

# Pyöräkatujen turvallisuus ja toimivuus Suomessa

LOPPURAPORTTI

MARTTI TULENHEIMO JA MATTI HIRVONEN



## SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	3
1.1. Keskeiset havainnot ja johtopäätökset.....	4
1.2. Hankkeen tärkeimmät tunnusluvut.....	5
2. Johdanto: Miksi pyöräkatuja rakennetaan?.....	6
2.1. Mikä on pyöräkatu?.....	6
2.2. Tausta: Tieliikennelain uudistus ja uudet tarpeet.....	7
2.3. Hankkeen tavoitteet ja toteutus.....	8
2.4. Katsaus olemassa olevaan tietopohjaan.....	10
2.5. Kohdekaupungit lyhyesti.....	13
3. Havainnot: Turvallisuus ja liikenteen sujuvuus.....	15
3.1. Liikenne- ja käyttäjämäärät.....	16
3.2. Onnettomuustilastot.....	19
3.3. Koettu turvallisuus ja sujuvuus.....	22
3.4. Vaikutukset jalankulkuun ja esteettömyyteen.....	34
3.5. Autoilun rooli: nopeudet ja liikennevirran sopeutuminen.....	37
3.6. Media-analyysi: julkinen keskustelu ja asenteet.....	38
3.7. Johtopäätöksiä liikenneturvallisuudesta.....	41
4. Kokemuksia eri kaupungeista.....	42
4.1. Joensuu: Edelläkävijän opit.....	42
4.2. Helsinki: Pääkaupungin mittakaava.....	45
4.3. Turku: Katuympäristön rauhoittaminen.....	47
4.4. Porvoo: Historiallinen miljöö ja muutosherkkyys.....	50
5. Suunnittelun ja toteutuksen parhaat käytännöt.....	53
5.1. Pyöräkadun strateginen soveltuvuus.....	53
5.2. Katutila ohjaa käyttäytymistä.....	54
5.3. Materiaalit ja ratkaisujen kestävyys.....	55
5.4. Risteykset ja etuajo-oikeus.....	55
5.5. Pysäköinti osana kokonaisuutta.....	56
5.6. Talvikunnossapito.....	57
5.7. Viestintä osana uudistuksia.....	58
5.8. Tyypillisimmät sudenkuopat.....	58
6. Johtopäätökset ja suositukset.....	59
6.1. Tärkeimmät opit: Mitä tehdä ja mitä välttää.....	60
6.2. Missä pyöräkatu todennäköisesti toimii – ja ei toimi?.....	61
6.3. Pyöräkatujen potentiaali ja tulevaisuus Suomessa.....	63
6.4. Suositukset kunnille.....	64
7. Lähteet.....	65



# 1. Tiivistelmä

## Pyöräkatu on nykyaikaisen kaupungin monitoimityökalu

Suomalainen kaupunkiympäristö on murroksessa. Tarve tiivistää kaupunkirakennetta, parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää kestäviä kulkumuotoja on synnyttänyt kysynnän uusille ratkaisuille. Hanke ”Pyöräkatujen turvallisuus ja toimivuus eri kaupungeissa” selvitti, miten Suomessa viime vuosina yleistynyt pyöräkatu vastaa näihin haasteisiin.

Hankkeessa tarkasteltiin pyöräkatujen turvallisuutta ja toimivuutta neljässä erilaisessa kaupunkiympäristössä: Joensuussa, Helsingissä, Porvoossa ja Turussa. Aineistona käytettiin onnettomuustilastoja, liikennelaskentoja, käyttäjäkyselyitä, asiantuntijahaastatteluja sekä media-analyysiä.

Tämä raportti on tarkoitettu erityisesti kuntien, valtionhallinnon ja suunnittelukonsulttien käyttöön pyöräkatujen suunnittelun, käyttöönoton ja ylläpidon sekä pyöräkaduista viestimisen tukena.



*Joensuun Kauppakatu on ollut suunnannäyttävä pyöräkatujen rakentamiselle Suomessa.*

## 1.1. Keskeiset havainnot ja johtopäätökset

Kertyneen aineiston perusteella pyöräkatu näyttäytyy toimivana liikennesuunnittelun työkaluna, joka oikein toteutettuna parantaa kaikkien kulkumuotojen olosuhteita. Vaikka hanke ei mahdollista kausaalista vaikutusarviointia, eri aineistolähteistä muodostuva kokonaiskuva on johdonmukainen.

On kuitenkin huomioitava, että pyöräkatu ei sovellu kaikkialle: läpiajoväylillä, joilla autoliikennettä ei voida rajoittaa, tai vilkkailla kävelykaduilla muut ratkaisut ovat usein toimivampia. Tulokset koskevat erityisesti kaupunkikeskustojen ja alakeskusten katuti-  
loja, eivätkä ne sellaisenaan ole yleistettävissä kaikkiin katutyyppeihin.

1. **Liikenneturvallisuusdata osoittaa pyöräkatujen olevan turvallisia.** 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.
2. **Jalankulun olosuhteet paranevat.** Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle, jalkakäytävät rauhoittuvat aidosti vain kävelylle. Tämä on parantanut jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä kohteissa, joissa aiemmin pyöräiltiin yleensä yhdistetyillä jalkakäytävä-pyöräteillä.
3. **Liikenne rauhoittuu.** Kun toteutus on laadukas, pyöräkatu toimii strategisenä työkaluna ajonopeuksien hillitsemisessä ja läpiajoliikenteen vähentämisessä. Se muuttaa kadun luonteen väylästä tilaksi, mikä lisää myös asuinviihtyisyyttä.
4. **Laatu ratkaisee.** 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.
5. **Viestintä on osa suunnittelua.** Uusi katutyyppejä vaatii aktiivista “rautalanka-viestintää”. Alkuvaiheen muutosvastarinta on tyyppillistä, mutta se laantuu, kun käyttäjät tottuvat uusiin järjestelyihin ja huomaavat niiden edut.





Maistraatinkadun pyöräkatu Porvoossa muuttuu pyörätieksi. Liitoskohtien laatu ja selkeys on tärkeää niin sujuvuuden kuin turvallisuudenkin kannalta.

## 1.2. Hankkeen tärkeimmät tunnusluvut

<p><b>0 KUOLEMAAN JOHTANUTTA ONNETTOMUUTTA</b></p> <p>tarkastelluilla 20 pyöräkadulla kahdeksassa kaupungissa vuosina 2020–2024. Vaikka seuranta-aika on vielä verrattain lyhyt, nollatulos näin vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla on erinomainen signaali.</p>	<p><b>1 ONNETTOMUUS VUODESSA</b></p> <p>Koko aineistossa tapahtui keskimäärin yksi onnettomuus vuodessa. Valtaosalla (80 %) kaduista ei sattunut tarkastelujaksolla yhtäkään onnettomuutta.</p>
<p><b>4 KAUPUNKIA, 4 MALLIA</b></p> <p>Hanke osoitti, että pyöräkatu skaalautuu erilaisiin ympäristöihin: historiallisesta Porvoon keskustasta Helsingin vilkkaalle kokoojakadulle ja Turun sekä Joensuun asuin- ja asiointikaduille.</p>	<p><b>YLI 600 000 PYÖRÄMATKAA</b></p> <p>Helsingin Kulosaaren puistotiellä vuodessa. Osoitus siitä, että pyöräkatu toimii turvallisesti suurillakin liikennemäärillä.</p>
<p><b>SUOSITUS</b></p> <p>Kuntien kannattaa hyödyntää pyöräkatua rohkeasti osana normaalia katusuunnittelua. Pyöräkatu on tehokas keino rauhoittaa katu ympäristöä, parantaa jalankulun olosuhteita ja rakentaa turvallista ja sujuvaa pyöräliikenteen verkkoa.</p>	



## 2. Johdanto: Miksi pyöräkatuja rakennetaan?

Kaupunkiliikenne on jatkuvassa muutoksessa. Perinteinen jako ajorataan ja jalkakäytävään ei enää riitä vastaamaan tiivistyvän kaupunkirakenteen ja kestävä liikunnan tarpeisiin. Pyöräkatu on yksi varteenotettava vastaus tähän haasteeseen: se on hybridiratkaisu, joka yhdistää tavanomaisen kadun välityskyvyn ja pihakatua muistuttavan viihtyisyyden. Tässä luvussa avaaamme, mistä tarve pyöräkaduille kumpuaa ja miten lainsäädäntö on muovannut niiden roolia Suomessa.



*Pyöräilijöitä siirtymässä pyörätieltä pyöräkadulle Näse-Jutten kadulla Porvoossa.*

### 2.1. Mikä on pyöräkatu?

Pyöräkatu on ratkaisu tiivistyvän kaupungin tilanpuutteeseen. Perinteisessä katusuunnittelussa pyöräliikenteelle pyritään rakentamaan autoliikenteestä erotetut väylät, mutta tiheissä kaupunkiympäristöissä tähän ei aina ole tilaa ilman, että joudutaan tinkimään jalkakäytävien leveydestä, katupuista tai muusta viihtyisyydestä.

Pyöräkatu ratkaisee ongelman yhdistämällä toiminnot: pyöräliikenne ja autoliikenne jakavat saman ajoradan, mutta pelisäännöt muuttuvat. Ratkaisu on tilatehokas ja edistää pyöräilyä paikoissa, joissa erillisten pyöräteiden rakentaminen on mahdotonta tai epätaroituksenmukaista.



## KÄÄNTEINEN HIERARKIA

Sosiaalisesta näkökulmasta pyöräkatu kääntää perinteisen liikennehierarkian päälaelleen. Tavanomaisella kadulla autoilija usein määrää tahdin, mutta pyöräkadulla autoilija on “kylässä” pyöräliikenteen ympäristössä. Tämä muuttaa kadun luonnetta pelkästä läpiajoväylästä rauhallisemmaksi tilaksi, jossa eri kulkumuodot toimivat vuorovaikutuksessa.

### PYÖRÄKADUN PELISÄÄNNÖT LYHYESTI:

- ❖ **Sekaliikenne:** Autolla ja muilla moottoriajoneuvoilla saa ajaa pyöräkadulla, eli se ei ole autoton katu.
- ❖ **Pyöräilijän tahti:** Tieliikennelain mukaan ajonopeus on sovitettava pyöräliikenteen mukaiseksi. Käytännössä tämä tarkoittaa, että autoilijan on annettava pyöräilijälle esteetön kulku eikä pyöräilijää saa ohittaa, jos se ei ole turvallista.
- ❖ **Nopeusrajoitus:** Nopeusrajoitus on korkeintaan 30 km/h, jotta nopeuserot pysyvät maltillisina ja vuorovaikutus on mahdollista.
- ❖ **Pysäköinti:** Pysäköinti on sallittu. Pyöräkatu ei yleensä vähennä pysäköintimahdollisuuksia.
- ❖ **Jalankulkijat:** Jalankulkijoiden olosuhteet paranevat. Kun pyörät ja sähköpotkulaudat siirtyvät ajoradalle, jalkakäytävät rauhoittuvat aidosti vain kävelyille.

## 2.2. Tausta: Tieliikennelain uudistus ja uudet tarpeet

Suomalainen kaupunkiympäristö on muutoksessa. Tarve kestävien kulkumuotojen edistämiseksi, liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja viihtyisemmän kaupunkitilan luomiseksi on ajanut kaupungeja etsimään uusia liikennesuunnittelun ratkaisuja. Yksi merkittävimmistä uusista työkaluista on pyöräkatu.

Pyöräkatujen toteuttaminen tuli Suomessa virallisesti mahdolliseksi vuonna 2020 tieliikennelain uudistuksen yhteydessä. Uudistuksen taustalla oli tarve yhtenäistää Suomen lainsäädäntöä eurooppalaisten käytäntöjen kanssa ja tarjota kaupungeille joustavampia työkaluja kävelyn ja pyöräilyn edistämishelmien tavoitteiden saavuttamiseksi. Vaikka kyseessä on juridisesti uusi katutyyppe, pioneerityötä oli tehty jo aiemmin: esimerkiksi Joensuun kaupunki avasi ensimmäisen pyöräkatunsa (Kauppakatu) jo vuonna 2017 ja virallisti sen uudistuksen myötä.





*Joensuun kauppakadun pohjoisosa muutettiin pyöräkaduksi jo vuonna 2017 – lähes 3 vuotta ennen kuin pyöräkatu määriteltiin tieliikennelaissa.*

Euroopassa pyöräkadut ovat jo vakiintunut ratkaisu, mutta Suomessa käytännöt ja kokemukset ovat vielä tuoreita. Vertailevaa tutkimusta ja seurantatietoa on toistaiseksi ollut niukasti saatavilla. Tämä tiedonpuute on luonut haasteen: jotta pyöräkatujen suunnittelua voidaan perustella ja optimoida, tarvitaan faktatietoa niiden todellisista vaikutuksista.

### 2.3. Hankkeen tavoitteet ja toteutus

Pyöräkatujen turvallisuus ja toimivuus eri kaupungeissa -hanke käynnistettiin vastamaan edellä mainittua tiedontarpeeseen. Hanke on toteutettu Traficomien tieliikenteen turvallisuuden valtionavustuksella vuonna 2025.

Hankkeen tavoitteena oli tuottaa tutkittua tietoa päätöksenteon tueksi. Työssä haettiin vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. **Käyttö ja turvallisuus:** Kuinka paljon pyöräkatuja käytetään ja kuinka paljon niillä tapahtuu onnettomuuksia?
2. **Kokemus:** Mikä on pyöräkatujen koettu turvallisuus ja sujuvuus käyttäjien keskuudessa?
3. **Toteutus:** Millaisessa ympäristössä ja miten toteutettuna pyöräkadut toimivat parhaiten?



4. **Vaikutukset:** Miten pyöräkatu vaikuttaa jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyyteen?
5. **Viestintä:** Miten pyöräkaduista viestiminen on onnistunut?
6. **Suunnittelu:** Mitä asioita suunnittelussa ja toteutuksessa kannattaa jatkossa erityisesti huomioida?
7. **Rooli:** Mikä on pyöräkatujen potentiaali osana liikennejärjestelmää erilaisissa kaupunkiympäristöissä?



*Kulosaaren puistotie Helsingissä on Suomen pisin (1,3 km) ja vilkasliikenteisin pyöräkatu. Pyöräliikenteen määrä on yli puoli miljoonaa matkaa vuodessa.*

## AINEISTOT JA MENETELMÄT

Koska pyöräkadut ovat Suomessa uusi ilmiö, kattavaa pitkän aikavälin seurantadataa on saatavilla toistaiseksi niukasti. Siksi hankkeessa yhdistettiin olemassa oleva tilastotieto laadullisiin menetelmiin kokonaiskuvan muodostamiseksi.

Liikenneturvallisuuden arvioinnissa hyödynnettiin poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia (Onnettomuudet kartalla -palvelu). Tämän ns. "kovan datan" rinnalla hankkeessa painotettiin vahvasti käyttäjäkokemusta ja asiantuntijanäkemyksiä. Aineisto koostuu kohdekaupunkien liikennesuunnittelijoiden asiantuntijahaastattelusta, media-analyysistä sekä Helsingissä, Turussa ja Porvoossa toteutetuista verkkopohjaisista käyttäjäkyselyistä. Hankkeessa toteutettiin ja hyödynnettiin käyttäjäkyselyihin vastasi yhteensä 449 henkilöä (Helsinki N=145, Turku N=49, Porvoo N=177 ja N=78), mikä tarjoaa suuntaantavaa tietoa käyttäjien kokemuksista.



