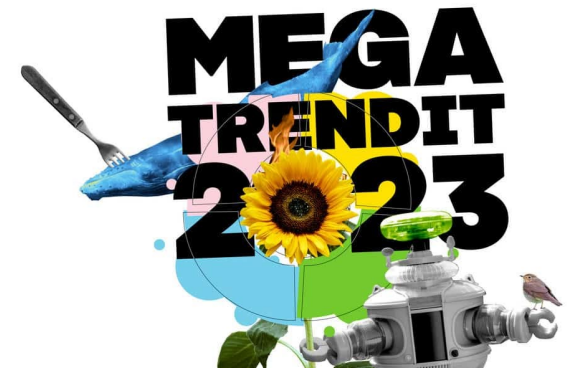


Liityntäpyöräpysäköinti Helsingissä

*”Pyörä- ja junaliikenteen synergia on yksi
valjastamattomista voimista Suomessa. Helsingissä
työtä tehdään kuitenkin systemaattisesti.”*

Eeropekka Lehtinen, projektipäällikkö kestävä liikkuminen
Mikko Raninen, tiimipäällikkö kestävä liikkuminen
17.1.2023

Vastaa megatrendeihin ja kestävän liikennetavoitteeseen



- Kosketuspintaa moneen megatrendiin
 - Ilmastokriisi
 - Kaupungistuminen
 - Liikenneköyhyys ja tasa-arvo
 - Energia ja talous
 - Terveys
- Pyörä- ja junaliikenteen matkaketjut eivät ratkaise kaikkia ongelmia. Niiden synergian valjastaminen kuitenkin suuntaisi liikennejärjestelmäämme kestävämmäksi



Sitra, Megatrendit 2023.

Liikkujan näkökulmasta

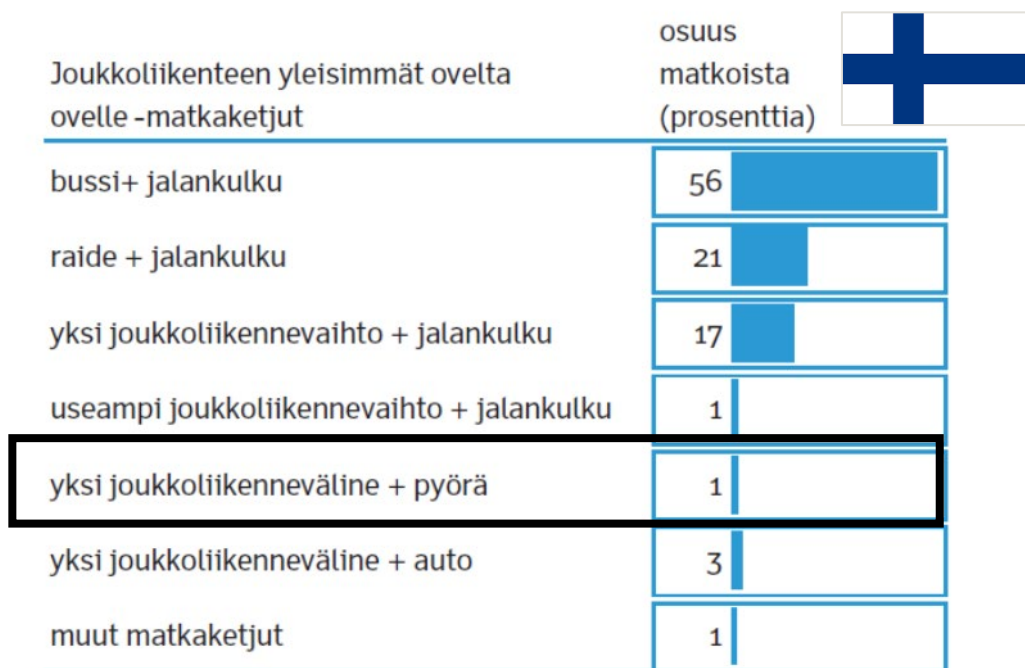
- Pyörä- ja raideliikenteen yhdistäminen on liikkujan kannalta yksi **edullisimmista matkaketjuista**
- Polkupyörällä asemat ovat saavutettavissa kävelyä merkittävästi **laajemmalla alueella** ja joukkoliikennettä selvästi **joustavammin**.
- **Sähköpyörien** yleistyminen parantaa saavutettavuutta entisestään
- Junan kyydissä runkomatkan taas taittaa **mukavasti** ja **nopeasti** pitkänkin matkan takaa
- **Potentiaalista huolimatta liikkumismuotojen synergiaa** hyödynnetään varsin vähän



Mikä tässä on vikana, missä polkupyörät?



