



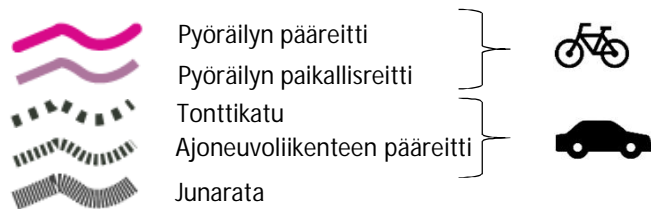
Myyrmäki
Pyöräliikenneverkko

WSP

PYÖRÄLIIKENNE- VERKON HIERARKIA

Myyrmäen alueen pyöräliikenneverkon muodostamisen periaatteena on ollut luoda suunnittelualueelle pyöräilyn kannalta kilpailukyinen verkko. Kilpailukyky muodostuu siitä, että pyörällä liikkuminen on helppoa ja sujuvaa. Tämä on mahdollista, jos kehitetään pyöräilyolosuhteita kokonaisvaltaisesti sovittamalla pyöräily ja muu liikenne yhteen koko katuverkon laajuudessa. Pyöräliikenteen verkko ei siis koostu ainoastaan erillistä pyöräiteistä vaan kaikista katuverkon osista, joilla voi pyörällä. Keskeisin ajatus on, että joka paikassa ei tarvitse olla erillistä pyörätietä, mutta joka paikkaan tulisi päästä pyörällä helposti ja turvallisesti.

Pyöräliikenneverkko on muodostettu nykyisen katuverkon ehdoilla. Lähtökohtana on, että nykyiseen rakennettuun katuverkkoon ei tehdä suuria rakenteellisia muutoksia. Kuvassa on esitetty verkon hierarkia.



Pyöräliikenteen verkko muodostuu pyöräilyn tärkeimmistä reiteistä eli pääreiteistä ja niitä täydentävästä muusta verkosta. Pääreitit ovat laatutasoltaan parhaita pyöräliikenteen väyliä. Muu verkosto on laatutasoltaan yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräiteitä, viheryhteyksiä tai tontti- ja hidaskatuja. Sekaliikennekadut, kuten tontti- ja hidaskadut muodostavat pyöräliikenteen verkosta pituudessa mitattuna suurimman osan ja ovat siten tärkeä osa pyöräliikenteen verkkoa.



PYÖRÄLIIKENNE- VERKON HIERARKIA





Pääreitit palvelevat mahdollisimman laajasti alueen asukkaita ja sijaitsevat verkollisesti keskeisillä paikoilla. Niiden käyttäjämäärät ovat nykyisellään ja tulevaisuuden liikennemalleissa suurimmat. Pääreitit tarjoavat suhteellisen suorat ja sujuvat yhteydet Myyrmäen keskustaan ja asemalle. Lisäksi ne muodostavat yhteydet alueen pohjois- ja eteläsuunnassa ja itä- ja länsisuunnassa. Pääreitit ovat osittain eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä ja osittain autoliikenteestä eroteltuja yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä.

Pyöräilyn paikalliset reitit ovat tärkeitä pääreittejä tukevia yhteyksiä. Niiden laatutaso vaihtelee verkollisen sijainnin mukaan, mutta yhteytenä ne ovat merkittävä osa kilpailukyistä verkkoa. Alueelliset ja paikalliset reitit voivat palvella myös viheryhteyksinä, jos ne sijaitsevat luonnon- ympäristössä. Asuinalueilla reitit ovat hidaskatuja, jossa ajonopeudet ovat matalia (alle 30 km/h), liikennemäärät pieniä ja kävely- ja pyöräily ensisijaisia liikkumismuotoja. Hidaskatu tarjoaa viihtyisän ja turvallisen reitin asuinalueiden läpi.

Muu pyöräilyreitistö koostuu lopusta katuverkosta, suurimmaksi osaksi tonttikaduista. Tonttikaduilla pyöräily on turvallista ja sujuvaa, jos liikennemäärät ovat pieniä ja ajonopeus 30 km/h tai alle. Muut reitit mahdollistavat pyörällä pääsyn kaikkiin kohteisiin.



HIERARKIA

-  Pyöräilyn pääreitti
-  Pyöräilyn paikallisreitti
-  Kävelypainotteinen pyöräreitti
-  Tonttikatu



PYÖRÄLIIKKENNE- VERKON VÄYLÄTYYPIT

Kuvassa on esitetty ehdotus, mitä muutoksia nykyisille pyöräväylille voisi tehdä, jotta pyöräliikenneverkko olisi sujuvampi ja kilpailukykyisempi (nykyinen pääpyöräliikenneverkko on esitetty kuvan taustalla).

Alueen nykyiset pyöräväylät ovat yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä. Työssä ehdotetaan, että pyöräilyn pääreiteistä Raappavuorentien, Vaskivuorentien ja Rajatorpantien varteen erotellaan kävely ja pyöräily toisistaan. Erottelua on ehdotettu liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden lisäämiseksi. Muutoin pääreiteillä pyöräily on osoitettu samalle väylälle kävelyn kanssa.