Hankkeen tulokset tukevat suoraan valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian nollavisiota, jonka mukaan kenenkään ei tulisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tuottamalla tietoa parhaista suunnittelukäytännöistä tulokset edistävät turvallisempaa ja viihtyisämpää katu ympäristöä kaikille kulkumuodoille.

#### TUTKIMUSASETELMAN RAJOITTEET

Tämä selvitys ei ole vaikutusarviointi eikä liikenneturvallisuustoimenpiteiden keskinäinen vertailu, vaan kuvaileva ja analysoiva tapaustarkastelu. Selvityksen havainnot perustuvat rajattuun määrään kohteita, eikä niitä tule tulkita suoraan kaikkiin kaupunkityyppeihin soveltuvina ilman tapauskohtaista harkintaa. Tuloksia tulkittaessa on huomioitava seuraavat menetelmälliset rajoitteet:

- ❖ **Ei ennen-jälkeen-asetelmaa:** Useimmista kohteista ei ole saatavilla vertailukelpoista dataa ajalta ennen pyöräkadun toteutusta, mikä vaikeuttaa suorien syy-seuraussuhteiden todentamista.
- ❖ **Ei satunnaistusta:** Tutkimuskohteita ei ole valittu satunnaistetusti, vaan tarkastelu on kohdistunut kaikkiin hankekaupungeissa toteutettuihin pyöräkatuihin.
- ❖ **Otokset pieniä:** Käyttäjäkyselyiden vastaajamäärät ovat tilastollisesti pieniä, joten tulokset edustavat ensisijaisesti aktiivisten käyttäjien kokemuksia eivätkä ole suoraan yleistettävissä koko väestöön.

## 2.4. Katsaus olemassa olevaan tietopohjaan

Pyöräkatu on Suomessa hallinnollisesti ja juridisesti nuori katutyyppe. Vaikka Joensuun Kauppakatu avattiin jo vuonna 2017, pyöräkatu virallistettiin tieliikennelaisessa vasta 1.6.2020. Tämän vuoksi kotimaista, pitkän aikavälin seurantatutkimusta on toistaiseksi ollut niukasti saatavilla.





*Kauppias Hammarin katu oli valmistuessaan heinäkuussa 2022 Turun ensimmäinen pyöräkatu.*

## KANSAINVÄLINEN TAUSTA

Pyöräkatu ei ole suomalainen keksintö, vaan konsepti on tuotu tänne Euroopan johtavista pyöräilymaista. Erityisesti Alankomaissa (fietsstraat) ja Saksassa (Fahrradstraße) pyöräkadut ovat olleet vakiintunut osa kaupunkisuunnittelua jo vuosikymmenten ajan. Alankomaissa on tyypillistä pyöräkatujen keskeinen rooli tietyissä kaupungeissa. Esimerkiksi planeetan parhaimpiin pyöräilykaupunkeihin lukeutuvassa Houtenissa (pyöräilyn kulkutapaosuus yli 40 %) ylivoimaisesti suuri osa pyöräliikenteen infrastruktuurista on pyöräkatuja.

Ruotsissa pyöräkatu (cykelgata) virallistettiin laissa 1.12.2020 eli muutama kuukausi myöhemmin kuin Suomessa. Pyöräkadun konsepti tuli Ruotsiin vuonna 2006, kun useat kunnat halusivat kokeilla pyöräkatuja alankomaalaisten ja saksalaisten esimerkkien innoittamina.

Kansainvälisestä kokemuksesta huolimatta suora vertailu maiden välillä on haastavaa, sillä lainsäädäntö poikkeaa merkittävästi toisistaan. Esimerkiksi Alankomaissa pyöräkadulla autoilija on aina väistämisvelvollinen, kun taas Suomessa noudatetaan normaaleja risteysalueen väistämissääntöjä ellei toisin ole liikennemerkein osoitettu. Suomalainen sovellus on yhdistelmä näistä malleista, sovitettuna paikalliseen lainsäädäntöön ja olosuhteisiin.



## KOTIMAINEN TUTKIMUSTIETO

Ennen tätä hanketta kotimainen tietopohja on rakentunut yksittäisten kaupunkien tilaamista selvityksistä ja akateemisista oppinäytetöistä. Keskeisiä aiemmin julkaistuja aineistoja, joita tässä hankkeessa on hyödynnetty tausta-aineistona, ovat:

- ❖ **Helsinki:** Arttu Mäenpään diplomityö, Käyttäjätutkimus Kulosaaren puistotien pyöräkadusta (Aalto-yliopisto, 2022). Tutkimus tarjosi ensimmäisiä syvällisiä tietoja käyttäjäkokemuksesta Suomen vilkkaimmalla pyöräkadulla.
- ❖ **Porvoo:** Porvoon kaupungin tilaama Näsin ja Peippolan suunnan pyöräliikenteen pääreitin seurantatutkimus (A-Insinöörit, 2023), jossa tarkasteltiin tuoreeltaan Maistraatinkadun ja Näse-Jutten -kadun vaikutuksia liikkumistottumuksiin.
- ❖ **Joensuu:** Kaupungin systemaattisesti keräämä liikennelaskentadata ja Joensuun liikennekatsaukset, jotka tarjoavat pisimmän aikasarjan pyöräkatujen liikennemäärien kehityksestä Suomessa.



Syyskuussa 2022 pyöräkaduksi valmistunut Näse-Jutten katu Porvoossa on osa pyöräliikenteen pääreittiä.

## HILJAINEN TIETO JA OSAAMINEN

Julkaistujen raporttien lisäksi kaupungeissa ja ELY-keskuksissa on merkittävä määrä ns. hiljaista tietoa, sisäisiä muistioita ja asiantuntijaesityksiä. Nämä kokemukset jäävät usein organisaatioiden sisäiseen käyttöön. Kunnallisen suunnittelun ja päätöksenteon luonteesta johtuen tätä arvokasta tietoa ei ole aiemmin systemaattisesti koottu tai jaettu kuntarajojen yli, mikä on voinut hidastaa parhaiden käytäntöjen leviämistä pyöräkatujen osalta.



## YHTEENVETO TIETOPOHJASTA

Olemassa oleva tieto on ollut kaupunkikohtaista ja sirpaleista. Yhtenäistä, vertailevaa tutkimusta siitä, miten eri toteutustavat (esimerkiksi ajoratamerkinnyt, materiaalit, väistämissäännöt) vaikuttavat turvallisuuteen ja koettuun sujuvuuteen eri puolilla Suomea, ei ole aiemmin tehty. Tämä hanke paikkaa kyseisestä aukkoa kokoamalla hajanaiset havainnot yhdeksi kokonaisuudeksi ja tuottamalla uutta vertailutietoa.

### 2.5. Kohdekaupungit lyhyesti

Hanke toteutettiin tiiviissä yhteistyössä neljän suomalaisen kaupungin kanssa. Kaupunkien valinta perustui tavoitteeseen muodostaa edustava otos erilaisista suomalaisista liikennenympäristöistä. Valittu joukko kattaa skaalan suuren kaupungin isoista liikennevirroista historiallisen pikkukaupungin ahtaisiin katutiloihin, mikä mahdollistaa tulosten yleistettävyyden erityyppisiin kuntiin. Kohteet valittiin, koska ne edustavat erilaisia kaupunkirakenteita, toteutustapoja ja liikenteellisiä rooleja.



Syyskuussa 2022 valmistunut Sammonkatu on Joensuun uusin pyöräkatu.

- ❖ **Joensuu:** Suomalaisten pyöräkatujen edelläkävijä, jolla on pisin kokemus ja vakiintuneet käytännöt. Kohteina Honkapolku, Kauppakatu, Opiskelijankatu ja Sammonkatu.
- ❖ **Helsinki:** Pääkaupungin vilkas liikenneympäristö, jossa sovitetaan yhteen muun muassa suuria liikennevolyymejä ja nollan molemmin puolin vaihtelevien lämpötilojen talvihoidolle aiheuttamia haasteita. Kohteina Katariina Saksilaisen katu, Kulosaaren puistotie ja Tilkanvierto-Ratsastie.
- ❖ **Turku:** Historiallinen kaupunkirakenne, jossa on perinteisesti painotettu katu ympäristön visuaalista laatua ja materiaaleja. Kohteina Kauppiais Hammarin katu, Kuraattorinpolku ja Rehtorinpellonkatu-Vatselankatu.
- ❖ **Porvoo:** Pienemmän mittakaavan kaupunki, jossa Jokikadun pyöräkatu toimii kesäkaudella vilkkaana yhteiskäyttöisenä tilana. Erityishuomio on jalankulun ja pyöräilyn yhteensovittamisessa. Kohteina Jokikatu ja Maistraatinkatu–Näse-Jutten katu.



*Kulosaaren puistotien pyöräkatu talviasussaan.*

### 3. Havainnot: Turvallisuus ja liikenteen sujuvuus

Uuden katutyypin käyttöönotto herättää aina kysymyksiä turvallisuudesta ja toimivuudesta. Tämä luku tarjoaa dataan perustuvan tilannekuvan ja tapausanalyysin siitä, miltä pyöräkatujen arki näyttää kohdekaupungeissa. Luvussa ei tehdä tilastollista vaikutusarviointia, vaan tarkastellaan toteutunutta turvallisuustilannetta ja käyttäjäkokemuksia nykyhetkessä.

Analyysi perustuu neljän kaupungin onnettomuustilastoihin, liikennelaskentoihin ja käyttäjäkyselyihin, jotka yhdessä piirtävät tarkan kuvan pyöräkatujen tämänhetkisestä todellisuudesta Suomessa.

On kuitenkin tärkeää korostaa, että havaitut piirteet voivat johtua useiden samanaikaisten tekijöiden yhteisvaikutuksesta, eivätkä ne sellaisenaan osoita yksittäisen toimenpiteen kausaalista vaikutusta.



*Kauppias Hammarin kadulla Turussa on enemmän pyöräliikennettä kuin autoliikennettä tai jalankulkijoita.*

### 3.1 Liikenne- ja käyttäjämäärät

Hankkeen kohdekunnista jokaisessa ainakin osa pyöräkaduista on osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja siten pyöräliikenteeltään vilkkaita sekä koko Suomen mittakaavassa että suhteessa kaupungin yleiseen pyöräliikenteen määrään.

#### HUOMIO LIIKENNELASKENNAN TARKKUUDESTA

Raportissa esitetyt liikennemäärät perustuvat automaattisiin, induktiosilmukkaa hyödyntäviin Eco-Counter-laskureihin. Lukujen tulkinnassa on hyvä huomioida kaksi seikkaa:

- ❖ **Sähköpotkulaudat:** Koska laskuri tunnistaa metallin, osa tilastoiduista “pyöräilijöistä” voi olla ajoradalla kulkevia sähköpotkulautailijoita. Tämä on pyöräkadun luonteen mukaista, sillä väylä palvelee kaikkea mikroliikennettä.
- ❖ **Määrien aliarviointi:** Induktiosilmukkalaskurit tyypillisesti aliarvioivat liikennemääriä hieman (ns. alipeitto). Kaikki ohikulkijat eivät aina rekisteröidy, esimerkiksi rinnakkain ajettaessa tai käytettäessä hiilikuiturunkoista pyörää.

Käytännön tasolla näiden kahden vastakkaissuuntaisen tekijän voidaan olettaa pitkälti kumoavan toisensa, joten esitettyjen lukujen voidaan katsoa edustavan luotettavasti todellista liikennemäärän suuruusluokkaa.



*Kulosaaren puistotiellä pyöräilee paljon myös lapsia ja nuoria. Lähistöllä on muun muassa kouluja ja liikuntapaikkoja.*



Määrällisesti eniten pyöräliikennettä on Kulosaaren puistotiellä Helsingissä: Kulosaaren puistotien länsipäässä sijaitsevan automaattilaskurin (Eco-Counter) mukaan reitillä oli keskimäärin 1728 pyörämatkaa vuorokaudessa vuonna 2025, huippuvuorokautena 4867 (13. elokuuta) ja koko vuoden aikana yhteensä 625 519 pyörämatkaa.

Vastaavat luvut vuonna 2024 olivat 1917/4803/544 566 pyörämatkaa. Hyvin pieni osa kyseisen laskuripisteen pyöräliikenteestä voi ohjautua myös muualle kuin pyöräkadulle risteävän ylikulun kautta, mutta joka tapauksessa päivittäiset liikennemäärät läpi vuoden ovat Kulosaaren puistotien pyöräkadulla erittäin korkeat.



Suhteessa kaupungin asukaslukuun Joensuun Kauppakadun pyöräkatu on hyvin todennäköisesti Suomen vilkkain pyöräkatu läpi vuoden. Kauppakadun automaattilaskurin (Eco-Counter) mukaan reitillä oli keskimäärin 754 pyörämatkaa vuorokaudessa vuonna 2025, huippuvuorokautena 1503 (12.9.) ja koko vuoden aikana yhteensä 275 090 pyörämatkaa. Vuonna 2024 vastaavat luvut olivat 817/1838/299 190 pyörämatkaa.

Joensuun kaupungin liikennekatsauksen mukaan Kauppakadulla vuoden keskimääräinen arkivuorokausiliikenne (KAVL) oli 947 polkupyörää vuonna 2024.

Turusta ja Porvoosta ei ole saatavilla Helsingin ja Joensuun kaltaista laskuripohjaista dataa pyöräkatujen osalta, sillä kiinteitä laskureita ei ole. Havainnot perustuvat näissä kaupungeissa lyhyempiin otoksiin ja asiantuntija-arvioihin. Muun pyöräliikenteen seurannan kautta on kuitenkin selvää, että pyöräliikenne on vilkasta myös Turun ja Porvoon pyöräkaduilla. Porvoossa molemmat pyöräkadut ovat osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja Turussa kaksi kolmesta.

Turun kaupunki on kerännyt seurantatietoa Kauppias Hammarin kadun ja Rehtorinpellonkadun liikennemääristä analysoimalla videotallenteet kahden tunnin ajanjaksolta



syyskuun arkivuorokautena kello 14–16. Tämän seurantadatan perusteella Kauppias Hammarin kadulla liikenteen määrä oli 1586 pyörämatkaa ja 409 jalankulkumatkaa vuorokaudessa vuonna 2025. Samat lukemat vuonna 2024 olivat 1802 pyörämatkaa ja 282 jalankulkumatkaa vuorokaudessa. Moottoriajoneuvoliikenteen lukemat Kauppias Hammarin kadulla olivat 590 matkaa vuorokaudessa vuonna 2025 ja 450 matkaa vuonna 2024.



*Kampusalueella sijaistevalla Rehtorinpellonkadulla on paljon jalankulkijoita ja pyöräliikennettä. Myös autoliikennettä soljuu yli 2000 matkaa vuorokaudessa.*

Rehtorinpellonkadulla liikenteen määrä oli 3382 pyörämatkaa ja 4034 jalankulkumatkaa vuorokaudessa vuonna 2025. Samat lukemat vuonna 2024 olivat 2463 pyörämatkaa ja 5114 jalankulkumatkaa vuorokaudessa. Moottoriajoneuvoliikennettä Rehtorinpellonkadulla oli 2134 matkaa vuorokaudessa vuonna 2024, vuoden 2025 osalta tietoja ei ollut käytettävissä.