Tilanne Suomessa



Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2016



Tilanne Alankomaissa

Juna + pyörä: Case Alankomaat

Vuosi	Junamatkustajat / päivä	Pyörää käyttäneet matkustajat	Matkustajat, jotka eivät käyttäneet pyörää
2000	700 000	210 000	490 000
2019	1 300 000	715 000	585 000
Kasvu	600 000 (+ 86 %)	505 000 (+ 84 %)	95 000 (+ 17 %)

- 30 % kaikista pyörämatkoista suuntautuu julkisen liikenteen pysäkeille tai niiltä pois

Lähde: Roland Kager / Studio Bereikbaar



Miksi väitämme synergiaa valjastamattomaksi?

1. Potentiaalia on

- alle 5,0 km etäisyydellä rautatieasemasta asuu **yli puolet väestöstä**
- alle 10,0 km etäisyydellä 71,2 %

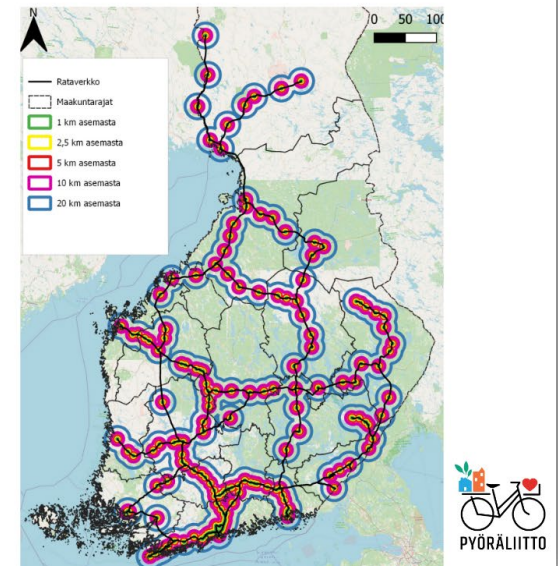
2. Työtä ei ole vielä kunnolla aloitettu

- Kehityksen ohjaaminen asemanseuduille
- Pyöräily-yhteydet asemille
- Lähijunaliikenteen kehitys
- Kannustimet
- Aseman seutujen ja asemarakennusten kehitys
- **Pyöräpysäköinnin laadukas ja systemaattinen kehitys**

Väestön etäisyys rautatieasemasta

- Enintään 5,0 kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta asuu 55,0 % suomalaisista
- Enintään 10,0 kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta asuu 71,2 % suomalaisista
- Työpaikkojen ja palveluiden osuus on merkittävästi suurempi, sillä ne keskittyvät asutusta enemmän
- Pikavuoropysäkkien kanssa saadaan vielä laajempi kattavuus

Lähde: Väestö tieverkon varassa -tarkastelu, 2021



Kehittäminen nykyisin

- Juna-asemille tulisi toteuttaa noin 20 000 uutta pyöräpaikkaa (Liityntäpysäköinnin määrittely ja priorisointi, Väylävirasto 2022)
- Laatua tulisi parantaa merkittävästi erityisesti suurilla ja keskisuurilla asemilla
- Rahoitustasot laahaavat kaukana tavoitteiden perässä
- Valonpilkahduksia mm. Vaasasta ja Helsingistä



*”Helsingissä on laitettu
kehityspyörät pyörimään, eivätkä
ne hetkeen pysähdy.”*

Nopea katsaus Helsingin
liityntäpyöräpysäköinnin kehittämiseen

Nykytilan ja vastuiden selvittäminen

- Pitkäjänteinen kehittäminen alkaa perusasioista:
 - Mikä on nykytila?
 - Kenen vastuulla kehittäminen on?
- Liityntäpyöräpysäköinnin nykytila selvitettiin inventoimalla kaikki metro- ja juna-asemat, toimi lähtötietona tulevalle suunnitelmalle
 - Liityntäpyöräpysäköinnin laatu ja määrä vaihtelevassa kunnossa, kokonaiskuva haastava
- Liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen ja hallinnointi siirto HKL:n vastuulle alkoi 2019



id	Paikkoja	Runko_luk	Katettuja	Rikki	Telinetyyp
82	16	0	0	2	Rengasteline
83	64	0	0	6	Rengasteline
84	10	0	0	2	Rengasteline
85	48	0	0	24	Rengasteline
86	60	0	60	0	Rengasteline
87	26	26	26	7	T-teline ketjuil
88	20	20	20	0	T-teline ketjuil



2018-2019

2019

Mikä on nykytila? Kenen vastuu?

