

Matalaresoluutioinen versio!

# Helsinki

# 2



# Matkalla maailman parhaaksi kestävästä liikenteestä metropoliksi

## Elämänlaatu huipputasoa

Helsinki on Suomen pääkaupunki ja suurin kaupunki 590 000 asukkaallaan. Helsingin seudun 14 kunnan alueella asuu 1,3 miljoonaa ihmistä, ja työpaikkoja on yhteensä 738 000. Kaupunki perustettiin vuonna 1550 Ruotsin kuninkaan Kustaa Vaasan käskystä Helsinginkosken rannalle, joka sijaitsee Vantaanjoen suulla. Uuden kaupungin oli tarkoitus kilpailla Venäjän kaupasta Tallinnan kanssa. Parempaan sataman toivossa Helsinki päätettiin siirtää vuonna 1640 uudelle paikalle nykyiseen Kruununhaan kaupunginosaan. Vuonna 1809 Suomi liitettiin Ruotsin alaisuudesta autonomiseksi suuriruhtinaskunnaksi Venäjän keisarikuntaan, ja vuonna 1812 Helsingistä tuli suuriruhtinaskunnan pääkaupunki.

Helsinki on kansainvälinen kaupunki, ja kansainvälisyyden edistäminen on ollut kaupungin yhtenä periaatteena 1990-luvulta lähtien. Vuosi vuodelta Helsingin väestö muuttuu yhä kansainvälisemmäksi. Yli 10 % asukkaista puhuu nykyisin äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia. Helsinki on ollut moderni eurooppalainen kaupunki jo 1800-luvun lopulta lähtien, jolloin suuriruhtinaskunnassa elettiin muutoksen aikaa ja kaupunki kasvoi nopeasti. Viimeisen kymmenen vuoden aikana eurooppalaiset tuulet ovat puhaltaneet entistä voimakkaammin, ja eurooppalaiseen tapaan kulttuuri on noussut tärkeään rooliin Helsingin strategiassa. Tämä on vaikuttanut myös kaupunkielämään. Töölönlahden kulttuurikeskittymä on voimistettu ja erilaisia kaupunkitapahtumia on kehitetty lisää. Kulttuurin lisäksi on korostettu merellisyyttä ja vehreyttä. Keskustan katuja muutetaan kävelykaduiksi ja uusia merellisiä asuinalueita rakennetaan entisten satama- ja teollisuusalueiden tilalle.

Vuonna 2011 Helsinki valittiin maailman parhaaksi kaupungiksi asua brittiläisen Monocle-lehden vuosittaisessa vertailussa, jossa arvioidaan elämisen laatua kaupungeissa. Helsinki sai kiitosta rohkeudestaan arvioida uudestaan urbaaneja tavoitteita. Lisäksi keuhuttiin lahjakkuutta ja uusia ajatuksia sekä kykyä saattaa ne käytäntöön. Selvityksessä kriteereinä pidettiin lisäksi muun muassa vanhan arkkitehtuurin ja uusien suunnitelmien tasapainoa, viheralueiden ja aurinkoisten tuntien määrää sekä kaupungin ja palvelujen toimimista myös muulloin kuin päiväsaikaan. Kakkoseksi Monocle asetti Zürichin ja seuraavina olivat Kööpenhamina, München ja Melbourne.



## Luonto tarjoaa elämyksiä

Helsinki on urbaanin sykkeen ohella säilyttänyt kosketuksen luontoon. Keskellä kaupunkiakin pääsee nauttimaan vehreistä maisemista. Jopa kolmasosa pääkaupungin pinta-alasta on puistoja, joilla on monipuolisesti eri funktioita. Niissä on myös järjestetty opastettuja kävelyretkiä. Esplanadin puisto on olohuone kaupungin keskellä, Kaivopuistossa voi nauttia meren läheisyydestä ja vaihtelevista maastoista, Seurasaaressa voi sukeltaa menneisyyteen, Kasvitieteellinen puutarha tuo eksoottikkaa Kaisaniemen puistoon, Töölönlahti tarjoaa viihtyisän ympäristön ulkoilijalle ja Keskuspuisto on laaja aarniometsä ja virkistyspaikka lähellä keskustaa. Lisäksi meren rannalla on useita venesatamia, joista voi lähteä veneilemään tai kalastamaan metropolin edustalle.

Helsingissä on hyödynnetty talven tarjoamia mahdollisuuksia kaupunkielämälle. Aleksin joulukatu on näyttänyt suuntaa koko Suomessa jo vuodesta 1948 lähtien, ja muutenkin kaupunkitiloja – kuten puistoja – on valaistu kauniisti talviaikaan. Rautatietorille avataan vuosittain Jääpuisto kaupunkilaisten käyttöön. Kaupunkielämän laatua on viime vuosina parannettu myös toteuttamalla kävelykatuja, uusimpana on tehty Keskuskatu. Helsingin keskustassa on monipuolisesti palveluja, jotka pitävät kaupungin elävänä kaikkina vuorokauden aikoina. Siellä on paljon liikkeitä, ravintoloita ja kulttuuritarjontaa.



1

1

Helsingissä pääsee keskellä kaupunkiakin nauttimaan vehreistä puistomaisemista sekä kävellen että pyörällä. Myös rantojen antamia mahdollisuuksia on käytetty hyvin. Hietaniemen rannassa kulkee viihtyisä jalankulku- ja pyörätie.



2

2 &amp; 3

Talven tarjoamia mahdollisuuksia on hyödynnetty hyvin. Keskuskadun kaunis valaistus tuo väriä talvi-iltaan, ja Jääpuisto tarjoaa monenlaisia elämyksiä tapahtumineen ja kahviloineen Rautatietorilla.



