

## Traficomin hankeavustusten hankekortti

Hankekortti julkaistaan valtionavustusten verkkosivuilla.

### [Pyöräkatujen turvallisuus ja toimivuus] [20.3.2025]

<b>Avustuksen saaja</b>	Pyöräilykuntien verkosto ry	
<b>Osallistujat</b>	Helsingin kaupunki, Joensuun kaupunki, Porvoo kaupunki, Turun kaupunki	
<b>Aikataulu</b>	Käynnistyy 1.1.2025	Päättyy 31.1.2025
<b>Hankkeen tavoite ja sisältö, kohderyhmä</b>	<p>Hankkeen tavoitteena on yhdessä kaupunkien kanssa selvittää, mitä vaikutuksia pyöräkaduilla on ollut liikenneturvallisuuteen, pyöräliikenteen sujuvuuteen, jalankulkuun ja liikennejärjestelmän toimivuuteen. Työn tuloksena saadaan tietää, millaisessa ympäristössä ja miten toteutettuna pyöräkadut toimivat turvallisimmin ja parhaalla mahdollisella tavalla. Työ jakaantuu viiteen osaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Nykytilanteen kartoitus ja katsaus olemassaolevaan tietopohjaan</b> (helmikuu-huhtikuu) Selvitetään pyöräkatujen nykytilanne neljässä kaupungissa ja kerätään tietoa liikennedatasta, onnettomuustilastoista sekä aikaisemmista tutkimuksista.</li> <li><b>2. Käyttäjäkokemusten ja asiantuntijanäkemyksen kerääminen</b> (huhtikuu-heinäkuu) Toteutetaan kyselyjä pyöräkatujen käyttäjille, haastatellaan liikennesuunnittelijoita ja asiantuntijoita sekä analysoidaan media-aineistoa pyöräkatuihin liittyvästä viestinnästä.</li> <li><b>3. Tulosten analysointi ja vaikutusten arviointi</b> (elokuu-syyskuu) Kootaan ja analysoidaan kerätty data liikenneturvallisuudesta, käyttäjäkokemuksista ja pyöräkatujen roolista liikennejärjestelmässä.</li> <li><b>4. Suositusten laadinta ja kehitystoimenpiteiden määrittely</b> (syyskuu-lokakuu) Muodostetaan suosituksia pyöräkatujen suunnitteluun ja toteutukseen sekä tunnistetaan keskeiset kehityskohteet.</li> <li><b>5. Raportointi ja viestintä</b> (marraskuu-tammikuu) Pyöräkatujen turvallisuus ja toimivuus -webinaari kunnille. Laaditaan hankkeen loppuraportti ja valmistellaan tulosten levittäminen kuntien ja muiden sidosryhmien käyttöön.</li> </ol> <p>Kohdealueina on neljä suomalaista kaupunkia: Joensuu, Porvoo, Turku ja Helsinki. Tulosten hyödynnettävyys kattaa kaikki Suomen kunnat.</p> <p>Tärkeimpiä kohderyhmiä ovat kohdekaupunkien liikennesuunnittelijat, muut asiantuntijat sekä pyöräkatuja käyttävät asukkaat. Toissijaisia kohderyhmiä ovat media sekä laaja joukko liikenteen asiantuntijoita kunnissa, valtionhallinnossa, yrityksissä ja järjestöissä.</p>	
<b>Ennakoitu tulos</b>	Tuloksena saamme lisätietoa ja vastauksia ainakin seuraaviin kysymyksiin ja asioihin:	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka paljon pyöräkatuja käytetään ja kuinka paljon niillä tapahtuu onnettomuuksia?</li> <li>- Mikä on pyöräkatujen koettu turvallisuus ja sujuvuus käyttäjien keskuudessa ja mitkä tekijät siihen eniten vaikuttavat?</li> <li>- Millaisessa ympäristössä ja miten toteutettuna pyöräkadut toimivat turvallisimmin ja sujuvimmin?</li> <li>- Mitkä ovat pyöräkatujen vaikutukset jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyyteen?</li> <li>- Mitä asioita niiden suunnittelussa ja toteutuksessa kannattaa jatkossa erityisesti huomioida?</li> <li>- Miten pyöräkaduista viestiminen on onnistunut?</li> <li>- Lisätietoa pyöräkadun roolista ja potentiaalista osana liikennejärjestelmää erilaisissa kaupunkiympäristöissä</li> </ul> <p>Tulokset julkaistaan loppuraportin lisäksi esitysaineistona sekä poljin.fi-verkkosivulla kaikkien käytettäväksi.</p>
<b>Lisätietoja hankkeesta</b>	Matti Hirvonen, johtava asiantuntija, <a href="mailto:matti.hirvonen@poljin.fi">matti.hirvonen@poljin.fi</a> , 040 419 4555

