

# Velo-city 2024 -jälkiseminaari

## Teema 1: Liikenteen rauhoittaminen

Antti Takkunen, Miikka Kulpakko, Teppo Pasanen

Helsinki

# Circulation plan yleisesti

# Ghent

- 260 000 asukkaan Ghent on todellinen pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on 34% (Helsingissä 11%) kun taas kestävien kulkumuotojen osuus on yhteensä 61% (Helsingissä 79%).
- 2000-luvulla tehdyt toimenpiteet ovat tuottaneet Ghentissä tulosta, ja vuodesta 2012 pyöräliikenteen osuus on noussut 12 prosenttiyksiköllä ja samalla autoliikenteen osuus on vähentynyt 54% -> 40%.
- Pyöräliikenteen lisäksi Ghent pyrkii merkittävästi lisäämään joukkoliikenteen käyttöä ja myös lisäämään kävelyn kulkumuoto-osuutta.



# Taustaa

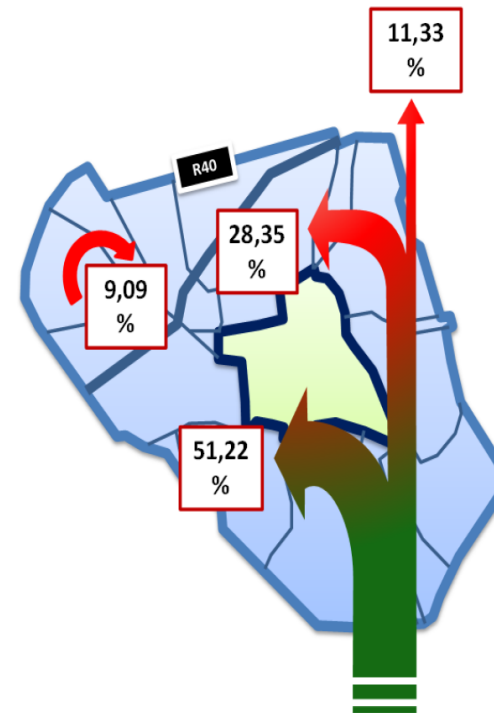
- Muutos ei ole tapahtunut hetkessä, eikä ilman vastustusta:
  - pyöräliikennesuunnitelma vuodelta 1993.
  - keskustan liikennesuunnitelma vuodelta 1997, jolla laajennettiin kävelyalueita ja vähennettiin keskustan läpiajoa autolla – silloinen pormestari sai lukuisia uhkauksia (mm. luoteja kirjeessä) ja joutui liikkumaan poliisisaattuessa.
  - 2016 pysäköintisuunnitelma ja 2017 ”circulation plan” -liikennejärjestelmäsuunnitelma.
- Nämä toimenpiteet ovat mahdollistaneet pyöräliikenteen merkittävän lisääntymisen, vaikka varsinaista pyöräinfraa on verrattain vähän.



# Circulation plan

- Ennen circulation plania kantakaupungin läpiajo oli edelleen iso ongelma – 40% ajoi pienempien katujen läpi (ei kehäkatua).