Pidemmän aikavälin seurantatiedon perusteella autoliikenteen määrä vaikuttaa Rehtorinpellonkadulla vähentyneen pyöräkadun rakentamisen myötä ja Kauppias Hammarin kadulla hieman lisääntyneen. Näihin lukemiin sisältyy kuitenkin epävarmuustekijöitä.

#### PYÖRÄKATUJEN VAIKUTUS LIIKENNEMÄÄRIIN

Joensuussa sekä pyöräliikenteen seurantadatan että suunnittelijoiden johtopäätösten perusteella ainakin Kauppakadun pyöräkadun tapauksessa vaikutus on ollut se, että keskustaan suuntautuva pyöräliikenne kulkee enenevässä määrin Kauppakatua pitkin. Tämä on ollut myös yksi suunnittelijoiden tavoitteista eli kanavoida pyöräliikennettä keskustan palvelukeskittymien läheisyyteen.

Porvoossa seurantatutkimuksen (Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitit seurantatutkimus) vastaajien mukaan Maistraatinkatu–Näse-Jutten kadun muuttaminen pyöräkaduksi on jonkin verran lisännyt pyöräliikennettä ja vähentänyt autoliikennettä.



## JOHTOPÄÄTÖKSET

- ❖ Yksittäisen pyöräkadun pyöräliikennettä kokonaisuudessaan lisäävää vaikutusta on vaikea todentaa, koska kysymys on aina pyöräliikenteen koko verkon laatuudesta ja turvallisuudesta, siihen kytkeytyvän ympäristön viihtyisyydestä ja palvelujen saavutettavuuden kokonaisuudesta.
- ❖ Tähän mennessä pyöräkaduista kerätyn seurantadatan, tutkimusten, kyselyiden, selvitysten ja asiantuntijoiden näkemyksen perusteella voidaan kuitenkin sanoa, että ainakin tämän hankkeen kohdekunnissa pyöräkatujen toteuttaminen on yleensä lisännyt pyöräliikenteen määrää kyseisellä katusouudella.
- ❖ Merkittävämpi vaikutus pyöräkaduilla on oikein toteutettuna pyöräliikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yleiseen houkuttelevuuteen.

### 3.2. Onnettomuustilastot

Tässä luvussa tarkastellaan pyöräkatujen liikenneturvallisuutta kuvailevan tapausanalyysin keinoin. Aineisto ei mahdollista kausaalista vaikutusarviointia, mutta se antaa arvokasta tietoa riskiprofilista ja ongelmatyyppien luonteesta.

Hankkeessa kartoitettiin 20 pyöräkadulla tapahtuneet onnettomuudet Suomessa vuosina 2020–2024 perustuen Tieliikenneonnettomuudet-tietokantaan ja Onnettomuudet kartalla-palveluun. Nämä tilastot sisältävät tiedot kaikista poliisin tietoon tulleista tieliikenneonnettomuuksista, jotka ovat johtaneet loukkaantumiseen, vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan.

Hankkeen kohdekuntien (Helsinki, Joensuu, Porvoo, Turku) lisäksi onnettomuuksien tarkasteluun otettiin mukaan pyöräkadut Jyväskylästä, Oulusta, Tampereelta ja Vaasasta, jotta saatiin laajennettua tilannekuvaa. Kaikissa tarkastelluissa kaupungeissa ainakin osa pyöräkaduista on osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja pyöräliikenteen määrät siten kohtuullisen suuria. Hankkeessa tarkastellut pyöräkadut edustavat suurinta joukkoa Suomen pyöräkaduista sekä lukumäärältään että liikennemääriltään.





*Näse-Jutten katu Porvoossa on ollut pyöräkatu syyskuusta 2022 lähtien. Porvoon pyöräkaduilla ei ole tapahtunut yhtään tilastoitua polkupyörä- tai jalankulkuonnettomuutta.*

Tarkastelun kohteena olleilla kahdeksan kaupungin 20 pyöräkadulla tapahtui vuosina 2020–2024 yhteensä 5 tilastoitua polkupyöräonnettomuutta. Tapahtuneet onnettomuudet olivat loukkaantumiseen johtaneita. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei sattunut yhtään. Tilastoituja jalankulkuonnettomuuksia ei tapahtunut ainuttakaan. Porvoossa, Turussa, Oulussa, Jyväskylässä ja Vaasassa ei tapahtunut yhtään tilastoitua polkupyörä- tai jalankulkijaonnettomuutta pyöräkaduilla vuosina 2020–2024. Aineisto osoittaa myös, että valtaosalla (80 %) kaikista tarkastelluista pyöräkaduista ei ole tapahtunut tarkastelujaksolla yhtäkään tilastoitua polkupyöräonnettomuutta.

Pyöräkaduista hankkeessa tehdyn media-analyysin perusteellakaan ei löytynyt lisää onnettomuuksia, eikä myöskään kuntien liikennesuunnittelijoiden haastattelujen ja näille tulleen palautteen kautta.

#### TILASTOLLINEN LUOTETTAVUUS JA SATUNNAISVAIHTELU

Kuten luvussa 2.3. todettiin, aineisto ei mahdollista syvällistä vaikutusarviointia. Onnettomuusdatan osalta on lisäksi huomioitava tilastollinen satunnaisvaihtelu: koska kyseessä on uusi katutyyppe ja seuranta-ajat ovat lyhyitä, pitkän aikavälin ”ennen/jälkeen” -vertailu ei ole kaikissa kohteissa mielekäästä.

Kokonaiskuva on kuitenkin selvä: aineisto ei anna viitteitä liikenneturvallisuuden heikkenemisestä. Päinvastoin, onnettomuuksien osalta tulokset ovat poikkeuksellisen hyviä suhteessa toteutuneisiin liikennemääriin. Nollatulokset kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ja erittäin vähäinen loukkaantumisten määrä laajassa otoksessa tukevat vahvasti nollavisiotavoitteita.



Joensuun kauppakadulla liikennettä on rauhoitettu onnistuneesti monin tavoin, mm. mutkan avulla.

## POLKUPYÖRÄ- JA JALANKULKUONNETTOMUUDET PYÖRÄKADUILLA 8 KAUPUNGISSA 2020–2024

KAUPUNKI	PYÖRÄKATU	PITUUS	VALMISTUNUT	ONNETTOMUUDET 2020–2024
Helsinki	Katariina Saksilaisen katu	200 m	kesä/2023	0
Helsinki	Kulosaaren puistotie	1,3 km	02/2021	1
Helsinki	Tilkanvierto-Ratsastie	530 m	10/2024	0
Joensuu	Honkapolku	150	08/2022	0
Joensuu	Kauppakatu (pohjoisosa)	560 m	08/2017	2*
Joensuu	Kauppakatu (eteläosa)	460 m	2019–2021	0
Joensuu	Opiskelijankatu	120 m	2020	0
Joensuu	Sammonkatu	330 m	08/2022	1
Jyväskylä	Yrjönkatu (1. ja 2. osa)	900 m	11/2022 ja 10/2023	0
Oulu	Pakkahuoneenkatu	500 m	11/2020	0
Oulu	Pikisaarentie	500 m	09/2024	0
Porvoo	Jokikatu	300 m	09/2022	0
Porvoo	Maistraatinkatu– Näse-Jutten katu	800 m	09/2022	0
Tampere	Salhojankatu	70 m	05/2024	0
Tampere	Sotkankatu	70 m	05/2024	0
Tampere	Suokatu	80 m	05/2024	1
Turku	Kauppias Hammarin katu	1,1 km	07/2022	0
Turku	Kuraattorinpolku**	600 m	05/2025	0
Turku	Rehtorinpellonkatu– Vatselankatu	350 m	12/2022	0
Vaasa	Huvilatie	1,1 km	2022	0

\* Kauppakadun pohjoisosalla tapahtui kaksi onnettomuutta, joista toinen sattui varsinaisen pyöräkadun ulkopuolella kävelykadun puolella Kauppakadun ja Niskakadun risteysalueella. Tämäkin onnettomuus on kuitenkin laskettu mukaan, koska se on poliisin tilastoissa merkitty Kauppakadun osoitteeseen.

\*\* Valmistui pyöräkaduksi vasta 05/2025, joten onnettomuustilastot 2020–2024 koskevat aikaa ennen pyöräkatua.

Taulukon lähde: Onnettomuudet kartalla -palvelu / Tieliikenneonnettomuudet-tietokanta  
<https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>



### 3.3. Koettu turvallisuus ja sujuvuus

Hankkeessa toteutettiin käyttäjäkysely pyöräkatujen turvallisuudesta ja sujuvuudesta Helsingissä ja Turussa. Tavoitteena oli saada kokonaiskuvaa ja lisätietoa nimenomaan koetusta turvallisuudesta ja sujuvuudesta pyöräkaduilla varsinkin pyöräilijöiden näkökulmasta. Koetun turvallisuuden muutokset voivat heijastaa myös asenteita ja odotuksia, eivät vain fyysisen ympäristön muutosta.

#### KOETTU TURVALLISUUS HELSINGISSÄ

Helsingin pyöräkatukysely toteutettiin 24.9.–31.10.2025 yhteistyössä Helsingin seudun pyöräilijät ry:n kanssa. Kyselyyn vastasi 145 henkilöä, joista 144 oli kulkenut pyöräkadulla polkupyörällä, 45 jalankulkijana, 34 autoilijana ja 3 muulla liikennevälineellä. Neljäsosa ilmoitti pyöräilevänsä pyöräkadulla lähes päivittäin, 17 prosenttia 1–2 kertaa viikossa ja 59 prosenttia satunnaisesti.

Erittäin turvallisena kokemusta pyöräkadulla pyöräilemisestä piti neljäsosa ja melko turvallisina 62,5 prosenttia vastaajista. Yhteensä 87,5 prosenttia piti olosuhteita turvallisina. Vaikka suoraa vertailudataa tavallisilta kaduilta ei tässä kyselyssä kerätty, lähes 90 prosentin tyytyväisyysaste on poikkeuksellisen korkea verrattuna tyypillisiin kaupunkiliikenteen tyytyväisyyskyselyihin. Turvallisuuden tunnetta heikensivät eniten autoilijoiden toiminta (esimerkiksi ohitukset) ja autojen pysäköinti.

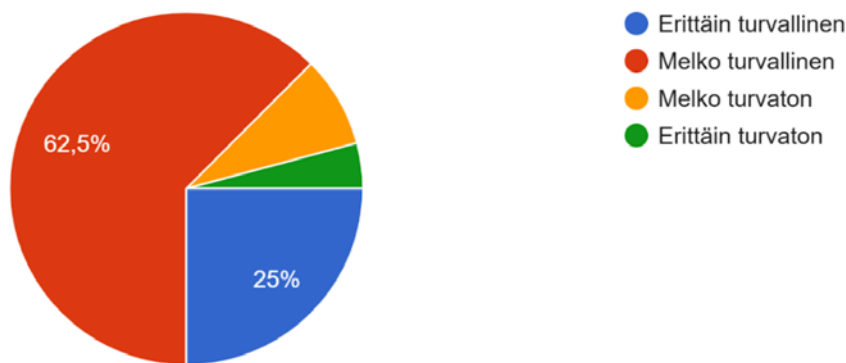


Ratsastie-Tilkanvierto -pyöräkatu Helsingissä. Kuvaaja Petri Sipilä.

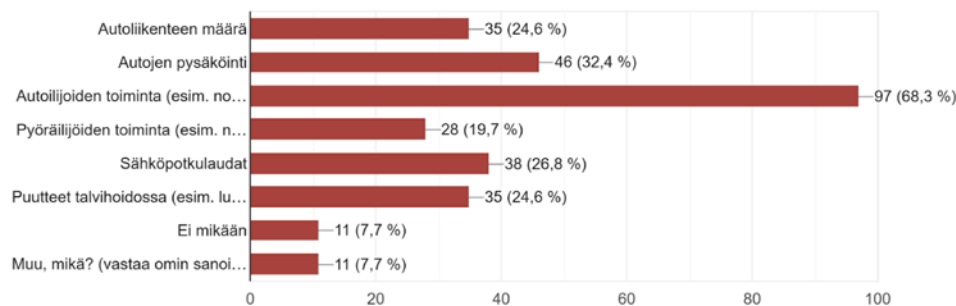
#### TURVALLISUUDEN TUNNE HELSINGIN PYÖRÄKADUILLA



VALITSE SEURAAVISTA PARHAITEN OMAA KOKEMUSTASI VASTAAVA VAIHTOEHTO. PYÖRÄKADULLA PYÖRÄILLESSÄNI OLONI ON



TURVALLISUUDEN TUNNETTANI PYÖRÄKADULLA VÄHENTÄÄ (VOIT VALITA USEAMMAN VAIHTOEHDON)



Lisäksi avoimia vastauksia saatiin 44 kappaletta. Seuraavassa muutamia nostoja:

TURVALLISUUDEN TUNNETTANI PYÖRÄKADULLA VÄHENTÄÄ...

- ❖ Autojen kova vauhti. Pyöräkatuja on kovin vähän, jos ne olisivat yleisemmin käytössä, liikennekulttuurikin voisi kehittyä.
- ❖ Vinoparkki pyöräkadun yhteydessä ei ole hyvä. Katariina Saksilaisen kadulla on tällainen ratkaisu, ja siitä autot joutuvat usein peruuttamaan pyöräilijöiden eteen.
- ❖ Osa autoilijoista ei malta ajaa rajoitusten mukaisesti ja ohittaa pyöriä myös paikoissa joissa se ei ole turvallista.
- ❖ Autoilijoiden ajaminen liian lähellä, autoilijoiden ohittelu vaikka on vastaantulevaa pyöräliikennettä, autoilijoiden ylinopeus, autoilijoiden ennakoimaton liikennekäyttäytyminen, esim. kääntyminen pihaan ilman suuntamerkkiä.
- ❖ Jos sohjon aikaan tulee vastaan autoilija, ja autoilija ajaa liian keskellä.



- ❖ Ylämäki, jolloin pyöräni vauhti hidastuu, mutta autojen ei.
- ❖ Ohittamiset ja pysäköinti.
- ❖ Erityisesti kadun varteen pysäköidyt autot pelkona se, että joku avaa oven eteeni.
- ❖ Epätasainen ajopinta, muun muassa kaivojen kannet.
- ❖ Epävarmuus siitä tuntevatko kaikki suhteellisen uudentyyppisen kadun säännöt.

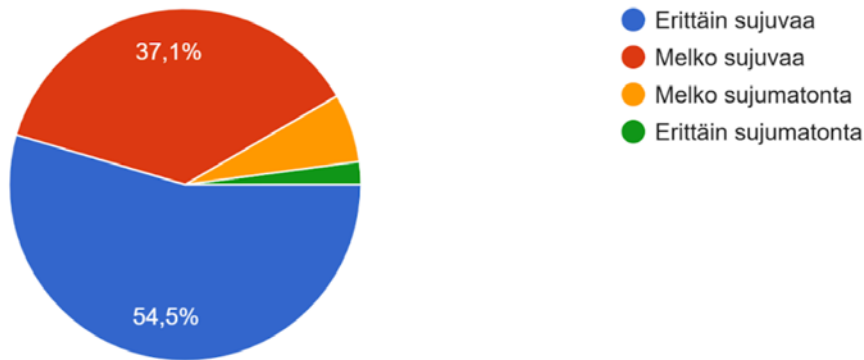
### SUJUVUUDEN KOKEMUS HELSINGIN PYÖRÄKADUILLA

Erittäin sujuvaksi pyöräkadulla pyöräilemisen koki yli puolet ja melko sujuvaksi 37 prosenttia vastaajista. Sujuvuuden kokemus sai siten vielä myönteisemmän kokonaisarvion kuin turvallisuuden tunne.

