

Kaksisuuntaisen pyöräilyn mahdollistaminen yksisuuntaisilla kaduilla

Julkaistu 11/2024



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Mistä on kyse?

Yksisuuntaisella kadulla saa pyöräillä kahteen suuntaan, kun ratkaisu on osoitettu liikennemerkeillä.

Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla tuo sujuvampia ja turvallisempia pyöräilyreittejä kaupunkialueille. Tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta ja vähentää pyöräilyä jalkakäytävillä.

Vuoden 2020 tieliikennelaki mahdollistaa pyöräliikenteen molempiin suuntiin tienpitäjän määrittämällä yksisuuntaisilla kaduilla, mikä parantaa pyöräilyn saavutettavuutta.



Miksi sallia kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla?

- **Lyhyemmät** matkat pyörällä.
- **Parempi** pyöräliikenteen saavutettavuus
- **Vähemmän** jalkakäytävällä pyöräilyä.

Käytännön tarkoituksena on tarjota pyörällä liikuttaessa sujuvampia ja turvallisempia reittejä. Ratkaisu sopii erityisesti kaupunkialueille, joiden tiheä katuverkosto ja yksisuuntaiset kadut voivat tehdä sujuvasta pyöräilystä haastavaa.



Kustannustehokkuus

Ratkaisun toteutus ei yleensä edellytä samalla tavalla rakentamista kuin esimerkiksi kokonaan uudet yhteydet.

- Ei tarvetta laajamittaisille rakennustöille, mikä säästää aikaa ja rahaa.
- Mahdollistaa nykyisten katujen tehokkaamman käytön ilman suuria muutostöitä.
- Avaa olemassa valmiiksi olevan kadun pyöräliikenteelle molempiin suuntiin.
- Matala toteutuskynnys ja nopea käyttöönotto verrattuna uusiin erillisiin pyöräväyliin.



Sujuvuuden parantaminen

Pyöräliikenteen toimivuutta parantaa se, että kaupungissa voi ajaa suorinta tietä ilman kiertoreittejä.

- Poistaa tarpeen ajaa pyörällä luvatta väärään suuntaan.
- Vähentää jalkakäytävällä pyöräilyä ja sähköpotkulautailua.
- Lyhentää matka-aikaa ja vähentää nopeuseroa muihin ajoneuvoihin verrattuna.
- Tekee pyöräilystä lyhyillä matkoilla houkuttelevampaa.
- Mahdollistaa ajoradalla ajamisen pyöräilijän omassa tahdissa ilman ohitustarpeita autoilijoille.



Turvallisuuden parantaminen

Järjestely ohjaa varautumaan vastaantulijoihin ja edellyttää kaikilta vuorovaikutusta.

- Pakottaa varautumaan vastaantulijoihin, mikä rauhoittaa liikennettä.
- Laillistaa käytännön, joka on laittomana vaarallinen.
- Edellyttää vuorovaikutusta puolin ja toisin: autoilijan on pakko katsoa, tuleeeko risteyksestä ihminen pyörällä.
- Vastaavasti pyöräilijän on varauduttava vastaantuleviin autoihin ja oltava erityisen tarkkana risteyksissä.



Erityishuomioita risteyksistä



Risteysturvallisuus

Pyöräliikenteen salliminen kahteen suuntaan yksisuuntaiseksi merkityllä kadulla ei yleensä muuta väistämissääntöjä.

Tästä huolimatta järjestely muuttaa risteystä niin olennaisesti, että kokonaisuutta on välttämätöntä ajatella uudella tavalla.

Pyörällä liikkuvan ihmisen turvallisuuden vuoksi on tarpeellista huolehtia, että muuttunut järjestely on täysin ilmeinen kaikille kadulla kulkeville.

Risteyksen fyysisen toteutuksen on viestittävä erityisesti autoilijalle, että oikealta voi saapua pyörän tai sähköpotkulaudan kuljettaja, jota on normaalien väistämissääntöjen mukaisesti väistettävä.