Paikallisreitit ovat nykyisiä yhdistettyjä väyliä. Tonttikaduilla pyöräily on osoitettu ajoradalla hidas- ja pyöräkatu ratkaisun avulla.

Uusin pyöräliikenneverkon väylätyyppi on pyöräkatu. Ne ovat tonttikatuja, joissa autot liikkuvat pyöräilyn ehdoilla. Pyöräkadun pintamateriaalit valitaan siten, että pyöräily ohjautuu kadun keskelle ja katu näyttää pyörätieltä. Autot eivät pyöräkadun liikennesäännöissä saa ohittaa pyöräilijää. Kävelyä varten on yleensä jalkakäytävä. Pyöräkatu sopii kohteisiin, joissa pyöräliikennettä on paljon ja autoliikennettä vähän.



VÄYLÄTYYPIT (muutokset nykyisiin väyliin)



Eroteltu jalankulku- ja pyörätie



Puistoväylä (yhdistetty jalankulku ja pyöräily)



Hidaskatu tai pyöräkatu (pyöräily ajoradalla)



Reitin rooli on vahvasti kävelypainotteinen. Pyöräily on yhdessä jalankulkijoiden kanssa. Erottelua ei reitin luonteen takia.

Reitti ei ole pyöräilyn pääyhteys. Pyöräily on yhdessä jalankulkijoiden kanssa. Erottelua ei reitin luonteen eikä katutilan riittävyyden takia.

Reitin rooli läpikulkureitti ja yhteys muihin aluekeskuksiin. Pyöräilyn erottelu väylän itäpuolella lisää liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Reitin rooli läpikulkureitti ja yhteys keskustaan. Pyöräilyn erottelu väylän pohjoispuolella lisää liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Reitti tarjoaa pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden. Osaksi pyöräilyn pääreitti. Yhdistetty väylä jalankulkijoiden kanssa nykyisen katutilan takia.

Tonttikatu tarjoaa sujuvan ja viihtyisän poikittaisyhteyden. Pyöräily ajoradalla, koska kadun nopeus alhainen. Jalankulku eroteltu ajoradasta.

Esimerkki yhdistetystä jalankulku- ja pyörätiestä, Rauma, Suomi



Suurin osa alueen väylistä on yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä, joiden leveydet vaihtelevat kantakartan mukaan pääosin kolmen ja neljän metrin välillä. Väylän tavoiteleveys on 4,5 m.

Väylät ovat joko asfaltti- tai sorapäälysteisiä ja valaistuja reittejä. Lisäksi alueen puisto- ja viheryhteydet ovat yhdistettyjä väyliä. Puistoväylät kulkevat erillään katuverkosta.



Leikkaus A, Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, Virtatie

Esimerkki erotellusta jalankulku- ja pyörätiestä, Tampere, Suomi



Eroteltuja väyliä on osoitettu pyöräilyn pääreiteille. Väylän tavoiteleveys on pyöräliikenteen osalta 2,5 m ja jalankulun osalta 2 m eli yhteensä 4,5 m. Jalankulkualueen leveys riippuu jalankulkijoiden määrästä.

Pääreitit ovat asfalttipäällysteisiä ja valaistuja reittejä. Katujen ylityksissä pyritään välttämään reunakiviä pyörätiellä. Väistämisvelvollisuudet tehdään pääsääntöisesti normaalien liikennesääntöjen mukaisesti.



Leikkaus B, Pääkatu, Vaskivuorentie



Esimerkki hidaskadusta, Odense, Tanska



Hidaskadut ovat katuja, jotka on toteutettu rakenteellisesti siten, että autoliikenteen nopeudet pysyvät alhaisina. Tämä tekee pyöräilystä kadulla miellyttävää ja turvallista ja kadun ylittämisen jalankulkijoille helpoksi. Hidaskadulla on usein erilliset jalkakäytävät, mutta hidaskatu voidaan toteuttaa myös kokonaan sekaliikennekatuna autoliikenteen määrästä ja kadun leveydestä riippuen. Jos pysäköinti on sallittu, niin ajoradan leveys tulisi olla vähintään 5,5 metriä.

Esimerkki pyöräkadusta, Houten, Hollanti



Pyöräkadut ovat tonttikatuja, joissa autot liikkuvat pyöräilyn ehdoilla. Kävelyille on useimmiten erotettu erillinen jalkakäytävä. Pyöräkadun pintamateriaalit valitaan siten, että pyöräily ohjautuu kadun keskelle ja katu näyttää pyörätieltä. Autot eivät pyöräkadun liikennesäännöissä saa ohittaa pyöräilijää. Pyöräkatu sopii kohteisiin, joissa pyöräliikennettä on paljon ja autoliikennettä vähän. Pyöräkatu on todennäköisesti tulossa vuonna 2018 uudistuvaan tieliikennelakiin.



Leikkaus C, Hidaskatu, Ruukuntekijäntie

