

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamissohjelma





Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelma

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2021:21

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Kannen kuva | Martti Tulenheimo
ISBN | 978-952-331-988-2 (verkkoversio)
ISSN | 2489-4230 (verkkoversio)

Sisällysluettelo

Sisällysluettelo.....	1
Johdanto	1
Verkollinen periaate kehittämiselle.....	2
Pyöräliikenteen yksisuuntaiset järjestelyt yleistyvät.....	2
Pyöräliikenteen tavoitejärjestelyiden laajentumisperiaate.....	5
Prosessi	6
Nykytilanne	8
Rakennettavat uudet pyöräliikenteen yhteydet.....	10
Parannettavat nykyiset pyöräliikenteen yhteydet	12
Baanaverkon priorisointi	15
Parannettavat risteysjärjestelyt.....	16
Kytökset muihin hankkeisiin	19
Kytökset liikennehankkeisiin	20
Kytökset maankäytön kehittämiseen.....	21
Pyörävylien toteuttamishjelma 2021–2031	22
Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentuminen 2021–2024	22
Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentuminen 2025–2031	24

Tavoiteverkon rakentamisen nopeuttamismahdollisuudet	27
Tavoiteverkon toteuttamisen vaikutukset ja kustannukset	28
Liite 1 Priorisointiperiaatteet	32
Pyöräväylien priorisointiperiaatteet	32
Risteyksien priorisointiperiaatteet	34
Liite 2 Priorisointipisteet, uudet yhteydet.....	35
Liite 3 Priorisointipisteet, parannettavat yhteydet	43

Johdanto

Helsingin Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 ylätavoite on, että Helsinki on kaikenikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden tavoite on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Asetettu tavoite on myös päästövähennyspotentiaalin edellytyksenä Hiilineutraali Helsinki 2035 -strategiassa. Vuodelle 2025 asetettu välitavoite kulkutapaosuudelle on 13 %. Vuonna 2020 helsinkiläisten tekemistä matkoista 11 % tehtiin polkupyörällä, joten kehittämisohjelmalla pyritään lähes kaksinkertaistamaan pyöräliikenteen suosio. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää laaja-alaisia toimenpiteitä kaupungin pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi sekä muita pyörän käyttöön kannustavia keinoja.

Kehittämisohjelmassa on määritelty 35 laaja-alaista toimenpidettä, joilla pyöräliikenteen suosioon pyritään vaikuttamaan. Keskeisin kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuus on nimeltään ”Suorat ja sujuvat reitit”, joka pitää sisällään kahdeksan toimenpidettä liittyen pyöräliikenteen infrastruktuuriin. Kansainvälisten – kuin myös Helsingin – kokemusten perusteella laadukkaiden pyörävylien rakentaminen lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta arkisilla matkoilla. Helsingissä pyörävyliä rakennetaan johdonmukaisesti parhaiden käytäntöjen mukaisilla suunnitteluohjeilla. Pyöräliikenteen olosuhteita rakennetaan Helsingissä kahden merkittävän verkko-suunnitelman ohjaamana, jotka ovat pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko 2025 ja yleiskaavan baanaverkko. Lisäksi pitkän aikavälin kehitystä ohjaa pyöräliikenteen tavoiteverkko esikaupunkialueille.

Tässä raportissa käydään läpi tavoiteverkkojen yhteyksien toimenpidetarpeet ja asetetaan ne toteuttamisen suhteen tärkeysjärjestykseen. Lisäksi raportissa esitetään alustava pyörävylien toteuttamisohjelma vuosille 2021–2031. Vuosikymmenen aikana Helsingin on määrä investoida yli 200 miljoonaa euroa pyöräliikenteen ja jalankulun erillisinvestointeihin. Pyöräliikenteen investoinnit tulee kohdentaa ensisijaisesti eniten hyötyjä lisääviin kohteisiin, jotta pyöräliikenteen kasvutavoitteet saavutetaan. Samalla on huomioitava nykyisen pyöräliikenteen väylästön pitäminen kunnossa ja nopeiden sekä kustannustehokkaiden toimenpiteiden toteutus väylillä ja risteyksissä.

Verkollinen periaate kehittämiselle

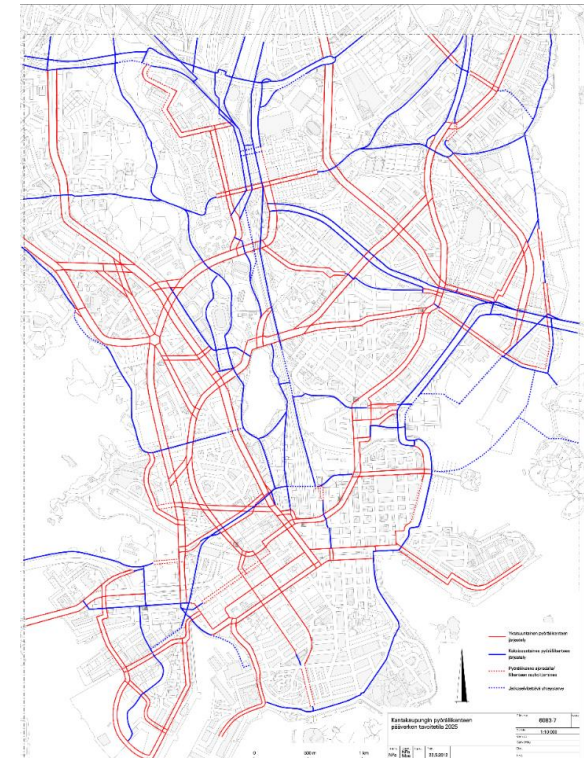
Pyöräliikenteen yksisuuntaiset järjestelyt yleistyvät

Helsingissä on yli 1200 kilometriä erillisiä pyöräväyliä. Tämän lisäksi pyörällä ajetaan ajoradoilla siellä, missä erillisiä pyöräteitä ei ole. Helsingissä siirryttiin 2010-luvun alkupuolella kehittämään katualueiden pyöräliikenteen olosuhteita perustuen yksisuuntaisiin pyöräliikenteen ratkaisuihin. Muutoksella Helsinki seurasi ulkomaisen pyöräliikenteen huippumaiden esimerkkiä. Suurin osa Helsingin pyöräväylistä on edelleen kaksisuuntaisia. Yksisuuntaisia pyöräväyliä on vuoden 2020 arvion mukaan hieman alle 40 kilometriä. Suurin puute turvallisista pyöräväylistä on edelleen kantakaupungin alueella, jossa pyörän käytön potentiaali on suurin.

Helsingin pyöräliikenteen väylien kehittäminen perustuu tavoiteverkkoihin, joissa määritellään tavoitteelliset reitit sekä pyöräliikenteen järjestelyperiaate katuverkolla. Seuraavissa kappalaisessa esitellään vuosina 2012–2016 hyväksytyt tavoiteverkot.

Kantakaupungin tavoiteverkko 2025

Kantakaupungin tavoiteverkko vuodelle 2025 hyväksyttiin vuonna 2012 kaupunkisuunnittelulautakunnassa (KSLK, 22.5.2012) ohjeellisesti suunnittelussa noudatettavaksi ja se korvasi vuoden 2008 tavoiteverkon. Tavoiteverkossa esitetään rakennettavaksi yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä useimmille kantakaupungin pääkatuyhteyksille, joissa ajoradoilla pyöräily on turvallisuuden kannalta haastavaa. Tavoiteverkon toteutumisen myötä kantakaupungin määränpäiden saavutettavuus pyörällä paranee merkittävästi, mikä lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta kulkutapana. Tarkempien suunnitelmien laadinnan aikana verkon järjestelyperiaatteista on myös joissain kohteissa poikettu, joten tavoiteverkon päivitys olisi lähivuosina tarpeen.



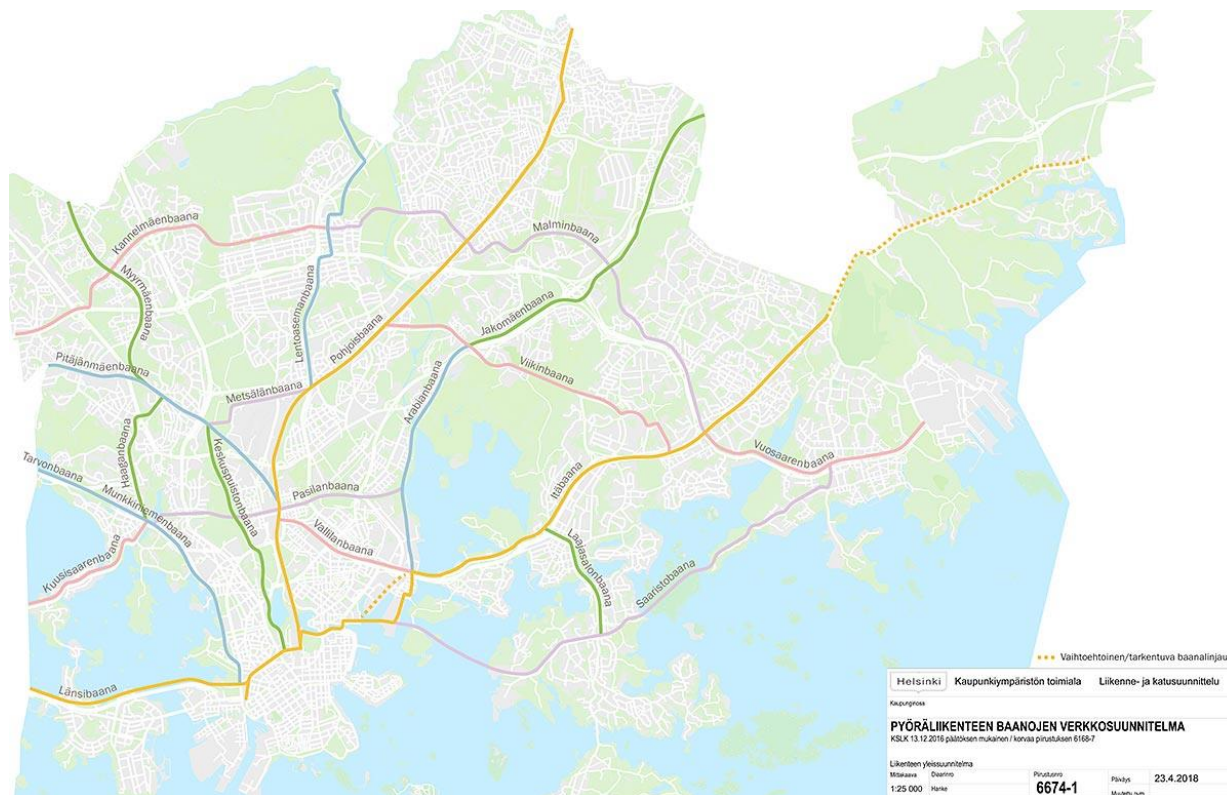
Kuva 1 Kantakaupungin tavoiteverkko 2025

Yleiskaavan baanaverkko

Baanat yhdistävät kaupungin keskeiset pisteet toisiinsa mahdollisimman suorilla ja laadukkailla yhteyksillä ja verkko koostuu uusista osuuksista ja parannettavista nykyisistä pyöräteistä. Baanat parantavat pyöräliikenteen houkuttelevuutta etenkin työ- ja opiskelumatkoilla.

Baanaverkko hyväksyttiin vuonna 2013 kaupunkisuunnittelulautakunnassa (KSLK, 5.3.2013) soveltuvien osien jatkovalmistelun pohjaksi. Vuonna 2013 hyväksytyn baanaverkon kokonaispituus oli noin 160 kilometriä.

Baanaverkko hyväksyttiin vuoden 2016 yleiskaavassa ja sisällytettiin kaavan pääkartalle. Baanaverkon ohjausvaikutus asemakaavoitukseen ja liikennesuunnitteluun kasvoi yleiskaavan hyväksynnän myötä. Yleiskaavan laadinnassa baanaverkon linjauksia tarkistettiin ja baanaverkon kokonaispituus työstyi noin 130 kilometriin. Baanaverkko koostuu Helsingissä 20:stä eri baanasta, joille on annettu nimet ja opastuksessa käytettävät reittinumerot.



Kuva 2 Yleiskaavan baanaverkko

Vuonna 2016 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi (KSLK, 13.12.2016) pyöräliikenteen tavoiteverkon esikaupunkialueille ohjeellisesti jatkosuunnittelussa noudatettavaksi. Tavoiteverkko ohjaa suunnittelua lähivuosien lisäksi pidemmällä tähtäimellä ja tavoiteverkon toteutusvuosi asetettiin vuosille 2017–2050. Pyöräliikenteen suunnittelu perustuu myös esikaupunkialueilla entistä enemmän yksisuuntaisiin järjestelyihin.

[illegible]

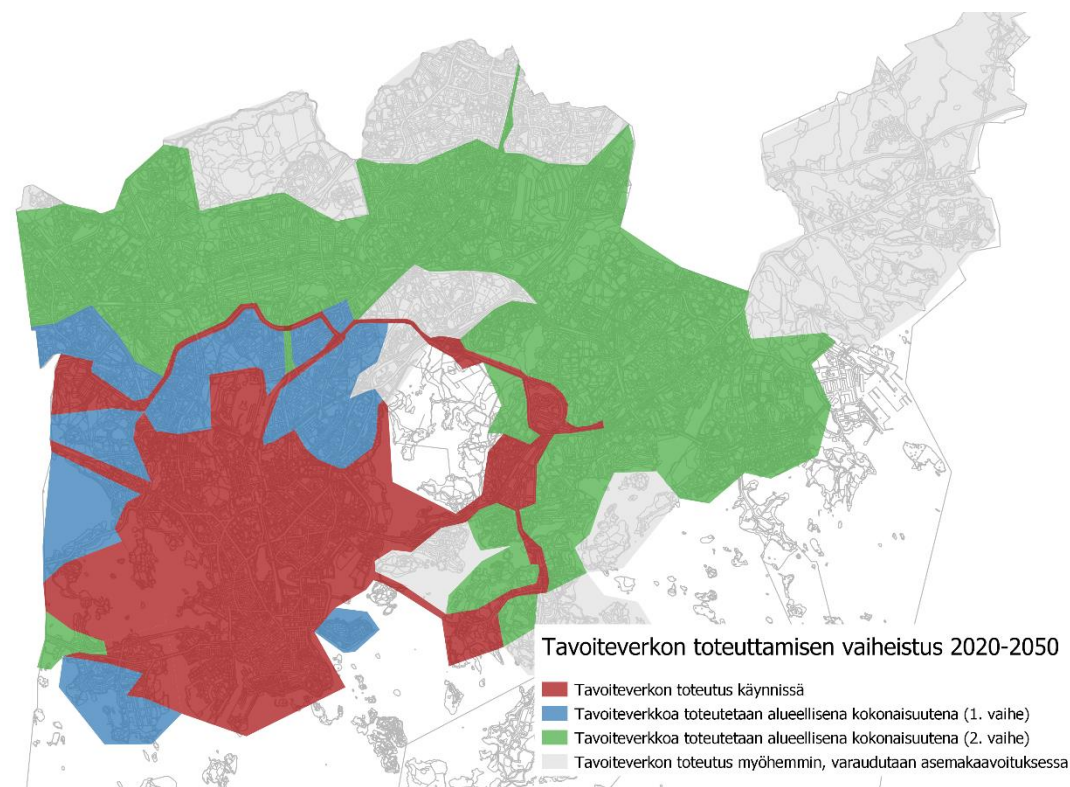
PYÖRÄVÄYLIEN PRIORISOINTI- JA TOTEUTTAMISOHJELMA

Pyöräliikenteen tavoitejärjestelyiden laajentumisperiaate

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa määritellyt pyöräliikenteen järjestelyt perustuvat jatkuvuuteen ja yhtenäisyyteen. Pyöräliikenteen tavoiteverkko koostuu kantakaupungissa pääasiassa yksisuuntaisista pyöräliikenteen järjestelyistä. Myös esikaupunkialueilla katuyhteyksien pyöräinfraa kehitetään pitkällä aikavälillä yksisuuntaisten pyöräliikenteen periaatteiden mukaisesti. Esikaupunkialueiden väljemmin rakennetuilla alueilla myös kaksisuuntaisia pyöräteitä tulee jatkossa olemaan kantakaupunkia enemmän.

Yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä kehitetään alkuun kantakaupungissa ja Raide-Jokerin liittyvien hankkeiden yhteydessä (kuva 4). Pyöräliikenteen järjestelyiden muuttaminen yksisuuntaisiksi tehdään alueellisesti ja jatkuvia katukokonaisuuksia laajentaen. Yksittäisiä, muista järjestelyistä pitkän aikaa poikkeavia järjestelyitä vältetään. Suunnittelua tehdään siten, ettei pyöräliikenteen nykyisen verkon käytettävyys merkittävästi heikkene. Nykyisen ja uuden infran muutoksien rajakohtiin kiinnitetään jatkossa suunnittelussa erityistä huomiota.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämisen aikajänne on vuosikymmenten pituinen ja se otetaan huomioon yleiskaava- ja asemakaavatyössä. Asemakaavahankkeiden yhteydessä on tarve tunnistaa tavoitetilä pyöräliikenteen järjestelyille ja yleisimmin katutilan mitoitukselle. Tavoiteverkon mukaisille järjestelyille varataan tilaa myöhemmän toteutuksen mahdollistamiseksi, vaikka yhteyttä ei lähivuosina rakennettaisikaan. Kuvassa 4 on esitetty tavoiteverkon mukaisten järjestelyiden laajentumisperiaate alueittain.



