

Pyöräilijämäärät
kasvussa — s.8

Eurolla lähes
kahdeksan euron
hyödyt — s.10

Baanaverkko
rakentuu — s.20

Mitä mieltä
helsinkiiläiset
ovat? — s.6

Pyöräilysaatus 2015



Helsingin kaupunki



Esipuhe

Kasvava kaupunki tarvitsee pyöräilyä

Helsinki kasvaa lähes 10 000 asukkaalla vuodessa. Väkiluvun kasvaessa liikenteen määrä kasvaa. Kaupungin kaduilla ja teillä on rajallisesti tilaa, joten tarvitsemme tehokkaita, tilaa säästäviä kulkumuotoja. Mitä useammin helsinkiläiset valitsevat auton sijaan kävelyn, pyörän tai joukkoliikenteen, sitä suurempi määrä ihmisiä mahtuu liikkumaan kaupungissa sujuvasti.

Helsingin uuden yleiskaavan lähtökohta on, että vuonna 2050 Helsingissä on 860 000 asukasta - neljännesmiljoona enemmän kuin nykyään. Pyöräilyn edistäminen helpottaa kaupungin kasvua. Tavoitteenamme on nostaa pyörällä tehtävien matkojen osuus viiteentoista prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Nykyään pyörällä taittuu yksitoista prosenttia matkoista.

Pyöräilijä nauttii kaupungista ja pääsee sujuvasti perille

Pyöräilyn edistäminen on viihtyisän ja elinvoimaisen kaupungin rakentamista. Pyöräliikenne ei aiheuta ympäristöönsä melua tai päästöjä.

Kokemukset maailmalta kertovat, että pyöräilijät ovat hyviä asiakkaita kauppoille ja palveluille – pyörän selästä on helppo poiketa kauppaan tai kahville. Yhden autopaikan tilalle mahtuu kymmenen pyöräpaikkaa, kaksinkertainen asiakasmäärä täyteen autoon verrattuna.

Pyöräily on liikennettä, mutta myös tehokasta arkiliikuntaa. Helsingissä on laskettu, että lisääntyvän pyöräilyn terveysvaikutukset tuovat vuosittain miljoonien eurojen hyödyt. Laskelma osoittaa, että yksi euro pyöräteihin tuottaa yhteiskunnalle lähes kahdeksan euron hyödyt.

Lähivuosina parannetaan erityisesti kantakaupungin pyöräily-yhteyksiä ja rakennetaan baanaverkkoa. Sujuvammat yhteydet lisäävät pyörämatkojen nopeutta, mikä houkuttelee yhä useamman kaupunkilaisen pyörän selkään.

Väylien lisäksi tarvitaan kannustusta ja tietoa pyöräilypalveluista. Tästä esimerkki on tämä pyöräilykatsaus. Se esittelee pyöräilyn kehitystä Helsingissä, kaupunkilaisten näkemyksiä pyöräilystä ja tietoa tulevista pyörätiehankkeista.



Anni Sinnemäki

Apulaiskaupunginjohtaja
Helsingin kaupunki

Pyöräilykatsaus 2015 on ensimmäinen pyöräliikenteen kehitystä, kaupunkilaisten mielipiteitä, pyörätiehankkeita ja pyöräilypalveluita esittelevä julkaisu Helsingissä. Jatkossa pyöräilykatsaus julkaistaan kahden vuoden välein.



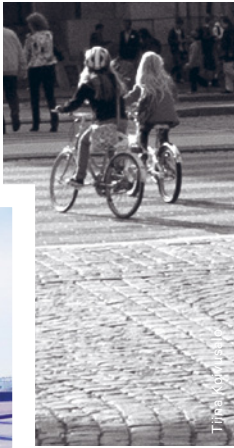
Lauri Rotko



Krista Keltanen



Martti Tulenheimo



Tiina Koivusalo



Tiina Koivusalo

Pyöräilykatsaus 2015

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Teksti: Risto Kujanpää ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Graafinen suunnittelu ja taitto:

Koponen+Hildén Oy ja Tiina Koivusalo

Kannen kuvat: Krista Keltanen,

Martti Tulenheimo ja Kirsi Ylimutka

Kuvat sisäsivuilla: Krista Keltanen,

Tiina Koivusalo, Lauri Rotko, Aleks

Salonen, Veikko Somerpuro, Martti

Tulenheimo, Mikko Uro ja Kirsi Ylimutka

Paino: Kirjapaino Uusimaa, 2015

Pohjakartta: Seutukartta

© Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2015

ISSN 0787-9024

ISBN 978-952-272-921-7 (nid.)

ISBN 978-952-272-922-4 (PDF)

www.hel.fi/pyoraily

Sisällys

3 **Esipuhe**
Anni Sinnemäki

5 **Sisällys**

6 **Mitä mieltä helsinkiläiset ovat?**

8 **Pyöräilijämäärät kasvussa**

10 **Eurolla lähes kahdeksan euron hyödyt**

12 **Faktoja Helsingistä**

14 **Tulevaisuuden pyöräliikennevirrat**



Tiina Koivusalo

16 **Baanat nyt ja tulevaisuudessa**
— Sujuvaa työmatkaliikennettä

18 **Pysäköinti**

20 **Baanaverkko rakentuu**

22 **Pyöräliikenteen tavoitteellinen pääverkko**

24 **Pyöräilypalveluita**
Pyöräkeskus, reittiopas & kaupunkipyörät

26 **Pyörällä metroon ja junaan**



Kirsi Ylimutka



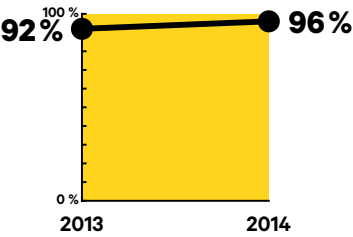
Veikko Somerpuro

Mitä mieltä helsinkiläiset ovat?

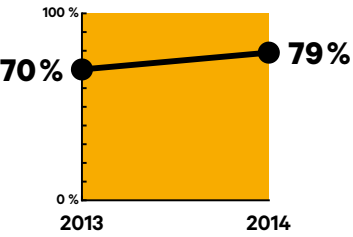
Kaupunkilaisten tyytyväisyyttä pyöräilyolosuhteisiin tutkittiin kesällä 2014. Ensimmäinen pyöräilybarometri osoitti, että Helsingin kaupunki saa asukkailta vahvan tuen pyöräilyn edistämistavoitteille.

MITÄ MIELTÄ HELSINKILÄISET OVAT?

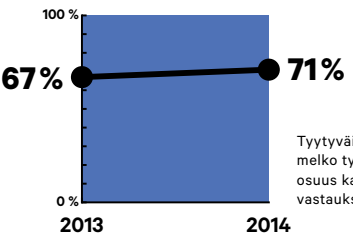
Kaupunkilaisista suhtautuu positiivisesti pyöräilyn edistämiseen



Kaupunkilaisten tyytyväisyys pyöräilyn sujuvuuteen



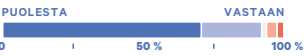
Kaupunkilaisten tyytyväisyys pyöräilyn turvallisuuteen



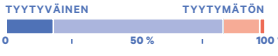
Tyytyväisten ja melko tyytyväisten osuus kaikista vastauksista.

Lähteet: Pyöräilybarometri 2014 ja Liikennebarometri 2013

91% ei-pyöräilevistä suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen.



83% Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräily-kaupunkina



Tyytyväisten ja melko tyytyväisten osuus kaikista vastauksista.



Kirsi Ylimutka

○ Helsinkiläiset kannattavat pyöräilyn edistämistä riippumatta siitä, liikkuvatko he itse pyörällä vai eivät.

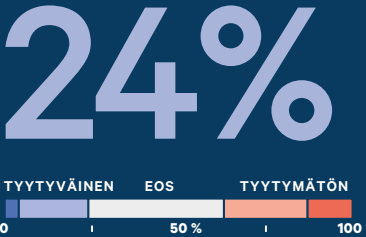
Miksi helsinkiläiset pyöräilevät?



Lähde: Pyöräilybarometri 2014

○ Kolmannes päivittäin pyöräilevistä asukkaista käyttää myös joukkoliikennettä päivittäin.

Helsinkiläisten tyytyväisyys pyöräteiden talvihoitoon



Pyöräteiden talvihoitoa kehitetään kaupungin talvella 2014–2015 järjestämän kokeilun pohjalta. Kokeilussa pyrittiin yhtenäistämään talvihoitoa niin, että laatu pysyisi eri urakoitsijoiden hoitamien alueiden läpi kulkevalla reitillä samana. Kehitystyötä jatketaan tulevina talvina.

Lähde: rakennusvirasto

Top 3

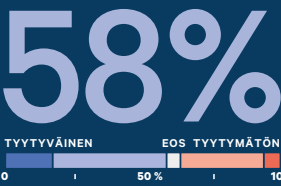
Helsinkiläisten näkemykset tekijöistä, jotka lisääisivät pyöräilyä:

- 1 Kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko
- 2 Pyöräily olisi turvallisempaa
- 3 Pyöräteiden kunnan parantaminen

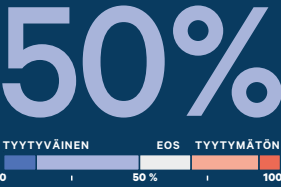
Lähde: Pyöräilybarometri 2014



Tyytyväisyys pyöräilyn opastukseen



Tyytyväisyys pyöräilystä tiedottamiseen



Tyytyväisten ja melko tyytyväisten osuus kaikista vastauksista.

MITÄ MIELTÄ HELSINKILÄISET OVAT?

Pyöräilijä- määrät kasvussa

Nopeasti kasvavassa Helsingissä liikennemäärät lisääntyvät. Kaupungin tavoitteena on liikenteen sujuvoittamiseksi nostaa pyörällä kuljettujen matkojen osuus viiteentoista prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Nykyään pyörällä tehdään yksitoista prosenttia matkoista.

Pyöräilijöitä Baanalla vuonna 2014

743 100

Pyöräilijöitä Baanalla vuonna 2013

665 900

Lauttasaaren sillalla kulki

7 550

pyöräilijää vilkkaimpana päivänä 2014

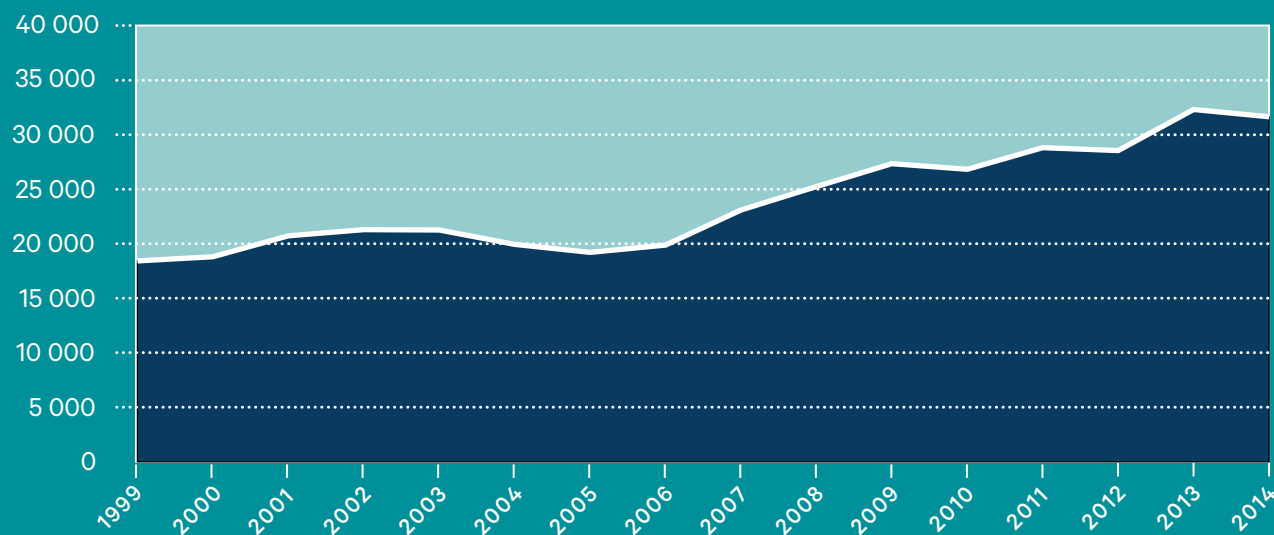
Pitkälläsillalla kulki

7 350

pyöräilijää vilkkaimpana päivänä 2014

Pyöräilijämäärät Helsingin niemen rajalla 1997-2014

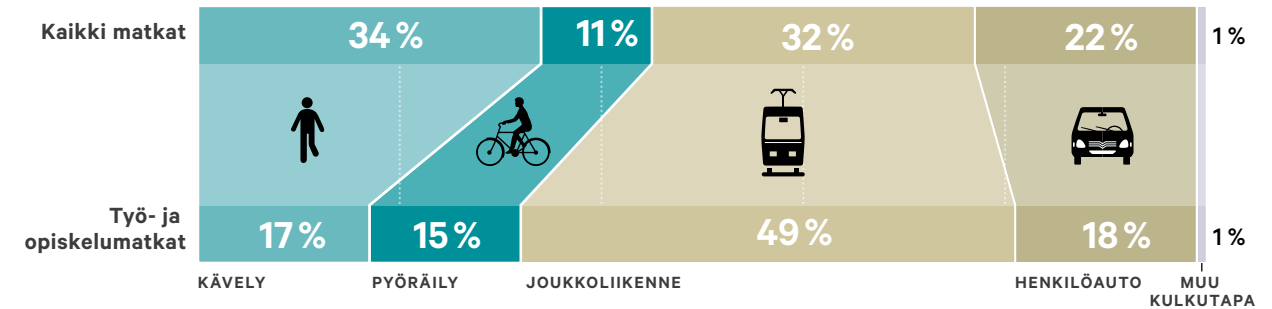
LASKENNAT ON TEHTY KESÄKUUN ARKIPÄIVÄNÄ (KOLMEN VUODEN LIUKUVA KESKIARVO)



Lähde: Polkupyörälaskemat Helsingissä 2014

Eri kulkumuotojen osuus Helsingissä tehdyistä matkoista

SYKSYN ARKIPÄIVÄNÄ KAUPUNGIN SISÄLLÄ

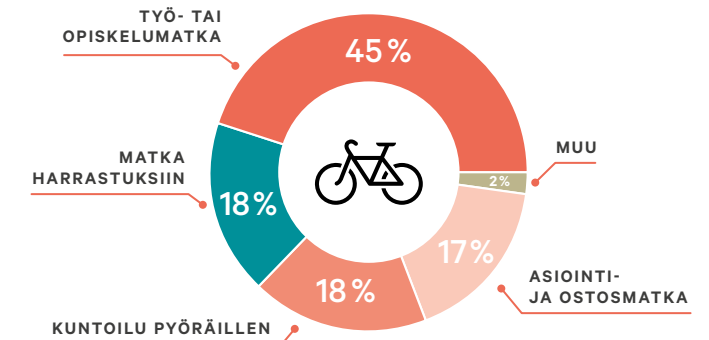


Lähde: Helsingiläisten liikkumistottumukset 2014

Pyörällä mennään Helsingissä useimmiten töihin tai opiskelemaan.

