



15.05.2013

Kj/41

§ 177

Kaj / Den av ledamoten Vesa Korkkula väckta motionen om utveckling av cykelnätet och möjligheterna till cykelåkning

Bordlades 15.05.2013

HEL 2013-000695 T 00 00 03

Beslut

På förslag av ordföranden beslutade stadsfullmäktige bordlägga ärendet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, stf. biträdande stadssekreterare, telefon: 310 74325
suvi.ramo(a)hel.fi

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige beslutar anse den av ledamoten Vesa Korkkula väckta motionen vara slutligt behandlad.

Föredraganden

Ledamoten Vesa Korkkula och 11 andra ledamöter föreslår i sin motion att cykelvägar i fortsättningen ska byggas enkelriktade på alla centrala trafikleder längs hela gatan och på båda sidorna om körbanan. Dessutom föreslås att det vid alla centrala stationer för kollektivtrafik byggs bättre cykelparkeringsmöjligheter, att kartor över cykelnäten tas fram för cykellederna, att stadscyklar tas i bruk och att transporten av cyklar som redan är möjlig i metron görs möjlig även i närtågtrafiken under alla tider på dygnet. Ledamöterna föreslår också att de nuvarande reklamplatserna som stör utvecklingen av cykelnätet flyttas eller tas ur bruk. I fortsättningen ska gatuklamer placeras så att de inte förhindrar byggandet av cykelleder.

Stadsstyrelsen hänvisar till stadsplaneringsnämndens utlåtande och konstaterar i fråga om planeringen av cykelvägar att valet angående enkel- eller dubbelriktade cykelvägar görs per fall eftersom de omgivande förhållandena bör beaktas i valet. En enkelriktad cykelväg eller cykelfil kan med tanke på funktionaliteten av nätet och områdesanvändningen vara det bästa alternativet också i ytterstadsområdet. Det är viktigt att för kontinuitetens och tydlighetens skull fästa särskild uppmärksamhet på fogarna för enkel- och dubbelriktade arrangemang.



I handlingsplanen för främjande av cykelåkning som blev färdig i början av år 2013 föreslås bland annat att vägvisarna för cykeltrafik kompletteras med kartskyltar på centrala platser.

Det är meningen att ett nytt stadscykelssystem tas i bruk år 2014. Målet är att skapa ett stadscykelssystem för Helsingfors som erbjuder ett nytt färd sätt för korta resor inom området som systemet omfattar och stöda användningen av kollektivtrafik. I bruktagandet av stadscykelssystemet bereds hos affärsverket trafikverket (HST). Det är meningen att systemet är reklamfinansierat vilket förutsätter reklamplatser i anslutning till stadscykelstationerna. Målet är att hitta sådana stationsplatser för stadscyklar där även reklamanordningar kan placeras ut. I allmänhet styrs utplaceringen av reklamer alltid av stadsbildsmässiga omständigheter och trafiktekniska specialvillkor. I utplaceringen av reklamanordningar eftersträvas en situation där de inte heller hindrar byggandet av cykeltrafiknätet.

Det är viktigt att främja förutsättningarna för cykelåkning i anslutning till kollektivtrafik. Möjligheterna att förvara cyklar på kollektivtrafikstationer kommer under de närmaste åren att förbättras bland annat genom nya särskilda förvaringstak och cykelställ.

Stadsstyrelsen hänvisar ytterligare till utlåtandet från samkommunen Helsingforsregionen trafik och konstaterar att det som fortsatt arbete på Trafiksystemplanen för Helsingforsregionen HLJ 2011 år 2012 tagits fram en infartsparkeringsstrategi och åtgärdsprogram för Helsingforsregionen med målet att utveckla infartsparkeringen som en av kommungränser oberoende regional helhet så att den stöder samhällsstruktur och markanvändning enligt hållbara målsättningar. I alstret klarläggs rollen för infartsparkering med cykel och bil som en del av trafiksystemet och bildas gemensamma strategiska avsikter för utveckling av infartsparkeringen. Det kvantitativa målet som framförs i åtgärdsplanen är att det i Helsingforsregionen före år 2020 byggs minst 17 400 nya cykelplatser och att det under åren 2020–2035 byggs ytterligare minst 10 000 cykelplatser.

