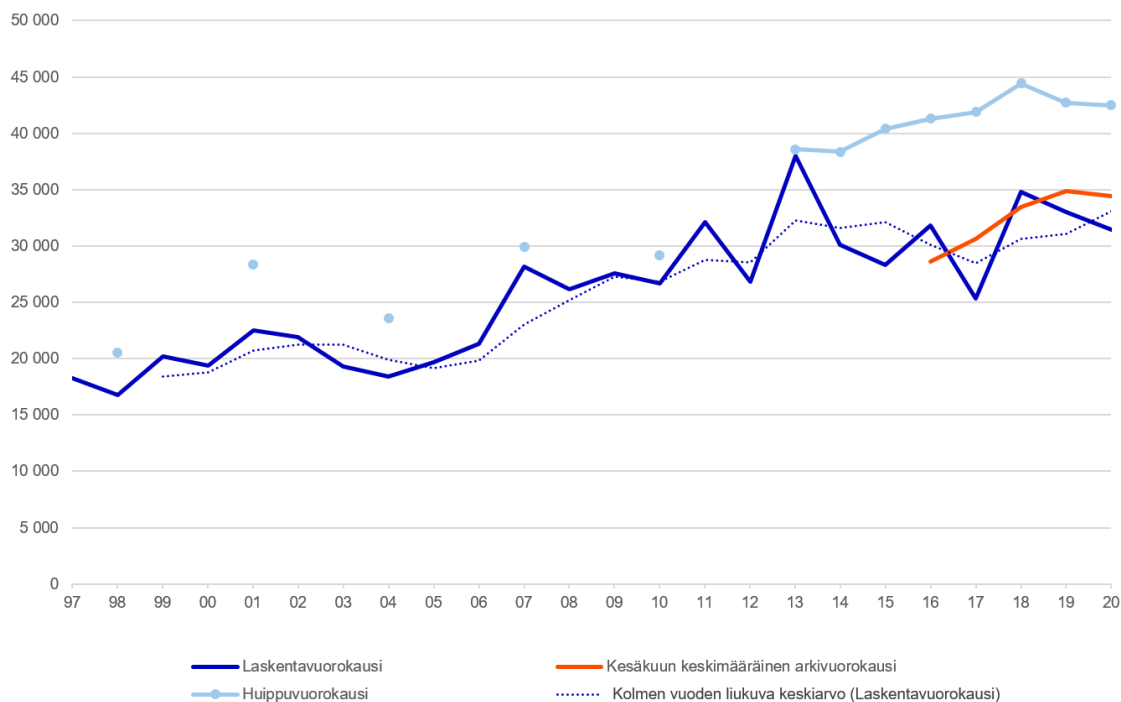
¹⁰ <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/jalankulun-maarat/>, luettu 28.2.2023.

¹¹ Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Alla olevassa Kuvio 2 on esitetty pyöräliikennemäärät Helsingin niemen rajalla sijaitsevilla laskentapisteillä vuosilta 2000–2021. Kuviosta ilmenee, että laskentavuorokausien aikainen laskentapisteiden ohitus on kasvanut tarkasteluajanjakson aikana.¹²



Kuvio 2 Pyöräliikennemäärät vuorokaudessa Helsingin niemen rajalla 1997–2021¹³

Joukkoliikenne

Alla olevassa Kuvio 3 on esitetty joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitys Helsingin niemen rajan ylittävstä liikenteestä vuosilta 1988–2021. Kuviossa on esitetty erikseen tulokset aamuruuhkan aikana sisään päin suuntautuvan liikenteen määrä, niemen rajan ylittävän molempiin suuntiin kulkevan liikenteen määrä vuorokauden aikana ja poikittaislinjojen kokonaisliikennemäärä vuorokauden aikana.¹⁴

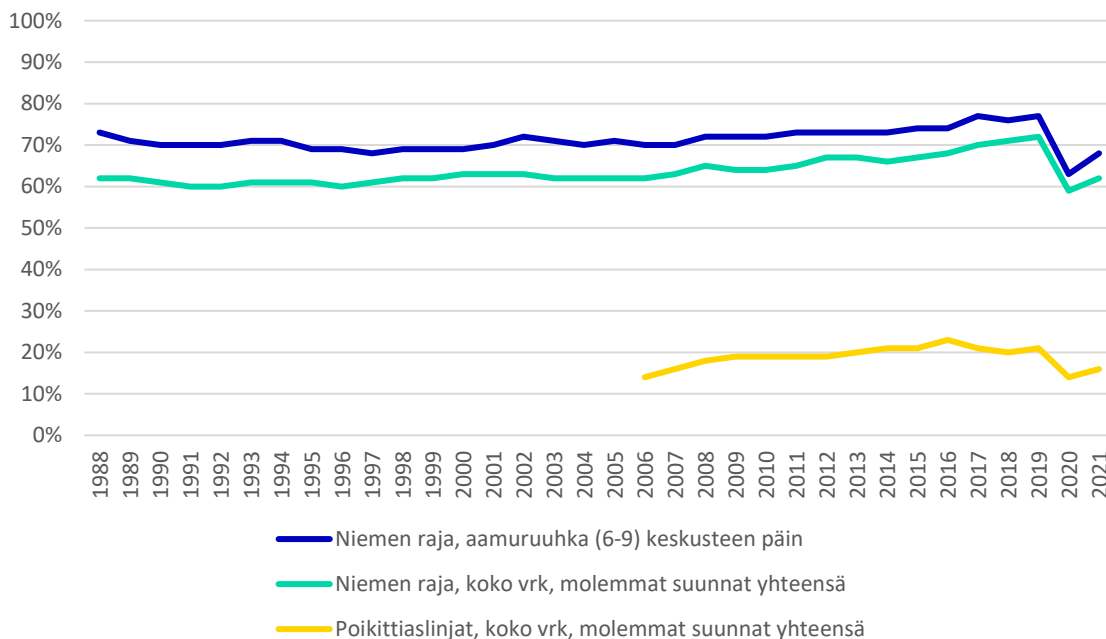
¹² Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

¹³ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:23.

¹⁴ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 3 Joukkoliikenteen osuuden kehitys Helsingissä 1988–2021¹⁵

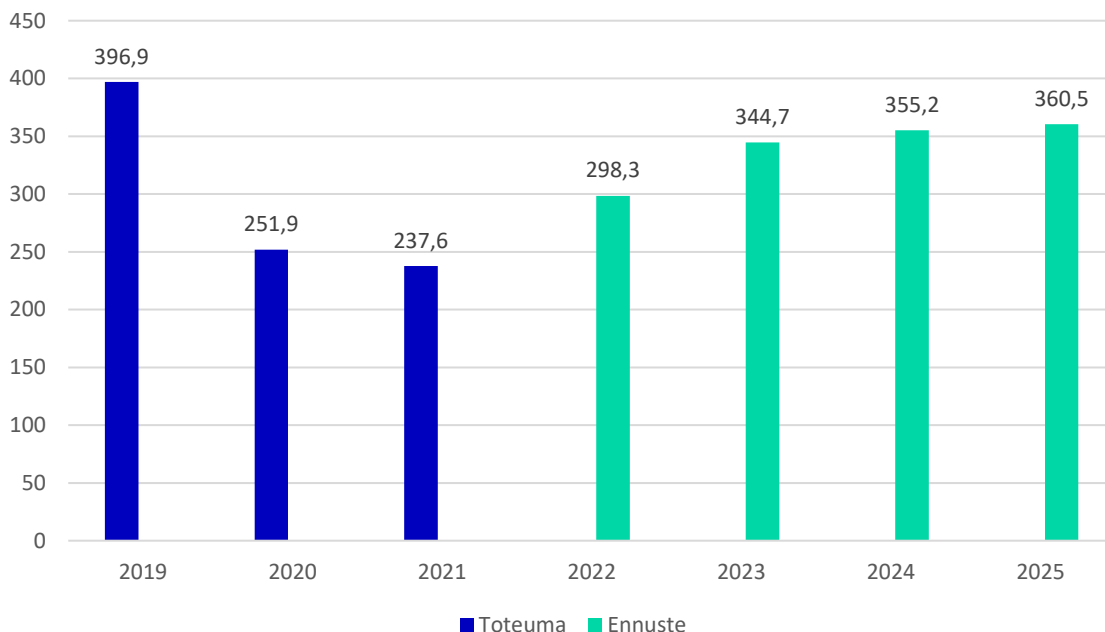
Joukkoliikenteen matkustajamäärät laskivat huomattavasti koronapandemian aikana. Aiheutunut lasku ei ole vielä korjautunut pandemiaa edeltävälle tasolle, eikä tule HSL:n ennusteen mukaan saavuttamaan vuoden 2019 tasoa vielä vuonna 2025. Alla olevassa Kuvio 4 on esitetty joukkoliikenteen matkustajamäärät kyytiin nousumäärin mitattuna vuosilta 2019–2021 ja ennuste vuosille 2022–2025. Kuviosta voidaan nähdä koronapandemian aikana tapahtunut huomattava lasku vuoden 2019 noin 400 miljoonasta noususta vuoden 2020 noin 250 miljoonaan nousuun. Vuoden 2021 noin 238 miljoonasta noususta oltaisiin HSL:n ennusteen mukaan nousemassa noin 300 miljoonaan nousuun vuonna 2022 ja 345 miljoonaan nousuun vuonna 2023, jonka jälkeen kasvun ennustetaan hidastuvan.¹⁶

¹⁵ <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/henkilolii-kenne-kulutusvoittain/>, luettu 3.3.2023.

¹⁶ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 4 Joukkoliikenteen matkustajamäärä vuosilta 2019–2021 ja ennuste vuosille 2022–2025 (miljoonaa nousua vuodessa)¹⁷

2.1.2 Kestävien kulkumuotojen liikennemäärien mittaaminen ja seuranta

Eri kulkumuotojen seuraamiseen käytetään useita keinoja automaattisista ja käsin tehtävistä laskennoista kaupunkilaisille tehtäviin kyselyihin.

Eri kulkumuotojen kehitystä seurataan säännöllisesti laskentalinjoilla. Laskentalinjat ovat linjoja, joiden ylittävä liikenne lasketaan. Niitä ei kuitenkaan sovelleta kävelyn laskentaan. Laskentalinjoja ovat kaupungin raja, aiempi kaupungin raja, läntinen poikittaislinja, itäinen poikittaislinja, kantakaupungin raja, niemen raja ja eteläisen kantakaupungin poikittaislinja. Alla olevassa Kuvio 5 on esitetty laskentalinjojen sijainnit ja tiedot siitä, mitä liikennettä milläkin linjalla seurataan.¹⁸

¹⁷ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

¹⁸ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:23.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 5 Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat¹⁹

Kävely

Kävelymäärien mittaamista tehdään automaattisilla laskentapisteillä ja laskennan laskentalinjoilla. Käsin laskentaa tehdään myös erilaisten hankkeiden yhteydessä hyödyntäen esimerkiksi videokuvaan perustuvaa liikennelaskentaa eri kulkumuodot erotellen. Kävelymääriä seurataan siis monella eri laskentamenetelmällä.²⁰

Eri keinoista huolimatta jalankulkudata ei kuitenkaan ole kovin kattavaa. Esimerkiksi keskustan katujen liikenteen käsin laskenta on tehty viimeksi vuonna 2014. Vuoden 2020 kesälle suunnitellut laajat kävelylaskennat siirrettiin vuoden 2023 kesälle koronapandemian vuoksi. Erilaisia konenäköön perustuvia laskentatapoja on selvitetty, mutta niiden käyttöönotto ei ole vielä mahdollista. Erilaisia automaattisia laskimia on monenlaisia, mutta laskennan automatisointi vaatii vielä paljon kehitystyötä. Kaupungin viimeisimmät asennetut laskurit ovat vuodelta 2017. Pyörä- ja joukkoliikenteen kaltaisia laskentarajojen ylityksiä ei lasketa kävelylle. Kävellessä tehtävät matkat ovat muihin kulkumuotoihin verrattuna lyhyempiä, niiden alueellinen levittäytyminen on suurempaa ja linjamaisia reittejä on vähemmän. Esimerkiksi asemien seuduilla on tehty pistemäistä laskentaa. Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden

¹⁹ Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:23.

²⁰ Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

haastattelun mukaan asemien seutujen ja lähiöiden keskustojen laskentaa pitäisi kehittää, sillä laskenta keskittyy nykyisin paljolti ydinkeskustaan. Kävelyn automaattinen laskenta antaa jatkuvasti päivittyvää reaaliaikaista dataa. Käsin laskentoja tehdään vuosittain. Lisäksi tietoja kävelymääristä saadaan HSL:ltä joka toinen vuosi sen omista liikkumistutkimuksista ja kaupunki tekee vuosittaisen liikkumistottumiskyselynsä.²¹

Pyöräliikenne

Pyöräliikennemääriä mitataan kahdella tavalla, automaattisilla laskentapisteillä ja laskennan laskentalinjoilla. Automaattisia laskentapisteitä on Helsingissä yhteensä 19 kappaletta. Pisteet on sijoitettu keskeisten väylien, kuten baanan varsille. Laskentalinjat puolestaan tarkoittavat ajoittain tehtävää manuaalista laskentaa, jossa lasketaan niemen rajan ylittävää liikennettä 19 pisteessä. Tämä laskenta kattaa kaikki kulkumuodot. Näiden tapojen lisäksi joistakin liikennevaloristeyksistä saadaan ajoneuvotietoja induktiosilmukoiden avulla. Tästä datasta on eroteltavissa myös polkupyörät. Vuosittain tehtävästä liikkumistapututkimuksesta saadaan myös tietoja pyöräliikenteen kulkutapaosuudesta. Lisäksi pyöräilybarometristä saadaan tietoja pyöräilijöiden tyytyväisyydestä. Pyöräliikennemäärien arvioinnissa käytetään samoja menetelmiä kuin autoliikenteen yhteydessäkin, saatujen laskentatietojen perusteella lasketaan huipputuntien liikennemäärää. Autoliikenteen laskentaa on tehty vuosikymmeniä, pyöräliikenteen osalta sitä on toteutettu vasta noin kymmenen vuotta.²²

Joukkoliikenne

HSL²³ vastaa pääosin matkustajamäärien seurannasta. Avorahastukseen perustuvan liikenteen osalta matkustajamäärien seuranta tehdään automaattisilla laskentalaiteilla. Kaupungilla ei ole kovin reaaliaikaista kuvaa matkustajamääristä. Määristä saadaan HSL:n raportointia, mutta tämä ei ole säännöllistä. Kaupunki hyötyisi tarkemmista tiedoista, kuten esimerkiksi linjojen kuormituksista eri kohdissa ja matkustajien kyydistä jäämisestä ja kulkuvälineen vaihdoista eri pysäkeillä.²⁴

Kaupunki tekee yhteistyössä HSL:n kanssa vuosittaista laskentalinjalaskentaa kaikkien liikkumismuotojen osalta. Laskenta tehdään manuaalisesti ja siinä arvioidaan myös joukkoliikenteen matkustajamääriä. Laskennan lisäksi kaupungilla on myös kiinteitä laskentapisteitä. Laskennan lisäksi kaupunki ja HSL tekevät myös liikkumistottumuskyselyitä. Näiden kyselyiden tulokset tulevat kuitenkin viiveellä, eivätkä ne anna reaaliaikaista kuvaa. Linjastosuunnittelu perustuu käyttäjämääriin. Tätä varten kaupunki saa linjakohtaiset käyttäjämäärät, mutta näiden tietojen tarkkuudesta ei ole

²¹ Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

²² Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022.

²³ HSL eli Helsingin seudun liikenne on kuntayhtymä, jonka jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio. Sen tehtäviä on muun muassa vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, hankkia bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut.

²⁴ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tietoa. Tietojen saamisen ongelmat johtuvat tietojärjestelmistä, joita on yritetty kehittää seurantaan siten, että saataisiin suorituskykytietoja. Näitä seurantatietoja tarvittaisiin myös sopimuksienhallintaan liikenneisännöitsijöiden kanssa. Tietojärjestelmien kehitystyö on käynnissä ja niihin kerätään paljon tietoa, mutta tällä hetkellä tiedon saaminen kaupungille hyödynnettävään muotoon on kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan mukaan vielä manuaalista ja työlästä. Asiantuntijan mukaan lisäkehitys datan jakamisen mahdollistamiseksi HSL:n sidosryhmille olisi tarpeen.²⁵

Matkustajamäärien laskennan lisäksi HSL tekee asiakastyytyväisyystutkimuksia vuosittaisilla asiakastyytyväisyyskyselyillä. Kyselyihin vastaa vuosittain noin 60 000 matkustajaa. Syksyn 2022 tutkimuksen mukaan noin 86 prosenttia matkustajista oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen.²⁶

2.1.3 Joukkoliikennelippujen hintoja nostettiin 1.1.2023 alkaen

Helsingin kaupunki on osa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymää (HSL), joka on vastuussa joukkoliikenteen järjestämisestä pääkaupunkiseudun alueella. HSL:n yhtymäkokous on sen ylintä päätösvaltaa käyttävä elin, johon jäsenkunnat valitsevat edustajansa. Kuntien ääniosuus jakautuu niiden asukasluvun mukaan kuitenkin siten, että yhden kunnan ääniosuus on enintään 50 prosenttia. Vuoden 2022 yhtymäkokouksessa 29.11.2022 Helsingin ääniosuus oli 48,99 prosenttia.

Yhtymäkokouksen valitsema HSL:n hallitus päättää muun muassa taksoista ja tariffeista, eli joukkoliikennelippujen hinnoista, palvelutarjonnan määrästä ja laadusta, sekä hankittavasta liikenteestä. Hallituksessa on 14 jäsentä ja sen paikkajako määräytyy jäsenkuntien peruspääomaosuuksien mukaan. Helsingillä on hallituksessa seitsemän varsinaista edustajaa ja näiden varaedustajat.²⁷

Matkalippujen hinnoista päätettiin viimeksi HSL:n hallituksessa 1.11.2022. Lippujen hintoja päätettiin nostaa 1.1.2023 alkaen siten, että kertalipun hinta nousi 11 prosenttia, kausilippujen hinnat nousivat 8 prosenttia ja vuorokausilippujen hinnat nousivat 13 prosenttia. Hallituksen jäsen Helsingistä teki esittelijän ehdotuksesta poikkeavan ehdotuksen, jonka mukaan lippujen hintoja ei korotettaisi ja alennus- ja maksuttomuusryhmät perusteineen olisi pidetty samanlaisia kuin vuonna 2022. Ehdotuksen mukaan taloutta olisi tasapainotettu ottamalla käyttöön taseeseen jätettyä edellisinä vuosina kertynyt ylijäämä. Ehdotus kuitenkin raukesi kannattamattomana.²⁸

Vuosien 2023–2025 toiminta- ja taloussuunnitelmasta päätettiin yhtymäkokouksessa 29.11.2022. Hallituksen jäsen Helsingistä teki esittelijän ehdotuksesta poikkeavan ehdotuksen, jonka perusteella lipputulotavoitetta laskettaisiin ehdotetusta 381 miljoonaa euroa.

²⁵ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

²⁶ <https://www.hsl.fi/hsl/tutkimukset/asty>, luettu 23.3.2023; <https://hsl.louhin.com/asty/>, luettu 23.3.2023.