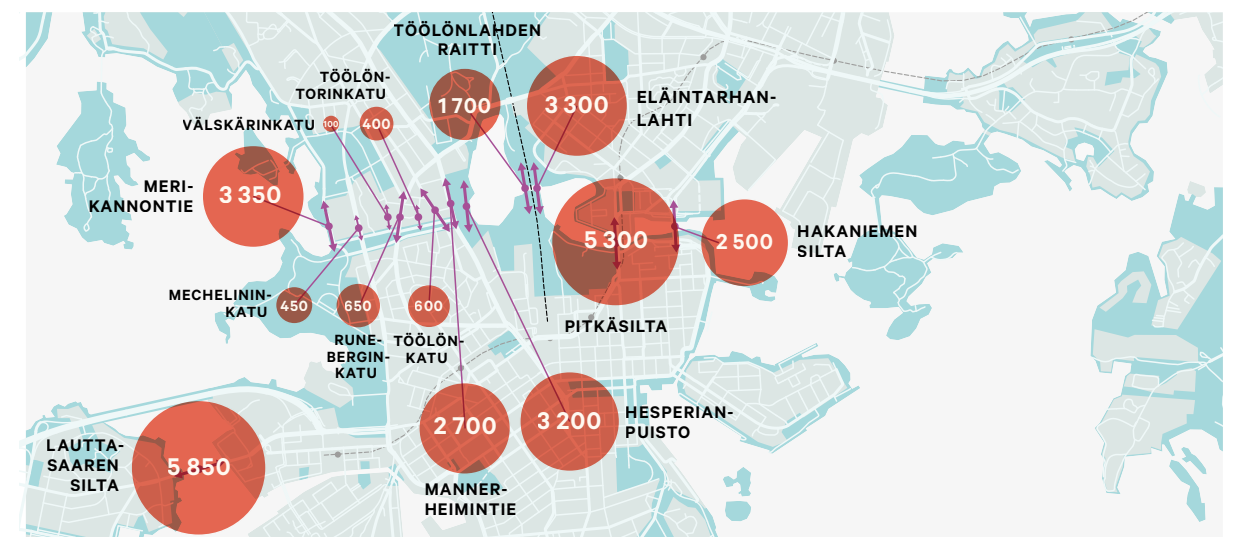
Lähde: Pyöräilybarometri 2014

YLEISIN MATKAN TARKOITUS PYÖRÄILLESSÄ



Vilkkaimmat pyörätiet pyöräilijämäärineen

KESÄKUUN 2014 LIIKENNE 13 LASKENTAPISTEESSÄ ARKIPÄIVÄNÄ



Lähde: Polkupyörälaskemat Helsingissä 2014

Eurolla lähes kahdeksan euron hyödyt

EUROLLA LÄHES KAHDEKSAN EURON HYÖDYT

Tiivistyvässä Helsingissä erityisesti kantakaupungin asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat lähivuosina voimakkaasti. Uudet asukkaat ja työpaikat aiheuttavat uutta liikennettä. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan entistä enemmän tilaa säästäviä kulkumuotoja: kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Helsingin kaupunki on selvittänyt pyöräilyn hyötyjä kaupunkiliikenteelle ja kaupungin elinvoimaisuudelle. Tulokset puhuvat pyöräilyyn panostamisen puolesta: entistä kattavamman pyörätieverkon avulla saataisiin vuosittain miljoonien eurojen yhteiskuntataloudelliset hyödyt.

Pyöräily lisää hyvinvointia
Pyöräilyn seurauksena sekä henkinen että fyysinen hyvinvointi paranevat.

Suotuisien vaikutusten tiedetään olevan suurimmillaan, jos pyöräilyn ottaa tavaksi päivittäisillä matkoilla, kuten työmatkoillaan. Tällöin pyöräilyn on havaittu myös pidentävän elinikää ja vähentävän sairastumisriskiä moniin sairauksiin, kuten masennukseen, tyypin 2 diabetekseen ja sydänsairauksiin.

Hyödyt terveysvaikutuksista ja aikasäästöistä
Pyöräilyn hyötyjä ja kustannuksia selvittäneen työn mukaan euron investointi Helsingin pyöräteihin tuottaa lähes 8 euron hyödyt. Terveysvaikutusten lisäksi hyötyjä saadaan aikasäästöinä, kun sujuvampi ja turvallisempi pyörätieverkko nopeuttaa pyörällä liikkumista. Vaikutavuus on moninkertainen tavanomaisiin liikennehankkeisiin verrattuna.

○ Euron investointi Helsingin pyöräteihin tuottaa 7,80 euron hyödyt.



Krista Keltanen

10 miljoonan euron vuosittainen pyörätiebudjetti vuosina 2013–2024 toisi
310 miljoonan euron hyödyt vuoteen 2054 mennessä.

20 miljoonan vuosittainen pyörätiebudjetti nostaisi hyödyt
774 miljoonaan.

Jokaisella kilometrillä on väliä
Pyöräilty kilometri tuottaa Helsingissä noin 0,30–1,30 euroa riippuen siitä, paljonko pyöräteihin investoidaan. Vastaavanlaisia tuloksia on saatu myös ulkomailla tehdyissä tutkimuksissa. Esimerkiksi Tanskassa on laskettu, että pyöräilystä saavutettava hyöty on 1,22 kruunua kilometriä kohden, kun vastaavasti autoilu tuottaa yhteiskunnalle kustannuksia 0,69 kruunua kilometriltä.



Veikko Somerpuro

nua kilometriä kohden, kun vastaavasti autoilu tuottaa yhteiskunnalle kustannuksia 0,69 kruunua kilometriltä.

Pyöräilyllä vetovoimaisempaa Helsinkiä
Pyöräilystä hyötyvät muutkin kuin pyörällä liikkuvat ihmiset. Ruuhkat lievenevät, kun tuhannet helsinkiläiset valitsevat aamuisin työmatkallaan pyörän ja vaihtavat jonoissa seisomisen vapaampaan kaupunkiliikenteen muotoon. Pyöräilyn lisääntyessä kaupunki näyttää entistä viihtyisämpänä ja vetovoimaisempana. Melu vähenee, ilmanlaatu paranee ja kasvavan kaupungin katukuvassa näkyy joukkoliikennevälineiden ja autojen ohella entistä enemmän ihmisiä.

Terveysvaikutusten arvioinnissa hyödynnettiin Maailman terveysjärjestö WHO:n kehittämää HEAT-menetelmää. Työkalu huomioi työikäisen väestön kuolleisuuden vähenemisestä saatavat hyödyt. Sairastavuuden vähenemisestä saadaan lisäksi hyötyjä, joita menetelmä ei ota huomioon. Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset selvitettiin Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti eli samoilla kriteereillä, joilla arvioidaan joukkoliikenne- ja tiehankkeiden kannattavuutta. Aikasäästöjen ja terveysvaikutusten lisäksi selvityksessä laskettiin rahallinen arvo mm. väylien ylläpidolle, onnettomuuksille, ympäristövaikutuksille ja investoinneille.

