

LIITE 1

Itäbaanan yleissuunnitelma:

Sähköisen kyselyn vastauskooste

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Itäkeskus

Kikkotie

Marjaniementie

Itäpolku

Roihuvuorentie

Marjaniementie

Siilitien
metroasema

Itäväylä

Mekaanikonkatu

Sahaaajankatu

Valurinkatu

Valurinkatu

Valurinpolku

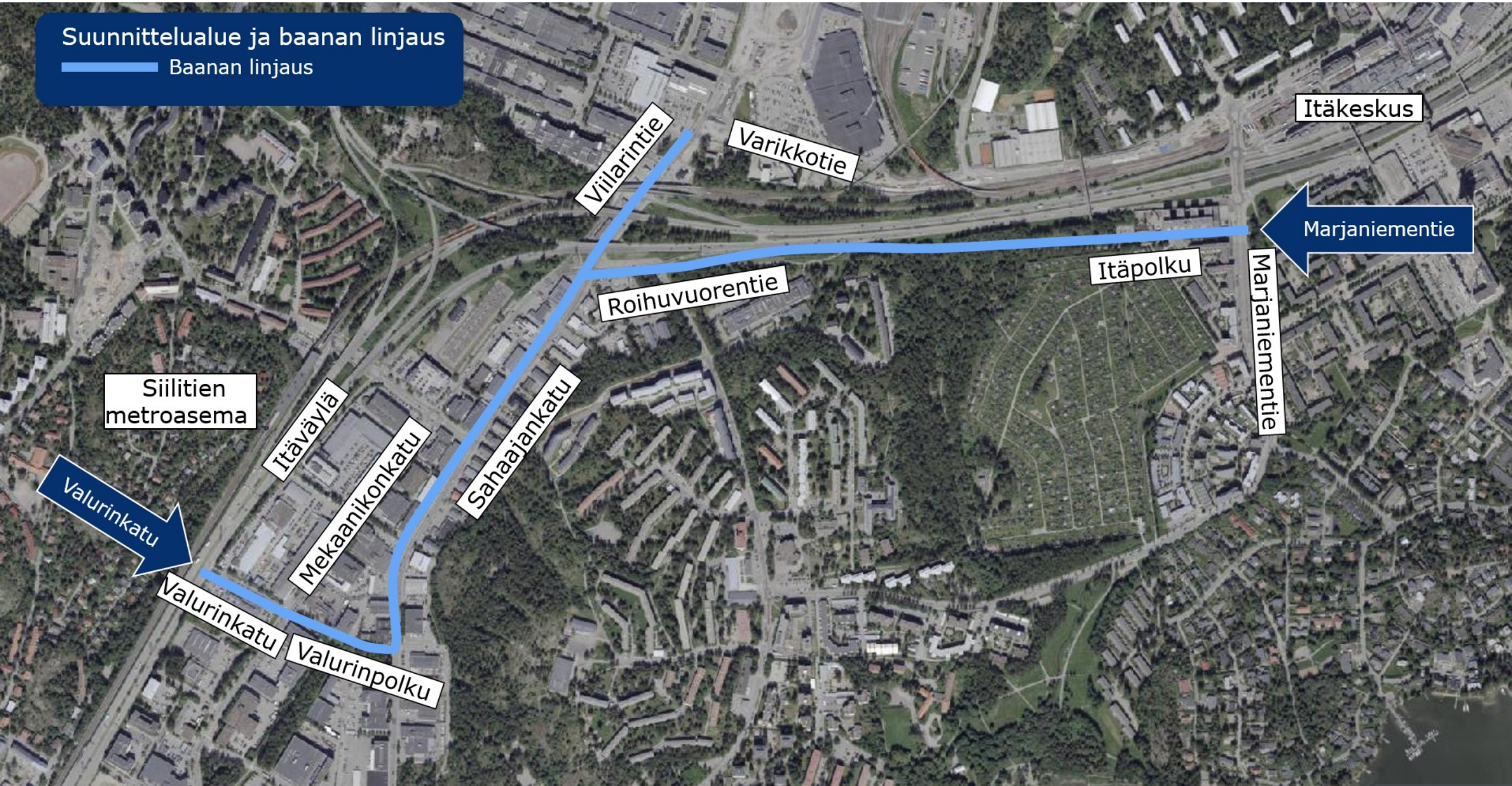
Kyselyn toteutus

- Kaupunkilaisten näkemyksiä Itäbaanan alustavista suunnitelmista osuudella Valurinkatu-Marjaniementie selvitettiin kaikille avoimella sähköisellä kyselyllä toukokuussa 2022
- Kysely toteutettiin Webropol-ohjelmalla ja se oli avoinna 2.-22.5.2022
- Kyselystä tiedotettiin
 - Mediatiedotteella
 - Helsingin kaupungin some-kanavilla
 - Helsingin kaupungin [verkkosivuilla](https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/pyoraily) (<https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/pyoraily>)
- Kyselyyn vastasi yhteensä 359 henkilöä
- Kyselyn toteutuksen aikaan Itäbaanan linjauksena oli Herttoniemen teollisuusalueella Sahaajankatu
- Kyselyssä Itäbaanan linjaus oli jaettu kuuteen osuuteen, joista pyydettiin palautetta
 - Valurinkatu
 - Valurinpolku
 - Sahaajankatu
 - Viilarintie
 - Roihuvuorentie
 - Itäpolku Roihuvuorentien ja Marjaniementien välillä
- Lisäksi kysyttiin tarpeita levähdys- ja huoltopisteille ja valaistukselle
- Kaikista osuuksista oli tehty alustavia, karkeita havainnollistuksia siitä, miten suunniteltava pyöräilyn pääyhteys sijoittuu ympäristöön. Havainnollistukset on esitetty kyselykoosteessa.

Kartta kyselyssä tarkastellun suunnitelmaluonnoksen linjauksesta

Suunnittelualue ja baanalinjaukset

— Baanalinjaukset

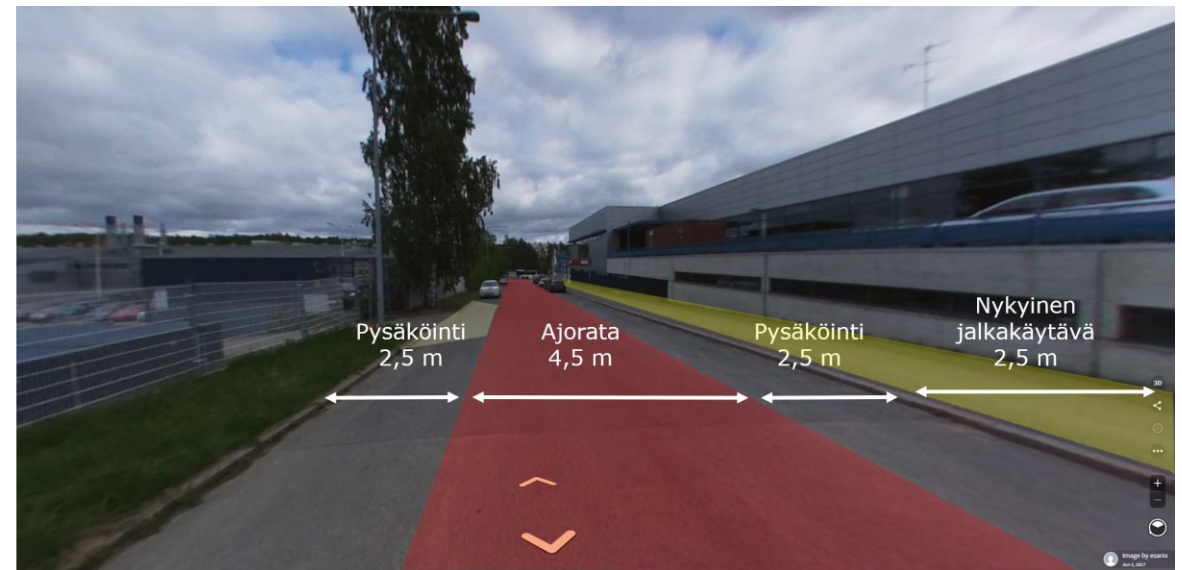
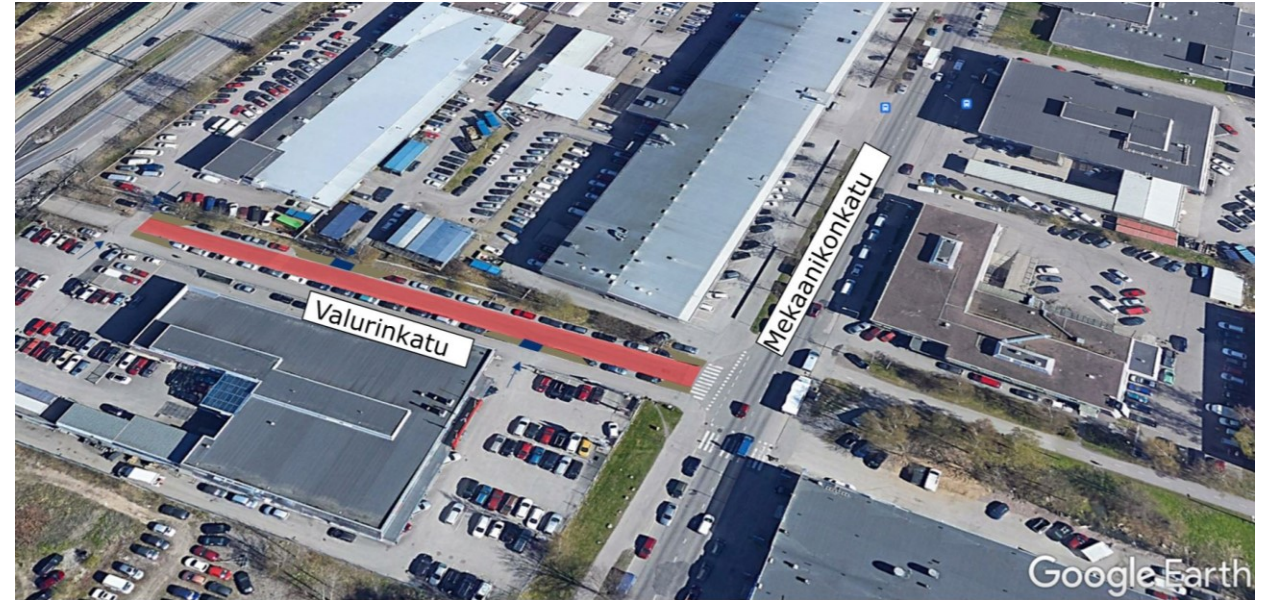


Yhteenvedo: Valurinkatu 1/3

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Valurinkadulle suunnitellaan pyöräkatu. Valurinkatu on päätyvä katu, jolle osoitetaan 30 km/h nopeusrajoitus. Kadulla on tonttiliittymiä ja paljon kadunvarren pysäköintiä. Pyöräbaanan toteutuksen yhteydessä kadunvarren pysäköintipaikkoja joudutaan vähentämään nykyisestä arviolta noin kolmasosa, jotta varmistetaan liikennejärjestelyjen turvallisuus. Pysäköintiä säilyy ajoradan suuntaisesti ns. pysäköintitaskuissa, joihin autoja voi pysäköidä kadun suuntaisesti. Tonttiliittymien riittävät näkemät varmistetaan.

Pyöräkatu on katu, jossa on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Pyöräkadulla voi ajaa autolla, mutta pyöräliikenteelle annetaan esteetön kulku ja autojen ajonopeus sovitetaan pyöräliikenteen mukaiseksi.