Korjausvelka

- Nykytilan inventoinnin pohjalta muodostettiin budjetti nykytilan korjaamiseksi
 - Kehityssuunnitelmaan laskettiin nykystandardien mukaisiksi pyöräpaikoiksi vain runkolukittavat kaari- ja kaksikerrostelineet
 - Muut telineet osoitettiin korvattaviksi
- Laskelmien pohjalta jokaiselle asemalle laskettiin korjausvelka ja budjetti sen parantamiseksi

Mellunmäen metroasema	
Rengaslukittavia telineitä	198
Muu runko	46
Rikkinäisiä pyöräpaikkoja	41
Nykystandardien mukaiset paikat	0

2018-2019

2019

2019-2020

Mikä on nykytila?

Kenen vastuu?

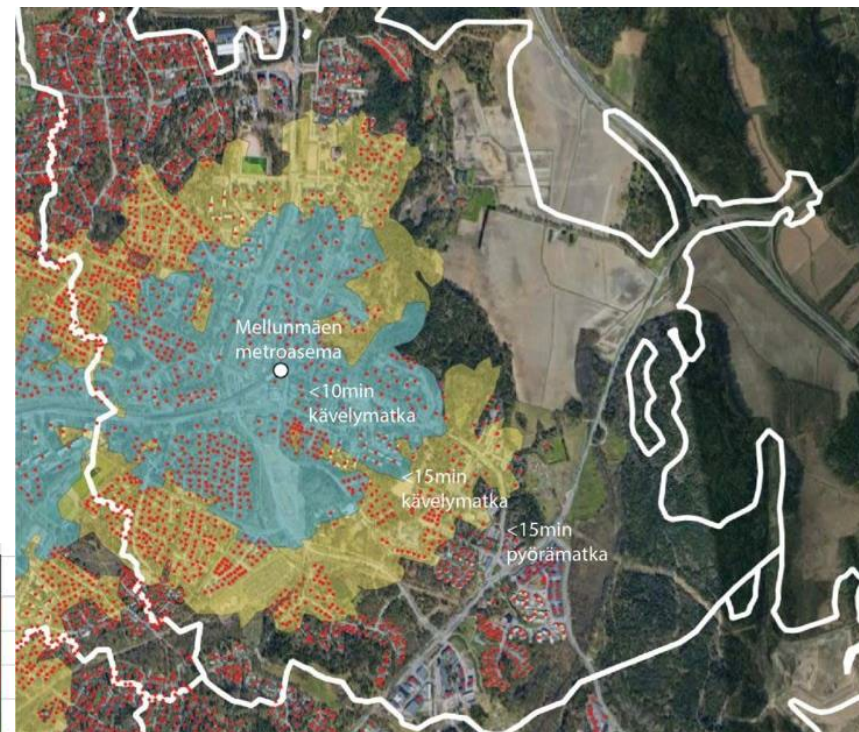
Miten tämä
korjataan?

Potentiaali

- Jokaisen metro- ja juna-aseman liityntäpyöräpysäköintiä tarkasteltiin paikkatietomenetelmin sekä hyödyntämällä aamuruuhkatuntien nousijamääriä
 - Huomioituna myös maankäytön kehitys
 - Aseman rooli
 - Liipylaskentojen tulokset
- Potentiaalin pohjalta kapasiteettitarvetta tarkennettiin
- Tarve uusia 2500 nykyistä pyöräpaikkaa ja lisätä kapasiteettia 2200:lla pyöräpaikalla

Aamuruuhkan nousijat (06.00-10.00)	3200
Lähin asema 15min pyörämatka	22836
Lähin asema 10min pyörämatka	22448
Aukkaat alle 15 min pyörämatka, yli 10min	12705
Aukkaat alle 15 min pyörämatka, yli 15min	6488

Mellunmäen metroasema	
Rengaslukittavia telineitä	198
Muu runko	46
Rikkiäisiä pyöräpaikkoja	41
Nykystandardien mukaiset paikat	0



Esimerkkejä HKL:n laatimista asemakohtaisista kohdekorteista. Sisältävät lisäksi esimerkiksi karkean tarvearvion pyöräkatosten määristä

2018-2019

2019

2019-2020

2020

Mikä on nykytila?

