

Tekninen lautakunta 23.04.2025 § 32

§ 32

Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päivitys 2025 (kh-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Hänninen Salla

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta esittää kaupunginhallitukselle Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päivityksen 2025 hyväksymistä ohjeellisena noudatettavaksi.

Käsittely

Keskustelun kuluessa Mikael Sorri ehdotti Camilla Lindyn, Emmi Ahosen ja Aulikki Pentikäisen kannattamina, että Espoon pyöräliikenteen edistämishjelmaluonnos palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että

"1. Alatavoitteita tarkennetaan konkretian suuntaan (kuten esimerkiksi että "pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu") ja niille laaditaan nykytilan kuvauksen ohella myös mitattavissa oleva tavoite ja tavoitevuosi sekä välitavoite.

2. Alatavoitteille lisätään konkreettiset mittarit (km, lkm., % jne.), joilla tavoitteiden edistymistä voi seurata. Pyöräilyn kulkutapaosuus prosentteina syyskuun arkipäivänä palautetaan seurantamittariksi ja asetetaan sille tavoite sekä tavoitevuosi.

3. Lisätään sivun 27 tavoitekokonaisuuteen "Kehitetään toimintamalleja laadukkaan pyöräinfran suunnitteluun ja rakentamiseen" ensimmäiseksi toimenpidekohdaksi: Pyöräinfran suunnittelussa ja toteutuksessa käytettävien ohjeiden tarkistaminen ja päivittäminen. Ja sille toimenpiteen kuvaukseksi: Tarkistetaan ja päivitetään Espoon pyöräinfran suunnitteluohjeet ja tyyppipiirustukset parhaiden kansainvälisten ja valtakunnallisten ohjeiden, kuten Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu-ohjeen mukaisiksi.

4. Ohjelmaan lisätään erillishankkeiden toteutusohjelma, josta ilmenee myös hankkeen määrärahatarve ja aikataulu.

5. Ohjelmaan lisätään pyöräliikenteen tavoiteverkko, sen toteuttamisaikataulu ja arvio määrärahatarpeesta.

6. Edistämishjelman valmistelussa otetaan huomioon pyöräliikenteen edistämishjelmaa koskevassa keskustelutilaisuudessa 24.4. Otaniemessä esiin nousevat ehdotukset."

Heikki Seppä ja Hannu Heikkinen ilmoittivat kannattavansa esittelijän ehdotusta ja vastustavansa Sorrin palautusehdotusta.

Puheenjohtaja totesi, että lautakunnan tulee äänestää palautusehdotuksesta. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä niin, asian käsittelyn jatkamista kannattavat äänestävät "jaa" ja Sorrin palautusehdotusta kannattavat äänestävät "ei". Puheenjohtajan ehdotus äänestysmenettelyksi hyväksyttiin yksimielisesti.

Äänestyksessä asian käsittelyn jatkamista kannattivat Simo Grönroos, Heidi Hanhela, Hannu Heikkinen, Pauliina Ilkko-Ervasti, Tiina Thure-Toivanen, Heikki Seppä, Fred Granberg ja Tommi Halkosaari, yhteensä kahdeksan ääntä. Palautusehdotusta puolestaan kannattivat Aulikki Pentikäinen, Riikka Ahonvala, Camilla Lindy, Mikael Sorri ja Emmi Ahonen, yhteensä viisi ääntä. Puheenjohtaja totesi lautakunnan päättäneen jatkaa asian käsittelyä.

Keskustelun jatkuessa Mikael Sorri ehdotti Camilla Lindyn kannattamana, että Espoon pyöräliikenteen edistämishjelmaluonnokseen tehdään seuraavat muutokset:

- "1. Alatavoitteita tarkennetaan konkretian suuntaan (kuten esimerkiksi että "pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu) ja niille laaditaan nykytilan kuvauksen ohella myös mitattavissa oleva tavoite ja tavoitevuosi sekä välitavoite.
2. Alatavoitteille lisätään konkreettiset mittarit (km, lkm., % jne.), joilla tavoitteiden edistymistä voi seurata. Pyöräilyn kulkutapaosuus prosentteina syyskuun arkipäivänä palautetaan seurantamittariksi ja asetetaan sille tavoite sekä tavoitevuosi.
3. Lisätään sivun 27 tavoitekokonaisuuteen "Kehitetään toimintamalleja laadukkaan pyöräinfran suunnitteluun ja rakentamiseen" ensimmäiseksi toimenpidekohdaksi: Pyöräinfran suunnittelussa ja toteutuksessa käytettävien ohjeiden tarkistaminen ja päivittäminen. Ja sille toimenpiteen kuvaukseksi: Tarkistetaan ja päivitetään Espoon pyöräinfran suunnitteluohjeet ja tyyppipiirustukset parhaiden kansainvälisten ja valtakunnallisten ohjeiden, kuten Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu-ohjeen mukaisiksi."
4. Ohjelmaan lisätään erillishankkeiden toteutusohjelma, josta ilmenee myös hankkeen määrärahatarve ja aikataulu.
5. Ohjelmaan lisätään pyöräliikenteen tavoiteverkko, sen toteuttamisaikataulu ja arvio määrärahatarpeesta."

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että lautakunnan tulee äänestää Sorrin muutosehdotuksesta. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä niin, että esittelijän ehdotusta kannattavat äänestävät "jaa" ja Sorrin muutosehdotusta kannattavat äänestävät "ei". Puheenjohtajan ehdotus äänestysmenettelyksi hyväksyttiin yksimielisesti.

Äänestyksessä esittelijän ehdotusta kannattivat Simo Grönroos, Heidi Hanhela, Hannu Heikkinen, Tiina Thure-Toivanen, Heikki Seppä, Fred Granberg ja Tommi Halkosaari, yhteensä seitsemän ääntä. Palautusehdotusta puolestaan kannattivat Aulikki Pentikäinen, Riikka

Ahonvala, Camilla Lindy, Mikael Sorri ja Emmi Ahonen, yhteensä viisi ääntä. Pauliina Ilkko-Ervasti oli poissa. Puheenjohtaja totesi lautakunnan hyväksyneen esittelijän ehdotuksen.

Mikael Sorri, Camilla Lindy ja Emmi Ahonen ilmoittivat jättävänsä päätökseen eriävän mielipiteensä.

Päätös

Tekninen lautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

Mikael Sorri, Camilla Lindy ja Emmi Ahonen jättivät päätökseen eriävän mielipiteensä seuraavasti:

”Pyöräilyn edistämishjelmaluonnos jää nykyisessä muodossaan puutteelliseksi erityisesti ylätasen strategisten tavoitteiden, alatavoitteiden konkretisoinnin sekä edistymisen seurattavuuden näkökulmista. Monet ohjelman keskeiset alatavoitteet ovat yleisluonteisia, eikä niille aseteta mitattavia tavoitteita (esimerkiksi kilometriä, lukumäärää tai prosenttiosuutta), tavoitevuosia tai välitavoitteita. Tämä heikentää niiden ohjausvaikutusta.

Esimerkiksi pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta keskeisten elementtien – kuten suorien ja selkeiden reittien, risteysjärjestelyjen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun – osalta ohjelmasta puuttuvat konkreettiset laatutavoitteet ja mittarit. Ainoa numeerinen viittaus on baanaverkon toteutuminen, jonka osalta esitetään luvut 7 / 65 km (vuonna 2024). Ohjelman vaikuttavuuden lisäämiseksi ohjelmaan tulisi sisällyttää nykytilan kuvausten lisäksi selkeät, mitattavat tavoitteet tarkasteluvuosille – esimerkiksi 2030 ja 2035.

Ohjelma ei sisällä myöskään pyöräilyn kulkutapaosuuden seurantaa tai sille asetettua tavoitetta, vaikka Espoo on edellisen ohjelman valmistelun yhteydessä allekirjoittanut Brysselin sopimuksen (Charter of Brussels) ja sitoutunut tavoittelemaan pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamista 15 prosenttiin. Tällaisen sitoumuksen huomiotta jättäminen on strategisen tason linjanmuutos, joka edellyttäisi kaupunginhallituksen käsittelyä, mikäli siitä ollaan luopumassa. Ohjelmasta ei myöskään käy riittävän selkeästi ilmi tarve päivittää suunnitteluohjeet ja tyyppipiirustukset parhaiden käytänteiden mukaisiksi (mm. Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu - ohje).