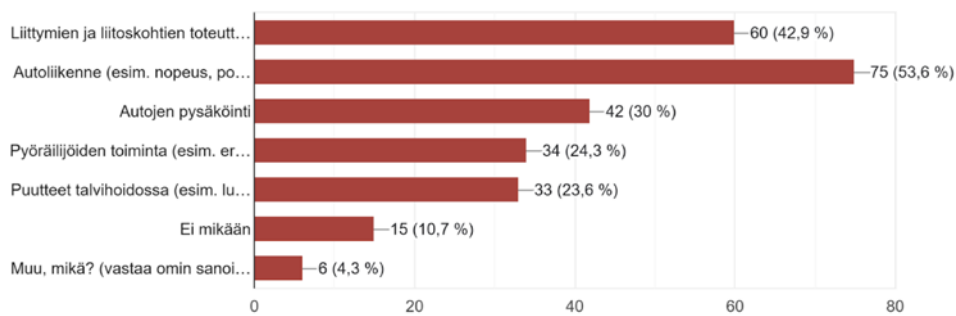


*Kulosaaren puistotiellä pyöräily koetaan pääosin todella sujuvaksi.*

VALITSE SEURAAVISTA PARHAITEN OMAA KOKEMUSTASI VASTAAVA VAIHTOEHTO.  
PYÖRÄKADULLA PYÖRÄILY ON MIELESTÄNI



SUJUVUUDEN KOKEMUSTANI PYÖRÄKADULLA HEIKENTÄÄ (VOIT VALITA USEAMMAN VAIHTOEHDON)



Lisäksi avoimia vastauksia saatiin 24 kappaletta, seuraavassa muutamia nostoja.

SUJUVUUDEN KOKEMUSTANI PYÖRÄKADULLA HEIKENTÄÄ...

- ❖ Ajan jonkin verran alle 12-vuotiaan kanssa ja hänen kanssaan näissä paikoissa aina pelottaa, kun hänen nopeus ei ole vielä autojen kanssa samaa nopeutta lähellekään.
- ❖ Pyöräilijät eivät aina näytä käsimerkkiä kääntyessään.
- ❖ Tuntuu siltä, ettei pyöräkatu ole vielä kaikille tuttu, ehkä siksi satunnaisesti jotkut pyöräilevät jalkakäytävällä pyöräkadun vieressä.
- ❖ Hitaasta pyörästä pääsee helposti ohi, mutta sen takana hitaasti kulkevasta autosta ei välttämättä. Siksi vähäistä suurempi autoliikenteen määrä heikentää sujuvuutta.
- ❖ Autoilijat eivät pysähdy liittymäkohdissa tai pysähtyminen ja tien antaminen on epäselvää. Pyöräilijänä hiljennän koska en uskalla mennä



eteen vaikka minulla olisi etuajo-oikeus ja autoilija tulkitsee tämän siten että annan hänelle tietä ja kaasuttaa eteen.

- ✿ Haastava pyöräkadulle siirtyminen, esim. Kulosaaren pyöräkadulla lännestä Kulosaaren sillan yli tultaessa on tullaan pyöräkaistaa tien vasemmalla puolella. Pyöräkadun alussa pitäisi siirtyä pyöräkadun oikeaan reunaan ja siinä vielä hämmentää oikealta itäväylän ylittävän sillan yli tuleva liikenne.
- ✿ Hitaamman pyöräilijän ohitusta käyttävän autoilijan poukkoileva nopeus ja ennakoimattomat sivuttaisliikkeet.

#### KOETTU TURVALLISUUS TURUSSA

Turun pyöräkatukysely toteutettiin 12.11.–5.12.2025 yhteistyössä Turun Polkupyöräilijät ry:n kanssa. Kyselyyn vastasi 49 henkilöä, joista 47 oli kulkenut pyöräkadulla polkupyörällä, 16 jalankulkijana ja 7 autoilijana. Reilu neljäsosa ilmoitti pyöräilevänsä pyöräkadulla lähes päivittäin, 19 prosenttia 1–2 kertaa viikossa ja 55 prosenttia satunnaisesti. Turun kyselyssä kysyttiin myös, millä kaupungin kolmesta pyöräkadusta on pyöräilty eniten. Vastaukset jakautuivat melko tasaisesti, eniten vastaajat olivat pyöräilleet Rehtorinpellonkatu-Vatselankadulla.



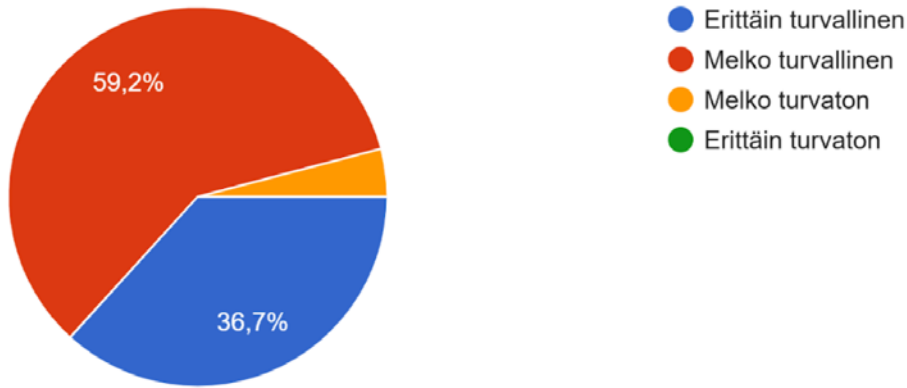
*Rehtorinpellonkatu-Vatselankatu -pyöräkatu Turussa.*

Erittäin turvallisena kokemusta pyöräkadulla pyöräilemisestä piti 59 prosenttia ja melko turvallisina 37 prosenttia vastaajista. Melko turvattomaksi pyöräkadut koki neljä prosenttia vastaajista ja erittäin turvattomaksi ei kukaan. Turvallisuuden kokemus on näiden vastausten perusteella Turussa vielä paremmalla tasolla kuin Helsingissä.

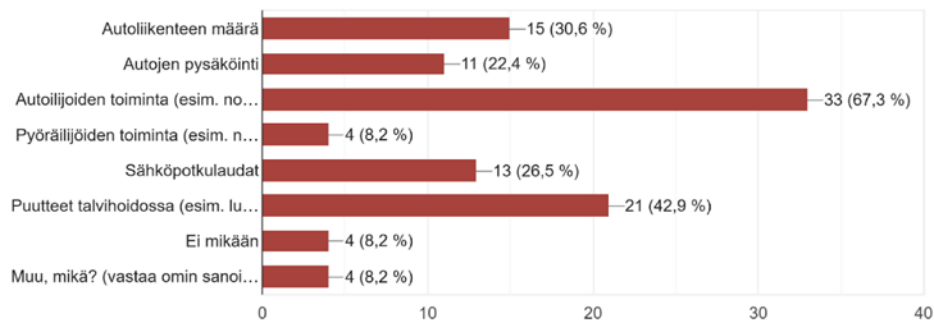


## TURVALLISUUDEN TUNNE TURUN PYÖRÄKADUILLA

VALITSE SEURAAVISTA PARHAITEN OMAA KOKEMUSTASI VASTAAVA VAIHTOEHTO. PYÖRÄKADULLA PYÖRÄILLESSÄNI OLONI ON



TURVALLISUUDEN TUNNETTANI PYÖRÄKADULLA VÄHENTÄÄ (VOIT VALITA USEAMMAN VAIHTOEHDON)



Lisäksi avoimia vastauksia saatiin 14 kappaletta, tässä muutama nosto:

- ❖ Kävelijänä harmittaa se, että Rehtorinpellonkadulla osa pyöräilijöistä ja skuuttailijoista kulkee edelleen kävelytien puolella ja aiheuttaa siinä vaaratilanteita. Lisäksi varsinkin Rehtorinpellonkadulla autoilijat lähtevät usein ohittelemaan, vaikka tilaa ohitukselle ei olisi. Kauppias Hammarin kadulla vaarallisia ohitteluita on jostain syystä vähemmän.
- ❖ Turun pyöräkaduista autoilijat ajavat ajoittain liian lujaa erityisesti Kuraatorinpolulla, jolla myös pysäköinnistä pois peruuttavat autot ovat riskitekijä. Kaikilla pyöräkaduilla tapahtuu välillä epämukavia ohituksia (liian läheltä, liian lujaa tai niin että on huomattava konfliktin riski vastaantulevan liikenteen kanssa).
- ❖ Talvella autonrenkaiden urat. Pitäisi säännöllisesti höylätä.



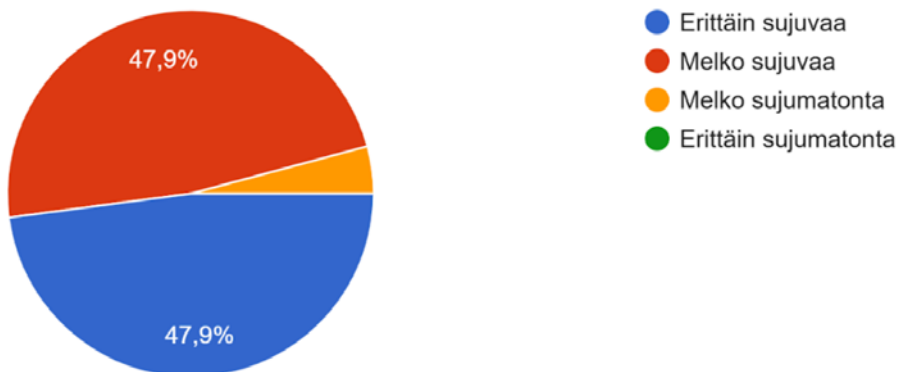


Kuraattorinpolun pyöräkatu valmistui Turussa keväällä 2025.

#### SUJUVUUDEN KOKEMUS TURUN PYÖRÄKADUILLA

Lähes kaikki vastaajat kokivat Turun pyöräkaduilla pyöräilemisen erittäin sujuvaksi tai melko sujuvaksi, vain kaksi vastaajaa koki sen melko sujumattomaksi.

VALITSE SEURAAVISTA PARHAITEN OMAA KOKEMUSTASI VASTAAVA VAIHTOEHTO.  
PYÖRÄKADULLA PYÖRÄILY ON MIELESTÄNI



## MUU PALAUTE JA KEHITTÄMISEHDOTUKSET HELSINGISSÄ

Edellä mainituissa käyttäjäkyselyissä oli mahdollisuus antaa myös yleistä avointa palautetta pyöräkaduista.

Helsingin kyselyyn saatiin yhteensä 51 avointa vastausta. Näistä 30 oli myönteisiä pyöräkatuja kohtaan, 10 kielteisiä ja 11 neutraaleja (tai vastaus ei liittynyt pyöräkatuihin). Huomionarvoista on myös se, että epäasiallisia palautteita ei kertynyt yhtään ja suuri osa oli varsin hyvin perusteltuja. Seuraavassa poimintoja.

### MYÖNTEISIÄ

- ❖ Kaikki asuntokadut ja vähäliikenteiset kadut voisivat olla pyöräkatuja tai pihakatuja. Pyöräkatu on selkeä signaali autoilijoille, että ajoradalla saa pyöräillä. Autoliikenteen haitat (melu, liikenneturvallisuus) vähenevät, kun ajonopeudet sovitetaan pyöräilyn tasolle.
- ❖ Pyöräkadut ovat laadukasta pyöräilyinfraa. Niitä kannattaa lisätä mahdollisuuksien mukaan.
- ❖ Ihan toimiva konsepti pyöräilijän näkökulmasta. Autoilijat kunnioittavat myös pyöräilijöiden nopeuksia Kulosaaren kohdalla.
- ❖ Lisää pyöräkatuja! Esim Töölön - Lapinlahden sairaalalle vievä tie sekä Laivapojankuja sopisivat myös hyvin pyöräkaduksi.
- ❖ Ratsaskadun pyöräkatu on loistava! Lisää pyöräkatuja Helsinkiin!
- ❖ Näitä pitää saada reilusti lisää jotta niihin totutaan ja niitä opitaan käyttämään oikein.
- ❖ Tilkanvierron ja Pikku Huopalahden puiston baanan vaihtumiskohta on tosi tosi hyvä, sen sijaan Tilkanvierron jyrkkä mutka mäen päällä ei edes muistuta pyöräkatua leveytensä puolesta vaan tuntuu että autolla voisi ajaa ohi keskellä.
- ❖ Pyöräkadut on mahtavia. Kulosaareissa tulee ajettua eniten ja homma toimii yleensä ihan jees, mutta Ratsastie on vielä parempi kun autoliikennettä on niin vähän. Liittymien ja liitoskohtien onnistuminen on ensiarvoisen tärkeää, mielestäni nämä on nyt saatu toimimaan sekä Kulosaareissa että Ratsastiellä (etenkin Tilkanvierron pään ratkaisu on hyvä).
- ❖ Ratsastien liikennejärjestelyt olivat ennen pyöräkatua suorastaan hengenvaaralliset nimen omaan pyöräilijöille. Pyöräkatu oli mainio ratkaisu. Nyt kaikkien liikkumiselle on turvalliset olosuhteet.
- ❖ Pyöräkadut ovat erittäin tervetulleita. Kulosaaren pyöräkatua ajaessa hetken on sellainen olo, että Helsinki ei aivan täysin ole kehitetty yksityisautoilun ehdoilla. Ajaminen siinä on sujuvaa ja turvallista aikuisille. Lapsien kanssa on hieman haastavampaa.





*Kulosaaren puistotien muutosta pyöräkaduksi pidetään pääosin onnistuneena.*

#### NEUTRAALEJA

- ❖ Turvallisuuden tunteeseen ja sujuvuuden kokemuksiin vaikuttaa paljon se, että Helsingissä pyöräkaduilla autoliikennettä on vähän, ainakin silloin kun itse olen pyöräkaduilla liikkeellä. Autoja ei tarvitsisi olla paljoo enempää, niin sekä turvallisuuden että sujuvuuden tuntemukset olisivat huonommat. Tämä korostaa sitä, että pyöräkatujen sijainti katuverkossa on pohdittava huolellisesti.
- ❖ Tuntuu, että kukaan ei oikein tiedä, miten mitä tarkoittaa “sovittaa nopeus pyöräliikenteen mukaiseksi” ja miten niillä kuuluisi ajaa. Keskusteluissa näkee aivan päinvastaisia väitteitä siitä, että saako niillä auto ohittaa pyöräilijää vai ei. Kulosaarissa autot ajavat usein todella kovaa ohi. Ehkä tämä on oireita siitä, että väylämuoto on niin uusi. Tarvittaisiin ehkä lisää ja selkeitä opasteita.
- ❖ Kulosaaren pyörätiellä satunnaisesti pyöräilleenä, autoilijoiden käyttäytyminen on tässä parissa vuodessa tuntunut muuttuneen vähemmän kaoottiseksi.
- ❖ Uskon, että kysely tuottaa ongelmakohtiin keskittyvänä negatiivisemmän sävyisen tuloksen. Yleisesti ottaen pyöräkadut ovat paras kompromissi, kun autoilu ja pyöräily täytyy yhteensovittaa tilaltaan rajallisissa kohteissa. Avainasemassa on autoliikenteen määrän ja ajonopeuksien madaltaminen muun liikenteen turvallisuuden takaamiseksi.