Lähde: Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä

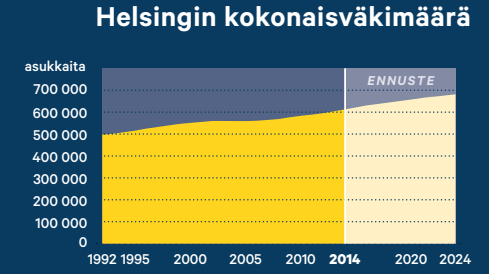
EUROLLA LÄHES KAHDEKSAN EURON HYÖDYT

Faktoja Helsingistä

Kaupungin väestö kasvaa ennätysellisen nopeasti. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Helsingin väkiluvun ennustetaan kasvavan lähes 100 000 asukkaalla.

Kaupungin väkiluku kasvoi
8051
henkilöllä vuonna 2014

Lähde: tietokeskus



Helsingiläiset pyöräilevät päivässä yhteensä

406 000 km

Lähde: HSL:n henkilöhaastattelututkimukset vuosina 2008 ja 2012, liikenne syksyn arkipäivänä

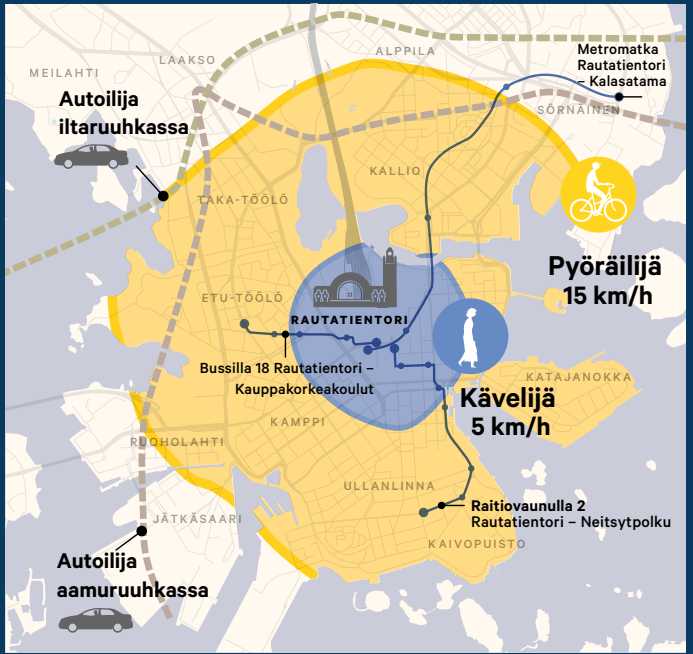
Vanhojen pyöriteiden pituus

1 200 km*

Matka-aikakartta pyöräilystä

KUINKA PITKÄLLE RAUTATIEASEMALTA PÄÄSEE KYMMENESSÄ MINUUTISSA?

PYÖRÄILEVÄN kaupunkilaisen matka soljuu ruuhka-aikaan monin paikoin autoilijaa ja joukkoliikenteen käyttäjää pidemmälle kymmenessä minuutissa. Pyörä onkin usein nopein kulkuneuvo lyhyillä, alle 5–6 kilometrin matkoilla. Pidemmällä etäisyyksillä kaupungissa liikkumista nopeuttaa jatkossa työmatkapyöräilyn tarpeisiin suunniteltu baanaverkko.



Pyöräkaistojen pituus

9 km

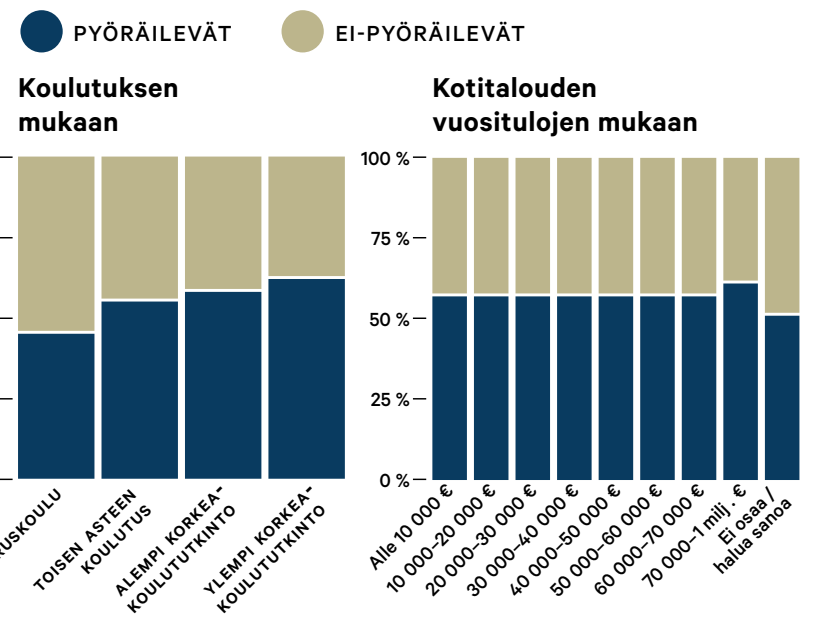
Yksisuuntaisten pyöriteiden pituus

2 km

Lähde: kaupunkisuunnitteluvirasto

* HELSINGISSÄ on paljon vanhoja väyliä, jotka ovat yhteisiä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Lähivuosina pyöriteitä rakennetaan ja parannetaan erityisesti kantakaupungissa. Pyöräily tehdään nykyistä helpommaksi mm. rakentamalla yksisuuntaisia pyöriteitä ja -kaistoja sekä parantamalla risteysjärjestelyitä.

Pyöräilijöiden demografia



Pyöräileviä kaupunkilaisia on kaikissa tulo-ryhmissä ja koulutusluokissa. Merkittävä osa pyöräilevistä asukkaista on korkeakoulutettuja ja hyvätulaisia.