Kuolleen kulman pulma

Oikealta saapuva pyöräilijä jää helposti “kuolleeseen kulmaan”.

Risteyksessä, jossa on moottoriajoneuvoille yksisuutainen katu, autoilijan katselukulma on usein suunnattu suoraan eteenpäin, jolloin oikealta saapuva pyöräilijä voi helposti jäädä havaitsematta.

Risteyksissä autoilijan huomio jakautuu moneen eri suuntaan: muiden autojen seuraamiseen ja jalankulkijoiden huomioimiseen. Oikealta tuleva pyöräilijä tai sähköpotkulautailija voi siten jäädä huomaamatta, koska autoilija keskittyy muihin asioihin.

Tämä on erityisen totta, jos autoilija on tottunut tarkkailemaan lähinnä muuta moottoriajoneuvoliikennettä ja olettaa tottumuksesta, ettei oikealta tule väistettävää liikennettä.



Selektiivinen havainnointi

Ihmisen huomio kiinnittyy tiettyihin kohteisiin. Havainnointi kohdistuu usein tuttuihin ja tärkeiksi koettuihin asioihin, kuten muihin autoihin, suojateihin ja liikennevalojen väreihin.

Autolija saattaa ymmärrettävästi keskittyä vain niihin asioihin, jotka liittyvät hänen matkansa tavoitteisiin – oikean reitin seuraamiseen, pysäköintipaikan löytämiseen tai esimerkiksi kauempana, seuraavassa risteyksessä oleviin liikennevaloihin.

Säännöllisesti samoja reittejä ajava kuljettaja voi jättää huomioimatta muuttuneita liikennejärjestelyjä tai uusia liikennemerkkejä, koska toimii rutiininsa mukaisesti.