²⁷ HSL:n yhtymäkokouksen pöytäkirja 29.11.2022; <https://www.hsl.fi/hsl/hsl-organisaationa/paatoksenteke>, luettu 13.2.2023.

²⁸ HSL:n hallituksen kokouksen pöytäkirja 1.11.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

nasta eurosta 366,6 miljoonaan euroon. Ehdotus kuitenkin raukesi kannattamattomana. Helsinki on pyrkinyt vaikuttamaan matkalippujen hintoihin antamalla lausuntonsa HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan, josta päätettiin yhtymäkokouksessa 29.11.2022. Lausunnossa todettiin, että Helsingin näkemyksen mukaan hintojen nosto ei ole perusteltua, koska tavoitteena on houkutella lisää matkustajia. Lisäksi korona-aikana annetuilla lausunnoilla on vaikutettu siihen, että subventiotaso pystyi väliaikaisesti nousemaan ilman palvelutason heikennystä. Investointipäätöksiä tehdessä niiden hintojen vaikutukset lippujen hintoihin lasketaan, jotta ymmärretään investointien vaikutukset. Myös infrakorvaussopimuksen vaikutuksia HSL:n talouteen ja lipunhintoihin ehdotettiin selvitettäväksi, jotta jäsenkunnat voisivat halutessaan myöhemmin arvioida muutostarpeita infrakorvaussopimukseen. Puolet isojen joukkoliikennehankkeiden investoinneista kierrätetään sovitusti HSL:n talouden kautta, joka johtaa lipun hintojen kasvuun isoja hankkeita tehtäessä. Tämä johtuu siitä, että investointien pääomakustannukset alkavat vaikuttaa heti HSL:n talouteen, mutta joukkoliikenneinvestoinnin vaikutukset matkustajamääriin ja siten lipputuloihin tapahtuvat pidemmällä aikavälillä. Arvioinnissa haastatellun joukkoliikenteen asiantuntijan mukaan HSL:n infrakorvaussopimusta tulisi ehdottomasti muuttaa.²⁹

Infrakorvaus tarkoittaa HSL:n ja jäsenkuntien välisten infrakorvaussopimusten mukaista HSL:n jäsenkunnilleen maksamaa korvausta kuntien omistuksessa olevasta joukkoliikenteen infrastruktuurista. Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 prosenttia pääoman poistoista ja 50 prosenttia poistamattomalle pääomalle laskeutusta 5 prosentin korosta, sekä hallinto- ja ylläpitokulut. HSL:n taloudellinen tulevaisuus on hyvin pitkälle jo määritelty, sillä investoinnit ovat pitkäkestoisia, peruskorjaukset tarpeellisia, varikko- ja kalustotarpeet pakollisia sekä liikennöintisopimukset ovat pitkiä.³⁰

HSL:n palvelutasoa, eli vuorojen määrää ei pystytty suoraan sopeuttamaan matkustajamäärään, koska matkustajien määrät ovat vähentyneet tasaisesti koko verkolta. Tästä johtuen esimerkiksi vähemmällä käytöllä olevaa linjaa ei voida esimerkiksi lakauttaa. Jäsenkunnat ovat edellyttäneet, että puolet HSL:n koko taloudesta katetaan lipputuloilla. Tästä johtuen lippujen hintojen nostamista on vaikea välttää.³¹

2.2 Toimenpiteet kestävän liikenteen edistämiseksi

Helsingin liikenteen kokonaisvaltaiseksi kehittämiseksi laadittiin vuonna 2013 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma. Ohjelma pyrki vastaamaan sen aikaisen kaupunkistrategian ohjelmissa ja seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle esitettyihin tavoitteisiin. Haastateltujen asiantuntijoiden mukaan liikkumisen kehittämisohjelma on vielä voimassa, mutta sen aktiivinen edistäminen tapahtuu täsmällisemmissä kulkumuotokohtaisissa ohjelmissa. Liikkumisen kehittämisohjelmalla ei ole

²⁹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot; Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

³⁰ HSL:n TTS 2023–2025.

³¹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot; HSL:n yhtymäkokouksen pöytäkirja 29.11.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tällä hetkellä seurantaa eikä mittareita. Liikkumisen kehittämisohjelmasta muodostui pohja kulkumuotojen väliselle priorisoinnille, jossa kävely on ensisijalla, pyöräliikenne toisena, joukkoliikenne kolmantena, logistiikka ja jakeluliikenne neljäntenä ja henkilöautoliikenne viidentenä. Prioriteettijärjestyksen soveltaminen ja tulkinta on käytännössä vaikeaa, eikä sitä pystytä suoraan hyödyntämään käytännön suunnittelukysymysten monimutkaisuuden vuoksi. Strategisella tasolla ohjelmaa pystytään kuitenkin hyödyntämään. Sitä noudatetaan ohjeellisesti kestäviä kulkumuotoja edistettäessä.³²

Helsingissä on laadittu useita suunnitelmia ja ohjelmia kestävien liikennemuotojen kehittämiseksi. Ohjelmat ovat kulkumuotokohtaisia ja sisältävät tavoitteita kunkin kulkumuodon kehittämiseksi ja kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Kävelyn olosuhteiden parantamiseksi on luotu Helsingin kävelyn edistämishjelma. Pyöräliikenteen edistämiseksi on luotu pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025. Joukkoliikenteen osalta on luotu raitioliikenteen kehittämisohjelma.

Kestävien liikennemuotojen edistämiseen liittyvät myös Helsingin hiilineutraaliustavoitteet, joiden tavoiteaikataulu aikaistettiin vuoteen 2030. Hiilineutraaliuuteen liittyen kaupunki tavoittelee ilmastonäkökulman huomioimista liikkumisessa ja uskottavia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi.³³

Kaupunkiympäristön toimialan haastateltujen asiantuntijoiden mukaan kestävä liikenteen edistäminen perustuu eri kulkumuotojen väliseen kilpailukykyisyyteen. Liikenteessä ihmiset arvottavat siihen käytettyä aikaa, vaivaa ja liikkumisen hintaa. Kestävän liikenteen edistämisen näkökulmasta liikennejärjestelmää pitäisi muuttaa siten, että kestävien kulkumuotojen käyttö on helpompaa, nopeampaa ja edullisempaa kuin yksityisautoilu. Nopeutta voidaan lisätä esimerkiksi infrastruktuurihankkeilla, mutta se on hidas tapa. Liikkumisen helppoutta taas on esimerkiksi selkeä pyöräliikenteen verkko, jota kaikenikäiset pystyvät käyttämään. Lisäksi ei pidä keskittyä vain itse liikenteen suunnitteluun, vaan koko maankäytön tulee olla sellaista, että kestävien liikennemuotojen järjestämiselle on hyvät edellytykset.³⁴

Yhteiskunnallisia tavoitteita, joihin kestävä liikenteen edistämällä pyritään vaikuttamaan ovat muun muassa ilmastopäästöjen, lähipäästöjen, melun ja ruuhkaisuuden vähentäminen sekä rajallisen tilan jakaminen. Lisäksi kävely ja pyöräily tuovat positiivisia terveysvaikutuksia.³⁵

Kestävän liikenteen edistämisessä uuden liikenneinfrastruktuurin rakentaminen on vaikuttavaa mutta hidasta. Se luo edellytykset siirtymälle kestäviin kulkutapoihin. Liikenneinfran rakentaminen ei haastateltujen asiantuntijoiden mukaan riitä, vaan myös liikkumiseen käytettyyn aikaan ja liikkumisen hintaan tulee vaikuttaa. Tällä hetkellä henkilöautoilu on houkuttelevaa hinnan ja erityisesti ajan näkökulmasta. Näyttää siltä, että kestävä liikenteen kilpailukykyä ja osuutta ei pystytä kasvattamaan lisää

³² Aloitushaastattelu 14.11.2022; Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2015:4.

³³ Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

³⁴ Aloitushaastattelu 14.11.2022.

³⁵ Aloitushaastattelu 14.11.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

vain edistämällä kestäväää liikennettä, mutta puuttumatta autoliikenteeseen. Käytännön keino autoliikenteen osuuden pienentämiseksi olisivat tienkäyttömaksut, mutta niistä ei ole toistaiseksi tulossa lainsäädäntöä, vaikka se oli tavoitteena hallitusohjelmassa.³⁶

2.2.1 Kävely-ympäristön kokeilut ovat jo käynnissä

Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen lisäämällä muun muassa kävelyn osuutta liikenteestä on ollut jo pitkään Helsingin kaupungin tavoitteena.³⁷ Kasvun paikka – Kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan muun muassa kävelyn kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Helsingin kaupunginhallitus hyväksyikin 14.3.2022 Helsingin kävelyn edistämishojelman. Kävelyn edistämishojelma sisältää Käveltävän Helsingin vision 2030 tavoitteet sekä toimenpiteet. Ohjelmassa asetettiin viisi toimenpidettä tavoitteiden saavuttamiseksi:

1. Kävelyn suunnitteluohjeen laatiminen
2. Jalankulkuverkoston hierarkian määrittäminen
3. Jalankulun kunnossapidon hierarkian päivittäminen
4. Kävelyn tutkimuksen toimintasuunnitelman laatiminen
5. Kävely-ympäristön kokeilut³⁸

Toimenpide 1: Kävelyn suunnitteluohjeen laatiminen

Kävelyn suunnitteluohjetta alettiin kävelyn edistämishojelman mukaan laatia vuonna 2022. Tarkoituksena on sitoa kävelyn edistäminen osaksi Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmää ja suunnitteluprosesseja. Suunnitteluohjeen on tarkoitus tarjota opastusta myös siihen, miten kävely-ympäristön laatua voidaan parantaa kaupunkiympäristössä, jossa tilan mitoitus on rakennusten vuoksi useimmiten jo ennalta määritetty. Suunnitteluohjeen on tarkoitus toimia apuna eri näkökulmista aluetta lähestyville suunnittelijoille, kuten liikenne- ja katu-, kaupunkitilasekä maisemasuunnittelijoille.³⁹

Kävelyn edistämishojelman seurantaryhmän mukaan kävelyn suunnitteluohjeessa pyritään siihen, että siitä ei tule yleisluontoista suunnitteluohjetta, vaan että se on räätälöity juuri Helsingille. Suunnitteluohje muodostetaan eri aihekokonaisuuksista vastaavien tahojen kanssa, jotta saadaan kytkennät myös muihin suunnitteluohjeisiin. Kävelyn suunnitteluohje huomioi kävelyn tarpeet ja roolin esimerkiksi asema-kaavoituksen, kaupunkivihreän ja -vesien, raitoliikenteen ja pyöräliikenteen suunnitteluprosesseissa ja ohjeistuksissa.⁴⁰

³⁶ Aloitushaastattelu 14.11.2022.

³⁷ Strategiaohjelma 2013–2016; Maailman toimivin kaupunki: Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021.

³⁸ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022.

³⁹ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022.

⁴⁰ Kävelyn kehittämissuojelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022; Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 14.3.2023.

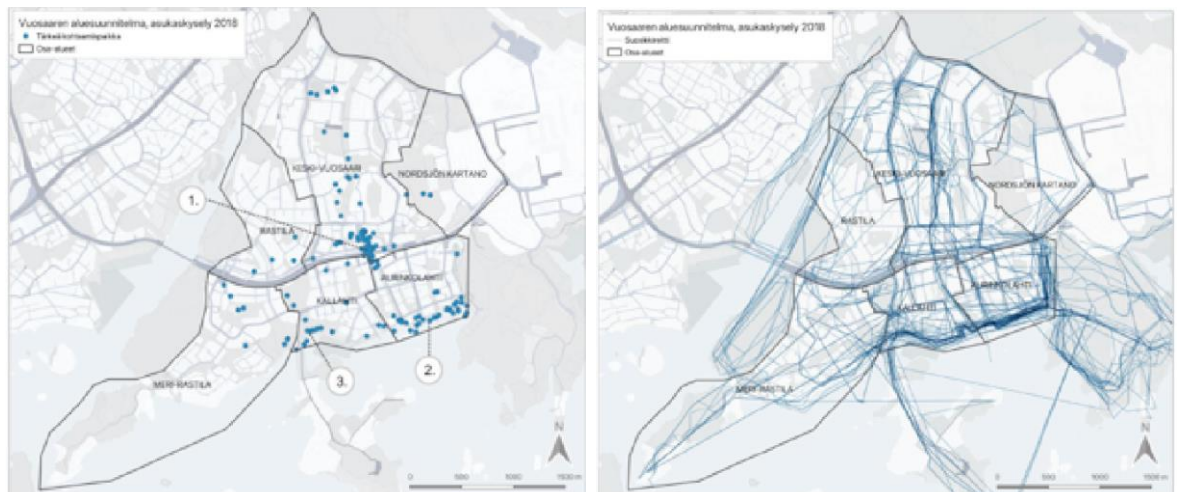
ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Kävelyn suunnitteluohje tehdään kahdessa osassa. Osaan 1 sisältyy olemassa olevien alueiden kehittäminen syksystä 2022 syksyyn 2023. Osaan 2 sisältyy uusien ja tiivistyvien alueiden suunnittelu syksystä 2023 kesään 2024. Kävelyn suunnitteluohjeen on tarkoitus olla valmis käyttöön otettavaksi syksyllä 2023.⁴¹

Toimenpide 2: Jalankulkuverkoston hierarkian määrittäminen

Jalankulkuverkoston hierarkian määrittämistä alettiin kävelyn edistämishjelman mukaan suunnitella vuonna 2022. Tavoitteena on saada kohdistettua resurssit niihin paikkoihin, joissa vaikutus kävelyolosuhteisiin on suurin. Esimerkiksi raitioliikenteen pysäkeille johtavat kävelyreitit ovat priorisoitavia reittejä. Priorisoimalla kävelyverkostoja varmistetaan, että niistä tulee yhtenäinen kokonaisuus riippumatta siitä, sijaitseeko verkoston osa katu- vai viheralueella. Jalankulkuverkoston hierarkian määrittämisessä hyödynnetään muun muassa asukaskyselyiden tuloksia sekä liikenneselvityksiä ja mallinnuksia. Kävelyn edistämishjelman mukaan alueiden suunnittelussa on huomioitava alueen kokonaisuus ja huolehtia, ettei ympäristöstä irrallisia hankkeita synny.⁴² Tätä havainnollistaa Kuvio 6.

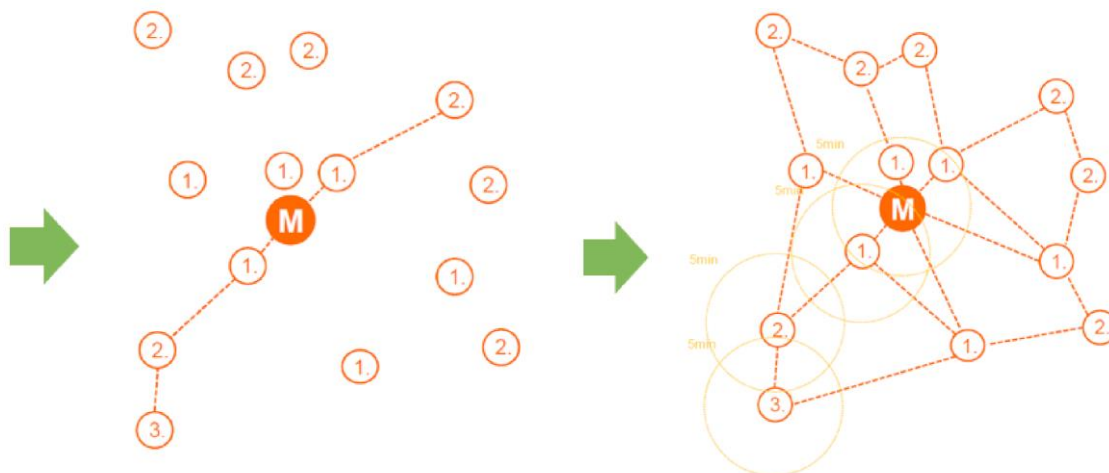


⁴¹ Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

⁴² Helsingin kävelyn edistämisojelma 14.3.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 6 Esimerkki kävelylle priorisoidun reitistön laatimisesta⁴³

Kävelyn edistämishojelman seurantaryhmän lokakuussa 2022 esitellyn alustavan työohjelman mukaan keskustan kävelyverkkohierarkia tehdään osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja kävelyverkkohierarkian aikataulu on sidoksissa siihen.⁴⁴ Pyöräliikenteen asiantuntijan mukaan keskustan liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä ei kuitenkaan olla laadittu kävelyverkkohierarkiaa, vaan arvioitu liikenteen hierarkkisen jäsentelyn luomia edellytyksiä ja vaikutuksia käveltävyydelle ja viihtyisyydelle.⁴⁵ Aikataulun mukaan syksyllä 2022 ja talvella 2022–2023 on tarkoitus tehdä sekä valmistuvassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa että kävelyhierarkian suunnittelussa skenaariotarkastelua. Hierarkian määrittelyn lähtökohtina tarkastellaan jalankulkijamääriä, liiketilan määriä, julkisia palveluja ja kouluja sekä pysäkkien paikkoja. Näin selvitetään kävelyhierarkian kannalta oleelliset asiat. Kävelyhierarkian on lopulta tarkoitus kytkeytyä kävelyn suunnitteluohjeeseen.⁴⁶

Toimenpide 3: Jalankulun kunnossapidon hierarkian päivittäminen

Helsingin kävelyn edistämishojelman kolmas toimenpide eli jalankulun kunnossapidon hierarkian päivittäminen on tarkoitus toteuttaa aikavälillä 2021–2025. Toimenpide keskittyy etenkin talvikunnossapitoon. Tavoitteena on, että myös esimerkiksi jatkuvan lumisateen aikana keskeiset jalankulkureitit pystytään pitämään kulkukelpoisina myös liikkumis- ja toimintaesteisten kannalta. Toinen toimenpide eli jalankulkuverkoston hierarkian määrittäminen auttaa myös kohdistamaan talvihoidon toimenpiteitä tärkeille ja keskeisille reiteille.⁴⁷

Kävelyn edistämishojelman seurantaryhmän mukaan jalankulun talvikunnossapidon hierarkia kytkeytyy läheisesti jalankulkuverkoston hierarkiaan, jonka perusteella on

⁴³ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022.

⁴⁴ Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

⁴⁵ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 17.3.2023.