Aleksi Salonen



Tiina Koivusalo

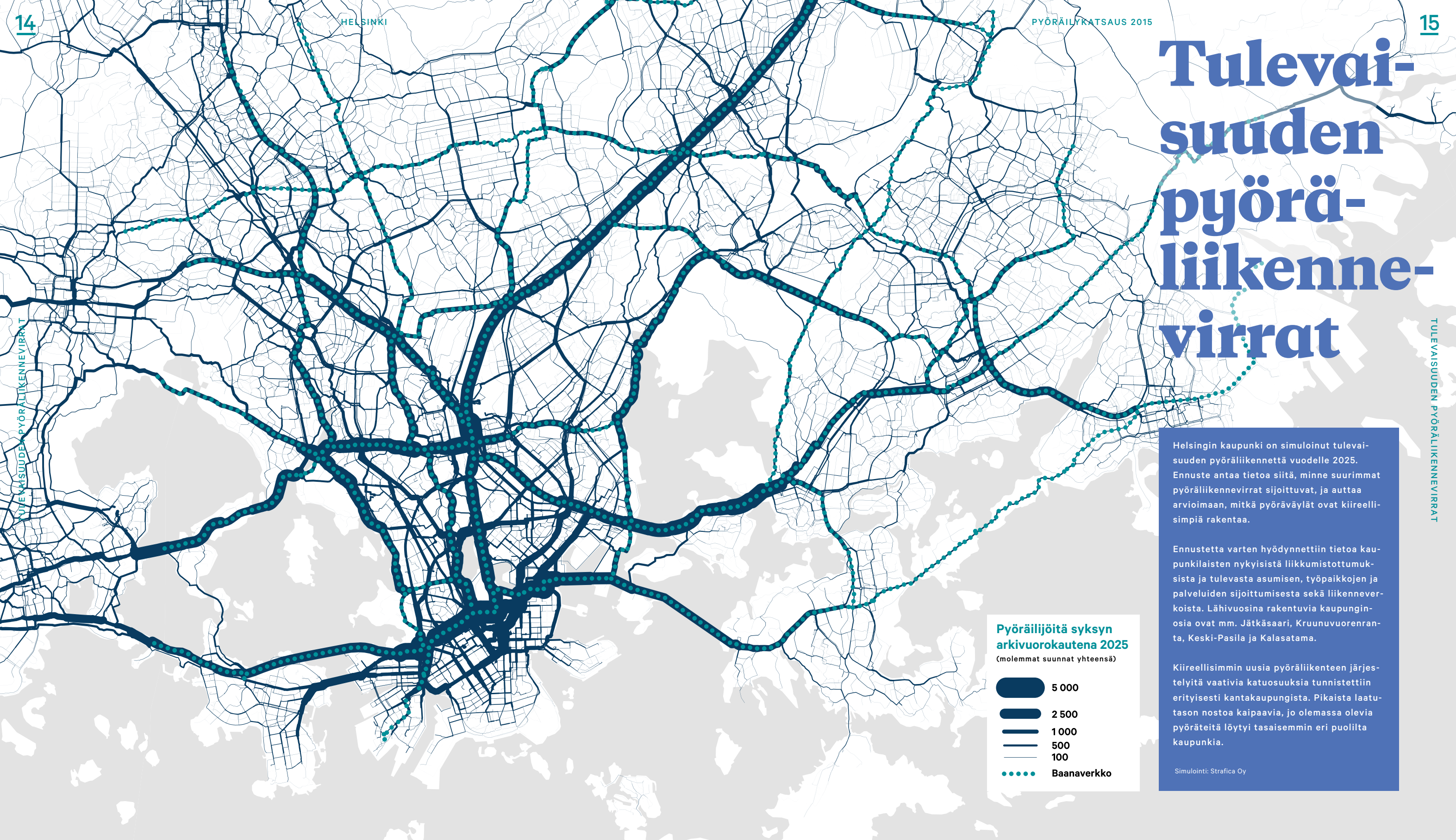
Helsingiläiset pyöräilevät 25 kertaa maapallon ympäri jokaisen loukkaantumiseen johtaneen pyöräilyonnettomuuden välillä.

Lähde: kaupunkisuunnitteluvirasto, yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus noin miljoonaa pyöräilyä kilometriä kohden



Kristiina Keltanen

Tulevaisuuden pyöräliikennevirrat



TULEVAISUUDEN PYÖRÄLIIKENNEVIRRAT

TULEVAISUUDEN PYÖRÄLIIKENNEVIRRAT



Helsingin kaupunki on simuloinut tulevaisuuden pyöräliikennettä vuodelle 2025. Ennuste antaa tietoa siitä, minne suurimmat pyöräliikennevirrat sijoittuvat, ja auttaa arvioimaan, mitkä pyöräväylät ovat kiireellisiä rakentaa.

Ennustetta varten hyödynnettiin tietoa kaupunkilaisten nykyisistä liikkumistottumuksista ja tulevasta asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittumisesta sekä liikenneverkoista. Lähivuosina rakentuvia kaupunginosia ovat mm. Jätkäsaari, Kruunuvuorenranta, Keski-Pasila ja Kalasatama.

Kiireellisimminkin uusia pyöräliikenteen järjestelyitä vaativia katuosuuksia tunnistettiin erityisesti kantakaupungista. Pikaista laatu- ja turvallisuuden nostoa kaipaavia, jo olemassa olevia pyöräteitä löytyi tasaisemmin eri puolilta kaupunkia.

Simulointi: Strafica Oy

Baanat nyt ja tulevaisuudessa — sujuvaa työmatkaliikennettä

Kesällä 2012 avattiin Helsingin ensimmäinen baanayhteys, joka kulkee vanhassa satamaradan kuilussa Kiasmalta Ruoholahteen. 1,3 kilometrin mittainen Baana paitsi asetti kriteerit laadukkaalle pyörätielle kaupungissa, myös toimi alkusysäyksenä koko Helsingin laajuisen baanaverkon rakentamiselle.

Baanaverkko koostuu sekä uusista osuuksista että nykyisistä pyöräteistä, joiden laatutasoa nostetaan. Kaupungin tavoitteena on korkeatasoisia väyliä tarjoamalla tehdä pyöräliikenteestä entistä houkuttelevampi vaihtoehto myös pidemmällä työ- ja opiskelumatkoilla.

130 kilometriä baanaa
Helsingin väkiluvun kasvaessa pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen suosiota

täytyy lisätä entisestään, jotta kaupungin liikenne säilyy toimivana. Pelkästään kantakaupunki kasvaa suurimpien arvioiden mukaan jopa 94 000 asukkaalla ja 109 000 työpaikalla, jos Jätkäsaaren, Hernesaaren, Kalasataman, Koivusaaren, Pasilan sekä kantakaupungin muiden alueiden suunnitelmat toteutuvat täysimääräisinä. Laadukkaiden baanojen ansiosta sujuva kaupungissa liikkuminen on mahdollista myös aamu- ja iltapäiväruuhkan aikaan. Baanat yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet keskustaan ja muihin työpaikkakeskittymiin nopein, suoriin ja tasavauhtisiin pyöräliikenteen reitein. Suunniteltu verkko on kokonaisuudessaan 130 kilometrin pituinen.

Valtteina sujuvuus ja mukavuus
Baanojen linjauksissa hyödynnetään muun muassa junaratojen vierustoja ja puistokäytäviä, jotta reitit olisivat mah-

Baana Kiasmalta Ruoholahteen

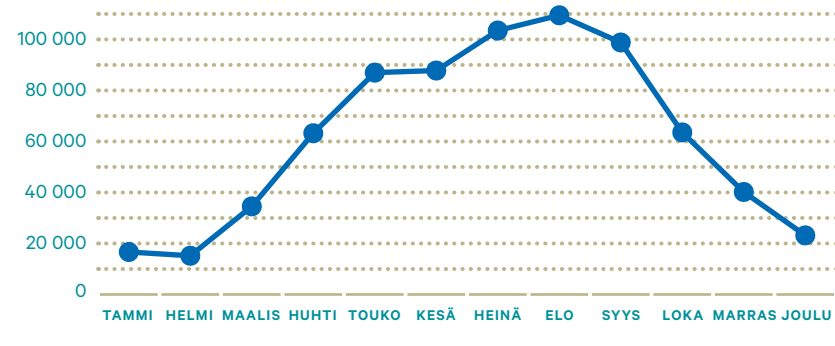
1,3km

Tavoitteellisen baanaverkon kokonaispituus

130km

→ **Yksi tapa motivoida itseään työmatkapyöräilyyn on osallistua työpaikkojen ja muiden yhteisöjen väliseen, leikkimieliseen Kilometrikisaan www.kilometrikisa.fi**

Pyöräilijämäärät Baanalla KUUKAUSITTAIN VUONNA 2014



Lähde: Polkupyörälaskennat Helsingissä 2014

dollisimman suoria ja sujuvia. Pyöräilyyn ja jalankulun erotteluun kiinnitetään erityistä huomiota. Nopeutta ja turvallisuutta edistävät pysähdysten minimointi, laadukkaat risteysjärjestelyt sekä tarvittaessa tasokkaat alikulut ja sillat. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota myös baanojen leveyteen niin, että eri nopeudella pyöräilevät kaupunkilaiset voivat ohittaa toisensa pyöräilymukavuus-

desta tinkimättä. Tavoitteena on tarjota sujuvia reittejä myös satunnaisesti pyöräileville.