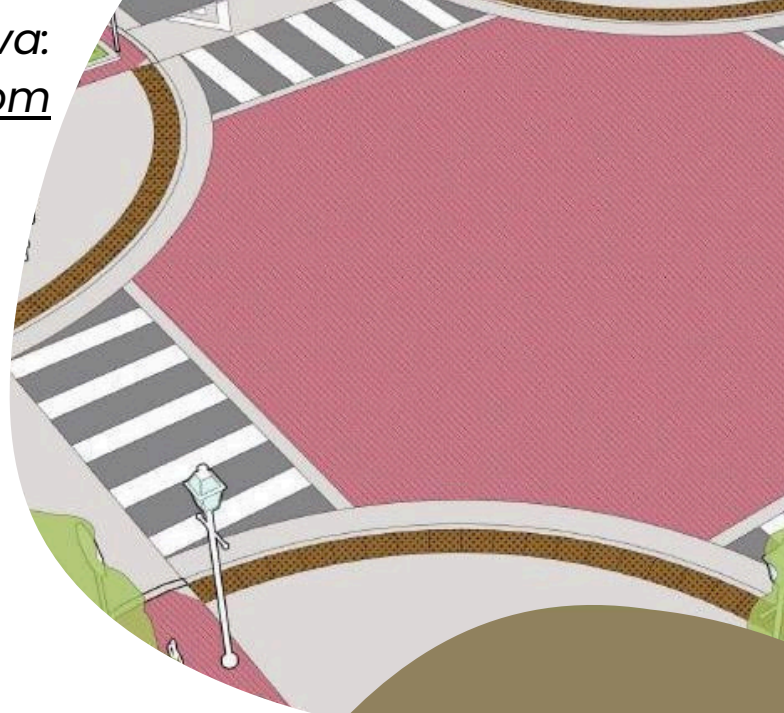


Ratkaisun avaimet

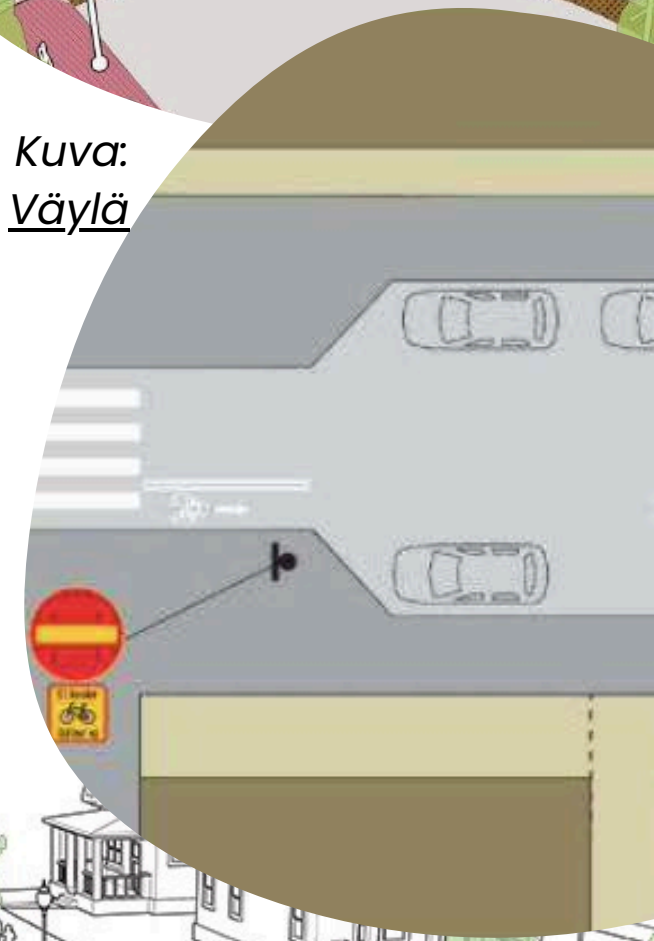
Liikenne on yhteispeliä, jossa ympäristö vaikuttaa ihmisiin.

- **Ajonopeudet on saatava riittävän matalalle tasolle.** Tämä edellyttää liikenneympäristön yleistä rauhoittamista – paitsi nopeusrajoituksin, myös fyysisin toimenpitein.
- **Infran on ohjattava autoilijan huomiota,** koska pelkästään liikennemerkein välittyvä informaatio voi hukkaa kohtalokkain seurauksin.
- **Vuorovaikutuksen merkitystä** on tärkeää korostaa kaikin suunnittelun keinoin. Esimerkiksi risteyskorottaminen ja kaventaminen ovat keinoja lisätä vuorovaikutusta.

Kuva:
southernminn.com



Kuva:
[Väylä](#)



Kuva: [NACTO](#)

An illustration of a city street scene. In the foreground, the front of a yellow car is visible. A cyclist in a red jacket and helmet is riding away from the viewer. Another cyclist in a white shirt and orange shorts is riding towards the viewer. In the background, a red car is driving. The scene includes buildings, trees, and a bright sun. Traffic signs include a blue arrow pointing left, a red circle with a white bar, and two signs with a bicycle icon and the text 'Ei koske Gäller ej'.

Esimerkkejä

Helsinki

“Monet kadut ovat autoliikenteelle yksisuuntaisia siksi, että ne ovat liian kapeita kaksisuuntaiselle autoliikenteelle.

Joskus katu on yksisuuntainen autoliikenteen paremman ohjaamisen vuoksi.

Ennen lakiuudistusta myös pyöräliikenne on kulkenut yksisuuntaisilla kaduilla vain sallittuun ajosuuntaan.

Etenkin kantakaupungin ahtailla kaduilla tämä on tarkoittanut sitä, että pyöräilijät ovat joutuneet kiertämään ylimääräisiä kortteleita saavuttaakseen määränpänsä.”

Osa kantakaupungin yksisuuntaisista kaduista muutetaan pyöräilijöille kaksisuuntaisiksi elokuussa

Osa kantakaupungin yksisuuntaisista kaduista muutetaan pyöräilijöille kaksisuuntaisiksi elokuussa. Liikennemuutokset perustuvat uuteen tieliikennelakiin.