Kenen vastuu?

Miten tämä
korjataan?

Riittääkö tämä?

Toistuvat teemat asemilla

- Näkyvyys ja tunnistettava yleisilme
 - HSL:n tyylioppaan mukaiset elementit ja brändäys
- Runkolukitus
- Opastus
- Tavoitteena, että pyöräpysäköinti näkyy myös muille kuin ”pyöräilijöille”
- Asemat alueiden käyntikortteja: Panostus yleisilmeeseen ja koko alueen laatumielikuvaan



Ote HSL:n pyöräpysäköinnin ilmeestä (HSL2021)

2018-2019

2019

2019-2020

2020

Mikä on nykytila?

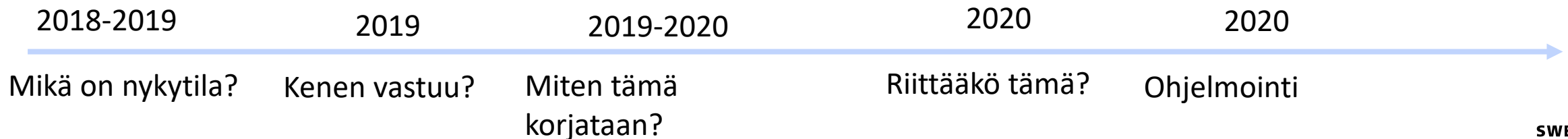
Kenen vastuu?

Miten tämä
korjataan?

Riittääkö tämä?