Lisäksi ohjelmasta puuttuvat pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttamisaikataulu ja rahoitustarpeen arviointi, kuten myös päivitetty versio erillishankkeiden toteutusohjelmasta. Näiden puutteiden vuoksi ohjelma ei tarjoa riittäviä edellytyksiä kaupungin pitkäjänteiselle suunnittelulle ja investointien ohjaukselle.

Ohjelma on myös sisäisesti ristiriitainen: se toisaalta toteaa, että tavoitteiden toteutuminen edellyttää riittäviä resursseja, mutta ei toisaalta anna viitteitä siitä, että resursseja oltaisiin lisäämässä. Edellisen ohjelmakauden toteuma – muun muassa pyöräilyn erillishankkeiden toistuvat viivästymiset vuosilla – osoittaa, että nykyiset resurssit eivät ole riittävällä tasolla.”

Selostus

Espoossa tavoitellaan liikenteen päästöjen vähentämistä sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista.

Pyöräliikenteen edistämishjelmassa määritellään toimenpiteet, joiden avulla tehostetaan ja kehitetään suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon käytäntöjä pyöräliikenteen edellytysten parantamiseksi. Lisäksi ohjelmassa määritellään toimenpiteitä, joilla lisätään eri ikäisten espoolaisten kannustamista pyöräilyyn sekä arkimatkoilla että vapaa-aikana.

Espoossa on tehty ensimmäinen pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2013 ja siinä määritelty pyöräilyn tavoite ja toimenpiteet ulottuivat vuoteen 2024. Edistämishjelman päivitystyön tavoitteena oli löytää parhaat toimenpiteet pyöräliikenteen olosuhteita ja pyöräilyyn kannustamista edistävän toiminnan kehittämiseksi sekä kehittää pyöräliikenteen seuranta ja seurannan mittareita. Edistämishjelman painopisteenä oli kaupungin oma toiminta, ja ohjelma tehtiin aiempaa laaja-alaisempana yhteistyönä toimialojen kesken.

Pyöräliikenteen edistämishjelman laadinnan yhteydessä toteutettiin laaja kaupungin sisäinen vuorovaikutus. Sen avulla parannettiin kaupungin asiantuntijoiden tietoisuutta pyöräliikenteen edistämisestä ja saatiin tietoa ja ideoita käytännön työssä esiintyvistä haasteista ja kehittämis ehdotuksista. Asukkaiden näkemyksiä ja toiveita pyöräliikenteen edistämiseen kerättiin sekä aiemmin tehdyistä kyselytutkimuksista että tämän työn yhteydessä toteutetun kyselyn avulla.

Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päätavoite on:

- Espoossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista kaikille.
- Lisääntynyt arkiliikkuminen pyörällä edistää espoolaisten hyvinvointia.

Päätavoitetta tarkentamaan määriteltiin kuusi alatavoitetta, jotka koskevat maankäyttöä, palveluverkkoa ja liikennejärjestelmää, pyöräliikenneinfran suunnittelua ja rakentamista, kunnossapitoa ja tilapäisiä liikennejärjestelyjä, pyöräilyyn kannustamista, pyörämatkailua ja vapaa-ajanpyöräilyä sekä seuranta.

Edistämishjelma sisältää kuuden alatavoitteen alle sijoittuvat 18 toimenpidekokonaisuutta. Tässä ohjelmassa tunnistetut ensimmäiset askeleet on tarkoitus toteuttaa seuraavan noin viiden vuoden kuluessa. Ensimmäisten askeleiden määrittelyssä on otettu huomioon tällä hetkellä käytettävissä olevat henkilöresurssit ja investointimäärärahat eikä merkittäviä lisäresursseja edellyttäviä toimenpiteitä ole esitetty. Tarkoitus on, että seuraavia kehittämistoimenpiteitä tunnistetaan ja ryhdytään toteuttamaan toimenpidekokonaisuuksien sisällä sitä mukaa, kun nyt tunnistetut ensimmäiset askeleet on otettu. Pyöräliikenteen edistämiseksi asetettujen alatavoitteiden toteutumista arvioidaan seurantamittareiden avulla. Seurantamittarit määritettiin osana edistämishjelman laadintaa.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Pyöräliikenteen edistämishjelma 2025 (luonnos)

Oheismateriaali

Tiedoksi