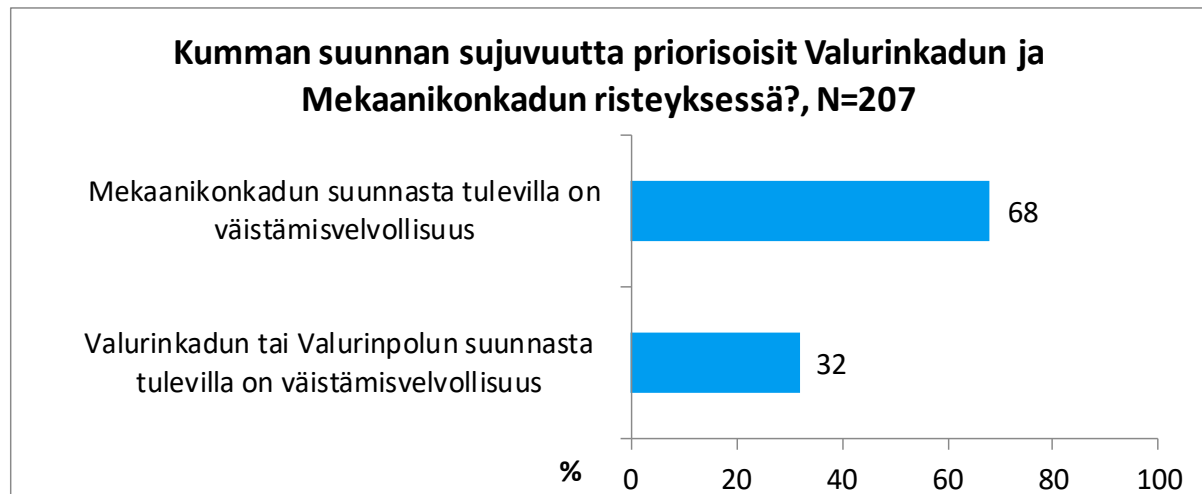
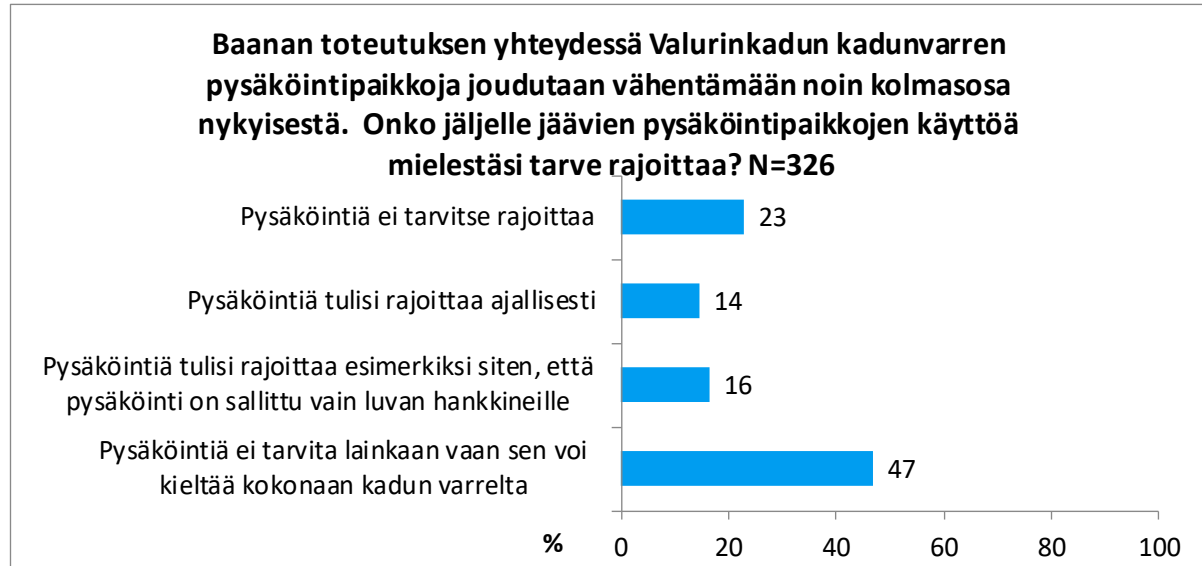
Pyöräkatu sopisi alustavasti hyvin tälle baanan osuudelle. Valurinkadulla ei ole autoliikenteen läpiajoa, mutta se on tärkeä pyöräliikenteen reitti. Jalkakäytävä säilytetään nykyisellä paikallaan.



Yhteenvedo: Valurinkatu 2/3

Kaksi kolmasosaa vastaajista (n=326) oli sitä mieltä, ettei Valurinkadun kadunvarren pysäköintiä tarvita lainkaan, tai sitä tulisi rajoittaa esimerkiksi ajallisesti tai luvanvaraisesti.

Mekaanikonkadun suunnasta tulevien väistämisvelvollisuus sai kyselyssä enemmän kannatusta (68%) kuin Valurinkadun tai Valurinpolut suunnasta tulevien väistämisvelvollisuus (32%).



Yhteenveto: Valurinkatu 3/3

Minkälaisia hyötyjä näet siitä, että Mekaanikonkadun suunnasta tulevilla olisi risteyksessä väistämisvelvollisuus? Entä Valurinkadun tai Valurinpolun suunnasta tulevien väistämisvelvollisuuden hyödyt? (n=199)

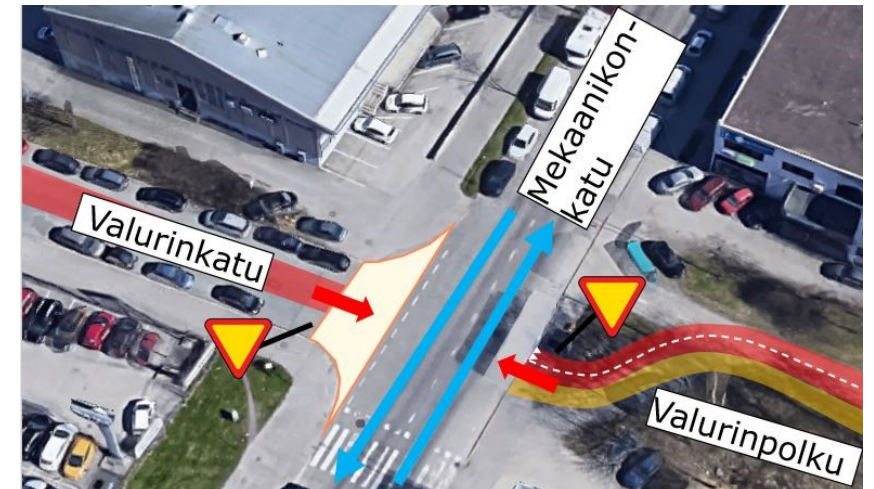
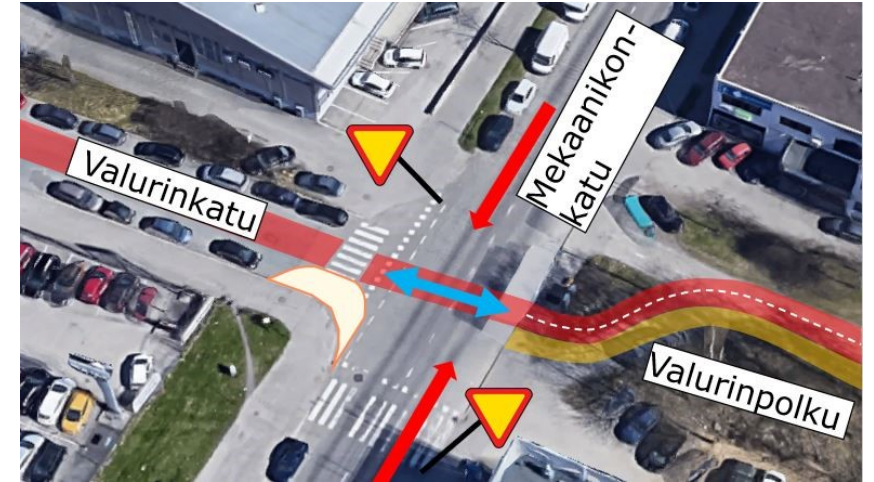
Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

- Mekaanikonkadun väistämisvelvollisuuden hyötynä pyöräliikenteen sujuvuus / turvallisuus
- Valurinkadun väistämisvelvollisuus hyötynä joukkoliikenteen sujuvuus / yhtenäisyys alueen muiden liikennejärjestelyjen kanssa
- Moottoriliikenne pitää rauhoittaa Mekaanikonkadulla hidastein/töyssyin/ajorataa kaventamalla/korotuksella
- Vaarallinen risteys, kummatkin huonoja vaihtoehtoja
- Risteykseen tarvitaan liikennevalot

Yleisiä kommentteja Itäbaanan Valurinkadun osuudelle (n=92)

Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

- Ei kannata baanin linjausta Valurinkadun/teollisuusalueen kautta
- Pysäköinnin rajoittamistoimet
- Katuvarsipysäköintiä ei tarvita, alueella on tarpeeksi pysäköintiä
- Ei kannata pyöräilyn ja pysäköinnin yhdistämistä
- Pyöräkatu ei ole toimiva ratkaisu



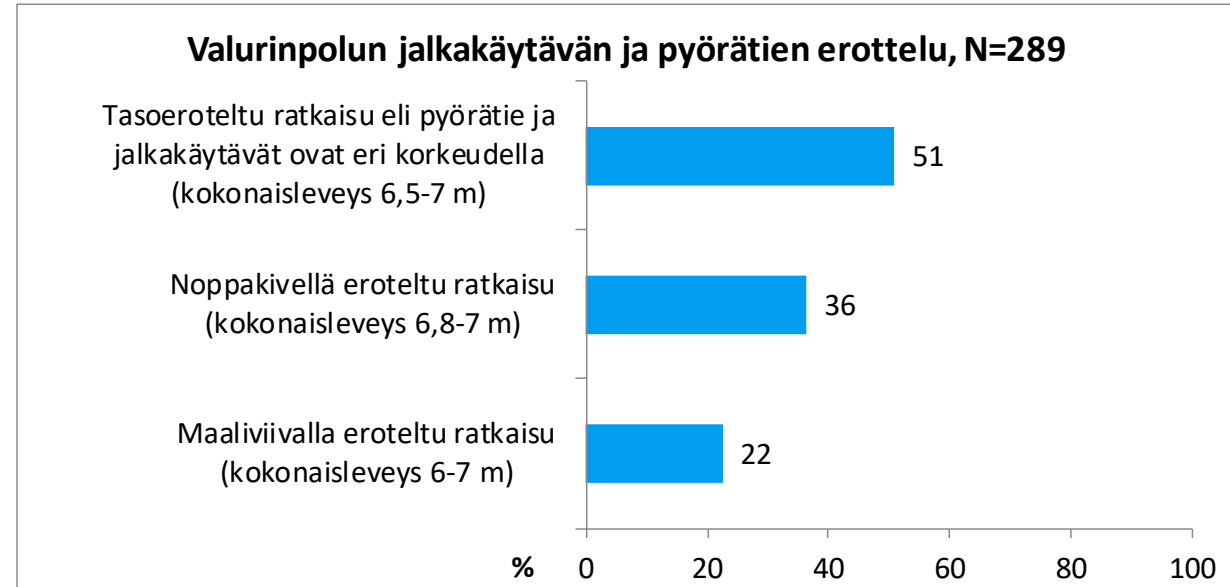
Yhteenvedo: Valurinpolku 1/3

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Puistossa oleva Valurinpolku levennetään erotelluksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on noin 4 metriä leveä. Baanan tavoiteleveys on 4 metriä ja sopiva leveys jalkakäytävälle on 2,5 – 3 metriä. Väylien erottelutapaa ei ole vielä päätetty. Väylät voidaan erottaa toisistaan tasoerottelulla, noppakivellä tai maaliviivalla. Väylien erottelutapa vaikuttaa jonkin verran pyörätien ja jalkakäytävän kokonaisleveyteen.



