

Liite 3. Suunnitteluperiaatteiden tausta-aineistoa

Laadukkaiden reittien hyviä lähtökohtia

Pyöräliikenteen edistämisessä on tärkeää mahdollistaa pyöräliikenteen loogisuus, jatkuvuus, nopeus ja turvallisuus kaikkialla katuverkolla parhaat käytännöt huomioiden.

”Rakennetulla alueella pyöräliikenteen olosuhteet ratkaistaan kaikkialla liikenneverkolla.”

”Kaikki merkittävät määränpäät tulee saavuttaa turvallisesti pyörällä.”

”Sekaliikenne on toimiva ratkaisu autoliikenteen ollessa paikallista. Autoliikennettä paljon välittävillä kaduilla pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.”

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia ja suunnittelukriteereitä ovat:

Turvallisuus

- Liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus
- risteämisten vähäinen määrä ja jäljelle jäävien risteämisten selkeys, sujuvuus ja turvallisuus; pysähtymisiä mahdollisimman vähän ja riittävät odotustilat
- turvalliset ja sujuvat yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille.

Suoruus

- Jatkuvuus, loogisuus ja suoruus; nopeat ja mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit
- pyörätien suoruus risteyksen yhteydessä.

Yhdistävyys

- Saman luokituksen mukaisilla reiteillä yhdenmukaiset standardit
- pyöräliikenteen reittihierarkiaa tukevat väistämisvelvollisuudet; baanat yleensä etuajo-oikeutettuja väyliä.

Vaivattomuus

- Liikenneympäristön vaatimukset täyttävä väylätyyppi, poikkileikkaus ja suuntaus; erottelu autoliikenteestä ja jalankulkijoista tarvittaessa
- liikennevaloilla ohjattujen risteysten välttäminen tai liikennevaloetusien järjestäminen liikennevaloihin
- väistämisvelvollisuuksia tukevat järjestelyt eikä pyöräilijän etenemistä haitata poikittaisilla reunakivillä, hidasteilla tms. tämän ollessa etuajo-oikeutettu liikkuja
- toimiva kuivatus
- esteettömyys.

Miellyttävyys

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- tasoerottomuus, väylän tasaisuus
- korkealuokkainen kunnossapito, myös talvella.

Väylätyypit ja pyöräliikenteen erottelun tarve autoliikenteestä (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020)

Taulukko 4 Pyöräliikenteen erottelun tarve autoliikenteestä rakennetulla alueella.

Liikenne- määrä ajon./vrk	Tonttikatu		Kokoojakatu			Pääkatu tai -tie			
	≤ 30 km/h	≥ 40 km/h	≤ 30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h	≤ 40 km/h	50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h
< 1 000	ABEFH	ABEH	ABEFH	ABDEG	DEG *	ABDG	ADG	DG	G
1 000–3 000	ABEFH	ABDH	ABDEFGH	ADG	DG *	ADG	DG	DG	G
3 000–6 000	H, (kuten kokoo- jakatu)		DG	DG	DG *	DG	DG	DG	G
6 000–10 000	H, (kuten pää- katu tai -tie)		DG	DG	G	DG	G	G	G
> 10 000			DG	G	G	G	G	G	G

* Kylätietä ei yli 50 km/h nopeuteen. Pyöräkaistan käyttö mahdollinen 60 km/h.

Taulukko 5 Pyöräliikenteen erottelun tarve rakentamattomalla alueella.

Liikenne- määrä ajon./vrk	JK + PP / vrk	Valta- tai kantatie			Seututie			Yhdystiet ja yksityis- tiet		
		≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 70 km/h
< 1 500	< 100	CDG	CDG	CG	CDGH	CDGH	CG	ACDEGH	CDGH	CG
	≥ 100	CDG	CDG	CG	CDGH	CDGH	CG	ACDEGH	CDGH	CG
1 500–3 000	< 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDEGH	CDGH	CG
	≥ 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDEG	CDG	CG
3 000–6 000	< 100	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG	CDG	CDG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G
5 000–10 000	< 100	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G
> 10 000	< 100	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG	CG
	≥ 100	G	G	G	G	G	G	G	G	G

Jos raskaan liikenteen osuus on yli 10 % KVL:stä, niin erottelutapa katsotaan seuraavaksi korkeammasta liikennemääräkategoriasta.