3

## Visio

### Helsinki on suunnannäyttjä

Helsingillä on erittäin hyvät lähtökohdat kaupunkinsa edelleen kehittämiseen. Kaupunki on jo nyt yksi maailman parhaita kestävän liikenteen metropoleja, joten realistinen tavoite olisi olla ykkönen tulevaisuudessa. Valinta maailman parhaaksi paikaksi asua on tehty ansioiden mukaan, joita pääkaupungillamme on paljon. Helsingissä on osoitettu muuntautumiskykyä ja joustavuutta määrittäessä uusia urbaaneja tavoitteita ja tehtäessä niiden mukaisia toimenpiteitä. Kaupunki on yksi suunnannäyttäjistä muille Suomen kaupungeille muun muassa vanhojen teollisuusalueiden kaavoittamisessa uudenaikaisiksi urbaaneiksi asuinalueiksi sekä pyöräilyn parhaiden käytäntöjen soveltamisessa kaupunkiin. Vuonna 2009 Helsinki allekirjoitti ensimmäisenä suomalaisena kaupunkina Charter of Brussels -peruskirjan, jossa yhtenä tavoitteena on saavuttaa vähintään 15 %:n kulkutapaosuus pyöräilylle vuoteen 2020 mennessä. Kaupunkiin perustettiin vuonna 2010 Pyöräilyprojekti, jonka tarkoituksena on edistää pyöräilyä. Siinä jatketaan yhä tehostetummin työtä, joka on aloitettu jo 1990-luvulla, jolloin muun muassa laadittiin pyöräilyn kaksinkertaistamishjelma.

Pääkaupunkiseudulla on laadittu useita strategioita kestävän liikkumisen edistämiseksi. Esimerkiksi Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007:n yhteydessä laadittiin Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma vuonna 2006. PLJ 2007:stä allekirjoitettiin aiesopimus elokuussa 2008. Vuonna 2011 hyväksyttiin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, joka kattaa Helsingin seudun 14 kuntaa. HLJ 2011:n yhteydessä laadittiin osaselvitys myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä seudulla. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta on annettu 1.1.2010 toimintansa aloittaneen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tehtäväksi. Syksyllä 2011 HSL on käynnistämässä HLJ 2011:n jatkotyönä Helsingin seudun pääpyörätieverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittelyä. Helsingissä on lisäksi meneillään lukuisia uusia kaavahankkeita, ja Uudenmaan liitto on uudistamassa maakuntakaavaa. Suomen ensimmäinen maanlainen yleiskaava koko Helsingin alueelle on myös laadittu.

#### 4

Helsingissä otettiin ensimmäisenä Suomessa pyörätaskut käyttöön kesällä 2011. Kaupunki on ollut myös aktiivinen toimija lakimuutoksen tekemisessä pyörätaskujen hyväksymiseksi.

## Helsingillä on mahdollisuudet olla maailman paras kestävän liikenteen metropoli.

### Liikenteen kokonaissuunnitelma

Helsingin liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteet ja -ratkaisut ovat muotoutuneet usean vuosikymmenen kuluessa. Liikennejärjestelmän runko on viimeksi vahvistettu yleiskaavassa 2002. Ydinkeskustassa ja koko kantakaupungin alueella on nostettu ensisijaiseen asemaan jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Liikenne on tullut entistä turvallisemmaksi, ja erityisesti jalankulkuonnettomuuksia on pystytty vähentämään merkittävästi. Liikenneturvallisuuksitavoitteena on puolittaa liikenteessä kuolevien ja loukkaantuvien määrä vuoteen 2025 mennessä, ja toistaiseksi kehitys on tavoitteen mukainen. Helsingin liikennestrategiat ovat kattavia, mutta kaupungille suositellaan tehtäväksi laaja-alainen suunnitelma, jossa on määritelty eri kulkutapojen ja jakeluliikenteen rooli eri vyöhykkeillä, koko väyläverkoston tulevaisuuden visio sekä mitattavat tavoitteet kaupunkielämän edelleen parantamiseksi ja kestävän liikkumisen edistämiseksi. Nämä on hyvä ottaa huomioon, kun liikennejärjestelmän kehittämistä käsitellään osana Helsingin seuraavaa valtuustostrategiaa ja uuden yleiskaavan laatimista.

Helsingin kaupungilla on monipolvinen suunnittelu- ja rakennusprosessi, jonka parantamiselle on osittain tarvetta. Prosessinhallintakäytäntö on muodostunut ajoittain ongelmaksi. Suunnitteluprojektin vastuu on vaihtunut työn edetessä, joten kaavoitus-, liikennesuunnittelu- ja kadunrakennusvaiheissa projektin vastuussa on ollut eri taho. Kommunikointi osastojen kesken on ollut toisinaan puutteellista. Vertaistietoa suunnitteluprosessin kehittämiseksi Helsinkiin voi hakea esimerkiksi Kööpenhaminasta, jossa on siirrytty kokonaisvaltaiseen projektimalliin.



Kuva: Petteri Nisula

Matalaresoluutioinen versio!

## Maankäyttö

### Kaupunkirakenteen tiivistäminen luo mahdollisuuksia

**1** 1960-luvulla Helsinki muuttui nopeasti. Ihmisiä alkoi virrata kaupunkiin entistä enemmän, ja Helsingin seutu kehittyi metropolialueeksi. Väestönkasvu siirtyi yhä kauemmas keskustasta aina kaupungin hallinnollisten rajojen ylitse. 1970- ja 1980-luvuilla rakennettiin paljon, ja silloin syntyi monia uusia lähiöitä. Ne pyrittiin rakentamaan olemassa olevien esikaupunkien viereen, nopeiden raideyhteyksien päähän. Näin syntyivät muun muassa Malmin, Tapanilan ja Puistolalan alueet. Helsinki on melko laajalle levinnyt kaupunki, jonka rakennetta on viime vuosina pyritty tiivistämään muun muassa tekemällä kantakaupungin vanhoista teollisuusalueista asuinalueita. Isoja projekteja on meneillään muun muassa Jätkäsaarella, Kalasatamassa ja Pasilassa. Näitä keskustan lähellä sijaitsevia alueita suunniteltaessa on tärkeä kiinnittää huomiota pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin. Potentiaali on syytä käyttää hyödyksi.

