



19.02.2013

Lsp/2

§ 38

Pyöräliikenteen laatukäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma (a- asia)

Pöydälle 19.02.2013

HEL 2013-001997 T 08 00 00

Hankenro 0911_10

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle kahdeksi viikoksi.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Matti Niiranen: Ehdotan, että Lsp/2 (Pyöräliikenteen laatukäytävien, baanojen, verkkosuunnitelma) jää kahdeksi viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
niko.palo(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustuksessa nro 6168-7 esitetyn pyöräliikenteen laatukäytävien eli baanojen verkkosuunnitelman jatkovalmistelun pohjaksi.

Tiivistelmä

Pyöräliikenteen baanojen verkkosuunnitelma osaltaan vastaa kaupunginvaltuuston asettamiin pyöräliikenteen lisäämistavoitteisiin. Baanat muodostavat koko kaupungin kattavat pyöräliikenteen runkoväylät. Baanaverkko koostuu sekä uusista osuuksista että parannettavista nykyisistä pyöräteistä. Verkkosuunnitelma toimii perustana tilavarauksille ja baanojen yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle.

Esittelijä

Taustaa



Helsinki on asettanut kunnianhimoiset tavoitteet pyöräilyn lisäämiseksi osana kaupunkiliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä. Ensimmäinen pyöräilyn kaksinkertaistamistavoite asetettiin kaupunginhallituksen toimesta vuonna 1995, minkä jälkeen pyöräily on lisääntynyt nousujohteisesti. Tällä hetkellä pyöräilyn kulkutapaosuuden arvioidaan Helsingissä olevan 11 % lämpiminä vuodenaikoina laskettaessa. Kaupungin allekirjoittaman Brysselin julistuksen mukaisesti tavoite on saavuttaa 15 %:n kulkumuoto-osuus vuoteen 2020 mennessä.

Helsinki on monessa mielessä edennyt jo hyvän matkaa pyöräilykaupunkina. Rakennettua pyöräilyinfrastruktuuria on määrällisesti paljon, mutta väylien standardi on epäyhtenäistä ja laadullisesti kirjavaa. Jatkokehittämisen painopiste kohdistuu pyöräilyn saavutettavuuden parantamiseen, pyöräliikennejärjestelyjen yhdenmukaistamiseen sekä laatutason yleiseen nostamiseen.

Pyöräiliikenteen baanojen verkkosuunnitelma

Baanojen verkkosuunnitelma vastaa erityisesti pitkämatkaisen pyöräiliikenteen kasvavaan kysyntään. Baanat ovat pyöräiliikenteen runkoväyliä, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräiliikenteen kaupungissa. Tavoitteena on tehdä pyöräiliikenteestä houkuttelevampi vaihtoehto myös entistä pidemmillä matkoilla, jotta kaupungin asettamat tavoitteen pyöräiliikenteen lisääntymisestä voivat täytyä.

Laadukkaille runkoväylille on monta nimitystä Suomessa ja ulkomailla. Niitä kutsutaan pyöräilyn laatukäytäviksi, superpyöräteiksi, pyöräilyn moottoriteiksi tai pikapyöräteiksi. Baana on Helsingille sopiva nimitys, sillä Länsilinkiltä Töölönlahdelle ulottuva vuonna 2012 käyttöön otettu kutsumanimeltään Baanana tunnettu pyöräilyn runkoväylä on jo muodostunut käsitteeksi, joka assosioituu korkeatasoiseen pyöräilyyhteyteen. Nimitys vaihtelee maittain, mutta tavoite näillä kaikilla on sama; tarjotaan käyttäjille standardiltaan selkeästi muuta pyörätieverkkoa laadukkaampia brändättyjä väyliä kaupungin keskustan ja aluekeskusten välille. Baanojen laatu koostuu muun muassa seuraavista tekijöistä:

- suoruudesta ja tasaisuudesta
- leveydestä
- tunnistettavuudesta ja yhteneväisestä standardista
- sujuvuudesta ja ajallisista laatutekijöistä
- verkoston jatkuvuudesta ja saavutettavuudesta
- opastuksesta ja brändistä
- pintamateriaaleista ja valaistuksesta
- talvihoidon luotettavuudesta



Vuonna 2012 HSL julkaisi "Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely" -julkaisun, jota on käytetty verkkosuunnittelun tukena. Baanat ovat seudullisia yhteyksiä ja HSL:n koordinoima seudullinen verkkosuunnitelma on otettu huomioon Baanaverkon suunnittelussa.

Selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista (merkitty tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnassa 29.1.2013) osoittaa, että kattavalla baanaverkolla voidaan saavuttaa merkittäviä aikasäästöjä ja sitä kautta kustannushyötyjä.