- ❖ Sen toiminta pitäisi kirjoittaa liikennemerkkiin. Ei voi olettaa että joudutuaan vaikka epähuomiossa pyöräkadulle, pitäisi alkaa selaamaan tieliikennelakia - vaan kertoa asia liikennemerkissä.
- ❖ Yleisellä tasolla pyöräkadut ovat hyvä asia, mutta kulttuurimuutos uusilla pyöräkaduilla kestää pitkään. Kulosaaren pyöräkadulla muu liikenne on jo mukautunut muutokseen, mutta esimerkiksi Ratsastie-Tilkanvierto osuuden jälkimmäisellä puolella saa pyöräillessä olla edelleen erityisen tarkkana.
- ❖ Pyöräkatuja koskevat liikennesäännöt on muotoiltu siten, että ne eivät käytännössä eroa mitenkään mistä tahansa muusta tiestä. Millään tiellä ei saa ohittaa pyöräilijää mikäli se ei ole turvallista, ja missä tahansa tilanteessa ajonopeus pitää sovittaa muuhun liikenteeseen ainakin siksi aikaa kunnes on mahdollista turvallisesti ohittaa hitaammin liikkuva tienkäyttäjä. Ainoa vaikutus on nähdäkseni siinä, että pyöräilijät vahvemmin ohjataan käyttämään ajorataa, jolloin pyöräilijöiden isompi määrä signaloi ainakin osaa autoilijoista hidastamaan. Mutta käytännössä Alankomaiden kaltaista “auto on vieraana” -tyyppistä asetelmaa ei ole mihinkään syntynyt. Nykyisiä, sekä tulevaa Merikannontien pyöräkatua, voisi parantaa siten että kadulle laitetaan fyysisiä esteitä, esim istutuslaatikoita/-ruukkuja, jotka autojen täytyy kiertää mutta pyörät pääsevät ohittamaan helposti. Nämä voisivat estää ohittamisen normaalissa liikennetilanteessa, mutta mahdollistaisivat sen että hyvin hitaasti liikkuvat pyöräilijät voivat antaa halutessaan tietä autoille.

#### KIELTEISIÄ

- ❖ Varsinkin Kulosaaren puistotie on kamala sekä pyöräilyyn että autoiluun. Liian vilkas autoliikenne pyöräkadulle. Ratsastie on paljon parempi.
- ❖ En tiedä missä pyöräkatu olisi tarpeellinen, eikö voisi vain tehdä pelkän pyörätien?
- ❖ Auto yritti kiilata minut tieltä tahallaan, avasivat liikkuvan auton oven eteeni, tein rikosilmoituksenkin mutta se ei edennyt mihinkään. Pelottavin kokemus koskaan pyörällä on tapahtunut pyöräkadulla.
- ❖ On turhan villiä menoa. Ikävin kohta työmatkalla.

#### MUU PALAUTE JA KEHITTÄMISEHDOTUKSET TURUSSA

Turun kyselyyn saatiin yhteensä 15 avointa palautetta. Näistä 10 oli myönteisiä pyöräkatuja kohtaan ja 5 neutraaleja ja/tai sellaisia, joissa ehdotettiin joitain parannuksia nykyisiin järjestelyihin. Kielteisiä ei ollut yhtään. Seuraavassa poimintoja.





Kuraattorinpolun pyöräkatu alkaa. Turun pyörätujen siirtymä- ja liitoskohdat muuhun infraan saivat avoimissakin vastauksissa pääosin kiitosta.

#### MYÖNTEISIÄ

- ❖ Pyöräkadut ovat mielestäni ensiluokkaista pyöräilyinfraa. Toteutuksessa yksityiskohdilla on väliä erityisesti siirtymäkohdissa sekä siinä, miten ratkaisut ohjaavat autoilijoiden käyttäytymistä. Turussa siirtymät on pääosin hyvin toteutettu.
- ❖ Pyöräkatu on hyvä kunhan autoilijakin kunnioittaa sitä. Tykkään kyllä eikä suurempia ongelmia ole ollut.
- ❖ Kaikkiaan pyöräkadut ovat hyvä uudistus ja varsinkin Rehtorinpellonkadulla kulkeminen on kaikilla liikkumisvälineillä nykyään sujuvampaa kuin ennen.
- ❖ Kiitos, pyöräkadut hienoja! Pyöräilyn laatu on niillä loistavaa.
- ❖ Lisää pyöräkatuja! Lisäksi pyöräkatujen keskelle enemmän rouheaa kiviraitaa, joka vähentää autoliikenteen nopeutta.



## NEUTRAALEJA

- ❖ Kun Rehtorinpellonkadulle käännetään Hämeenkadulta keskustasta päin tullessa, on todella epäselvää, miten risteyksessä tulisi pyörällä ajaa.
- ❖ Ainakin Rehtorinpellonkadulle tulevilta sivukaduilta on todella terävät kantit. Lisäksi kyseisellä kadulla ei ole merkittyä nopeusrajoitusta.
- ❖ Talvella ne tarttis harjata lumesta ennen kuin pyörän jäljet lumessa jäätyvät siis sohjat pois ennen pakkasia.
- ❖ Pyöräkatuja pitäisi olla kattava verkosto tai edes niin, että voisi tietyn pidemmän siirtymän hoitaa niiden kautta. Asia sinäänsä vaivaa koko pyöräilyn infraa Turussa.

## KOETTU TURVALLISUUS PORVOOSSA

Porvoon pyöräkatujen koettu turvallisuus vaikuttaa tehtyjen asukaskyselyjen, selvitysten ja asiantuntijahaastattelujen perusteella olevan ainakin pyöräliikenteen ja jalankulun osalta vähintään hyvällä tasolla. Autolla liikkuneiden osalta kysymyksiin turvallisuuden tunteesta on saatu vastauksia vain Maistraatinkatu–Näse-Jutten kadun osalta ja siitäkin vähän. Autolla liikkuneista suurin osa ei koe ratkaisulla olleen vaikutusta ja hiukan suurempi osa kokee turvallisuuden tuntee heikentyneen kuin parantuneen.



Näse-Juttenkatu muutettiin pyöräkaduksi syyskuussa 2022.

## MAISTRAATINKATU-NÄSE-JUTTEN KATU

Maistraatinkatu-Näse-Jutten katu valmistui pyöräkaduksi syyskuussa 2022. Koettua turvallisuutta on selvitetty aiemmin Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien seurantatutkimuksessa 2023, jonka Porvoon kaupunki tilasi A-Insinööreiltä. Seurantatutkimuksen kysely toteutettiin toukokuussa 2023, joten pyöräkaduista oli ehtinyt kertyä kokemusta vastaajilta enintään 8 kuukauden ajalta.

Merkittävä osa seurantatutkimuksen kyselyyn vastaajista piti pyöräkatujärjestelyä jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta parantavana: jalankulun osalta 37 prosenttia ja pyöräliikenteen osalta 42 prosenttia. Autoilun osalta suosituimmat vastausvaihtoehdot olivat ”ei vaikutusta” ja ”en osaa sanoa”. Vastaajista 16 prosenttia tunsu autoilun näkökulmasta turvallisuuden heikentyneen ja yhdeksän prosenttia turvallisuuden parantuneen.

### 3.4. Vaikutukset jalankulkuun ja esteettömyyteen

Joskus ajatellaan, että pyöräkatu olisi nimensä mukaisesti tehty vain pyöräilijöille. Hankkeen havainnot kuitenkin osoittavat, että yksi suurimmista hyötyjistä on jalankulkija. Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle, jalkakäytävät rauhoittuvat aidosti vain kävelylle.

#### TILAN SELKEYTYMINEN JA INKLUSIIVISUUS

Suomessa pyöräliikenne on 1970-luvun alusta lähtien tyypillisesti ohjattu kaupungeissa kapeille jalkakäytävillä tai yhdistetyille jalkakäytävä-pyöräteille. Tämä on aiheuttanut konflikteja ja turvattomuuden tunnetta jalankulkijoille. Inklusiivisen suunnittelun periaatteiden mukaisesti ympäristön tulee olla helppokäyttöinen ja ymmärrettävä kaikille käyttäjille. Pyöräkatu tukee tätä jakamalla tilan selkeästi: nopeat kulkijat (pyörät, sähköpotkulaudat, autot) ovat ajoradalla, hitaat kulkijat (kävely, apuvälineiden käyttäjät) jalkakäytävällä.

Turun Rehtorinpellonkadun-Vatselankadun saneeraus on tästä hyvä esimerkki: kokonaisvaltainen uudistus muutti katutilan ympäristöksi, jossa jalkakäytäviä levennettiin ja eri kulkumuotojen paikat määriteltiin selkeästi. Uudistus ratkaisi aiemman ongelman, jossa jalkakäytävien ja ajoradan roolit eivät olleet kaikille käyttäjille yksiselitteisiä. Tämä palvelee erityisesti lapsia, ikäihmisiä ja aistirajoitteisia, joille yllätyksellinen ja äänetön pyöräliikenne jalkakäytävällä on merkittävä turvallisuusriski ja epäviihtyvyystekijä.





*Uudistunut Rehtorinpellonkatu Turussa on sekä viihtyisä että toimiva liikenteen eri osapuolille.*

## ESTEETTÖMYYS ON ENEMMÄN KUIN VAIN REUNAKIVIÄ

Laaja-alainen esteettömyys (Design for All) tarkoittaa, että katu ympäristö suunnitellaan kaikille esteettömäksi. Pyöräkatu parantaa esteettömyyttä poistamalla jalkakäytäviltä sinne kuulumattomat ajoneuvot, kuten sähköpotkulaudat, jotka ovat viime vuosina heikentäneet jalankulun esteettömyyttä merkittävästi. Kun ajorata on suunniteltu pyöräliikenteen ehdoilla rauhalliseksi, myös kadun ylittäminen on jalankulkijalle turvallisempaa ja miellyttävämpää kuin perinteisellä ajoradalla.

## HAASTEET

Vaikka pääsääntöisesti pyöräilijät siirtyvät ajoradalle, havaintojen mukaan osa sähköpotkulautoilijoista ja pyöräilevistä lapsista (joista jälkimmäiset saavat pyöräillä jalkakäytävällä) ja pieni osa aikuisista pyöräilijöistä käyttää edelleen jalkakäytävää. Tämä korostaa tarvetta tehdä ajoradasta niin turvallisen tuntuinen, että kynnyksen siirtyä sinne on matala myös kokemattomammille liikkujille. Myös reunakivien johdonmukainen luiskaaminen on kriittistä, jotta esteettömyysketju ei katkea risteyksissä.

## TAPAUKSI PORVOON JOKIKATU JALANKULUN NÄKÖKULMASTA

Porvoon Jokikatu valmistui pyöräkaduksi syyskuussa 2022. Sitä ennen Jokikadulla oli kokeiluluontoisena pyöräkaistat vuosina 2020-2022.





*Porvoon Jokikadun uudistuksen myötä rantabulevardi on osoitettu vain jalankulkuun ja oleskeluun.*

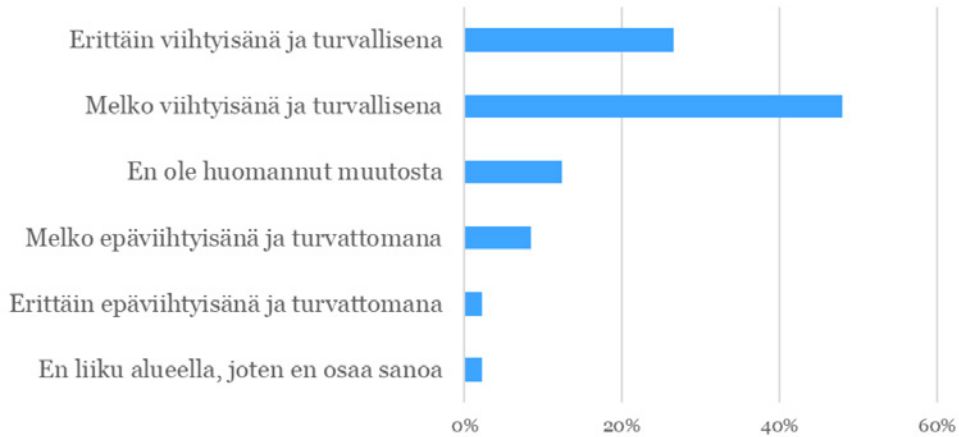
Hankkeessa laadittiin jalankulun turvallisuuden ja viihtyisyyden kokemusta mittaava kysymys, joka toteutettiin osana Porvoon kaupungin Kävelyn ja oleskelun edistämishjelman laadinnan osana tehtyä asukaskyselyä. Asukaskyselyn toteutti WSP yhdessä Porvoon kaupungin kanssa karttapohjaisena verkkokyselynä. Kysely oli avoinna kolme viikkoa 19.5.–8.6.2025 välisenä aikana. Jalankulkukysymykseen vastasi 177 henkilöä.

Erittäin tai melko viihtyisänä ja turvallisena uudistuksen koki 75 prosenttia vastaajista. Muutosta ei ollut huomannut 12 prosenttia ja 10 prosenttia koki uudistuksen melko tai erittäin epäviihtyisänä ja turvattomana. Osassa asukaskyselyn avoimista vastauksista kritisoitiin Jokikadun järjestelyjä epäselviksi, väistämissäännöistä piittaamattomia autoilijoita, asfaltin liian vähäistä punaisuutta ja todettiin, että osa pyöräilijöistä pyöräilee edelleen jalkakäytävän puolella. Ratkaisuksi ehdotettiin muun muassa ajoratamerkintöjen lisäämistä.



## KUINKA TURVALLISENA JA VIIHTYISÄNÄ OLET JALANKULKIJANA KOKENUT UUDISTUNEEN JOKIKADUN?

(N=177)



Porvoon Jokikadun uudistusta koskeva asukaskysely 19.5.–8.6.2025 Jokikadun uudistusta kartoittavan kysymyksen tulokset. Porvoon kaupunki ja WSP.

Jokikadun väliaikaista järjestelyä eli pyöräkaistoja ei vaikuta kaipaavan kukaan. Turvallisuuden tunnetta ja järjestelyjen selkeyttä kaikkien kulkumuotojen kannalta voisi varmasti parantaa selvästi punaisemman asfaltin käytöllä sekä käyttämällä pyöräkadun merkkiä myös ajoratamaalauksina, kuten on tehty Maistraatinkatu–Näse-Jutten kadun kohdalla.