Yhteenveto: Valurinpolku 2/3

- Valurinpolun jalkakäytävän ja pyörätien erottelussa eniten kannatusta saivat tasoeroteltu ratkaisu (51%) ja noppakivellä eroteltu ratkaisu (36%)
- Yleisiä kommentteja Itäbaanan Valurinpolun osuudelle annettiin yhteensä 134
- Yleiset kommentit liittyivät pääosin jalkakäytävän ja pyörätien erottelutapoihin mutta kommentteissa toivottiin myös mm. viheralueiden säilyttämistä, koska kasvillisuutta teollisuusalueella on muutenkin vähän



Tasoerottelu



Noppakivi



Maaliviiva



Yhteenveto Valurinpolku 3/3

Poimintoja yleisistä kommentteista Itäbaanan Valurinpolun osuudelle

Tasoerottelun puolesta

- Tehostaa erottelua varsinkin talvisin, jolloin merkinnät erottuvat huonosti.
- tasoerottelua kaltevalla kiveyksellä suojaa jalankulkijoita, muttei kaada pyörää, jos pyöräilijä sattuu osumaan kiveykseen.
- tuntuu turvallisemmalta jalankulkijoille.
- turvallisin näkövammaisille ja estää tehokkammin jalankulkijoiden eksymisen pyörätielle.
- Ilman tasoerottelua pyörätie tuntuu ja on todellista kapeampi ja muutenkin huonompi.
- tekee eri käyttötarkoituksen selkeäksi, sekä estää ajautumista väärälle osuudelle

Tasoerottelua vastaan

- vaarallinen talvella, kun lumi ja jää peittää reunan.
- Lisää riskiä kaatumiseen
- vaarallinen väistämistilanteessa
- Menneiden talvien kokemuksen perusteella tasoeroteltujen väylien talvikunnossapito on ollut aivan liian usein surkeaa.

Noppakiven puolesta

- Noppakivet on siisti ja kestävä selkeä merkintä
- laadukkaimman näköinen ja paras.
- toimii, jos se muodostetaan "kouruksi" eli keskiosa on selvästi matalammalla kuin reunat.
- Noppa on turvallisin ja joustavin sekä mahdollistaa talvikunnossapidon
- Ero väylien välillä on selkeä mutta myös pyöräilijän on mahdollista väistää tarvittaessa turvallisesti jalankulun väylälle
- Riittävä ratkaisu, koska jalankulkuliikenne ei ole tässä erityisen vilkasta
- Näkövammaiset erottaa noppakiven hyvin

Noppakiveä vastaan

- turhaa rahan haaskausta
- Noppaerottelu ei toimi - siitä on huonoja esimerkkejä runsaasti nähtävillä että asfaltti lähtee murenemaan sen ympäriltä.

Maaliviivan puolesta

- Edullinen ja tehokas tapa.
- Helpompi korjata kuin aurauksen tuhoama kivetys.
- talvisin auraus on paljon helpommin toteutettavissa, kun ei ole ylimääräisiä tasoja.
- turvallisin ratkaisu ja ainut joka voi toimia talvikunnossapidon kannalta edes jotenkuten.
- Maaliviiva riittänee. Ei tuolla varmaan hirveästi jalankulkijoita näy jatkossakaan.

Maaliviivaa vastaan

- Maali ei kestä
- Maaliviivalla erottelu toimii huonoiten ja peittyy helposti lumen/hiekkan alle.

Muita kommentteja

- Kunhan tehdään talvikunnossapidon kannalta toimiva ratkaisu, niin mikä tahansa vaihtoehtoista sopii.
- Puistoaluetta ei tulisi pienentää, alueella muutenkin vähän vihreää
- En tuhoaisi viheraluetta, vaan jättäisin alkuperäisen levyiseksi
- Näin lyhyellä osuudella olisi tärkeää priorisoida pientareen puut ym. kasvillisuus baanin leveyden sijaan.
- Tässä vaihtoehdossa myös puita toivottavasti säilytettäisiin
- Toivon, että istutatte vähintään yhtä monta uutta puuta baanin varrelle kuin joudutte kaatamaan sen tieltä. Mieluusti vaikka tuplamäärä kaadettuihin nähden.
- Jalankulku ja pyöräily olisi hyvä erottaa toisistaan niin, että raja käy ilmi talvellakin.
- erottelussa tulee huomioida myös näkövammaiset jalankulkijat
- Tulisi olla yhtenäinen erottelutapa kaikilla baanoilla

Yhteenvedo: Sahaajankatu 1/2

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Herttoniemen teollisuusalue on yleiskaavassa osoitettu toimitila-alueeksi ja tulevaisuuden kehitykseen vaikuttaa muun muassa pikaraidelinja Jokeri 0 sekä bulevardikaupungin kehitys. Suurien liikennehankkeiden aikataulu on vielä epävarma, jonka takia Itäbaanaa tulee edistää jo ennen sitä pyöräliikenteen reittien laadun ja jatkuvuuden takaamiseksi.

Edellä mainittujen tekijöiden vuoksi ja Helsingin kaupungin alustavien selvitysten myötä on muodostunut näkemys, että Sahaajankatu on tässä vaiheessa toteuttamiskelpoisin ratkaisu baanareitiksi Valurinkadun alikulun ja Roihuvuorentien välillä. Sahaajankadun ratkaisu suunnitellaan laadukkaasti nykyisen katutilan puitteissa ja mahdollisimman paljon olemassa olevia katurakenteita hyödyntäen.

Sahaajankadulle suunnitellaan yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Suunnittelussa vertaillaan kahta erilaista ratkaisua.

- Vaihtoehto 1: Nykyinen kaksisuuntainen pyörätie kadun läntisen jalkakäytävän vieressä muutetaan yksisuuntaiseksi ja kadun itäiselle puolelle rakennetaan uusi yksisuuntainen pyöräkaista tai pyörätie. Nykyinen kadun itäpuolinen jalkakäytävä säilyy. Ajorata kapenee noin 8 metriseksi. Pyöräkaista on maalattu kaista ajoradan reunassa. Pyörätie on omassa tasossaan tai jalkakäytävän tasossa erillään ajoradasta.
- Sahaajankadun vaihtoehto 2: Molemmiin puolin katua on yksisuuntaiset pyörätiet. Pyörätien ja ajoradan välissä on matala reunakivi ja pyörätie on hiukan korkeammalla kuin ajorata. Ajorata kapenee noin 7 metriseksi.

Jos muutokset toteutetaan, Sahaajankadun kadunvarren pysäköintipaikat joudutaan poistamaan kokonaan kummassakin vaihtoehdossa. Tonteilla oleviin pysäköintipaikkoihin ratkaisut eivät suoraan vaikuta, mutta ajoyhteydet tonteille voivat muuttua.

Huom. Kyselyn toteutuksen aikaan toukokuussa 2022 Itäbaanan linjauksena oli Herttoniemen teollisuusalueella Sahaajankatu. Suunnittelun edetessä linjaus muutettiin kulkemaan Mekaanikonkatua pitkin.



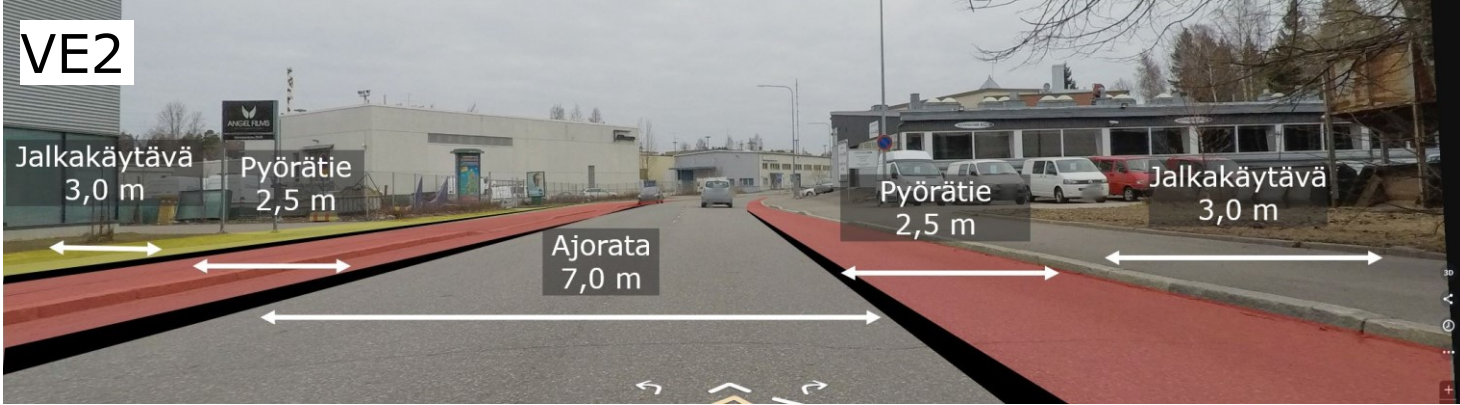
Yhteenveto: Sahaajankatu 2/2

Kaksi kolmasosaa vastaajista (n=332) kannatti vaihtoehtoa 2, jossa molemmin puolin Sahaajankatua on yksisuuntaiset pyörätiet.

Yleisiä kommentteja Itäbaanan Sahaajankadun osuudelle (n=162)

Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

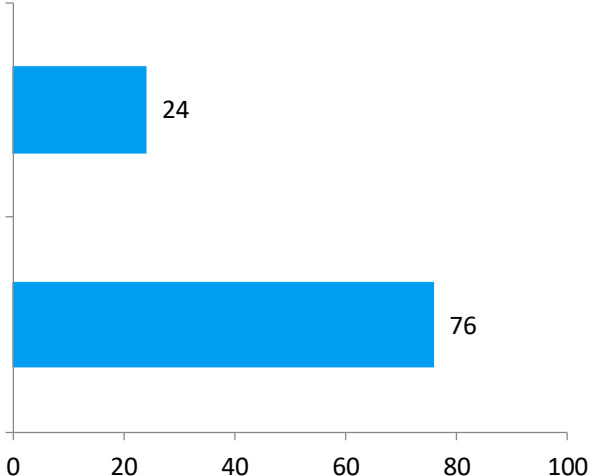
- Pyörätie tulee erotella selkeästi ajoradasta
- Ajoradan kaventaminen parantaa liikenneturvallisuutta
- Väärinpysäköintiä pyöräkaistalle tulee rajoittaa
- Ei kannata baanin linjausta Sahaajankadun kautta
- Haasteena toteutukselle Sahaajankadun tonttiliittymät



Kumpi Sahaajankadun vaihtoehdoista on mielestäsi parempi?, N=332

Vaihtoehto 1: nykyinen kaksisuuntainen pyörätie kadun läntisen jalkakäytävän vieressä muutetaan yksisuuntaiseksi ja kadun itäiselle puolelle rakennetaan uusi yksisuuntainen pyöräkaista tai pyörätie. Nykyinen kadun itäpuolinen jalkakäytävä säilyy.

Vaihtoehto 2: Molemmin puolin katua on yksisuuntaiset pyörätiet. Pyörätien ja ajoradan välissä on matala reunakivi ja pyörätie on hiukan korkeammalla kuin ajorata.



Yhteenvedo: Viilarintie 1/2

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Sahaajankadun, Mekaanikonkadun ja Roihuvuorentien risteyksen suunnittelun ratkaisu riippuu mm. viereisten katujen ratkaisuista.

Sahaajankadun, Mekaanikonkadun ja Roihuvuorentien risteyksen sekä Varikkotien ja Viilarintien risteyksen väliselle osuudelle pyritään suunnittelemaan yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Katualue pyritään optimoimaan eri liikenumuotojen kesken niin, että myös pyöräliikenne voisi edetä kohti etelää ajoradan varrella suoraan. Pohjoiseen mentäessä hyödynnetään nykyistä pyörätien tilaa.