⁴⁶ Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

⁴⁷ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tarkoitus määrittää talvihoidon priorisoitu verkosto. Työn aikataulu sovitetaan yhteen jalankulkuverkoston hierarkiatyön kanssa.⁴⁸

Toimenpide 4: Kävelyn tutkimuksen toimintasuunnitelman laatiminen

Kävelyn tutkimuksen toimintasuunnitelman laatimista on alettu suunnitella vuonna 2022. Kävelyn edistämishojelman seurantaryhmän mukaan kävelyn tutkimuksen suunnittelu on kuitenkin ollut tauolla ja jatkuu keväällä 2023. Tarkoituksena on saattaa kävelytutkimuksen tietopohja riittävälle tasolle. Tämän toteutukseen tarvitaan tutkimussuunnitelmia muun muassa jalankulkijoiden määrien laskemiseksi, oleskelun määrien seuraamiseksi sekä kävely-ympäristön laadun arvioimiseksi. Tutkimukset ajoitetaan alueille ennen suurempia alueellisia uudistuksia ja parannustoimenpiteitä, jotta tutkimustietoa voidaan käyttää parannustoimenpiteiden lähtötietona. Kävely-ympäristön laadun arvioimiseksi on pohdittu joka toinen vuosi toteutettavia kyselytutkimuksia, joilla mitattaisiin tyytyväisyyttä jalankulun olosuhteisiin ja kävely-ympäristöjen laatuun.⁴⁹ Kävely-ympäristöön liittyviä mielipiteitä selvitetään kuitenkin myös Liikennebarometrissa, joka toteutetaan joka kolmas vuosi. Vuoden 2022 Liikennebarometrin mukaan 82 prosenttia asukkaista ja 79 prosenttia yritysten edustajista pitää jalankulun liikkumisolosuhteita Helsingissä melko tai erittäin hyvinä. Jalankulun liikkumisolosuhteiden kehitys Helsingin kaupungissa onkin jatkunut myönteisenä vuosittuuhannen vaihteesta lähtien. Myös 77 prosentin mielestä jalankulku koetaan verrattain turvallisena liikkumismuotona.⁵⁰

Toimenpide 5: Kävely-ympäristön kokeilut

Kävelyyn liittyvän suunnittelukulttuurin uudistamiseksi toteutetaan kävely-ympäristön kokeiluja vuodesta 2020.⁵¹ Kävely-ympäristön kokeilulla tarkoitetaan kausiluontoista tilannetta, jossa kävely-ympäristöön tuodaan viihtyisyyttä parantavia asioita.⁵² Esimerkiksi kesäkadut ovat olleet osa kävely-ympäristön kokeilua. Kokeiluja tehdään erityisesti jalankulun ydinalueilla eri puolilla kaupunkia. Niiden toteutukseen ja suunnitteluun on tarkoitus osallistaa esimerkiksi kaupunkilaisia, alueen asukkaita tai yrityksiä. Kokeilujen vaikutuksia seurataan ja onnistuneet kokeilut voidaan myös muuttaa pysyviksi.⁵³ Kesäkatuja toteutetaan kohteissa, joissa halutaan selvittää kadulle pysyvää muutosta käveltävyyden parantamiseksi.⁵⁴

⁴⁸ Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

⁴⁹ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022; Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022; Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 14.3.2023.

⁵⁰ Liikennebarometri 2022, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:4.

⁵¹ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 17.3.2023.

⁵² <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009100216.html>, HS 29.9.2022: "Helsinki pyytää kaupunkilaisten mielipiteitä 'kävely-ympäristöistä'".

⁵³ Helsingin kävelyn edistämishojelma 14.3.2022.

⁵⁴ Kävelyn kehittämisohjelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Helsingin kaupunki järjesti syksyllä 2022 kyselyn helsinkiläisille, jossa pyydettiin kaupunkilaisten mielipiteitä kävely-ympäristöistä. Kaupunkilaiset saivat äänestää ja esittää toiveita siitä, minne haluaisivat esimerkiksi kesäkadun tai muita pysyviä ratkaisuja katujen kävely-ympäristöjen parantamiseksi.⁵⁵

Kesällä 2023 toteutetaan useita kävely-ympäristön kokeiluja, joista kaupunkiympäristölautakunta päätti 15.11.2022. Uudistuksia ovat esimerkiksi Esplanadien ja Lönnrotinkatujen ajoratojen muuttaminen yksikaistaisiksi. Samalla muutetaan Pohjoisesplanadin kävelyalue leveämmäksi. Katujen viihtyisyyden ja houkuttelevuuden parantamiseksi toteutetaan myös kesäkatualueita, joiden toivotaan lisäävän palvelujen kirjoa. Osa muutoksista ajoittuu kesäkaudelle 2023 ja osa jatkuu vuoden 2024 loppuun. Saatujen kokemusten perusteella on myös mahdollista muuttaa ajanjaksoja.⁵⁶

Kävelyn edistämishjelman toimenpiteiden toteuttaminen

Kaupunkiympäristön toimialan mukaan toimenpiteet Helsingin kävelyn edistämishjelman toteuttamiseksi ovat käynnissä ja niiden seurantaryhmä on perustettu syksyllä 2022. Etenkin kävely-ympäristön kokeiluja on viety aktiivisesti eteenpäin.⁵⁷ Toimenpiteiden edistymisen tilanne on esitetty Kuvio 7.

Aloitettu, suunnittelu -vaiheessa	Toimenpide 1: Kävelyn suunnitteluohjeen laatiminen
	Toimenpide 2: Jalankulkuverkoston hierarkian päivittäminen
	Toimenpide 3: Jalankulun kunnossapidon hierarkian päivittäminen
	Toimenpide 4: Kävelyn tutkimuksen toimintasuunnitelman laatiminen
Käynnissä	Toimenpide 5: Kävely-ympäristön kokeilut

Kuvio 7 Kävelyn edistämishjelman toimenpiteiden tilanne lokakuussa 2022⁵⁸

⁵⁵ <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009100216.html>, HS 29.9.2022: "Helsinki pyytää kaupunkilaisten mielipiteitä 'kävely-ympäristöistä'".

⁵⁶ <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentaminen/hae-suunnitelmia-ja-hankkeita/keskustan-uudet-kavelyalueet>. Luettu 22.2.2023.

⁵⁷ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

⁵⁸ Kävelyn kehittämissuunnitelman seurantaryhmän kokousmuistio 13.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Seurantaryhmän ensimmäinen kokous pidettiin lokakuussa 2022. Seurantaryhmässä on tarkoitus käydä läpi toimenpiteiden edistymistä ja kehittää niitä yhdessä. Seuraava seurantaryhmän kokous pidetään huhtikuussa 2023.⁵⁹ Seurantaryhmä koostuu kymmenestä kaupunkiympäristön liikenne- ja katu-, kaupunkitila- ja maisema- sekä maankäytön suunnittelun työntekijästä, kahdesta rakennusten ja yleisten alueiden edustajasta sekä kahdesta asemakaavoituksen edustajasta.

Kävelyn asiantuntijoiden haastattelun mukaan liikenne- ja katusuunnittelussa ei kuitenkaan ole paljoa resursseja kävelyn suunnitteluun. Kävelyä varten tarvittaisiin oma suunnittelija, joka keskittyy kokonaisuuteen myös kävelyn kannalta. Katu- ja maisemasuunnittelijat pohtivat muun muassa tilan jalkakäytäviä varten ja katukivetykset, mutta eri liikennemuotojen kokonaisuuteen ei keskitytä.⁶⁰

Kävelyn sanotaan useissa eri ohjelmissa olevan ensisijainen liikkumismuoto, jota priorisoidaan suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa. Kävelyn asiantuntijoiden haastattelun mukaan tämä ei kuitenkaan toteudu käytännössä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto laati vuonna 2016 Jalankulkijan kantakaupunki -raportin, joka käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.11.2016. Raportissa esiteltiin muun muassa keinoja ja tavoitteita jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi sekä ehdotus kantakaupungin jalankulkupainotteisista kaduista. Raportissa esitelty kantakaupungin katujen verkko, jossa jalankulkijoiden olosuhteita on tarkoitus parantaa pitkäjänteisesti, hyväksyttiin suunnittelun pohjaksi. Haastattelun mukaan raportti ei kuitenkaan ole ollut esillä eikä sillä ole ollut vaikutuksia. Kantakaupungin katujen verkko -suunnitelma ei ole toteutunut, mutta vastaavaa on tarkoitus toteuttaa toimenpiteen 2 yhteydessä.⁶¹

Kävelyn asiantuntijoiden haastattelun mukaan kävelyn kehittämisen haasteina on kuitenkin muun muassa poliitikoiden näkemyserot. Kävelyn kehittämisen mahdollistamiseksi valmiiksi rakennetussa keskustassa tilaa tulee ottaa joltain pois. Tilaa on tarkoitus vähentää autoilijoilta, mutta kyseisiä esityksiä on kävelyn asiantuntijoiden arvion mukaan vaikea saada läpi.⁶² Autoilun rajoittaminen herättää paljon mielipiteitä etenkin poliittisten ryhmien kesken. Eriäviä mielipiteitä on myös Helsingin keskustan yrittäjillä, jotka ovat huolissaan siitä, että autoilun vähentäminen voisi vaikuttaa negatiivisesti liiketoimintaan.⁶³ Toisaalta Helsingissä tehdään kävely-ympäristön kokeiluja osaksi juuri sen vuoksi, että asiakkaat löytäisivät helpommin liikkeisiin. Helsingin yleiskaavassa – jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä pitkällä

⁵⁹ Kävelyn asiantuntijalta sähköpostitse saadut lisätiedot 23.2.2023.

⁶⁰ Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022.

⁶¹ Kaupunkisuunnittelulautakunta 22.11.2016 § 392; Jalankulkijan kantakaupunki 2016; Kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022; Kävelyn asiantuntijalta sähköpostitse saadut lisätiedot 23.2.2023.

⁶² Kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022.

⁶³ <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009176336.html>, HS 8.11.2022: Autoilun rajoittaminen Helsingin keskustassa on vaikea tehtävä kaupungin päättäjille – Näin tutkijat kommentoivat; <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009170755.html>, HS 31.10.2022: ”Helsingin keskustan yrittäjät vastustavat autoilun rajoittamista Esplanadilla”.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

aikavälillä – tavoitteeksi on kuitenkin esitetty kävelyn ja pyöräilyn priorisointi kulkumuodoissa ennen kaikkia muita.⁶⁴ Mikäli toimenpiteitä tehdään esimerkiksi Helsingin yleiskaavan ja kävelyn edistämishojelman mukaan, pitäisi olla selkeää, että liikkumisessa on priorisoitava enemmän kävelyä kuin autoilua.

2.2.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen on edelleen kesken

Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 2.11.2020. Ohjelman mukaan pyöräliikenteen edistäminen nähdään merkittävänä osana sekä tuolloisen kaupunkistrategian maailman toimivin kaupunki -vision että hiilineutraalisuustavoitteiden toteuttamista. Pyöräliikennettä edistetään, koska sillä saavutetaan aikasäästöjä, tehokkaampaa tilankäyttöä, terveyshyötyjä, ympäristöetuja, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantumista. Pyöräliikenteen edistäminen ei ole ohjelman mukaan itseisarvo, vaan keino turvallisemman, viihtyisemmän ja toimivamman kaupungin luomiseen.⁶⁵

Ohjelman päätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki ja että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Ohjelma koostuu viidestä alatavoitteesta, joiden alla on niihin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteitä on yhteensä 34 kappaletta. Alatavoitteet ovat:

1. Suorat ja sujuvat reitit
2. Kunnossapito
3. Työmaat
4. Pyöräpysäköinti ja palvelut
5. Markkinointi ja viestintä⁶⁶

Kaikille alatavoitteille on määritelty myös toiminnan ja vaikuttavuuden mittarit. Esimerkiksi suorat ja sujuvat reitit -alatavoitteen yhtenä toiminnan mittarina on baana-verkon rakentuneet kilometrit ja vaikuttavuuden yhtenä mittarina tyytyväisten osuus pyöräilyn sujuvuuteen Helsingissä.⁶⁷

Haastatellun pyöräliikenteen asiantuntijan mukaan kaikkia toimenpiteitä pitää toteuttaa yhtä aikaa pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi tarvitaan tiivistä ja toiminnoiltaan sekoittunutta maankäyttöä kuten asumisen, palveluiden ja työpaikkojen sekoittamista sekä liikenteen rauhoittamista paikalliskatualueilla. Asiantuntijan mukaan heikoiden on edennyt pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen. Myös talvikunnossapito ja työmaiden tilapäiset liikennneratkaisut vaativat vielä paljon huomiota. Asiantuntijan mukaan tavoiteverkon toteuttaminen olisi tullut olla nopeampaa

⁶⁴ <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentaminen/suunnittelun-ja-rakentamisen-tavoitteet/yleiskaava>. Luettu 22.2.2023; Helsingin yleiskaava: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava 6.10.2015, 7.

⁶⁵ Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025.

⁶⁶ Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025.

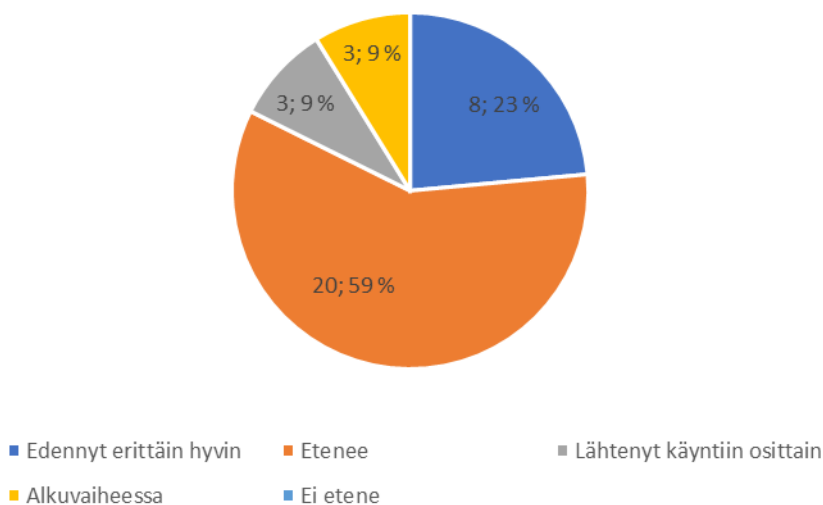
⁶⁷ Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

ja pyörävylien talvihoidossa tulisi näkyä enemmän pyöräliikenteen reittien jatkuvuus eikä eri vastuualueiden katkonainen ylläpito.⁶⁸

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteiden edistymisen tilanne vuoden 2023 helmikuussa esitetään Kuvio 8. Noin viidennes toimenpiteistä on edennyt erittäin hyvin ja yli puolet toimenpiteistä etenee. Alkuvaiheessa toimenpiteet ovat vielä esimerkiksi liikennevalojen parantamisessa. Myös talvihoidon luokitus ja kiinteistöjen pyöräpysäköintiratkaisut ovat lähteneet käyntiin vasta osittain. Erittäin hyvin ovat edenneet esimerkiksi toimenpiteet väylien toteuttamisohjelma ja laatuvaatimukset.⁶⁹ Kaikkien toimenpiteiden tilanne esitetään muistion liitteessä 2.



Kuvio 8 Pyöräliikenteen edistämishojelman toimenpiteiden tilanne vuoden 2023 alussa⁷⁰

Toimenpiteiden melko hyvästä etenemisestä huolimatta pyöräliikenteen kulkutapaosuus on pysähtynyt 2010-luvulta alkaen noin 10 prosenttiin. 1990-luvun noin viidestä prosentista osuus on kuitenkin noussut selkeästi. Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan kulkumuoto-osuus ei ole noussut, koska Helsingissä on vielä verrattain vähän pyöräliikenteen moderneilla suunnitteluperiaatteilla rakennettuja väyliä. Uudet suunnitteluperiaatteet tehtiin vuonna 2012 Alankomaista ja Tanskasta saatujen oppien perusteella. Kymmenen vuoden aikana nykyaikaisia pyöräteitä on rakennettu noin 50 kilometriä. Pyöräliikenteen verkko on siis edelleen katkonainen ja epäyhtenäinen eikä mahdollista kaikkien määränpöiden helppoa ja turvallista saavuttamista pyörällä. Asiantuntijan mukaan suurin syy verkon hitaaseen toteutumiseen on vuosia liian alhaalla pysynyt pyöräliikenteen investointibudjetti ja henkilöresurssit. Edellisessä pyöräliikenteen edistämishojelmassa vuonna 2014 selvitettiin kustannus-hyötyanalyysillä paras vuosittainen investointitaso. 20 prosentin kulkumuoto-osuuden tavoitteeseen parhaaksi investointitasoksi määritettiin 20 miljoonaa

⁶⁸ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022.

⁶⁹ Pyöräliikenteen kehittämisohjelman seurantaryhmän kokouksesitys 7.2.2023.

⁷⁰ Pyöräliikenteen kehittämisohjelman seurantaryhmän kokouksesitys 7.2.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

euroa. Tämä taso kuitenkin saavutettiin vasta vuonna 2020. Vuoteen 2024 asti investointitaso on yli 20 miljoonaa euroa, koska pyöräliikenteen asiantuntijat ja toimiala kommunikoivat selkeästi, että pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentaminen on jäljessä tavoitteeseen nähden. Erityisesti nyt huolena on pyöräliikenteen asiantuntijan mukaan se, että työntekijöitä ei ole tarpeeksi investointibudjettiin nähden.⁷¹

Pyöräliikenteen tavoiteverkon aikataulussa ei haastatellun asiantuntijan mukaan olla pysytty, koska investointitahti ei ole sitä mahdollistanut. Laatutavoitteista on kuitenkin pystytty pitämään pääosin kiinni.⁷² Pyöräliikenteen kantakaupungin 140 kilometriä tavoiteverkosta on rakentunut tai rakenteilla 65,1 kilometriä vuonna 2022. Baanojen 140 kilometrin tavoiteverkosta on toteutunut tai rakenteilla 26,7 kilometriä.⁷³ Tavoiteverkon toteutuminen kantakaupungissa ja sen suunnitellut laajennukset esitetään Kuvio 9. Kuviosta huomataan, että useita kantaverkon osia ollaan toteuttamassa lähivuosina. Tavoiteverkon toteutumattomuus kuvassa ei kuitenkaan tarkoita, että kaikilta reiteiltä puuttuisivat pyöräliikenteen väylät kokonaan, vaan ne eivät välttämättä vastaa nykyisiä suunnitteluperiaatteita. Pyöräliikenteen väyliä rakennetaan lähivuosina erityisesti kantakaupunkiin, koska siellä väylien jatkuvuudessa on eniten puutteita ja pyöräliikennemäärät ovat suuria.⁷⁴

⁷¹ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022 ja sähköposti 17.3.2023.