Kuva 4 Tavoiteverkon mukaisten järjestelyiden toteuttaminen

Prosessi

Tässä julkaisussa esitetään pyöräliikenteen kannalta tärkeimmät kehityskohteet. Raporttia varten on arvioitu kantakaupungin tavoiteverkon (kuva 1) ja yleiskaavan baanaverkon (kuva 2) yhteyksien toimenpidetarpeet karkealla tasolla (**Tavoitetason mukainen, Rakennettava uusi, Parannettava nykyinen, Rakenteilla oleva**). Esikaupunkialueilla on arvioitu lisäksi muita työn aikaan tiedossa olevia suunnittelukohteita.

Luokittelun jälkeen yhteydet käytiin asiantuntija-arviona kohdekohtaisesti läpi ja toimenpidetarpeet asetettiin arviointiperiaatteiden (liite 1) perusteella tärkeysjärjestykseen. Yhteyksiä arvioitiin viiden kriteerin perusteella:

- Käyttäjämääräennuste 2025 (Brutus-simulointimalli)
- Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys
- Nykyjärjestelyn taso
- Vaikutus paikalliseen saavutettavuuteen
- Vaikutus sujuvuuteen

Koko tavoiteverkon osalta osuuksia on arvioitu lähes 500 kappaleen verran. Myöhemmin ja tarkemman suunnittelun yhteydessä yhteyden luokittelu voi muuttua. Raportissa esitetään kategorioittain tärkeimmät kohteet, joiden toteuttamista priorisoidaan. Raportissa on lisäksi esitetty hankkeet, joiden toteuttaminen linkittyy olennaisesti muihin kehittämissankkeisiin.

Tavoitetason mukainen pyöräliikenteen yhteys

Tavoitetason mukaisella järjestelyllä tarkoitetaan yhteyttä, jonka järjestely on pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen. Yhteydessä voi olla esim. kunnossapitotöin korjattavia puutteita, mutta järjestelyt eivät edellytä laajempaa suunnittelutarvetta lähivuosina.

Rakennettava uusi pyöräliikenteen yhteys

Rakennettavalla uudella pyöräliikenteen järjestelyllä tarkoitetaan uuden pyöräyhteyden (pyörätie, pyöräkaista, pyöräkatu, silta jne.) rakentamista. Rakennettava uusi järjestely voi olla myös olemassa olevan yhteyden uudelleen rakentamista mm. kadun poikkileikkausta ja pyöräliikenteen järjestelyperiaatetta merkittävästi muuttamalla.

Parannettava nykyinen pyöräliikenteen yhteys

Nykyisen järjestelyn parantaminen tarkoittaa, että pyöräliikenteen yhteys ja järjestelyt ovat olemassa ja järjestelyitä parannetaan pääosin kevyin toimenpitein. Toimenpiteenä voi olla väylän levennys, nykyisten pyöräteiden muuttaminen yksisuuntaisiksi pienin toimin, tiemerkintöjen ja päällysteen parantaminen jne. Myös nykyisen pyörätien poisto ja pyöräliikenteen sijoittamisen sekaliikenteeseen voi olla toimenpiteenä.

Rakenteilla oleva pyöräliikenteen yhteys

Rakenteilla oleva pyöräliikenteen järjestely tarkoittaa yhteyttä, joka on ollut rakenteilla vuoden 2021 kesäkuussa.

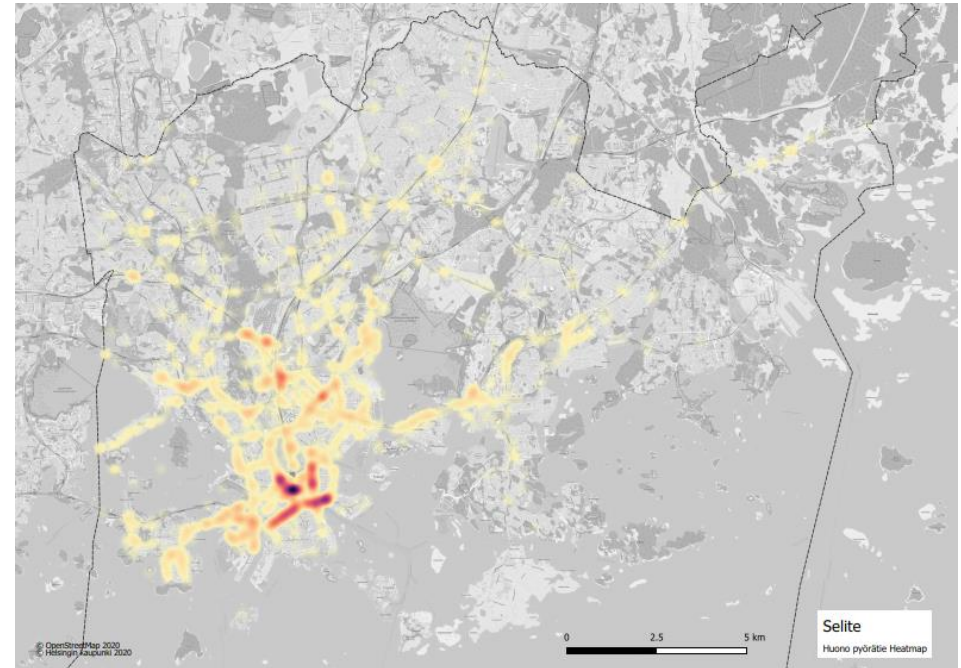
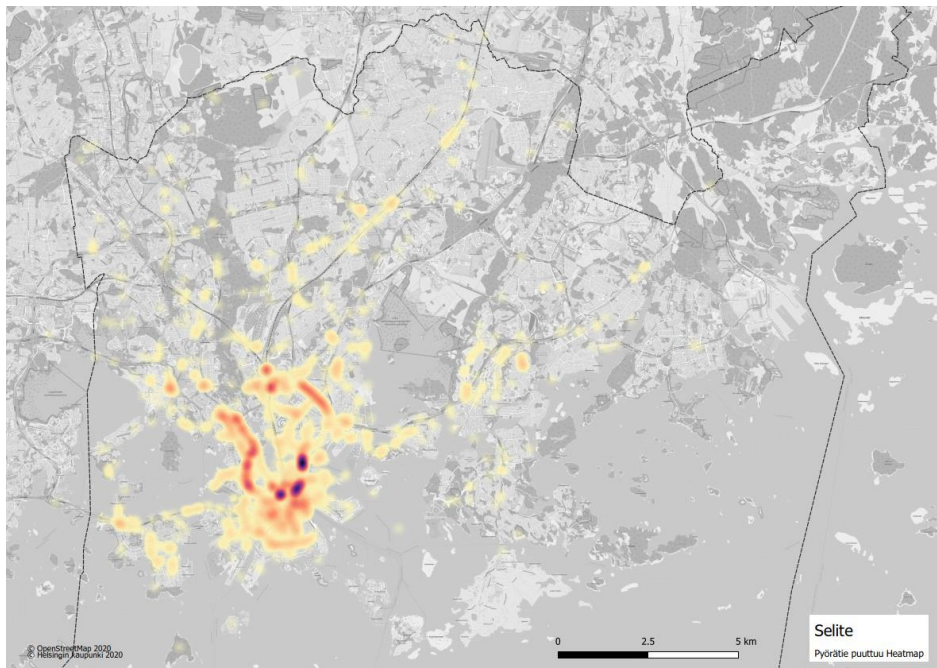
Parannettava risteysjärjestely

Parannettavalla risteysjärjestelyllä tarkoitetaan risteyksen muokkaamista niin, että uusi järjestely edistää pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta

Yhteyksien lisäksi erikseen arvioitiin risteyskohtien parantamistarpeita. Parannettavia risteysalueita arvioitiin mm. vuosien 2010–2020 aikana tapahtuneiden onnettomuuksien sekä kyselyissä saatujen palautteiden perusteella.

Lukujen 5 ja 6 hanketaulukoissa on esitetty, kuuluuko yhteys kevään 2020 asukaskyselyssä (Helsingin kaupunki, 2020a) nousseisiin top 20 kohteisiin puuttuvista pyörätieyhteyksistä tai nykyisistä heikkolaatuisista pyörätieyhteyksistä. Asukaskyselyssä esiin nousseet kohteet eivät suoraan nosta arvioinnin pisteitä.

Kyselyssä korostui kantakaupungin alue ja etenkin keskeisimmät yhteyspuutteet kuten Mannerheimintie, Runeberginkatu, Kaisaniemenkatu, Siltasaarenkatu sekä Mäkelänkatu (kuva 5). Myös nykyisin paljon käytetyt yhteydet kuten Bulevardi, Kaivokatu ja Sturenkatu nousivat kyselyssä esiin puutteellisina pyörätieyhteyksinä. Nykyisten yhteyksien ja risteyskohtien parantaminen lisäisi etenkin jo nykyisin pyöräilevien tyytyväisyyttä Helsingin pyöräliikenteen olosuhteisiin, joten tarkemmassa ohjelmoinnissa kyselyn tuloksia hyödynnetään myös jatkossa.



Kuva 5 Lämpökartat asukaskyselyn puuttuvista ja huonoista pyörätieyhteyksistä (Helsingin kaupunki, 2020a)

Nykytilanne

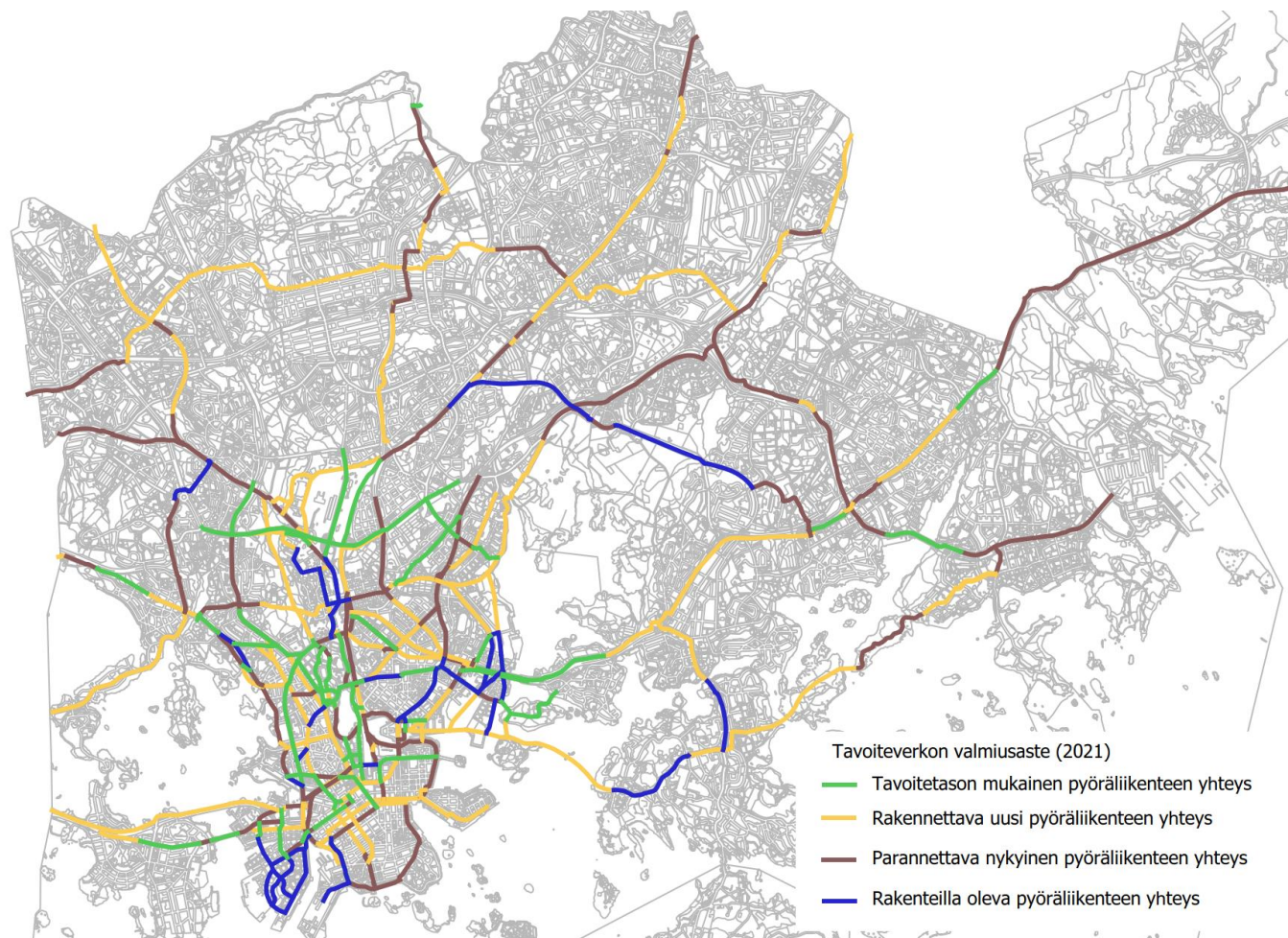
Helsingin pyöräliikenteen infrastruktuuri on rakentunut vuosikymmenten saatossa ja yhteyksien laatutaso on nykyisin kirjavaa. Viime vuosina tehty pyöräliikenneinvestoinnit ovat pääasiassa kohdistuneet kantakaupungin tavoiteverkon rakentamiseen. Keskeisimpinä investointeina kantakaupungissa ovat olleet Helsinginkadun, Tukholmankadun, Mechelininkadun ja Hämeentien pyöräväylät. Pyöräväyliä on rakennettu myös mm. Telakkakadulle ja Nordenskiöldinkadulle joukkoliikenneparanusten yhteydessä. Uudet yhteydet ovat parantaneet merkittävästi pyöräilyn saavutettavuutta näillä kaduilla.

Etenkin kantakaupungissa pyöräväyliä puuttuu kuitenkin edelleen keskeisimmiltä katu yhteyksiltä. Kantakaupungissa uusien pyöräväylien yhdistymiset vanhaan infrastruktuuriin tuottavat myös monesti epäselvyyttä käyttäjille, mikä paranee, kun yksisuuntaista pyöräliikenteen verkkoa saadaan rakennettua kattavammaksi. Vuonna 2021 tavoiteverkon mukaisista järjestelyistä on toteutunut noin neljäsosa. Esikaupunkialueilla pyöräliikenteen verkko on kattavampi. Kaikilla alueilla väylissä on kuitenkin puutteita mm. leveydessä, erottelussa jalankulusta ja risteysalueiden jatkuvuudessa.

Baanaverkon isoimpia investointeja ovat olleet Pohjoisbaana Hakamäentieltä Käpylän asemalle sekä Kulosaaren puistotien pyöräkatu. Baanaverkkoa on tois-
taiseksi rakennettu pienissä osissa poistaen nykyisen pääreitistön ”pullonkauloja” sekä tehty osia liittyvien hankkeiden yhteydessä. Baanaverkon kehittäminen on siis edelleen alkusuoralla. Vuonna 2021 baanaverkon laatutavoitteen mukaista väylää oli rakennettu 9,5 kilometriä.

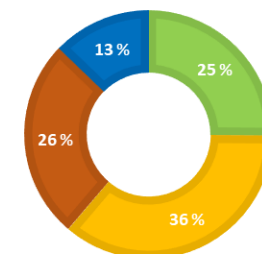


Kuva 6 Pohjoisbaanan uutta osaa Pasilan ja Käpylän välillä



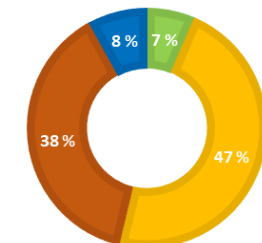
KANTAKAUPUNGIN TAVOITEVERKKO 2021

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava ■ Rakenteilla



BAANAVERKKO 2021

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava ■ Rakenteilla



Kuva 7 Pyöräliikenteen tavoiteverkon tilanne vuoden 2021 kesäkuussa

Rakennettavat uudet pyöräliikenteen yhteydet

Uusia pyöräliikenteen yhteyksiä rakennetaan jatkossa kantakaupunkiin etenkin keskeisten pääkatujen varteen, jotka muodostavat suuria yhteyspuutteita pyöräliikenteelle. Katujen varrella on merkittävä määrä asuntoja ja työpaikkoja, joten yhteyksien toteuttamisella on keskeinen rooli kantakaupungin pyöräliikenteen olosuhteiden muodostumisessa. Tärkeimpiä edistettäviä katu yhteyksiä ovat Mannerheimintie, Runeberginkatu, Kaisaniemenkatu, Siltasaarenkatu, Mäkelänkatu ja Sturenkatu.

Esikaupunkialueilta kantakaupunkiin johtavat baanayhteydet lisäävät pyörän houkuttelevuutta pidemmillä matkoilla. Tärkeimpiä uusia yhteyksiä ovat etenkin matka-aikoja vähentävät siltayhteydet, kuten Kehä I:n ylittävä silta Pohjoisbaanalla. Saaristobaanan osana toimivat Kruunusillat avaavat täysin uuden yhteyden Itä-Helsingistä keskustaan.

