



# VUOROVAIKUTUSMUISTIO

PYÖRÄILYN JA JALANKULUN LIIKENNEJÄRJESTELYT LÄNTISEN JA ITÄISEN  
KANTAKAUPUNGIN ALUEELLA

2.11.2021

## Vuorovaikutus suunnittelun aikana

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Liikennejärjestelysuunnitelmien vuorovaikutus toteutettiin Kerro kantasi –kyselyssä verkossa 3.12.2020 – 3.1.2021 välisenä aikana. Kyselyssä saatiin yhteensä 228 kommenttia suunnitelmista.

Kaupunkiympäristön toimiala valmisteli kyselyä varten liikennejärjestelysuunnitelmien luonnoksia, joissa nykyisiä kaksisuuntaisia pyöriteitä muutetaan yksisuuntaisiksi. Suunnittelun tavoitteena on laajentaa kantakaupungin pyöräliikenteen yksisuuntaista verkkoa, parantaa kaikkien kulkumuotojen turvallisuutta ja selkeyttä liikennejärjestelyitä. Suunnitelmaluonnoksia laadittiin Aleksis Kiven kadulle, Ratapihantielle, Savonkadulle, Nordenskiöldinkadulle, Viipurinkadulle, Kotkankadulle, Helsinginkadulle ja Stenbäckinkadulle. Suunnitelmien toteutumisen myötä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisia katuosuuksia rakennetaan yhteensä noin 3,8 km.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut hyödyntää pääosin nykyisiä katurakenteita risteysien välisillä osuuksilla. Risteyksissä muutokset ovat merkittävämpiä, koska entinen kaksisuuntainen suunnittelutapa ei sovellu suoraan yksisuuntaiselle pyöräliikenteelle. Pyörätiet ja -kaistat osoitetaan lähtökohtaisesti punaisella värillä.

Kyselyssä oli viisi alaosiota:

- Yksisuuntaiset järjestelyt Aleksis Kiven kadulla, Ratapihantiellä, Savonkadulla ja Viipurinkadulla
- Pyöräliikenne ajoradalle Kotkankadulla
- Yksisuuntaiset järjestelyt Nordenskiöldinkadulla
- Yksisuuntaiset järjestelyt Helsinginkadulla
- Pyöräliikenne ajoradalle Stenbäckinkadulla

Linkki kyselyyn: <https://kerrokantasi.hel.fi/kaksisuuntaisia-pyorateita-yksisuuntaisiksi?headless=false&lang=fi>

## Keskeiset yleiset kommentit ja vastaukset niihin

Kerro kantasi -kyselyssä saatiin yhteensä 228 palautetta, aiemmille kommentteille. Merkittävä osa kommentteista voitiin tulkita yleisiksi kommentteiksi, vaikka kommentti oli sijoitettu jonkun alaosion alle. Esimerkiksi yleiskäikki pyörätiet ommentisi t yksisuuntaisiksi!”

Alla olevassa tekstissä lukema sulkeissa osoittaa aihepiirin kommenttien määrän sekä niiden saamat peukut.

Eniten yleisellä tasolla keskustelutti pyöriteiden suuntaisuusasiat; tulisiko pyöräliikenteen järjestelyjen olla yksi- vai kaksisuuntaisia Helsingissä? Yleisissä kommentteissa yksisuuntaisuutta epäröivien määrä oli hiukan suurempi (41) kuin yksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyjen kannattajien (31). Suunnitelmien tavoitetasoa pidettiin yleisesti liian matalana. Autoliikenteeltä vastaajat olisivat valmiita ottamaan enemmänkin tilaa, jotta pyöräliikenteen ja jalankulun laatua sekä erottelua voitaisiin parantaa (30).

## **Palaute**

Yksisuuntaisuutta epäroivien näkemyksissä korostuu yleensä pääsuunnan ylittämisen vaivalloisuus ja turvallisuusongelmat (pääsuunnan ylittäminen). Vastaavasti yksisuuntaisuutta puolustavien kommentteissa korostuu ajamisen helppous (kun pyörätiet eivät vaihda puolta tai pääty) ja turvallisuus (ei kohtaamista toisen pyöräilijän kanssa ahtaassa tilassa).