Tukholman tapaan Helsinki on rakentunut saarille, ja meri erottaa alueita toisistaan. Se tuo omia haasteita maankäytön suunnittelulle. Pyöräilyn ja kävelyn osalta vesistöt luovat mahdollisuuksia. Rannoille voi rakentaa viihtyisiä kävely- ja pyöräilyreittejä, jotka tarjoavat ihmisille virkistyskokemuksia. Vesistöjen yli on usein mahdollista suunnitella erillisiä siltoja pyöräilylle, kävelylle ja myös joukkoliikenteelle, jolloin niiden matka lyhenee autoliikenteeseen nähden. Suunnitteilla oleva Kruunuvuoren silta on hyvä esimerkki tästä.

Helsingin keskustan monipuolinen palvelutarjonta tekee keskustasta vetovoimaisen. Myös puistot lisäävät houkuttelevuutta, kun kesken matkan voi istahtaa vohreään kaupunkitilaan. Moniin metropoleihin verrattuna Helsingin ydinkeskusta on kompakti, ja se on helppo hallita kävellen. Matkat ovat lyhyet, ja olosuhteet ovat turvalliset. Keskustassa on elämää läpi vuoden eri vuorokaudenaikoina johtuen paitsi monipuolisesta palvelurakenteesta myös siitä, että ydintä ei ole rajoitettu vain palvelu- ja elämyskeskukseksi, vaan on pidetty huoli, että siellä on asukkaita.

**5**

Kaupunkirakennetta on pyritty tiivistämään suunnittelemalla kantakaupungin vanhoista teollisuusalueista asuinalueita. Milanolainen arkkitehtitoimisto on ideoinut Keski-Pasilaan tiiviin kokonaisuuden jalankulkualueineen ja aukioineen.

**6**

Kartalla on esitettyä pyöräilyn ja kävelyn liikkumissäde 10 ja 20 minuutin matka-ajalla, kun pyöräilijän keskinopeus on 20 km/h ja kävelijän 5 km/h.

Moniin metropoleihin verrattuna Helsingin ydinkeskusta on kompakti, ja se on helppo hallita kävellen.



Kuva: Cino Zucchi Architetto - One Works - Buro Happold



Karttopohja: OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

## Henkilöauto- ja joukkoliikenne

### Luovia ja rohkeita ideoita joukkoliikenteessä

**H**elsinki on kansainvälisen liikenteen keskus Suomessa. Seudulla sijaitsee Suomen suurin lentoasema ja Vuosaaren satama. Kansainvälisten junayhteyksien pääte-asema sijaitsee kaupungin keskustassa, ja myös matkustajalautoilla pääsee suoraan ytimeen Olympia- ja Makasiiniterminaaleihin. Isot laivat Kauppatorin kupeessa tuovat eksoottisen lisän kaupunkikuvaan.

Helsingin joukkoliikenne on saanut kehuja kansainvälisissä vertailuissa ja arvioinneissa. Joukkoliikenne on asetettu etusijalle vuosikymmenten ajan. Sitä on pyritty edistämään sekä palvelutasoa parantamalla että henkilöautoliikennettä rajoittamalla pysäköintipolitiikan, joukkoliikennekaistajärjestelyjen ja liikennevaloetuuksien avulla. Palvelutaso on hyvä, mikä näkyy myös käyttäjämäärissä. Helsingin niemelle tulevas-ta arkaamun työmatkaliikenteestä joukkoliikenteen osuus on jopa 72 %. Lähijunat, raitiovaunut ja metro luovat kattavan raideverkon, ja bussiliikenne täydentää järjestelmää laajasti. Kehittämistyötä tehdään luovasti ja rohkeasti koko ajan. Yhtenä selkeänä suuntauksena kaupungissa on vahvistaa raideliikennettä, mitä tukevat muun muassa rakenteilla oleva Kehärata sekä visiot Pisara-radasta, metron laajentamisesta, Raide-Jokerista ja Kruunuvuoren sillasta. Käyttäjästävällisyyteen on panostettu hyvillä reittiopilla Internetissä sekä mobiilipalveluilla, kuten kännykkä-lipuilla, maksuttomilla wlan-yhteyksillä muutamissa joukkoliikennevälineissä ja reaaliaikaisilla pysäkkiaikatauluilla. Koko seudun joukkoliikennekokonaisuutta koordinoi yksi toimija, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). HSL vastaa muun muassa Helsingin seudun kuuden kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi ja Kerava) joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta, joukkoliikenteen tilaamisesta, markkinoinnista, matkustajainformaatiosta ja Helsingin seudun liikennejärjestelmä-suunnitelman laadinnasta. Vuoden 2012 alusta HSL:ään liittyy myös Sipoo. Raitio- ja metrolinjojen tuottajajäseninä toimii HKL, ja lähijunaliikennettä tuottaa VR.

**7**

Hämeentielle kaivataan kipeästi pyöräväylää, mutta nykyisillä liikennejärjestelyillä se on haasteellista.

**8**

Helsinki on kansainvälisen liikenteen keskus Suomessa. Rautatieasemalta on nopeat junayhteydet paitsi eri puolille Suomea myös rajan taakse Pietariin. Aseman palvelutasoa on parannettu muun muassa katetulla laiturialueella.

Joukkoliikenne on asetettu Helsingissä etusijalle jo vuosikymmenten ajan.



7



8

## Joukkoliikenne on kestävä

**K**estävän ja ihmisläheisen kaupunkiliikennejärjestelmän parantamisessa on tärkeässä roolissa pyöräilyn ja kävelyn edistämisen lisäksi myös joukkoliikenteen palvelutason nostaminen. Ihmisiä tulee ohjata käyttämään kestäviä liikkumismuotoja auton sijaan. Joukkoliikenteen edistämisen tavoitteet ovat osittain samankaltaisia pyöräilyn edistämisen tavoitteiden kanssa: molemmilla pitää päästä liikkumaan kaupungissa helpommin ja nopeammin kuin autolla. On tärkeä tähdätä siihen, että runkolinjat ovat suorat ja nopeat ja ne kulkevat erillään autoliikenteestä, jolloin joukkoliikenteen kilpailuetu autoihin nähden paranee. Myös verkon selkeys ja linjojen hierarkiataso helpottavat joukkoliikenteen käyttöä. Helsingissä on hyvä parantaa edelleen joukkoliikennelinjojen liittymistä toisiinsa sekä hyviä liityntämahdollisuuksia pyörällä ja kävelen.