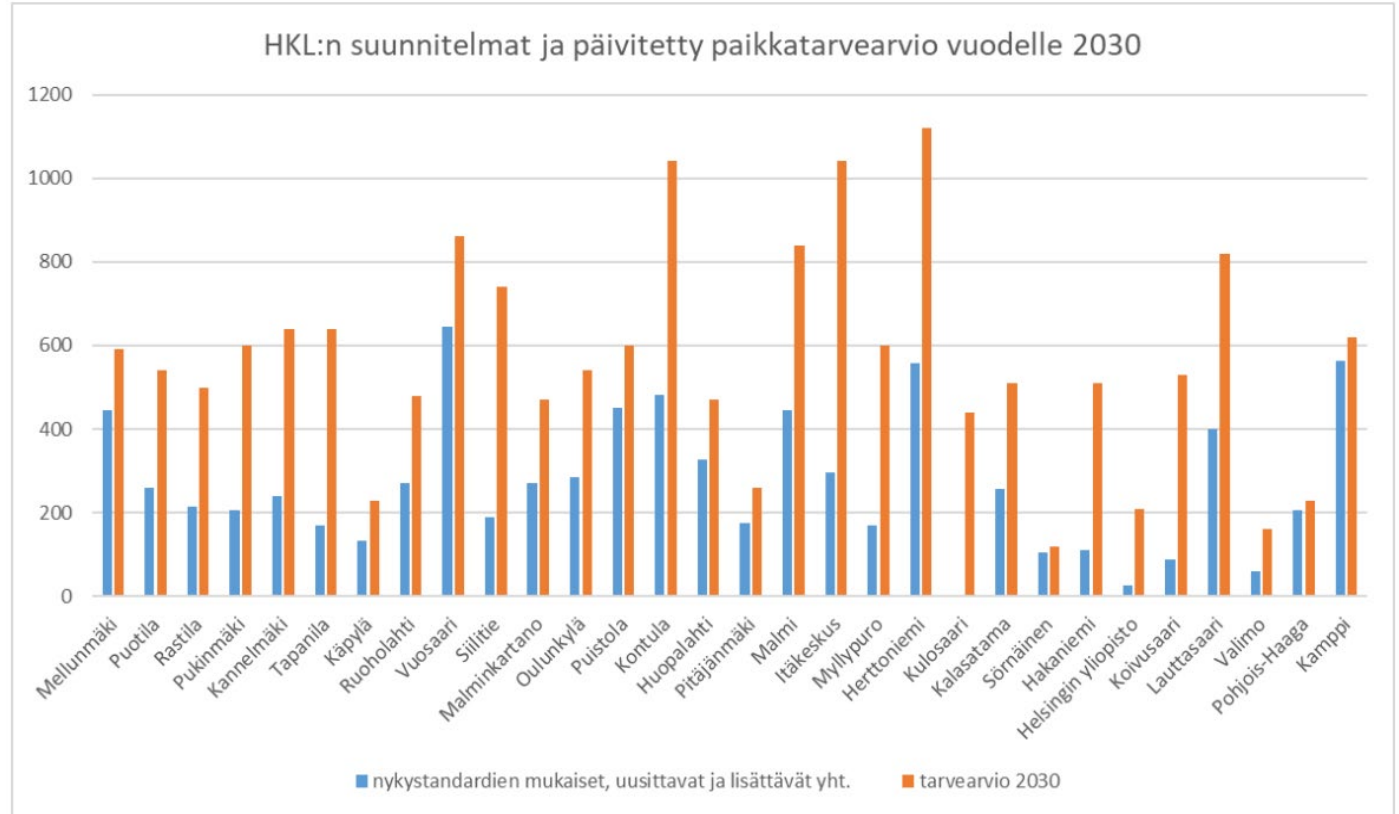
Ohjelmointi

- Toimenpiteet aikataulutettiin vuosille 2020-2025 ja niiden kustannusarvio sisällytettiin HKL:n budjettiin
- Toimenpiteet ja tavoitemäärät kirjattiin Helsingin strategiaan kehittämisohjelmiin
 - Poliittinen hyväksyntä
 - Jatkuva kehitys



Pitkän aikavälin tarpeet

- Pitkän aikavälin liityntäpyöräpysäköintitarpeita selvitettiin osana Helsingin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa
- Nyt tehtävät toimenpiteet vielä suurimmaksi osin mahdollista istuttaa asemia ympäröivään kaupunkitilaan, tulevaisuudessa katutila loppuu kesken?
- **Vaikka suunta on oikea, työtä on tulevaisuudessa yhä enemmän!**



Helsingin liityntäpyöräpysäköinnin paikkatarvearvio vuodelle 2030 (Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja toteutusohjelma 2021-2025, Ramboll)

2018-2019

2019

2019-2020

2020

2020

Mikä on nykytila?

Kenen vastuu?

Miten tämä
korjataan?

Riittääkö tämä?