Yhteenveto: Viilarintie 2/2

Sahaajankadun, Mekaanikonkadun ja Roihuvuorentien risteys on vilkas. Mikä siinä on mielestäsi pyöräliikenteen kannalta haasteellisinta nykyään? (n=179)

Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

- Autoilijat (kovat nopeudet, ei noudateta väistämisvelvollisuutta, ylitys turvatonta)
- Puutteelliset / epäselvät pyöräliikenteen järjestelyt
- Liian iso risteysalue (autojen kaarresäteet, monta kadunylitystä)
- Huono näkyvyys
- Liikennevalot (odotus, samanaikaiset vihreät autoille ja pyörille)
- Ahtaus, tilan puute

Yleisiä kommentteja Itäbaanan Viilarintien osuudelle (n=66)

- Useissa kommentteissa vastustettiin baanin linjausta huonona ratkaisuna ja kritisoitiin että suunnittelua tehdään autoliikenteen ehdoilla
- Osassa kommentteista toistuivat samat teemat kuin risteyskysymyksessä



Yhteenveto: Roihuvuorentie 1/2

- Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Roihuvuorentiellä on tällä hetkellä kadun molemmin puolin maaliviivalla eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Suunnittelussa tarkastellaan kahta vaihtoehtoa.
 - Vaihtoehto 1: Yksisuuntaiset pyörätiet ja jalkakäytävät molemmin puolin katua.
 - Vaihtoehto 2: Kadun eteläpuolelle rakennetaan kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä, jolloin nykyinen pyörätie ja jalkakäytävä kadun pohjoispuolelta poistuisivat ja ajokaistoja muutettaisiin.
- **Kaksi kolmasosaa vastaajista (n=340) kannatti Roihuvuorentiellä vaihtoehtoa 2 kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä kadun eteläpuolella.**

Kumpi vaihtoehto on mielestäsi parempi ratkaisu Roihuvuorentiellä?, N=340

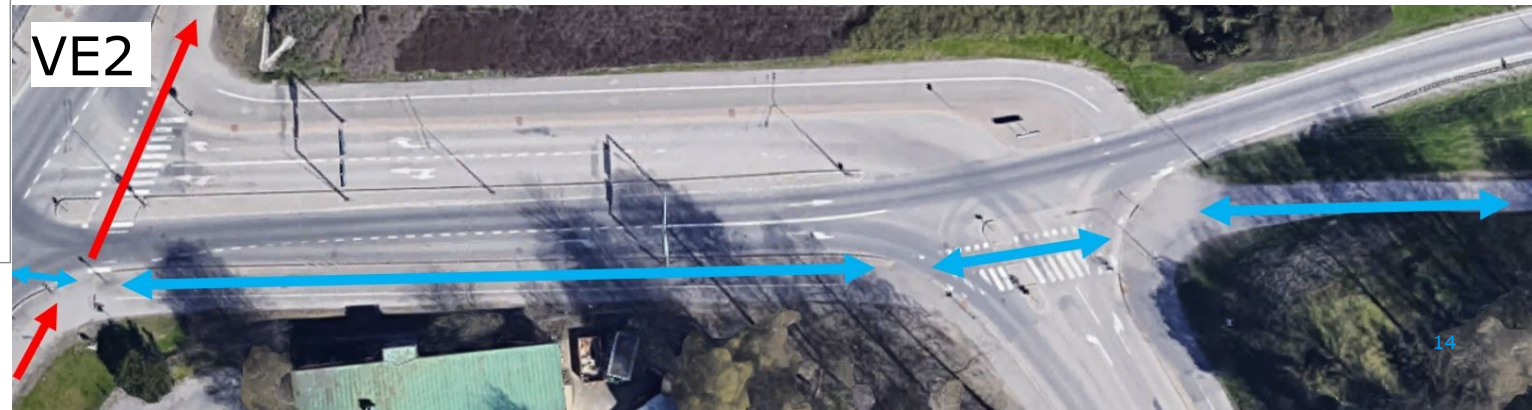
Vaihtoehto 1: Yksisuuntaiset pyörätiet ja jalkakäytävät molemmin puolin katua.

27

Vaihtoehto 2: Kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä kadun eteläpuolella

73

% 0 20 40 60 80 100



Yhteenveto: Roihuvuorentie 2/2

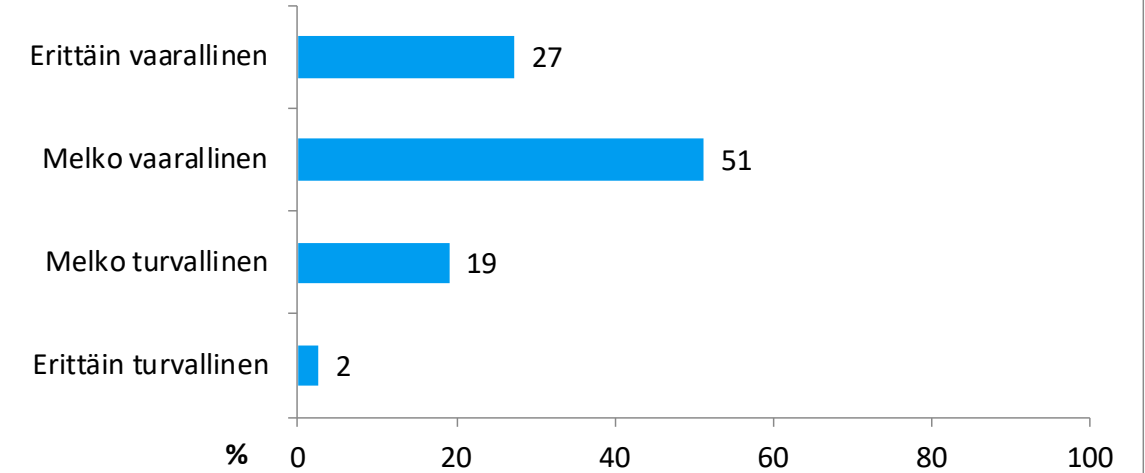
Kaksi kolmasosaa vastaajista (n=326) kokee nykyisen Roihuvuorentien ja Itäväylälle menevän rampin risteyksen melko tai erittäin vaarallisena pyöräilyn kannalta.

Yleisiä kommentteja Itäbaanan Roihuvuorentien osuudelle (n=141)

Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

- Perusteita kaksisuuntaisen pyörätien hyödyille
- Autoilijat aiheuttavat vaaratilanteita (Sahaajankadulta Itäväylälle kiihdytys / Roihuvuorentieltä kääntyvät)
- Perusteita yksisuuntaisten pyöräteiden hyödyille
- Autoliikenteen nopeuksia tulee hidastaa (esim. korotettu suoja-alue, keltainen vilkkuvalo)
- Autoilijan on vaikea havaita pyöräilijää
- Ei baanaa Roihuvuorentien kautta

Miten vaaralliseksi koet nykyisen Roihuvuorentien ja Itäväylälle menevän rampin risteyksen pyöräilyn kannalta?, N=326



Yhteenveto: Itäpolku Roihuvuorentien ja Marjaniementien välillä

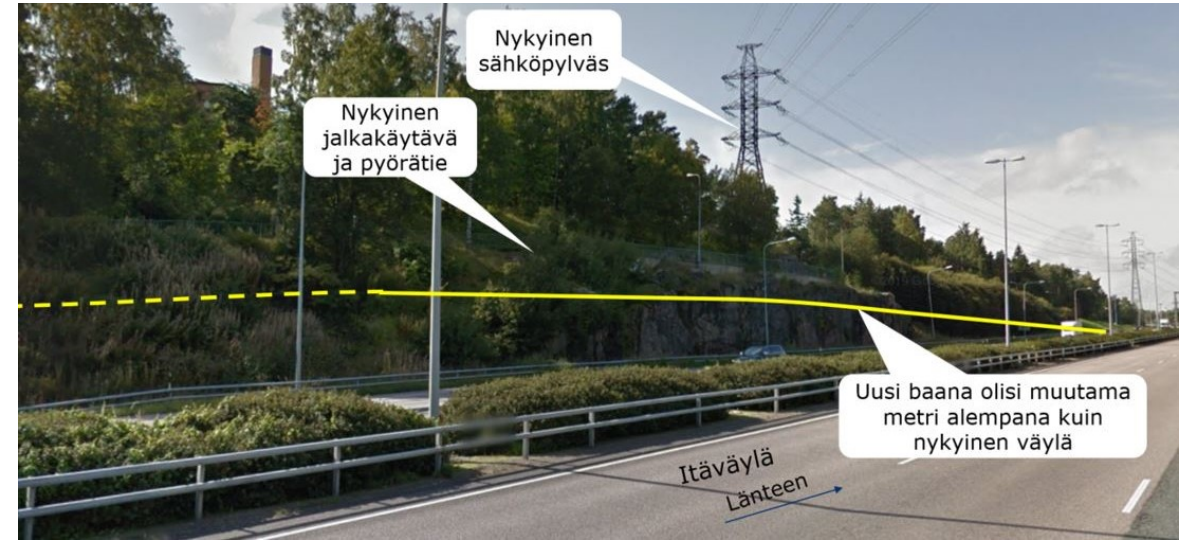
1/2

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Roihuvuorentien ja Marjaniementien välillä on nykyisin yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joka nousee korkealle mäelle Itäväylän vieressä. Suunnittelun tarkoituksena on löytää ratkaisuja, joilla väylän tasausta voitaisiin parantaa huomattavasti nykyisestä.

Yhtenä haasteena on mäen päällä oleva sähkövoimapylväs. Kaupunki selvittää tullaanko pylväs pitämään paikallaan vai siirretäänkö se. Suunnitelmassa haetaan ratkaisuja, joilla pylväs voisi pysyä paikallaan, koska sen siirto on teknisesti hankalaa ja kallista. Lisäksi selvitetään, kuinka pylvään siirto onnistuisi ja mitä etuja se toisi pyörätien rakentamiselle ja käytölle.

Tämän suunnitteluvaiheen lähtökohtana on, että pyörätie sijaitisi Itäväylää hiukan korkeammalla, jotta liikukumukavuus olisi hyvä. Suunnittelun aikana selvitetään, voidaanko nykyistä kalliota leikata, jotta parannettava väylä olisi selkeästi nykyistä pyörätietä tasaisempi ja jouhevampi.

Puiston alueella nykyistä pyörätietä ja jalkakäytävää levennetään ja linjausta suoristetaan, jonka takia puita joudutaan jonkin verran kaatamaan. Suunnittelussa pyritään yhtäältä säästämään mahdollisimman paljon puustoa ja toisaalta toteuttamaan hyvätasoinen baana.



Yleisiä kommentteja Itäbaanan Itäpolun osuudelle (n=139)

Avoimissa vastauksissa nousseita teemoja

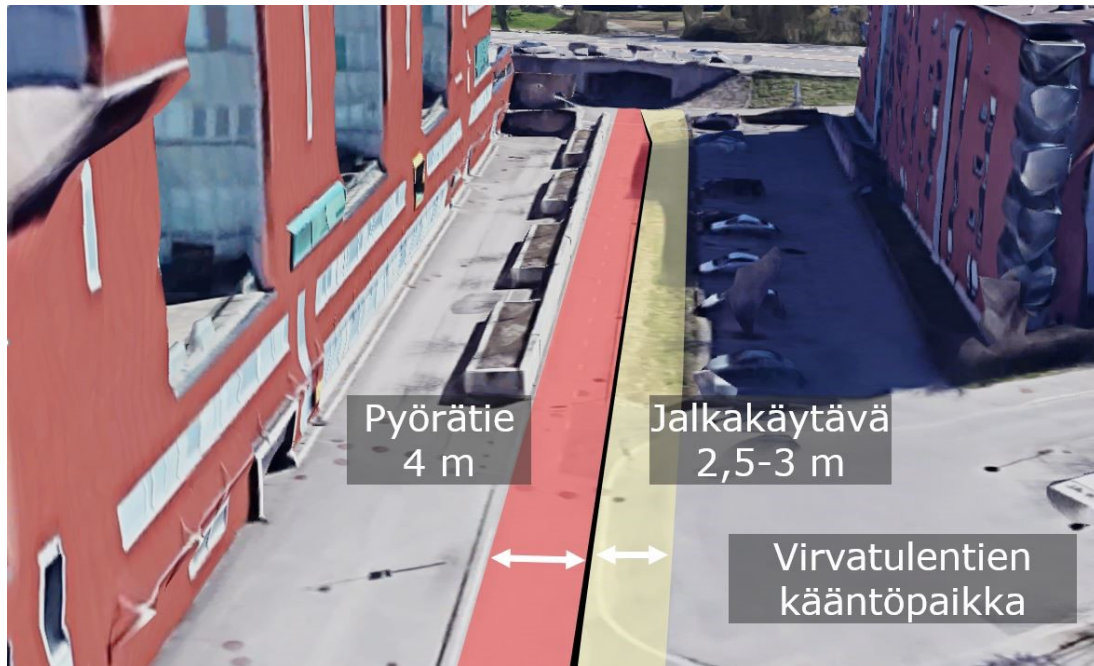
- Baana tulisi linjata osuudella Itäväylän varrelle (tasaisuus, suoruus)
- Iris-keskuksen ympäristöön liittyvät kommentit ja kehitysehdotukset
- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen rakenteellisesti tärkeää
- Mäen madaltaminen on tärkeää (korkeuserojen tasoitus)
- Mäki tulisi säilyttää, ei tarvetta louhia
- Puiden ja kasvillisuuden säilyttäminen on tärkeää



Yhteenveto: Itäpolku Roihuvuorentien ja Marjaniementien välillä

2/2

Suunnitelman kuvaus kyselyssä: Näkövammaisten palvelu- ja toimintakeskus Iiriksen kohdalla, lähellä Marjaniementietä, Itäpolku on rakennetussa ympäristössä. Alueesta laadittu liikennesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2020. Muutokset nykyväylään tulevat olemaan vähäisiä, lähinnä väylää levennetään ja Virvatulentien käänntöpaikkaa muotoillaan. Suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan esteetön liikkuminen erityisesti Iiriksen lähiympäristössä.