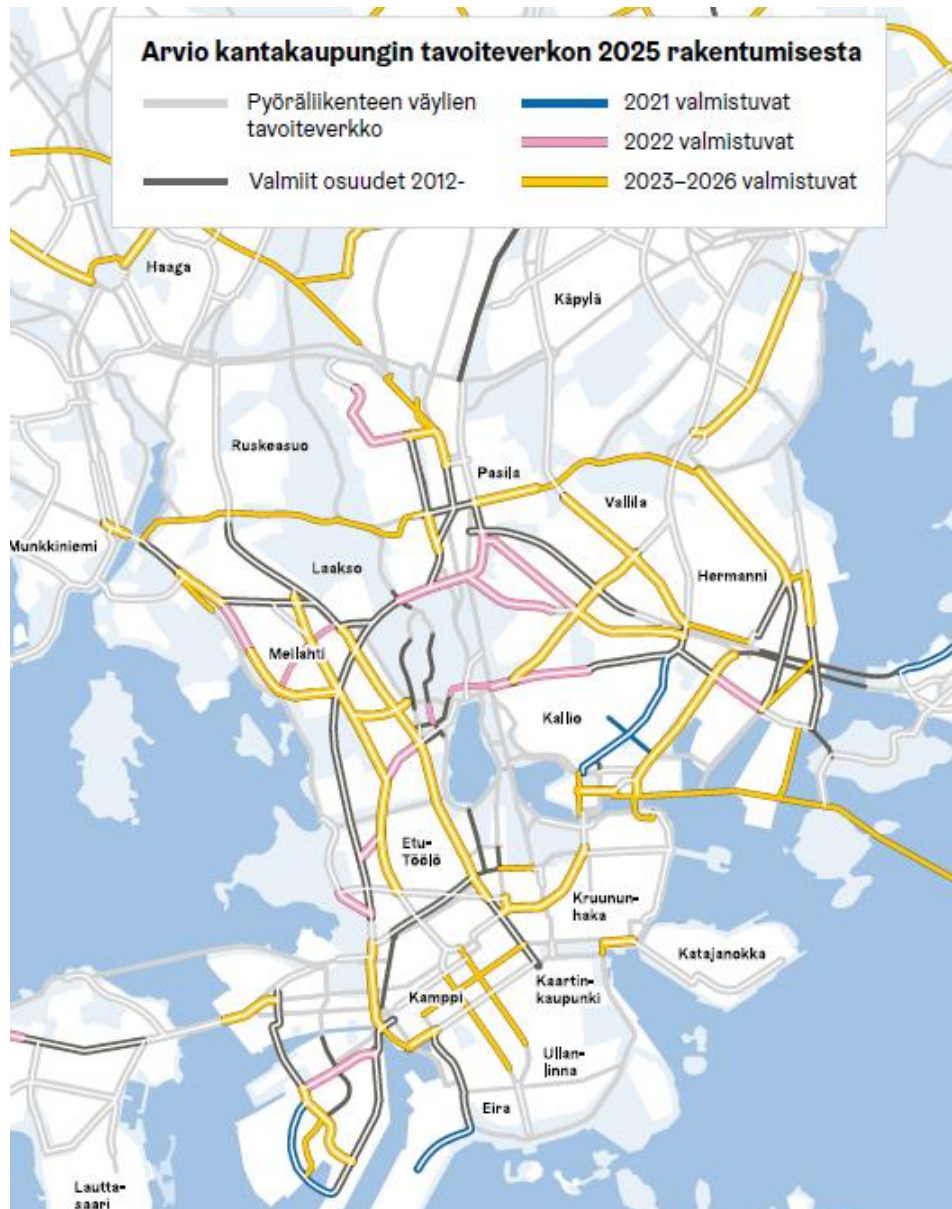
⁷² Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022.

⁷³ Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 toteutumisen seuranta, kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022.

⁷⁴ Pyöräilykatsaus 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 9 Pyöräliikenteen tavoiteverkko kantakaupungissa ja sen toteutuminen lähivuosina⁷⁵

Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman tavoitteiden aikaistamisen ja kustannustason nousun vuoksi kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijat ovat suunnitelleet pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteutuksen ripeyttämistä, jotta pyöräliikenteen tavoiteverkko saataisiin rakennettua nopeammin. Haastatellun asiantuntijan mukaan tavoiteverkko voidaan toteuttaa koko kadun peruskorjauksen lisäksi enenevissä määrin myös esimerkiksi rajaamalla pyöräkaista pollareilla, yksi-suuntaistamalla katu tai rakentamalla uudestaan kadun pintakerros vain pyöräväylän alueelta. Esimerkiksi Siltasaarenkadulla pyöräliikenteen reitti rakennettiin erottamalla yksi kaista pyloneilla muusta ajoneuvoliikenteestä. Pyöräliikennettä voidaan edistää hyvin kustannustehokkaasti myös rauhoittamalla liikennettä paikalliskaduilla. Tällä

⁷⁵ Pyöräilykatsaus 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

hetkellä monia katuja, jotka ovat käyttötarkoitukseltaan paikalliskatuja, käytetään kokoojakatuina. Jo pelkästään liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden vuoksi näillä kaduilla tulisi rauhoittaa liikennettä ja ohjata läpiajoliikennettä pääkaduille. Liikenteen rauhoittamiseen ei asiantuntijan mukaan ole toistaiseksi löytynyt riittävästi halua tai rohkeutta.⁷⁶

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman vaikuttavuuden mittareina on useita kyselytutkimuksella saatavia tietoja, joista osa esitetään joka toinen vuosi julkaistavassa pyöräilybarometrissa. Taulukossa 1 esitetään pyöräliikenteen kehittämisohjelman vuoden 2025 tavoitela mittareille ja pyöräilybarometrin 2022 tulos. Mittareista yksikään ei ole vielä saavuttanut tavoitetasoaan, mutta esimerkiksi tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina, pyöräilyn turvalliseksi kokevien osuus ja tyytyväisyys pyöräliikenteen sujuvuuteen ovat olleet hienoisessa nousussa. Pyöräliikenteen edistämiseen myönteisesti suhtautuvien osuus on hieman laskenut mutta on silti erittäin korkealla tasolla. Tyytyväisyys talvikunnossapitoon on huomattavan matala. Pyöräilybarometrissa kysyttiin myös ihmisten syitä pyöräillä. Yleisimmät syyt ovat liikkumisen kätevyys ja myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon. Sen sijaan esimerkiksi ympäristösytyt tai taloudellinen edullisuus on syy pyöräillä vain hyvin harvoille.⁷⁷

Taulukko 1 Pyöräliikenteen kehittämisohjelman vaikuttavuuden mittareiden tavoitetasot ja arvot vuonna 2022⁷⁸

Vaikuttavuuden mittari	Mittarin arvo 2022	Tavoite 2025
Pyöräilyn turvalliseksi kokevien osuus	20 %	25 %
Tyytyväisten osuus Helsinkiin pyöräilykaupunkina	25 %	35 %
Tyytyväisten osuus pyöräilyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa	19 %	30 %
Tyytyväisten osuus pyöräilyn sujuvuuteen Helsingissä	21 %	30 %
Tyytyväisten osuus talvihoitoon	6 %	20 %
Tyytyväisyys pyöräilyliikkeen hoitoon muina vuodenaikoina	42 %	55 %
Osuus pyöräilijöistä, jotka jatkavat pyöräilyä talvella	18 %	30 %
Tyytyväisten osuus työmaiden tilapäisiin liikennejärjestelyihin	8 %	20 %

⁷⁶ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022 ja sähköposti 17.3.2023.

⁷⁷ Pyöräilybarometri 2022.

⁷⁸ Pyöräilybarometri 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Pyöräilijämäärät suurien työmaiden kohdalla (vähenemä %)	tieto puuttuu	Pyöräilijämäärät eivät vähene
Tyytyväisten osuus pyöräpysäköintiin asemilla	22 %	30 %
Tyytyväisten osuus pyöräpysäköintiin muissa julkisissa kohteissa	19 %	30 %
Tyytyväisyys kaupunkipyöräjärjestelmään	NPS 48	NPS 59, yleisarvosana 4,0
Pyöräilyn edistämiseen myönteisesti (puolesta) suhtautuvien osuus	75 %	80 %
Tyytyväisten osuus pyöräilystä tiedottamiseen	13 %	20 %

Haastatellun pyöräliikenteen asiantuntijan mukaan suurin este pyöräliikenteen kehittämiselle ovat päättävissä asemissa olevien henkilöiden asenteet, jotka eivät salli mitään autoilun aseman heikennykseksi tulkittavaa. Ennen kaupunginhallituksen käsittelyä saatetaan asiantuntijan mukaan käydä kohtuutonta vääntöä esittelytekstin sisällöstä ja sama koskee pyöräliikenteen investointirahoja vuosittain. Talousarvion valmistelusta vastaavat pyrkivät hänen mukaansa joka vuosi leikkaamaan määrärahaa. Vuoden 2022 talousarvioon määrärahaesitystä nostettiin kaupunginhallituksen päätöksellä. Myös pyöräliikenteen asemassa pitäisi haastatellun mukaan tapahtua paradigman muutos, jotta pyöräliikenne olisi tasavertaisessa asemassa liikenteessä. Ohjeissa pyöräliikenteen asema pitää nykyään huomioida, kun aiemmin pyöräväylät tehtiin sinne, missä autoliikenteen tilan maksimoinnin jälkeen oli vielä tilaa. Kuitenkin yhä useat henkilöt eivät hyväksy pyöräliikenteen aseman huomioivia ratkaisuja Monisäikeisissä suunnittelutilanteissa, joita Helsingissä on paljon, halutaan yhä usein tinkiä ensimmäisenä pyöräliikenteen tilasta. Myöskään useat urakoitsijat eivät suhtaudu vakavasti pyöräliikenteeseen ja suunnitelma saattaa toteutua käytännössä heikkolaatuisena. Myös talvikunnossapidon taso on heikkoa ja esimerkiksi talvella 2021–2022 vaadittu taso ei toteutunut lainkaan.⁷⁹

Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan tiukan henkilöstömitoituksen vuoksi priorisointia joudutaan tekemään paljon. Pyöräliikenteen parissa työskentelee täysiaikaisesti viisi henkilöä, kun esimerkiksi Tukholmassa työntekijöitä vastaavissa töissä on 20. Henkilöstömäärän lisääminen ei ole edennyt, vaikka se on kirjattu kehittämisohjelmaan. Viesti päättävissä asemissa olevilta on toistaiseksi ollut, että henkilöstöresursseja ei olla lisäämässä. Töitä ostetaan myös ulkopuolisilta konsulteilta, mutta heidän ohjaamiseensa kuluu myös huomattavasti työaika. Pyöräliikennettä edistävän henkilöstön työaika kuluu nykyään myös sähköpotkulautayritysten

⁷⁹ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022 ja sähköposti 17.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

kanssa tehtävä yhteistyö, joka on osoitettu pyöräliikenteen tiimille. Yhteistyö vie käytännössä yhden henkilön työpanoksen. Asiantuntijan mukaan sähköpotkulaudat eivät ratkaise kestävän liikenteen tavoitteita.⁸⁰

Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan satunnaisesti väitetään, että Helsingissä on hankalaa ajaa pyörällä talvisen sään tai märkisyyden vuoksi. Tiedetään, että talvinen sää ei kuitenkaan ole este edes Oulussa eikä Kööpenhaminassa, joka on ilmastoltaan lähempänä Helsinkiä. Molemmat ovat kuitenkin maailman parhaita kaupunkeja pyöräilyyn. Yleensäkin parhaat pyöräilymaat ovat verrattain pohjoisessa. Monet pinnanmuodoiltaan litteät kaupungit taas ovat heikkoja pyöräilykaupunkeja, joten pinnanmuodot eivät ratkaise asiaa. Asiantuntijan mukaan pyöräliikenteen kehittämisessä on tavoitteena tehdä pyöräliikenteestä tasavertainen kulkutapa, jota kaikki voivat ja uskaltavat käyttää. On vielä iso ponnistus luoda liikennejärjestelmä, jossa pyörällä ajaminen omaksutaan normaaliksi kulkutavaksi. Asiantuntijan mukaan pyöräliikenteen edistäminen ei ole itsetarkoitus vaan kaikki liikennemuodot voivat hyötyä siitä. Kestäviä liikennemuotoja kehittämällä on esimerkiksi mahdollista parantaa alueiden saavutettavuutta ja liikenteen turvallisuutta.⁸¹

Yhteenvedona pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus ei ole kasvanut viime vuosina. Haastatellun asiantuntijan mukaan syynä on hitaasti rakentunut pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka on edelleen katkonainen ja epäyhdenmukainen eikä tee pyörällä ajamisesta helppoa koko verkolla. Myös talvikunnossapito ja työmaiden liikennejärjestelyt vaativat hänen mukaansa vielä erittäin paljon huomiota. Asiantuntijan mukaan syynä hitaaseen etenemiseen on vuosia jatkunut puutteellisuus kattavassa strategiselta tasolta aina operatiiviselle tasolle yltävässä poikkihallinnollisessa sitoutumisessa kaupungin yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Kulkutapaosuuden tavoitteeseen mitoitettu investointitaso saavutettiin vasta vuonna 2020. Pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteet ovat edenneet pääosin hyvin, mutta esimerkiksi oleelliset mittarit tavoiteverkon rakentamisesta ovat vielä kaukana tavoitteesta. Myös jotkin liikenne- ja katusuunnittelupalvelun sisäiset toimenpiteet kuten liikennevalojen parantaminen on vielä alkuvaiheessa. Tyytyväisyys pyöräliikenteen eri osa-alueisiin ei vielä ole saavuttanut tavoitetasoja ja erityisen tyytymättömiä ollaan talvikunnossapitoon. Nykyinen investointitaso kuitenkin osittain mahdollistaa tavoiteverkon nopeamman rakentamisen ja tavoiteverkkoa on mahdollista rakentaa myös kevyillä mutta laadukkailla ratkaisilla, mutta nopeampi toteutus vaatii myös lisää henkilöresursseja.

2.2.3 Raitiliikenteen kehittämisohjelma etenee hitaasti

Joukkoliikenne koostuu linja-auto-, raitiotie-, metro- ja junaliikenteestä. Helsingin kaupunki ei itse vastaa mistään joukkoliikenteen liikennöinnistä vaan ne on järjestetty

⁸⁰ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022 ja sähköposti 17.3.2023.

⁸¹ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022 ja sähköposti 17.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

yhteistyössä HSL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n⁸² kanssa. Helsingillä on kuitenkin keskeinen rooli Helsingin keskustan raitioliikenteen linjojen rakentamisessa ja kehittämisessä. Tämän vuoksi Helsingillä on kehittämisohjelma raitioliikenteeseen liittyen. Helsinki voi osaltaan myös vaikuttaa hieman linja-autoliikenteeseen katujen leveyksillä ja pysäkkien sijoittelulla, mutta reittien määrittäminen on HSL:n vastuulla. Muut mahdolliset kehittämistoimenpiteet liikennöinnissä ovat edellä mainittujen muiden toimijoiden vastuulla, vaikkakin Helsinki voi silti osallistua tähän kehittämiseen muun muassa osana HSL:n yhtymäkokousta ja hallitusta.⁸³

Raitioliikenteen kehittämisohjelma

Raitioliikenteen kehittämisohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa 19.3.2018. Ohjelman tavoitteena on toteuttaa valtuustokauden 2013–2017 niin sanotussa ratikaprojektissa määritellyjä tavoitteita ja aloittaa raitioliikenteen jatkuva kehittämistyö. Ohjelmaa varten perustettiin myös raitiotiehankkeiden koordinoitiryhmä, johon osallistuvat Kaupunkiympäristön toimiala, Kanslia, HSL ja Kaupunkiliikenne Oy. Ohjelmalla on neljä tavoitetta:

1. Kantakaupungin keskinopeuden nosto 17 km/h (nopeus)
2. Raitioliikenteen sujuva kulku (sujuvuus)
3. Aikataulussa kulkeminen (luotettavuus)
4. Ulkoisten häiriötekijöiden vähentäminen (häiriöttömyys)⁸⁴

Keskinopeuden nostoa tavoitellaan, jotta sama vuorotarjonta pystyttäisiin tuottamaan pienemmällä kalusto- ja henkilöstömäärällä. Tämä mahdollistaisi myös liikenteen laajentamisen ja palvelutason nostamisen samalla budjetilla. Nopeuttamisen arvioidaan lisäävän myös raitioliikenteen houkuttelevuutta, joka nostaisi joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Keskinopeuden osalta tavoiteltua 17 kilometrin keskimääräistä tuntinopeutta ei olla vielä saavutettu. Vuoden 2018 nopeudesta 13,92 kilometriä tunnissa on päästy vuoden 2021 14,68 kilometriin tunnissa, mutta vuonna 2022 keskinopeus laski 14,26 kilometriin tunnissa.⁸⁵

Sujuvuustavoite tarkoittaa raitiovaunujen pysähtymistä ainoastaan pysäkeillä. Toteutuessaan tavoite tarkoittaisi, että vaunut eivät joutuisi pysähtymään liikennevalojen, ruuhkien tai liian kapeiden raitiovaunukaistojen aiheuttamien satunnaisten häiriöiden vuoksi. Tämä sujuvuus vaikuttaisi suoraan myös liikennöinnin nopeuteen ja luotettavuuteen. Sujuvuustavoitteen osalta seurantajärjestelmää ei ole vielä luotu.⁸⁶

⁸² Kaupunkiliikenne Oy eli Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on Helsingin kaupungin entinen liikelaitos HKL, joka muutettiin osakeyhtiöksi 1.2.2022 alkaen. Yhtiö jatkaa HKL:n toimintaa vastaten muun muassa metro- ja raitioliikenteestä ja niitä tukevasta liikenteenohjaus- ja valvomotoiminnasta, metro- ja raitiovaunukaluston, ratojen ja pysäkkien, asemien ja kiinteistöjen huollosta ja kunnossapidosta.

⁸³ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

⁸⁴ Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9.