### 3.5. Autoilun rooli: nopeudet ja liikennevirran sopeutuminen

Pyöräkatu ei estä autoilua, mutta muuttaa kadun luonnetta. Läpiajoon sopivia nopeita oikoreittejä pyöräkadut eivät autoilijoille tarjoa, mutta tontille ajoon ja paikalliseen asiointiin pyöräkadut soveltuvat hyvin. Systemaattista nopeusmittausdataa ennen ja jälkeen muutoksen ei ollut käytettävissä tässä hankkeessa, joten havainnot perustuvat liikennesuunnittelijoiden arvioihin.

#### NOPEUKSIEN RAUHOITTAMINEN

Sekä Porvoossa että Joensuussa on havaittu autoliikenteen nopeuksien laskua ja ajotavan rauhoittumista. Kun katuprofiili on kapea ja visuaalisesti “eri paria” kuin valtaväylä, autoilijat soveltavat vauhtinsa luonnostaan pyöräilijöiden mukaan. Tämä tukee 30 km/h nopeusrajoituksen noudattamista paremmin kuin pelkät liikennemerkit. Havaittu nopeustaso on todennäköisesti seurausta usean tekijän yhteisvaikutuksesta, joista pyöräkadun liikenteellinen perusratkaisu on yksi keskeinen. Havaittuihin nopeustasoihin vaikuttavat todennäköisesti myös kadun fyysinen muotoilu, ympäröivä kaupunkirakenne ja valvonnan käytännöt.





*Porvoon Kauppakatu on hyvä esimerkki liikenteen rauhoittamisesta.*

#### LIIKENNEVIRTOJEN OHJAAMINEN

Pyöräkatu toimii suodattimena. Porvoossa on havaittu, että autojen läpiajoliikenne (esimerkiksi Mannerheiminkadun sillan ali) on vähentynyt, kun reitistä on tullut autolle hitaampi vaihtoehto. Tämä on toivottu vaikutus: autoliikenne ohjautuu pääväylille, ja asuinkadut sekä keskustat rauhoittuvat. Joensuun Sammonkadulla on kuitenkin havaittu haasteita väistämisvelvollisuuden noudattamisessa sivukaduilta tultaessa, mikä korostaa rakenteellisten hidasteiden (esimerkiksi korotetut liittymät) tarvetta pelkkien liikenne-merkkien lisäksi.

### 3.6. Media-analyysi: julkinen keskustelu ja asenteet

Hankkeessa toteutettiin katsaus siihen, miten pyöräkatujen suunnittelua ja käyttöön-ottoa on käsitelty suomalaisessa mediassa vuosina 2017–2025. Analyysi perustuu 27 artikkelin otokseen, joka kattaa uutisointia Joensuusta, Oulusta, Helsingistä, Turusta, Tampereelta ja Porvoosta sekä valtakunnallisia asiantuntijapuheenvuoroja. Aineisto kerättiin hakusanoilla “pyöräkatu” ja kaupunkien nimillä suurimmista sanomalehdistä. Otos edustaa uutisoinnin valtavirtaa, mutta ei kata kaikkea paikallislehtikirjoittelua.



*Pakkahuoneenkatu valmistui pyöräkaduksi marraskuussa 2020 ja oli laatuaan Oulun ensimmäinen.*

## INNOSTUKSESTA ARKEEN

Mediahuomiossa on havaittavissa selkeä kehityskaari, joka noudattaa monien uusien ilmiöiden elinkaarta:

1. **Pioneerivaihe (2017–2019):** Joensuun ja Oulun avaukset hallitsevat uutisointia. Sävy on innostunut ja tulevaisuususkoinen. Pyöräkatu nähdään “viisaan liikkumisen” symbolina ja edistysaskeleena, joka nostaa kaupungin profiilia. Joensuun viesti “Suomen ensimmäisestä pyöräkadusta” on vahva.
2. **Leviämisvaihe ja lakimuutos (2020–2021):** Tieliikennelain uudistus tekee pyöräkadusta virallisen 1.6.2020. Uutisointi muuttuu selittäväksi ja valistavaksi: “Mikä on pyöräkatu ja miten siellä ajetaan?”. Säännöt ovat keskiössä.
3. **Vakiintuminen ja kritiikki (2022–2023):** Kun useammat kaupungit (Turku, Tampere, Jyväskylä) liittyvät joukkoon, uutisointi arkipäiväistyy. Samalla nousevat esiin käytännön ongelmat ja kritiikki: väärinkäsitykset säännöistä ja tekniset haasteet saavat palstatilaa.
4. **Arkipäivä (2024–2025):** Pyöräkatu ei ole enää automaattisesti etusivun uutinen. Mediahuomio kiinnittyy yhä spesifimpiin yksityiskohtiin, kuten materiaalien kestävyteen saaden välillä koomisiakin piirteitä (esimerkiksi uutiset punaisen värin irtoamisesta lumeen).



## KAUPUNKIEN PROFIILIT MEDIASSA

Analyysi paljastaa kiinnostavia eroja siinä, millaista tarinaa eri kaupungeista kerrotaan:

- ❖ **Joensuu – edelläkävijän sädekehä:** Joensuun pyöräkatujen uutisointi on ollut poikkeuksellisen positiivista. Kaupunki on onnistunut brändäämään itsensä edelläkävijäksi, ja media on ostanut tämän narratiivin. Paikalliset toimijat kuvataan yhteistyökumppaneina, ei riitapukareina.
- ❖ **Helsinki – tekninen debatti ja vastakkainasettelu:** Pääkaupungin uutisoinnissa sävy on kriittisempi ja kaksijakoisempi. Virallinen viestintä on positiivista, mutta media nostaa herkästi esiin “teknisen problematiikan” (kuten töyssyt ja värit) sekä autoilijoiden kokeman “ideologisen syrjinnän”.
- ❖ **Porvoo – pinnan alla kuplii:** Porvoo osalta varsinainen mediaotus oli suppea, keskittyen lähinnä rahoitusuutisiin. Tämä on kiinnostavassa ristiriidassa asiantuntijahaastattelujen kanssa, joissa nousi esiin vilkas ja ajoittain kiivaskin paikallinen keskustelu. Porvoo tapauksessa keskustelu on todennäköisesti painottunut sosiaaliseen mediaan ja yleisönosastoihin uutiskynnyksen ylittävien artikkelien sijaan.
- ❖ **Turku – pragmaattinen ote:** Uutisointi on ollut sävyltään neutraalimpaa ja informatiivisempaa. Pyöräkatu esitetään osana laajempaa kehitystä ilman suurta draamaa.

## KESKEISET HAVAINNOT ASENNEILMASTOSTA

Media-aineiston perusteella suurin haaste ei ole itse pyöräkatuinfrastruktuuri, vaan tiedon puute. Liikenneturvan ja muiden asiantuntijoiden nostot sääntöjen epäselvyydestä toistuvat läpi aineiston. Tyypillisiä mediassa esiintyviä (usein vääriä) oletuksia ovat, että jalankulkijat eivät saisi kulkea kadulla tai että autoilu olisi kiellettyä.

Positiivista on, että “autoilijat vastaan pyöräilijät” -vastakkainasettelu on mediassa lievempää kuin sosiaalisen median keskusteluissa. Monissa jutuissa korostuu yhteispeli ja turvallisuus.

## JOHTOPÄÄTÖS VIESTINTÄÄN

Pelkkä avajaisuutisointi ei riitä. Kaupunkien on tehtävä pitkäjänteistä työtä sääntöjen selkeyttämiseksi ja “rautalankamallin” viestimiseksi, jotta väärinkäsitykset eivät juuru totuudeksi.



### 3.7. Johtopäätöksiä liikenneturvallisuudesta

Kokonaisuutena pyöräkadut näyttäytyvät tämän aineiston valossa liikenneympäristöinä, joissa korkeat käyttömäärät, matalat ajonopeudet ja erittäin vähäinen onnettomuusriski voivat toteutua samanaikaisesti. Luvun 3 havainnot vastaavat seuraaviin hankkeen keskeisiin kysymyksiin:

- ❖ **Käyttö ja turvallisuus:** Pyöräkatujen käyttöaste on korkea, ja ne toimivat turvallisesti myös suurilla liikennemäärillä (esimerkiksi Kulosaaren puistotiellä yli 600 000 matkaa vuodessa). Onnettomuusriski on osoittautunut erittäin pieneksi: 20 kadun ja viiden vuoden tarkastelujaksolla ei tapahtunut yhtäkään kuolemaan johtanutta onnettomuutta ja vain viisi loukkaantumista.
- ❖ **Koettu turvallisuus:** Käyttäjät kokevat ympäristön turvalliseksi. Helsingissä 87,5 % ja Turussa peräti 96 % pyöräilijöistä piti pyöräkatua erittäin tai melko turvallisena. Turvallisuuden tunnetta heikentävät eniten autoilijoiden toiminta ja pysäköintijärjestelyt.
- ❖ **Jalankulun hyödyt:** Pyöräkatu parantaa merkittävästi jalankulun olosuhteita. Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle, jalkakäytävät rauhoittuvat ja konfliktit jalankulkijoiden kanssa vähenevät.
- ❖ **Viestintä:** Uusi katutyyppi herättää aluksi vastarintaa ja epätietoisuutta, mutta asenneilmasto muuttuu myönteisemmäksi kokemuksen myötä. Suurin haaste on tiedon puute, mikä korostaa sääntöjen selkeän viestinnän tärkeyttä.



## 4. Kokemuksia eri kaupungeista

Suomalaiset pyöräkadut eivät ole yhdestä puusta veistettyjä. Hankkeessa mukana olleet neljä kaupunkia – Joensuu, Helsinki, Turku ja Porvoo – edustavat kukin erilaista kaupunkiympäristöä, liikennemääriä ja strategista lähestymistapaa. Yhteistä kaikille on kuitenkin ollut tavoite rauhoittaa liikennettä, parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä luoda viihtyisämpää kaupunkitilaa.

Seuraavassa on katsaus kunkin kaupungin ratkaisuihin, onnistumisiin ja kantapään kautta opittuihin asioihin.

### 4.1. Joensuu: Edelläkävijän opit

Joensuu on Suomen pyöräkatujen kiistaton pioneeri. Kauppakatu avattiin maan ensimmäisenä pyöräkatuna vuonna 2017, ja sittemmin verkosto on laajentunut muun muassa Opiskelijankadulle, Sammonkadulle ja Honkapolulle. Joensuun kokemukset ovat ainutlaatuisia juuri pitkän tarkastelujänteen vuoksi: kaupungissa on ehditty seurata ratkaisujen vaikutuksia useiden vuosien ajan ja myös kehittää toteutuksia saadun kokemuksen perusteella.

#### LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN ON TURVALLISUUSTYÖTÄ

Joensuussa pyöräkatuja ei ole toteutettu yksittäisinä kokeiluina, vaan osana laajempaa strategista kokonaisuutta, jonka tavoitteena on ollut koko katuverkon rauhoittaminen ja liikenneympäristön laadullinen parantaminen. Kaupungin asiantuntijoiden mukaan keskeinen periaate on ollut tehdä ylinopeuden ajamisesta joko fyysisesti vaikeaa tai sosiaalisesti epäluontevaa. Pyöräkatu nähdään tässä kehikossa ennen kaikkea työkaluna nopeustasojen hallintaan ja katutilan luonteen muuttamiseen.





*Joensuun Kauppakatu on pyöräkatujen kiistaton edelläkävijä Suomessa ja nimensä mukaisesti keskeinen ydinkeskustan läpäisevä katu, joka ilmentää hyvin sekä kaupungin strategisia tavoitteita että laadullisia yksityiskohtia.*

Joensuun seuranta-aineisto tukee tätä tulkintaa. Vaikka yksittäisten katujen onnettomuusmäärät vaihtelevat vuosittain ja lukumäärät ovat pieniä, kokonaiskuva on selvä: pyöräkadut ovat vakiintuneet osaksi arkea ilman turvallisuusongelmia, ja ne ovat tukeneet liikenteen rauhoittumista erityisesti asuin- ja keskustaympäristöissä. Tämä havainto on linjassa luvussa 3 esitetyn laajemman turvallisuusanalyysin kanssa.

Joensuun kokemus korostaa myös toteutuksen laadun ja jatkuvan kehittämisen merkitystä. Kaikkia ratkaisuja ei ole tehty “kerralla valmiiksi”, vaan kaupunki on vuosien varrella muuttanut merkintöjä, rakenteita ja yksityiskohtia kokemusten perusteella. Tämä on osoittautunut tärkeäksi sekä käytettävyyden että hyväksyttävyyden kannalta.

Pyöräkatujen toteuttaminen on Joensuussa toiminut myös työkaluna, jolla on onnistuttu siirtämään pyöräliikenne pois jalkakäytäviltä ajoradalle. Tämä on selkeyttänyt tilannetta erityisesti jalankulkijoiden kannalta. Ennen muutosta esimerkiksi Kauppakadulla pyöräiltiin paljon jalkakäytävillä sekä olosuhteiden pakosta että totuttujen käytäntöjen vuoksi, mutta nykyisin tilanne on selkeämpi.

Joensuun tapaus osoittaa, että pyöräkatu toimii parhaiten silloin, kun sitä ei käsitellä yksittäisenä erikoisratkaisuna, vaan osana pitkäjänteistä liikenneympäristön muutosta. Ehkä tärkein oppi muille kunnille onkin, että pyöräkadun hyödyt eivät synny pelkästään liikennemerkkiä vaihtamalla, vaan vaativat strategista otetta, seurantaa ja halua kehittää ratkaisua käytännön kokemusten pohjalta.



## JOENSUUN KESKEISET TOTEUTUSRATKAISUT JA OPIT

Kuten edellä todettiin, Joensuun kokemus osoittaa, että pyöräkadun toimivuus ei synny pelkästään liikennemerkkin vaihtamisesta, vaan ratkaisevaa on yksityiskohtien laatu ja johdonmukaisuus toteutuksessa.

Kauppakadulla yksi keskeinen tekninen ratkaisu on ollut pysäköinnin ja ajoradan väliin toteutettu noin 1,5 metrin levyinen erotuskaista. Ratkaisun tavoitteena on vähentää erityisesti riskiä törmätä avautuvaan auton oveen sekä parantaa näkyvyyttä pysäköintiruuduista ajoradalle. Kaupungin asiantuntijoiden mukaan kyseessä on nimenomaan tiiviiseen liiketuskustaan soveltuva täsmäratkaisu, eikä mallia suositella sellaisenaan asuntokaduille, joissa pysäköintipaine on vähäisempi. Liian laajamittaisesti käytettynä vastaava ratkaisu voi muuttaa kadun luonteen enemmän pysäköintialueeksi kuin viihtyisäksi kaupunkitilaksi.

Joensuussa on tehty myös periaatteellinen linjaus siitä, että pyöräkadut kuuluvat osaksi seudullista pääverkkoa, ja ne on pääsääntöisesti osoitettu etuajo-oikeutetuiksi suhteessa sivukatuihin. Tämä korostaa pyöräkadun asemaa liikennejärjestelmässä ja tukee sen roolia sujuvana pääreitteinä. Käytännön toteutuksessa on kuitenkin havaittu, että pelkkä liikennemerkkien käyttö tai asfaltin käsittely ei aina riitä: Sammonkadulla risteysjärjestelyt jouduttiin toteuttamaan uudelleen, koska alkuperäinen ratkaisu ei riittävän selkeästi viestinyt väistämisvelvollisuudesta. Kokemus korostaa rakenteellisten ja materiaaleilla toteutettujen ratkaisujen merkitystä erityisesti risteysalueilla.