• Poimintoja kommentaista koskien Iiris-keskuksen kohdan suunnitelmia

- Iiriksen ja pyörätien välissä oleva muuri muodostaa näkemäesteen, ja ajoyhteys Virvatulentien käänntöpaikalta Iiriksen tontille on epämääräinen - liian leveä, siitä ei hahmota millä kohtaa voi odottaa risteävää autoliikennettä ja mihin suuntaan. Tälle olisi hyvä saada selkeyttä.
- Iiriksen pihan ajomahdollisuuksia pitäisi kaventaa niin että se rauhoittaa pihaan ajoa. Nykyisellään kuvassa näkyvien kivisten istutuspenkkien takaa pääsee pihastapoistuva koukkaamaan suoraan kevyenliikenteen väylälle ilman kunnan näkyvyyttä väylälle. Tämä pitäisi estää ja pakottaa kaikki pihaan ajavat ja poistuvat ajamaan keskemälle kulkureittiä ilman että näkyvyyttä peitetään.
- Kuvassa näkyvä kohta Iiris-talon eteläpuolella on teoriassa hyvä, mutta kohtalaisen vilkas kuljetus- ja henkilöautoliikenne Virvatulentien käänntöpaikalta Iiris-talon parkkihalliin, rappujen oville, lastauspaikalle ja talon eteläpään parkkialueelle tuottavat usein hankalia tilanteita, kun ajoneuvot risteävät pyörätien kanssa. Alueella olisi hyvä olla selkeät väistämissääntöjä ilmaisevat merkit, koska muuten pyöräilijä on se, joka väistää aina.
- Tuossa virvatulentien käänntöpaikalla on hyvin usein kuorma/pakettiautoja puoliksi pyörätien päällä, joku selkeämpi parkkipaikka heille olisi hyvä osoittaa
- Iiriksen kohdalla kenties olisi hyvä selkeästi erottaa käänntöpaikka vaikka pollareilla kevlillä, jotta pysähtely tai parkkeeraus sille varmasti estetään.
- Iiriksen kohdalla pyörätien viereiset betonirakenteet aiheuttavat nykyisin vaarallisen katveen länteen pyöräilijällä.

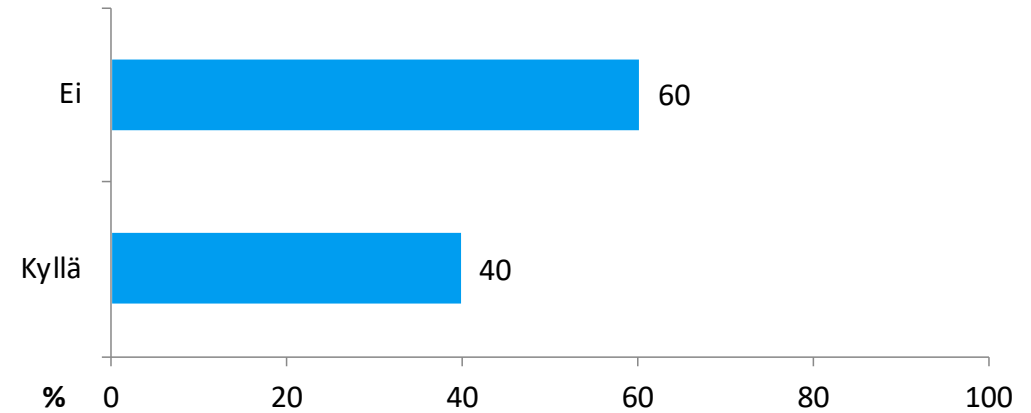
Yhteenveto: Levähdyspaikat ja huoltopisteet reitin varrella

Vastaajista 40% arvioi, että suunnittelualueen varrella on tarve levähdyspaikoille, huoltopisteille tai penkeille.

Ehdotuksia levähdyspaikoille

- Itäpolun osuudella kallion päällä
- Itäpolun puistoalueeseen - vesipiste olisi kova sana
- Puisto-/metsäalueiden reunalla
- viihtyisiin ja ääniympäristöltään miellyttäviin paikkoihin
- Roihuvuoren ja Marjaniemen välisellä puisto-osuudella
- Roihuvuoren ammattikoulun kohdalla
- Kovien nousujen kohdalla
- Herttoniemen seutu: esim. Asentajanpuiston ja Valurinpuiston alueilla; puistonpenkki Mekaanikon- ja Sahaajankadun välissä; Valurinpolun metsäsaareke
- Missä tahansa! Teollisuusalue on niin autokeskeistä aluetta, että mikä tahansa jalankulun ja pyöräilyn lepopaikka vaikka pienten penkkienkin muodossa olisi tervetullutta.

Onko suunnittelualueen varrella jalankulun tai pyöräilyn näkökulmasta tarve levähdyspaikoille, huoltopisteille tai penkeille?, N=304



• Ehdotuksia huoltopisteille

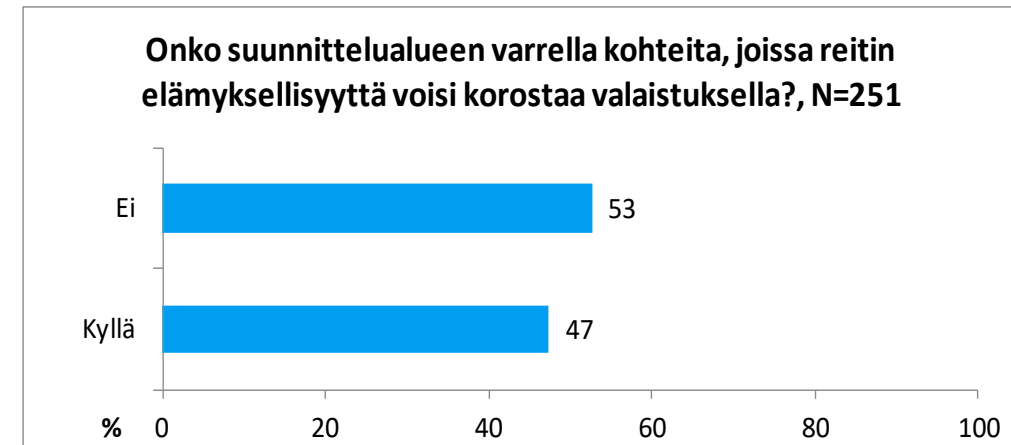
- Herttoniemen teollisuusalueella
- Sahaajankadun katsastusaseman kohdalla voisi olla huoltopiste
- Huoltopiste on jo nyt Motonetissä lähellä Sahaajankatu-Viilarintie -risteystä. Opasteet sinne. Tai yhteistyösopimus samassa risteyksessä sijaitsevan sähköpyöräliikkeen kanssa.

Yhteenveto: Valaistus

Vastaajista noin puolet arvioi, että suunnittelualueen varrella on kohteita, joissa reitin elämyksellisyyttä voisi korostaa valaistuksella.

Ehdotuksia valaistuskohdeista

- Kaikki alikulkutunnelit. Niissä kohteissa olisi upea nähdä esim. jatkuvia valoteoksia (useita kommentteja alikulusta, mm. Valurinkatu, Sahaajankatu, Itäväylä)
- Ammattikoulun mäellä
- Itäpolun varrella on joitakin kauniita puita
- Herttoniemen teollisuusalueella sekä osuudet jotka ovat lähellä Itäväylää
- Kallioleikkauksen kohdalla kallioon voisi tehdä valoteoksen (useita vastaavia kommentteja)
- Kallion kohdalla ennen Iris-keskusta
- Valurinkadun ja Mekaanikonkadun välisessä puistossa.
- Puistoalue Roihuvuoren teollisuusalueella
- Roihuvuoren teollisuusalueen läpi menevä reitti on aika pimeä ja ankea jos sitä ei päiväsaikaan aja
- Roihuvuorentien ja Itäkeskuksen välillä, siirtolapuutarhan kohdalla.
- Roihuvuoren ja Marjaniemen välisellä puisto-osuudella (useita kommentteja)
- Sillat
- Roihuvuoren ja Itiksen välissä on hiukan epämiellyttäväkin kohta, jossa pimeä metsä reunustaa. Siellä olisi hyvä valottaa merkittävästikin ja sähköpylväskin voisi olla korostettuna valotuksella mieluummin kuin poistettuna
- Joka paikassa on tärkeää valaista pyörätie kunnolla. Hyvä idea on kohdistaa katuvalot pyörätielle eikä ajoradalle. Tämä parantaa pyöräliikenteen turvallisuutta.



Itäväylän reitti

Mekaanikonkadun reitti

Roihuvuori

Liite 1: Kooste Itäbaanan linjausvaihtoehdon asukaskyselystä 2023

Kyselyn toteutus

- Kysely toteutettiin Forms-alustalla 16.-30.8
- Vastauksia yhteensä 969
- Avovastauksiin on kirjoitettu paljon perusteluita

Helsinki

Kysely Itäbaanan reittivaihtoehdoista Herttoniemen teollisuusalueella

Pyöräliikenteen pääyhteyden suunnittelu Herttoniemen ja Itäkeskuksen välillä on edennyt. Jatkosuunnittelussa tullaan tarkastelemaan uudelleen Itäväylän vieressä kulkevaa reittivaihtoehtoa ja vertailemaan sitä aiemmin kaavailtuun Mekaanikonkadun reittiin välillä Valurinkatu-Roihuvuorentie.

Kerro mielipiteesi reittivaihtoehdoista vastaamalla tähän kyselyyn 30.8. mennessä

* Pakollinen

1

Millä kulkuvälineellä liikut enimmäkseen?

Mekaanikonkadun reittivaihtoehto kyselyssä

Mekaanikonkadun baanavaihtoehdossa pyöräliikenne kulkee Itäväylän alltavasta tunnelista Valurinkadulle, joka toteutetaan pyöräkatuna, ja edelleen Mekaanikonkadulle. Mekaanikonkadulla pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan yksisuuntaisina järjestelyinä jalankulusta eroteltuna Roihuvuorentien liittymään asti, josta itään se jatkuu kaksisuuntaisena pyörätienä Itäväylän rinnalla.

Mekaanikonkadun reitti on kytköksissä useassa kohdassa pyöräliikenteen pää- ja muuhun verkkoon. Risteämisiä auto- ja jalankulkuliikenteen kanssa syntyy useita, sillä Mekaanikonkadulla on mm. tiheästi tonttiliittymiä. Vaihtoehto vähentää yhteensä noin 150 autopaikkaa Mekaanikonkadulla ja Valurinkadulla. Vaihtoehto edellyttää muutamien yksikaisten katupuiden poistoa. Mekaanikonkadun linjauksen rakentamiskustannukset ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat pienemmät kuin Itäväylän vaihtoehdossa.

Itäväylän reittivaihtoehto kyselyssä

Itäväylän linjausvaihtoehdossa pyöräliikenne kääntyy heti Valurinkadun alkukutunnelin jälkeen uudelle pyörätielle, joka kulkee Itäväylän eteläpuolella Itäväylän suuntaisesti. Pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan baanatasoisena kaksisuuntaisena pyörätienä joko sillana tai tasoratkaisuna.