Ohjelmointi

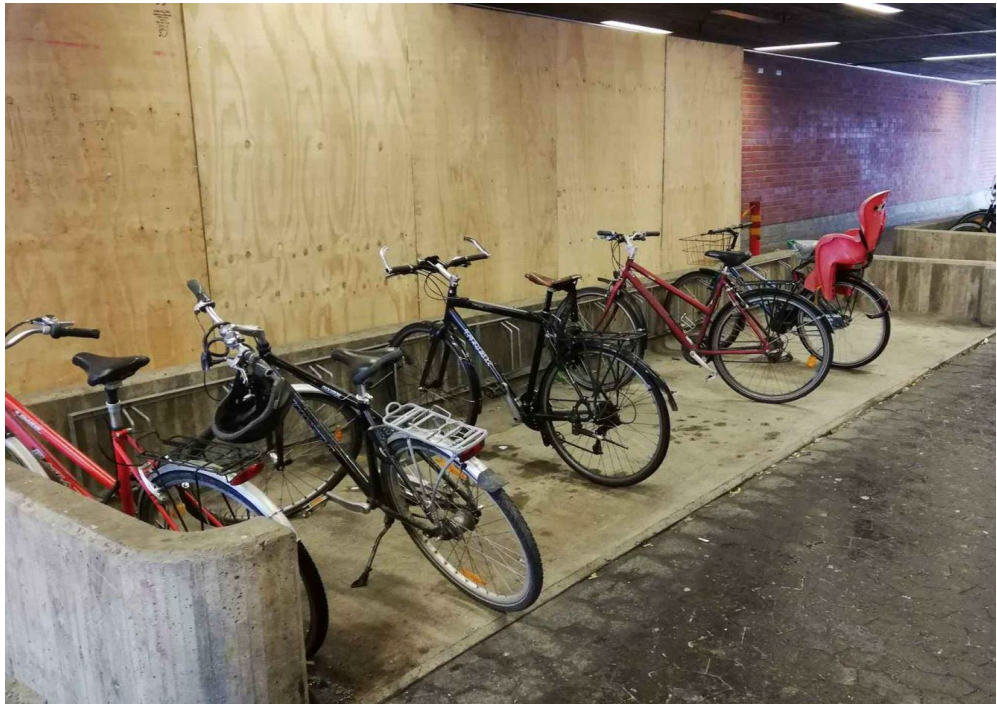
Mellunmäki



Rastila



Pukinmäki



Kaisantunneli

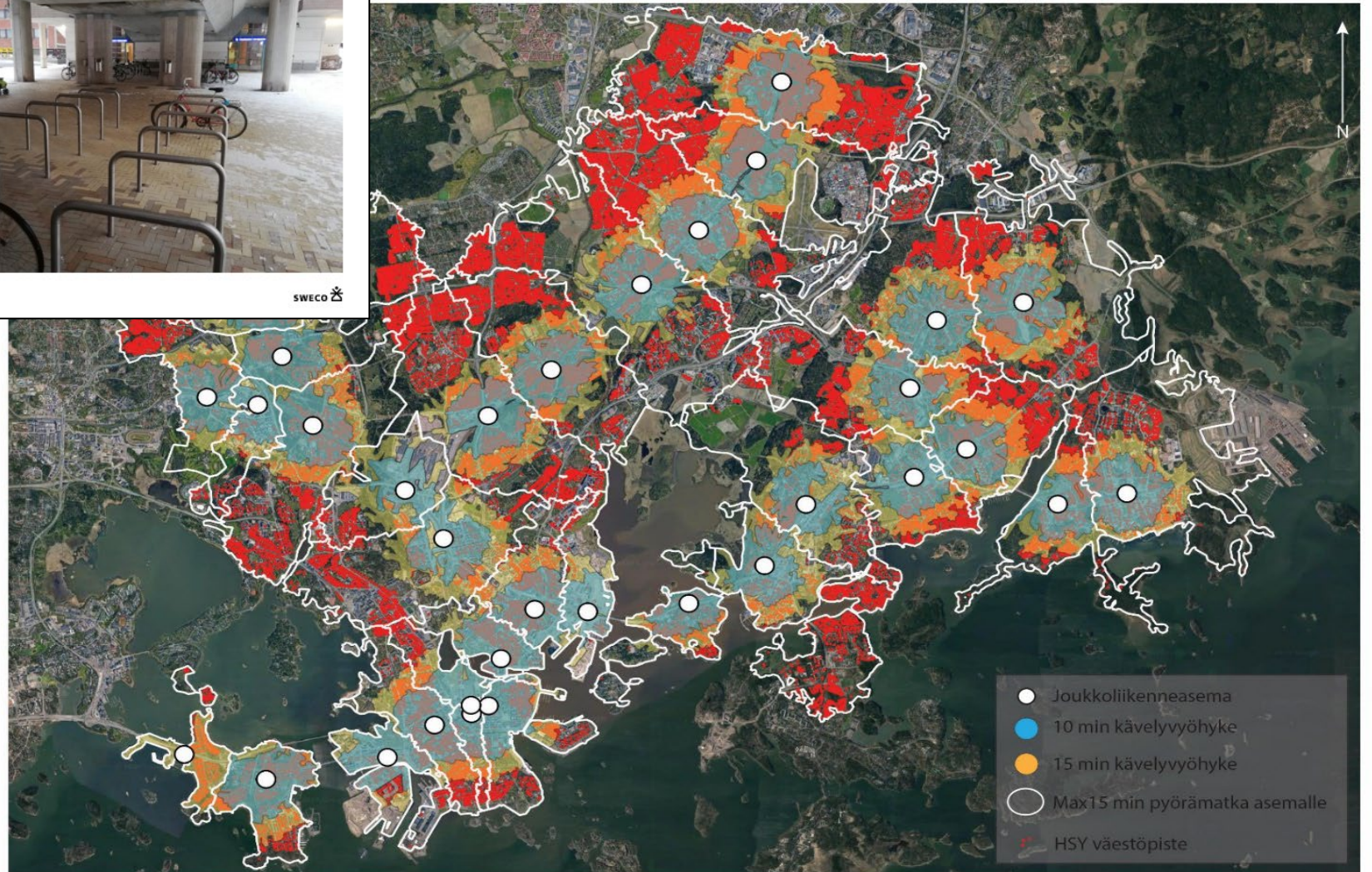


WSP

Mikä tässä on vikana, missä polkupyörät?