*Honkapolku on Joensuun pyöräkatujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti etuajo-oikeutettu risteävään Peltolankatuun nähden, vaikka Peltolankatu on kohtuullisen vilkkaasti liikennöity.*

Joensuun tapauksessa on opittu myös, että pyöräkadun toimivuutta ei kannata heikentää säästösyistä. Kauppakadun pohjoispäässä ne osuudet, joilla kivetty erotuskaista jätettiin toteuttamatta, ovat osoittautuneet pysäköinnin kannalta selvästi heikommin toimiviksi, ja pysäköinti on ajoittain tukkinut ajorataa. Kokemus tukee yleisempää johtopäätöstä: jos



pyöräkatu toteutetaan vilkkaaseen ympäristöön, mitoituksessa, rakenteissa ja materiaaleissa ei kannata tinkiä.

Yhteenvetona Joensuun tapaus osoittaa, että pyöräkatujen onnistuminen edellyttää sekä strategista johdonmukaisuutta että huolellista detaljitason suunnittelua – ja valmiutta korjata ratkaisuja käytännön kokemusten perusteella.

## 4.2. Helsinki: Pääkaupungin mittakaava

Helsingissä pyöräkatujen mittakaava ja käyttömäärät ovat täysin omaa luokkaansa. Esimerkiksi Kulosaaren puistotie on 1,3 kilometrin pituudellaan ja yli 600 000 vuosittaisella pyörämatkallaan yksi Suomen vilkkaimmista pyöräliikenteen väylistä. Muita toteutettuja pyöräkatuja ovat Ratsastie-Tilkanvierto, Katariina Saksilaisen katu sekä uusimpana Ratasmyllynkuja. Helsingin kokemukset tarjoavat ennen kaikkea näkökulman varsin suurtenkin liikennemäärien hallintaan, infran kestävyyteen ja ratkaisujen elinkaarikustannuksiin.



*Kulosaaren puistotie Helsingissä on tärkeä osa Itäbaanaa ja siten osa pyöräilyn pääverkkoa. Pituutta pyöräkadulla on 1,3 kilometriä ja pyörämatkoja tehdään yli 600 000 vuositason.*

## TALVIHOITO JA KÄYTETTÄVYYS YMPÄRI VUODEN

Helsingissä pyöräkadut on kytketty osaksi tehostettua talvihoitoa. Esimerkiksi Kulosaaren puistotie ja Tilkanvierto kuuluvat harjasuolauksen piiriin. Kokemukset ovat olleet myönteisiä: ajoradalle sijoittuva, leveä pyöräkatu on osoittautunut monin paikoin helpommaksi pitää kunnossa kuin perinteinen, kapea erillinen pyörätie. Leveämpi väylä mahdollistaa tehokkaamman kaluston käytön, ja lumelle jää enemmän tilaa väylien reunoille, mikä vähentää tarvetta lumen kuljetukseen. Tämä on parantanut yhteyksien ympärivuotista käytettävyyttä ja ennustettavuutta.

## MATERIAALIVALINNAT JA KADUN LUETTAVUUS

Helsingin kokemukset ovat nostaneet esiin myös materiaalien laadun keskeisen merkityksen. Punainen asfaltti on pyöräkadun tärkeä visuaalinen elementti, jonka tehtävänä on viestiä autoilijalle tavanomaisesta poikkeavasta katutilasta. Ensimmäisissä toteutuksissa ongelmaksi osoittautui, että väri tuli vain sideaineesta tai pinnoitteesta, minkä seurauksena pinta haalistui nopeasti harmaaksi kulutuksen, sään ja talven vaikutuksesta. Tämä heikensi kadun luettavuutta ja alkuperäisen ratkaisun vaikuttavuutta.

Kokemusten perusteella kaupunki on muuttanut vaatimuksiaan: nykyisin asfaltissa edellytetään tietty määrä läpivärjättyä punaista kiviainesta, ja massan laatu hyväksytetään etukäteen. Ratkaisu on selvästi tavanomaista asfalttia kalliimpi, mutta se on osoittautunut välttämättömäksi kadun tunnistettavuuden ja ratkaisun koko elinkaaren toimivuuden kannalta. Helsingin tapaus korostaa yleisempää periaatetta: näkyvyyteen ja luettavuuteen liittyvissä ratkaisuissa säästäminen kostautuu nopeasti.

## JALANKULKIJOIDEN TURVALLISUUS: PELOT JA TOTEUTUNUT ARKI

Ennen pyöräkatujen käyttöönottoa Helsingissä esitettiin huolta jalankulkijoiden turvallisuudesta ja siitä, siirtyisikö nopea pyöräliikenne jalkakäytävälle. Käytännön kokemukset eivät ole tukeneet näitä pelkoja. Päinvastoin pyöräliikenne on siirtynyt ajoradalle suunnitellulla tavalla, mikä on selkeyttänyt tilankäyttöä ja rauhoittanut jalkakäytäviä jalankulkijoille.

Vaikka yksittäiset tapaukset ovat ajoittain nousseet esiin mediassa, kokonaiskuva on selvä: pyöräkadut ovat toimineet turvallisesti myös varsin suurilla liikennemäärillä. Helsingin kokemus tukee johtopäätöstä, että selkeästi määritelty ja oikein toteutettu katutila vähentää ristiriitoja eri liikkujaryhmien välillä.





Kulosaaren puistotiellä pyöräkatuun sivusuunnasta liittyvä 2-suuntainen pyörätie on toteutettu liitoskohdastaan selkeästi ja turvallisesti.

#### MITTAKAAVAN OPPI JA TULEVAT KOHTEET

Helsingin tapaus osoittaa, että pyöräkatu ei ole vain pienimuotoinen paikallinen ratkaisu, vaan se voi toimia myös erittäin vilkkaana pääreitinä, kun toteutuksen laatu ja ylläpito ovat kunnossa. Kaupungissa on jo tehty päätöksiä uusista kohteista, kuten Merikannon-tiestä ja Hietaniemenkadusta, joissa aiemmista kokemuksista johdettuja oppeja – kuten tarvetta toteuttaa ratkaisut kerralla valmiiksi ja panostaa materiaalien kestävyYTEEN – hyödynnetään.

#### 4.3. Turku: Katuympäristön rauhoittaminen

Turun lähestymistapa pyöräkatuihin on painottunut erityisesti kaupunkitilan laatuun, estetiikkaan ja materiaalivalintoihin. Kaupungin kolme pyöräkatua – Kauppias Hammarin katu, Rehtorinpellonkatu ja Kuraattorinpolku – ovat luonteeltaan erilaisia, mutta niitä yhdistää huolellinen kaupunkikuvallinen viimeistely ja pyrkimys ohjata liikennettä ennen kaikkea ympäristön muotoilun keinoin.

#### MATERIAALIT LIIKENTEEN OHJAAJINA

Erityisesti Kauppias Hammarin katu on saanut huomiota visuaalisesta ilmeestään, jota on kuvailtu jopa “hollantilaiseksi”. Kadulla ajoradan reunoihin toteutetut luonnonkiviset nupukiviraitat kaventavat katutilaa visuaalisesti ja ohjaavat liikennettä ilman runsasta



liikennemerkkien käyttöä. Ratkaisu perustuu periaatteeseen, jossa katutila itsessään viestii käyttäjilleen, millaista käyttäytymistä siltä odotetaan.



*Kauppias Hammarin kadulla Turussa on toteutettu tyylikkäästi myös sivusuunnasta liittyvien katujen ylijatketut jalkakäytävät.*

Turun kokemukset tukevat vahvasti näkemystä, että materiaalivalinnoissa ei kannata tinkiä. Ajoradan reunaan sijoitetut kiviraidat ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi hillitä ajonopeuksia ja jäsentää tilaa. Samalla kaupunki on oppinut kantapään kautta, että betonikivi ei sovellu ajoradalle: raskas liikenne ja talvikunnossapito ovat murentaneet sitä nopeasti. Investointi aitoon luonnonkiveen on alkuvaiheessa kalliimpi, mutta se on osoittautunut kestäväksi ja elinkaarikustannuksiltaan perustelluksi ratkaisuksi.

#### KOKONAISVALTAINEN MUUTOS REHTORINPELLONKADULLA

Rehtorinpellonkadulla pyöräkadun toteutus merkitsi koko katu ympäristön perusteellista uudistamista. Aiemmin sekava ja kulunut katu muutettiin kaupunkimaiseksi ja selkeästi jäsennellyksi ympäristöksi. Jalkakäytävät toteutettiin poikkeuksellisen leveinä, mikä on parantanut jalankulun olosuhteita merkittävästi ja lisännyt koko alueen viihtyisyyttä.

Kokemus on kuitenkin tuonut esiin myös odottamattomia sivuvaikutuksia. Laadukkaat ja väljät jalkakäytävät ovat houkutteleet sähköpotkulautailijoita ajamaan jalkakäytävällä ajoradan sijaan, osin välttääkseen reunakiviä ja liikennevaloja. Tämä on korostanut tarvetta kiinnittää huomiota reunakivien muotoiluun ja luiskauksiin sekä siihen, miten eri liikkumismuodot ohjautuvat intuitiivisesti oikeille paikoilleen.





*Rehtorinpellonkadun toteuttaminen pyöräkatuna on muuttanut onnistuneesti koko katu ympäristön luonnetta.*

#### TURUN OPPI: YMPÄRISTÖ OHJAA KÄYTTÄYTYMISTÄ

Turun kokemukset kiteytyvät ajatukseen, että pintamateriaalit, reunakivet ja katutilan mittasuhteet eivät ole vain esteettisiä yksityiskohtia, vaan keskeinen osa liikenteen ohjauksesta. Kun katu ympäristö on suunniteltu riittävän huolellisesti, se ohjaa käyttäjiä toimimaan oikein ilman jatkuvaa kieltojen ja käskyjen tarvetta. Turussa vahva materiaalien ja pintojen käyttö näyttää myös vähentävän väärässä paikassa ajamista verrattuna ympäristöihin, joissa tilan jäsentely on heikompi. Samalla korostuu esteettömyyden merkitys: reunakivet ja siirtymät on toteutettava loivina ja johdonmukaisina koko katuosuudella.

Turussa pyöräkatu nähdään osana laajempaa liikenteen rauhoittamisen työkalupakkia, ei yksittäisenä tai kaikille kaduille automaattisesti soveltuvana ratkaisuna. Kaupungin lähtökohtana on tapauskohtainen harkinta: joissakin ympäristöissä pihakatu voi olla toimivampi ratkaisu, vaikka kaupunkikuvallinen toteutus muistuttaisikin pyöräkatua. Tämä korostaa sitä, että keskeistä ei ole pelkästään katutyypin nimi, vaan koko katu ympäristön luonne ja se, miten se ohjaa käyttäytymistä.

#### OSA LAAJEMPAA MUUTOSTA

Turussa pyöräkatujen kehitys kytkeytyy vahvasti raitiotien suunnitteluun ja sen yhteydessä tarkasteltavaan liikennejärjestelmään. Suunnitteilla olevat uudet pyöräkadut (Asemapäällicköncäkatu, Västäräkinkatu ja Kalervonkatu) ovat osa tätä laajempaa kokonaisuutta. Tämä osoittaa, että pyöräkatu ei ole Turussa enää yksittäinen kokeilu, vaan vakiintumassa osaksi kaupungin normaalia suunnittelutyökalupakkia.



#### 4.4. Porvoo: Historiallinen miljöö ja muutosherkkyys

Porvoossa pyöräkadut, Jokikatu ja Maistraatinkatu–Näse-Jutten katu, sijoittuvat poikkeuksellisen herkkään ja historiallisesti arvokkaaseen kaupunkiympäristöön. Kaupungin erityispiirteenä on ollut voimakas alkuvaiheen julkinen keskustelu, joka on sittemmin tasaantunut ja kääntynyt laajaksi hyväksynnäksi.



Pyöräkatu muutti Porvoon Jokikadun ilmeen perusteellisesti. Kuva: Antti Rahiala / Porvoon kaupunki.

## MUUTOS JA REAKTIOT: "PUNAINEN VAATE"

Kun pyöräkadut otettiin käyttöön vuonna 2022, punainen asfaltti ja uudet järjestelyt herättivät aluksi hämmennystä ja myös voimakasta vastustusta. Kaupunki sai runsaasti kriittistä palautetta, ja hanketta vastustava adressi keräsi näkyvyyttä paikallisesti. Asian-tuntijoiden mukaan erityisesti punainen väri toimi monille symbolisesti provosoivana elementtinä ja nosti muutosvastarinnan pintaan.

Ajan myötä tilanne on kuitenkin tasaantunut selvästi. Kun käyttäjät ovat tottuneet uusiin järjestelyihin ja visuaalinen ilme on hieman patinoitunut, kritiikki on vaimentunut. Porvoon tapaus kuvaa hyvin tyypillistä muutoskäyrää uudenlaisten infraratkaisujen yhteydessä: alkuvaiheen voimakas reaktio ei välttämättä kerro ratkaisun pitkäaikaisesta toimivuudesta tai hyväksyttävyydestä.

## TOIMIVUUS VILKKAASSA MATKAILUYMPÄRISTÖSSÄ

Porvoossa pyöräkatu on osoittanut toimivuutensa erityisesti kesäkauden vilkkaassa turistivirrassa. Jokikadulla jalankulkijoiden määrät ovat ajoittain niin suuria, että pyöräkatu on toiminut tehokkaana liikenteen rauhoittajana ja yhteiskäyttöisen tilan jäsentäjänä. Autojen läpiajoliikenne esimerkiksi Mannerheimin sillan suunnasta on vähentynyt, ja katu palvelee nykyisin selvästi enemmän asiointia ja oleskelua kuin läpikulkua.

Porvoon kokemukset osoittavat myös, että pyöräkatu voi toimia ilman keskikivetystä, kunhan katuympäristö pidetään riittävän kapeana, lyhyenä ja luonteeltaan rauhallisena. Tilan mittasuhteet ja ympäristön luonne voivat jo itsessään ohjata käyttäytymistä.



*Jokikatu on oleellinen osa Porvoon keskustan liikenneympäristöä niin arkiliikkumisen kuin matkailijavirtojenkin osalta.*



## VIESTINNÄN MERKITYS OSANA TOTEUTUSTA

Porvoon tapauksessa suurin haaste ei ollut tekninen, vaan viestinnällinen. Uudet järjestykset ja niihin liittyvät liikennesäännöt vaativat aktiivista selittämistä sekä medialle että asukkaille. Asiantuntijoiden mukaan asioita jouduttiin kirjaimellisesti “vääntämään rautalangasta”, jotta esimerkiksi virheelliset käsitykset autoilun kieltämisestä saatiin oikaistua.

Kokemus korostaa, että viestintä ei ole pyöräkadun toteutuksessa sivuroolissa, vaan olennainen osa hanketta. Kaupungin on varauduttava siihen, että uudenlainen ratkaisu herättää aluksi vastustusta – ja että tämä vastustus usein laantuu, kun arki osoittaa ratkaisun toimivuuden. Pitkäjänteisyys ja avoin vuoropuhelu ovat tässä keskeisiä edellytyksiä onnistumiselle.