Julkaistu yli vuosi sitten

6.8.2020 12:15



Osa kantakaupungin yksisuuntaisista kaduista muutetaan pyöräilijöille kaksisuuntaisiksi elokuussa. Liikennemuutokset perustuvat uuteen tieliikennelakiin.

Ensimmäisenä muutokset Kruununhaassa, Kluuvissa, Kampissa ja Etu-Töölössä

Pyöräiliikenteelle kaksisuuntaisiksi muutetaan esimerkiksi Eerikinkatu, Yrjönkatu, Postikuja, Rauhankatu sekä Väinämöisenkatu. Muutettavat kadut on arvioitu muun muassa autoliikenteen vilkkauden, kadun leveyden ja roolin paikallisen saavutettavuuden osalta. Valikoidun katujen maksimi nopeusrajoitus on 30 kilometriä tunnissa.

Valituilla kaduilla muutokset ovat nopeasti toteutettavissa ja ne hyödyttävät suurta käyttäjäkuntaa. Muutokset valmistuvat syyskuun loppuun mennessä. Keskusta-alueen katujen jälkeen työ etenee Kallion kaduille. Suunnittelua jatketaan myös muilla kaupungin alueilla.

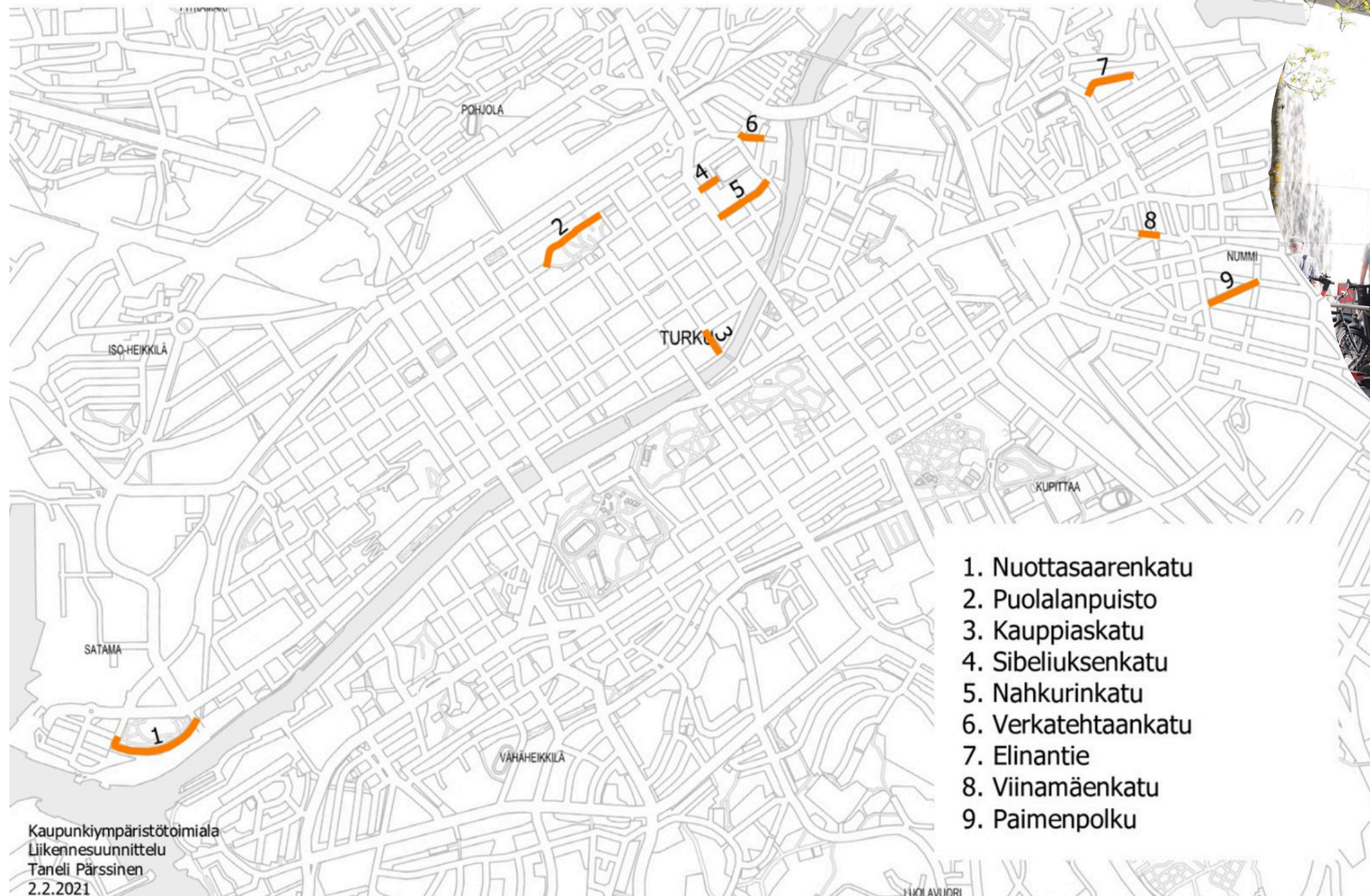
Muutos toteutetaan pienillä käytännön toimilla