### Hankkeen päättyessä täydennetään:

<b>Tulokset</b>	<p>Hankkeessa tarkasteltiin pyöräkatujen turvallisuutta ja toimivuutta neljässä erilaisessa kaupunkiympäristössä: Joensuussa, Helsingissä, Porvoossa ja Turussa. Aineistona käytettiin onnettomuustilastoja, liikennelaskentoja, käyttäjäkyselyitä, asiantuntijahaastatteluja sekä media-analyysiä.</p> <p><b>1. Liikenneturvallisuusdata osoittaa pyöräkatujen olevan turvallisia.</b> Yleisin huoli ennen pyöräkatujen rakentamista on ollut liikenneturvallisuuden heikkeneminen. Kertyneen liikenne- ja onnettomuusdatan valossa pyöräkadut ovat kuitenkin osoittautuneet erittäin turvallisiksi liikkumisympäristöiksi. Tarkastelujaksolla (2020–2024) hankkeen kohdekaupunkien pyöräkaduilla ei tapahtunut yhtäkään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Valtaosalla (80 %) tarkastelluista kaduista ei kirjattu lainkaan onnettomuuksia. Kun huomioidaan, että pelkästään vilkkaimmilla kohteilla tehtiin seurantajakson aikana miljoonia pyörämatkoja, on suhteellinen onnettomuusriski osoittautunut erittäin pieneksi.</p> <p><b>2. Jalankulun olosuhteet paranevat.</b> Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle, jalkakäytävät rauhoittuvat aidosti vain kävelylle. Tämä on parantanut jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä kohteissa, joissa aiemmin pyöräiltiin yleensä yhdistetyillä jalkakäytävä-pyöräteillä.</p> <p><b>3. Liikenne rauhoittuu.</b> Kun toteutus on laadukas, pyöräkatu toimii strategisena työkaluna ajonopeuksien hillitsemisessä ja läpiajoliikenteen vähentämisessä. Se muuttaa kadun luonteen väylästä tilaksi, mikä lisää myös asuinviihtyisyyttä.</p>
-----------------	--

	<p><b>4. Laatu ratkaisee.</b> Pelkkä liikennemerkki ei riitä. Toimiva pyöräkatu vaatii punaisen asfaltin, selkeät ajoratamerkinnot ja tarvittaessa rakenteellisia hidasteita. Laadukkaat materiaalit (kuten aito punainen kiviaines) maksavat itsensä takaisin kestävyytensä ja selkeytensä.</p> <p><b>5. Viestintä on osa suunnittelua.</b> Uusi katutyypin vaatii aktiivista "rautalankaviestintää". Alkuvaiheen muutosvastarinta on tyypillistä, mutta se laantuu, kun käyttäjät tottuvat uusiin järjestelyihin ja huomaavat niiden edut.</p> <p>Lisää tuloksia, johtopäätöksiä ja suosituksia loppuraportissa: <a href="http://www.poljin.fi">www.poljin.fi</a></p> <p>Hankkeen tuloksista viestitään lisää vuonna 2026 Pyöräilykuntien verkoston kanavissa sekä asiantuntijafoorumilla. Pyöräilykuntien verkosto myös seuraa pyöräkatujen suunnittelua, toteuttamista ja vaikutuksia edellä mainituissa neljässä hankekaupungissa sekä muissa jäsenkunnissaan hankkeen tuloksia hyödyntäen.</p>
<p><b>Miten tavoitteet toteutuivat?</b></p>	<p>Tarve tiivistää kaupunkirakennetta, parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää kestäviä kulkumuotoja on synnyttänyt kysynnän uusille ratkaisuille. Hankkeessa selvitettiin, miten Suomessa viime vuosina yleistynyt pyöräkatu vastaa näihin haasteisiin. Hankkeen tuloksena saatiin vastaukset kaikkiin päätavoitteena olleisiin seitsemään kysymykseen sekä tehtiin johtopäätökset ja suositukset, joita liikennesuunnittelijat ja päätöksentekijät voivat hyödyntää jatkossa.</p>
<p><b>Arvio hankkeen vaikutuksista</b></p>	<p>Hanke tuotti uutta tietoa ja johtopäätöksiä pyöräkatujen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, erityisesti pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden näkökulmasta sekä käyttäjien kokemuksista sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Pyöräkadut ovat tärkeä sekaliikenteen ratkaisu ja keskeinen keino rauhoittaa liikennettä kuntien katuverkolla.</p> <p>Hankkeen tulosten vauhdittamana pyöräkatujen yleistyminen voi vaikuttaa myönteisesti liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena. Tuloksia voidaan hyödyntää myös Väyläviraston julkaisemien Pyöräliikenteen suunnittelu sekä Jalankulun suunnittelu -ohjeiden päivitystyössä.</p>
<p><b>Mitä opittiin? Mitä kannattaisi tehdä toisin?</b></p>	<p>Pyöräkatu on strateginen työkalu koko liikennenympäristön rauhoittamiseen, eikä sen hyödynnettävyys rajoitu vain yksittäisiin keskustakatuihin, kuten esimerkit hankkeen kohdekunnissa osoittavat.</p> <p>Vuorovaikutus ja kohteiden arviointi perusteellisesti yhdessä kuntien liikennesuunnittelijoiden kanssa on on tämän kaltaisessa hankkeessa erittäin oleellista. Siihen on syytä varata aina riittävästi aikaa.</p>