Strasbourgissa raitioliikenteen palvelutasoa on parannettu laadukkaalla ja helposti huomattavalla raitiotieterminaalilla, jonka kautta kulkevat kaikki keskustan läpi menevät raitiovaunut. Se helpottaa myös turistien matkustamista kaupungissa, varsinkin kun terminaalissa on korkeatasoinen informaatiojärjestelmä. Terminaali myös parantaa raitioliikenteen näkyvyyttä kaupungissa. Helsingin keskustassa voisi mahdollisuuksien mukaan kehittää esimerkiksi Lasipalatsin pysäkin terminaalimaisuutta, varsinkin kun tulevaisuudessa sen yhteyteen kehitetään liityntä Pisara-radankeskusta-asemalle. Pysäkillä voisi olla laadukas joukkoliikenneinformaatio. Kantakaupungin laidalla olisi hyvä kehittää korkeatasoisia vaihtoterminaleja, joissa voi vaihtaa bussista junaan, raitiovaunuun tai metroon. Tulevaisuudessa, kun metrojärjestelmää laajennetaan, on tärkeä ottaa huomioon vaihtoyhteydet junaan ja raitiovaunuihin.

Joukkoliikenteen edistämisen tavoitteet ovat osittain samankaltaisia pyöräilyn edistämisen tavoitteiden kanssa.



### 9 & 10

Käyttäjystävällisyyteen on panostettu muun muassa reaaliaikaisilla pysäkkiaikatauluilla. Pysäkkikatokseen on sijoitettu älyruutuja, joiden kautta saa informaatiota puhelimeen. Palvelu on kehitetty sopivaksi myös näkövammaisille. Matalalattiaraitiovaunut helpottavat erityisesti liikuntarajoitteisten matkantekoa.

## Katuverkon jäsentäminen parantaa liikenneolosuhteita

Huolimatta hyvästä joukkoliikenteen palvelutasosta Helsinki on melko autoriippuvainen kaupunki. Kantakaupungin asukkaista on yli puolet autottomia, mutta silti autot dominoivat kaupunkikuvaa. Autoliikennettä ei ole viime vuosina edistetty keskustassa, pikemmin päinvastoin. Nopeusrajoituksia on alennettu tuntuvasti vuosikymmenien aikana ja joukkoliikennettä on edistetty autoliikenteen kustannuksella. Monille kaduille on tehty joukkoliikennekaistoja ottamalla tilaa autoliikenteeltä. Kuitenkin Helsingin niemen saavutettavuus autolla on melko hyvä, minkä vuoksi monet valitsevat auton kulkuvälineekseen. Nopeita moottoriliikenneväyliä pitkin pääsee lähelle keskustaa eri suunnista, mutta sisääntuloväylien määrää rajoittaa etelässä meri. Siinä mielessä keskustaan saapuva liikenne on helppo hallita. Tulevaisuudessa Helsingissä kannattaa panostaa yhä enemmän keskustaan tulevan autoliikenteen vähentämiseen. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämisen lisäksi yksi keino on parantaa liityntäpysäköintijärjestelmää sisääntuloväylillä. Keski-Euroopan esimerkkikaupungeissa on panostettu siihen, että eri tulosuunnista autoilijat ohjataan tehokkaasti liityntäpysäköintiin, josta on helppoa ja edullista jatkaa raideliikenteellä perille. Esimerkiksi Hämeenlinnanväylän varrella on tarve laadukkaalle liityntäpysäköinnille, jonka rakentamiselle uuden Kehäradan valmistuminen tarjoaa hyvät mahdollisuudet.

Helsingin kantakaupungissa katuverkko on osin melko jäsentymätön, mihin kaupunkisuunnitteluvirastossa on jo kiinnitetty huomiota. Keskustassa on saman hierarkiataason väyliä, joiden käyttö kuitenkin poikkeaa toisistaan. Osalla kaduista autoliikennettä on mahdollista rauhoittaa ja rakentaa niistä hidaskatuja. Se parantaisi myös pyöräily- ja kävelyolosuhteita. Hidaskaduilla pyöräilijät voivat käyttää ajorataa, jolloin jalankulkijoiden on viihtyisää ja turvallista kulkea. Henkilöautoliikenteelle on suunniteltu keskustan ali tunneli, joka yhdistäisi Länsiväylän Sörnäisten rantatiehen. Tunnelista olisi liittymät muun muassa Töölönlahdenkadulle ja Siltavuorenrantaan sekä yhteys keskustan pysäköintilaitoksiin, kuten P-Elieiliin ja P-Forumiin. Tunnelihanke tarjoaa mahdollisuuden vähentää autoliikennettä keskustan kaduilta ja laajentaa kävelykeskustaa. Tunnelihankkeen yhteydessä olisi hyvä tehdä keskustan katuverkko-suunnitelma, jossa määritettäisiin katujen funktio ja käyttö. Yhtenä tavoitteena voisi olla yhtenäisen kävelykeskustan rakentaminen. Tällöin keskustan liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden odotetaan paranevan. Toisaalta tunneli saattaa syödä kannattavuutta joukkoliikenteen investoinneilta, kuten Länsimetrolta, ja lisää suurella todennäköisyydellä keskustaan tulevaa henkilöautoliikennettä, mikä kasvattaa muun muassa ilmastopoliittisia haasteita. Yhteistyö kaupungin ja ELY-keskuksen välillä on tärkeää, jotta kaupunkiin tulevat sisääntulotiet ovat rakenteellisilta ratkaisuiltaan sellaisia, että ne tukevat Helsingin kaupungin asettamia tavoitteita liikenteelle.



### 11 & 12

Helsingin keskusta on autovaltainen. Kadut muodostavat merkittävän estevaikutuksen kävelijöille. Keskustaan tulevaa autoliikennettä tulee pyrkiä vähentämään.



### 13

Kantakaupungissa on monia katuja, joista voisi rakentaa hidaskatuja. Se lisää pyöräilijöiden turvallisuutta sekä kadun viihtyisyyttä.

Kantakaupungin asukkaista yli puolet ei omista autoa, mutta silti autot dominoivat katukuvaa.