## **Vastaus**

Yksisuuntaisen verkon täydentyessä kaupungin laajuuteen, ei pyöräilijän tarvitse enää vaihtaa puolta kuin mahdollisesti lähtiessään kotoa taikka saapuessaan määränpäähän. Paluumatkalla samaa reittiä ei vastaavasti ole yhtään puolenvaihtoa. Voidaan ajatella, että jokaiseen matkaan liittyy optimaalisessa tilanteessa yksi puolenvaihto. Nykyisessä Helsingin pyörätieverkossa puolen vaihtoja on keskimäärin huomattavasti enemmän, kun kaksisuuntaisia pyöräteitä ei ole realistisia edellytyksiä rakentaa laadukkaasti kaikille kaduille molemmille puolille. On totta, kaikkia nykyisiä reittejä ei voida jatkossa säilyttää. Tämä tarkoittaa, että joitakin totuttuja reittejä pyöräilijä joutuu muuttamaan, mutta verkon kokonaissujuvuus ja turvallisuus paranevat. Erityisesti pyöräliikenteen ja jalankulun erottelun edellytykset risteysalueilla, jonka yksisuuntaiset järjestelyt mahdollistavat, nähdään välttämättömänä kehitysaskelena kaupungissa. Suunnitelmat noudattavat Helsingin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa, jossa pyöräliikenteen suuntaisuuden tavoitetila on kokonaisuutena määritetty.

## **Palaute**

Moni kommentti viittasi suunnitelmien liian matalaan tavoitetasoon.

## **Vastaus**

Rakentamisen lähtökohtana on ollut hyödyntää nykyisiä kadun rakenteita niin paljon kuin mahdollista, jotta saadaan rakennettua yksisuuntaista pyörätieverkkoa mahdollisimman paljon ja kustannustehokkaasti. Autoliikenteeltä on otettu tilaa tai muutettu kaistajärjestelyjä pyöräliikenteen ja jalankulun hyväksi niiltä osin, kuin se rakentamisen rajoitteet huomioden on ollut erityisen hyödyllistä. Useassa kohteessa on tiedossa laajempi kehityshanke lähitulevaisuudessa, joka perustelee kevyemmän toteutuksen tässä vaiheessa.

## **Palaute**

Alle kymmenen yleistä kommenttia tai peukkua saivat seuraavat kannanotot: autojen pysäköinti pyörätiellä on ongelma, jonka ratkaisemiseksi toivottiin parempaa valvontaa ja ajoesteitä. Autoilulle toivottiin yleisesti lisää rajoituksia kaupungissa. Pyöräteiden merkitsemiskäytäntöjä toivottiin parannettavan, toivottiin tasoeroa pyöräliikenteen ja jalankulun välille ja erityisesti risteysjärjestelyjä toivottiin parannettavan pyörätieverkolla. Toisaalta myös koettiin, että pyöräteitä ei tarvitsisi enää rakentaa Helsinkiin; nykyinen verkko on riittävä eikä autoliikennettä tulisi haitata kaupunkiliikenteessä. Liikennevalo-ohjausta toivottiin kehitettävän huomioimaan pyöräliikenteen paremmin ja opastusta toivottiin parannettavan.

## **Vastaus**

Pyöräille pysäköinnin vähentäminen on yksi toimenpide Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025:ssa. Helsingin liikennesuunnittelun tavoitteena on edistää jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä, mikä edellyttää kaikille kulkumuodoille sujuvia ja turvallisia kulkuväyliä. Liikennesuunnittelussa katsotaan kokonaisvaltaisesti eri kulkumuotojen tarpeita ja myös autoliikenteen sujuvuus otetaan suunnittelussa huomioon muiden näkökulmien ohella.

## **Keskeisimmät palautteet suunnitelmakokonaisuuksittain ja vastaukset palautteisiin**

### **Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt Aleksis Kiven kadulla, Ratapihantiellä, Savonkadulla ja Viipurinkadulla**

#### **Palaute**

Aleksis Kiven kadulla koettiin, että pyöräliikenne tulisi sijoittaa puurivin toiselle puolelle, ajoradan viereen. Nykyinen jalkakäytävä koetaan kapeana ja risteyksissä puurivi muodostaa turvallisuusriskin. Tätä tosin todettiin helpottavan sivusuunnan yli jatkettu risteysjärjestelyt.