HRT konstaterar i sitt utlåtande att den i motionen föreslagna transportereringen av cyklar i närtåg under rusningstider inte är ändamålsenlig eftersom belastningen på närtågen är hög under rusningstider och alla närtåg inte har utrymme som lämpar sig för transporterering av cyklar. I metrotågen kan cyklar transporteras utan avgift om det finns rum i tågvagnen.

Stadsstyrelsen anser att främjandet av cykelåkning i Helsingfors med hjälp av de ovannämnda åtgärderna är värt att understöda men i planeringen av investeringar som förbättrar dess förutsättningar ska planerarna beakta den för strategiperioden fastställda



15.05.2013

Kj/41

investeringsnivån som är lägre än tidigare år och lägre än nivåerna i de senaste årens investeringsprogram.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, stf. biträdande stadssekreterare, telefon: 310 74325
suvi.ramo(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Valtuutettu Vesa Korkkulan aloite
- 2 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto 18.3.2013

Tiedoksi; Muutoksenhakukielto, valmistelu

Hallintokeskus

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 29.04.2013 § 490

HEL 2013-000695 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättänee katsoa valtuutettu Vesa Korkkulan aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Suvi Rämö, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 74325
suvi.ramo(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) 18.4.2013

HEL 2013-000695 T 00 00 03

HKL:ltä on pyydetty lausuntoa valtuutettu Vesa Korkkulan (ym.) tekemään valtuustoaloitteeseen 28.3.2013 mennessä.

HKL osallistuu monin eri tavoin valtuustoaloitteessa esitettyihin pyöräilyn parantamiseen tähtääviin toimenpiteisiin. HKL osallistuu pyöräverkon rakentamiseen siltä osin kun pyörätie liittyy



raitiovaunuliikenneverkon rakentamishankkeisiin, pyöräpysäköinnin kehittämiseen asemilla sekä valmistelee kaupunkipyöräjärjestelmän hankintaa. Lisäksi HKL tutkii mahdollisuuksia parantaa pyöräpalveluiden viestintää ja opastusta.

HKL on mukana pyöräverkon laajentamishankkeissa niiltä osin, kun pyöräverkkoa rakennetaan kaduilla joilla on myös raitiovaunuliikennettä. Pyöräkaistojen ja pyöräteiden rakentaminen pyritään yhdistämään raitiotieradan rakennustöihin - ja päinvastoin. Yhteisellä katutilan suunnittelulla ja töiden aikataulutuksella saavutetaan kaikkia parhaiten palveleva ratkaisu. Tämä edellyttää kaikkien osapuolten, erityisesti Kaupunkisuunnitteluviraston, Rakennusviraston ja HKL:n aktiivista osallistumista ja toisten huomioimista pyörätiehankkeissa. Tällaisia hankkeita ovat mm. Mannerheimintien pyörätien rakentaminen sekä Mechelininkadun pyörätien suunnittelu.

HKL näkee pyöräilyn merkittävänä osana julkisen liikenteen matkaketjua ja osana kestävästä liikkumisesta. HKL haluaa tarjota erilaisia mahdollisuuksia yhdistää pyöräily joukkoliikennematkaan sekä matkan alku- että loppupäässä. Pyöräpysäköinti asemilla luo mahdollisuuden tehdä matkan alkupään polkupyörällä. Pyörän kuljettaminen metrossa taas mahdollistaa sekä alku että -loppupään tekemisen omalla polkupyörällä. Kaupunkipyöräjärjestelmä mahdollistaa kantakaupungin alueella tapahtuvien matkojen tekemisen pyörällä, mutta ilman omaa polkupyörää.