⁸⁵ Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

⁸⁶ Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Luotettavuustavoitteella tarkoitetaan ajoajan vaihtelun minimoimista, eli sitä, että raitiovaunut saapuvat pysäkeille aikataulun mukaisissa ajoissa. Nykyään vuorot saattavat kulkea etuajassa tai myöhässä samalla linjallakin muun liikenteen aiheuttaman ajoaikojen hajonnan vuoksi. Ajoaikojen hajontaa aiheutuu, kun muu liikenne hidastaa raitiovaunujen kulkemista. Luotettavuuden parantuminen mahdollistaisi tarkemman matkustajainformaation tarjoamisen ja matkaketjujen laadun parantumisen, jotka osaltaan voivat lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Aikataulussa kulkemisen osalta tavoitellaan 75 prosentin täsmällisyyttä viikon keskiarvolla mitattuna. Vuoden 2018 64,8 prosentista täsmällisyys parani vuoden 2020 72,2 prosenttiin, mutta tämän jälkeen täsmällisyys laski vuona 2021 68,8 prosenttiin ja vuonna 2022 68,2 prosenttiin.⁸⁷

Häiriöttömyyden tavoitteella tarkoitetaan ennakoitavissa olevien häiriöiden ehkäisemistä. Tällaisia häiriöitä ovat esimerkiksi liian lähellä kiskoja sijaitsevat pysäköintipaikat ja vaunujen eteen kääntymisen mahdollistavat liittymäjärjestelyt, jotka altistavat raitiovaunuliikenteen häiriöille ja onnettomuuksille. Häiriöiden määrän pienentäminen lisää raitioliikenteen luotettavuutta ja turvallisuutta. Häiriöttömyyden osalta seurantarjestelmiä ei ole vielä luotu.⁸⁸

Raitioliikenteen kehittämisohjelma koostuu 23 toimenpiteestä, jotka tähtäävät sen tavoitteiden saavuttamiseen. Näistä oli helmikuussa 2023 valmistunut yhdeksän kappaletta, käynnissä kahdeksan, viisi odottamassa ja yksi viivästynyt. Ohjelman toimenpiteet vastuutahoineen, tiloineen ja sisältöineen on lueteltu liitteessä 3.⁸⁹

Haastatellun asiantuntijan mukaan kehittämisohjelman toimenpiteet ovat edenneet hitaasti ja epävarmasti. Yksittäiset toimenpiteet ovat melko pieniä, eikä niitä voida toteuttaa isona yhtenäisenä projektina. Toimenpiteitä myös toteutetaan muiden hankkeiden aikatauluissa.⁹⁰

Kehittämisohjelman tavoitteisiin liittyy myös Helsingin raitiotieverkoston kehittäminen. Alla olevassa Kuvio 10 on esitetty Helsingin ratainfraan parantamiseen liittyviä suunniteltuja, käynnissä olevia ja valmistuneita hankkeita. Suurempien itsenäisten hankkeiden lisäksi ratainfraa parannetaan laajasti kantakaupungin katuremonttien yhteydessä. Suunniteltuja ja vireillä olevia reittien osuuksien parantamisia ovat Mäkelänkatu, Aleksis Kiven katu, Korppaanmäentie, Mannerheimintie, Kaisaniemenkatu ja Unioninkatu. Vastikään valmistuneita kohteita ovat Paciuksenkatu ja Tukholmankatu, Helsinginkadun itäosa, Mechelininkatu ja Hämeentie. Liikennevalo-ohjauksen kehittämisen osalta on laadittu periaatteita ja selvityksiä ja tehty kokeiluja Man-

⁸⁷ Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

⁸⁸ Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

⁸⁹ <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/joukkoliikenne/joukkoliikenteen-suunnittelu/raitioliikenteen-kehittaminen/>; Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9; Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

⁹⁰ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

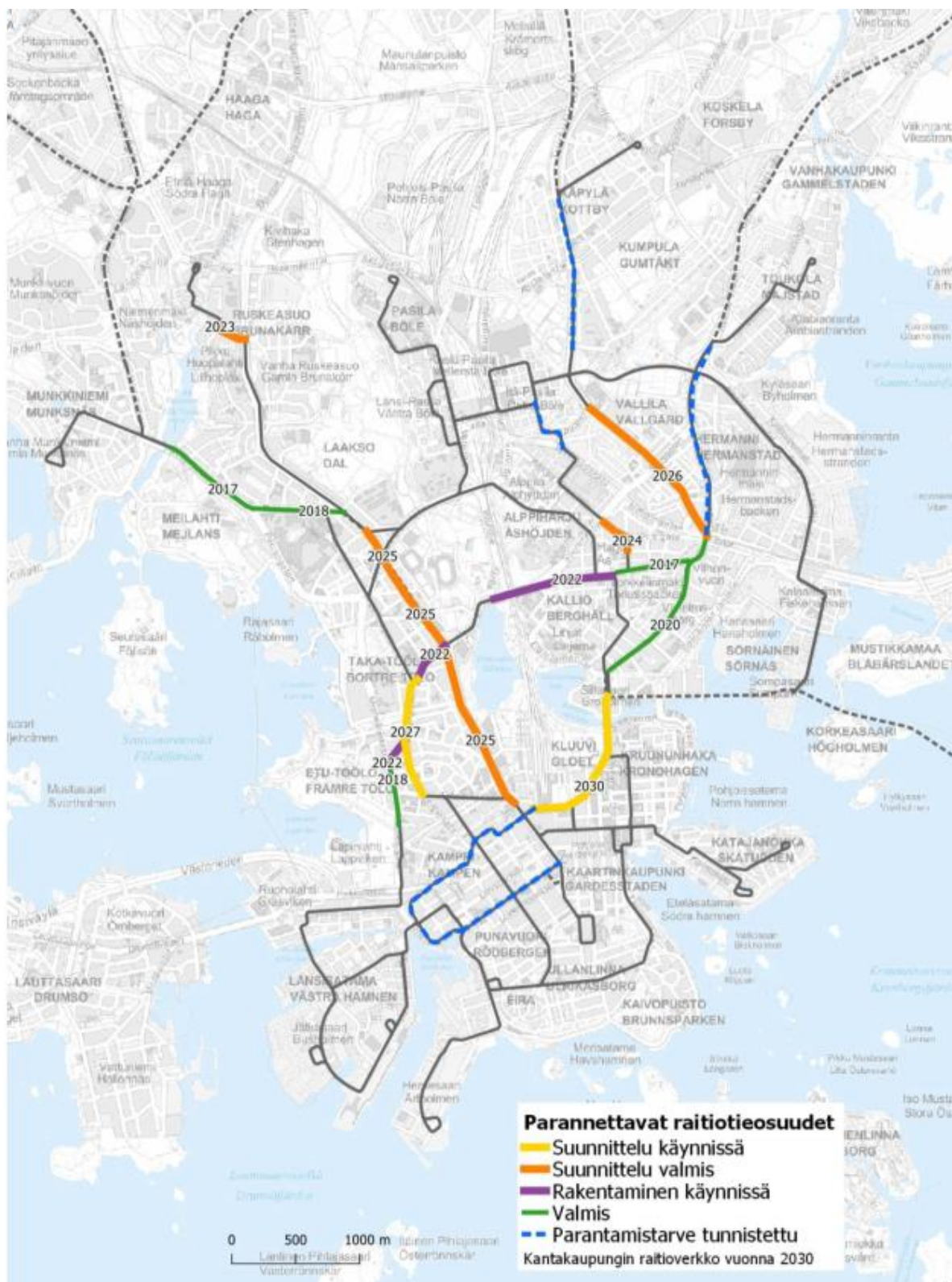
Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

nerheimintiellä. Ratikoiden vihreä aalto on todettu tehokkaimmaksi ohjaustavaksi. Liikennevalo-ohjauksen kehittämistyö jatkuu yhteistyössä HSL:n ja liikenne- ja katusuunnittelupalvelun (LIKE) kanssa.⁹¹

⁹¹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot; Raitioliikenteen kehittämisohjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)



Kuvio 10 Kantakaupungin raitiotieverkko toteutettuine, suunniteltuine ja tavoiteltuine osuuksiin⁹²

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Raideliikenteen verkostokaupungin toteuttaminen on edennyt joiltakin osin. Raidejokeri, Kruunusillat ja Pasila-Kalasatama-reitti ovat edenneet toteutukseen, mutta muut yleiskaavan pikaratikat ovat vielä suunnittelun eri vaiheissa. Vihdintien raitiotiestä on tehty jo päätös, mutta toteutuksen jatkosuunnittelu on vielä kesken. Viikin-Malmin pikaraitiotie on yleissuunnitteluvaiheessa ja Mäkelänkadun kaupunkibulevardin pikaraitiotien suunnittelu odottaa maankäytön ratkaisujen kehittymistä. Lisäksi Jokeri 0 ja Jokeri 2 ovat vielä osin hahmottumatta, mutta niihin tulisi haastatellun asiantuntijan mukaan varautua maankäytön suunnittelussa, vaikka niitä ei olla vielä kovin konkreettisesti edistetty.⁹³

Tavoiteverkon toteuttamisen tavasta ei ole kokonaissuunnitelmaa. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on pitkän tähtäimen visio eri linjojen toteuttamisen vaiheistuksesta, mutta haastatellun asiantuntijan mukaan myös verkoston rakentamisen näkökulmasta tehty suunnitelma olisi tarpeellinen. Hankkeiden toteuttaminen on yleensä suunniteltua haasteellisempaa, kun kustannuksia tulee lisää ja toteuttaminen on odotettua hitaampaa. Pikaratikoiden suunnittelusta on opittu viimeaikaisten hankkeiden seurauksena paljon. Suunnitteilla olevia hankkeita on kuitenkin paljon suhteessa investointiraamiin, jolloin tämänhetkistä useamman hankkeen yhtäaikaiseen toteuttamiseen ei riitä rahaa ja henkilöresursseja. Hankkeiden keskinäinen priorisointi on vaikeaa, koska maankäytön suunnittelu etenee nopeasti omissa itsenäisesti resursoiduissa alueellisissa tiimeissä. Kaikkien yleiskaavassa esitettyjen raitiotiehankkeiden vaikutusalueelle on suunnitteilla maankäyttöä, joten priorisointi toteutuu nykyisen raitiotieverkon järkevän laajentumisen kautta. Pikaraitiotieiden suunnittelu ja toteuttaminen kilpailevat keskenään samasta määrärahasta, jolloin samanaikainen suunnittelu ja toteutus ei välttämättä ole mahdollista. Kovat kaavoitustavoitteet johtavat siihen, että asemakaavoitus tulevan pikaraitiotiehankkeen varrella voi edetä vauhdilla, vaikka pikaraitiotien toteutusajankohta olisi vielä epävarma. Alueet voivat siis valmistua reilusti ennen raideyhteyden tuloa, mikä ei ole optimaalista liikkumistottumusten kehittymisen kannalta. Alueiden joukkoliikenne voidaan kuitenkin hoitaa laadukkaasti bussijärjestelyin ennen raideyhteyden valmistumista.⁹⁴

Raitiotiehankkeiden suunnitteluun käytettävissä olevat henkilöresurssit aiheuttavat rajoittavat yhtä aikaa valmisteltavien hankkeiden määrää. Vihdintien osuus on seuraava hanke, joka menee toteutussuunnitteluun. Tämän jälkeen uusia hankkeita ei nykyisillä resursseilla käytännössä voida käynnistää ennen kuin Kruunusillat ja Raidejokeri ovat valmiita. Raitioliikenteen suunnittelun asiantuntijoista on kuitenkin pulaa myös maanlaajuisesti, joten suunnitteluvalmiuden parantaminen on vaikeaa. Myös ulkoiset tekijät voivat hidastaa hankkeiden toteuttamista. Esimerkiksi Kruunusilltojen

⁹² Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022.

⁹³ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022; Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 17.3.2023.

⁹⁴ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022; Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan kommentit muistioluonnokseen 17.3.2023; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit muistioluonnokseen 17.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

alun perin suunniteltu rautatieaseman päätepysäkki päätettiin irrottaa hankkeesta myöhemmin toteutettavaksi.⁹⁵

Uusimmat hankkeet raideliikenteen verkostokaupunkina kehittymiseen ovat sisältäneet muun muassa Raide-Jokerin, jonka koeajot ovat käynnissä, Kruunusillat, jonka rakentaminen on käynnissä, reitin Kalasatamasta Pasilaan, jonka rakentaminen on käynnissä, Ilmalan jatke, jonka liikennöinti alkoi vuonna 2022. Lisäksi Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnittelu on käynnistynyt.⁹⁶

2.3 Investoinnit eri kulkumuoto-osuuksiin

Helsinki tekee vuosittaisten talousarvioiden yhteydessä seuraavan kymmenen vuoden investointiohjelman. Haastatellun investoinnit-yksikön tiimipäällikön mukaan nykyisen 10 vuotisen ohjelmakauden aikana tullaan panostamaan vahvasti liikennejärjestelmiin. Raideliikenteeseen ei olla koskaan aiemmin panostettu yhtä vahvasti kuin viimeisinä viitenä vuotena. Kaupunkia kehitetään nimenomaan raideliikenteen verkostokaupunkina, kun aiemmin keskityttiin kehittämään maantieliikennettä. Raitioliikenteen lisäksi viimeisimmät vuodet ovat olleet myös pyöräliikenteen kehittämisvuosia. Kokonaisinvestointitaso on myös noussut merkittävästi viimeisimmän kymmenen vuoden aikana. Aiemmin se oli 50–100 miljoonaa euroa vuodessa, kun se nyt on noin 400 miljoonan euron luokkaa.⁹⁷

Helsingin kaupungin vuosittaiset investoinnit olivat vuonna 2021 noin 644 miljoonaa euroa. Tästä katuihin ja liikennehankkeisiin investoitiin kokonaisuudessaan noin 159 miljoonaa euroa. Tästä osuudesta joukkoliikenteen kehittämiseen investoitiin noin 2,9 miljoonaa euroa sekä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin noin 25 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen kehittämisen osuudella mahdollistettiin sähköbussiliikenteen käynnistyminen uusilla runkolinjoilla ja toteutettiin liittymä- ja pysäkkijärjestelyitä. Lisäksi jatkettiin Korppaanmäentien – Nauvontien katusuunnittelua Ruskeasuon tulevan raitiovaunuvarikon oikea-aikaisen raideyhteyden mahdollistamiseksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien osuudella edistettiin pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumista ja baanaverkon laajentamista. Lisäksi uusia pyöräpysäköintipaikkoja rakennettiin 910 kappaletta. Tämän lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä ja joukkoliikenteen infraa rakennetaan myös osana projektialueiden rakentamista, mutta näistä investoinneista kestävään liikenteeseen kohdistuvien varojen erottaminen on vaikeaa. Näiden investointien lisäksi investointeja tehdään myös liikenneliikelaitoksen kautta. Sen investoinnit olivat vuonna 2021 noin 243 miljoonaa euroa. Muun muassa Kruunusilltojen ja Raide-Jokerin raideinvestoinnit on tehty liikenneliikelaitoksen kautta.⁹⁸

⁹⁵ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

⁹⁶ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot; Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

⁹⁷ Aloitushaastattelu 14.11.2022.

⁹⁸ Helsingin kaupungin tilinpäätös 2021; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Vuoden 2022 vielä arviointihetkellä hyväksymättömän tilinpäätöksen mukaan investoinnit vuodelle 2022 olivat noin 954 miljoonaa euroa. Tästä katuihin ja liikenneväyliin investoitiin noin 66 miljoonaa euroa. Tästä joukkoliikenteen kehittämiseen osoitettiin noin 1,3 miljoonaa euroa ja jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin noin 25,4 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan Helsingin tekemien investointien on suunniteltu kasvavan. Katuihin ja liikennehankkeisiin osoitettavat investoinnit ovat hieman pienentyneet, mutta joukkoliikenteen kehittämiseen ja jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin osoitettavat investoinnit ovat kasvaneet hieman. Mainitut investoinnit katuihin ja liikenneväyliin eivät kuitenkaan kata kaikkia kestäviin kulkumuotoihin vaikuttavia investointeja. Esimerkiksi talousarviokohdassa Muu esirakentaminen, alueiden käyttöön-otto ja tonttien rakentamiskelpoiseksi saattaminen on mainittu yhtenä merkittävimmistä hankkeista Raide-Jokeriin liittyvien hankkeiden esirakentaminen. Nämä niin sanotut liittyvät hankkeet eivät sinällään ole liikenneinvestointeja, mutta liikenneyhteyksien rakentaminen kuuluu hankkeisiin ja kannattaa tehdä samassa yhteydessä.⁹⁹

Alla olevassa Kuvio 11 on esitetty arviot Helsingin kaupungin kestäviin kulkumuotoihin tehdyistä investoinneista vuosilta 2013–2021. Kokonaisuudessaan investoinnit kävivät korkealla tasolla vuonna 2016, jonka jälkeen ne laskivat vuosina 2017 ja 2018, jonka jälkeen alkoi uusi nousu tarkastelujakson korkeimpaan investointitasoon vuonna 2021. Kuviosta on nähtävissä, että panostukset raitiotieratojen rakentamiseen ja peruskorjaukseen normaalien katuremonttien ulkopuolella on kasvanut huomattavasti vuodesta 2019 lähtien. Myös pyöräliikenteeseen ja kävelyyn tehtävät investoinnit ovat kasvaneet hieman vuosina 2020 ja 2021.¹⁰⁰

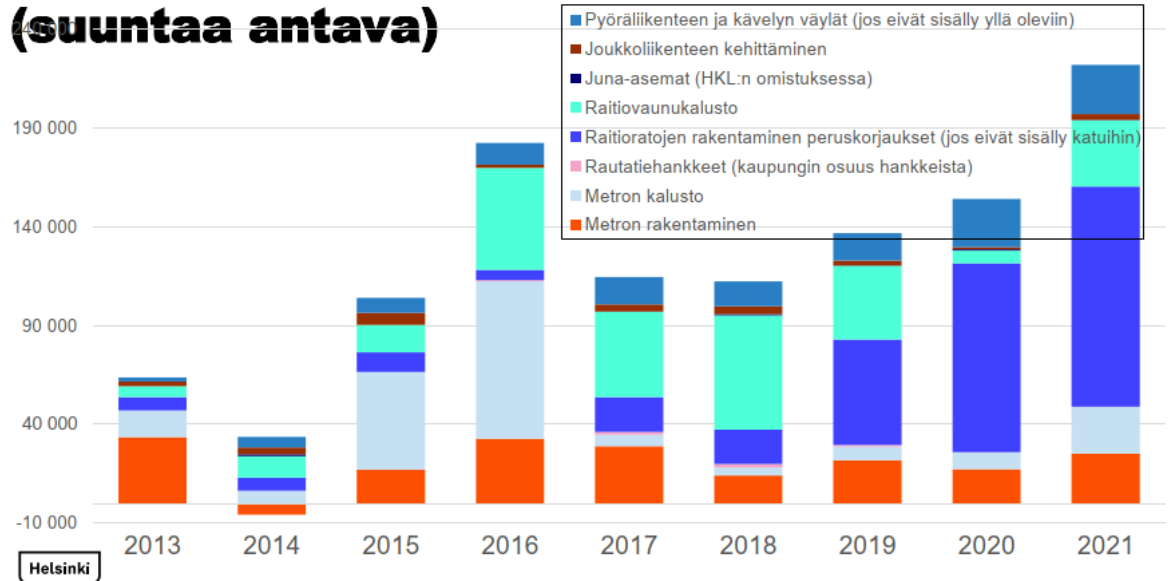
⁹⁹ Helsingin kaupungin hyväksymätön tilinpäätös 2022.

¹⁰⁰ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Investoinnit kestäviin kulkumuotoihin (suuntaa antava)



Kuvio 11 Investoinnit kestäviin kulkumuotoihin vuosilta 2013–2021 (suuntaa antava)¹⁰¹

Alla olevassa Taulukko 2 on esitetty tilinpäätöksistä ja talousarviosta vuosilta 2017–2022 koostetut kestävään liikenteeseen tehdyt investoinnit. Taulukosta on havaittavissa, että joukkoliikenteen kehittämiseen tehtävät investoinnit ovat laskeneet vuosien 2017 ja 2018 tasosta vuoden 2020 investointitason ollessa verrattain matala. Vuosina 2021 ja 2022 on palattu takaisin vuoden 2019 tasolle, joka kuitenkin on vielä huomattavasti alempi kuin vuosien 2017 ja 2018 taso. Jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin tehdyt investoinnit ovat puolestaan nousseet huomattavasti vuodesta 2020 alkaen. Taulukossa on esitetty myös liikenneliikelaitoksen investoinnit, joista isoja liikennehankkeita on rahoitettu ja HKL:n yhtiöittämisen jälkeen avattu uusi kaupungin talousarviokohta suuria liikennehankkeita varten.¹⁰²

Taulukko 2 Helsingin kaupungin investoinnit joukkoliikenteeseen, jalankulkuun, pyöräliikenteeseen ja suuriin liikenne hankkeisiin ja liikenneliikelaitoksen investoinnit vuosina 2017–2022¹⁰³

1 000 euroa	2017	2018	2019	2020	2021	2022
8 Investointiosa	506 188	484 756	639 940	891 492	644 235	954 224
8 03 Kadun ja liikenneväylät	137 540	140 070	158 718	173 213	159 005	66 423
8 03 01 02 Perusparantaminen ja	36 481	41 986	49 956	66 203	51 230	48 001

¹⁰¹ Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot (käyvin hinnoin).

¹⁰² Helsingin kaupungin tilinpäätökset 2017–2021 ja hyväksymätön tilinpäätös 2022.

¹⁰³ Helsingin kaupungin tilinpäätökset 2017–2021 ja talousarvio 2022 (käyvin hinnoin).