Matalaresoluutioinen versio!

## Pyöräily

### Parhaat eurooppalaiset käytännöt käytössä

Helsinki on pyöräilyn edistämisessä monin tavoin suunnannäyttäjä Suomessa. Helsingin kaduilta löytyvät Suomen parhaimmat keskustapyöräilyratkaisut, jotka ovat parhaimmillaan pyöräilyn esimerkkikaupunkien tasoa. Runeberginkadulle tehtiin pyöräkaistat vuonna 2009, ja kesällä 2011 avattiin Suomen ensimmäiset pyörätaskut. Keskustassa on useita erillisiä pyöräteitä, joten pyöräilijöiden ei tarvitse kulkea jalankulkijoiden kanssa samoilla väylillä niin paljon kuin monessa muussa Suomen kaupungissa. Kaupunki on maassamme ainoa, jossa on palkattuna pyöräliikenteen ja jalankulun suunnittelijoita. Pyöräilyä onkin kaupungissa suunniteltu jo pitkään omana kulkutapanaan. Suunnittelijat ovat asiantuntijoita, joilla on hyvin tiedossa maailman parhaat käytännöt pyöräilyn edistämiseksi. Helsinki on ollut myös aktiivinen lainsäädännön kehittämistyössä ja tärkeä toimija muun muassa lakimuutoksen tekemisessä pyörätaskujen hyväksymiseksi. Tahtotila pyöräilyn edistämiseksi on muuttunut Helsingissä vuosien myötä yhä positiivisemmaksi sekä virkamiesjohdossa että päätöksentekijöiden keskuudessa. Siitä on osoituksena muun muassa Brysselin julistuksen allekirjoittaminen sekä reilun budjettiresurssin osoittaminen pyöräilyn edistämiseksi esimerkiksi Pyöräilyprojektin kautta.

Pyöräilyverkolla on monin paikoin toimivia osuuksia. Keväällä 2011 toteutetussa kyselyssä eniten kiitosta saa radanvarressa kulkeva väylä Pasilasta kohti keskustaa. Myös muun muassa Runeberginkadun pyöräkaistoja, Töölönlahden ympäristöä ja Vuosaaren pyöräilyolosuhteita on kiitetty. Kaupungin läpi Finlandiapuistosta Ruoholahteen pääsee tulevaisuudessa huomattavasti entistä nopeammin ja sujuvammin, kun vanhassa satamaratakulussa kulkeva pyöräilyväylä "Baana" avataan kesällä 2012. Myös yhteys Keskuspuistosta keskustaan paranee, kun Nordenskiöldinkadun yli rakennetaan isojen teräskaarien kannattelema silta pyöräilijöille ja kävelijöille. Lisäksi vireillä on monia muita hankkeita, jotka parantavat pyöräilyverkkoa. Näiden rakentaminen on yksi osoitus pyöräilyä edistävän ilmapiirin kehittymisestä Helsingissä.

**14**

Helsingissä ovat Suomen parhaat keskustapyöräilyratkaisut. Runeberginkadun pyöräkaistat toimivat käyttäjien mielestä hyvin.



14



15



16

**15**

Radan varressa kulkeva pääväylä Pasilasta keskustan suuntaan saa asukkailta kiitosta.

**16**

Pyöräilijöillä ja jalankulkijoilla on oma paikkansa Mikonkadun ja Kaivokadun risteyksessä eurooppalaisten esimerkkikaupunkien tavoin.

## Pyöräväylien laatutason parantaminen vaatii puuttumista koko liikennejärjestelmään.

### Lisää laatua väyliin

Helsingissä on kilometreissä mitattuna paljon pyöräilyverkostoa, lähes 1 200 kilometriä. Määrään on panostettu, mutta tulevaisuudessa yksi tärkeä tehtävä on laatutason nostaminen. Olosuhdekyselyssä lähes 90 % asukkaista on sitä mieltä, että pyöräväylät eivät ole sujuvia, jatkuvia eivätkä selkeitä. Ajomukavuus on korkeintaan tyydyttävällä tasolla 80 %:n mielestä. Tavoitteeksi tulee asettaa väylien saattaminen parhaimmalle eurooppalaiselle tasolle. Baanasta suositellaan tehtäväksi Suomen ensimmäinen huipputasoinen pyörätie. Mallia kannattaa ottaa Hollannista, esimerkiksi Groningenista. Muutenkin uudistus kannattaa aloittaa pääväylistä. Keinoina ovat muun muassa pyöräilijöiden ja kävelijöiden erottelu, kaksisuuntaisten pyöräväylien leventäminen, keskiviivan maalaaminen kaksisuuntaisille pääväylille, yksisuuntaisten pyöräteiden looginen käyttö kaupungin alueella sekä risteysjärjestelyjen parantaminen. Myös yhteyksien jatkuvuuteen ja sujuvuuteen on tärkeä kiinnittää huomiota. Tällä hetkellä pyöräilijät joutuvat kiertämään pitkiä matkoja. Helsingissä on tekeillä uudet suunnitteluohjeet pyöräväylille, missä laatustandardit on nostettu uudelle tasolle.

Pyöräväylien laatutason parantaminen vaatii puuttumista koko liikennejärjestelmään. Esimerkiksi Pasilasta keskustaan kulkevaa pyöräväylää on mahdotonta jatkaa radan vartta pitkin Diakonissalaitokselta eteenpäin, ellei raiteilta saa tilaa sitä varten. Siksi Pisara-radnan suunnittelun yhteydessä on tärkeä suunnitella myös pyöräväylän uusi linjaus. Mannerheimintielle ja monilla muilla kaduilla täytyy poistaa autojen kadunvarsipysäköintiä, jotta laadukkaat pyöräilyväylät on mahdollista toteuttaa. Hämeentielle kaivataan kipeästi pyöräväylää, mutta nykyisillä liikennejärjestelyillä se on hankalaa. Henkilöautoliikenne täytyisi ohjata muualle, jotta ajoradalla olisi tilaa toteuttaa oma väylä sekä busseille että pyörille. Pyöräilyverkkoa suunniteltaessa liikennejärjestelmän kokonaiskuva on tärkeä. Pyöräilyosuuden kasvattaminen on paras tehdä autoliikenteen kustannuksella. Pyöräverkkoa parannettaessa on osin heikennettävä autoilun olosuhteita kaupungissa.