Osana turvallista pyöräpysäköintiä HKL kehittää lukittavaa pyöräsäilytysjärjestelmää, jonka ytimenä toimii asemalla oleva matkakortilla lukittava ja vartioitu pyöräsäilytyskaappi. Käyttäjän rekisteröitymisellä estetään kaappien väärinkäyttö. Tällaista lukittavaa pyöräsäilytysjärjestelmää kokeillaan heinäkuusta 2013 alkaen Vuosaaren metroasemalla. Tämän jälkeen laajennetaan suunnitelman mukaisesti järjestelmä muille Helsingin joukkoliikenneasemille.

Polkupyörien kuljetus metrossa on nykyisin sallittu, vaikkakin polkupyörän kuljettamista ruuhka-aikaan toivotaan välttämään. Nykyisellään polkupyörän kuljetusta metrossa ei ole opastettu erikseen. HKL on kuitenkin tutkinut mahdollisuuksia parantaa pyöräpalveluiden opastusta sekä asemilla että junassa.

Toukokuussa 2013 HKL yhdessä Aalto-yliopiston kanssa järjestää kuukauden mittaisen pilotin Sörnäisten metroasemalla, jossa tutkitaan polkupyöräkuljetusta metrossa. Pilotissa tutkitaan erilaisia kuljetusratkaisuja ja pyöräopastamista niin asemalla, aseman lähiympäristössä kuin metrojunassa.



HKL valmistelee Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän hankintaa yhdessä Helsingin muiden hallintokuntien sekä JCDecaux Finland Oy:n kanssa. Tavoitteena on käynnistää uusi ja laadukas kaupunkipyöräjärjestelmä toukokuussa 2014. Järjestelmää on tarkoitus laajentaa vuoteen 2017 saakka siten, että se kattaa Helsingin kantakaupungin lisäksi Meilahden, Pasilan, Kumpulan, osan Lauttasaarta sekä projektialueet Kalasatamassa ja Jätkäsaarella.

HKL:llä ei ole erillistä rahoitusta pyörähankkeiden toteuttamiseen. HKL käyttää nykyisin vuosittain noin 50.000 euroa pyöräpysäköinnin ja polkupyörien kuljetusmahdollisuuksien parantamiseen metroasemien peruskorjausten ja muiden rakennustöiden yhteydessä. Kaupunkisuunnitteluviraston laatiman pyöräilyn edistämishjelman ehdotuksen mukaan HKL vastaisi tulevaisuudessa pyörien liityntäpysäköinnin lisäksi pyöräkeskuksista ja pyöräilyyn liittyvästä viestinnästä ja markkinoinnista. Suunnitelman mukaan tämä vaatisi vuosittain noin miljoona euroa, joka tulisi korvata HKL:lle joko sopimuksella tai osana kaupungin maksamaan infratukea.

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Talous- ja suunnittelukeskus 11.4.2013

HEL 2013-000695 T 00 00 03

Kaupunginvaltuutettu Vesa Korkkula ja 11 muuta valtuutettua esittävät valtuustoaloitteissaan, että Helsingin pyöräverkkoa ja pyöräilymahdollisuuksia kehitettäisiin seuraavin toimenpitein:

1. Tulevaisuudessa rakennettavien pyöräteiden tulee olla yksisuuntaisia pyöräteitä, jotka erottuvat selkeästi autoteistä ja jalkakäytävistä. Nykyiset kaksisuuntaiset pyörätiet tulee myös muuttaa tällaisiksi, mikäli hyvää perustetta ei löydy vanhan malliselle ratkaisulle. Nykyaikainen pyörätie kulkee kadun molemmilla puolilla.
2. Pyörätiet on rakennettava kaikille keskeisille liikenneväylille koko kadun pituudelta. Ainakin seuraavat kadut tarvitsevat kunnan pyörätiet tai nykyisten teiden kunnostuksen ensitilassa: Hämeentie, Mannerheimintie, Topeliuksenkatu, Mechelininkatu, Unioninkatu, Porthaninkatu, Bulevardi, Fredrikinkatu, Albertinkatu, Tukholmankatu, Teollisuuskatu, Mäkelänkatu, Sturenkatu ja Hermannin rantatie
3. Kaikille keskeisille joukkoliikenneasemille on rakennettava paremmat pyöräparkkimahdollisuudet. Pyörää on myös voitava kuljettaa jatkossakin helposti metrossa ja junissa, jonka lisäksi pitää olla mahdollisuus ottaa pyörä mukaan kaikkina kellonaikoina.