#### **Vastaus**

Suunnitteluvaiheessa harkittiin tätä vaihtoehtoa, mutta todettiin sen aiheuttavan merkittävät muutokset katurakenteisiin tai vastaavasti pysäköintiä olisi pitänyt poistaa merkittävästi. Rakentamisen lähtökohtana on ollut hyödyntää nykyisiä kadun rakenteita niin paljon kuin mahdollista, jotta saadaan rakennettua yksisuuntaista pyörätieverkkoa mahdollisimman paljon ja kustannustehokkaasti. Pysäköinnin poistamista pidettiin liian vaikeana ratkaisuna, koska korvaavia paikkoja ei lähitöllä ole tarjolla riittävästi asukaspysäköinnin kysyntään nähden.

#### **Palaute**

Traverssikujan yhdistetty pyörätie toivottiin säilytettävän, mutta sen yhdistyminen suunnitelmaan nähtiin ongelmalliseksi. Erityisesti Kaakon suuntaan Aleksis Kiven kadulle on haastava jatkaa. Luoteeseen Aleksis Kiven kadulle ei ole erityisiä haasteita liittyä ja Aleksis Kiven kadun yli Siuntionkadulle jatkaminen on melko yksinkertaista.

#### **Vastaus**

Traverssikujan yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä säilytetään toistaiseksi, vaikka se yhdistyy Aleksis kiven kadun uuteen suunnitelmaan heikosti. Pyöräliikenteen siirtoa melko rauhallisella Traverssikujalla ajoradalle ei nähty kovin ongelmallisena, vaikka kiskojen kanssa tulee ajaa huolellisesti. Ajoradalle siirtoa ei tehty tässä vaiheessa, koska Teollisuuskadun pää Traverssikujasta kytkeytyy toistaiseksi heikosti Traverssikujan ajoradalle. Siirto ajoradalle toteutettaneen, kun maankäyttö ja uudet kulkuyhteydet kehittyvät. Näillä näkymin Traverssikujan pyörätiestä luovuttaneen sitten, kun Konepajanpasaasi muodostaa Töysänkadun ja Kotkankadun kanssa uuden yhteyden.

#### **Palaute**

Savonkadulla toivottiin jalankulun ja pyöräliikenteen välille erottelua. Suurin osa vastaajista näki, että autoliikenteeltä voitaisiin poistaa kaistoja, jotta saataisiin esimerkiksi tasoerottelu pyörätien ja jalankulun välille.

#### **Vastaus**

Helsingin kaupunki on kehittämässä maankäyttöä alueella. Savonkatu ei ole enää voimassa olevassa yleiskaavassa pääkatu ja tämä verkollisen luokituksen muutos tulee näkymään myös Savonkadun autoliikenteen kaistamäärässä lähitulevaisuudessa. Kaupunki tutkii mahdollisuutta vähentää kaistamäärää Savonkadulla. Muutoksen jälkeen käytössä olisi 1+1 ajokaistaa autoliikenteelle ja rakenteellisesti erotellut pyörätiet sekä jalkakäytävät. Läpiajava autoliikenne ohjataan idän ja pohjoisen ensisijaisesti suuntiin Veturitien kautta.

## **Palaute**

Viipurinkadulla Nordenskiöldinkadun ja Savonkadun risteyksessä liikennevalojen kierron kehittäminen nähtiin hyvänä asiana. Nykyinen Viipurinkadun ylittävä valovaiheistus on koettu ongelmalliseksi. Viipurinkadun parannukset nähtiin yleisesti hyvänä, mutta toivottiin niiden jatkuvan Sturenkadulle asti.

## **Vastaus**

Viipurinkadun parannusten jatkaminen Sturenkadulle asti tarkoittaisi merkittävämpää rakentamista, eikä sellaiseen ole tässä vaiheessa varauduttu. Laadukkaiden järjestelyjen rakentaminen Sturenkadulle asti tarkoittaisi todennäköisesti muutoksia reunakivijärjestelyihin ja kadun kuivatukseen tai kadunvarsipysäköinnin laajamittaista poistamista. Näistä ei toistaiseksi kumpaakaan edistetä. Viipurinkadun itäosalla pyöräily tapahtuu tällä hetkellä ajoradalla, jolloin jatkuvuus Viipurinkadun länsiosan uusiin yksisuuntaisiin järjestelyihin on hyvä.