Toimivaa opastusta ja talvihoitoa

Baanojen seurattavuutta vahvistetaan opastuksen keinoin. Lähtökohtana on, että baanojen opastus muodostaa koko kau-

Top 3

Työmatkapyöräilyä edistäisi eniten yritysten edustajien mielestä:

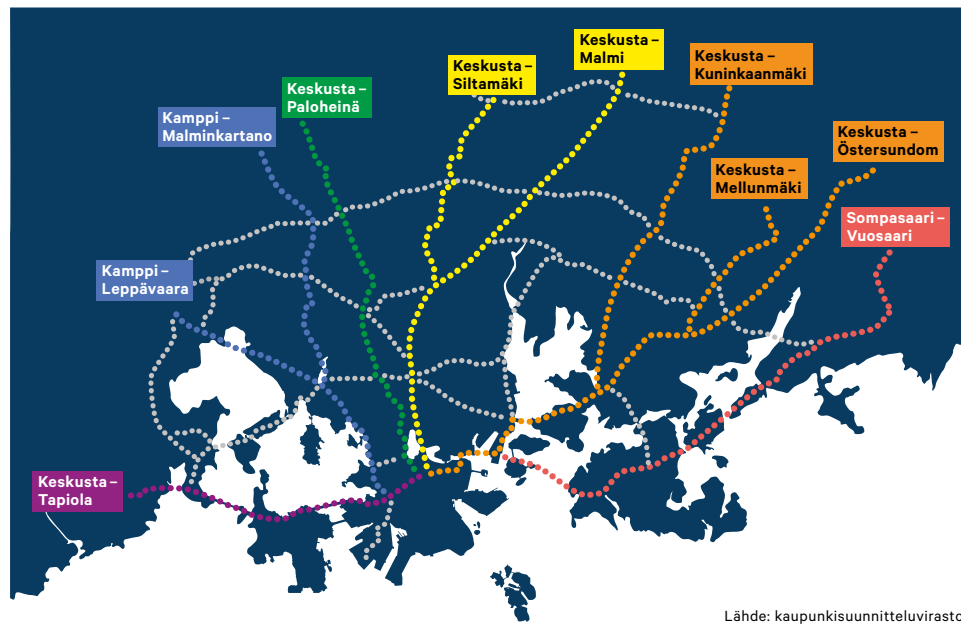
- 1 Kattavampi pyörätieverkko**
- 2 Työpaikan suihku- ja vaatteidensäilytysmahdollisuudet**
- 3 Pyöräteiden parempi kunto**

Lähde: Liikennebarometri 2013

pungin pyöräliikenteen opastuksen rungon. Myös väylien valaistukseen tullaan kiinnittämään erityistä huomiota. Ympäri vuotisista pyöräilymahdollisuuksista parannetaan nostamalla baanojen talvihoito korkeimpaan talvihoitoluokkaan.

Kunto kohoaa työmatkalla

PYÖRÄ on usein nopein kuluväline lyhyillä, alle 5–6 kilometrin matkoilla, ja kaupungin kasvaessa pyöräilyn kilpailukyky matka-ajassa paranee baanojen ansiosta entisestään. Pyörällä liikkujan ei myöskään tarvitse kotiin tultuaan lähteä erikseen kuntoilemaan. Pyöräilevän kaupunkilaisen työpäivä alkaa virkeämpänä ja pyöräily työpäivän päätteeksi auttaa vaihtamaan työasioista vapaalle.



Lähde: kaupunkisuunnitteluvirasto

Pysäköinti

Pyörien pysäköintipaikkoja on erityisesti asemilla liian vähän kysyntään verrattuna. Helsingin tavoitteena on lisätä pysäköintipaikkoja ja parantaa niiden laatua tarjoamalla nykyistä enemmän katoksellisia ja runkolukitukseen soveltuvia pysäköintipaikkoja.