Priorisointityössä yli 20 pistettä saaneet uudet yhteydet muodostavat tärkeimpien edistettävien pyöräliikenteen hankkeiden ryhmän (kuva 8 ja sivu 11). Liitteessä 2 on esitetty koko priorisointilista uusille yhteyksille.



Kuva 8 Tärkeimmät uudet yhteydet

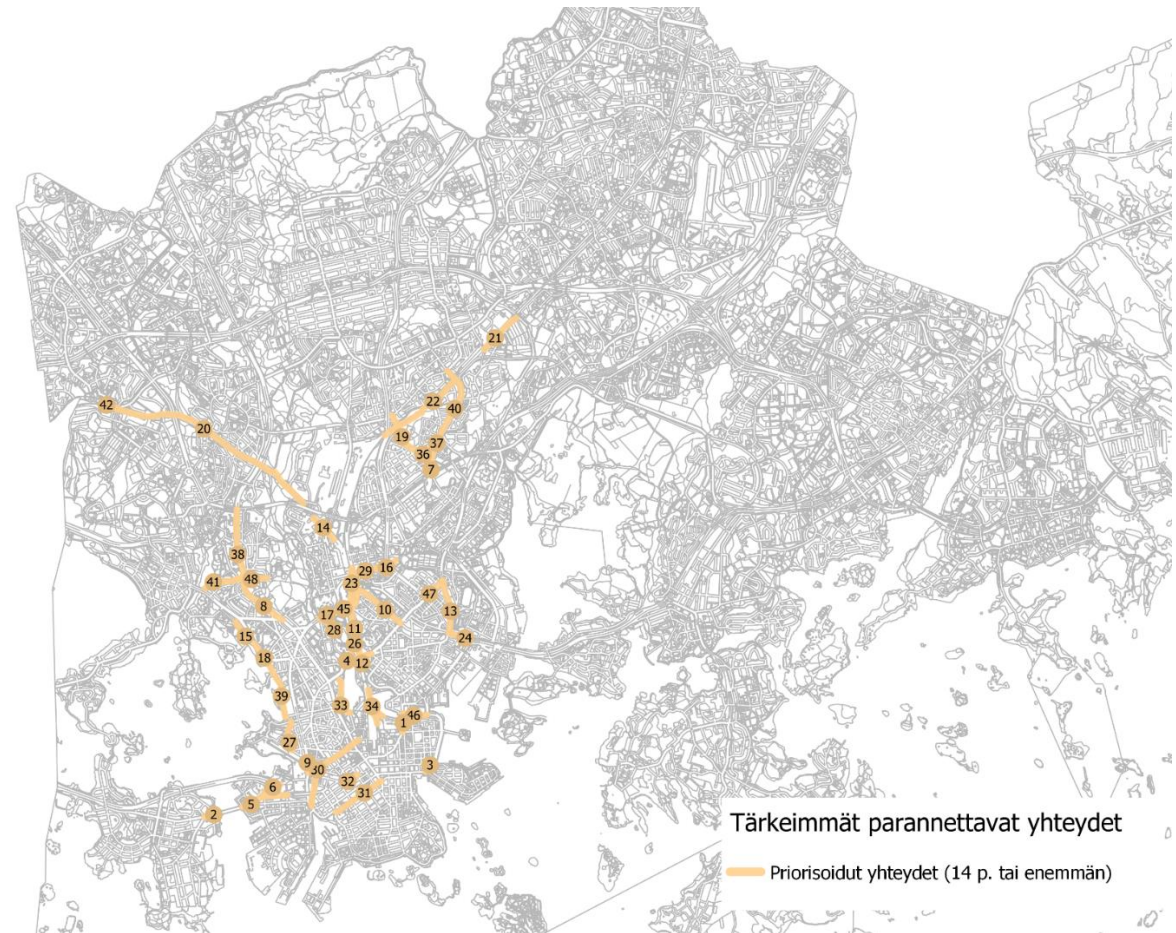
Nro	Yhteysväli	Priorisointipisteet (20p. – 25 p.)	Baanayhteys	Asukaskysely
1	Kaisaniemenkatu	23		x
2	Hanasaaren laituri	22	Itäbaana	
3	Nihti	22	Saaristobaana	
4	Siltasaarenkatu (John Stenbergin ranta - Hämeentie)	22		x
5	Mannerheimintie (Runeberginkatu - Nordenskiöldinkatu)	21		x
6	Mannerheimintie (Postikatu - Runeberginkatu)	21		x
7	Runeberginkatu (Arkadiankatu - Töölöntori)	21		x
8	Linnunlaulu	21	Pohjoisbaana	
9	Merihaansilta	21	Saaristobaana	
10	Postiljooninkatu - Kuormakatu	21	Metsälänbaana	
11	Pohjoisbaana (Malminkaari - Tapanilankaari)	21	Pohjoisbaana	
12	Myyrmäenbaana (Malminkartanon tunneli)	21	Myyrmäenbaana	
13	Tuusulanbulevardi (Käpylän asema - Käskynhaltijantie)	21	Lentoasemanbaana	
14	Kauppatori	20		x
15	Länsibaana (Maamonlahdentie - Salmisaarentie)	20	Länsibaana	
16	Mannerheimintie (Nordenskiöldinkatu - Reijolankatu)	20		x
17	Pohjoisesplanadi	20		x
18	Hermanninranta	20	Arabianbaana	
19	Kruunusillat (Nihti - Kruunuvuorenranta)	20	Saaristobaana	
20	Metsälänbaana (Laivakatu - Käpylän asema)	20	Metsälänbaana	
21	Mäkelänkatu (Kumpulantie - Hämeentie)	20		x
22	Postipuiston silta - Ilmalanpolku	20	Pitäjänmäenbaana	
23	Sturenkatu (Helsinginkatu - Mäkelänkatu)	20		x
24	Pohjoisbaana (Kehä I silta)	20	Pohjoisbaana	
25	Myyrmäenbaana (Pohjois-Haaga - Kannelmäki)	20	Myyrmäenbaana	
26	Itäbaana (Tupasaarentie - Hiihtäjänkuja)	20	Itäbaana	
27	Tuusulanbulevardi (Käskynhaltijantie - Maanmittarinpolku)	20	Lentoasemanbaana	

Parannettavat nykyiset pyöräliikenteen yhteydet

Nykyisten pyöräteiden parantaminen lisää jo paljon käytettyjen reittien toimivuutta pyöräliikenteelle. Käyttäjämääriin nähden liian kapeille tai muuten huonokuntoisille pyöräväylille tehdään jatkossa parantamistoimenpiteitä. Toimenpiteet voivat olla esimerkiksi pyörätien leventäminen, risteysien tasoerojen poistaminen ja uudelleenpäällystys.

Monilla kaduilla nykyiset pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan vastaamaan tavoiteverkon järjestelyperiaatetta. Yleisesti toimenpiteenä on nykyisten kaksisuuntaisten pyöräteiden muuttaminen yksisuuntaisiksi. Nopeamman toteutuksen mahdollistamiseksi muutokset järjestelyihin pyritään tekemään varsin kevyiden toimenpiteiden avulla. Tällaisia kohteita on etenkin kantakaupungissa mm. Nordenskiöldinkatu, Savonkatu, Viipurinkatu, Mannerheimintie ja Hämeentien pohjoisosa.

Parannettavien pyöräliikenteen järjestelyiden osalta vähintään 14 pistettä saaneet yhteydet muodostavat tärkeimpien parannettavien yhteyksien luokan (kuva 9 ja sivut 13–14). Liitteessä 3 on esitetty koko priorisointilista parannettaville yhteyksille.



Kuva 9 Tärkeimmät parannettavat yhteydet

Nro	Yhteysväli	Priorisointipisteet (14p-25p.)	Baanayhteys	Asukaskysely
1	Unioninkatu (Liisankatu - Siltasaarenkatu)	21		x
2	Lauttasaarentie (Meripuistotie – Lauttasaaren silta)	18		
3	Kanavarannan pyörätie	18		x
4	Helsinginkatu (Hammar skjöldintie - Sturenkatu)	17		
5	Porkkalankatu (Lauttasaaren silta – Länsisatamankatu)	17		
6	Salmisaarenkatu	17		
7	Käpyläntie	16		
8	Mannerheimintie (Tilkanvierto - Tukholmankatu)	16		
9	Mechelininkatu (Pohj.Rautatiekatu - Hietaniemenkatu)	16	Munkkiniemenbaana	
10	Aleksis Kiven katu (Ratapihantie - Sturenkatu)	15		
11	Alppipuisto	15	Pohjoisbaana	
12	Helsinginkadun silta	15	Pohjoisbaana	
13	Hämeentie (Mäkelänkatu - Sturenkatu)	15		x
14	Ilmalanpolku	15	Pitäjänmäenbaana	
15	Mississippinraitti	15	Munkkiniemenbaana	
16	Mäkelänrinne	15	Pasilanbaana	
17	Nordenskiöldinkatu (Pohj.Stadiontie - Vauhtitie)	15		
18	Paciuksenkatu (Seurasaa renkatu - Stenbeckinkatu)	15		
19	Panuntie	15		
20	Pitäjänmäenbaana (Pitäjänmäen asema - Postipuisto)	15	Pitäjänmäenbaana	
21	Pohjoisbaana (Jokiniementie - Vantaanjoki)	15	Pohjoisbaana	
22	Pohjoisbaana (Käpylän asema - Maaherrantie)	15	Pohjoisbaana	
23	Pohjoisbaana (Savonkatu - Ratapihantie)	15	Pohjoisbaana	x
24	Pääskylänkatu (Hämeentie - Sörnäisten rantatie)	15		
25	Savonkadun silta	15	Pohjoisbaana	
26	Vauhtitie (Helsinginkatu - Tivolikuja)	15		
27	Hietakannaksentie (Pohj.Hesperiankatu - Hietaniemenkatu)	14	Munkkiniemenbaana	
28	Uimastadioninpolku (Auroran silta - Hammar skjöldintie)	14	Keskuspuistonbaana	

Nro	Yhteysväli	Priorisointipisteet (14p-25p.)	Baanayhteys	Asukaskysely
29	Asemapäällikönkatu	14	Pasilanbaana	x
30	Baana	14	Länsibaana	x
31	Bulevardi	14		x
32	Eerikinkatu (Fredrikinkatu - Annankatu)	14		
33	Hesperian puisto	14	Keskuspuistonbaana	
34	Kaisaniemen puistokuja - Linnunlaulu	14	Pohjoisbaana	
35	Kaisaniemenranta (puisto)	14		
36	Kullervonkatu	14		
37	Käpyläntie (Kullervonkatu - Kunnalliskodintie)	14		
38	Mannerheimintie (Hakamäentie - Tilkanvierto)	14		
39	Merikannontie (Pohj.Hesperiankatu - Paciuksenkatu)	14	Munkkiniemenbaana	
40	Oulunkyläntie (Käpyläntie - Mäkitorpantie)	14		
41	Pikku Huopalahden puisto	14		
42	Pitäjänmäen asema	14	Pitäjänmäenbaana	
43	Porkkalankatu (Länsisatamankatu - Länsiväylä)	14		
44	Ratapihantie (Aleksis Kiven katu - Pasilan silta)	14		
45	Savonkatu	14		
46	Siltavuorenranta	14	Itäbaana	
47	Sturenkatu (Mäkelänkatu - Hämeentie)	14		
48	Tilkanvierto – Ratsastie	14	Pasilanbaana	

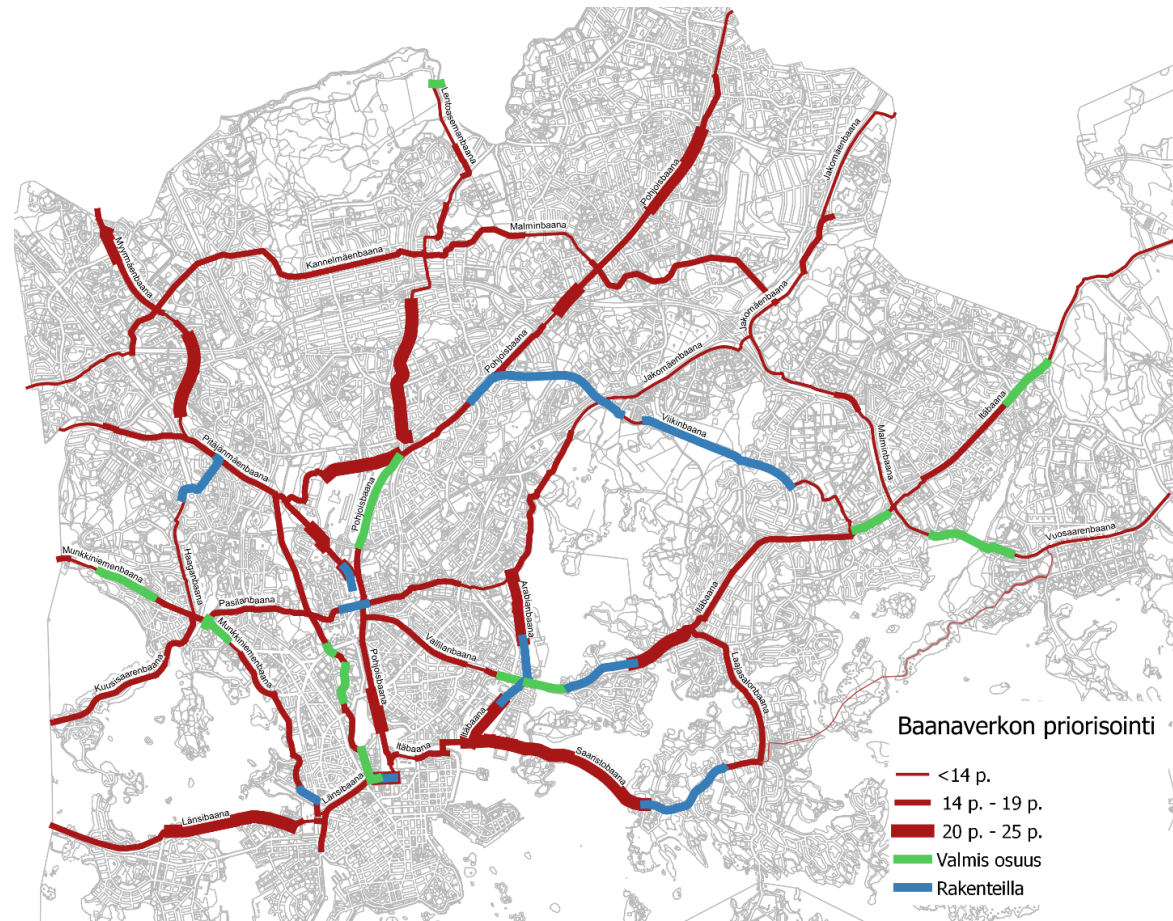
Baanaverkon priorisointi

Baanaverkon laatutavoitteen mukaisia osuuksia on vuoden 2014 jälkeen rakennettu mm. Pohjoisbaanalle, Itäbaanalle, Munkkiniemenbaanalle ja Keskuspuistonbaanalle. Kokonaisia baanayhteyksiä ei ole saatu rakennettua, eikä baanaverkko hahmotu vielä käyttäjälle merkittävästi muuta pyörätieverkkoa laadukkaampana kokonaisuutena.

Tavoitteena on jatkossa rakentaa nykyistä pitempiä kokonaisuuksia, jotta baanaverkon yhtenäisyys ja kattavuus paranisi. Jo rakennettujen baanaväylien kehittämistä jatketaan. Kuvassa 10 on esitetty baanaverkon eri osien prioriteetit kehittämisen kannalta. Kokonaisia baanayhteyksiä ei suoraan ole priorisoitu toisiinsa nähden, vaan baanat sisältävät tärkeydeltään erilaisia osuuksia.

Baanoilla kulkevasta pyöräliikenteestä suuri osa on kuntarajojen ylittävää liikennettä, joten baanaverkon rakentamista edistetään myös seudullisessa yhteistyössä naapurikuntien kanssa. Seudullisen pyöräliikenteen näkökulmasta (HSL, 2017) tärkeimpiä kehitettäviä baanayhteyksiä ovat:

- Länsibaana
- Itäbaana
- Kuusisaarenbaana
- Pasilanbaana
- Pohjoisbaana
- Pitäjänmäenbaana
- Munkkiniemenbaana



Kuva 10 Baanaverkon osuuksien prioriteetit

Parannettavat risteysjärjestelyt

Suurin osa tilastoihin päätyvistä pyöräonnettomuuksista tapahtuu risteyksissä. Loukkaantumisiin ja kuolemiin johtaneissa onnettomuuksissa toisena osapuolena on yleisimmin moottoriajoneuvo. Risteysien kehittämisellä voidaan parantaa pyöräliikenteen turvallisuutta merkittävästi. Ratkaisuilla vaikutetaan keskeisesti myös pyöräliikenteen sujuvuuteen ja miellyttävyyteen.