Asukkailla saa selvästi eniten mainintoja huonoista pyöräilyolosuhteista Hämeentie, jonne toivotaan pyöräväylää. Myös reitti Espoosta Helsinkiin saa monia negatiivisia mainintoja. Sekä Lauttasaaren että Pitäjänmäen kautta tullessa reitillä on paljon epäjatkuvuuskohtia ja liikaa kiertoa, jolloin kilpailukyky autoon nähden on huono. Bulevardin kapeat yksisuuntaiset väylät eivät käyttäjien mukaan toimi, sillä jalankulkijat kävelevät usein yhtäkkiä eteen ja autot pysäköivät pyörätielle. Systemaattinen yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen keskusta-alueelle parantaa loogisuutta. Muita huonoiksi mainittuja kohteita ovat muun muassa Tukholmankatu, Aleksis Kiven katu, Stenbäckinkatu, Mechelininkatu sekä Munkkiniemen puistokadun ja Huopalahdentien risteys. Myös Mannerheimintien pyöräilyväyliä moititaan kapeuden vuoksi sekä hiljattain rakennetun Hakamäentien vaarallisista alikuluista pyöräilijöille.



17



18



19



20

### 17 & 18

Helsingin keskustassa pyöräilijät ja jalankulkijat on erotettu monissa paikoissa omille väylilleen.

### 19 & 20

Bulevardin yksisuuntaisten pyöräteiden laatutasoa tulisi parantaa (kuva 19). Monet pyöräilevät mieluummin jalkakäytävällä. Myös Mannerheiminkadun pyörätiet ovat paikoin kapeat (kuva 20).



21



22

## Pyöräilylle kunnan asema liikennejärjestelmässä

**H**elsingissä on viime vuosina tehty paljon hyviä päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi. Kuitenkin edelleen pyöräilyn arvostusta on hyvä pyrkiä nostamaan koko kaupungin ja seudun tasolla, sillä vain alle viidesosa asukkaista pitää kaupunkia pyöräily-ystävällisenä. Erityisesti uusissa maankäyttö- ja liikennehankkeissa pyöräilyn tulee olla vähintään tasa-arvoisessa asemassa muiden liikennemuotojen kanssa. On tärkeää, että laadukkaat pyöräilyn pääväylät näkyvät esimerkiksi Pisara-radon ja Länsiväylän suunnitelmissa. Helsingin kannattaa pitää tarkasti huoli siitä, että tuotettavat liikennesuunnitelmat ovat linjassa strategisten tavoitteiden kanssa ja tavoitteiden aikataulussa pysytään.

Myös talvikunnossapidossa pyöräilyn asemaa tulee nostaa aitona osana liikennejärjestelmää. Asukaskyselyssä peräti 50 % vastaajista antaa sille arvosanan "huono" ja lähes 80 % pitää sitä korkeintaan tyydyttävänä. Tällä hetkellä talvihoito näyttää olevan monissa paikoissa alisteinen muille kulkutavoille. Pyöräteiden auraamiselle ei ole käytännössä selkeitä lumirajoja, vaan väylien hoitoluokitus noudattaa viereisen kadun luokitusta. Osin pyöräteitä käytetään lumivarastointipaikkoina. Kunnossapidossa alueelliset vastuut ovat eri urakoitsijoilla, joten laatutaso saattaa vaihdella. Helsinkiin suositellaan ohjeen laatimista pyöräväylien talvikunnossapidolle ja lumilogistiikalle laatutason parantamiseksi. Helsingissä on asiantuntemusta talvihoidossa, ja kaupungissa on tehty paljon asioita, jotka mahdollistavat ympärivuotisen liikenteen. Sen vuoksi on hyvin realistista asettaa tavoitteeksi maailman ykköstarjo. Helsinki voisi edistää mainetta talviliikennekaupunkina, josta tullaan ottamaan talvihoitoon mallia ja hakemaan parhaita käytäntöjä eri puolilta maailmaa arktisista kaupungeista. Se lähtee liikkeelle maankäytön suunnittelusta, jonka yhteydessä on tärkeä miettiä alueelliset lumivarastointipaikat. Katujen ja pyöräväylien rakentamisessa tulee ottaa huomioon lumitilan tarve sekä talvikunnossapitoa helpottavat rakenteelliset ratkaisut.

### 21

Pyöräpysäköinnin tulisi olla korkealaatuisista ympäri vuoden.

### 22

Hesperianpuistossa pyöräilijät ja jalankulkijat on eroteltu selkeästi. Hesperianpuistoon on hyväksytty uusi suunnitelma keväällä 2011. Myös tätä raittia kehitetään entisestään.

## Pyöräkeskus nostaa pyöräilyn arvoa

Helsingin keskustan pyöräpysäköintiä on kehitetty ja suunnitelmia sen parantamiseksi on meneillään. Pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitettujen pysäköintialueiden laatutasoa on tarpeen nostaa muun muassa joukkoliikenneterminaalien yhteydessä. Lyhytaikaista pysäköintiä varten telineitä on liian vähän, joten pyörälle on vaikea löytää paikkaa asiointimatalla. Pyöräpysäköintimahdollisuuksia pitää olosuhdekyseilyssä korkeintaan tyydyttävänä 75 % käyttäjistä. Helsinkiin on suunniteltu pyöräkeskusta, joka on erittäin kannatettava hanke. Keskuksen palveluihin kuuluisivat pyörien säilytys, huolto, vuokraus sekä neuvonta. Toiminnot palvelisivat sekä paikallisten että turistien pyöräliikennettä ja -matkailua. Helsingissä pohditaan uudelleen kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönottoa, jolloin pyöräkeskus olisi tärkeässä osassa myös kaupunkipyörien lainauspisteinä.