### **Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt Nordenskiöldinkadulla**

## **Palaute**

Nordenskiöldinkadulla nähtiin, että kaksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt sopisivat osuudelle paremmin molemmilla puolilla tai toisella puolella (21), kun yksisuuntaisia ratkaisuja piti perusteltuina yksi vastaaja. Tilanpuutetta ei nähty olevan ja tarvittaessa autoliikenteeltä nähtiin voitavan poistaa kaistoja (11). Tasoerotellut pyörätiet nähtiin soveltuvana ratkaisuna kyseiselle osuudelle. Pyöräteitä nähtiin myös voitavan leventää.

## **Vastaus**

Valmisteltujen suunnitelmien lähtökohtana on suhteellisen vähäiset rakenteelliset muutokset, mistä johtuen nykyisiä linjaosuuden ratkaisuja ei olla muuttamassa. Olemassa oleva tila on laadukkaasti riittävä vain yksisuuntaiselle järjestelylle. Pyöräliikenteen selkeyden näkökulmasta yhdenmukaiset järjestelyt koko kadun osuudelta ovat tarpeen. Pohjoisen Stadiontien risteuksen läheisyydessä sekä Veturitien ja Vauhtitien kohdalle on lähitulevaisuudessa kohdistumassa maankäytön kehitystä, jonka myötä liikennejärjestelyitä tullaan uusimaan laajemmin.

## **Palaute**

Suunnitelmassa tunnistettiin selkeä verkollinen puute; yhteys Veturitien suuntaan. Veturitien risteykseen toivottiin ylitystä myös risteuksen länsipuolelle, koska jatkaminen Veturitien ja Nordenskiöldinkadun välisesti on hidasta liikennejärjestelystä ja liikennevalovaiheista johtuen.

## **Vastaus**

Pyöräliikenteen ylitystä ei voida lisätä Veturitien risteuksen länsipuolelle, koska sillä nähdään olevan liian suuri vaikutus autoliikenteen ja joukkoliikenteen sujuvuuteen pääkatuverkolla. Maankäytön kehittyessä rakennetaan yhteys Pasilan suuntaan myös Veturitien itäpuolelle, joka vähentää tätä ongelmallisuutta. Muutos edellyttää asemakaavan muutosta.

### **Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt Helsinginkadulla**

## **Palaute**

Helsinginkadulla yksisuuntaiset järjestelyt molemmilla puolilla tai toisella puolella nähtiin ongelmallisena (31). Erityisesti jatkuvuusongelmaa nähtiin eteläreunalla ajettaessa Kalliosta länteen.

Autoliikenteeltä nähtiin voitavan poistaa kaistoja, jotta voidaan rakentaa paremmat kaksisuuntaiset järjestelyt.

### **Vastaus**

Valmisteltujen suunnitelmien lähtökohtana on suhteellisen vähäiset rakenteelliset muutokset, mistä johtuen nykyisiä risteysten välisiä linjaosuuden ratkaisuja ei olla muuttamassa. Helsinginkadun pyöräliikenteen järjestelyt rakennetaan yksisuuntaiseksi Kaarlenkadun ja Sturenkadun välillä vuodesta 2021 alkaen ja Sturenkadun yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt myöhemmin. Risteysjärjestelyiden myötä pyöräliikenne ohjataan Helsinginkadun pohjoisreunan pyörätielle. Muutoksen on tunnistettu aiheuttavan Hesperianpuistoon johtavalle reitille lisää viivytystä, mutta kokonaisuutena ratkaisu parantaa pyöräliikenteen verkon selkeyttä ja paikallisesti parantaa turvallisuutta Helsinginkadun jyrkässä alamäessä. Helsinginkadun pohjoispuolen yhteys jatkuu kadun pohjoisreunalla Runeberginkadun pyöräteille sekä yhdistyy lähivuosina Mannerheimintielle rakennettaviin yksisuuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin. Pääradan ja Oopperankujan välille Helsinginkadun eteläreunan pyörätie jää kuitenkin edelleen yksisuuntaiseksi, jotta Töölönlahden kiertävä yhteys voidaan säilyttää. Idän suunnasta tullessa Helsinginkadun eteläreunan pyörätielle pääsee täten aikaisintaan Vauhtitien risteyksestä.