15.05.2013

Kj/41

4. Pyöräverkostokartat pyöräteille.

5. Kaupunkipyörät takaisin

6. Kun kaupunki tekee sopimuksia katumainosten sijoittamisesta esim. JCDecaux Finland Oy:n kanssa, ei tulevia katumainoksia saa sijoittaa niin, että ne estävät pyöräteiden rakentamisen. Myös nykyiset mainospaikat, jotka haittaavat pyöräverkoston kehittämistä, on siirrettävä tai lopetettava.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupungin strategiaohjelmaehdotuksen yksi tarkoitus on edistää kestävästä liikkumisesta lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoitteena lisäys prosenttiyksiköllä vuosittain, 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana. Tavoitteen saavuttamiseksi mainitaan seuraavat toimenpiteet:

- Jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan. Kaupunkipyöräverkko rakennetaan joukkoliikenteen osaksi ja lisätään tietoisuutta kevyen liikenteen terveys- ja ympäristöhyödyistä.
- Priorisoidaan joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta nostavat liikennehankkeita.
- Toteutetaan Pyöräilynedistämishjelman suosituksia.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että strategiaohjelmaehdotuksessa on talouden tasapainottamisen toimenpiteenä asetettu strategiakaudelle vuotuisesti investointien tasoksi 435 miljoonaa euroa. Investointitaso on aikaisempia vuosia ja investointiohjelmassa esitettyjä lähivuosien tasoja alhaisempi, mikä tarkoittaa myös pyöräilyä koskevien investointien rahoitusmahdollisuuksien kapenemista. Kaikkia uusia investointihankkeita on tarkasteltava hyvin kriittisesti.

Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelmassa on esitetty useita uusia pyöräteitä ja -kaistoja sekä nykyisten järjestelyiden parannustarpeita. Verkkoa rakennetaan vuosittain yleisten töiden lautakunnan käytössä olevien määrärahojen puitteissa.

Ehdotukset pyöräteiden yksisuuntaisuudesta, pyörien kuljetusmahdollisuudesta joukkoliikennevälineissä sekä katumainosten sijoittelusta ovat liikennesuunnittelullisia asioita, joihin HSL ja kaupunkisuunnittelulautakunta ovat lausunnoissaan vastanneet. Kaupunkisuunnittelulautakunta on myös kertonut aikeistaan parantaa pyöräverkostokarttatarjontaansa. Pyörien pysäköintipaikkojen lisäämisestä ja parantamisesta sekä kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnasta HKL:llä on suunnitelmansa.



15.05.2013

Kj/41

Lisätiedot

Anu Turunen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25712
anu.turunen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 09.04.2013 § 160

HEL 2013-000695 T 00 00 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Rakennusvirasto tekee tiivistä yhteistyötä kaupungin muiden toimijoiden, kuten kaupunkisuunnitteluviraston ja Helsingin seudun liikenteen (HSL), kanssa pyöräilyn edistämiseksi sekä pyöräliikenteen kokonaisvaltaisessa kehittämisessä. Rakennusvirasto toimeenpanee osaltaan valtuustoaloitteessa esitettyjä toimenpiteitä pyöräverkon ja pyöräilymahdollisuuksien kehittämisessä tarkoitukseen osoitettujen määrärahojen puitteissa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja liikennejärjestelyt etenevät uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti katukohtaisesti ja rakentaminen ohjelmoidaan kaupungin talousarviossa vuosittain myönnettävien määrärahojen puitteissa. Pyöräliikenteen viitoitus on osa liikenteenopastusta ja sitä on tarpeen täydentää keskeisille paikoille sijoitettavilla karttaopasteilla. Pyöräilyn edellytysten parantaminen osana joukkoliikenteen matkaketjua on tärkeää. Lautakunta kannattaa pyöräpysäköinnin mahdollisuuksien parantamista joukkoliikenneasemien yhteydessä. Kaupunkipyöräjärjestelmän asemapaikkojen ja mainoslaitteiden sijoittamisessa huomioidaan sekä kaupunkikuvalliset että liikennetekniset reunaehdot. Lautakunta pitää tärkeänä, että katumainoksia ei sijoiteta niin, että pyöräliikenteen sujuvuus heikentyy.

Ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistamiseksi pyöräväylien talvikunnossapitoon on kiinnitettävä huomiota. Samoin kadulle sijoittuvien työmaiden ja aluevuokrausten yhteydessä on varmistettava, että myös pyöräilyn tilantarve otetaan riittävästi huomioon.

Käsittely

09.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutokset:

Lisätään päätösehdotuksen kolmannen kappaleen uudeksi neljänneksi virkkeeksi: "Lautakunta kannattaa pyöräpysäköinnin mahdollisuuksien parantamista joukkoliikenneasemien yhteydessä."



15.05.2013

Kj/41

ja saman kappaleen loppuun uudeksi viimeiseksi virkkeeksi:
"Lautakunta pitää tärkeänä, että katumainoksia ei sijoiteta niin, että pyöräliikenteen sujuvuus heikentyy."

Lisätään päätösehdotuksen loppuun uudeksi neljänneksi kappaleeksi:
"Ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistamiseksi pyöräväylien talvikunnossapitoon on kiinnitettävä huomiota. Samoin kadulle sijoittuvien työmaiden ja aluevuokrausten yhteydessä on varmistettava, että myös pyöräilyn tilantarve otetaan riittävästi huomioon."

Esittelijä

osastopäällikkö
Osmo Torvinen

Lisätiedot

Penelope Sala-Sorsimo, projektipäällikkö, puhelin: 310 39395
penelope.sala-sorsimo(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 26.03.2013 § 101

HEL 2013-000695 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunto

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on nostettu pyöräilyn painoarvoa kaupunkisuunnittelussa. Keskeisiä tehtäviä ovat olleet suunnitteluohjeiden päivitys toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelemiseksi, pyörätieverkon täydentäminen ja nykyisten väylien parantaminen. Vuoden 2013 alussa valmistuneessa pyöräilyn edistämishjelmassa on määritelty suuntaviivat pyöräilyolosuhteiden jatkokehittämiseksi tulevana vuosina. Edistämishjelma käsittää 25 toimenpidettä koskien politiikkaa, infraa, palveluja, viestintää, seuranta ja toteutusprosessia.

Edistämishjelman pohjaksi on laadittu selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista, joka osoittaa pyöräiliikenneinvestointien hyöty-kustannussuhteen olevan moninkertainen tavanomaisiin tiehankkeisiin verrattuna. Tältä pohjalta kaupunkisuunnitteluvirasto on esittänyt huomattavaa korotusta pyöräilyn edistämistä koskevaan rahoitukseen ja resursointiin.

Pyöräiliikennejärjestelyjen kehittämiseksi liikennesuunnittelussa on päivitetty pyöräilyn keskeisiä suunnitteluperiaatteita. Merkittävä muutos on, että pyöräilyä ei enää rinnasteta jalankulkuun vaan pyöräily



nähdään hidaskäyttöön ajoneuvoliikenteenä, jolla on omat erityistarpeensa koskien esimerkiksi väylien linjausta ja kaarresäteitä. Keväällä 2012 valmistuneessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen ensimmäisessä osassa on linjattu yleiset lähtökohdat suunnittelulle sekä linjaosuuksien poikkileikkauksratkaisut. Vuoden 2013 aikana suunnitteluohje täydentyy risteysjärjestelyjä, liikenteen ohjausta ja erityisjärjestelyjä koskevilla ohjeilla.