Vuoden 2011 aikana Helsingissä määritetään pyöräkeskuksen sijainti, suunnitellaan palvelu- ja toimintaidea sekä tehdään tilankäyttösuunnitelma. Ajatuksena on tehdä siitä yksi World Design Capital WDC Helsinki 2012 -vuoden kohteista. Keskustelussa on ollut esillä myös hajautettu malli, jossa pyöräkeskuksen muodostaisivat eri pisteissä verkostona toimivat palveluntarjoajat. Eurooppalaisten esimerkkien valossa keskitetty pyöräkeskus on parempi. Tällöin palvelut ovat saman katon alla, ja rakennus herättää myös huomiota. Sijoittamiseen vaikuttavat luonnollisesti pyörämatkojen päätepisteet sekä pyöräilyn pääväylien linjaus. Parasta on, jos kaikkien pääväylien viitoitus alkaa pyöräkeskuksesta. Sijoittamisessa on syytä ottaa myös huomioon keskuksen näkyvyys. Kaupunkilaisten ja turistien tulee löytää helposti perille, ja toisaalta näkyvä keskus kertoo ihmisille kaupungin pyöräilymyönteisestä politiikasta.



23



24

## Ihmisiä aktivoidaan hyvällä verkostolla

Helsingissä on eri toimijoiden taholta järjestetty monia pyöräilyyn ja muuhun keskeiseen liikkumiseen kannustavia markkinointikampanjoita ja -tempauksia. Hyviä yhteistyötahoja ovat olleet muun muassa Helsingin polkupyöräilijät, Pyöräilykuntien verkosto ja Motiva. Monien toimijoiden olemassaolo on yksi Helsingin vahvuuksista. Tulevaisuudessa kaupunki voisi osoittaa omat määrärahasensa pyöräilyn yleiseen edistämiseen. Pyöräily on hyvin mahdollista eri puolilla kaupunkia, joten ihmisiä voisi aktivoida pyörän käyttöön markkinoinnin keinoin. Työpaikat voisi haastaa parantamaan muun muassa pyöräpysäköintiä ja sosiaali- ja kampanjoimaan työmatkapyöräilyn puolesta. Samoin yhteistyötä koulujen ja oppilaitosten kanssa voisi tiivistää. Pyöräilyprojektin yhteydessä voisi miettiä uusia luovia tapoja ihmisten aktivoimiselle.

Pääkaupunkiseudulla on toteutettu markkinoinnin lisäksi muitakin pyöräilyyn kannustavia toimenpiteitä. Yksi esimerkki on pyörien maksuton kuljetus lähijunissa. Se on edistysaskel, joka parantaa Suomen mainetta myös kansainvälisesti pyöräilymaana. Tulevaisuudessa on hyvä pyrkiä laajentamaan käytäntöä myös muihin joukkoliikennemuotoihin. Samoin liityntäpysäköintiä kannattaa kehittää edelleen jatkossakin. Pääkaupunkiseudulla on ollut hankkeita, joissa pyöräpysäköintiä esimerkiksi lähijuna-asemilla on kehitetty. Myös raitiovaunu- ja bussipysäkeillä liityntämahdollisuuksiin on hyvä panostaa, jotta matkojen ketjuttaminen on helppoa. Strasbourg on hyvä esimerkkikaupunki, koska siellä on toimiva Véloparc-järjestelmä. Monilla pysäkeillä on suljettuja pyöräpysäköintitiloja, joihin sopii 20–100 pyörää. Järjestelmä toimii matkakortilla.

Monien pyöräilyä edistävien toimijoiden olemassaolo on yksi Helsingin vahvuuksista.

### 23 & 24

Pyöräpysäköintiä on tarpeen parantaa erityisesti keskusta-alueella. Suunnitella oleva pyöräkeskus nostaa pitkäaikaisen pysäköinnin laatutasoa.

Matalaresoluutioinen versio!

## Kävely

### Kävelykeskustaa kaivataan

Helsingissä on hyvät olosuhteet kävelyille. Keskusta on kompakti, palvelutarjonta on monipuolinen ja puistot merenrantaoneen tarjoavat rauhoittavia elämyksiä. Ydinkeskustassa on paljon asukkaita, mikä lisää kävelyn potentiaalia. Olosuhdekyselyssä noin kolme neljäsosaa asukkaista kokee kävelymahdollisuudet ja kävelyn sujumuuden hyvänä. Kävelyväylien kunto on hyvä 70 %:n mielestä, joskin talvihoitoa pitää korkeintaan tyydyttävänä kaksi kolmasosaa kaupunkilaisista. Helsingin keskustassa on turvallista kävellä. Asukkaista 60 % pitää liikenneturvallisuutta hyvänä ja yli 70 % antaa vähintään saman arvosanan sosiaaliselle turvallisuudelle. Myös esteettömyys on pyritty ottamaan huomioon. Kävelyalueita on eri puolilla kantakaupunkia, mutta ne ovat melko erillään toisistaan. Yhtenäinen kävelykeskusta puuttuu, ja sen aikaansaaminen on yksi tärkeistä toimenpiteistä tulevaisuudessa.

Asukkaat ovat olosuhdekyselyssä antaneet palautetta, että Helsingin keskusta on suunniteltu autoille eikä ihmisille. Ihmiset on ohjattu maan alle ja autot kulkevat paraatipaikoilla. Viihtyisiä kävelykatuja kaivataan keskustaan ja muutenkin asukkaat haluavat keskustaan laajempaa kävelyaluetta ja lisää autottomia alueita. Erityisesti yliopistoalue halutaan rauhoittaa kävelyille ja pyöräilylle. Asukkaat toivovat keskustaan lisää istumismahdollisuuksia ja myös roska-astioita. Yli puolet pitää istumismahdollisuuksia huonona tai tyydyttävänä. Pyöräilijät halutaan pois jalkakäytäviltä, ja myös mainosständejä pidetään haittana, koska ne tukkivat väylän monissa paikoissa. Citylogistiikalle kaivataan sääntöjä, jotta jakeluautot eivät ole pitkin päivää haittaamassa kävelyä ja pyöräilyä.