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

1 000 euroa	2017	2018	2019	2020	2021	2022
liikennejärjestelyt						
Joukko-liikenteen kehittäminen	3 729	3 986	2 526	1 144	2 855	1 304
Jalankulun ja pyöräilyn väylät	14 205	12 592	13 900	24 425	24 832	25 224
8 10 Suuret liikennehankkeet	-	-	-	-	-	146 159
Liikenneliikelaitos (HKL)	73 451	107 159	138 204	145 866	242 891	71 119

Investoinnit kävelyn ja pyöräliikenteeseen

Jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin vuosittain osoitetut investoinnit ovat kasvaneet vuonna 2020 ja niiden vuosittainen taso on sen jälkeen pysynyt noin 25 miljoonassa eurossa. Vuoden 2022 talousarvion investointiosassa on todettu, että jalankulun ja pyöräilyn määrärahalla edistetään pyöräilyn tavoiteverkon toteutumista sekä kanta-kaupungissa että pyöräilyn pääväylien eli baanojen osalta. Lisäksi pyöräilyverkostoa toteutetaan raidehankkeiden rakentamisen yhteydessä.¹⁰⁴

Kävely- ja pyöräliikenteen budjetti on kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan käytännössä pyöräliikenteen budjetti, eikä sitä käytännössä käytetä kävelyn edistämiseen Esplanadien ja kesäkatujen kokeiluhankkeiden investointirahoitusta lukuun ottamatta. Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijan mukaan kulkumuodoilla tulisi olla omat budjetit. Kävelyn hankkeisiin, investointeihin tai kävelyn edistämishojelman toimenpiteiden toteuttamiseen ei ole nykyisin varattu määrärahoja. Pyöräliikenteen väylien parantaminen hyödyttää kävelyä erottamalla pyöräliikenteen ja jalankulun omille kaistoilleen. Haastateltujen asiantuntijoiden mukaan pyöräliikennettä ja kävelyä ei voi niukkojen resurssien vuoksi kuitenkaan laittaa kilpailemaan rahoituksesta keskenään. Kävelyllä ei myöskään ole riittäviä henkilöresursseja kehittämissohjelman tavoitteiden edistämiseen. Tavoitteiden toteutumisen seurantarayhmä perustettiin, mutta ryhmän jäsenillä ei ole työaikaa koordinoita ja edistää sen toimintaa. Arviointiajankohtana Helsingin kaupungilla kävelyn edistämiseen keskittyy yksi henkilö 30 prosentin työajalla.¹⁰⁵

Vuonna 2014 kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon hyväksymisen ja poikkihallinnollisen pyöräliikenteen edistämishojelman laatimisen yhteydessä selvitettiin

¹⁰⁴ Helsingin kaupungin talousarvio 2022.

¹⁰⁵ Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijoiden haastattelu 6.9.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

myös, millä investointitasolla saadaan parhaat hyödyt suhteessa investointeihin. Parhaaksi investointitasoksi 20 prosentin kulkutapaosuuden saavuttamiseksi määritettiin 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä investointitaso saavutettiin vasta vuonna 2020. Samana vuonna laadittiin myös uusi pyöräliikenteen kehittämisohjelma.¹⁰⁶

Kaupunkiympäristön toimialan mukaan viivästys investointitason nostossa tavoitellulle tasolle on aiheuttanut noin 70 miljoonan euron investointivajeen, jonka vuoksi pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämisessä ollaan jäljessä. Vuonna 2022 investointitaso nostettiin 25,5 miljoonaan euroon ja vuosina 2023–2024 se tulee olemaan 23,5 miljoonaa euroa. Näillä suunnitelluilla lisäinvestoinneilla on tarkoitus paikata kertynyttä investointivajetta ja nopeuttaa tavoiteverkon toteuttamista. Huolenaiheena kuitenkin on riittävätkö pyöräliikenteeseen osoitetut henkilöresurssit siihen, että määrärahat saataisiin käytettyä.¹⁰⁷

Investoinnit joukkoliikenteeseen

Investoinnit joukkoliikenteeseen ovat lisääntyneet viime vuosina. Lisäykset ovat pääosin kohdistuneet suuriin raitiotiehankkeisiin, kuten Raidejokeriin, Kruunusiltoihin, Pasila-Kalasatamayhteyteen ja näihin liittyviin oheishankkeisiin, kuten Hakaniemenrannan esirakentamiseen. Ennen näitä uudehkoja hankkeita Helsingin investoinnit julkiseen liikenteeseen olivat pieniä, esimerkiksi raitiotielinjojen jatkamisia ja pienparannustoimenpiteitä. Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen aikana, ennen yhtiöittämistä Kaupunkiliikenne Oy:ksi vuonna 2021, sen investoinnit olivat samassa investointiohjelmassa, jolloin esimerkiksi metrokaluston investoinnit kilpailivat samasta määrärahasta muiden investointien kanssa. Näin investoinnit näkyivät samana kokonaisuutena, vaikka metroon tehdyt investoinnit laskutettiin täysin liikennöintikorvauksissa HSL:n kautta.¹⁰⁸

HSL:n omat investoinnit tulevat olemaan vuonna 2023 23,4 miljoonaa euroa, vuonna 2024 11,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2025 16,7 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 investoinneista painotetaan uusien lukijalaitteiden hankintaa muun muassa lähimaksamisen edistämiseksi ja lipputilihankkeeseen. Toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella 2023–2025 merkittävin panostus osoitetaan HSL-sovelluksen kehittämiseen.¹⁰⁹

Joukkoliikenteeseen tehtäviin isoihin investointeihin vaikuttaa merkittävästi myös valtion osallistuminen. Esimerkiksi Raidejokeriin tuli valtiolta 30 prosentin rahoitus, joka vauhdittaa toteuttamista huomattavasti. Valtio on vuosina 2012–2021 investoinut Helsingin seudun ratoihin ja teihin yhteensä keskimäärin noin 170 miljoonaa euroa vuosittain. Samana aikana seudun kuntien investoinnit ratoihin, teihin ja pääkatuihin ovat keskimäärin olleet noin 340 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 valtion investoinnit seudulle laskivat noin 105 miljoonaan euroon. Seudun kunnat ovat lisänneet investointejaan voimakkaasti vuodesta 2010 lähtien. Viimeisen kymmenen vuoden (2012–2021) vertailussa kuntien investoinnit kaikista pääväylä- ja ratainvestoinneista olivat

¹⁰⁶ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022; Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022, saadut tiedot.

¹⁰⁷ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan haastattelu 24.8.2022.

¹⁰⁸ Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan haastattelu 31.8.2022.

¹⁰⁹ HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

78 prosenttia ja valtion investoinnit vastaavasti 22 prosenttia. Edellisen kymmenvuotiskauden (2002–2011) aikana kuntien osuus investoinneista oli 65 prosenttia ja valtion 35 prosenttia.¹¹⁰

Investointien perustelut

Vuoden 2022 talousarviossa on todettu jalankulun ja pyöräliikenteen määrärahasta, että sillä edistetään pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumista sekä kantakaupungissa että pyöräliikenteen pääväylien eli baanojen osalta. Suurin yksittäinen taloussuunnitelmakauden hanke on rautatieaseman alittava kävelijöiden ja pyöräilijöiden tunneli. Lisäksi pyöräliikenneverkoston kehittämistä toteutetaan raidehankkeiden rakentamisen yhteydessä. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien ja raideliikenneverkoston kehittäminen edellyttävät yleensä koko katupoikkileikkauksen muutosta lieventäen näin osaltaan perusparantamisen rahoitusvajetta. Samalla kadun avauksella saadaan tehtyä myös katuosiuuden peruskorjaus ja vaihdettua kadun kuluneet rakenteet ja kunnallistekniikka.¹¹¹

Joukkoliikenteen kehittämisen määrärahalla varaudutaan parantamaan joukkoliikennejärjestelmää ja sen luotettavuutta HSL:n Helsingille tekemän esityksen mukaisesti. Tällä talousarvion suunnitelmakaudella varaudutaan Meilahden raitiotien kääntöpaikan muutokseen, Ruskeasuon tulevaan raitiovaunuvarikoon liittyvien katujärjestelyiden toteuttamiseen sekä raitioliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteiden toteuttamiseen. Suunnitelmakaudella varaudutaan myös bussiliikenteen linjamuutosten ja sähköbussiliikenteen edellyttämien pysäkkijärjestelyjen tekemiseen ja muuhun joukkoliikenteen luotettavuuden parantamiseen poistamalla rakennetussa katuverkossa olevia rakenteellisia häiriötekijöitä, kuten liian lähellä kiskoja sijoitettua pysäköintiä.¹¹²

Jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin osoitettu määräraha on suunniteltu käytettäväksi pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttamiseen sekä baanaverkon laajentamiseen eri puolilla kaupunkia joko erillisinä hankkeina tai raidehankkeiden yhteydessä. Määrärahaan sisältyy myös jalankulun ja pyöräliikenteen yli- ja alikulkusiltojen rakentamista. Erityistä huomiota kiinnitetään jalankululle ja pyöräliikenteelle turvattomiksi koettujen ja liikenteellisesti vaarallisten alueiden valaistuksen parantamiseen. Nykyisen taloussuunnitelmakauden suurimpia investointeja ovat Kansalaistori-Kaisaniemi pääradan alikulkukäytävä (Kaisatunneli) sekä Helsinginkadun-Runeberginkadun-Caloniuksenkadun urakka (Kasin katutyöt). Suunnitelmakautena on myös ohjelmoitu alkavaksi isoja pyöräliikennehankkeita nykyisessä katuverkossa, kuten Mannerheimintie välillä Postitalo-Reijolankatu, Hämeentie välillä Kustaa Vaasantie - Intiankatu, Aleksis Kiven katu ja Mäkelänkatu. Lisäksi toteutetaan pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkon edistämiseksi hankekokonaisuus, joka koostuu kaduista, joille ei lähivuosina kohdistu muuta ohjelmoitua infran uusimistarvetta.¹¹³

¹¹⁰ Aloitushaastattelu 14.11.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikennejärjestelmäyksikön päällikön sähköpostitse lähettämät tiedot 23.6.2022.

¹¹¹ Helsingin kaupungin talousarvio 2022.

¹¹² Helsingin kaupungin talousarvio 2022.

¹¹³ Helsingin kaupungin talousarvio 2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

2.4 Liikennehankkeiden yhteisvalmistelussa on ongelmia kaupungin sisällä

Asiantuntijahaastatteluissa haastateltavat toivat oma-aloitteisesti esille yhteistyön ongelmat kaupungin sisällä liikennehankkeiden valmistelussa. Haastateltavien mukaan yhteistyö ajautuu helposti vaikeuksiin erityisesti, jos kyseessä on suunnitelma, joka puuttuu jollain tavalla autoiluun varsinkin kantakaupungissa. Toimialan asiantuntijoiden haastatteluiden mukaan kaupunginkansliassa on henkilöitä, jotka toimivat kuin eivät allekirjoittaisi tavoitetta kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Esiin haastatteluissa nostettiin erityisesti Kanslian talous- ja suunnitteluosasto. Johtavissa asemissa olevien ihmisten asenteita pidettiin haastatteluissa jopa suurimpana esteenä kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Ongelman nähtiin olevan ensisijaisesti kaupungin henkilöstön sisällä eikä esimerkiksi poliittisissa päätöksentekijöissä.¹¹⁴

Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden mukaan kaupunginkansliasta tulee vahvaa vastustusta kestävä liikenteen hankkeiden edistämiseksi. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa kestävä liikenteen hyötyjen kyseenalaistamista, autoliikenteen aseman korostamista ja lisäselvitysten vaatimista. Tämä taas hidastaa hankkeita, aiheuttaa ylimääräistä työtä ja luo eripuraa. Asiantuntijoiden mukaan tämä hidastaa kestävä liikenteen edistämistä ja vaarantaa kestävä liikenteelle asetetut strategiset tavoitteet kuten kestävä liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja hiilineutraalisuustavoitteet. Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden mukaan kestävien kulkumuotojen osuutta on mahdotonta kasvattaa, ellei autoilun olosuhteisiin saa millään tavalla puuttua. Heidän mukaansa autoliikenteen sujuvuus ei voi olla kaiken suunnittelun lähtökohta. Tämän ristiriidan käsittely on jäänyt vähäiseksi.¹¹⁵

Haastatellut asiantuntijat pitivät ristiriitoja kaupunginkanslian henkilöstön kanssa turhauttavana ja osa haastatelluista katsoo kokeneensa epäasiallista käytöstä. Epäasiallinen käytös on näkynyt esimerkiksi osaamisen kyseenalaistamisena useamman henkilön voimin ja painostavan ilmapiirin luomisena. Osa haastatelluista piti kiusallisenä myös puuttumista valmistelun kaikkiin vaiheisiin, vaikka asia päätettäisiin kaupunkiympäristölautakunnassa. Haastateltujen mukaan sisäisiä ristiriitoja herättävien liikennehankkeiden parissa työskentelevät kokevat yhteistyön tuskalliseksi, heikentävän työhyvinvointia ja johtavan työntekijöiden uupumiseen.¹¹⁶ Kaupunkiympäristön toimialan johdon mukaan heiltä on lähtenyt liikenteen asiantuntijoita muihin työpaikkoihin, koska lähtijät ovat kokeneet ristiriidat työoloja heikentävänä. Toimialajohtajan

¹¹⁴ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräilykoordinaattorin, projektipäällikön, liikenneinsinöörin ja yleiskaava-suunnittelijan haastattelut 24.8.2022, 31.8.2022 ja 6.9.2022.

¹¹⁵ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräilykoordinaattorin, projektipäällikön, liikenneinsinöörin ja yleiskaava-suunnittelijan haastattelut 24.8.2022, 31.8.2022 ja 6.9.2022.

¹¹⁶ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräilykoordinaattorin, projektipäällikön, liikenneinsinöörin ja yleiskaava-suunnittelijan haastattelut 24.8.2022, 31.8.2022 ja 6.9.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

mukaan hänen alaisensa ovat kokeneet epäasiallista kielenkäyttöä, ja hän keskustellut asiasta kansliapäällikön kanssa.¹¹⁷

Kanslian johdon mukaan he eivät itse ole todistaneet epäasiallista käytöstä, mutta ovat kuulleet yksittäisiltä henkilöiltä epäasiallisista toimintatavoista. Heidän mukaansa ilmeisesti joissain tilanteissa erilaiset mielipiteet johtavat tunteiden kuohumiseen ja epäammattimaiseen käytökseen. Kanslian johdon mukaan osa kanslian asiantuntijoista on kokenut, että heidän mielipiteensä sivuutetaan, heitä ei kuulla lainkaan tai heitä ei kutsuta kokouksiin, joissa heidän tulisi olla käsittelemässä asiaa. Kanslian johdon mukaan mielipide-erot ovat normaaleja, mutta ne pitäisi pystyä käsittelemään asiallisesti.¹¹⁸

Kaupunkiympäristön toimialan johdon mukaan kestävien liikennemuotojen edistäminen on monisyinen asia, jossa on tarpeellista hyödyntää kanslian asiantuntemusta erityisesti talouden suunnittelun ja elinkeinotoimintojen kehittämisen näkökulmasta. Päätösvalmistelun toimivallat ovat selkeitä ja kaupunkiympäristön toimiala vastaa selkeästi liikennesuunnittelusta, mutta yhteistyön parantaminen saattaa edellyttää valmisteluvastuiden kirkastamista. Paljon yhteistyötä tapahtuu liikennehankkeiden ohjausryhmässä, mutta viime aikoina on ollut hieman epäselvää, onko sen tarkoitus nimensä mukaisesti ohjata vai jakaa tietoa. Toimialan johdon mukaan jotkut Kansliassa haluavat käyttää ryhmää liikennesuunnittelun ohjaamiseen ja kääntämiseen suuntaan, joka ei vastaa toimialalla valmisteltavaa liikennepolitiikkaa. Tämän vuoksi ryhmän toiminta on ajoittain jännitteistä. Toimialan johdon mukaan jännitteissä on kaksi linjaa. Ensimmäinen on elinkeinopolitiikka, jossa elinkeinoelämän järjestöt näkevät, että autoilulta ei tule viedä tilaa. Toinen jännitteinen asia on talous, koska liikennehankkeisiin liittyy usein isoja investointitarpeita ja Kanslian roolina on vahtia investointiraamia.¹¹⁹

Kaupunkiympäristön toimialan johdon mukaan Kansliassa on myös edellisen strategiakauden maanalaisen kokoojakadun kärkihankkeen jäljiltä liikennesuunnittelun asiantuntemusta, mistä on seurannut, että joissain asioissa Kansliasta kyseenalaistetaan toimialan liikennesuunnittelun asiantuntemus. Kansliasta on myös kritisoitu kaupunkiympäristön toimialaa liiasta tavoitelähtöisyydestä, missä ilmeisesti on taustalla ajatus, että liikennesuunnittelun tavoitteet aiheuttavat kuluja tai muuta haittaa kaupungille. Toisinaan epäselvyyttä aiheuttaa myös nykyään lähes koko kaupunkia koskevan aluerakentamisen koordinointi, jonka vastuu on Kanslialla, mutta kaupunkiympäristön toimiala vastaa kuitenkin maankäytön ja liikenteen suunnittelusta. Joissain tapauksissa esimerkiksi aluerakentamisen liikenneasioita käsitellään ilman, että toimialan edustajaa on mukana. Kaupunkiympäristön toimiala myös saa välillä palautetta, että Kanslian projektinjohtajien näkemyksiä ei sellaisenaan olla otettu huomioon, vaikka suunnitteluratkaisut ovat aina kompromisseja. Aiemmin ristiriitaiset näkemykset toimialan ja Kanslian välillä ovat näkyneet seudullisessa yhteistyössä siten,

¹¹⁷ Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan, maankäyttöjohtajan ja liikenne- ja katusuunnittelupäällikön haastattelu 7.10.2022.

¹¹⁸ Kaupunginkanslian kansliapäällikön ja rahoitusjohtajan haastattelu 31.1.2023.