Työssä kartoitettiin risteyskohtia, joiden liikennejärjestelyitä on syytä parantaa tulevina vuosina. Tarkasteluperiaatteet on esitetty liitteessä 1. Jatkossa tavoitteena on, että risteyskohtia parannetaan vuosittain toteuttaen ensisijaisesti tarkastelussa esiin nousseita kohteita. Risteysjärjestelyiden parantaminen voi olla erillinen parannushanke tai osa lähiaikoina rakentuvaa isompaa hanketta. Toimenpiteiden taso määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Tärkeimpänä parannuskohteena esiin nousi Unioninkadun ja Kaisaniemenrannan risteys, jonka nykyiset järjestelyt eivät mahdollista kasvavien pyöräliikenteen määrin sujuvaa ja turvallista kulkua. Yleisesti kohteet painottuvat kantakaupungin lähelle, mutta osa kohteista sijaitsee myös esikaupunkialueilla.

Kuvassa 11 ja sivulla 17 on esitetty kiireisimmät risteysparannusten kohteet.



Kuva 11 Kiireisimmät risteysparannuksien kohteet

Nro	Risteys	Priorisointipisteet (10p-23p.)	Huomiot
1	Kaisaniemenranta - Pitkäsilta - Siltavuorenranta - Unioninkatu	17	
2	Meritullintori - Kanavaranta	16	
3	Sörnäistenkatu - Lautatarhankatu	14	
4	Asema-aukio - Elielinaukio - Postikatu	14	
5	Paciuksenkatu - Meilahdentie - Zaidankatu	13	Järjestelyt muutettu 2016
6	Sörnäisten rantatie - Hakaniemenkatu	13	Rakenteilla uusi järjestely
7	Sturenkatu - Satamaradankatu	13	
8	Aleksis Kiven katu - Sturenkatu	13	
9	Eteläranta - Eteläesplanadi	13	
10	Meilahdentie - Ramsaynranta	12	Rakennettu uusi järjestely 2018
11	Linnanrakentajantie - Laivalahdenkatu	12	Rakenteilla uusi järjestely
12	Itämerenkatu - Selkämerenkatu	12	
13	Kulosaaren puistotie (Kulosaaren metroaseman läheisyydessä)	12	Rakennettu uusi järjestely 2021
14	Malminkaari - Teerisuontie	11	
15	Rautatientori - Asema-aukio - Kaivokatu	11	
16	Nordenskiöldinkatu - Urheilukatu	11	Rakennettu uusi järjestely 2019
17	Baana (osuus Musiikkitalon ja Kiasman läheisyydessä)	11	
18	Mannerheimintie - Arkadiankatu	11	
19	Meritullintori - Katajanokanlaituri	11	
20	Tapaninkyläntie - Suutarilantie (osuus kiertoliittymässä)	10	
21	Suurmetsäntie - Puistolantie	10	
22	Sörnäisten rantatie - Haapaniemenkatu	10	Rakennettu uusi järjestely 2021
23	Hämeentie - Kaironkatu	10	
24	Kulosaaren puistotie (Purjehtijankujan läheisyydessä)	10	Rakennettu uusi järjestely 2020
25	Pasilansilta	10	Rakenteilla uusi järjestely
26	Kuusisaarentie - Liljasaarentie	10	
27	Bulevardi - Fredrikinkatu	10	
28	Käpyläntie - Kullervonkatu	10	

Nro	Risteys	Priorisointipisteet (10p-23p.)	Huomiot
29	Lauttasaarentie - Lahnalahdentie	10	
30	Isonnevankuja - Eliel Saarisen tie	10	Rakenteilla uusi järjestely
31	Roihuvuorentie (eritasoliittymä Itäväylälle)	10	
32	Munkkiniemen puistotie - Kadetintie	10	
33	Tilkanvierto – Ratsastie	10	
34	Hämeentie – Kinaporinkatu	10	Rakennettu uusi järjestely 2021



Kuva 12 Kevyin toimin parannettu Sörnäisten rantatien ja Hakaniementien risteys

Kytkökset muihin hankkeisiin

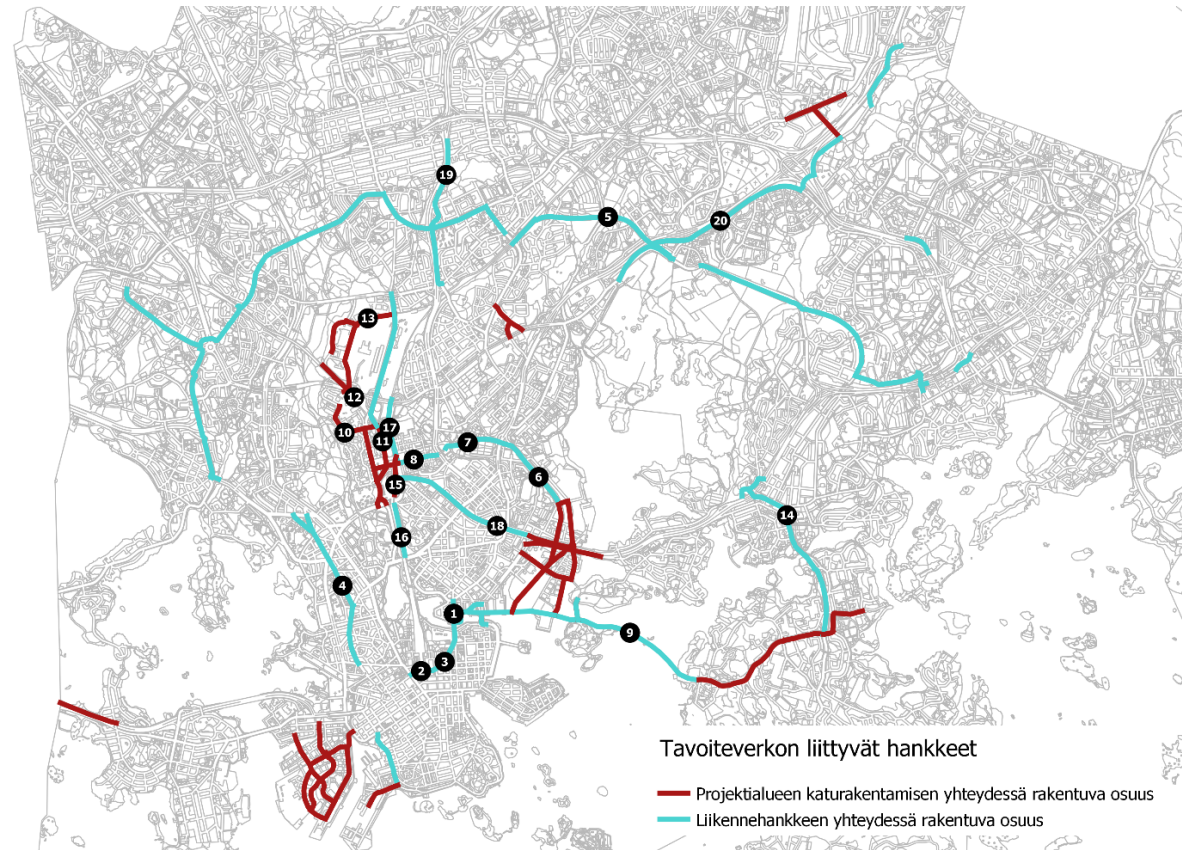
Pyörätieyhteyksiä pyritään toteuttamaan samanaikaisesti muiden isojen rakentamishankkeiden kanssa työmaiden aiheuttamien haittojen vuoksi. Monet pyöräliikenteen hankkeista edellyttävät myös katutilan poikkileikkauksen muuttamista merkittävästi, jolloin eri liikennehankkeiden yhdistäminen on järkevin tapa toteuttaa yhteydet.

Kantakaupungin projektialueet Länsisatama, Kalasatama, Pasila ja Kruunuvuorenranta valmistuvat katujen osalta 2030-lukuun mennessä pitkälti. Uutena alueena rakentumaan alkavat Hernesaaren sekä Koi-vusaaren alueet. Alueiden rakentumisen myötä kehittyvät myös niiden läpi kulkevat pyöräliikenteen yhteydet.

Toteuttamishjelmaa laadittaessa on tunnistettu yhteyksiä, jotka toteutuvat todennäköisesti muiden liikennehankkeiden yhteydessä (kuva 13). Näiden yhteyksien osalta pyöräliikenteen järjestelyiden aikatauluttaminen on alustavasti sidottu koko hankkeen aikatauluihin. Tavoiteverkon mukaisia väyliä rakennetaankin seuraavina vuosina paljon erityisesti raitiohankkeiden yhteydessä:

- Raide-Jokeri
- Kruunusillat
- Kalasatama–Pasila-raitiotie
- Viikki–Malmi-raitiotie
- Läntisen kantakaupungin raitiotie ja Vihdintien kaupunkibulevardi
- Tuusulanbulevardi

Seuraavilla sivuilla on käyty tarkemmin läpi eri hankkeiden kytköksiä liikennehankkeisiin ja maankäytön kehittämiseen.



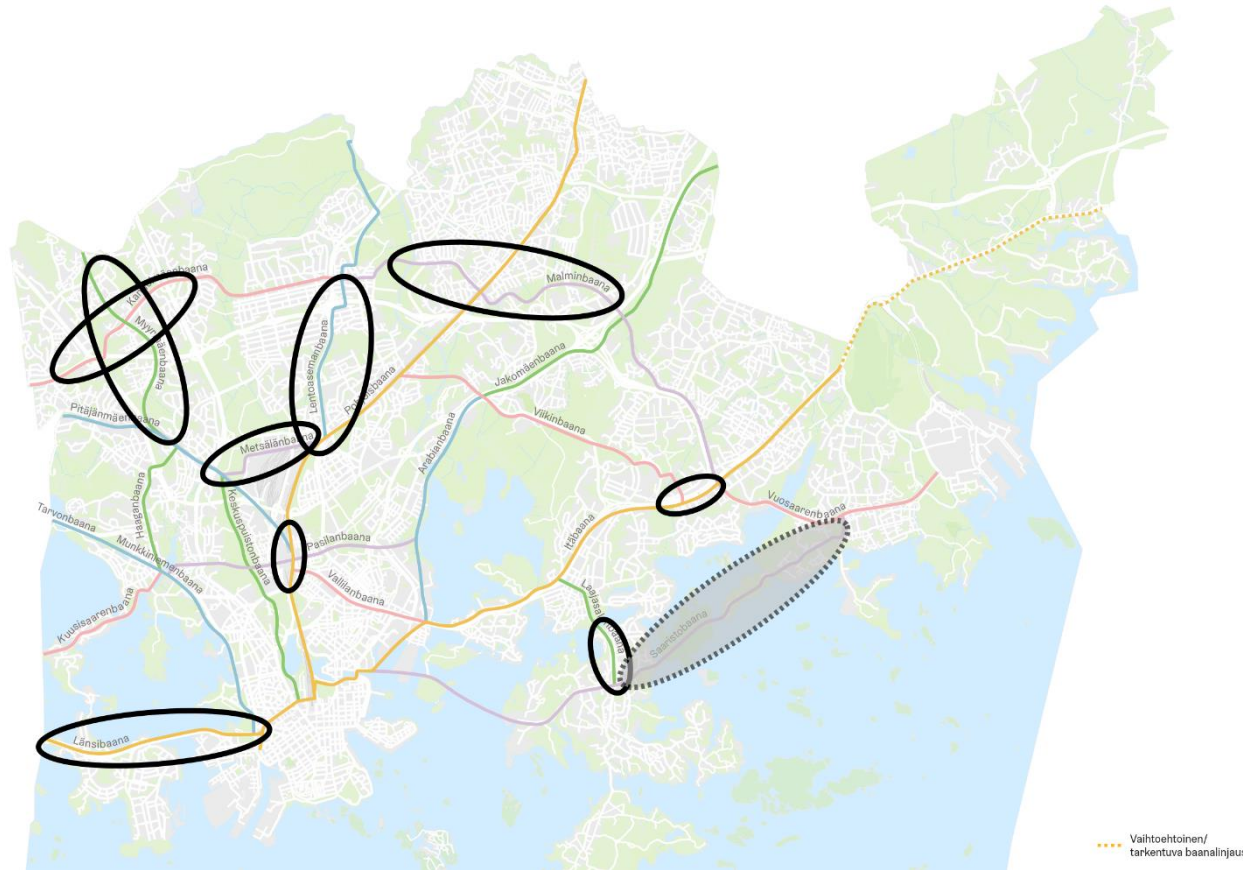
Kuva 13 Projektialueiden ja isojen liikennehankkeiden yhteydessä rakentuvat osuudet

Kytkökset liikennehankkeisiin

- Hakaniemen alueen pyöräliikenteen järjestelyt uudistetaan kokonaisuutena. Siltasaarenkadulle rakennetaan molempiin suuntiin pyörätieyhteydet Hämeen tien ja Pitkäsillan välille **(1)**. Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki rakennetaan ensin Hakaniemeen. Toisessa vaiheessa päätepysäkki on suunniteltu rakennettavaksi Kaivokadulle ja samalla kadulle rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet **(2)**. Kaisaniemenkadun pyörätieyhteyksien toteuttamista tarkastellaan samassa yhteydessä. **(3)**.
- Läntisen kantakaupungin raitiohankkeen yhteydessä toteutetaan pyöräteitä Runeberginkadulle ja Topeliuksenkadulle **(4)**.
- Raide-Jokerin yhteydessä valmistuu vuonna 2023 mm. Viikinbaana pääosin valmiiksi sekä Pohjoisbaanaa Oulunkylässä **(5)**.
- Kalasatama–Pasila-raitiotien yhteydessä (tavoitevuosi 2024) rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet Hermannin rantatielle **(6)** ja Pasilanbaanaa Vallilanlaakson puistoon raideyhteyden viereen **(7)**. Myös Asemapäällikönkadulle rakennetaan Pasilanbaanan järjestelyt raitiotien yhteydessä **(8)**.
- Kruunusillat-raitiotien yhteydessä (tavoitevuosi 2026) Saaristobaana rakentuu Kruunuvuorenrantaan ja kohti Laajasaloa **(9)**.
- Ilmalan raitiotien yhteydessä rakennetaan vuoden 2021 aikana pyöräkaistoja Radiokadulle ja Pasilankadulle **(10)**. Pasilan katurakentamisen myötä Pitäjänmäenbaana kohti Ilmalaa rakentuu **(11)**. Eteläisen Postipuiston rakentamisen yhteydessä rakennetaan uusi silta Ilmalan asemalta ja Pitäjänmäenbaanan järjestelyitä radan varressa **(12)**. Myös Metsälänbaanaa rakennetaan kohti Käpylän asemaa **(13)**.
- Herttoniemen yritysalueen katuhankkeiden sekä Laajasalontien kaupunkibulevardihankkeen yhteydessä myös pyöräliikenteen järjestelyt rakennetaan nykyisten suunnitteluperiaatteiden mukaisesti **(14)**. Muutosten myötä myös Laajasalonbaana valmistuu suurilta osin.
- Pohjoisbaanan lopulliset järjestelyt valmistuvat Pasilan itäisen tornitaloalueen valmistumisen myötä **(15)**. Alppipuistossa Pohjoisbaana rakentuu uudestaan mahdollisen Pisara-radon järjestelyiden yhteydessä **(16)**. Rautatieläisenkadun suunniteltu jatke radan ali voi vaikuttaa myös Ratapihantien suuntaisen Pohjoisbaanan rakentamisen aikatauluun **(17)**.
- Vallilanbaana rakentuu lopulliseen muotoonsa Teollisuuskadun ja Junatien risteyksen kehittämisen yhteydessä **(18)**.
- Lentoasemanbaana rakennetaan Tuusulanbulevardin yhteydessä Käpylän asemalta Kehä I:n tasolle **(19)**.
- Jakomäenbaana toteutetaan Viikki–Malmi-raitiotien yhteydessä **(20)**.

Kytökset maankäytön kehittämiseen

- **Saaristobaana** toteutetaan vain Laajasaloon asti. Vartiosaaren kautta Vuosaareen kulkevaa yhteyttä ei edistetä nykyisen kaavatilanteen puitteissa.
- **Länsibaanan** rakentamiseen vaikuttavat Länsiväylän ympäristön ympäristöön kohdistuvat liikenteen ja maankäytön suunnitelmat. Länsibaanan toteutusratkaisut nykyisellä Lapinlahden sillalla ovat osoittautuneet kustannuksiltaan merkittäviksi. Ennen Länsibaanan rakentamista panostetaan Lauttasaarentien järjestelyihin. Marian sairaala-alueen alittava pyörätunneliyhteys siirretään investointiohjelmaan, jos laadukkaan tunneliratkaisun mahdollistava rakennushanke etenee.
- **Myyrmäenbaanaa** tulee kehittää Kannelmäessä ja Malminkartanossa osana alueiden kaupunkikehitystä. Baanalinjaus on olennaisesti kytköksissä mm. Malminkartanon asemanseudun kehittämiseen. Myös **Malminbaana ja Kannelmäenbaana** sijoittuvat keskeisille maankäytön kehittämisalueille.
- **Lentoasemanbaana** rakentuu osana Tuusulanväylän muutosta kaupunkibulevardiksi.