Kapean tilan takia jalkakäytävää ei voida osoittaa pyörätien viereen.

Itäväylän linjausvaihtoehdolla ei ole merkittävää vaikutusta jalankulun olosuhteisiin alueella. Tasoratkaaisu voi vaikuttaa moottoriajoneuvojen liikennöintiin Itäväylällä, koska pyörätien yhdistäminen nykyisiin järjestelyihin vaatii Itäväylän ajokaistojen kaventamista joissakin kohdissa ja edelleen ajonopeuksien alentamista. Tasoratkaaisu edellyttää tukimuurirakenteita suurten korkeuserojen vuoksi. Itäväylän vaihtoehto yhdistää pyöräliikenteen ympäröivään katuverkkoon ja edelleen maankäyttöön Valurinkadun ja Roihuvuorentien liittymän kautta, tasoratkaisuuna edellisten lisäksi myös Muuntajankadun kautta. Itäväylän varren sekalainen puusto joudutaan poistamaan. Vaihtoehdon toteuttamisen kustannukset ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat suuremmat verrattuna Mekaanikonkadun linjauksen toteuttamiseen.

Tulokset taulukoina

1. Millä kulkuvälineellä liikut enimmäkseen?		
Kävely	82	8 %
Pyöräily	567	59 %
Oma auto	174	18 %
Bussi	46	5 %
Raideliikenne	78	8 %
Muu	22	2 %
Yht.	969	100 %

2. Millä postinumeroalueella asut?		
00100-00190	27	3 %
00200-00290	26	3 %
00300-00390	15	2 %
00400-00490	11	1 %
00500-00590	125	13 %
00600-00690	32	3 %
00700-00790	55	6 %
00800-00890	345	36 %
00900-00990	281	29 %
01000-	47	5 %
Yht.	964	100 %

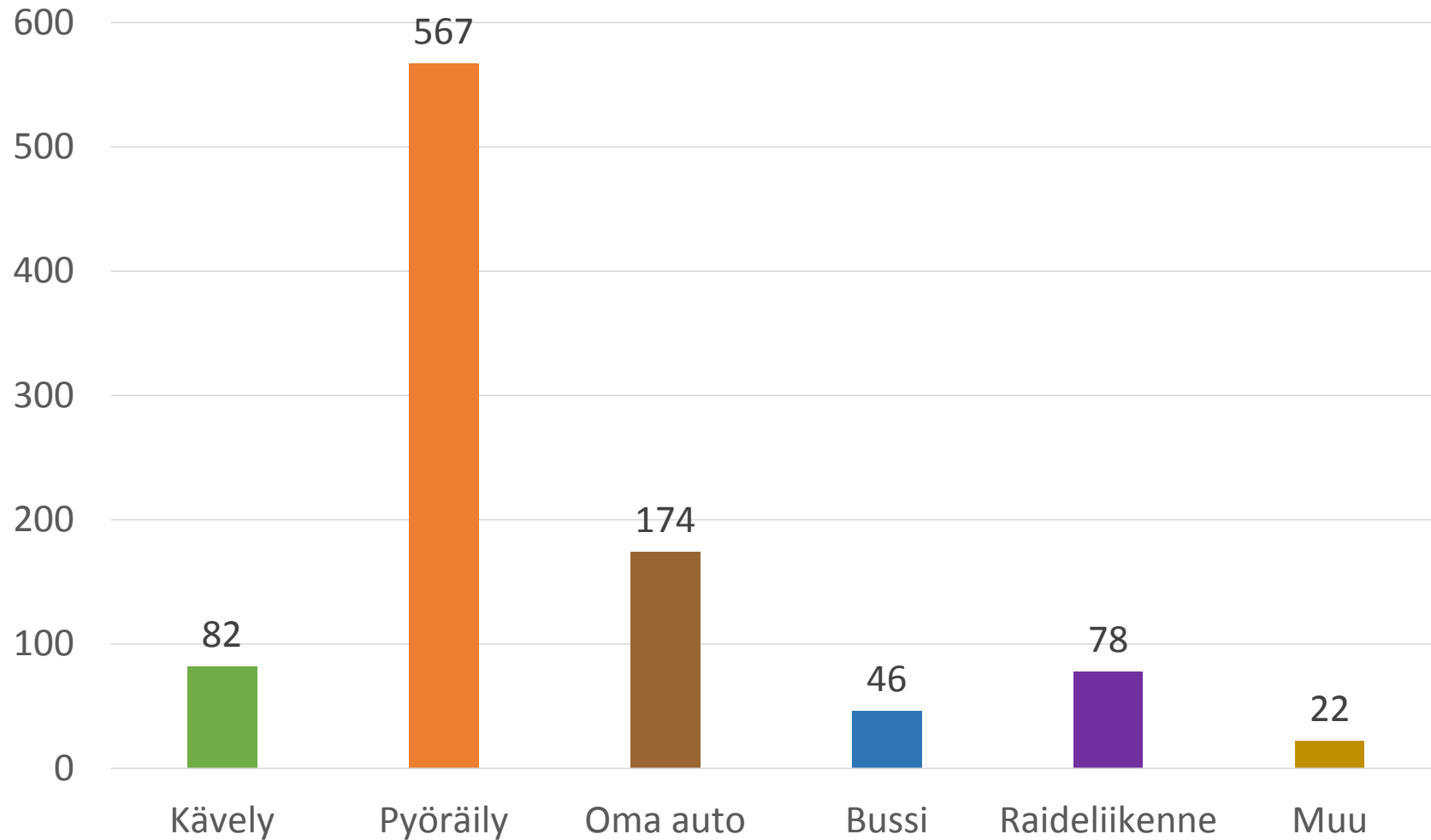
3. Missä roolissa vastaat tähän kyselyyn?		
Olen lähialueen asukas	366	38 %
Liikun säännöllisesti Herttoniemen yritysalueella tai alueen läpi	463	48 %
Työskentelen tai toimin vakituisesti Herttoniemen yritysalueella	68	7 %
Olen yrittäjä Herttoniemen yritysalueella	7	1 %
Muu	65	7 %
Yht.	969	100 %

Tulokset taulukoina

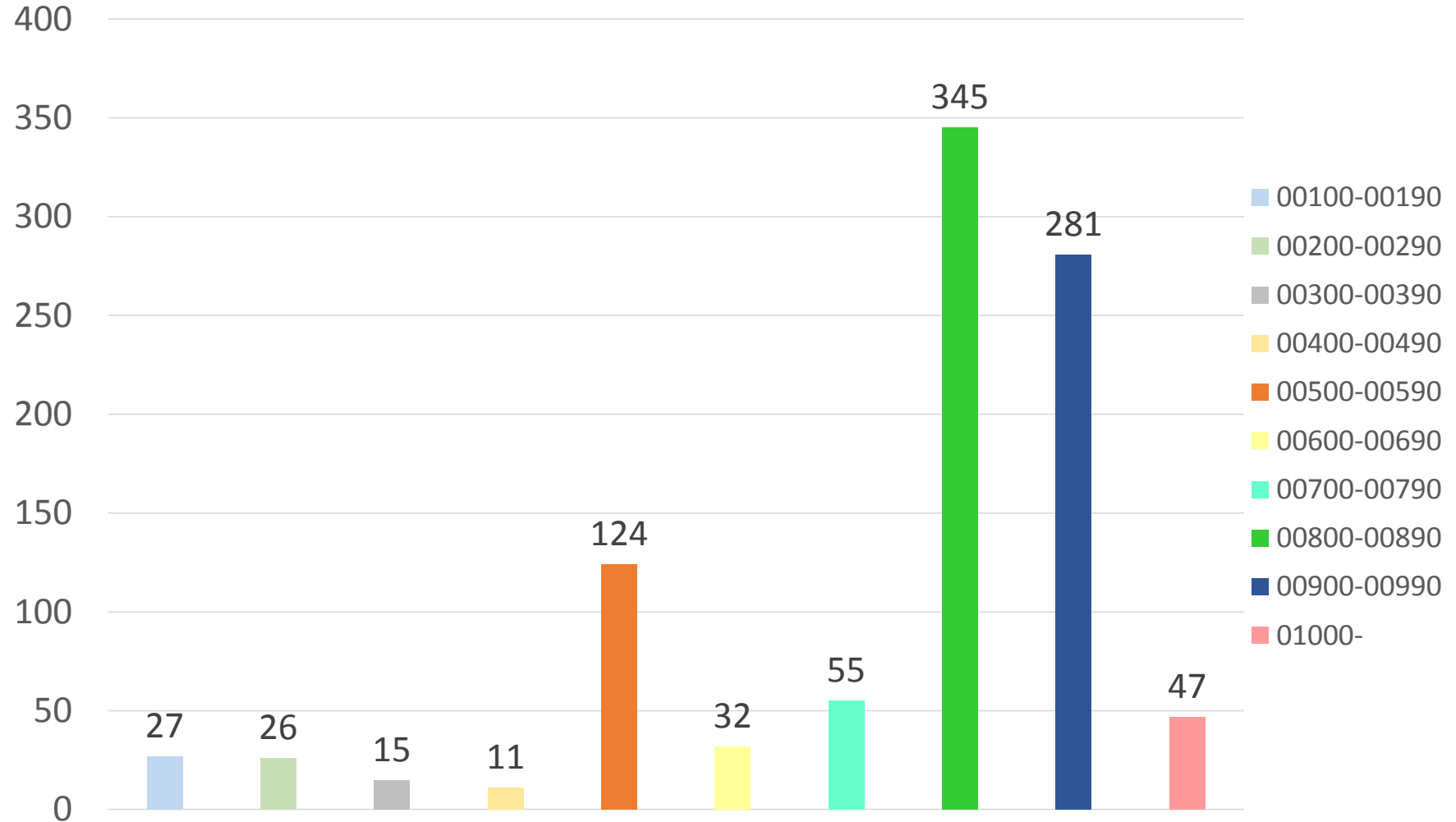
4. Mikä on mielestäsi tärkeintä pyöräliikenteen reitin suunnittelussa? Valitse kaksi vaihtoehtoa		
Reitillä on vain vähän risteämisiä muun liikenteen kanssa	634	33 %
Reitti kulkee irrallaan katuymäristöstä (kaksisuuntainen pyörätie)	255	13 %
Reitti kulkee katuymäristössä (yksisuuntainen pyörätie)	50	3 %
Reitin toteuttaminen ei vähennä autojen pysäköintipaikkoja alueella	113	6 %
Reitti on mahdollisimman tasainen	158	8 %
Reitillä on vähän liikennevaloja tai muita hidasteita	420	22 %
Reitille pääsee helposti liittymään muilta kaduilta	125	6 %
Reitillä on vain vähän stressitekijöitä (esim. meluisuus)	108	6 %
Reitillä on avarat maisemat	12	1 %
Muu	62	3 %
Yht.	1937	100 %

5. Kumpi vaihtoehto on mielestäsi parempi?		
Itäväylän reittivaihtoehto	695	72 %
Mekaanikonkadun reittivaihtoehto	274	28 %
	969	100 %