¹¹⁹ Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan, maankäyttöjohtajan ja liikenne- ja katusuunnittelupäällikön haastattelu 7.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

että eri Helsingin seudun toimikunnissa Helsingin edustajat ovat esittäneet päinvas-
taisia puheenvuoroja, mistä on myös saatu kummastelevaa palautetta Helsingin ul-
kopuolelta. Seudullinen yhteistyö on toimialan johdon mukaan tärkeää, koska mer-
kittävä osa Helsingin liikenteestä tulee Helsingin ulkopuolelta.¹²⁰

Kaupunginkanslian johdon mukaan yhteistyö kaupunkiympäristön toimialan kanssa
toimii pääsääntöisesti hyvin ja yhteisvalmistelu on normaali toimintatapa, kun on luo-
vuttu eri toimijoiden välisistä lausuntojen antamisista. Kanslian tehtävänä on koordi-
noida hyvin monia eri prosesseja koko kaupungin tasolla. Tilanteissa, joissa toimiala
katsoo asiaa omasta näkökulmastaan ja Kanslian roolina on katsoa koko kaupungin
näkökulmaa, asioista voi olla erilaisia painotuksia. Joskus, kun asia on tärkeä ja työ-
hön suhtaudutaan intohimoisesti, henkilöiden välillä voi tulla yhteentörmäyksiä ja
käytös on ollut epäammattimaista.¹²¹

Kanslian johdon mukaan heidän tehtävänä on tarkastella strategian kaikkia tavoit-
teita. Kestävän liikenteen tavoitteiden lisäksi tulee edistää myös asuntotuotantoa, yri-
tys- ja elinkeinoelämän menestystä ja monia muita tavoitteita. Elinkeinoelämä kokee
kestävien liikenteen tavoitteiden olevan ristiriidassa yritystoiminnan etujen kanssa.
Kanslian tehtävänä on myös allokoida resursseja. Monet erilaiset tavoitteet vaativat
resursseja ja kanslia joutuu arvottamaan eri hankkeita ja tekemään valintoja, mihin
varoja käytetään ja missä järjestyksessä. Ei voida myöskään osoittaa, että kestävään
liikenteeseen käytetyt varat olisivat aina johtaneet toivottuun kehitykseen.¹²²

Suurin erimielisyys yhteistyössä näyttää kumpuavan autoilun merkityksestä kaupun-
gin elinvoimalle. Kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden mukaan kaupungin-
kansliassa ajatellaan, että autoliikenteen kapasiteetti tulee aina varmistaa, jotta kau-
pungin elinvoima ei kärsi. Taustalla ovat lisäksi elinkeinoelämän käsitykset autoli-
ikenteen merkityksestä. Toimialan asiantuntijoiden mukaan kestävien kulkumuotojen
edistäminen kasvattaa tutkitusti kokonaisvaltaisesti ihmisvirtoja.¹²³ Myös kaupun-
kiympäristön toimialan johdon mukaan ristiriitatilanteet liittyvät keskeisesti autoiluun.
Johdon haastattelussa otettiin esille, että tutkimusten mukaan miellyttävät kävely-
ympäristöt nostavat kiinteistöjen arvoa eivätkä autoilun edistäminen ja elinvoimai-
suus liity kaupunkimaisessa ympäristössä tiukasti toisiinsa.¹²⁴ Kaupunginkanslian
johdon mukaan tutkittua, objektiivista tietoa asiasta on vähän, eikä ole selvää sovel-
tuuko se Helsingin tilanteeseen. Lisäksi elinkeinoelämän mielipiteitä on joka tapauk-
sessa tärkeä kuulla, koska kaupunki haluaa edistää yritysmyönteisyyttä.¹²⁵

¹²⁰ Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan, maankäyttöjohtajan ja liikenne- ja katusuunnittelupäälli-
kön haastattelu 7.10.2022; Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit
muistioluonnokseen 17.3.2023.

¹²¹ Kaupunginkanslian kansliapäällikön ja rahoitusjohtajan haastattelu 31.1.2023.

¹²² Kaupunginkanslian kansliapäällikön ja rahoitusjohtajan haastattelu 31.1.2023.

¹²³ Kaupunkiympäristön toimialan pyöräilykoordinaattorin, projektipäällikön, liikenneinsinöörin ja yleiskaava-
suunnittelijan haastattelut 24.8.2022, 31.8.2022 ja 6.9.2022.

¹²⁴ Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan, maankäyttöjohtajan ja liikenne- ja katusuunnittelupäälli-
kön haastattelu 7.10.2022.

¹²⁵ Kaupunginkanslian kansliapäällikön ja rahoitusjohtajan haastattelu 31.1.2023.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Esimerkkejä kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian erilaisista painotuksista ovat Esplanadien ja muun ydinkeskustan kävelykokeilut sekä Mannerheimintien peruskorjaus. Strategian toteutumista seuraavassa pormestarin johtamassa viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmässä päätettiin edetä hankkeissa kaupunkiympäristön toimialan valmistelun mukaan. Kanslia teki näissä esityksen, että Esplanadien kokeilua ei toteutettaisi ja Mannerheimintien peruskorjausta siirrettäisiin.¹²⁶ Kanslian mukaan elinkeinoelämän huolena on, että toimenpiteet vaarantavat alueen saavutettavuuden ja elpymisen koronapandemian vaikutuksista.¹²⁷ Arvioinnin aikana kävi ilmi, että kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian johto ovat yhdessä pitäneet kokouksia, joissa on käsitelty nimenomaan asioita, joista kaupungin sisällä on erilaisia mielipiteitä. Tarkoituksena on ollut avoimesti käsitellä ristiriitoja.¹²⁸

¹²⁶ Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan viikkoterveiset 30.9.2022.

¹²⁷ Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmän kokousmuistio

¹²⁸ Kaupunkiympäristön toimialajohtajan viikkoterveiset 6.10.2022.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kestäviä liikennemuotoja ei olla riittävästi edistetty kaupunkistrategian mukaisesti. Kestävien liikennemuotojen edistäminen on konkretisoitunut uusien kulkumuotokoh- taisten toimenpideohjelmien myötä, mutta ohjelmien tavoitteita ei olla vielä saavutettu ja niiden eteneminen on hidasta. Investoinnit kestäviin kulkumuotoihin ovat kuitenkin lisääntyneet. Kestävien kulkumuotojen edistämisen vaatimien toimenpiteiden toteut- tamisen priorisointi sekä investoinneissa, että eri liikennemuotojen prioriteettijärjes- tyksessä vaativat vielä panostuksia sekä investointien että henkilöresurssien osalta. Kestävän liikenteen osuus ei strategiakaudella 2017–2021 kasvanut. Todennäköi- sesti pelkkä kestävä liikenteen edistäminen ei riitä kestävä liikenteen kulkumuoto- osuuden kasvattamiseen ja hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamiseen, vaan tar- vitaan myös joitain autoilua rajoittavia toimenpiteitä.

Kestävien liikennemuotojen osuuden kasvu on pysähtynyt

Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuus on kasvanut aikavälillä 2010–2021. Osuuden huippu nähtiin vuonna 2018, josta tultiin hieman alaspäin vuosien 2019– 2021 tasoon. Edellisellä strategiakaudella 2017–2021 osuus kävi hieman korkeam- malla tasolla, mutta päättyi vuonna 2021 lähes samalle tasolle kuin kauden alussa. Strategian tavoite kestävä liikenteen osuuden kasvattamisesta ei siis toteutunut. Nykyisen strategiakauden aikaisen kehityksen tarkastelu ei ole vielä mahdollista vuo- den 2022 puuttuvien lukujen vuoksi. Edellinen strategiakausi päättyi laskuun vuoden 2018 tasosta 80 prosenttia vuoden 2021 tasoon 78,28 prosenttia. Lasku on seu- rausta joukkoliikenteen kulkumuodon putoamisesta 33 prosentista 23 prosenttiin ja pyöräliikenteen osalta 11 prosentista 9 prosenttiin. Samaan aikaan kävelyn kuku- muoto-osuus on kuitenkin kasvanut 36 prosentista 46 prosenttiin. Muutoksen taut- tala ovat koronapandemian aiheuttamat muutokset.

Kävelyn osuus kulkumuodoista kasvoi koronapandemian aikana vuoden 2019 39 prosentista vuoden 2020 52 prosenttiin, joka on huomattava nousu aiempiin vuosiin verrattuna. Kävelyn osuus laski hieman vuonna 2021. Pyöräliikenteen osuus ei ole kulkumuoto-osuuksittain tarkasteltuna juurikaan muuttunut aikavälillä 2010–2021, vaan sen osuus on vaihdellut 9 ja 11 prosentin välillä. Tehtyjen laskentojen mukaan pyöräliikennemäärät ovat vähentyneet vuodesta 2020 vuoteen 2021. Laskentavuo- rokauden pyöräilijämäärät ovat pysyneet vuoden 2020 tasolla, mutta huippuvuoro- kauden ja kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden pyöräliikennemäärät ovat las- keneet.

Joukkoliikenteen osalta matkustajamäärät ovat laskeneet huomattavasti vuodesta 2019 koronapandemian seurauksena. Kyytiin nousuja oli vuonna 2019 noin 397 mil- joonaa, vuonna 2020 noin 252 miljoonaa ja vuonna 2021 noin 238 miljoonaa. Ko- ronapandemian aikana tapahtunut lasku oli huomattava. HSL:n ennusteen mukaan lasku taittuisi uuteen nousuun vuonna 2022, mutta tähän ei vielä voida ottaa kantaa puuttuvien lukujen vuoksi. Kulkumuoto-osuuksittain tarkasteltuna koronapandemian aiheuttama lasku vuoden 2020 tasoon 17 prosenttia kaikista kulkumuodoista kääntyi uuteen kasvuun vuonna 2021.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Osa suunnitelmien ja ohjelmien mukaisista toimenpiteistä etenee hitaasti

Kävelyn edistämiseksi laadittiin vuonna 2022 Helsingin kävelyn edistämishjelma. Edistämishjelmassa esitettiin viisi eri toimenpidettä kävelyn edistämiseksi. Tärkeimmät toimenpiteet ovat kävelyn suunnitteluohjeen laatiminen ja jalankulkuverkoston hierarkian määrittäminen, sillä muutkin toimenpiteet kytkeytyvät vahvasti näihin. Kävelyn edistämisessä huomioidaan myös muiden kulkuvälineiden edistämishjelmat ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotta kävelystä saadaan osa kokonaisuutta. Kaikki toimenpiteet on aloitettu, ja ne ovat olleet lokakuussa 2022 vähintään suunnitteluvaiheessa. Toimenpide 5, eli kävely-ympäristön kokeilut, on ainoa toimenpide, jonka toteutus on käynnissä. Monet toimenpiteet kytkeytyvät toisiinsa, joten kun yksi toimenpide on toteutettu, on mahdollista toteuttaa myös toinen. Muiden liikennemuotojen priorisointi kävelyn yli kävelyn asiantuntijoiden haastattelun mukaan kuitenkin vaikeuttaa kävelyn edistämistä kaupunkistrategian mukaisesti. Kävelyn edistämisen kannalta on tärkeää samalla tehdä laadukasta ja hyvää suunnittelua myös autoliikenne- ja pysäköintijärjestelyiden osalta, sillä kävelyjärjestelyiden parantaminen kaupunkiympäristössä on mahdollista vain muuttamalla samalla myös autoliikenneverkkoa.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 päätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Ohjelman tavoite kulkutapaosuudesta ei ole toteutunut. Pyöräliikenteen asiantuntijan mukaan tämä johtuu tavoiteverkon hitaasta rakentumisesta, mihin syynä on ollut puutteet poikkihallinnollisessa sitoutumisessa tavoitteisiin, ja siitä seurannut pitkään matalalla ollut investointitaso ja verrattain vähäiset henkilöresurssit. Esimerkiksi kantakaupungin tavoiteverkosta on rakentunut tai rakenteilla hieman alle puolet ja baanaverkosta noin viidesosa. Tavoiteverkon rakentamisen nopeuttamiseksi on suunniteltu kiristettyä tahtia pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentamiseksi, ottaen mukaan myös katujen peruskorjausta kevyempiä ratkaisuja kuten pyloneilla eroteltuja kaistoja. Kehittämissuunnitelman toimenpiteet ovat edenneet varsin hyvin, mutta jotkin toimenpiteet, kuten liikennevalojen parantaminen, ovat yhä alkuvaiheessa. Kehittämissuunnitelman vaikuttavuusmittarit eivät ole vielä saavuttaneet tavoitetasojaan ja esimerkiksi tyytyväisyys talvikunnossapitoon on hyvin matalalla tasolla. Sen sijaan pyöräliikenteen edistämiseen myönteisesti suhtautuvien osuus on erittäin korkealla. Pyöräliikenteen asiantuntija koki pyöräliikenteen edistämisen hidasteeksi kaupungin sisäiset ristiriidat kestävän liikenteen edistämisessä.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi on vuonna 2018 luotu kehittämissuunnitelma, jonka tavoitteet tähtäävät raitiotieliikenteen parantamiseen. Ohjelman tavoitteet tähtäävät kantakaupungin raideliikenteen nopeuden, sujuvuuden, luotettavuuden ja häiriöttömyyden kehittämiseen. Kahteen mainituista tavoitteista ei vielä olla määritelty mittareita eikä seuranta järjestelmää. Ohjelmalla on sen tavoitteisiin vaikuttavia toimenpiteitä ja niiden toteutumiseen panostetaan ja edistymistä seurataan. Toimenpiteiden edistyminen on ollut osittain hidasta, koska yksittäiset toimenpiteet ovat melko pieniä, eikä niitä voida yhdistää suuremmiksi projekteiksi. Toimenpiteitä myös toteutetaan osittain muiden hankkeiden yhteydessä, jolloin niiden toteu-

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

tus noudattaa kyseisten hankkeiden aikatauluja. Kaupunki tekee kehittämistä yhteistyössä HSL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa. Raitioliikenteeseen on viime vuosina kohdistettu enemmän investointeja, joilla on käynnistetty suuria tällä hetkellä eri edistymisvaiheissa olevia raidehankkeita. Hankkeilla tähdätään Helsingin raitiotieverkoston kehittämiseen. Edistyminen on nopeutunut uusien hankkeiden myötä, mutta ongelmana on rajallinen suunnittelijaresurssi raitiotiehankeiden suunnitteluun. Nykyisillä resursseilla ei pystytä toteuttamaan yhtäaikaaisesti tämänhetkistä enempää hankkeita.

Kävelyn edistämiseen ei ole varattu omia investointimäärärahoja

Kävelyn edistämiseen ei tällä hetkellä käytännössä ohjata investointimäärärahoja lainkaan Esplanadien ja kesäkatujen kokeiluhankkeiden investointirahoitusta lukuun ottamatta. Kävelyn ja pyöräliikenteen väyliin osoitettu talousarviokohta on käytännössä kokonaan pyöräliikenteen edistämiseksi. Kävelyn reittejä kuitenkin tehdään muiden katuhankkeiden yhteydessä siltä osin, kun reitti kulkee kyseisellä osuudella. Pyöräliikenteen osalta tavoiteltu 20 miljoonan euron vuosittainen investointitaso saavutettiin vuonna 2020. Tavoite kyseiselle investointitasolle oli asetettu jo vuonna 2014. Investointitaso on luvattu pitää yli 20 miljoonassa vuoteen 2024 asti. Ongelmana on kuitenkin työntekijöiden vähäinen määrä investointibudjettiin nähden. Pyöräliikenteeseen kohdistetuilla investoinneilla on pyritty edistämään pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja kehittämisohjelman toimenpiteiden toteuttamista. Joukkoliikenteen osalta investointitaso on myös noussut ja useita isoja raidehankkeita ja kehittämis-toimenpiteitä on voitu toteuttaa.

Investointien suoraa vaikutusta kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuksien kehitykseen on vaikea osoittaa. Investoinnit kuitenkin mahdollistavat kulkumuotojen kehittämiseen tähtäävien ohjelmien toteuttamisen ja infrastruktuurin rakentamisen, joilla tavoitellaan kulkumuoto-osuuksien nostamista.

Näkemyserot kaupungin sisällä edellyttävät yhteensovittamista

Arvioinnissa kävi ilmi, että kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian yhteistyössä on ollut ongelmia kestävä liikenteen edistämisessä. Kaupunkiympäristön toimialan haastatellut asiantuntijat kokevat, että jotkut Kanslian päättävissä asemassa olevat henkilöt eivät allekirjoita kestävä liikenteen tavoitteita. Kaupunkiympäristön toimialan johdon mukaan yhteistyössä on jännitteitä erityisesti liittyen näkemyksiin autoilun merkityksestä elinkeinopolitiikassa. Toimialan johdon mukaan heiltä on lähtenyt työntekijöitä, koska ristiriitoja on pidetty työoloja heikentävänä. Kanslian johdon mukaan henkilöiden välillä voi tulla yhteentörmäyksiä, kun molemmat puolet suhtautuvat intohimoisesti työhönsä, ja myös heidän asiantuntijoillaan on ikäviä kokemuksia yhteistyöstä. Kanslian johdon mukaan heidän tehtäväänsä on edistää kaupungin kaikkia tavoitteita ja myös elinkeinoelämän näkemykset tulee ottaa huomioon. Kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian johto ovat keskustelleet näkemyseroista. Arvioinnin perusteella toimialan ja Kanslian yhteisen näkemyksen puute erityisesti autoliikenteen asemaan liittyen hankaloittaa kestävä liikenteen edistämistä.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Arvioinnin yhteydessä selvitettiin myös, mitä toimia kaupunki on tehnyt joukkoliikennelippujen pitämiseksi kohtuullisina. Kaupunki on antanut lausunnon HSL:n hallitukselle, jossa kaupunki esitti, että joukkoliikennelippujen hintoja ei nostettaisi. Lippujen hintoja päätettiin tästä huolimatta nostaa. Helsinkiläinen hallituksen edustaja jätti eriävän mielipiteen päätökseen, mutta se raukesi kannattamattomana. Päätös lippujen hintojen nostosta voinee lyhyellä aikavälillä paikata vähentyneiden matkustajamäärien takia pudonneita lipputuloja, mutta se ei lisää kulkumuodon houkuttelevuutta, mikä voi johtaa edelleen matkustajamäärien vähenemiseen.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

LÄHTEET**Arviointikäynnit ja haastattelut:**

Tarkastuslautakunnan 1. toimikunnan arviointikäynti kaupunkiympäristön toimialalle 14.11.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnitteluyksikön päällikkö, investoinneista vastaava tiimipäällikkö, liikennetutkija ja suunnitteluyksikön päällikkö, aloitushaastattelu 6.6.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan selvitykset ja vaikutusten arvioinnit yksikön yleiskaavasuunnittelija ja liikennejärjestelmäyksikön projektisuunnittelija, haastattelu 6.9.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan liikennejärjestelmäyksikön pyöräilykoordinaattori, haastattelu 24.8.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan liikennejärjestelmäyksikön projektipäällikkö, haastattelu 31.8.2022.

Kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtaja, maankäyttöjohtaja ja liikenne- ja katusuunnitteluyksikön päällikkö, haastattelu 7.10.2022.

Kansliapäällikön ja rahoitusjohtajan haastattelu 31.1.2023.

Sähköpostitiedustelut ja kirjalliset vastaukset:

Kaupunkiympäristön toimialan liikennejärjestelmäyksikön päällikön sähköpostitse lähetettävät tiedot 23.6.2022.

Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön liikenneinsinööriltä sähköpostitse saadut kävelyn liittyvät lisätiedot 23.2.2023.

Liikenne- ja katusuunnitteluyksikön projektijohtajan antamat joukkoliikenteeseen liittyvät kirjalliset vastaukset 23.2.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan kävelyn asiantuntijan kommentit muistiolounnokseen 14.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan joukkoliikenteen asiantuntijan kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan pyöräliikenteen asiantuntijan kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön kommentit muistiolounnokseen 17.3.2023.

Muut lähteet:

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Helsingin kaupungin tilinpäätökset 2017–2021.

Helsingin kaupungin talousarvio 2022.

Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

Helsingin kävelyn edistämishjelma 14.3.2022.

Helsinkiäisten liikkumistottumukset 2021.

Helsingin yleiskaava.

Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelma, Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja 2022:32.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025.

Jalankulkijan kantakaupunki 2016.

Liikenteen kehitys Helsingissä 2021, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:23.

Maailman toimivin kaupunki: Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021.

Pyöräliikenteen kehittämishjelma 2020–2025.