## Situation before

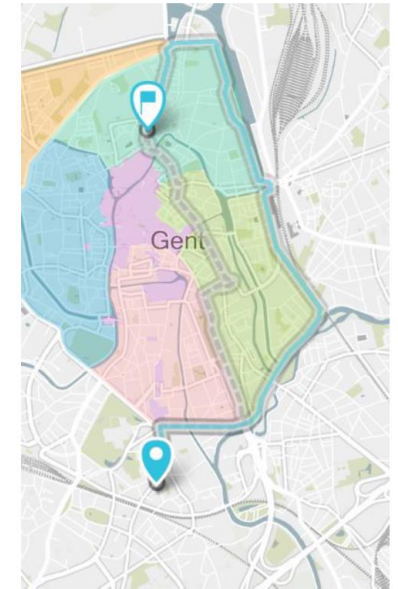
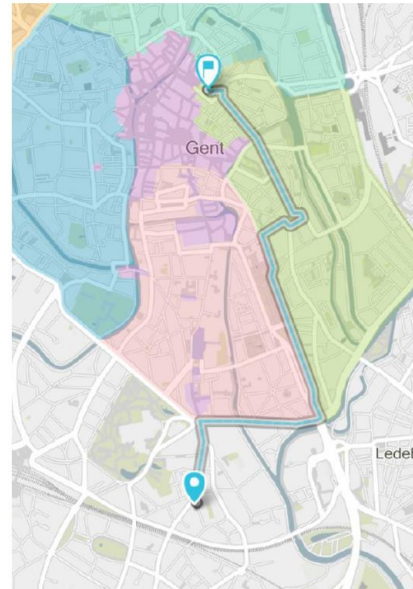
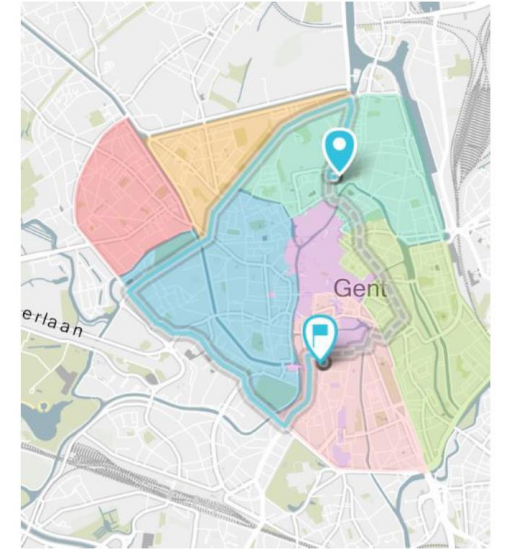
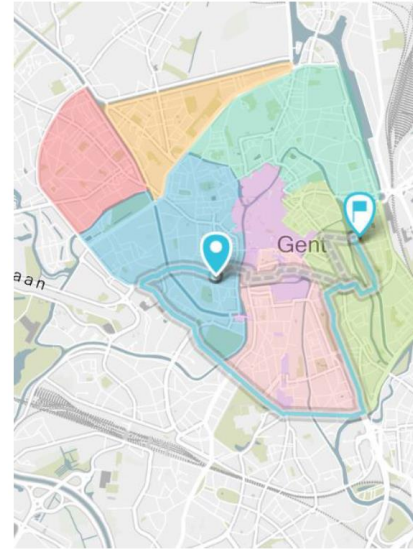


11% pure transit traffic  
28% semitransit traffic  
(avoiding parts of city ring road)  
51% destination traffic  
9% internal traffic

= too much motorised traffic in the city center

# Circulation plan

- Circulation planissa kantakaupunki on jaettu kuuteen sektoriin ja autottomaan keskusta.  
Sektorille ajaakseen autojen tulee käyttää kehäkatua.
  - Asukkaat saavat halutessaan pysäköintiluvan + 3 vieraslupaa ilmaiseksi. Toisaalta pysäköinti on ilmaista, maksullinen pysäköinti on ollut mahdoton aihe päättäjille
  - Terveyshuollolle, jakeluautoille ym. omia lupia
  - Kameroihin perustuva valvonta on tiukkaa ja ilman lupaa sektorille ajamisesta saa 58€ sakon, jonka kaupunki voi itse periä uuden lain myötä.



# Circulation plan

- Circulation planin myötä 80 katuja on yksisuuntaistettu ja kävelykatuja ja oleskelualueita on lisätty sekä väliaikaisin että pysyvin toimenpitein.



# Circulation plan

- Katuja on muutettu pyöräkaduiksi ja ”koulukaduksi” ja pysäköintiä mm. koulujen lähellä on turvallisuuden parantamiseksi ajallisesti rajoitettu.





# Circulation plan

- Palveluihin muutos on vaikuttanut niin että kahviloita ja ravintoloita on tullut paljon lisää. Kodinkonekauppoja ja vastaavia liikkeitä, joihin usein tullaan autolla, on muuttanut kehäkadun ulkopuolelle.