Taulukko 3 Pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenne-
ympäristöittäin.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

- A Sekaliikenne
- B 2-suuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä
- C Piennar
- D Pyöräkaista
- E Kylätie tai 2-1 -tie
- F Pyöräkatu
- G Pyörätie
- ä H Liikenteen rauhoittaminen

Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelun tarve

(Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020)

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämistä samaan tilaa voidaan tiiviisti rakentuneen alueen ulkopuolella harkita silloin, kun poikkileikkauksessa on huipputunnin aikana:

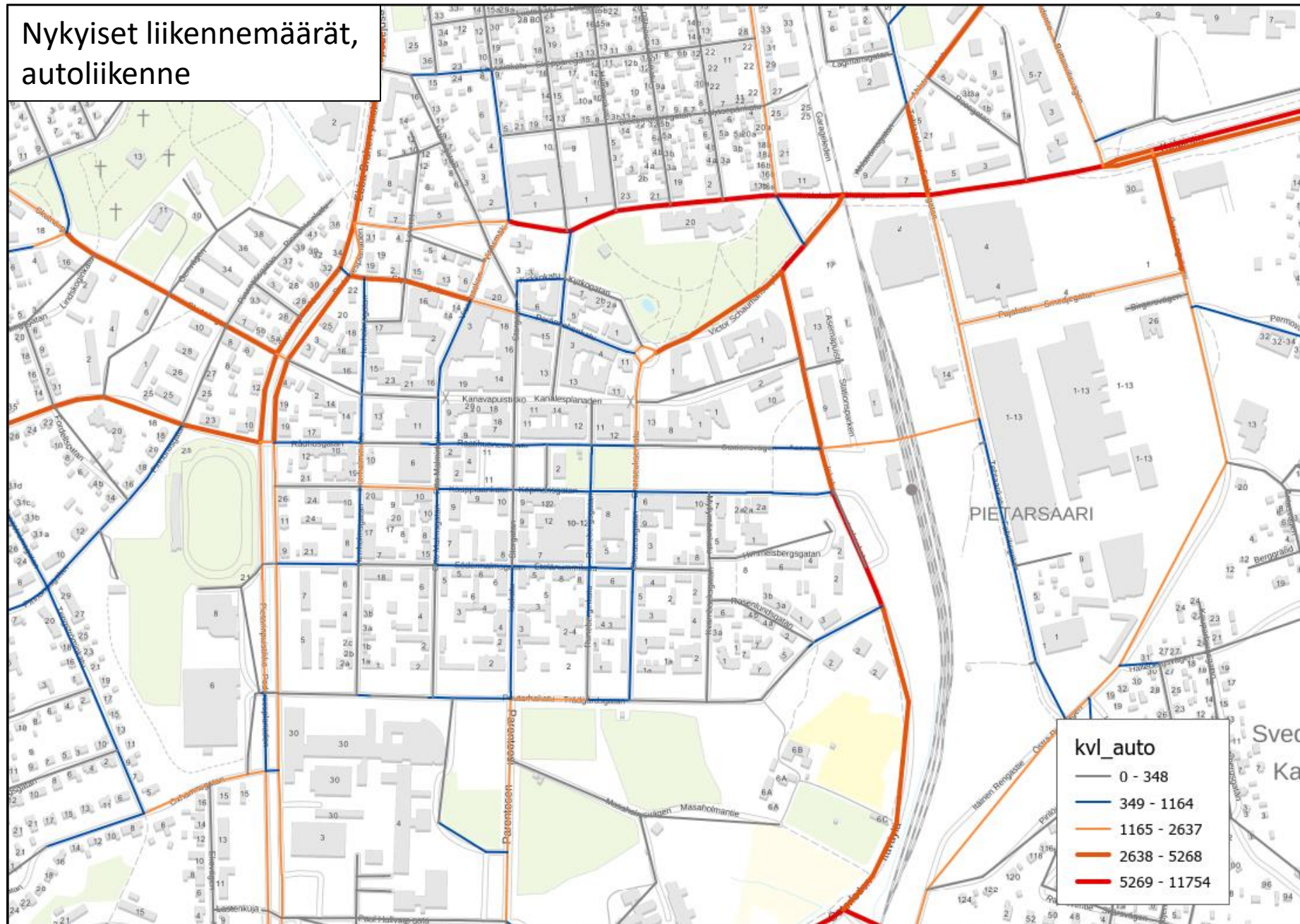
- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa.

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan edellä esitettyä pienemmillä käyttäjämäärillä alueilla, joilla on paljon lapsia, toimintarajoitteisia ja iäkkäitä henkilöitä.

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämistä voidaan harkita myös seuraavissa tapauksissa silloin, kun pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrä ei edellytä kulkumuotojen erottelua:

- Linjaosuuden ratkaisussa, erityisesti rakentamattomalla alueella.
- Yhdyskuntarakenteen sisään rakennetussa tai tiestä eri linjauksessa kulkevassa pyörätiessä.
- Väljästi rakennetussa liikenneympäristössä päätiellä, -kadulla sekä kokoojakadulla, kun autoliikenteen määrä ja nopeusrajoitus eivät tue sekaliikenne ratkaisua ja pyörätie muodostaa tielinjaukselle selkeän rinnakkaisen väylän.

Nykyiset liikennemäärät, autoliikenne



Nykyiset nopeusrajoitukset, autoliikenne