Pyöräilybarometri 2022.

Pyöräilykatsaus 2021.

Raitioliikenteen kehittämishjelma, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:9.

Strategiaohjelma 2013–2016.

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkisen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

LIITTEET

Liite 1 Arvioinnin toteuttamissuunnitelma

Arviointiaihe
Kestävien liikennemuotojen edistäminen
Arvioinnin valmistelijat: Jaakko Seppälä, Petri Jäske
Suunnitelman laatijat: Jaakko Seppälä, Petri Jäske, Jari Ritari
Arvioinnin ohjausryhmä: 1. toimikunta
Valmistumisaika (arvio kuukaudesta, jona muistio toimikunnassa): 1/2023
Arviointiaiheen tausta, arvioinnin kohde ja rajaus
<p>Kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan kasvavan Helsingin liikenne suunnitellaan aina yhdessä maankäytön kanssa. Maankäyttöä kehitetään siten, että liikenne on järjestettävissä kestävällä tavalla niin taloudellisesti sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista jatketaan edistämällä pikaraitiotiehankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Jatketaan fossiilisista polttoaineista luopumista joukkoliikenteessä. Pidetään helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat kohtuullisina. Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja toteutetaan pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa määrätietoisesti. Lisäksi vauhditetaan baanaverkon ja kantakaupungin pyöräilyn tavoiteverkon rakentumista. Kaupunkistrategian kestävää liikennettä koskevat linjaukset ovat yhteneväisiä hiilineutraali Helsinki toimenpideohjelman 2030 tavoitteiden kanssa.</p> <p>Kaupunkistrategian 2017–2021 mukaan Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä. Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta. Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Samalla huolehditaan kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan. yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista. Alueen pikaraitikan suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana. Tuusulanväylän bulevardin suunnittelua viedään eteenpäin. Malmin pikaraitikan toteuttamisen edellytykset selvitetään. Keskustan raitiotieverkko ja Kalasataman raitiotiesuunnitelman toteutus etenee. Helsinkiin rakentuvien uusien aluekokonaisuuksien ohella tehostetaan täydennysrakentamista.</p> <p>Edellisen strategian mukaan Helsinki on kokonaisvaltaisesti toimivan älykkään liikennejärjestelmän edelläkävijä. Liikennesektori on teknologian kehittymisen ja jakamistalouden vahvistumisen sekä päästövähennystavoitteiden takia nopeimmin muuttuvia sektoreita. Helsinki on vahvasti mukana tässä kehityksessä elinkeinoelämän, valtion ja HSL-alueen muiden kuntien kanssa. Kaupunki edistää kysyntäohjattuun liikennejärjestelmään siirtymistä. Kaupunki toimii testialustana liikennekaaren mahdollistamien uusien älykkään liikumisen palveluiden (mm. Mobility as a Service) kaupallistamiseksi ja tulevaisuuden teknologioiden edistämiseksi. Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan koko Helsingin liikennejärjestelmässä niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen osuutta nostamalla.</p>

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Sekä edellisen että nykyisen strategian kestävään liikenteeseen liittyvät tavoitteet ovat hyvin yhteneväisiä. Lisäksi uusi strategia on ehtinyt olla voimassa vain vähän aikaa. Tämän vuoksi tässä arvioinnissa tarkastellaan myös edellistä strategiaa. Arvioinnissa tarkasteltavat kestävät liikennemuodot ovat joukkoliikenne, pyöräily ja kävely. Pyöräilyä ja kävelyä varten luodut reitit mahdollistavat myös muita niihin vertautuvia liikkumismuotoja. Tässä arvioinnissa ei keskitytä yksityisautoiluun. Kaupunkistrategiassa on kuitenkin mainittu sähköautoiluinfran vahvistaminen ja riittävät latausmahdollisuudet polttomootoriautojen määrän vähentämiseksi kaupunkialueella ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 yltätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – Pyöräiliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Ohjelmassa on viisi alatavoitetta kaupungin toteuttaville toimille. Alatavoitteet koskevat suoria ja sujuvia reittejä, pyörävylien ja -pysäköinnin ylläpitoa, pyöräiliikenteen huomioimista työmaan aikaisissa järjestelyissä, pyöräpysäköintipaikkojen ja -palveluiden määrää ja pyöräiliikenteen positiivista mielikuvaa edistävää markkinointia ja viestintää.

Kaupunginhallitus hyväksyi 14.3.2022 Helsingin kävelyn edistämishjelman. Ohjelmaan liittyy käveltävä Helsinki 2030 visio, ohjelman päätavoitteet ja viisi toimenpidettä kävelyn edistämiseksi Helsingissä. Päätavoitteina on, että raideliikenteen verkostokaupungin kaupunkikeskustoja suunnitellaan ensisijaisesti jalankulkijan näkökulmasta, kävely on houkutteleva tapa liikkua kaupunkikeskustoissa ja osa jokaista matkaketjua, kävely ei ole vain liikkumista vaan olennainen osa kaupunkielämää ja että kävelyn tutkimus, suunnittelu ja kokeilut muodostavat ehyen kokonaisuuden, jossa tutkimus ohjaa suunnittelua ja vastaa-vasti tutkimusta kohdennetaan kävelyn ydinalueille. Kaupunkistrategiassa 2021–2025 mainitaan myös kaikkien kulkumuotojen suunnittelu huomioiden niiden kytkeytyminen toisiinsa. Kävely kuuluu tyypillisesti kaikkiin kulkumuotoihin vähintään matkan alku- ja loppupäässä.

Helsingin liikennejärjestelmän tavoitteet ja toimintalinjaukset on määritelty Helsingin liikumisen kehittämisohjelmassa, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 12.1.2015 ohjeellisenä noudatettavaksi. Kehittämisohjelma toimii välittävänä portaana strategisten ohjelmien ja liikennesuunnittelun ohjaamisen välillä. Ohjelman tavoitteena on parantaa liikkumiseen kohdistettavien kaupungin resurssien vaikuttavuutta ja tuottavuutta sekä antaa suuntaviivat tarkempien toimenpiteiden suunnitteluun. Kehittämisohjelman tämän arvioinnin kannalta merkittävimmät tavoitteet liittyvät kestävien kulkutapojen saavutettavuuden nostamiseen kilpailukykyiseksi autoliikenteen kanssa, matka-aikojen ennustettavuuteen, työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen ja liikennejärjestelmien suunnittelua ohjaavien resurssien tehokkaaseen käyttöön.

Arviointikysymykset ja -kriteerit

Pääkysymys:

Onko kestäviä liikennemuotoja edistetty strategisten tavoitteiden mukaisesti?

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Osakysymykset:

1. Onko suunnitelmien ja ohjelmien mukaiset toimenpiteet joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi tehty?
2. Onko investoinneilla pyritty vaikuttamaan kulkumuoto-osuuksiin ja miten investoinnit ovat kehittyneet ja jakautuneet eri liikennemuodoille?
3. Onko kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuus kasvanut?

Ensimmäisen osakysymyksen kriteerinä on, onko kestävien liikennemuotojen edistämiseen tähtäävät suunnitelmien ja ohjelmien toimenpiteet toteutettu tai onko niiden toteuttamiseen konkreettinen suunnitelma ja aikataulu.

Toisen osakysymyksen kriteerinä on, että investoinnit on kohdistettu siten, että niillä edistetään kestäviä liikennemuotoja.

Kolmannen osakysymyksen kriteerinä on kestävien liikennemuotojen osuuden kehittyminen.

Arviointiaineisto

Arvioinnin aineistona käytetään haastatteluja, asiakirjoja, toimenpiteiden seurantamateriaalia, tutkimuksia ja arviointikäynnillä saatavaa aineistoa.

Onko aiheesta annettu viimeisen viiden vuoden aikana suosituksia, joiden seuranta on tarpeen?

Vuonna 2018 tehdyssä arvioinnissa Päästövähennysten toteuttaminen annettiin seuraavat aiheeseen liittyvää suositusta:

- Kaupunkiympäristön toimialan tulee edistää liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista aiempaa vaikuttavammilla keinoilla.
- Kaupunkiympäristön toimialan tulee edistää sähköisen liikenteen työryhmän suosituksia.

Miten tuloksellisuusnäkökulmat otetaan huomioon?

Tuloksellisuusnäkökulmat otetaan huomioon aineiston mahdollistamalla tavalla.

Miten kunnan koko toiminnan näkökulma otetaan huomioon, eli oman toiminnan lisäksi mahdollinen osallistuminen kuntien yhteistoimintaan sekä muu omistukseen, sopimukseen ja rahoittamiseen perustuva toiminta?

HSL:n rooli kaupungin yhteistoimintana huomioidaan. Lisäksi huomioidaan yhtiöitetyn Kaupunkiliikenne Oy:n rooli. Liikennejärjestelmiin liittyviä tavoitteita asetetaan myös laajemmin esimerkiksi kansallisesti ja MAL-sopimuksissa.

Liite 2 Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 toimenpiteiden eteneminen

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
1. Suunnitteluohjeet	Pyörävyliin liittyvien suunnitteluohjeiden päivittäminen	LIKE=liikenne- ja katusuunnittelu	Etenee
2. Pyöräliikenteen toimivuus ja turvallisuus	Pyöräliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamisen periaatteiden ja toimenpideohjelman laatiminen	LIKE	Edennyt erittäin hyvin
3. Liikennevalo-ohjauksen periaatteet	Pyöräliikenteen liikennevalo-ohjauksen periaatteiden laatiminen	LIKE	Etenee
4. Valaistus	Pyörävylien valaistusperiaatteet	KAMU=Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu	Etenee
5. Väylien toteuttamisohjelma	Priorisointi- ja toteuttamisohjelman laatiminen ja toteuttaminen kantakaupungin tavoiteverkolle ja baanaverkolle	LIKE	Edennyt erittäin hyvin
6. Opastus	Pyöräliikenneverkon opastussuunnitelman vaiheittain toteuttaminen	LIKE	Etenee
7. Liikennevalojen parantaminen	Pyöräliikenteen nykyverkon valo-ohjauksen parannuskohteiden tunnistaminen ja korjaaminen	LIKE	Alkuvaiheessa
8. Tietokanta pyörävylistä	Pyöräliikenneverkon tietokannan luominen	LIKE	Etenee
9. Kunnossapidon tiekartta	Ympärivuotisen kunnossapidon olosuhteiden kehittämisen tiekartan laatiminen	YLPI=Ylläpito	Etenee

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
10. Laatuvaatimukset	Pyöräväylien laatuvaatimusten päivittäminen	YLPI	Edennyt erittäin hyvin
11. Kuntotieto	Pyöräväylien kunnutiedon kerääminen ja kehittäminen	YLPI	Etenee
12. Talvihoitoluokitus	Pyöräväylien talvihoitoluokituksen päivittäminen	YLPI	Lähtenyt käyntiin osittain
13. Tehostettu talvihoito	Tehostetun talvihoiton verkoston laajentaminen	YLPI	Etenee
14. Uudelleenpäällystysohjelma	Pyöräväylien uudelleenpäällystys- ja korjausohjelman laatiminen	YLPI	Etenee
15. Romupyörät	Romupyörien poistamisen suunnitelma	PYVA=Pysäköinninvalvonta	Alkuvaiheessa
16. Pyörätielle pysäköinti	Pyörätielle pysäköinnin sanktioinnin toteuttamissuunnitelma	PYVA	Etenee
17. Citylogistiikka	Citylogistiikan ja pyöräliikenteen yhteensovittaminen	LIKE	Edennyt erittäin hyvin
18. Tilapäisten järjestelyjen ohjeet	Pyöräliikenteen tilapäisten järjestelyjen suunnitteluohjeen laatiminen ja työmaaohjeiden päivittäminen	AYP=Asukas- ja yrityspalvelut	Etenee
19. Urakka-asiakirjat	Työmaiden urakka-asiakirja- ja sopimuspohjien päivittäminen	RAKE=Rakennuttaminen	Edennyt erittäin hyvin
20. Lähtötiedot	Työmaiden lähtötietojen kokoaminen yhteen paikkaan	AYP	Etenee

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
21. Katutyöviestintä	Katutyöviestinnän vahvistaminen	VIEPA=Viestintäpalvelut	Etenee
22. Sanktiot ja kannustimet	Työmaiden sanktio- ja kannustinjärjestelmän kehittäminen	AYP	Etenee
23. Lainsäädäntöön vaikuttaminen	Työmaiden lainsäädäntöön vaikuttaminen	LIKE	Alkuvaiheessa
24. Koulutukset	Pyöräteiden tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitteluohjeen koulutusten järjestäminen	AYP	Etenee
25. Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeet	Pyöräpysäköintiin liittyvien suunnitteluohjeiden päivittäminen	LIKE	Etenee
26. Kiinteistöt	Pyöräpysäköinti- paikkojen olosuhteiden kehittäminen nykyisissä kiinteistöissä -selvitys	LIKE	Lähtenyt käyntiin osittain
27. Tietokanta pyöräilytelineistä	Pyörätelineiden tilannekuva -tietokannan muodostaminen	LIKE	Etenee
28. Pyöräpysäköinnin toteuttamisohjelma	Pyöräpysäköinnin toteuttamisohjelmien laatiminen ja toteuttaminen	LIKE	Edennyt erittäin hyvin
29. Kaupunkipyörät	Kaupunkipyöräjärjestelmän 2025 hankinnan valmistelu ja järjestelmän kehittäminen	HKL	Lähtenyt käyntiin osittain
30. Pyöräkeskus ja muut palvelut	Pyöräkeskuskonseptin ja muiden palveluiden laajentaminen	HKL	Etenee

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
31. Seuranta	Pyöräliikenteen seurannan kokonaisuuden kehittäminen	LIKE	Etenee
32. Seudullinen markkinointistrategia	Seudullisen pyöräliikenteen markkinointistrategian päivittämiseen osallistuminen	LIKE	Edennyt erittäin hyvin
33. Viestintäsuunnitelma	Pyöräliikenteen viestintäsuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen	VIEPA	Edennyt erittäin hyvin
34. Pyöräilykartta	Pyöräilykartan päivittäminen	KAMI=Kaupunkimitauspalvelut	Etenee

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulkL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Liite 3 Raitioliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteet

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
1. Ohjausryhmä	Asetetaan seurantaryhmä valvomaan ja ohjaamaan kehittämisohjelman toteutusta ja tarkkailemaan raitioliikenteen suorituskyky-mittareita.	Kaikki osapuolet	Valmis
2. Raitiotiekoordinaattori	Nimitetään raitiotiekoordinaattori, jonka tehtävä on käynnistää ja koordinoida kehittämis-hankkeita sekä raportoida seurantar ryhmälle tavoitteiden toteutumisesta.	Like	Valmis
3. Suorituskyky-mittaristo ja seurantajärjestelmä	Toteutetaan ja otetaan käyttöön raitioliikenteen suorituskyky-mittaristo ja liikennevalotuksien seurantajärjestelmä.	HSL ja Like	Viivästynyt
4. Määräraha	Osoitetaan investointiohjelmassa riittävät vuotuiset määrärahat raitioliikenteen kehittämiseen.	Like, Kau-punkiliikenne	Käynnissä
5. Henkilöresurssien järjestäminen	Järjestetään kehittämisohjelman toteuttamiseen vaaditut henkilöresurssit.	Kaikki osapuolet	Valmis
6. Toimenpiteiden ohjelmointi	Viedään toimenpiteiden edellyttämät suunnitelmat ja investoinnit toimintasuunnitelmiin ja investointiohjelmiin.	Kaikki osapuolet	Käynnissä

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
7. Raitiotiekoulutukset	Kehitetään raitioliikenteen eri osa-alueiden osaamista uusilla koulutuksilla.	Kaupunkiliikenne, HSL	Valmis
8. Toimenpidekortit pienistä ja keskisuurista parantamistoimenpiteistä	Laaditaan linjakohdattaiset toimenpidekortit raitioteiden pienistä ja keskisuurista parantamistoimenpiteistä.	Like	Valmis
9. Pikaraitiotieverkoon kuuluvien osuuksien parannus	Pikaraitiotieverkoon kuuluvien osuuksien parannustarpeet selvitetään ja niiden toteutus ohjelmoidaan.	Like	Käynnissä
10. Liikennevalotuoksien auditointi	Raitioliikenteen liikennevalotuoksien nykytila auditoidaan.	Like	Valmis
11. Liikennevalotuoksien optimointi	Liikennevalojen toiminta käydään läpi linjakohtaisesti ja etuudet optimoidaan raitiovaunuliikenteelle.	Like	Käynnissä
12. Periaatteet raitioteiden jalankulkijaylitusten ohjaukseen	Määritellään periaatteet raitioteiden jalankulkijaylitusten ohjaukseen.	Like	Valmis
13. Joukkoliikennekatujen ja raitiovaunukaistojen selvittäminen	Selvitetään joukkoliikennekatujen ja raitiovaunukaistojen lisäämistä kantakaupunkiin.	Like	Odottaa
14. Raitiotiepysäkkien parantaminen	Toteutetaan raitiotiepysäkkeihin palvelutason, esteettömyyden ja pikaraitioliikenteen	Like, HSL, Kaupunkiliikenne	Käynnissä

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (Julkl 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
	edellyttämät muutokset.		
15. Toimenpiteet väärinpysäköinnin vähentämiseksi	Toteutetaan toimenpidekokonaisuus väärinpysäköinnin vähentämiseksi raitiovau-nukaduilla.	Like	Käynnissä
16. Syväuraiset vaihteet ja raid-eylytykset	Toteutetaan syväu- rahanke.	Kaupunkiliikenne	Käynnissä
17. Varayhteysmuutokset	Toteutetaan uuden linjaston edellyttämät muutokset varayhteyksiin.	Kaupunkiliikenne, Like	Käynnissä
18. Vaihdeohjauksen kehittäminen	Selvitetään ja päätetään vaihdeohjauksen kehittämisperiaatteet kaupunki- ja pikaraitio- teillä.	Kaupunkiliikenne	Odottaa
19. Ratageometrian kartoitus	Kartoitetaan rata- geometria ja tuote- taan tarkka lähtötie- toaineisto suunnit- teli-joiden käytettä- väksi.	Kaupunkiliikenne	Valmis
20. Raitiliikenteen palvelu- ja toimintalinjaukset	Laaditaan raitioliikenteen palvelu- ja toimintalinjaukset, jotka tukevat kehittämisohjelman tavoitteita.	HSL	Odottaa
21. Ajotapojen yhdenmukaistaminen	Määritellään raitioliikenteessä noudatettavat yhdenmukaiset ajotavat ja käytännöt ja koulutetaan ne kuljettajille.	Kaupunkiliikenne	Odottaa

ARVIOINTIMUISTIO 23.3.2023

Julkinen tarkastuslautakunnan annettua arviointikertomuksen vuodelta 2022 (JulKL 6 § 1 mom. 6 ja 8 kohdat)

Toimenpide	Selite	Vastuutaho	Tilanne
22. Kuljettajarahastuksen lopettaminen	Lopetetaan kuljettajarahastus raitioliikenteessä.	HSL	Valmis
23. Jokaisella pysäkillä pysähtyminen	Otetaan käyttöön jokaisella pysäkillä pysähtyminen.	HSL	Odottaa