### **Palaute**

Vauhtitien risteyksessä toivottiin pyöräliikenteen ylitystä risteuksen länsipuolelle. Tämä toimisi paremmin yhteen Vauhtitien pyörätien kanssa, joka sijaitsee Vauhtitien länsireunalla. Helsinginkadun eteläpuolinen pyöräteiden risteyskohta koettiin jäävän edelleen haastavaksi. Myös Hammarskjöldintien ajoyhteydestä kohti Kalliota kysyttiin.

### **Vastaus**

Vauhtitien risteuksen länsipuolen ylitystä tutkittiin ja samalla tutkittiin vaihtoehtoja Vauhtitien ylityksen järjestämiselle. Tyydyttävää ratkaisua nykytilanteen parantamiseen ei kuitenkaan pienin toimenpitein löydetty. Nyt suunnitellussa ratkaisussa luodaan jalankulkijoille odotustila ennen suojatietä ja samalla Vauhtielle kääntyville pyöräilijöille voidaan varata lisätilaa. Pyörätien valo-ohjaus poistuu, joka vähentää viivytyksiä. Kaupunki on aikeissa tehdä jatkotarkastelua Helsinginkadun pohjoispuolen pyöräliikenteen järjestelyistä välillä junarata – Hammarskjöldintie. Tässä yhteydessä ratkaistaan myös Helsinginkadun ylitys Vauhtitien risteuksen länsipuolella, Hammarskjöldintien risteuksen järjestelyt sekä Vauhtitien eteläosan liikennejärjestelyt.

### **Pyöräliikenne ajoradalle Kotkankadulla**

#### **Palaute**

Ehdotettiin, että nykyiset pyörätiet voisivat jatkossa olla yksisuuntaiset. 19 vastaajaa oli ajoradalle siirtämisen puolesta ja vastaavasti 19 näki yksisuuntaisen pyörätien tai nykyisen pyörätien säilyttämisen parempana vaihtoehtona. Erityisesti pysäköinnistä peruuttavat autot nähtiin turvallisuusongelmana. Myös pysäköinnin poistoa, siirtämistä ajoradan suuntaiseksi taikka kadun muuttamista piha- tai pyöräkaduksi ehdotettiin.

#### **Vastaus**

Pyöräliikenteen siirtäminen ajoradalle rauhoittaa jalkakäytävän vain jalankulun käyttöön. Ajorata rauhoittuu entisestään, kun Aleksis Kiven kadun risteykseen rakennetaan Kotkankadun yli korotus. Varmistetaan, että tiemerkinnot ovat jatkossa asianmukaisesti paikallaan osoittamassa 30 km/h nopeusrajoitusta.

## Pyöräliikenne ajoradalle Stenbäckinkadulla

### **Palaute**

Suurin osa vastaajista näki pyöräliikenteen siirron ajoradalle hyvänä kehitysaskelena (20). Neljä vastaajaa koki nykyisen pyörätien turvallisemmaksi. Nykyinen pyörätie koettiin kapeaksi. Nykyistä kaksisuuntaista pyörätietä ja jalkakäytävää nähtiin voitavan parantaa, jos autoilta otetaan lisää tilaa. Stenbäckinkadun liittyminen Merikannontien pyörätielle kuitenkin nähtiin haastavana, ellei risteuksen järjestelyjä muuteta. Stenbäckinkadulle myös toivottiin pyöräkatua ja pyöräkaistoja. Autojen poistamista kokonaan kadulta toivottiin myös.

### **Vastaus**

Kaksisuuntaisen pyörätien parantaminen edellyttäisi kadun rakenteiden muuttamista laajasti, eikä toimenpidettä nähdä tässä hankkeessa tarkoituksenmukaiseksi. Pyöräkatu soveltuu mahdollisesti heikosti sairaalan liikenteen kanssa samalle osuudelle, mutta pyöräkatu saattaisi soveltua Topeliuksenkadun itäpuoliselle osuudelle. Pyöräkaistojen rakentaminen vähentäisi liikaa autopysäköintipaikkoja alueella, kun huomioidaan myös Topeliuksenkadun kehittämistarpeet tulevaisuudessa. Autoliikenteen poistaminen sairaala-alueelle johtavalta kadulta ei ole realistinen tavoite. Kaupunki suunnittelee parhaillaan Stenbäckinkadun, Linnankoskenkadun, Paciuksenkadun ja Merikannontien risteysaluetta, ja suunnittelussa varmistetaan liikennejärjestelyjen saumaton kytkeytyminen Stenbäckinkadun ja Merikannontien välillä.