Kuva 14 Tunnistettuja baanaverkon kytköksiä maankäytön kehittämisalueillein

Pyöräväylien toteuttamisohjelma 2021–2031

Pyöräliikenteen tavoiteverkon yhteyksiä toteutetaan sekä erillisinä pyöräliikenteen edistämishankkeina, että muihin liikenne- ja kaavahankkeisiin liittyvinä osuuksina. Toimenpiteitä tarvitsevista yhteyksistä vain osa voidaan rajallisten resurssien myötä lopulta toteuttaa 10 vuoden sisällä. Ensisijaisesti pyritään edistämään pyöräliikenteen vaikuttavuudeltaan suurimpia hankkeita. Kaupungin budjetissa määritelty investointiraami määrittelee vuosittain, kuinka paljon käytettävää rahaa on. Helsingin pyöräliikenteen ja jalankulun erillishankkeiden 10-vuotisen investointiohjelman vuosittaiseksi budjetiksi on esitetty 19,5 miljoonaa euroa. Tässä raportissa on oletettu investointiraamin jatkuvan saman tasoisena seuraavat 10 vuotta. Investointihankkeiden toteuttamisajankohdat tarkistetaan vuosittaisen talousarviosuunnitelun yhteydessä. Tässä raportissa investointijärjestys on esitetty kesäkuussa 2021 valmisteilla olevan kaupungin talousarvion (TAE22) mukaan.

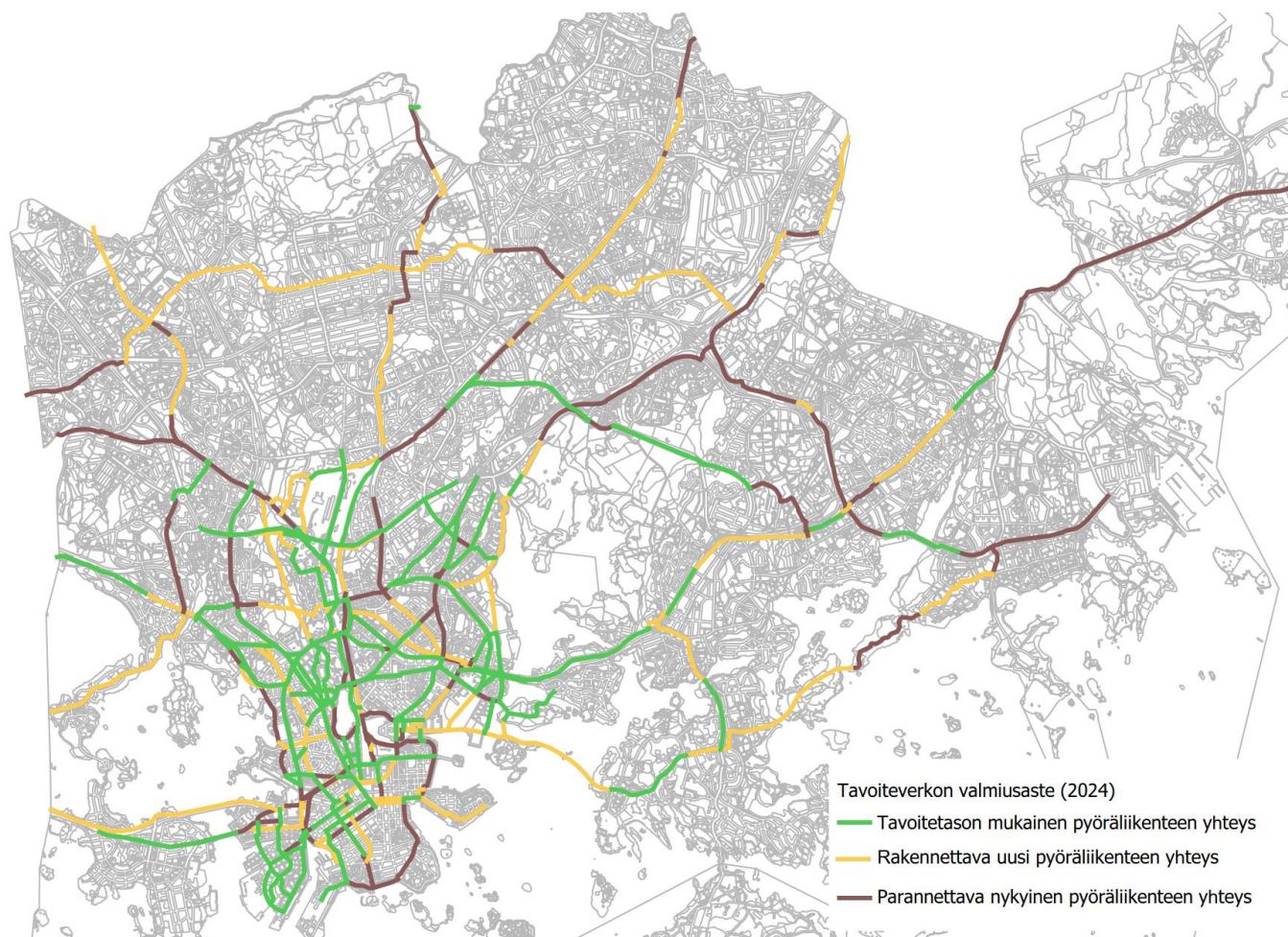
Yleisesti kantakaupunki säilyy myös tulevat vuodet keskeisimpänä investointien kohteena, mutta 2020-luvun puolivälin jälkeen painopiste siirtyy enemmän myös baanaverkon rakentamiseen ja muihin esikaupunkialueiden hankkeisiin. Kantakaupungin tavoiteverkon toteutumisen tavoitevuosi on 2025. Tavoitevuoteen ei tulla pääsemään, vaan kantakaupungin tavoiteverkko rakentuu lähes valmiiksi 2031 mennessä. Myös baanaverkosta jää osia rakentumatta vuoteen 2013 mennessä. Yleisesti suunnitellulla investointitasolla ja toteutuksella pyöräliikenteen väylien kattavuus kasvaa kuitenkin siten, että pyöräliikenteen kasvutavoitteet on mahdollista saavuttaa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentuminen 2021–2024

Vuosina 2021–2024 isoimmat pyöräliikennehankkeet ovat **Kaisantunneli** ja ns. Kasin katutyöt -hanke (**Caloniuksenkatu, Runeberginkatu, Helsinginkatu**). Vuosille 2023–2024 ohjelmoitu **Mannerheimintien** saneerausurakka on kokoluokaltaan kaupungin suurin liikennehanke ja läntisen kantakaupungin tärkeimmäksi pyörätiehankkeeksi priorisoitu. Hakaniemen uudistusten ja Kruunusiltojen yhteydessä pyöräteitä aletaan rakentaa mm. **Hakaniemenrantaan** ja **Siltasaarenkadulle**. Yhteydet Hämeentielle keskustaan nousivat itäisen kantakaupungin tärkeimmiksi pyörätiehankkeiksi. Pienemmistä kohteista rakentuu mm. **Linnankoskenkadun** pyörätiet. **Lauttasaarentien** länsiosan pyöräliikenteen yhteydet selkeytyvät, kun kadulle rakennetaan pyöräkaistat.

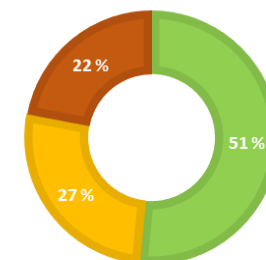
Uusien pyörätieyhteyksien lisäksi kantakaupungin tavoiteverkon yhtenäisyyttä parannetaan vuosittain muuttamalla nykyisiä pyöräteitä yksisuuntaisiksi. Myös muita pyöräteitä parannetaan kevyemmin toimin vastaamaan nykyohjeita. Seuraavina vuosina muutoksia on suunniteltu tehtäväksi **Aleksis Kiven kadulla, Nordenskiöldinkadulla, Savonkadulla, Viipurinkadulla** sekä **Mannerheimintien** pohjoisosalla.

Lähivuosina baanahankkeista priorisoidaan **Itäbaanan** ja **Pohjoisbaanan** suunnittelua ja rakentamista. Pohjoisbaanasta laaditaan vuonna 2021 yleissuunnitelma Käpylän asemalta pohjoiseen. Itäbaanan rakentaminen jatkuu Kulosaaren puistotieltä kohti Herttoniemeä ja Herttoniemestä kohti Siilitietä. Herttoniemen metroaseman ympäristössä baanalle suunnitellaan uusia järjestelyitä. Itäbaanan loppuosuudesta laaditaan yleissuunnitelma 2021–2022 aikana. Raide-Jokerin myötä **Viikinbaana** rakentuu pitkältä osuudelta valmiiksi ja Raide-Jokerin yhteydessä valmistuu myös kilometrikaupalla muita pyörätieyhteyksiä.



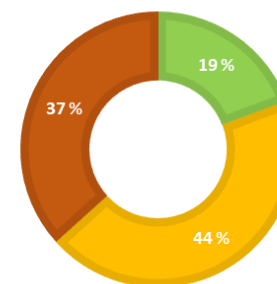
KANTAKAUPUNGIN TAVOITEVERKKO 2024

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava



BAANAVERKKO 2024

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava



Kuva 15 Kantakaupungin tavoiteverkon ja baanaverkon tilanne 2024

Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentuminen 2025–2031

Vuosikymmenen puolivälin jälkeinen investointien aikataulutus on luonteeltaan alustavaa ja tulee todennäköisesti muuttumaan seuraavien vuosien aikana. Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentumistilanne vuonna 2031 on esitetty kuvassa 16.

Kantakaupungin kohteista pyöräliikenteen infraa rakennetaan **Sturenkadulle, Mäkelänskadulle ja Aleksis Kiven kadulle. Kauppatorin** ympäristön pyörätieyhteyksiä uudistetaan muiden katuparannusten yhteydessä. Vuoden 2025 jälkeen alkaa myös Länsi-Helsingin raitiotien rakentaminen, jonka yhteydessä **Runeberginkadulle** sekä **Topeliuksenkadulle** on suunniteltu rakennettavaksi pyöräliikenteen väylät. Kruunusiltaihin liittyviä **Kaivokadun** ja **Kaisaniemenkadun** hankkeet on sijoitettu tällä hetkellä vuosikymmenen loppupuolelle. Suunnitelmien toteutuessa vuonna 2031 kantakaupungin pyörätieverkon suurimmat puutteet ovat poistuneet ja verkollinen jatkuvuus on hyvä (kuva 16).

Baanaverkkoa toteutetaan pitkinä kokonaisuuksina prioriteettien mukaan. Alustavan tarkastelun perusteella baanaverkon keskeisimmät osuudet saadaan vuoteen 2031 mennessä rakennettua. Baanayhteyksistä **Keskuspuistonbaana** ei ole mahtunut osaksi 10-vuotista investointiohjelmää. **Länsibaanan, Lentoasemanbaanan, Kannelmäenbaanan, Myyrmäenbaanan** ja **Saaristobaanan** yhteyksien toteuttaminen on kytköksissä alueiden maankäytön kehittämiseen (kts. sivu 21), eikä niitä ole toistaiseksi sisällytetty investointiohjelmaan.

Itäbaanan rakentaminen jatkuu Herttoniemestä kohti itää. Ennen maankäytön muutosten mahdollistamaa suorinta linjausta, toteutetaan väliaikainen baanayhteys nykyisen katuverkon kautta. Itäbaanan linjaus kohti Östersundomia noudattelee pitkälti nykyisiä pyörätieyhteyksiä, joita parannetaan.

Pohjoisbaanan rakentaminen jatkuu Käpylän asemalta kohti Tikkurilaa. Keskustan osuus Pohjoisbaanasta rakentuu Kaisaniemenpuiston uudistamisen yhteydessä. Linnunlaulun kohdalla olevan mäen oikaiseva pyörätieyhteys ja nykyistä pyörätieyhteyttä mukaileva linjaus Helsinginkadulta Hakamäentielle on suunniteltu toteutettavaksi 2020-luvun loppupuolella. Toteuttaminen liittyy Alppipuiston kohdalla mahdolliseen Pissarataan ja Pasilassa itäisen tornialueen toteuttamiseen. Pasilan asemalla Ratapihantien pyörätien nosto junaradan tasolle on kytköksissä Ratamestarinkadun mahdolliseen katuyhteyteen junaradan ali.

Munkkiniemenbaanan järjestely Merikannontielle ja Hietakannaksentielle suunnitellaan uudestaan ja toteutetaan samoihin aikoihin Humallahden rantayhteyden toteutuksen kanssa. Baanan toteuttaminen linkittyy myös Munkkiniemen puistotien puukujanteen uusimiseen ja osuudelle tutkitaan vielä vaihtoehtoisia ratkaisuja baanayhteyden järjestämiseen.

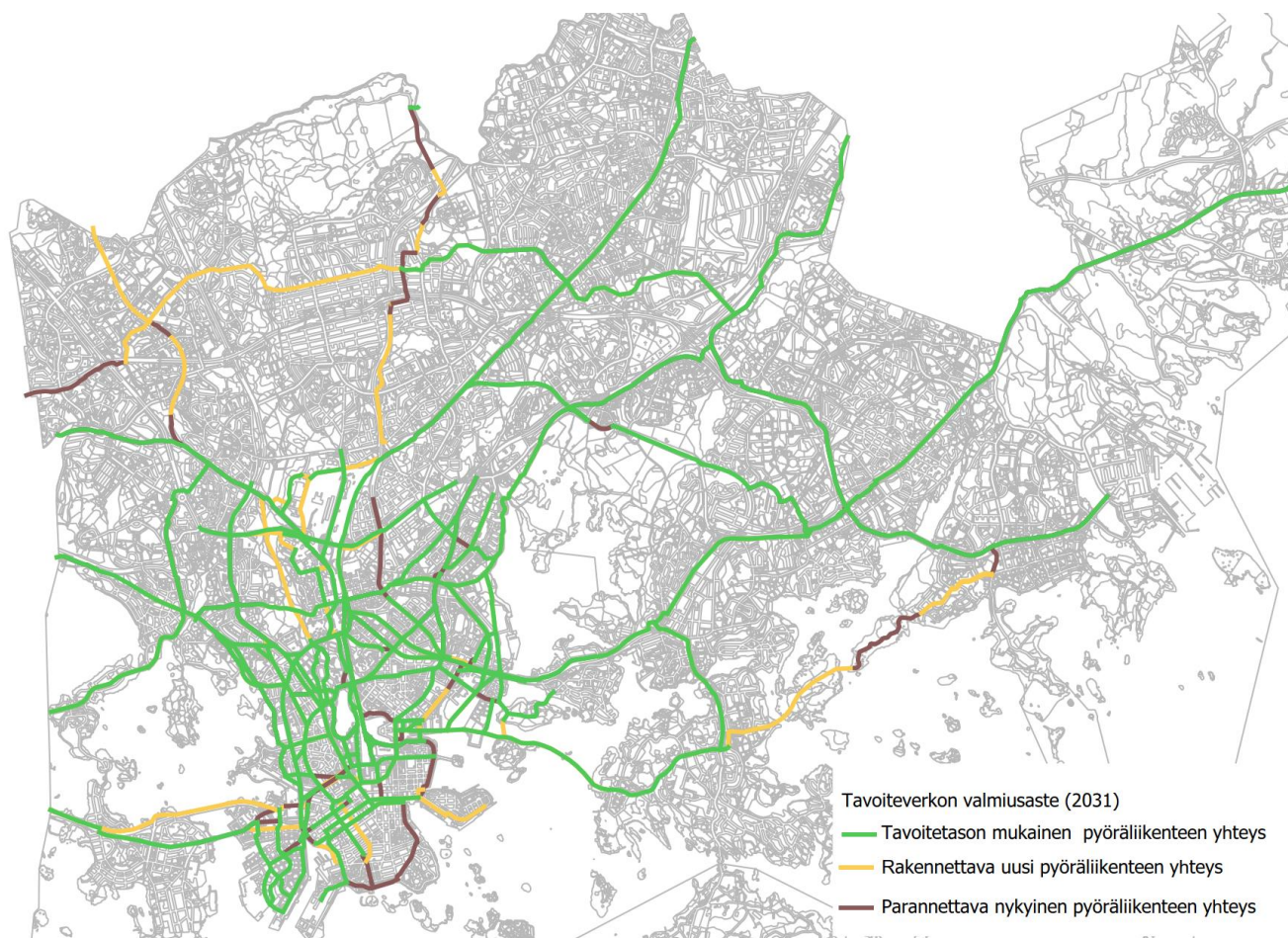
Kuusisaarenbaana rakennetaan kokonaisuutena Munkkiniemenaukiolta kohti Espoon rajaa. Toteutusajankohtaan voi vaikuttaa Espoon suunnitelmat Otaniemensillan korjauksesta.

Pasilanbaanan yhteys rakentuu Vallilanlaakson raitiotien yhteydessä. Myös yhteys Pikku Huopalahden puistosta Pasilan sillalle aikataulutetaan samaan yhteyteen.

Pitäjänmäenbaanan tärkein uusi yhteys on uusi silta radan varresta Ilmalan asemalle. Baanayhteyttä kehitetään Postipuiston ja Veturitien rakentamisen yhteydessä. Pitäjänmäenbaanaa rakennetaan myös kaavahankkeiden yhteydessä ja parannetaan nykyistä väylää.