Pyörien pysäköintipaikkoja Helsingin juna- ja metroasemilla

3 535 kpl

YKSI AUTOPAIKKA – KYMMENEN PYÖRÄÄ

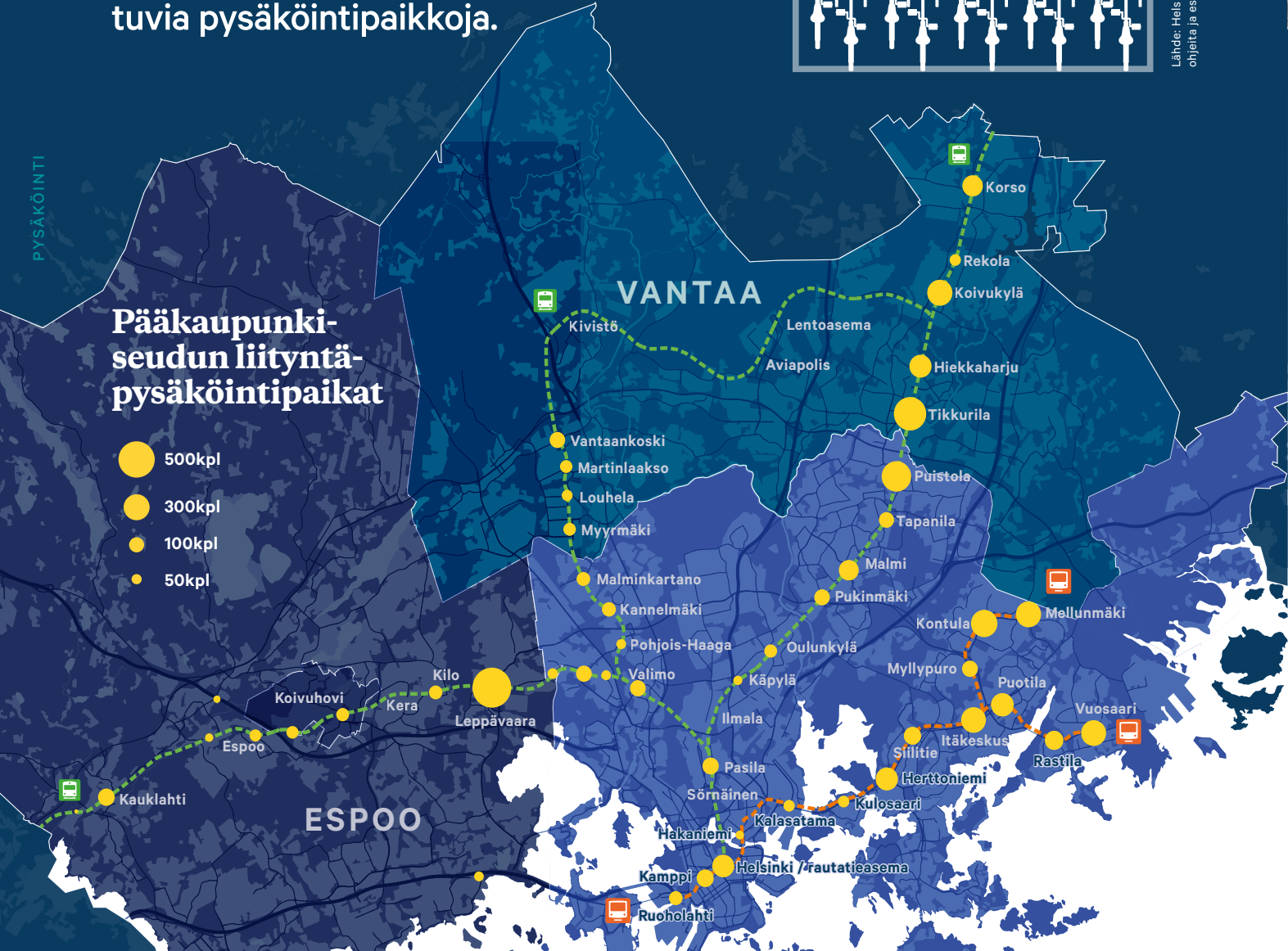


Lähde: Helsingin katutila -ohjeita ja esimerkkejä

PYSÄKÖINTI

Pääkaupunki-seudun liityntä-pysäköintipaikat

- 500kpl
- 300kpl
- 100kpl
- 50kpl



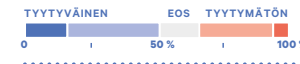
Tiina Koivusaari

PYSÄKÖINTI

*Tyytyväisten ja melko tyytyväisten osuus laskettu yhteen.

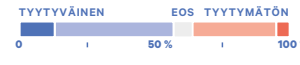
Helsinkiäisten tyytyväisyys polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla

51%



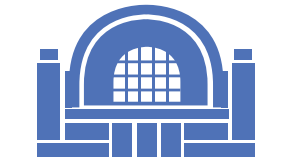
ja muualla kaupungissa

57%



Rautatieasemalla on

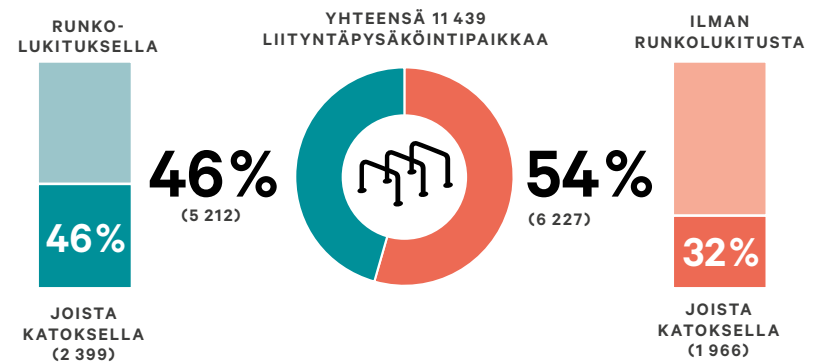
187



pyörien pysäköintipaikkaa.

Lähde: HSL

Liityntäpysäköintipaikat Helsingin seudulla



○ Pyöriä pysäköidään Rautatieasemalla kaksinkertainen määrä pysäköintipaikkoihin verrattuna.



HKL

Baanaverkko rakentuu

Helsingin kaupungin tavoitteena on tulevaisuudessa tarjota asukkaille yhteensä 130 kilometriä baanatasoista pyörätietä. Baanaverkko rakennetaan pääasiassa olemassa olevien yhteyksien varaan nykyisten väylien laatutasoa parantamalla. Mukaan mahtuu myös uusia, vielä rakentamattomia osuuksia.

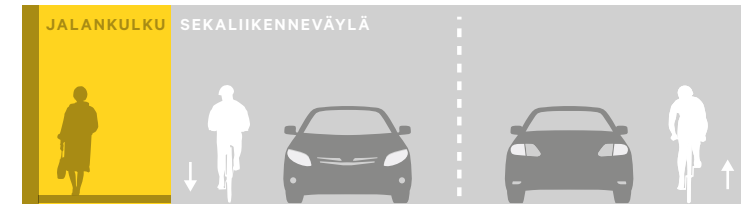


Pyöräliikenteen tavoitteellinen pääverkko

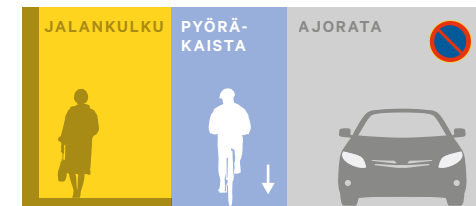


Helsingin pyörätietyypppejä

○ Jalankulku ja pyöräily erotellaan aiempaa tehokkaammin toisistaan.



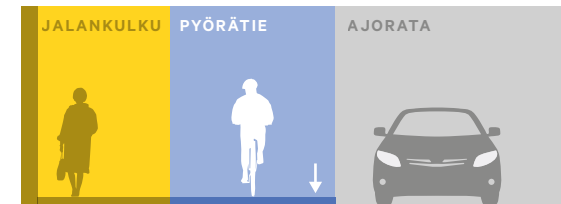
Sekaliikenneväylä, pyöräily ajoradalla



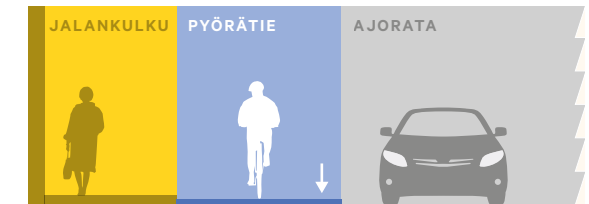
Pyöräkaista, ei pysäköintiä



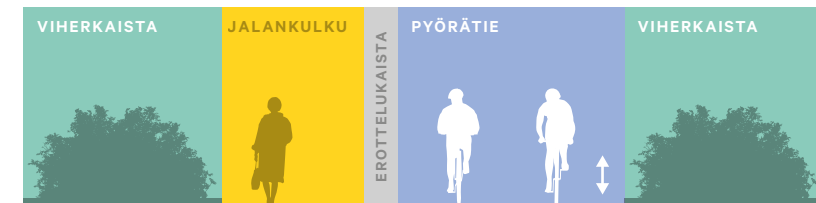
Pyöräkaista, pysäköinti



Yksisuuntainen pyörätie



Yksisuuntainen pyörätie, kolmitasoratkaisu



Erillinen pyörätie

KAUPUNGIN katuympäristöä kehitetään niin, että pyöräily on sujuvaa, turvallista ja miellyttävää, kulkipa reitti sitten pyörätiellä tai ajoradalla.

Hiljaisilla katuosuuksilla, joilla on matala nopeusrajoitus, voivat pyöräilijät ajaa autojen seassa. Kaduilla, joilla on paljon liikennettä tai ajetaan lujaa, pyöräilylle tarvitaan omat väylänsä. Vaihtoehtoisesti voidaan laskea kadun nopeusrajoitusta ja rauhoittaa liikennettä pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi.