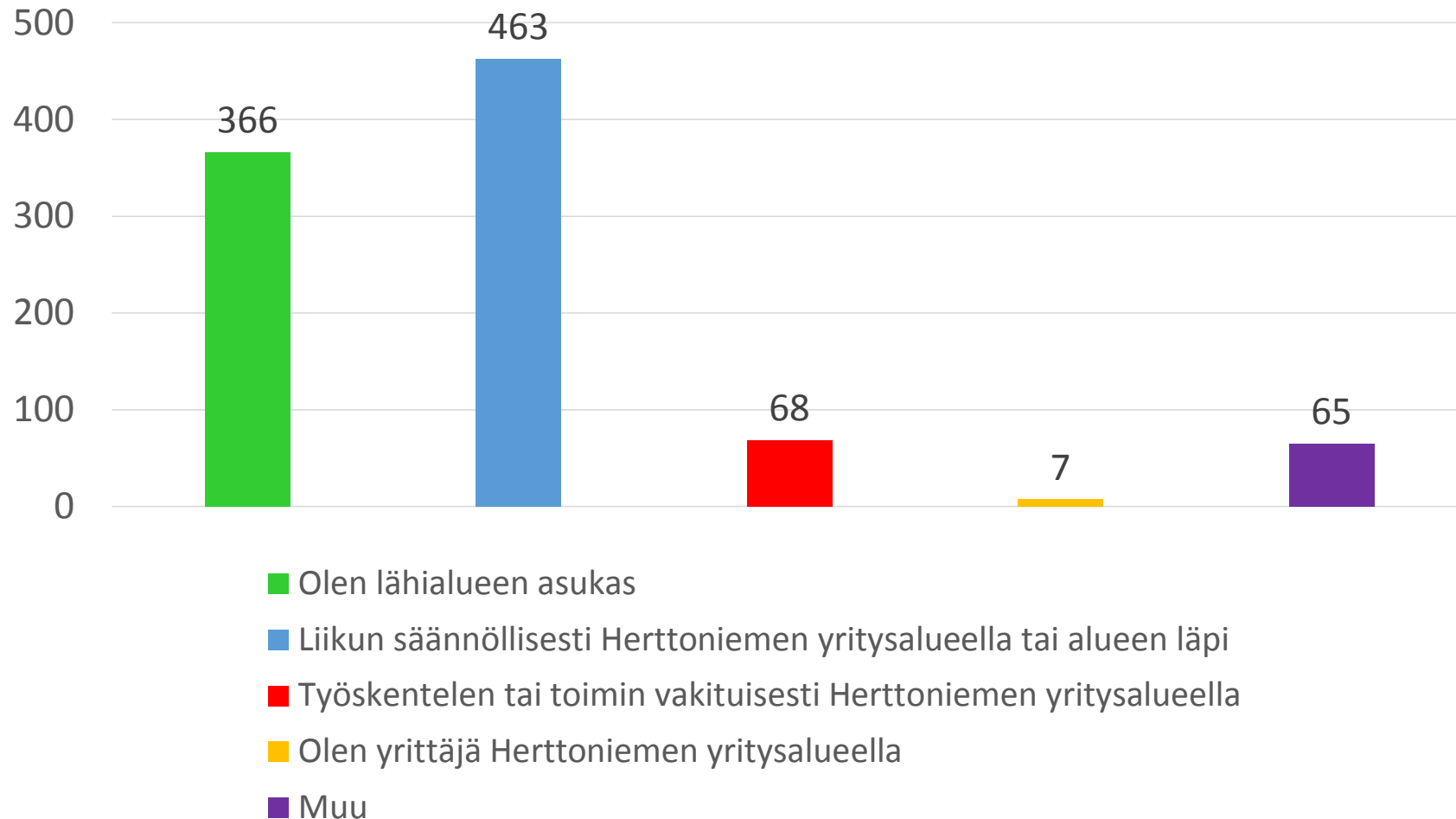
1. Millä kulkuvälineellä liikut enimmäkseen?



2. Millä postinumeroalueella asut?



3. Missä roolissa vastaat tähän kyselyyn?



Kategorian “muu” vastaukset kysymykseen “Missä roolissa vastaat tähän kyselyyn?”

- Juuri Itä-Helsingistä muuttaneena ja paljon pyöräilevänä • Itä-Helsingin kehittäminen lähellä sydäntä
- Vapaa-ajan pyöräily
- Muu
- Kiinnostunut toimivasta pyöräliikenteestä
- Liikun aktiivisesti pyörällä ympäri PK-seutua
- Pyöräilijä
- Pyöräilen välillä Herttoniemen alueella
- Liikun usein alueen läpi, sillä minulla asuu paljon ystäviä siellä päin.
- Ajan usein Herttoniemen suunnalla (läpi)
- Ystäväni asuu lähistöllä
- Liikun satunnaisesti alueen läpi
- Ajoin fillarilenkkejä tuohon suuntaan joskus
- En lähialueen, mutta Itä-Helsingin asukas
- Pyöräilen vapaa-ajalla
- Pyöräilen. Joskus myös Hertsikan läpi.
- Olen pyöräilevä helsinkiläinen
- Pyöräilen vapaa-aikana alueella
- Työmatkapyöräilen keskustaan
- Kuljen satunnaisesti
- Kuljen usein pyörällä Vuosaaresta Herttoniemen läpi.
- Arkipyöräilijä joskus harvoin siellä
- Mielenkiinnosta
- Liikun välillä sen läpi
- Pyöräilen kaikkialla Helsingissä
- harvakseltaan alueella
- Satunnaisesti alueella pyöräilevä
- Syntyperäinen stadilainen
- Liikun epäsäännöllisesti alueen läpi
- Kannatan laadukkaan pyöräilyinfran kehittämistä
- Liikun epäsäännöllisen säännöllisesti alueella
- Harrastukset ovat Herttoniemessä
- pyöräilijä
- Satunnaisesti pyöräilen Itähelsinkiin

Kategorian “muu” vastaukset kysymykseen “Missä roolissa vastaat tähän kyselyyn?”

- lähialueen asukas, liikun säännöllisesti alueella, työskentelen alueella
- asun lähialueella ja kuljen alueen läpi usein
- kävelijä
- Pyöräilen paljon ympäri Helsinkiä ja Espoota
- Muu
- Olen huolissani pyöräteiden rakentamisesta Helsingissä. Koko katu ympäristöä ei voi alistaa pyöräilybaanojen rakentamiselle.
- Pyöräilen lenkkejä eri puolella kaupunkia
- Kuntopyöräilijä
- Olen sekä asukas että yrittäjä alueella
- Urheiluseuramme harjoittelutilat ovat Mekaanikonkadulla
- Viikkiläinen pyöräilijä
- Pyöräilen useasti alueen läpi
- Helsinkiläinen
- Olen Itä-Helsinkiläinen
- Pohjoisbaanan tyytyväinen käyttäjä
- Lapsi koulussa Herttoniemessä
- Läpiajaja
- Pyöräilijä
- Epäsäännöllisesti ajan ohi
- Liikun alueella satunnaisesti
- asun ja työskentelen lähialueella
- Mahdollinen työmatkapyöräilijä
- Liikkuva kansalainen
- Työmatkapyöräilijä (keskustaan)
- Pyöräilen vapaa-ajalla alueella tai sen läpi
- Liikun silloin tällöin alueen läpi
- Pyöräilen silloin tällöin Herttoniemen kautta itäiseen kaupunkiin
- työmatkapyöräilu vuosaari-pasila
- Ulkoilureitti
- Kuulun Herttoniemi-seura ry:n johtokuntaan.
- Jotta saisitte vastauksia
- haluan edistää toimivaa pyöräilyä Helsingissä

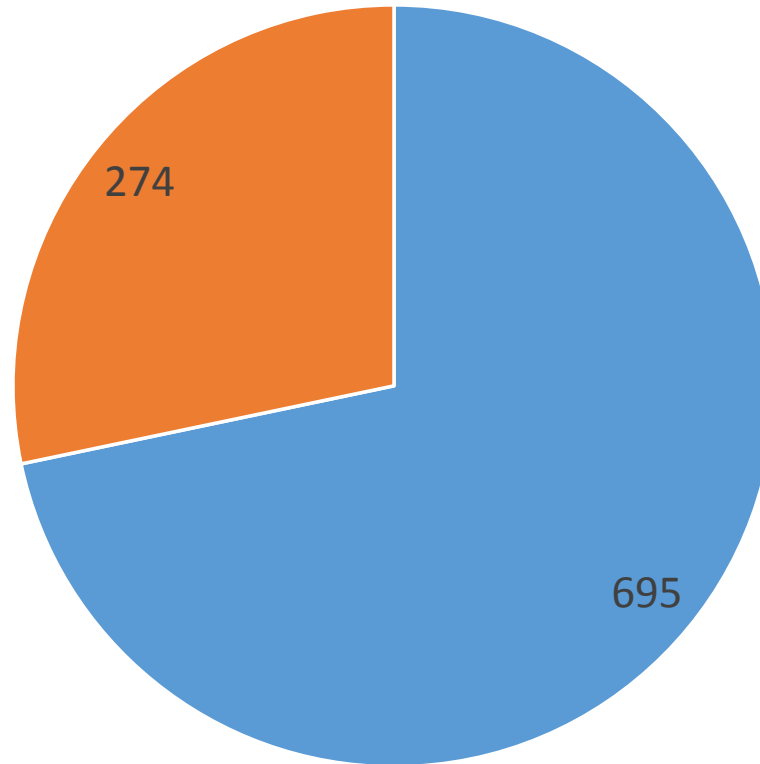
Kategorian “muu” vastaukset kysymykseen “Mikä on mielestäsi tärkeintä pyöräliikenteen reitin suunnittelussa?”

- Reitti on sellainen etteivät pyöräilijät tunge jalkakäytävälle.
- Ei toteuteta turhaa reittiä
- Reitti on turvallinen ja autojen pysäköinti (ja ajo) estetään sillä.
- En tarvitse reittiä koska en pyöräile ja niin ei tee moni muukaan.
- Reitti ei muutu liikaa mistä ihmiset ovat nykyään tottuneet ajaa
- Reitti löytyy helposti ja reitiltä on selvät opasteet pois.
- Reitti on lyhyin
- Reitillä joutuu mahdollisimman vähän haastelemaan pakokaasuja.
- Pyöräilyn valtavat haitat jalankululle on loptettava! Ei yhtään baanaa enää pyöräilylle! ei saa enää
- Ettei reitin takia jälleen kavenneta viheralueita
- Reitti on selkeästi erotettu autoista _ja_ jalankulkijoista esim. korkealla katukiveyksellä.
- Suuruudenhulluilla pyöräteillä ei saa tuhota katupuita ja muuta kaupunkiympäristöä
- Pyöräreitit ovat nykyisellään hyvät.
- Itäväylän nopeutta ei tarvitse alentaa
- Ettei jalankulkijat joudu väistämään pyöräväylän tieltä. Ja ettei pyöräväylä maksa hirveästi kaupunkilaisille.
- Reitti ei tuhoa lähiluontoa siis ei kaadeta puita eikä louhita kallioita.
- Ettei alueen yritysten toiminta häiriinny tai huoltoautojen paikoitustila vähene. Yritysten maksamilla veroilla tämäkin maksetaan, joten eikö yritystoimintaa tulisi myös tukea?
- Yleinen sujuvuus
- Reitti on ennakoitavissa: hyvät näkemäalueet, ei isoja korkeuseroja, ei 90 asteen käännöksiä, ei liikaa risteyskoja ajoradan ja/tai jalkakäytävän kanssa ym, eli tietää minne on menossa ja pystyy ennakoimaan ja toimimaan turvallisesti
- että pyöräliikenne häiritsee mahdollisimman vähän muuta liikennettä
- Mekaanikonkatu on yritysalue, jossa asiakkaiden ja tavarantoimittajien pitää pystyä liikkumaan ja pysäköimään ajoneuvot sujuvasti. Koko ajan yritätte vaikeuttaa yrittämistä Helsingissä (kaikki alueet). Yleisesti liikennesäännöistä piittaamattomia pyöräilijöitä riittää jo ihan tarpeeksi. Jos tungette baananne Mekaanikonkadulle, saammeko myös liikennevalot jokaiseen risteykseen? Kiertoliittymissä spandexkaheleista tulee nopeasti invalideja, se on jo nähty.
- Mekaanikonkatu pys.paikat säilytettävä. TULKAA aamupäiväisin katsomaan liikennettä kun kadulla on autot,bussit,rekat purkamassa lasteja niin ei ole turvallinen paikka pyöräilijöille ihan oikeasti
- Ei ainakaan Mekaanikonkatu käykää kattomassa mitä siellä tapahtuu arkisin niin siihen vielä pyörät!!!
- Reitillä ei ole väärinpysäköinnin mahdollisuutta
- Mekaanikonkatu on liian vaarallinen pyöräilijöille, ja jos katuparkki alue viedään minne työntekijät pysäköivät autonsa?
- ei
- Reitillä on mahdollisimman selkeät risteysjärjestelyt
- Kyseistä reittiä pääsee jo nyt hyvin pyörällä. Mitään uutta ei tarvita.
- Reitillä ei ole risteämiä, ei melua, irrallaan ajoradasta, riittävän leveä ja ehdottomasti aitojen pääsy reitille täytyy olla estetty fyysisesti
- Itäväylän autoliikkeen nopeuksia ei tarvitse laskea
- Että jalankulkijat ei poukkoile edessä

Kategorian “muu” vastaukset kysymykseen “Mikä on mielestäsi tärkeintä pyöräliikenteen reitin suunnittelussa?”