Suunnitteluohjeet määrittelevät yleisesti, millainen järjestely on tarkoituksenmukainen kussakin tilanteessa. Valintaan vaikuttavat muun muassa tarkasteltavan yhteyden funktio pyöräliikenneverkossa sekä mahdollisen autoliikenteen määrä ja nopeustaso. Pyöräliikenneverkon kehittämistä ohjaavat suunnitteluohjeiden lisäksi kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelma 2025 sekä pyöräliikenteen laatuikäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma.

Yksi- ja kaksisuuntaisten pyörätiejärjestelyjen suositeltavuus riippuu ympäröivistä olosuhteista. Tiheässä kaupunkimaisessa katuverkossa kaksisuuntaisia pyörätiejärjestelyjä ei pääsääntöisesti tule käyttää, sillä ne johtavat ongelmiin liittymissä. Kaksisuuntaisen pyörätien yhdistäminen yksisuuntaiseen pyöräliikenneverkkoon (sekaliikenne, pyöräkaistat ja yksisuuntaiset pyörätiet) on myös ongelmallista. Usein myöskään käytettävissä oleva katutila ei riitä toimiviin kaksisuuntaisiin pyörätiejärjestelyihin esimerkiksi liittymissä tai bussipysäkkien kohdalla. Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelmassa on ohjeellisesti esitetty, mitkä katuosuudet kantakaupungissa suunnitellaan yksisuuntaisiksi ja mitkä kaksisuuntaisiksi järjestelyiksi.

Esikaupunkialueilla, missä katuverkon luonne eroaa kantakaupungista, voidaan kaksisuuntaisilla pyörätiejärjestelyillä helpommin saavuttaa hyvä toimivuus. Verkollisen toimivuuden ja tilankäytön kannalta voi yksisuuntainen pyörätie tai pyöräkaista kuitenkin olla paras vaihtoehto myös esikaupunkialueilla. Pyöräteiden yksi- tai kaksisuuntaisuutta koskeva valinta tehdään tapauskohtaisesti. Olennaista kuitenkin on, että yksi- ja kaksisuuntaisten järjestelyjen saumakohtiin kiinnitetään erityistä huomiota jatkuvuuden sekä selkeyden kannalta.

Erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä – pyöräteitä tai kaistoja – tarvitaan lähtökohtaisesti silloin, kun pyöräily muun ajoneuvoliikenteen kanssa samassa tilassa ei ole turvallista eli lähinnä autoliikenteen kokooja- ja pääkatujen yhteydessä. Vastaavasti rauhallisiksi tarkoitetuilla tonttikaduilla pyritään parantamaan pyöräilyolosuhteita läpiajoa ja ajonopeuksia hillitsevin keinoin. Pääsääntö kaikkialla katuverkossa on, että pyöräily yhdistetään muuhun ajoneuvoliikenteeseen aina kuin mahdollista ja erotellaan aina kun on tarpeen.



Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkko-suunnitelmassa on edellä mainittujen periaatteiden pohjalta esitetty uusia pyöräteitä tai -kaistoja muun muassa Hämeentielle, Mannerheimintielle, Topeliuksenkadulle, Mechelininkadulle, Fredrikinkadulle, Albertinkadulle, Tukholmankadulle, Sturenkadulle ja Mäkelänkadulle. Bulevardin, Hermannin Rantatien, Unioninkadun ja Teollisuuskadun nykyisiä järjestelyjä on tarpeen parantaa. Porthaninkadun osalta erillisten pyöräliikennejärjestelyjen tarvetta ei ole mietitty, sillä kyseinen katuyhteys ei kuulu pyöräliikenteen pääverkkoon. Erilliset pyöräliikennejärjestelyt olisivat pyöräilyn kannalta sielläkin paikallaan, mutta edellyttäisivät todennäköisesti kadunvarsipysäköinnin poistamista. Toistaiseksi on perusteltua säilyttää nykyinen järjestely, ellei kadunvarsipysäköinnin poistaminen osoittautu perustelluksi myös raitiovaunujen liikennöinnin kannalta.