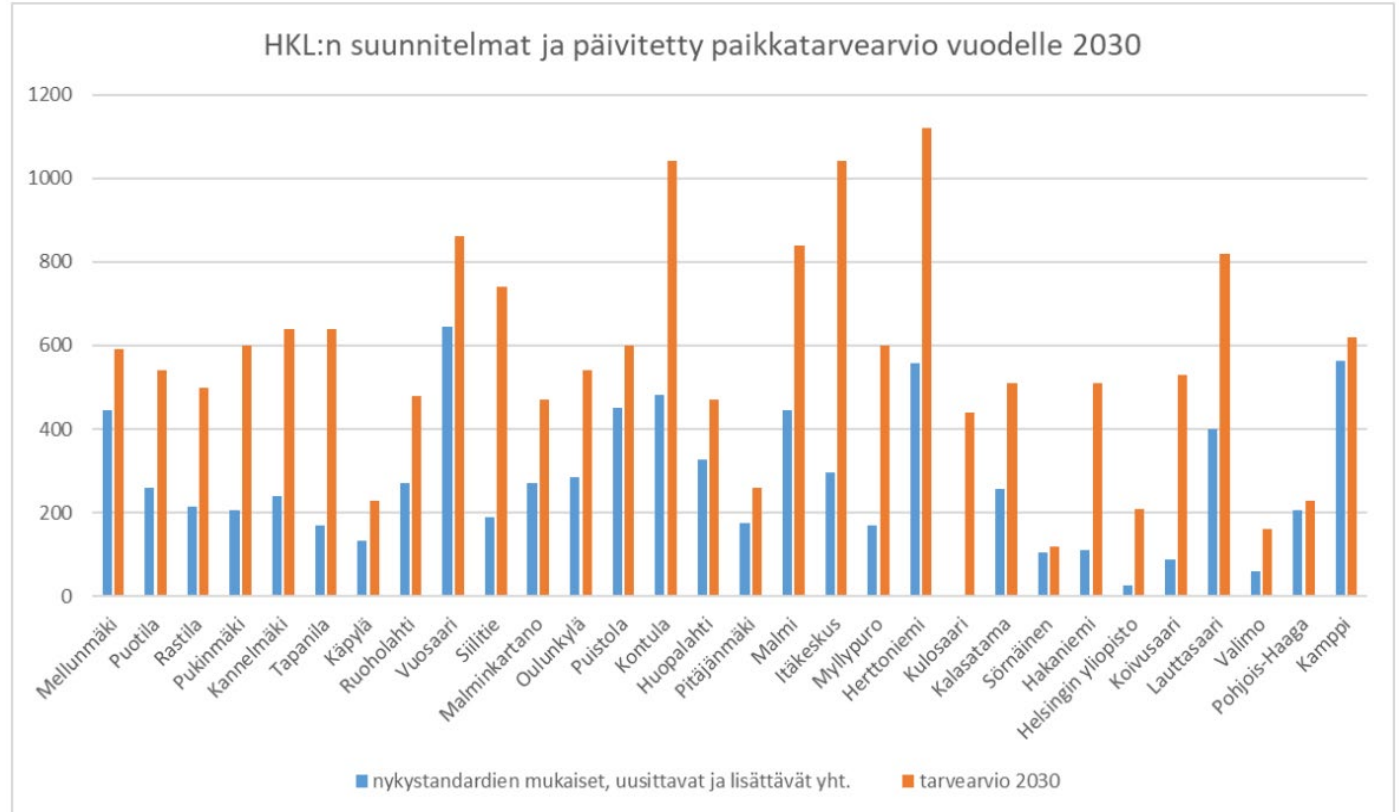


SWECO



Miten tästä eteenpäin?

- Uusien ja nykyisten kohteiden markkinointi!!
- Käytön seuranta
- Korkeatasoisen pyöräpysäköinnin ratkaisut
- 2025 aikana uusi arviointikierros, missä puutteita ja tarvetta parannukselle
 - → Uusi viisivuotinen suunnitelma?
- Sähköpotkulautojen ja muiden mikroliikkumisvälineiden huomioiminen asemilla
- Pyöräilyn muut palvelut, pyöräkeskus, sähköpyörien lataus jne..



Kiitos! Kysymyksiä?

Eeropekka Lehtinen
eeropekka.lehtinen@sweco.fi
0504072836
@eppulehtinen

Mikko Raninen
mikko.raninen@sweco.fi
0408675912
@LitenMikko