# Miten circulation plan näkyvät käytännössä maastossa?

# Läpiajon kieltämien sektorien välillä (fyysinen este)

2014



(Google)

2023



(Google)

# Läpiajon kieltämien sektorien välillä (kameravalvonta)

2014



2023

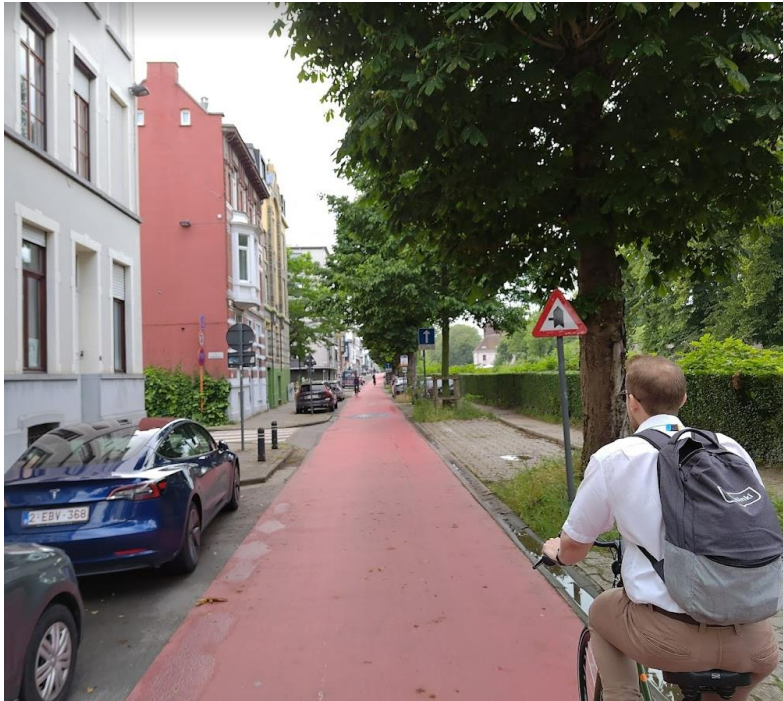


(Google)

# Läpiajon katkaisueminen sektorin sisällä



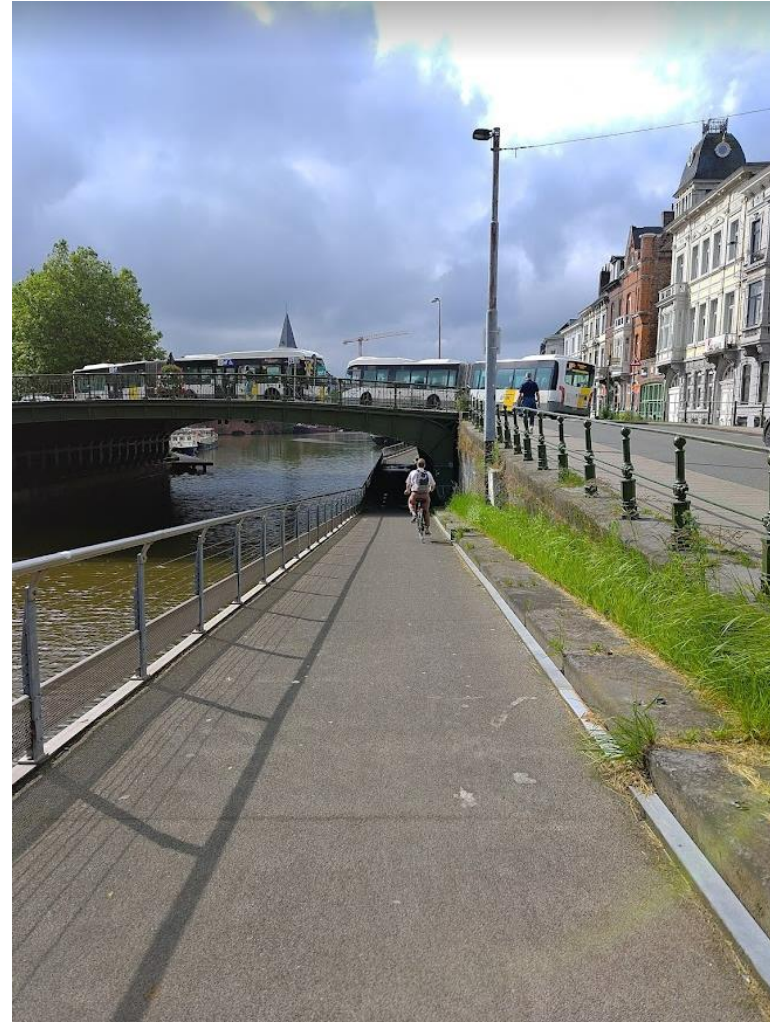
# Pyöräliikenteen sujuvoittaminen



# Pyöräliikenteen sujuvoittaminen



Helsinki



(Eeropekka Lehtinen)