Tavoiteverkon suunnittelu etenee katukohtaisesti ja verkkoa rakennetaan kaupungin talousarviossa vuosittain myönnettävien määrärahojen puitteissa. Ensimmäisissä suunnittelukohteissa suurimmaksi haasteeksi on kuitenkin osoittautunut vuorovaikutus, jonka puutteellisuuden takia kaupunkisuunnittelulautakunta palautti uuteen valmisteluun Runeberginkadun ja Helsinginkadun suunnitelmat ja yleisten töiden lautakunta Mechelininkadun katusuunnitelman. Kaupunkisuunnitteluvirasto kehittää vuorovaikutuskäytäntöjään ja pyrkii saamaan suunnitelmat uuteen käsittelyyn mahdollisimman pian. Tavoiteverkon toteutus tulee joka tapauksessa viivästyämään ainakin lähivuosien osalta.

Pyöräilyn edellytysten parantaminen joukkoliikenteen liityntämuotona on tärkeää. Polkupyörien säilytysmahdollisuuksia joukkoliikenneasemilla tullaan lähivuosien aikana parantamaan mm. lisäämällä erityisiä säilytyskatoksia ja pyörätelineitä. Liityntäpysäköinnin kehittämisestä vastaavat keskeisesti HSL, HKL, VR ja liikennevirasto. Polkupyörien kuljettamista lähijunissa ja metrossa on syytä pyrkiä helpottamaan. Nykyisellään polkupyöriä saa kuljettaa lähinnä ruuhka-aikojen ulkopuolella, mutta jatkossa olisi tarkoituksenmukaista tutkia keinoja mahdollistaa polkupyörien kuljetus kaikkina kellon aikoina kuten esimerkiksi Kööpenhaminassa.

Pyöräilyn edistämishjelmassa on esitetty pyöräliikenteen viitoituksen täydentämistä keskeisille paikoille sijoitettavilla karttaopasteilla. Kattava pyöräilyn opastusjärjestelmä kaipaa karttoja lähtökohtaisesti kaupunkien keskustoihin ja erityiskohteiden kuten ulkoilualueiden yhteyteen. Karttaopasteet täydentävät suuntaviitoitusta, mikä parantaa informaation laatua ja kattavuutta. Karttojen avulla kaupungissa liikkuja voi muodostaa kokonaiskäsityksen tuntemattomista alueista, mikä lisää varmuutta liikkumiseen ja nopeuttaa matkantekoa.



15.05.2013

Kj/41

Uusi kaupunkipyöräjärjestelmä pyritään ottamaan käyttöön vuonna 2014. Tavoitteena on luoda Helsinkiin kaupunkipyöräjärjestelmä, joka tarjoaa uuden kulkutavan lyhyille matkoille järjestelmän kattaman alueen sisällä ja tukee joukkoliikenteen käyttöä.

Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönottoa valmistellaan HKL:n toimesta. Järjestelmän on tarkoitus olla mainosrahoitteinen, mikä edellyttää mainospaikkojen kytkemistä kaupunkipyöräasemien yhteyteen. Parhaillaan HKL ja KSV pyrkivät yhdessä löytämään kaupunkipyörärien asemapaikat, joille myös mainoslaitteet voidaan sijoittaa.

Mainosten sijoittelua ohjaavat aina kaupunkikuvalliset seikat sekä liikennetekniset reunaehdot. Kaupunkisuunnitteluvirasto saa etukäteen nähtäväkseen yksityiskohtaiset suunnitelmat mainoslaitteiden sijoituspaikoista ja pyrkii varmistamaan, etteivät mainoslaitteet ole esteenä myöskään pyöräliikenneverkoston rakentamiselle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salermo, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37123
marek.salermo(a)hel.fi