Helsingissä on paljon 1800-luvun rakennuksia, joiden uljaus korostuu, kun kaduilla ei kulje ruuhkaisia autojonoja. Autottomassa keskustassa kadut ja katutilat on mahdollista suunnitella "ihmisen kokoisiksi" ja viihtyisiksi. Vetovoimaa lisää myös se, jos kadut eivät muodosta estevaikutusta kuten autovaltaisissa kaupungeissa. Hyvällä ja kokonaisvaltaisella liikennesuunnittelulla autoliikennettä keskustassa voi rajoittaa, jolloin kävelyaluetta voi laajentaa. Se kuitenkin vaatii ensin sen, että autoliikenne voidaan ohjata muualle. Eniten jalankulkijoita keskustassa on Pohjoisesplanadilla, rautatieaseman ympärillä sekä Aleksanterinkadulla, ja niiltä kulkee akseli Mannerheimintien yli Narinkkatorin suuntaan. Paras vaihtoehto olisi rakentaa nämä yhtenäiseksi kävelyalueeksi.

#### 25

Kluuvikatu on viihtyisä kävelykatu, jollaisia keskustaan kaivataan lisää.



#### 26

Olosuhdekyselyssä asukkaat ovat ilmaisseet haluavansa pyöräilijät pois jalkakäytäviltä kaikkialla keskustassa. Mannerheimintiellä kävelijät ja pyöräilijät on eroteltu tehokkaasti.

**27**

Helsingin keskustassa kaivataan lisää tilaa jalankulkijoille. Pohjois-Esplanadi on suosittu ostos- ja kävelykatu.

## Luovuutta kaupunkitiloihin ja sujuvuutta matkaketjuihin

**H**elsingin kaupunkitiloista ja kävelyalueista on mahdollista kehittää kansainvälisesti korkeatasoisia ihmisten kohtaamispaikkoja. Helsingissä on paljon toreja ja puistoja, jotka tarjoavat hyviä mahdollisuuksia luovuudelle. Esimerkiksi Baana on suunniteltu myös kävelijälle mielenkiintoiseksi hyvällä designilla.

Helsingin keskustaan on muodostunut erilaisia alueita, joilla on omaleimainen piirteensä. Esimerkkeinä mainittakoon Töölönlahden rannan kulttuurikeskittymä, kaupallinen alue Kluuvissa sekä empirekeskusta Senaatintorin ympärillä. Kamppi kokoaa paljon nuoria ja nuoria aikuisia, ja Narinkkatorilla on järjestetty heille suunnattuja pieniä ja suuria kaupunkitapahtumia. Eri alueiden funktiota on hyvä entisestään kirkastaa ja rakentaa niistä tarkoituksenmukaisia kävelyalueita. Niitä on myös hyvä yhdistää entistä paremmin toisiinsa. Tämä lisää keskustan vetovoimaa entisestään.

Helsingin joukkoliikennejärjestelmä on toimiva, ja potentiaalisia käyttäjiä on paljon. Joukkoliikennejärjestelmää kehitettäessä on hyvä kiinnittää erityistä huomiota kävelyolosuhteisiin, jotta matkoja on helppo ketjuttaa. Laadukkaat kävelyväylät joukkoliikennepysäkeiltä asuinalueille, työpaikkakeskittymiin ja ostoskeskuksiin lisäävät joukkoliikenteen palvelutasoa. Myös pysäkeillä ja asemilla kannattaa panostaa sosiaaliseen turvallisuuteen ja viihtyisyyteen. Eurooppalaisen esimerkin mukaisesti metro- ja lähijunaliikenteen asemista voisi tehdä yhä viihtyisämpiä ja avarampia. Tämä saattaa houkutella myös kaupallisia toimijoita asemille, mikä lisää sosiaalista turvallisuutta. Edelleen joukkoliikenteen palvelutaso paranee, jos asemakioskilta voi ranskalaiseen tapaan ottaa aamupalan mukaan junaan.

### 28

Helsingin keskustassa on paljon viihtyisiä puistoja. Esplanadin puisto on suosittu kävelyreitti ja levähdyspaikka.

### 29

Sosiaalinen turvallisuus tulee ottaa huomioon alikulkujia suunniteltaessa. Hyvä esimerkki on Ruoholahdessa Mechelinikadulla.

### 30

Helsingissä on hyödynnetty merenrantoja viihtyisien pyörä- ja kävelyväylien toteuttamisessa.



## Toimenpidesuosituksukset



### Kaupunki ja elämä

Luovuus kukoistukseen kaupunkitilojen suunnittelussa  
Keskustan edelleen kehittäminen

### Visio

Tavoitteeksi olla maailman kärkitasoa kestävän kehityksen metropolina

### Maankäyttö

Pyöräily- ja kävelyolosuhteiden nostaminen tärkeään asemaan maankäyttösuunnitelmissa

Siltojen hyödyntäminen joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kilpailukyvyssä nostamisessa



## Kävely

Keskustan kävelyalueen laajentaminen

Eri kävelyalueiden funktioiden edelleen kirkastaminen ja alueiden yhdistäminen kävelyväylillä

Lisää istumismahdollisuuksia

Matkaketjujen vahvistaminen kävelystä joukkoliikenteeseen

Joukkoliikenneasemien viihtyisyyden ja sosiaalisen turvallisuuden parantaminen

## Pyöräily

Pääväylien laatutason parantaminen

Baanasta Suomen ensimmäinen huipputason pyörätie hollantilaisten suunnitteluperiaatteiden mukaan

Pääväyläyhteyksien parantaminen mm. Länsiväylän vartta Espooseen, Kaisaniemenpuistosta Diakonissalaitokselle sekä Hämeentietä pitkin koilliseen

Keskustan pyöräilyolosuhteiden kehittäminen

Pyöräpysäköinnin lisääminen ja laadun parantaminen, myös liityntäpysäköinnin osalta

Pyörien kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä

Ohje talvikunnossapidolle ja lumilogistikalle

## Liikennejärjestelmä

Liikenneolosuhteiden kattava kehittäminen osana Helsingin valtuustostrategiaa 2013-2016 ja uuden yleiskaavan laatimista.

Keskustaan tulevan henkilöautoliikenteen vähentäminen

Liityntäpysäköinnin (P+R) kehittäminen sisääntuloväylien varsilla

Keskustaliikenteen rauhoittaminen