Pyöräily- palveluita



Pyöräkeskus palvelee kaupunkilaisia

NARINKKATORIN laidalla Kampissa toimiva Pyöräkeskus neuvoa ja auttaa pyöräileviä kaupunkilaisia keväästä loppusyksyyn. Pyöräkeskuksen palveluja ovat:

- Pyörien pikahuolto
- Pyöräilyaiheinen neuvonta
- Mahdollisuus omatoimiseen pyörän huoltoon
- Valvottu pyörien pysäköintialue pyöräkeskuksen vieressä

Pikahuollosta saa apua vaikka puhjenneeseen renkaaseen tai kiti-seviin ketjuihin. Käytössä on myös pumppauspiste, jossa renkaat voi täyttää itse ilmaiseksi. Pyörien pysäköinti palvelee esimerkiksi joukkoliikenteellä keskustaan tulevia ja edelleen työpaikoilleen pyörällä jatkavia kaupunkilaisia. Pyöräkeskus myös lainaa tilaansa maksutta organisaatioille ja järjestöille erilaisia pyöräilyyn liittyviä tapahtumia varten.

Narinkkatorin kulmalla Pyöräkeskuksen vieressä toimiva Kampin suutari tarjoaa lisäksi maksullista pyöränhuoltoa. Samassa osoitteessa toimii myös pyörien vuokrauspalvelu. Pyöräkeskuksen työkaluja voi lainata omatoimista pyöränhuoltoa varten aina Kampin suutarin ollessa avoinna.



Tiina Koivusalo

Asukkaiden tyytyväisyys mahdollisuuksiin yhdistää pyöräily ja joukkoliikenne samalla matkalla

51%

TYTYVÄINEN EOS TYTYMÄTÖN

→ Pyöräilyn ja kävelyn reittioppaan löydät osoitteesta pk.reittiopas.fi

→ Pyöräkeskus: www.pyorakeskus.info

- Ensimmäinen vaihe: 50 pyöräasemaa ja 500 pyörää
- Toinen vaihe: 150 pyöräasemaa ja 1500 pyörää

Kaupunkipyörä – uusi, urbaani tapa liikkua

KAUPUNKIPYÖRÄ on Helsinkiin suunniteltu pyöräilypalvelu kätevää kaupungissa liikkumista, kuten juna- ja metroasemalle pyöräilyä, varten. Palvelu täydentää joukkoliikennejärjestelmää, houkuttelee kaupunkilaisia pyöräilyn pariin ja tekee kestävästä liikkumisesta entistä kilpailukykyisemmän vaihtoehdon autolle.

Palveluun rekisteröitynyt käyttäjä saa kaupunkipyörän käyttöönsä vapauttamalla sen pyöräasemasta kortin avulla. Vapaiden pyörien sijainnin voi halutessaan tarkistaa mobiilisovelluksesta. Järjestelmä on suunnattu ennen kaikkea kaupunkilaisille, kuten lukuisissa Pohjoismaiden ja Euroopan kaupungeissa.

Kaupunkipyörät otetaan käyttöön todennäköisesti kesällä 2016, ensi vaiheessa 50 pyöräaseman ja 500 pyörän laajuisena järjestelmänä. Kaupungin tavoitteena on, että toisessa vaiheessa, viimeistään vuonna 2018, käytössä on 150 asemaa ja 1500 pyörää. Tällöin järjestelmä kattaa kantakaupungin Munkkiniemeen, Pasilaan ja Kumpulaan asti. Vuonna 2018 kaupunkipyöräjärjestelmällä arvioidaan olevan 10 000–20 000 rekisteröitynyttä käyttäjää.

Reittiopas neuvoa perille

PYÖRÄILYN JA KÄVELYN reittiopas auttaa löytämään helposti ja nopeasti oikeaan osoitteeseen. Nopein tapa haun tekemiseksi on osoittaa kartalta ensin lähtöpaikka ja sen jälkeen määränpää. Palvelu antaa pyöräteitä pitkin kulkevan reitin, jos sellainen on käytettävissä. Erikseen voi hakea suurimman mahdollisen tien tai vaikka asfalttipäällysteisiä väyliä suosivan reitin. Matkan varrelle voi halutessaan lisätä välipisteitä, joissa poiketa.

Palvelusta voi olla hyötyä myös päivittäisten rutiinien ravistelussa. Tutulle matkalle voi löytää aiempaa mukavamman, vaihtoehtoisen reitin vaikkapa vertailemalla nousujen

määrää tai asettamalla jyrkät mäet näkyviin kartalle. Lyhin reitti ei aina välttämättä ole myöskään sujuvin; liikennevalojen näyttäminen kartalla antaa osiittain matkan varrelle osuvista viivytyksistä.

Reitin voi hakea myös perinteiseen, joukkoliikenteen reittioppaasta tuttuun tapaan syöttämällä osoitteet tai paikannimet hakukenttiin. Junalla tai metrolla matkaansa jatkava voi valita kartalle näkyviin liityntäpysäköintipaikat pyörälleen. Pitkää matkaa varten saattaa olla hyödyllistä näyttää reitin varrella olevat kahvilat, jotka tarpeen tullen toimivat jokaisen pyöräilijän henkilökohtaisina huoltoasemina.

Pyörällä metroon ja junaan

Polkupyörän kuljettaminen julkisissa kulkuvälineissä



TAVALLINEN POLKUPYÖRÄ



TAITTOPYÖRÄ

Helsingin paikallisliikenne	METRO		Maksutta, jos vaunussa on tilaa	Maksutta käsimatkatavarana
	SUOMEN-LINNAN LAUTTA		Lisämaksusta	Maksutta käsimatkatavarana
	RAITIOVAUNU		Kielletty	Maksutta käsimatkatavarana
	BUSSI		Kielletty	Maksutta käsimatkatavarana

Lähijunat	HSL-SEUTU Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen		Maksutta, jos vaunussa on tilaa – ei ruuhka-aikana ark. klo 7–9 ja 15–18.	Maksutta käsimatkatavarana tai eteistilassa
	VYÖHYKE-ALUE		Lisämaksusta – ei ruuhka-aikana ark. klo 7–9 ja 15–18.	Maksutta käsimatkatavarana tai eteistilassa

Uusissa matalalattiajunissa polkupyörien kuljetukseen on varattu erillinen tila.

Tässä taittopyörällä tarkoitetaan pyörää, joka taittuu niin pienen kokoon, että se mahtuu laukkuun tai kassiin ja voidaan laittaa sellaiseen kuljetuksen ajaksi.

Pyörän kuljetus-etiketti

METROSSA pyörää saa kuljettaa kaikissa vaunuissa, jos sille on tilaa. Ole huomaavainen muita matkustajia kohtaan: taluta pyörää asemilla, käytä hissiä liukuportaiden sijaan ja pidä pyörästäsi huolta myös junassa.

LÄHIJUNASSA pyörää saa kuljettaa ruuhka-aikojen ulkopuolella, jos junassa on tilaa. Pyörää ei saa kuljettaa maanantaista perjantaihin kello 7–9 eikä kello 15–18.

→ Lisätietoa pyöräilystä Helsingissä: www.hel.fi/pyoraily

→ Palautetta pyöräilyyn ja tähän julkaisuun liittyen voit antaa osoitteessa: www.hel.fi/palaute

→ Fiksusti liikenteessä: www.poljin.fi > Pyöräilijälle

→ fb.com/helsinkisuunnittelee
twitter.com/ksvhelsinki