- Talvikunnossapidon huomioiminen
- Reitillä on mahdollisimman vähän ison väylän ja ramppien ylityksiä ja alituksia.
- Kohtuulliset rakentamis-/kunnossapitokustannukset
- Etuajo-oikeus risteämissä ajoradan kanssa, pyöräily priorisoitava edelle autoa risteyksissä. Silmukat, ei painonappia risteysiin.
- Reitti hyödyntäisi jo olemassa olevaa infrastruktuuria, eikä sen rakentaminen tuhoaisi lähialueen viherympäristöä.
- Ei autoja missään muodossa: Ei risteämisiä, ei autojen väistämisiä, ei autojen väistämisiä, autojen nopeudet alas, ei missään nimessä ohittavia autoja
- Se että itäväylän nopeusrajoituksia ei hidasteta entisestään, ja että pyörätiellä on hyvät risteämismahdollisuudet mm siilitien metroaseman suuntaan ja muihin pyöräteihin. Baanaan pitää pystyä liittyä tai irtaantua helposti.
- Herttoniemen pyörätie on hyvä nyt, en yhtään ymmärrä toimivien ratkaisujen purkamista ja uudelleen säätämistä vain muutoksen takia. Joku tolkku rahankäyttöön!
- Turvallisuus ja suoruus Suomen pyöräsuunnitteluohjeen mukaan, ei annetut vaihtoehdot!
- Reitti ei kulje autotien vieressä tai läheisyydessä
- reitillä on puita, se ei mene aution kuuman asfalttieraamaan läpi. Reitin rakentaminen ei tuhoa luontoarvoja, mieluummin käytän vanhoja pyöräteitä - menee kaikki ilo pyöräilystäkin kun sen vuoksi räjäytetään kallioita ja kaadetaan puita vaikka olisi jo riittävän hyviä reittejä olemassa.
- Outo kysymys, tärkeimmät suunnittelukriteerit on jo päätetty www.pyoraliikenne.fi ohjeessa
- Jatkuva ja helposti seurattava
- Reitti on mahdollisimman suora
- Reitti ei heikennä autoliikenteen sujuvuutta.
- mahdollisimman pitkä reitti
- Reitin turvallisuus
- Reitin liepeille voi kehittyä palveluita. Esimerkiksi Kulosaaren sillalle saisi loistavan pyöräilijöiden "huoltoaseman" Mustikkamaan kohdalle.
- Pyöräilijät eivät aiheuta vaaratilanteita jalankulkijoille
- liian kovan tilannenopeuden ja muun piittaamat ajokäyttätymisessä vuoksi
- Tärkein on että ei tarvitse pysähtyä eli teiden ylityksiä tai alituksia tunneliin
- Reitille pääsee liittymään Roihuvuoresta helposti
- Taloudellisuus
- Pinnoite on tasainen.
- reitillä on palveluits
- viheralueita reitillä
- reitti kulkee mahdollisimman kaukana kävelijöistä
- Jalankulkijoiden turvallisuus
- Pyöräilijät myös pysyvät pyörätiellä eivätkä aja kävelytiellä
- Maisemointia, kuten varjostavia puita, kaunis rakennettu ympäristö, ei vain harmaata metallia tai betonia tai kirkuvia värejä
- Reitti ei vähennä autokaistoja
- Reitin talvikunnossapito toimii hyvin

5. Kumpi vaihtoehto on mielestäsi parempi?



■ Itäväylän reittivaihtoehto

■ Mekaanikonkadun reittivaihtoehto

Itäbaanan vartta kannattaneiden perusteluita

- Sujuvampi
- Nopeampi
- Turvallisempi
- Todella moni vastaaja perustelee Itäväylän kannattamista Mekaanikonkadun vaihtoehdon turvattomuudella ja sillä, että se on nykyisin hyvin ”autoiluvaltainen” autoliikkeen ja runsaine jakeluliikenteineen

Itäbaanan vartta kannattaneiden perusteluita, muutamia esimerkkejä

- Hyvää: Ei vaadi pyöräilijöiltä useiden autoteiden ylittämistä (Valurinkatu - Mekaanikonkatu -risteys, Muuntajankadun ylitys, Mekaanikonkatu - Roihuvuorentie -risteys.) (Pyöräilijöiden ja autoilijoiden etu) Vähentää pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kohtaamisia (molempien etu). Se ei vähennä parkkipaikkoja alueella (vaikkei sillä ole itselleni merkitystä). Ei hiero pyöräilijöitä Suomen suurimpien autoliikkeiden henkilökunnan ja asiakkaiden silmille (vaikka voisi olla hyvä heidänkin nähdä pyöräilijöiden määrä). Siltavaihtoehto on parempi, jää pitkä ala-ylämäki pois ja eri liikennemuodot sekoittuvat mahdollisimman vähän (vai voiko mekaanikonkadun liittymän toteuttaa ilman mäkeä?). Kehitettävää siltavaihtoehdossa olisi ehkä liittymä Mekaanikonkadulle/Siilitien metroaseman läheisyyteen
- Hyvää: risteää vain vähän autoliikenteen kanssa. Sujuvan tuntuinen. Herttoniemen teollisuusalueen liikenneympäristö on senluonteinen, että moottoriajoneuvojen kuljettajat eivät tule huomioineeksi pyöräliikennettä tarpeeksi. Lukuisilta tonttiliittymiltä ajetaan herkästi pyöräliikenteen eteen, tai autot pysäköidään luvatta kevyen liikenteen väylille. Tästä syystä kannatan Itäväylän linjausta.
- Itäväylä siksi, koska Mekaanikonkadun vaihtoehto on huonompi. Mekaanikonkadulla pyörätietä tukkisi pysäköivät autot ja autorekat. Uskon, että Mekaanikonkatu toimisi vielä huonommin, kuin nykyinen reitti, eli Sahaajankatua kulkeva reitti.
- Itäväylän reitissä hyvää on suoraviivaisempi reitti ja vähemmän risteämiä auto- ja jalankulkijoiden kanssa. Lisäksi Herttoniemen teollisuusalue tuntuu olevan autoilijoiden valtakuntaa, jossa pyöräilijöitä ei oteta huomioon autoilijoiden toimesta. Autoilijat suuttuisivat varmasti vähenevistä pysäköintipaikoista.
- Itäväylän reitti on pyöräilijöiden turvallisuuden kannalta merkittävästi parempi, eikä se myöskään vaikuta Mekaanikon kadun yritysten liiketoimintaa haittavsti. Valtaosa Mekaanikonkadun yritykistä on autoliikkeitä ja autoliikenne on merkittävästi vilkkaampaa kuin monella muulla yritysalueella. Autoliikkeiden pihaan kuljetaan myytäviä autoa ja piha-alueet eivät sovellu rekkojen purkuun. Raskas liikenne on erittäin haasteellista kun alueella jo pelkästään henkilöautolla liikkuminen ja risteyksien ylittäminen on ruuhka-aikaan vaikeata. Lisäksi asiaaakaat tuovat autoja huoltoon, koe-ajavat autoja ja lisäksi mekaanikot tekevät autolla koe-ajoja eli liikenne määrät ovat suuria ja muodostavat merkittävän riskin pyöräilijöille. Kysymys ei ole liikennesäänöistä ja niiden noudattamisesta ne on kaikille selvät, kysymys on ihmisten turvallisuudesta ja myös alueen kiinnostavuus yrityksille tulee kärsimään jos Mekaanikonkatu tulee vaikuttamaan niiden toimintaan.

Mekaanikonkatua kannattaneiden perusteluita

- Rauhallisempi erityisesti melun suhteen
- Helpompi liittyä
- Tasaisempi
- Edullisempi
- Vaikutukset autoliikenteeseen ovat monien vastaajien mielestä vähäisemmät kuin Itäväylän vaihtoehdossa (Itäväylän kaventuminen, nopeuden lasku) ja luontoa, erityisesti puustoa säästyy

Mekaanikonkatua kannattaneiden perusteluita, muutamia esimerkkejä

- Ei ole meluisan Itäväylän kyljessä ja tähän vaihtoehtoon on helpompi yhdistää työmatkapyöräilyn ja liittymisen matkanvarrelta esim. Roihuvuoresta ja Myllypurosta.
- Hyvää on helppo liittyminen reitille ja siitä pois. Mekaanikonkadulla on ilman lisäkustannuksia otettavissa paljon tilaa pyöräliikenteelle haittaamatta autoliikennettä juurikaan. Kehitettävää on pyöräilyinfrastruktuurin kehittämisessä koko Herttoniemen ja Roihupellon alueella, jotta pyöräbaana pääsee oikeuksiinsa.
- Istuu luontevasti olemassa oleviin liikenneyhteyksiin ja vaikutukset ympäristöön ja esim puustoon ovat pienemmät.
- Kustannukset verrattuna Itäväylän vaihtoehtoon. Kauempana Itäväylän liikennemelusta. Lähempänä Herttoniemen teollisuusalueen kiinteistöjä, jolloin pyöräbaana ei olisi välttämättä pelkkä läpikulkureitti. Risteämisiin on varmasti jatkosuunnittelussa kiinnitettävä huomiota.
- Mekaanikonkadun reitti on parempi, koska sen päästöt ja haitalliset vaikutukset lähiympäristöön ovat pienemmät. Oletettavasti myös kustannukset ovat pienemmät. Pyöräillessä pidän miellyttävämpänä ajaa muualla kuin isoissa väylissä kiinni. Pyöräilijälle reitti on luultavasti hitaampi, minkä vuoksi risteymiä mun liikenteen kanssa olisi hyvä pyrkiä vähentämään.
- Pienempi melutaso verrattuna Itäväylän varren reittiin. Itäväylän autoliikenteestä aiheutuva melu ei houkuttele kulkemaan Itäväylän varren reittiä, joten jos se päättyy jatkotarkasteluun tulee melusuojaukseen panostaa. Mekaanikonkadun reitissä pitäisi kehittää sujuvia liittymisiä risteyksissä muuhun pyöräverkkoon.
- Puita ei tarvitse kaataa niin paljoa ja kokonaiskustannukset ovat pienemmät. Vähemmän melua ja suurten autokaistojen läheisyyttä kuin Itäväylän vaihtoehdossa. Tonttiliittymiä Mekaanikonkadun varrella täytyy selkeyttää ja varmistaa esim. peilien, kylttien ja väistämissäntöjen avulla, ettei niistä synny vaaraa sen enempää tontilta liittyjille kuin Mekaanikonkatua ajaville pyöräilijöille.
- Pyörä on Helsingissä usein ehdottomasti sujuvin kulkutapa. Tähän sujuvuuteen liittyy, että pyörällä voi taittaa lyhyen matkan ja pääsee liittymään ja jälleen poistumaan baana-tyyppiseltä reitiltä muihin suuntiin ajoneuvoliikenteen sekaan. Itäväylän pyöräilybaana palvelisi eniten pitkän matkan pyöräilijöitä. Lähialueella asuvana on tärkeää päästä liikkumaan pyörällä eri reittejä tarpeen mukaan. Toki sivuhuomiona: Mekaanikon kadun varressa voisi edelleen pyöräillä ajoneuvoliikenteen seassa. Itäväylän varrelta ei tulisi kuitenkaan kaataa enää YHTÄÄN puuta eikä pensasta, jo nyt kaadettu puusto Länsi-Herttoniemen baanauksi on suunnaton menetys monessa mielessä alueen eläimistön, linnuston ja asukkaiden kannalta. Tästä syystä en voisi missään nimessä kannattaa Itäväylän varteen rakentamisen vaihtoehtoa.