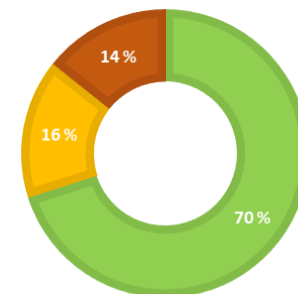
Arabianbaana ja **Jakomäenbaana** rakentuu 2020-luvun lopulla. Aikataulutuksessa otetaan huomioon Viikki–Malmi-raitiotien aikataulutus sekä Verkkosaaren pohjoisosan kaupunginosan rakentuminen.

Vuosaarenbaana ja **Malminbaana** rakentuu pääosin nykyisen pyörätieyhteyksiä parantamalla. Malmilla huomioidaan keskusta-alueen kehittämisperiaatteet.



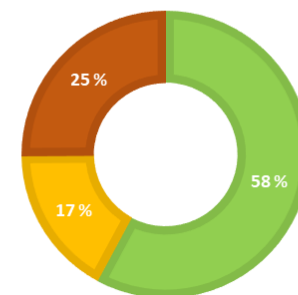
KANTAKAUPUNGIN TAVOITEVERKKO 2031

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava



BAANAVERKKO 2031

■ Tavoitetason mukainen ■ Uusi ■ Parannettava



Kuva 16 Kantakaupungin tavoiteverkon ja baanaverkon tilanne 2031

Tavoiteverkon rakentamisen nopeuttamismahdollisuudet

Helsingissä yleisesti käytössä oleva Yhteinen kunnallistekninen työmaa –sopimuksen myötä eri töitä samalla osuudella yhdistetään. Ratkaisulla vähennetään asukkaille ja yrityksille töistä aiheutuvaa haittaa. Eri kaivutöiden yhdistäminen voi lisätä yleisesti katurakentamisen kustannussäästöjä. Usein pyöriteiden mahdollistaminen katutilaan edellyttää muutosta katutilan jakoon, joten saneeraushankkeiden myötä pyöräliikenteen järjestelyt voidaan rakentaa parhaiden käytäntöjen mukaan. Katusaneerausten jälkeen kadun laatu paranee ja kadun alla oleva infrastruktuuri saadaan korjattua kestäväksi jälleen vuosikymmeniä.

Katusaneerausena toteutettava pyöräliikenteen edistämishanke on usein katuosuuden pituuteen nähden pitkäkestoinen ja kustannukseltaan suuri. Pyöräliikenteen tavoiteverkon näkökulmasta rakentamisen tahti on tavoitteeseen nähden hidas, sillä työmaahaittojen vuoksi lähekkäisiä työmaita ei voi olla samaan aikaan useita käynnissä.

Kansainvälisissä verokkikaupungeissa pyöräliikenteen väyliä rakennetaan usein myös kevyimmin ja nopeammin toimin kuten:

- Pyöräkaistan toteuttaminen ajoradan tilaan
- Katutilan kokeilut
- Pyöriteiden rakentaminen kadun reunaan ennen myöhemmin tehtävää saneerausta (vaiheittainen toteutus)

Pyöräliikennehankkeiden yhteydessä on tarpeen jatkossa tarkastella erilaisia toteutusmuotoja. Tämän työn yhteydessä kevyemmän ja nopeamman toteutuksen mahdollisuus on noussut esiin mm. Albertinkadulla ja Lönrotinkadulla. Lönrotinkadulle on alustavasti suunniteltu toteutettavan pyöräkaistan osana EU:n Handshake-projektia. Tulevina vuosina tarkastellaan myös muita soveltuvia kohteita esim. pyöriteiden vaiheittaiselle toteuttamiselle.



Kuva 4 Götgatanille toteutettu väliaikainen pyöräkaista Tukholmassa

Tavoiteverkon toteuttamisen vaikutukset ja kustannukset

Kansainvälisten esimerkkien perusteella pyöräliikenteen suosioon vaikuttaa merkittävästi kaupunkien pyörätieverkoston laajuus ja laatutaso. Helsingin tavoiteverkkojen rakentamisella arvioidaan olevan keskeinen vaikutus pyöräliikenteen houkuttelevuuteen ja kulkutapaosuuden kehittymiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana. Pyöräliikenteen määrien kasvusta huolimatta pyöräliikenteen kulkutapaosuus on viimeiset vuodet pysynyt 9–11 %:n lukemissa Helsingissä. Pääsyyinä maltilliseen kasvuun on nähty kantakaupungin pyöräliikenteen olosuhteiden tavoitteita hitaampi kehitys. Helsingin tekemissä liikennelaskennoissa on todettu kantakaupungin uusien pyöräväylien houkuttelevan kaduille lisää pyörällä liikkuvia ihmisiä.

Pyöräväylien rakentamisella on yleensä paikallisia vaikutuksia työmaiden aiheuttamien haittojen takia. Rajallisen katutilan takia pyöräliikenteen väylien toteuttaminen voi toisinaan edellyttää mm. autojen pysäköintitilan tai ajokaistojen uudelleenjärjestelyä. Tarkemmat vaikutukset muihin liikennemuotoihin määräytyvät tarkemmassa suunnittelussa.

Helsingissä kantakaupungin tavoiteverkon ja baanaverkon toteuttamisen hyötyjä ja kustannuksia on arvioitu vuonna 2014 (Helsingin kaupunki, 2014). Työssä tarkastellut 10 miljoonan ja 20 miljoonan euron investointiohjelmat pyöräliikenteen edistämiseen keskittyivät erityisesti baanojen lisäämiseen ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentamiseen. Kantakaupungin tavoiteverkon ja baanaverkon laajuus on säilynyt vuodesta 2014 kutakuinkin samana. Investointiohjelmien infrastruktuuriparrannusten ennustettiin kasvattavan pyörällä tehtyjen matkojen määrää 18–30 %. Molempien investointiohjelmien terveysvaikutukset arvioitiin mittaviksi ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt merkittäviksi. Pyöräliikenteen investointiohjelman H/K-suhde arvioitiin lähelle kahdeksaa (7,8).

Sittemmin pyöräliikenteen vaikutuksia on arvioitu Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 yhteydessä tehdyssä yritysvaikutusten arvioinnissa (Helsingin kaupunki, 2020b). Kirjallisuuskatsauksena tehdyn arvion perusteella pyöräliikenteen kehittämisellä on pääosin positiivisia vaikutuksia kaupungin yritystoimintaan. (Helsingin kaupunki, 2020c). EU-vetoisessa Handshake-hankkeessa teetettiin vuonna 2020 hyöty-kustannusarviointi Hämeentien uusista pyöräliikenteen järjestelyistä. Hankkeen H/K-suhteeksi arvioitiin 3,6 ja huomioiden kaikki katurakentamisen kustannukset suhde oli 1,8.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia on haastava arvioida luotettavasti ilman yleissuunnitelmatason suunnitelmia, joten kantakaupungin tavoiteverkon osalta sen rakentamisen kustannusarviota ei ole tämän työn yhteydessä tehty. Suunnitteluratkaisut määrittelevät paljon kustannuksia. Hyötyjen näkökulmasta investointi parhaiden käytäntöjen mukaiseen pyörätieratkaisuun edistää todennäköisimmin tavoitetta pyöräliikenteen lisäämiseksi. Pyöräliikenteen edistämishankkeet voivat sisältää myös muuta rakentamista kuin pelkät pyörätiet. Kadulle maalattavat pyöräkaistat ovat edullisemmat kuin rakenteellisesti erotellut pyörätiet, jos kadun reunakivilinjoin ja kuivatukseen ei tarvitse tehdä muutoksia. Edullisempi ratkaisu voi kuitenkin tuntua turvattomammalta ja näin houkutella vähemmän ihmisiä pyörän selkään.

Baanaverkon kustannuksia arvioitiin karkealla tarkkuudella ohjelmointityön pohjaksi. Jos osuudesta ei ollut tiedossa yleissuunnitelmatason kustannusarviota, määriteltiin kustannus yhteyden pituuden mukaan kerrottuna yksikkökustannuksella. Baanahankkeen hinta-arvioksi arvioitiin 1 miljoona €/km. Isompaa katusaneerausta

vaativissa hankkeissa kustannusarvioksi määriteltiin karkealla tarkkuudella kantakaupunkimaisilla alueilla 5 miljoonaa €/km ja väljemmillä alueilla 2,5 miljoonaa €/km. Baanasiltojen kustannusarviot määriteltiin sillan pituuden ja neliöhinnan 2000€/m² perusteella.

Koko baanaverkon kustannukseksi arvioitiin noin 300 miljoonaa euroa. Baanakohteista merkittävimmät kustannukset kohdistuvat Länsibaanalle (n. 30 miljoonaa euroa), Myyrmäenbaanalle (n. 35 miljoonaa euroa) sekä Pohjoisbaanalle (n. 30 miljoonaa euroa). Kyseiset baanat sisältävät merkittäviä taitorakenneosuuksia, kuten siltoja ja alikulkuyhteyksiä. Suuri osa baanaverkon väylistä rakentuu muun katurakentamisen yhteydessä, joten kustannukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Lähdeluettelo

HSL (2017). Helsingin seudun pääpyöräilyverkko: keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvitys

Helsingin kaupunki (2014) Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja
<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/19/19e23771a537de7733462d3984af5b3d2ebcff7e.pdf>

Helsingin kaupunki (2020a). Asukaskysely pyöräväylien priorisoimiseksi. Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan julkaisu 17/2020
<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-17-20.pdf>

Helsingin kaupunki (2020b). Pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025
<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2020-003674/khs-2020-39/>

Helsingin kaupunki (2020c). Pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025. Yritysvaikutusten arviointi
<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/84/843a10c4f299f7802b690dbefb58b8426e467d10.pdf>

Liitteet

Liite 1 Priorisointiperiaatteet

Liite 2 Priorisointipisteet, uudet yhteydet

Liite 3 Priorisointipisteet, parannettavat yhteydet

Liite 1 Priorisointiperiaatteet

Pyörävylien priorisointiperiaatteet

Tavoitteena priorisoinnilla on kohdistaa resurssit eniten pyöräliikenteen määriä kasvattaviin hankkeisiin. Hankkeiden toteuttamisen ajankohta määräytyy vuosittaisen ohjelmointityön myötä, jossa otetaan priorisointilistan lisäksi huomioon mm. kustannukset ja resurssit, linkitykset muihin työmaatarpeisiin sekä työmaan aikana kohdistuvat haitat. Pyöräliikenteen hankkeet priorisoitiin viiden kategorian avulla:

Käyttäjämääräennuste 2025

Käyttäjämääräennuste mallinnetaan pyöräliikenteen Brutus-simulointimallin avulla. Skenaariona käytetään vuoden 2025 ennustetilannetta, jossa kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko on oletettu kokonaisuudessaan rakentuneeksi. Hanke saa sitä enemmän pisteitä, mitä enemmän linkin kautta arvioidaan kulkevan käyttäjiä.

Pyöräliikenteen ennuste	Pistemäärä (0–5)
>3000 pp/vrk	5 p.
2000–2999 pp/vrk	4 p.
1000–1999 pp/vrk.	3 p.
500–999 pp/vrk	2 p.
<500 pp/vrk	1 p.

Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys

Hankkeen pistemäärät ovat suuremmat, jos hanke edistää pyöräliikenteen verkon jatkuvuutta pääreittitasolla. Jatkuvuutta arvioidaan sekä yhteystarpeen että järjestelyiden jatkuvuuden osalta.

Esimerkiksi keskeinen pääverkon puuttuva yhteys saa 5 pistettä. Hanke saa 5 pistettä, jos sen ansiosta pyöräliikenteen tavoiteverkon yksisuuntainen järjestelmä laajenee luontevasti. Hankkeet, joiden osalta yksisuuntaistamisella ei ole välitöntä tarvetta, saavat 3 pistettä. Hankkeet, joissa järjestelyt ovat tavoiteverkon mukaiset saavat 1 pisteen.

Verkon tilanne arvioitiin vuoden 2020 tilanteessa.

Nykyjärjestelyn taso (toimivuus, turvallisuuden tunne)

Hanke saa sitä enemmän pisteitä, mitä enemmän nykyjärjestelyn laatupuutteita hanke parantaa. Laatupuutteita voi olla mm. pyörätien sijainti vain toisella puolen katua tai jos väylän erottelussa on puutteita. Onnettomuuksien suuri määrä tai pyöräliikenteen sijainti bussikaistalla tai vilkkailla ajokaistoilla antaa 5 pistettä. Täysin uudet yhteydet kuten sillat saavat 5 pistettä.

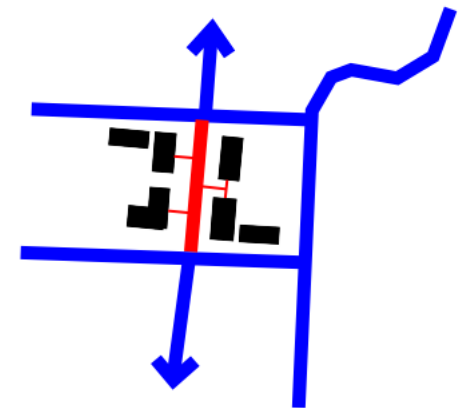
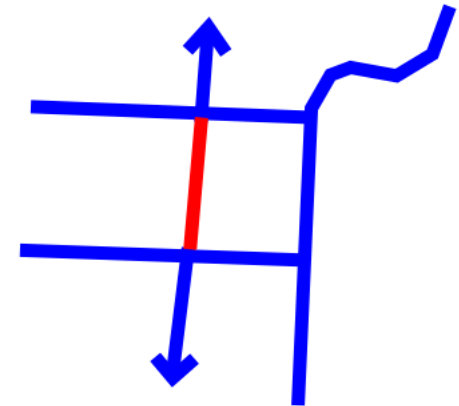
Paikallisen saavutettavuuden parantuminen

Hanke saa sitä enemmän pisteitä, mitä enemmän se helpottaa pääsyä lähtö- ja määränpäihin hankkeen läheisyydessä ja kuinka paljon näitä kohteita on. Arvioinnissa huomioidaan lisäksi erikseen joukkoliikenneasemat ym. kohteet.

Kohteet arvioitiin vuoden 2020 maankäytöllä.

Sujuvuuden parantuminen

Hanke saa sitä enemmän pisteitä, mitä enemmän se parantaa sujuvuutta yhteyden suuntaisesti. Sujuvuutta voidaan mitata matkanopeutena sekä vähentyneenä matka-aikana. Baanaverkon väylillä sujuvuuden oletetaan olevan normaalia tasokkaampi mm. verkon laatutavoitteiden myötä.



Risteyksien priorisointiperiaatteet

Risteyksien parantamistoimien priorisointiperiaatteet määriteltiin tarkastelemalla viittä kriteeriä.

Pyöräliikenne-ennuste 2025 = 0–5 pistettä

Pyöräliikenneonnettomuudet 2010–2020 = 0–5 pistettä

Selkeät pyöräliikenneonnettomuuspaikat 2010–2020 (yli neljä onnettomuutta 10 metrin säteellä) = 3 pistettä

Risteyksiin liittyvät palautteet = 0–5 pistettä

Pyöräteihin liittyvät palautteet = 0–5 pistettä

Yhteensä = 0–23 pistettä

Liite 2 Priorisointipisteet, uudet yhteydet

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Kaisaniemenkatu	23	3900	5	5	5	5	3		x	0.50
Hanasaaren laituri	22	2900	4	5	5	3	5	Itäbaana	x	0.81
Nihti	22	2200	4	5	5	3	5	Saaristobaana	x	0.34
Siltasaarenkatu (Hakaniemenranta - Hämeentie)	22	2000	4	5	5	5	3		x	0.16
Siltasaarenkatu (John Stenbergin ranta - Hakaniemenranta)	22	2500	4	5	5	5	3		x	0.15
Linnunlaulu	21	5200	5	5	5	1	5	Pohjoisbaana	x	0.54
Mannerheimintie (Runeberginkatu - Nordenskiöldinkatu)	21	1000	3	5	5	5	3		x	0.86
Mannerheimintie (Töölönlahdenkatu - Runeberginkatu)	21	1400	3	5	5	5	3		x	0.96
Merihaansilta	21	5300	5	5	5	1	5	Saaristobaana	x	0.37
Myyrmäenbaana (Malminkartanon tunneli)	21	1500	3	5	5	3	5	Myyrmäenbaana		0.42
Pohjoisbaana (Malminkaari - Tapanilankaari)	21	2800	4	5	5	3	4	Pohjoisbaana		1.41
Postiljooninkatu - Kuormakatu	21	3000	5	5	5	1	5	Metsälänbaana		0.59
Runeberginkatu (Arkadiankatu - Caloniuksenkatu)	21	1700	3	5	5	5	3		x	0.47
Runeberginkatu (Caloniuksenkatu - Töölöntori)	21	1800	3	5	5	5	3		x	0.43
Tuusulanbulvardi (Käpylän asema - Kaskynhaltijantie)	21	1000	3	5	5	3	5	Lentoasemanbaana		1.47
Hermannin rantapuisto	20	2350	4	5	5	1	5	Arabianbaana	x	0.53
Hermanninranta	20	2300	4	5	5	1	5	Arabianbaana	x	0.52