Pyöräiliikenteen baanojen verkkosuunnitelman tehtävä on linjata pyöräiliikenteen edellyttämät tarpeet ja sitä kautta antaa tarvittavaa pohjaa tietoisten valintojen tekemiselle. Verkkosuunnitelma on voitu tässä vaiheessa suunnitella vain yleispiirteisellä tasolla ja väylien toteutettavuuteen saattaa joiltain osin liittyä epävarmuustekijöitä. Yksityiskohtaisessa suunnitteluvaiheessa baanaverkkoon tehdään tarkennuksia edellä mainitut laatutavoitteet kuitenkin huomioon ottaen. Ali- ja ylikulkujen toteutettavuus ja hyödyt arvioidaan erikseen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Baanojen yleistetyt suunnitteluperiaatteet ja laatukriteerit

Baanat ovat lähtökohtaisesti kaksisuuntaisia pyöräteitä, jotka on eroteltu selkeästi muusta ajoneuvoliikenteestä. Poikkeuksen voi tehdä lyhyt osuus rauhallisella kadulla sekaliikenteessä, pyöräkaistalla tai yksisuuntaisilla pyöräteillä. Baanoilla erotellaan jalankulku aina omalle väylänosalleen rakenteellisesti.

Baanojen verkkosuunnitelmalla pyritään tuottamaan edellytykset baanojen jatkosuunnittelulle. Tilavaraukset voidaan verkkosuunnitelman perusteella huomioida kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa. Baanat pyritään suunnittelemaan suoriksi ja mahdollisimman tasaisiksi. Tyypillisesti suorina, liikenteestä erillään olevia yhteyksiä voidaan suunnitella rata-, moottoritie- tai puistokäytäviin.

Baanat mahdollistavat sujuvan etenemisen pyörällä. Baanojen tavoitepoikkileikkaus on 4,0 m. Mitta ei sisällä jalankulun tilaa, erotuskaistaa tai muuta turvaetäisyyttä esimerkiksi kiinteään esteeseen. Poikkeustapauksena poikkileikkaus voi olla 3,0 m. Riittävällä mitoituksella taataan myös se, että pyöräilijöiden keskinäiset nopeuserot eivät muodostu epämiellyttäviksi. Etenkin kantakaupungissa baanat tuottavat myös satunnaisesti pyöräileville miellyttävän ympäristön.

Baanat erottuvat muusta pyörätiestöstä rakenteellisten laatutekijöiden, kuten väyläleveyyden avulla. Käyttäjän on helppo tunnistaa baanat ja



pysyä reitillä pyörätiestön keskinäisen hierarkian turvin. Yhtenevä standardi muodostaa selkeän tunnistettavuuden baanaverkolle.

Väylät suunnitellaan sujuviksi. Sujuvuutta voidaan edistää suorilla yhteyksillä, pysähdysten ja mäkisyyden minimoimisella, laadukkailla eritasoliittymillä muun liikenteen kanssa sekä, väistämissäntöjen tarkistamisilla ja älykkäillä liikennejärjestelyillä risteysalueilla.

Baanojen opastus muodostaa koko kaupungin pyöräliikenteen opastuksen rungon. Baanojen tunnistettavuutta ja seurattavuutta voidaan vahvistaa täydentämällä väylien opastusta esimerkiksi värein tai numeroin. Baanat pinnoitetaan aina sidotuilla pintamateriaaleilla. Pintamateriaali on yleensä asfalttia. Puistoalueilla voidaan tapauskohtaisesti harkita muidenkin sidottujen pintamateriaalien käyttöä. Reitit muodostavat myös talvella pyöräilyn runkoverkoston, jossa talvihoidon laatu voidaan asettaa muuta pyörätiestä korkeammalle tasolle.

Baanaverkko ja kustannukset

Pyöräliikenteen baanojen verkkosuunnitelma on esitetty liikennesuunnitteluosaston kuvassa 6168-7. Baanat yhdistävät kaupungin keskeiset pisteet toisiinsa mahdollisimman suorilla yhteyksillä.

Baanaverkon kokonaispituus on noin 160 km. Baanaverkko koostuu uusista osuuksista ja parannettavista nykyisistä pyöräteistä. Baanaverkon rakentamisen arvioidaan maksavan noin 150 - 200 miljoonaa euroa. Mikäli kaupungin pyöräilyn edistämiseen käyttämä rahoitus nostetaan noin 20 milj. euron vuositasolle, saadaan baanaverkko toteutettua arviolta vuoteen 2025 mennessä. 10 milj. euron vuotuisella pyöräilyn edistämisen rahoitustasolla baanaverkon rakentamiseen jää suhteessa selvästi vähemmän mahdollisuuksia ja verkon valmistuminen vie aikaa noin kolminkertaisen ajan.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
niko.palo(a)hel.fi

Liitteet

1 Piirustus 6168-7