Kielletty ajosuunta –merkin alle lisätään ”ei koske polkupyöriä” –lisäkilpi. Lisäkilpi lisätään myös muihin yksisuuntaisuudesta ilmoittaviin merkkeihin. Lisäksi katuihin tehdään tarvittaessa selventäviä tiemerkintöjä.



Turku

Pyöräliikenteen salliminen kahteen suuntaan yksisuuntaisilla kaduilla



1. Nuottasaarencatu
2. Puolalanpuisto
3. Kauppiaskatu
4. Sibeliuksenkatu
5. Nahkurinkatu
6. Verkatehtaankatu
7. Elinantie
8. Viinamäenkatu
9. Paimenpolku

Kaupunkiympäristötoimiala
Liikennesuunnittelu
Taneli Pärssinen
2.2.2021



Tausta



Yleinen käytäntö

Kansainvälisesti vastaava ratkaisu on ollut yleinen ja toimiva keino edistää pyöräliikenteen toimivuutta.



Saksa



Ranska



Ruotsi



Ranska



Saksa



Belgia



Ratkaisun hyödyt kaikille

Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla ei ole vain liikennejärjestely. Se on osa laajempaa joukkoa liikenteen rauhoittamisen työkaluja, joista hyötyvät kaikki.

Tiiviissä ympäristössä ratkaisu tuo esiin kävelyn ja pyöräilyn keskeisen roolin elinvoimaisen kaupungin liikennejärjestelmässä.

Pyöräily ei ole päämäärä itsessään, vaan keino tehdä kaupungista toimiva ja tilatehokas. Kun kaupunki muuttuu, myös pyöräilystä tulee luonnollinen ja suosittu tapa liikkua.



Hyödyllistä ja helppoa

- Lyhentää nykyisiä pyöräliikenteen matkoja.
- Parantaa saavutettavuutta ja lisää houkuttelevuutta.
- Parantaa pyöräliikenteen kilpailukykyä suhteessa autoliikenteeseen.
- Avaa olemassa valmiiksi olevan kadun pyöräliikenteelle molempiin suuntiin.
- Matalan kynnyksen ratkaisu: ei edellytä samalla tavalla rakentamista kuin esimerkiksi kokonaan uudet yhteydet.



PYÖRÄLIIKENTEEEN SUUNNITTELU



Virikeaineistojen kokoamisessa on hyödynnetty Väyläviraston julkaisemaa Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Työryhmä: Martti Tulenheimo, Sanna Ojajärvi ja Matti Hirvonen.

Julkaisun kuvituskuvat: Emma Kantanen.

Kaikki valokuvat, joissa ei ole muuta mainintaa, ovat Pyöräilykuntien verkoston kuvia.

Julkaisu on toteutettu Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella.

Lisätietoja: poljin.fi tai info@poljin.fi