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Itäbaana (Tupasaarentie - Hiihtäjänkuja)	20	3600	5	5	5	1	4	Itäbaana		0.96
Kauppatori	20	2500	4	5	4	3	4		x	0.32
Kruunusillat (Nihti - Kruunuvuorenranta)	20	2300	4	5	5	1	5	Saaristobaana	x	2.46
Länsibaana (Maamonlahdentie - Salmisaarentie)	20	2400	4	5	5	1	5	Länsibaana	x	1.98
Mannerheimintie (Nordenskiöldinkatu - Reijolankatu)	20	900	2	5	5	5	3		x	0.23
Mannerheimintie (Postikatu - Töölönlahdenkatu)	20	2200	4	5	4	3	4		x	0.38
Metsälänbaana (Laivakatu - Käpylän asema)	20	3000	5	5	5	1	4	Metsälänbaana		0.57
Myyrmäenbaana (Kehä I silta)	20	2200	4	5	5	1	5	Myyrmäenbaana		0.59
Myyrmäenbaana (Pohjois-Haagan asema)	20	2000	4	5	5	1	5	Myyrmäenbaana		0.62
Mäkelänkatu (Kumpulantie - Hämeentie)	20	500	2	5	5	5	3		x	1.42
Pohjoisbaana (Kehä I silta)	20	2700	4	5	5	1	5	Pohjoisbaana		0.39
Pohjoisesplanadi	20	1750	3	5	4	5	3		x	0.58
Postipuiston silta - Ilmalanpolku	20	4000	5	5	4	1	5	Pitäjänmäenbaana	x	0.34
Sturenkatu (Helsinginkatu - Mäkelänkatu)	20	1200	3	5	4	5	3		x	1.33
Tuusulanbulevardi (Käskynhaltijantie - Maanmittarinpolku)	20	1000	3	5	4	3	5	Lentoasemanbaana		0.81
Haartmaninkatu	19	900	2	5	4	5	3		x	0.38
Hietalahdenranta (Ruoholahdenranta - Bulevardi)	19	1500	3	5	4	3	4		x	0.26
Humallahden yhteys (Merikannontie - Mississippinraitti)	19	3000	5	3	5	1	5	Munkkiniemenbaana	x	0.53
Ilmasilta	19	1300	3	5	5	1	5	Malminbaana		0.60
Itäbaana (Suunnittelijankatu - Valurinkatu)	19	2500	4	5	4	1	5	Itäbaana		1.32
Itäbaana (Valurinkatu - Marjaniementie)	19	2000	4	5	4	1	5	Itäbaana		1.66
Junatien silta	19	1900	3	5	5	1	5	Vallilanbaana	x	0.22

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavuteta- vuuden parantuminen	Sujuvuuden parantumi- nen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Kulosaaren puistotie	19	4200	5	5	4	1	4	Itäbaana		1.14
Laajasalontie (Koirasaarentie - Herttoniemensalmi)	19	1700	3	5	4	3	4	Laajasalonbaana		1.26
Marian alitus	19	3700	5	3	5	1	5	Länsibaana	x	0.12
Mechelininkatu (Lapinlahdentie - Pohj.Rautatiekatu)	19	2100	4	5	4	3	3		x	0.12
Metsälänbaana (Postintaival - Postiljooninkatu)	19	2800	4	5	5	1	4	Metsälänbaana		0.17
Myyrmäenbaana (Malminkartanon silta)	19	1700	3	5	5	1	5	Myyrmäenbaana		1.18
Mäntymäenkenkä	19	2700	4	5	5	1	4	Keskuspuistonbaana	x	0.17
Pohjoisbaana (Maaherrantie - Jokiniementie)	19	2800	4	5	5	1	4	Pohjoisbaana		0.24
Raparperipellonpolun silta	19	1500	3	5	5	1	5	Malminbaana		
Topeliuksenkatu (Nordenskiöldin aukio - Tukholmankatu)	19	800	2	5	4	5	3		x	0.73
Hakaniemenranta (Merihaka)	18	5500	5	5	3	1	4	Itäbaana	x	0.39
Itäbaana (Hiihtäjänkuja - Suunnittelijankatu)	18	2600	4	5	4	1	4	Itäbaana		0.50
Kaivokatu (Elielinaukio - Mikonkatu)	18	2200	4	5	4	3	2		x	0.29
Lauttasaarentie (Isokaari - Ruukinlahdentie)	18	500	2	5	5	3	3			0.69
Linnankoskenkatu (Stenbäckinkatu - Nordenskiöldin aukio)	18	1100	3	5	4	3	3		x	0.44
Linnanrakentajantie (Herttoniemensalmi - Itäväylä)	18	2100	4	5	4	1	4	Laajasalonbaana		1.18
Lähetinkatu	18	500	2	5	5	1	5		x	1.09
Lönnotinkatu (Hietalahdenkatu - Mannerheimintie)	18	1200	3	3	4	5	3		x	0.91
Oopperan alikulku	18	2700	4	3	5	1	5	Keskuspuistonbaana	x	0.13
Pohjoisbaana (Alankotie - Kiitäjänpolku)	18	2100	4	5	4	1	4	Pohjoisbaana		1.77
Ratapihantie (Pasilan silta - Käpylän asema)	18	3000	5	3	4	1	5	Pohjoisbaana	x	0.98
Topeliuksenkatu (Töölöntori - Nordenskiöldin aukio)	18	1800	3	5	4	3	3		x	0.78

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavuteta- vuuden parantuminen	Sujuvuuden parantumi- nen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Tuusulanväylän alitus	18	540	2	5	5	1	5	Lentoasemanbaana		0.59
Caloniuksenkatu	17	850	2	5	4	3	3		x	0.24
Etelä-Esplanadi	17	2000	4	5	4	1	3		x	0.51
Fredrinkinkatu (Runeberginkatu - Laivurinkatu)	17	2700	4	5	2	3	3		x	0.91
Hakaniemensilta	17	5400	5	3	3	1	5	Itäbaana	x	0.23
Jakomäenbaana (Porvoonväylän alitus)	17	900	2	5	5	1	4	Jakomäenbaana		1.08
Kaisaniemenpuiston yhteys	17	2000	4	3	5	1	4	Itäbaana	x	0.16
Kaivokatu (Mannerheimintie - Elielinaukio)	17	1900	3	5	4	3	2		x	0.07
Kansakoulukatu	17	800	2	5	4	3	3		x	0.16
Koirasaarentie (Reiherintie - Laajasalontie)	17	1000	3	5	4	1	4	Saaristobaana		0.60
Korkeasaaren silta	17	210	1	5	5	1	5		x	0.31
Kuusisaarentie (Lehtisaarentie - Kärkitie)	17	4000	5	3	4	1	4	Kuusisaarenbaana		1.53
Länsibaana (Katajaharjuntie - Maamonlahdentie)	17	2400	4	3	4	1	5	Länsibaana		1.16
Malminbaana (Piikintie - Raparperipellonpolku)	17	1000	3	5	4	1	4	Malminbaana		1.60
Malminbaana (Tattariharjuntie - Pukinmäenkaari)	17	1000	3	3	4	3	4	Malminbaana		3.09
Malminkaari	17	2000	4	3	5	1	4	Pohjoisbaana		1.84
Munkkiniemen puistotie	17	3000	5	3	4	1	4	Munkkiniemenbaana		0.49
Salmisaarenkadun jatke	17	4500	5	3	4	1	4	Länsibaana	x	0.23
Somerikkotie	17	700	2	5	4	3	3	Jakomäenbaana		1.71
Topeliuksenkatu (Tukholmankatu - Mannerheimintie)	17	300	1	5	5	3	3		x	0.11
Albertinkatu (Malminrinne - Tehtaanpuisto)	16	1800	3	5	2	3	3		x	0.96
Elielinaukio	16	1800	3	5	5	1	2		x	0.08

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Et. ja Pohj.Hesperiankatu (Hietakannaksentie - Mechelininkatu)	16	1200	3	5	4	1	3		x	0.13
Etelainen Rautatiekatu	16	600	2	3	5	3	3		x	0.35
Itäväylä (Rantakartanontie - Linnavuorentie)	16	700	2	3	4	3	4	Itäbaana		1.31
Kannelmäenbaana (Pasuunatie - Piikintie)	16	2100	4	3	4	1	4	Kannelmäenbaana		4.96
Kehä I (Kontulantie)	16	700	2	5	4	1	4	Malmibaana		0.42
Kuusisaarentie (Espoo - Lehtisaarentie)	16	4200	5	3	3	1	4	Kuusisaarenbaana		0.34
Lautatarhankatu (Rialtonkuja - Tynnyrintekijänpolku)	16	840	2	5	5	1	3		x	0.39
Mechelininkatu (Länsilinkki-Lapinlahdentie)	16	450	1	5	4	3	3		x	0.36
Meripuistotie (Pajalahdentie - Lautasaarentie)	16	1700	3	5	4	1	3			0.23
Meripuistotie (Tallbergin puistotie - Pajalahdentie)	16	1700	3	5	4	1	3			0.26
Metsälänbaana (Rantarata - Postintaival)	16	2200	4	3	4	1	4	Metsälänbaana		0.35
Myyrmäenbaana (Kehä I - Kaustisentie)	16	2200	4	3	4	1	4	Myyrmäenbaana		0.31
Paciuksenkatu (Munkkiniemen aukio)	16	5100	5	3	3	1	4	Munkkiniemenbaana		0.13
Postintaival	16	2900	4	5	2	1	4	Metsälänbaana		0.58
Ramsaynranta (Kärkitie - Meilahdentie)	16	4000	5	3	3	1	4	Kuusisaarenbaana		0.83
Ramsaynranta (Meilahdentie - Munkkiniemen aukio)	16	3600	5	3	3	1	4	Kuusisaarenbaana		0.43
Teollisuuskatu (Kustaankatu - Junatie)	16	3500	5	3	3	1	4	Vallilanbaana	x	0.39
Teollisuuskatu (Ratapihantie - Kustaankatu)	16	3600	5	3	3	1	4	Vallilanbaana	x	1.37
Aleksis Kiven katu (Sturenkatu - Hämeentie)	15	500	2	5	4	1	3		x	0.86
Et. ja Pohj. Hesperiankatu (Mechelininkatu - Mannerheimintie)	15	500	2	5	4	1	3		x	0.68
Hakaniemenranta (Siltasaarenkatu - Sörnäisten rantatie)	15	800	2	3	4	3	3		x	0.41
Hermannin rantatie (Vanha Talvitie - Toukolankatu)	15	1100	3	3	3	3	3		x	1.14

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Hietaniemenkatu (Hietakannaksentie - Mechelininkatu)	15	1700	3	5	4	1	2	Munkkiniemenbaana	x	0.30
Itämerenkatu	15	2000	4	3	5	1	2		x	0.92
Kannelmäenbaana (Kehä I - Pasuunatie)	15	1700	3	3	4	1	4	Kannelmäenbaana		0.93
Katajanokanlaituri	15	780	2	5	4	1	3		x	0.55
Laajalahden aukio	15	2500	4	3	3	1	4	Munkkiniemenbaana		0.21
Laakso (Ratsastie - Pasilankatu)	15	6000	5	1	4	1	4	Pasilanbaana	x	1.24
Laivurinkatu (Tehtaankatu - Fredrikinkatu)	15	700	2	5	4	1	3		x	0.30
Lautatarhankatu (Hämeentie - Rialtonkuja)	15	300	1	5	4	1	4		x	0.12
Lentoasemanbaana (Yhdyskunnantie - Vanha Tuusulantie)	15	910	2	3	5	1	4	Lentoasemanbaana		0.56
Linnanrakentajantien silta	15	2100	4	5	3	1	2	Laajasalonbaana		0.28
Mariankatu	15	700	2	3	4	3	3		x	0.21
Mikonkatu (Pohj.Esplanadi - Korkeavuorenkatu)	15	1800	3	5	4	1	2		x	0.08
Munkkiniemen silta	15	7900	5	1	4	1	4	Munkkiniemenbaana		0.13
Myyrmäenbaana (Malminkartano - Myyrmäki)	15	1200	3	3	4	1	4	Myyrmäenbaana		0.39
Pasilankatu (Esterinportti - Veturitie)	15	800	2	5	4	1	3		x	0.19
Pohjoinen Rautatiekatu (Runeberginkatu - Arkadiankatu)	15	500	2	3	4	3	3		x	0.36
Pohjoisbaana (Vantaanjoen silta)	15	3300	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana		0.15
Radioportti	15	150	1	5	5	1	3		x	0.19
Ritokalliontien jatke	15	1900	3	3	4	1	4	Munkkiniemenbaana		0.14
Sörnäisten rantatie (Hakaniemenranta - Parrukatu)	15	2600	4	3	3	3	2		x	0.92
Tattariharjuntie (Malmin kalmistotie - Valuraudantie)	15	170	1	5	3	3	3			0.66
Tattariharjuntie (Masuunikuja - Hevosmiehenkatu)	15	310	1	5	3	3	3			1.11

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavuteta- vuuden parantuminen	Sujuvuuden parantumi- nen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Arabian rantapuisto	14	2700	4	1	4	1	4	Arabianbaana	x	1.39
Hakamäentie eteläinen (Hakamäenkuja - Ilmalankatu)	14	370	1	3	5	1	4		x	0.62
Hietalahdenkatu (Hietalahdenranta - Lönnrotinkatu)	14	200	1	3	4	3	3		x	0.13
Hämeentie (Intiankatu - Annalantie)	14	700	2	3	5	1	3		x	0.98
Katariina Saksilaisen katu	14	2800	4	1	4	1	4	Arabianbaana		0.36
Keskuspuiston baana	14	2500	4	1	4	1	4	Keskuspuistonbaana	x	2.63
Pasilankatu (Kyllikinportti - Radiokatu)	14	400	1	5	4	1	3		x	0.28
Pohjoinen Rautatiekatu (Arkadiankatu - Mannerheimintie)	14	800	2	3	5	1	3		x	0.18
Radiokatu	14	400	1	5	4	1	3		x	0.75
Simonkatu (Annankatu - Mannerheimintie)	14	300	1	5	4	1	3		x	0.29
Vallilanlaakso	14	2500	4	1	4	1	4	Pasilanbaana	x	0.81
Vanhankaupunginlahden silta	14	2800	4	1	4	1	4	Arabianbaana		0.15
Viikinranta (K.Saksilaisentie - Viikintie)	14	2100	4	1	4	1	4	Arabianbaana		0.75
Viipurinkatu	14	450	1	5	4	1	3		x	0.74
Vuosaarentie (Valkopaadentie - Porslahdentie)	14	180	1	5	4	1	3			0.36
Heikkilantie	13	900	2	3	4	1	3			0.48
Hämeentie (Kustaa Vaasantie - Intiankatu)	13	700	2	3	4	1	3		x	0.57
Koskelantie eteläinen (Hakamäentie - Mäkelänkatu)	13	100	1	3	5	1	3		x	0.78
Tattariharjuntie (Valuraudantie - Masuunikuja)	13	400	1	3	3	3	3			0.92
Toukolan rantapuisto	13	1100	3	1	4	1	4	Pasilanbaana	x	0.74
Vallilanlaakso (Hermannin rantatie)	13	2600	4	1	3	1	4	Pasilanbaana	x	0.21
Vattuniementie (Veneentekijäntie - Tallbergin puistotie)	13	900	2	3	4	1	3			0.54

Nimi	Priorisointipisteet	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutetta- vuuden parantuminen	Sujuvuuden parantumi- nen	Baanayhteys	KK:n tavoiteverkko	Pituus (km)
Et. Kuvernöörinkuja - Reposalmentie	12	800	2	3	3	1	3	Saaristobaana		0.71
Hietalahden laituri	12	200	1	3	5	1	2		x	0.58
Ilmalankatu	12	120	1	3	4	1	3		x	0.44
Isokaari	12	400	1	3	4	1	3			1.33
Itäbaana (Itäpolku)	12	840	2	1	4	1	4	Itäbaana		0.16
Kanavakatu	12	220	1	3	4	1	3		x	0.78
Meripellontien alikulkuyhteys	12	650	2	1	3	1	5	Itäbaana		0.32
Särkiniementie	12	300	1	3	4	1	3			0.86
Vauhtitie (Nordenskiöldinkatu - Veturitie)	12	300	1	3	4	1	3		x	0.13
Postikatu	11	750	2	3	3	1	2		x	0.12
Hakaniemenkatu	10	500	2	5	1	1	1		x	0.24

Liite 3 Priorisointipisteet, parannettavat yhteydet

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttäjämääräennuste 2025	Käyttäjämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baana yhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Unioninkatu (Liisankatu - Siltasaarenkatu)	21	7510	5	5	5	3	3		x	0.32
Lauttasaarentie (Meripuistotie - Lauttasaaren silta)	18	3200	5	5	4	1	3			0.22
Kanavarannan pyörätie	18	2000	4	5	5	1	3		x	0.16
Helsinginkatu (Hammar skjöldintie - Sturenkatu)	17	2700	4	5	4	1	3		x	0.47
Porkkalankatu (Lauttasaaren silta - Länsisatamankatu)	17	2300	4	5	4	1	3		x	0.42
Salmisaarenkatu	17	2400	4	5	4	1	3		x	0.38
Käpyläntie	16	900	2	5	5	1	3			0.24
Mannerheimintie (Tilkanvieto - Tukholmankatu)	16	1300	3	5	4	1	3		x	0.90
Mechelininkatu (Pohj.Rautatiekatu - Hietaniemenkatu)	16	2400	4	5	4	1	2	Munkkiniemenbaana	x	0.23
Aleksis Kiven katu (Ratapihantie - Sturenkatu)	15	1200	3	5	3	1	3		x	0.93
Alppipuisto	15	5700	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana	x	0.77
Helsinginkadun silta	15	6600	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana	x	0.07
Hämeentie (Mäkelänkatu - Sturenkatu)	15	1100	3	5	3	1	3		x	0.85
Ilmalanpolku	15	4300	5	1	4	1	4	Pitäjänmäenbaana	x	0.20
Mississippinraitti	15	3300	5	1	4	1	4	Munkkiniemenbaana	x	0.36
Mäkelänrinne	15	4200	5	1	4	1	4	Pasilanbaana	x	0.17
Nordenskiöldinkatu (Pohj.Stadiontie - Vauhtitie)	15	1600	3	5	3	1	3		x	0.43