# Kaupungin äänimaisema





# Infran puutteet



# Muita nousseita teemoja



# Miten pyöräinfra muuttuu ajassa?

## Mietteitä Ghentistä

# Kaupunki muuttuu ja pyöräliikenteen tarpeet myös

- Kaupungin ensimmäinen pyöräliikenteen suunnitelma on vuodelta 1993.
  - Siinä hyödynnettiin erityisesti kaupungin kanaalien reunoja, joita pitkin voitiin tehdä reittejä kaupunkiin ja sen läpi
  - Pyöräliikenteelle annettiin sitä tilaa, mikä oli saatavilla. Vanha infrastruktuuri näyttäytyy kaupungissa hyvin kapeana nykyisiin ohjeisiin nähden.
- Vuoden 2017 liikennejärjestelyiden myötä (circulation plan) otettiin harppaus uuteen suuntaan. Vaikuttamalla autoliikenteeseen, voidaan vaikuttaa myös pyöräliikenteen olosuhteisiin.
- Suunnittelussa on ollut keskiössä muutama suunnittelija. Elias kuvassa, sukunimi hukassa.



# Kaupunki muuttuu ja pyöräliikenteen tarpeet myös

- Kanaalit muodostavat edelleen merkittävän roolin kaupungin pyöräliikenteen järjestelmässä.
- Viime vuosina on mm. rakennettu siltojen alituksia halvalla rakennustavalla, mikä vähentää viivytyksiä risteyksissä
  - Väylä ei ole kovin leveä, mutta mahdollistaa silti kulun hyvin.
- Korona-aikaan kanaalien viereisiä vanhoja pyöräteitä muutettiin jalankulun käyttöön ja pyöräliikenne siirrettiin ajoradalle.



# Kaupunki muuttuu ja pyöräliikenteen tarpeet myös

- Pyöräliikenteelle on lopulta varsin vähän eroteltuja väyliä. Autoliikenne on niin vähäistä, että pyöräily on todella miellyttävää ajoradalla.
  - Myös Ghentissä on käytössä <2000 ajon./vrk ohjeistus sekaliikenteelle, mutta kaupungissa pyritään saamaan autoliikenne niin vähäiseksi kuin mahdollista
  - Melun puuttuminen merkittävä kokemus
- Pyöräkatuja on kaupungissa todella paljon. Pyöräkadut on toteutettu monesti hyvin kevyillä tavoilla, maalaamalla pinnoite asfaltin päälle.
  - Kaduilla on paljon asukaspysäköintiä, mikä ei tuottanut ongelmia.
- Kaupungin liikennesuunnittelussa pyritään vähentämään läpäisemättömiä pintoja. Pyöräkaturatkaisut edistävät tätäkin tavoitetta!



# Kaupunki muuttuu ja pyöräliikenteen tarpeet myös

- **Yleisenä ajatuksena:** Ghent on onnistunein (?) esimerkki siitä, miten autoliikennettä suunnittelemalla ja ohjaamalla sitä sen haittoja paremmin kestäviin ympäristöihin, on voitu parantaa kaupungin viihtyisyyttä, elinvoimaisuutta ja liikkumisen olosuhteita.
- **Joskus vähäisempikin riittää:** Maalilla tehdyt pyöräkadut olivat toimivia, kun autoliikenteen määrä oli vähäinen. Voisiko Helsingissä tehdä samoin?
- Kaupungin suunnittelijan kanssa keskustelu osoitti, että suurempia muutoksia halutakseen tulee olla rohkeutta edetä ajatellen isosti, mutta toisaalta hyväksyä että joskus asioissa kestää.



Kadulla ennen 10 000 ajon/vrk



Kadulla ihmisiä ympäröivä vuorokauden

# Kiitos!

Helsinki