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämääräennuste 2025	Käyttämäärärapiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Paciuksenkatu (Seurasaarenkatu - Stenbeckinkatu)	15	850	2	5	4	1	3		x	0.33
Panuntie	15	1000	3	5	3	1	3			0.57
Pitäjänmäenbaana (Pitäjänmäen asema - Postipuisto)	15	6600	5	1	4	1	4	Pitäjänmäenbaana		3.34
Pitäjänmäenbaana (Postipuisto)	15	4400	5	1	4	1	4	Pitäjänmäenbaana	x	0.38
Pohjoisbaana (Jokiniementie - Vantaanjoki)	15	3300	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana		0.76
Pohjoisbaana (Käpylän asema - Maaherrantie)	15	4600	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana		1.54
Pohjoisbaana (Savonkatu - Ratapihantie)	15	6200	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana	x	0.57
Pääskylänkatu (Hämeentie - Sörnäisten rantatie)	15	500	2	5	4	1	3			0.35
Savonkadun silta	15	5000	5	1	4	1	4	Pohjoisbaana	x	0.16
Vauhtitie (Helsinginkatu - Tivolikuja)	15	300	1	5	5	1	3		x	0.35
Hietakannaksentie (Pohj.Hesperiankatu - Hietaniemenkatu)	14	1700	3	5	2	1	3	Munkkiniemenbaana	x	0.64
Uimastadioninpolku (Auroran silta - Hammarskjöldintie)	14	3300	5	1	4	1	3	Keskuspuistonbaana	x	0.33
Asemapäällikönkatu	14	3700	5	1	3	1	4	Pasilanbaana	x	0.59
Baana	14	7400	5	1	3	1	4	Länsibaana	x	1.49
Bulevardi	14	3200	5	1	4	1	3		x	0.93
Eerikinkatu (Fredrikinkatu - Annankatu)	14	500	2	5	2	3	2		x	0.16
Hesperian puisto	14	3200	5	1	3	1	4	Keskuspuistonbaana	x	0.60
Kaisaniemen puistokuja - Linnunlaulu	14	5500	5	1	3	1	4	Pohjoisbaana	x	0.60
Kaisaniemenranta (puisto)	14	4300	5	1	3	1	4		x	0.26
Kullervonkatu	14	550	2	3	5	1	3			0.48
Käpyläntie (Kullervonkatu - Kunnalliskodintie)	14	600	2	5	3	1	3			0.42
Mannerheimintie (Hakamäentie - Tilkanvierto)	14	850	2	5	3	1	3		x	1.31

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämääräennuste 2025	Käyttämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoitv	Pituus (km)
Merikannontie (Pohj.Hesperiankatu - Paciuksenkatu)	14	3000	5	1	3	1	4	Munkkiniemenbaana	x	1.04
Oulunkyläntie (Käpyläntie - Mäkitorpantie)	14	500	2	5	3	1	3			1.28
Pikku Huopalahden puisto	14	4400	5	1	3	1	4	Pasilanbaana	x	0.60
Pitäjänmäen asema	14	2500	4	1	4	1	4	Pitäjänmäenbaana		0.19
Porkkalankatu (Länsisatamankatu - Länsiväylä)	14	200	1	5	4	1	3		x	0.39
Ratapihantie (Aleksis Kiven katu - Pasilan silta)	14	350	1	5	4	1	3		x	0.30
Savonkatu	14	350	1	5	4	1	3		x	0.45
Siltavuorenranta	14	5400	5	1	3	1	4	Itäbaana	x	0.43
Sturenkatu (Mäkelänkatu - Hämeentie)	14	700	2	5	3	1	3		x	0.41
Tilkanvierto - Ratsastie	14	5700	5	1	2	1	5	Pasilanbaana	x	0.51
Eino Leinon katu	13	1000	3	3	4	1	2		x	0.33
Toivonkatu	13	1000	3	3	4	1	2		x	0.10
Huopalahdentie (Tali - Pitäjänmäentie)	13	2500	4	1	3	1	4	Haaganbaana		0.56
Huopalahdentie (Turunväylä - Tali)	13	2000	4	1	3	1	4	Haaganbaana		0.92
Hämeentie (Kustaa Vaasantie)	13								x	0.14
Hämeentie (Sturenkatu - Kustaa Vaasantie)	13	1300	3	3	3	1	3		x	0.58
Junatie	13	2600	4	1	3	1	4	Vallilanbaana	x	0.40
Kaisaniemen Puistokuja	13	5000	5	1	2	1	4	Pohjoisbaana	x	0.32
Kiitäjänpolku	13	1350	3	1	4	1	4	Pohjoisbaana		0.50
Kivikonlaita (Ilmasilta - Porvoonväylä)	13	1500	3	1	4	1	4	Jakomäenbaana		0.70
Kivikonlaita (Kehä I - Ilmasilta)	13	1200	3	1	4	1	4	Jakomäenbaana		0.74
Lapinlahdentie	13	4800	5	1	2	1	4	Länsibaana	x	0.25

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämääräennuste 2025	Käyttämäärärapiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Latokartanonkaari (Viikintie - Kehä I)LL	13	2100	4	1	3	1	4	Jakomäenbaana		2.48
Marjaniementie (Gotlanninkatu - Turunlinnantie)	13	790	2	3	4	1	3	Viikinbaana		0.40
Meripellontie (Itäväylä - Puotilantie)	13	2100	4	1	3	1	4	Vuosaarenbaana		0.84
Myyrmäenbaana (Rantarata)	13	1950	3	1	4	1	4	Myyrmäenbaana		0.55
Mäkelänkatu (Koskelantie - Pohjolankatu)	13	780	2	3	4	1	3		x	0.55
Mäkelänkatu (Kumpulantie - Koskelantie)	13	1000	3	3	3	1	3		x	1.20
Pakilantie	13	900	2	3	4	1	3			
Panimokatu - Työpajankatu	13	900	2	3	4	1	3		x	0.14
Parrulaituri	13	150	1	5	3	1	3		x	0.43
Pitäjänmäenbaana (Espoo - Pitäjänmäen asema)	13	1900	3	1	4	1	4	Pitäjänmäenbaana		0.76
Pohjoinen Rautatiekatu (Mehelininkatu - Baana)	13	600	2	3	3	1	4		x	0.25
Porkkalankatu (Itämerensola - Ruoholahdenkatu)	13	100	1	5	3	1	3			0.61
Pukinmäenkaari	13	1500	3	1	4	1	4	Malminbaana		1.35
Stenbäckinkatu	13	500	2	5	4	1	1			0.69
Tapanilankaaren silta	13	1900	3	1	4	1	4	Pohjoisbaana		0.11
Tattariharjuntie (Hevosmiehenkatu - Suurmetsäntie)	13	170	1	5	3	1	3			0.91
Tehtaankatu	13	500	2	3	2	3	3			
Viikintie (Pihlajamäentie - Viikinkaari)	13	2000	4	1	3	1	4	Viikinbaana		0.47
Viikintie (Säynäslahdentie - Pihlajamäentie)	13	2500	4	1	3	1	4	Arabianbaana		1.04
Vuoraitti (Torisilta - Satamakaari)	13	1300	3	1	4	1	4	Vuosaarenbaana		2.87
Zaidankatu	13	3300	5	1	3	1	3	Munkkiniemenbaana	x	0.34
Myyrmäenbaana (Kaustisentie - Soittajantie)	12	2100	4	1	2	1	4	Myyrmäenbaana		0.31

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämääräennuste 2025	Käyttämäärärapiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Arkadiankatu (Runeberginkatu - Pohj. Rautatiekatu)	12	350	1	3	2	3	3		x	0.44
Huopalahdentie (Paciuksenkatu - Turunväylä)	12	2600	4	1	2	1	4	Haaganbaana		0.52
Itäbaana (Meripellontie - Rantakartanontie)	12	750	2	1	4	1	4	Itäbaana		0.72
Itäväylä (Kehä III)	12	750	2	1	4	1	4	Itäbaana		0.64
Itäväylä (Linnanpajankuja - Kehä III)	12	700	2	1	4	1	4	Itäbaana		2.22
Kaisaniemenranta	12	2000	4	1	2	1	4	Itäbaana	x	0.36
Kauppamyllytie - Ratasmyllytie	12	1700	3	1	3	1	4	Viikinbaana		0.74
Kehä I (Meripellontie - Kukkaniitynpolku)	12	1000	3	1	3	1	4	Malminbaana		1.00
Kurkimäentie	12	800	2	1	4	1	4	Malminbaana		0.27
Lapinmäentie	12	500	2	3	3	1	3			0.68
Lentoasemanbaana (Kehä I alikulku)1	12	1200	3	1	3	1	4	Lentoasemanbaana		0.10
Mikonkatu (Kaivokatu - Pohj. Esplanadi)	12	4100	5	1	3	1	2		x	0.32
Ratavallintie	12	2800	4	1	2	1	4	Pohjoisbaana		0.40
Vanha Tuusulantie (Yhdyskunnantie - Kavaleffintie)	12	1000	3	1	3	1	4	Lentoasemanbaana		0.56
Yhdyskunnantie	12	670	2	3	3	1	3			2.44
Hakaniementori	11	850	2	1	4	1	3		x	0.13
Intiankatu (Kustaa Vaasantie - Hämeentie)	11	200	1	3	4	1	2		x	0.33
Itäväylä (Kehä III - Puroniityntie)	11	800	2	1	3	1	4	Itäbaana		4.81
Jakomäenbaana (Kehä I alikulku)	11	1600	3	1	3	1	3	Jakomäenbaana		0.34
Kehä I (Kukkaniitynpolku - Kontulantie)	11	700	2	1	3	1	4	Malminbaana		0.71
Kivikonlaita (Kurkimäentie - Kehä I alikulku)	11	800	2	1	3	1	4	Malminbaana		1.58
Koulumestartie (Kehä I - Piikintie)	11	1500	3	1	2	1	4	Lentoasemanbaana		0.37

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämääräennuste 2025	Käyttämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Laivasillankatu	11	790	2	1	4	1	3		x	0.75
Linnunlaulun mäki	11	900	2	1	4	1	3			0.26
Maanmittarinpolku	11	850	2	1	3	1	4	Lentoasemanbaana		0.23
Pohjoinen Rautatienkatu (Mechelininkatu - Runeberginkatu)	11	100	1	3	3	1	3		x	0.38
Pohjoisranta	11	1900	3	1	2	3	2		x	0.98
Puistokatu	11	350	1	3	4	1	2		x	0.73
Ritokalliontie	11	1900	3	1	2	1	4	Munkkiniemenbaana		0.57
Sörnäisten rantatie (Parrukatu - Pääskyläntie)	11	2000	4	1	3	1	2		x	0.46
Unioninkatu (Kirkkokatu - Liisankatu)	11	800	2	1	4	1	3			0.36
Eerikinkatu (Länsilinkki - Köydenpunojankatu)	10	650	2	1	4	1	2		x	0.14
John Stenbergin ranta	10	250	1	3	3	1	2		x	0.24
Kajaaninlinnantie (Ratasmyllynpolku - Turunlinnantie)	10	890	2	1	2	1	4	Viiikinbaana		0.61
Kannelmäenbaana (Kehä I)	10	1000	3	1	3	1	2	Kannelmäenbaana		1.86
Kiitäjäntie	10	930	2	1	2	1	4	Pohjoisbaana		0.60
Koulumestartie (Piikintie - Yhdyskunnantie)	10	870	2	1	2	1	4	Lentoasemanbaana		0.49
Maanmittarintie	10	850	2	1	2	1	4	Lentoasemanbaana		0.31
Pohjavedenpuisto	10	450	1	1	4	1	3	Saaristobaana		0.53
Tehtaanpuisto	10	550	2	1	3	1	3		x	0.15
Eläintarhantie (Ensi Linja - Siltasaarenkatu)	9	740	2	1	3	1	2		x	0.64
Eläintarhantie (Linnunlaulu - Ensi Linja)	9	700	2	1	3	1	2			0.30
Hermannin rantatien itäinen ramppi	9	300	1	1	3	1	3			0.18
Laamannintie	9	780	2	1	1	1	4	Lentoasemanbaana		1.09

Nimi	Priorisointipisteet (2020)	Käyttämäännuste 2025	Käyttämääräpiste	Tavoiteverkon jatkuvuus ja yhtenäisyys	Nykyjärjestelyn taso	Paikallisen saavutettavuuden parantuminen	Sujuvuuden parantuminen	Baanayhteys	KK_tavoite	Pituus (km)
Merisatamanranta	9	100	1	1	4	1	2		x	0.91
Ruoholahdenkatu	9	100	1	1	3	1	3			0.32
Tallbergin puistotie	9	300	1	3	2	1	2			0.64
Töölönlahden puisto	9	220	1	1	4	1	2		x	0.35
Hietalahdenranta-Ruoholahdenranta	8	1700	3	1	1	1	2		x	0.38
Jakomäentie	8	500	2	1	1	1	3	Jakomäenbaana		0.55
Kustaa Vaasantie	8	1500	3	1	1	1	2		x	1.62
Laivurinkatu (Merikatu - Tehtaankatu)	8	600	2	1	2	1	2		x	0.37
Viipurinkatu	8	160	1	1	2	1	3		x	0.20
Meripuisto	6	50	1	1	1	1	2		x	0.10
Vallilanlaakso - Kustaa Vaasantie ramppi	6	350	1	1	1	1	2		x	0.18
Wavulinintie	6	200	1	1	1	1	2			0.18

Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Teppo Pasanen
Nimeke	Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelma
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2021:21
Julkaisuaika	2021
Sivuja	52
ISBN	978-952-331-988-2 (verkkoversio)
ISSN	2489-4230 (verkkoversio)

Tiivistelmä:

Helsingin Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 yltäavoite on, että Helsinki on kaikenikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden tavoite on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Asetettu tavoite on myös päästövähennyspotentiaalin edellytyksenä Hiilineutraali Helsinki 2035 -strategiassa. Vuodelle 2025 asetettu välitavoite kulkutapaosuudelle on 13 %. Vuonna 2020 helsinkiläisten tekemistä matkoista 11 % tehtiin polkupyörällä, joten kehittämisohjelmalla pyritään lähes kaksinkertaistamaan pyöräliikenteen suosio. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää laaja-alaisia toimenpiteitä kaupungin pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi sekä muita pyörän käyttöön kannustavia keinoja.

Kehittämisohjelmassa on määritelty 35 laaja-alaista toimenpidettä, joilla pyöräliikenteen suosioon pyritään vaikuttamaan. Keskeisin kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuus on nimeltään ”Suorat ja sujuvat reitit”, joka pitää sisällään kahdeksan toimenpidettä liittyen pyöräliikenteen infrastruktuuriin. Kansainvälisten – kuin myös Helsingin – kokemusten perusteella laadukkaiden pyörävylien rakentaminen lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta arkisilla matkoilla. Helsingissä pyörävyliä rakennetaan johdonmukaisesti parhaiden käytäntöjen mukaisilla suunnitteluohjeilla. Pyöräliikenteen olosuhteita rakennetaan Helsingissä kahden merkittävän verkko-suunnitelman ohjaamana, jotka ovat pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko 2025 ja yleiskaavan baanaverkko. Lisäksi pitkän aikavälin kehitystä ohjaa pyöräliikenteen tavoiteverkko esikaupunkialueille.

Tässä raportissa käydään läpi tavoiteverkkojen yhteyksien toimenpidetarpeet ja asetetaan ne toteuttamisen suhteen tärkeysjärjestykseen. Lisäksi raportissa esitetään alustava pyörävylien toteuttamisohjelma vuosille 2021–2031. Vuosikymmenen aikana Helsingin on määrä investoida yli 200 miljoonaa euroa pyöräliikenteen ja jalankulun erillisinvestointeihin. Pyöräliikenteen investoinnit tulee kohdentaa ensisijaisesti eniten hyötyjä lisääviin kohteisiin, jotta pyöräliikenteen kasvutavoitteet saavutetaan. Samalla on huomioitava nykyisen pyöräliikenteen väylästön pitäminen kunnossa ja nopeiden sekä kustannustehokkaiden toimenpiteiden toteutus väylillä ja risteyksissä.

Avainsanat: Helsinki, pyöräliikenne, pyöräily, pyörätie, pyörävyliä, toteuttamisohjelma, priorisointi



Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.