## 5. Suunnittelun ja toteutuksen parhaat käytännöt

Pyöräkatu ei ole pelkkä liikennemerkki, vaan keino muuttaa koko katu ympäristön luonnetta. Hankkeen asiantuntijahaastatteluissa toistui yksi viesti yli muiden: onnistunut pyöräkatu syntyy huolellisesta kokonaisuudesta, jossa strateginen sijainti, rakenteelliset ratkaisut, kunnossapito ja viestintä tukevat toisiaan. Kokemukset eri kaupungeista osoittavat, että jos katu näyttää tavalliselta ajoradalta, sitä myös käytetään kuin tavallista ajorataa – riippumatta liikennemerkeistä.

Tähän lukuun on koottu Joensuun, Helsingin, Turun ja Porvoon kokemuksiin perustuvat keskeiset periaatteet pyöräkatujen onnistuneesta suunnittelusta ja toteutuksesta.



*Joensuun Kauppakadulla pyöräilijä tuntee olonsa tervetulleeksi.*

### 5.1. Pyöräkadun strateginen soveltuvuus

Ennen teknisiä ratkaisuja on ratkaistava pyöräkadun rooli liikennejärjestelmässä. Kokemusten perusteella pyöräkatu ei toimi irrallisena kokeiluna, vaan sen on oltava osa selkeää verkollista kokonaisuutta.

Parhaiten pyöräkadut ovat toimineet osuuksilla, jotka ovat pyöräliikenteen pääreittejä

tai keskeisiä kokoojakatuja, mutta joilla autoliikenteen määrää on voitu rajoittaa. Helsingissä ja Turussa korostuu pyöräkadun rooli vilkkaana pääreitteinä. Joensuussa ja Porvoossa pyöräkatuja on tämän lisäksi hyödynnetty osana laajempaa ruutukaava-alueiden rauhoittamista.

Pyöräkatu on osoittautunut erityisen hyödylliseksi ympäristöissä, joissa erillisille pyöräteille ei ole tilaa ilman, että jalkakäytävät kapenevat liikaa. Tällöin pyöräliikenteen siirtäminen ajoradalle on selkeyttänyt tilankäyttöä ja vähentänyt ristiriitoja jalankulun kanssa.

Kaikkiin ympäristöihin pyöräkatu ei kuitenkaan sovi. Jos autoliikenteen läpiajopaine on suuri eikä sitä voida rajoittaa, pyöräkadun perusajatus – autoilija “kylässä” pyöräliikenteen ympäristössä – ei toteudu. Vastaavasti kaikkein vilkkaimmilla jalankulkualueilla kävelykatu tai pihakatu on usein toimivampi ratkaisu.

## 5.2. Katutila ohjaa käyttäytymistä

Kokemukset osoittavat yksiselitteisesti, että pelkät liikennemerkkit eivät muuta käyttäytymistä. Pyöräkadun on näytettävä erilaiselta.

Ajonopeudet pysyvät matalina parhaiten, kun katutila on visuaalisesti kapea ja jäsennelty. Turussa käytetyt luonnonkiviset nupukiviraitat ovat hyvä esimerkki ratkaisusta, joka kaventaa asfalttipintaa visuaalisesti ja ohjaa ajamista ilman runsasta sääntelyä. Yliajettavat reunavyöhykkeet mahdollistavat kohtaamiset, mutta säilyttävät kadun perusluonteen pyöräliikenteen tilana.

Jalkakäytävien ja ajoradan erottelun on oltava selkeä, mutta samalla esteetön: reunakivien tulee olla loivia ja johdonmukaisia koko katuosuudella. Niin Joensuun kuin Helsingin, Porvoon ja Turunkin kokemukset osoittavat, että tilan mittasuhteet ja materiaalit ohjaavat käyttäytymistä usein tehokkaammin kuin yksikään kielto- tai määräysmerkki.



*Kauppias Hammarin kadun pyöräkatu Turussa jatkuu 2-suuntaisena pyörätienä ja jalkakäytävänä.*

### 5.3. Materiaalit ja ratkaisujen kestävyys

Punainen asfaltti on vakiintunut pyöräkadun tunnusväriksi ja tärkeäksi viestinnälliseksi elementiksi. Kokemukset Helsingistä ja Joensuusta osoittavat, että materiaalien laadussa säästäminen kostautuu nopeasti: pelkällä sideaineella värjätty asfaltti haalistuu ja menettää ohjaavan vaikutuksensa.

Kestävä lopputulos edellyttää läpivärjätyn kiviaineksen käyttöä. Vaikka ratkaisu on investointina kalliimpi, se on elinkaarikustannuksiltaan perusteltu ja säilyttää kadun luettavuuden vuosien ajan. Turun kokemus betonikivien nopeasta rapautumisesta ajoradalla tukee samaa periaatetta: väärä materiaali väärässä paikassa tulee lopulta kalliiksi.

### 5.4. Risteykset ja etuajo-oikeus

Pyöräkadun toimivuus edellyttää jatkuvuutta. Joensuun kokemus osoittaa, että pyöräkadun osoittaminen etuajo-oikeutetuksi suhteessa sivukatuihin tukee sen roolia pääreitissä ja tekee järjestelmästä ymmärrettävän.

Risteysalueilla pelkät asfaltin muotoilut eivät aina riitä. Sammonkadun tapaus osoittaa, että materiaalinvaihdokset, selkeä geometria ja rakenteelliset korotukset ovat usein välttämättömiä, jotta autoilijat hahmottavat poikkeavan ympäristön ja alentavat nopeuksia.



Sammonkadun pyöräkatu. Joensuussa ei ole värienkään puolesta epäselvää, ollaanko pyöräkadulla vai ei.

## 5.5. Pysäköinti osana kokonaisuutta

Toimivimmaksi ratkaisuksi on osoittautunut perinteinen malli, joissa pysäköinti on sijoitettu selkeästi ja johdonmukaisesti kadun reunoille. Katutilan viihtyisyyttä voidaan myös parantaa pätkimällä yhtenäiset pysäköintijonot pysäköintitaskuiksi esimerkiksi istutuksilla. Tämä ryhmittää tilaa ja rauhoittaa kadun rytmiä.

Joensuun Kauppakadulla käytetty 1,5 metrin erotuskaista pysäköinnin ja ajoradan välissä on parantanut erityisesti koettua turvallisuutta. Lisäksi se ehkäisee tehokkaasti avautuviin oviin törmäämistä ja parantaa peruuttavien autojen näkemäalueita. Joensuun asiantuntijat kuitenkin korostavat, että kyseessä on nimenomaan tiiviiseen liikekeskustaan ja vilkkaaseen asiointipysäköintiin tarkoitettu paikallinen täsmäratkaisu. Mallia ei suositella sellaisenaan hiljaisemmille asutokaduille, joissa peruuttavat autot voisivat muuttaa kadun luonnetta viihtyisästä katutilasta pysäköintialueaiseksi.



*Joensuun Kauppakadulla on leveä erotuskaista pysäköinnin ja ajoradan väliissä. Poikittaispysäköinti on kuitenkin vilkkaaseen asiointipysäköintiin tarkoitettu paikallinen täsmäratkaisu, jota ei suositella sellaisenaan muualle.*

Asuinkaduilla, joilla pysäköintipaine on vähäisempi, kadunvarsipysäköinti on usein toimivin ratkaisu. Olennaista on, että pysäköinti ei saa kaventaa katua tavalla, joka muuttaa pyöräkadun luonteen ahtaaksi kujaksi tai tavalliseksi ajoradaksi.

Sveitsissä ja Alankomaissa on käytetty asuinkaduilla onnistuneesti myös ratkaisua, jossa ajoradan tasossa oleva pysäköinti sijoitetaan vuorotellen kadun eri puolille. Tämä ratkaisu laskee ajonopeuksia luonnostaan ilman erillisiä hidasteita.



## 5.6. Talvikunnossapito

Pyöräkatu voi myös helpottaa ja tehostaa kunnossapitoa. Koska pyöräliikenne kulkee ajoradalla, hoidettava pinta on leveä ja yhtenäinen, mikä mahdollistaa järeämmän kunnossapitokaluston käytön. Tämä tuo tehokkuutta ja nopeutta työhön. Niin Helsingin kokemukset harjasuolauksesta, Turun kokemukset harjahiekoituksesta kuin Joensuun kokemukset aurauksesta osoittavat, että pyöräkadut soveltuvat hyvin korkeatasoiseen ympärivuotiseen kunnossapitoon. Lumitilojen hallinnassa pyöräkatu tarjoaa joustavuutta verrattuna pyöräteihin ja pyöräkaistoihin: lumi voidaan aurata väylän reuna-alueille.

Autojen kadunvarsipysäköinti pyöräkadulla tuo kuitenkin omat haasteensa talvikunnossapitoon. Tämä korostaa omalta osaltaan tarvetta riittävien lumitilojen suunnittelulle. Jos kadunvarsipysäköintiä ei ole, kadun muuttaminen pyöräkaduksi voi tuoda lisää lumitilaa jalkakäytävän ja ajoradan väliseen tilaan verrattuna tilanteeseen, jossa pyöräliikenne ei ollut ajoradalla.

Kaikissa tapauksissa pyöräkadulla on tärkeää huolehtia lumen ja sohjon poistosta ja liukkaudentorjunnasta nopeasti niin, että autoliikenteen ajourista ei muodostu polanteita tai lumesta ja sohjosta ajoradalla ylipäättään pyöräilyä hankaloittavaa ja vaarantavaa.



*Kulosaaren puistotiellä on kadunvarsipysäköintiä suurin osa 1,3 km pyöräkadusta. Talvihoito on saatu pääosin toimimaan kelvollisesti.*

## 5.7. Viestintä osana uudistuksia

Porvoon ja Joensuun kokemukset osoittavat, että tekninen onnistuminen on vain puolet työstä. Uudentyyppinen katutila vaatii aina aktiivista viestintää. Asioita on usein “väännettävä rautalangasta”: autolla saa yhä ajaa, tontille pääsee ja pysäköinti on sallittua.

Onnistuneissa hankkeissa viestinnän kärki ei ole ollut pelkissä liikennesäännöissä, vaan arvoissa: turvallisuus, viihtyisyys ja keskustan saavutettavuus kaikille. Alkuvaiheen kritiikki on tyyppillistä ja yleensä laantuu, kun käyttäjät tottuvat uuteen järjestelyyn.



*Pikisaarenten pyöräkatu Oulussa. Porvoossa ja Oulussa käytetään selvyuden parantamiseksi pyöräkatumerkkiä myös ajoratamaalauksena.*

## 5.8. Tyypillisimmät sudenkuopat

Kokemusten perusteella pyöräkatujen epäonnistumiset liittyvät harvoin itse perusideaan, vaan toteutuksen laatuun:

1. **Liian kevyt toteutus:** Pelkät liikennemerkit ja maali eivät muuta kadun luonnetta.
2. **Epäselvä viestintä:** Pyöräkatu tulkitaan virheellisesti autoilun kielloksi.
3. **Väärät odotukset:** Käyttäjille ei ole kerrottu, että kyseessä on sekaliikenneympäristö.
4. **Tinkiminen materiaaleista:** Säästöt kostautuvat nopeasti kulumisena ja epäselvänä ympäristönä.

## 6. Johtopäätökset ja suositukset

Vaikka aineisto ei mahdollista syvällistä kausaalista vaikutusarviointia, eri aineistolähteistä muodostuva kokonaiskuva on johdonmukainen. Hanke on osoittanut, että pyöräkatu on vakiinnuttanut paikkansa suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa.

Kertyneen näytön perusteella pyöräkatuja ei ole enää perusteltua käsitellä poikkeuksellisinä kokeiluina, vaan yhtenä vakiintuvana kaupunkikatujen suunnitteluratkaisuna, jolla voidaan ratkaista ahtaiden kaupunkitilojen haasteita, parantaa liikenneturvallisuutta ja lisätä kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.



*Näse-Jutten katu toimii sujuvana ja turvallisena osana Porvoon pyöräliikenteen verkkoa.*

Hankkeen keskeisin havainto on, että pelot turvallisuuden heikkenemisestä ovat osoittautuneet turhiksi. Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle ja autoliikenne rauhoitetaan, voittavat kaikki – myös jalankulkijat. Hankkeen neljän kohdekunnan kokemukset osoittavat, että pyöräkadut toimivat turvallisesti ja sujuvasti hyvinkin erilaisissa kaupunkiympäristöissä. Näiden tulosten perusteella pyöräkaduilla on suuri potentiaali yleistyä laadukkaana pyöräliikenteen ratkaisuna ja lisätä samalla kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.

On kuitenkin tärkeää korostaa, että havaitut myönteiset piirteet voivat johtua useiden samanaikaisten tekijöiden yhteisvaikutuksesta, eivätkä ne sellaisenaan osoita yksittäisen toimenpiteen kausaalista vaikutusta.



## 6.1 Tärkeimmät opit: Mitä tehdä ja mitä välttää

Asiantuntijoiden kokemukset neljästä eri kaupungista voidaan kiteyttää seuraavaan listaukseen, joka toimii pika-apuna uusien hankkeiden suunnittelijoille.

TEE NÄIN	VÄLTÄ NÄITÄ
<p><b>Valitse kohde oikein:</b> Pyöräkatu kuuluu pyöräliikenteen pääreitille, jossa on paljon käyttäjiä. Älä tee pyöräkatua “vain rakentamisen ilosta” hiljaiselle sivukadulle.</p>	<p><b>Älä säästä väärässä paikassa:</b> Älä korvaa punaista kiviainesta punaisella pinnoitteella, joka kuluu vuodessa pois.</p>
<p><b>Panosta laatuun ja materiaaleihin:</b> Kadun on näytettävä pyöräkadulta. Käytä punaista asfalttia (punaisella kiviaineksella) ja kiveyksiä. Visuaalinen ilme ohjaa käyttäytymistä tehokkaammin kuin liikennemerkit.</p>	<p><b>Älä jätä risteyksiä epäselviksi:</b> Pelkkä liikennemerkki ei riitä, jos ajorata näyttää kiitoradalta. Käytä rakenteellisia hidasteita – korotuksia, materiaalin vaihdoksia ja tiukkaa geometriaa nopeuksien hillitsemiseksi.</p>
<p><b>Viesti rautalangasta vääntäen:</b> Varaudu muutosvastarintaan. Viesti selkeästi, että autoilu on yhä sallittua ja tontille pääsee.</p>	<p><b>Älä unohda talvea:</b> Älä suunnittele katuprofilia niin ahtaaksi, ettei lumelle jää tilaa.</p>
<p><b>Aseta jalankulku etusijalle:</b> Kun pyörät siirtyvät ajoradalle, pyhitä jalkakäytävät aidosti vain jalankulkijoille.</p>	<p><b>Älä pelkää ajorataa:</b> Älä tee kompromisseja, joissa pyöräilijöitä yritetään yhä mahdollistaa jalkakäytävän reunaan. Rohkeus siirtää pyörät ajoradalle on toimivan pyöräkadun edellytys.</p>





*Kauppias Hammarin katu näyttää ja tuntuu pyöräkadulta. Yksityiskohtien ja materiaalsen laatu on korkealla tasolla.*

## 6.2. Missä pyöräkatu todennäköisesti toimii – ja ei toimi?

Hankkeen havainnot eri kaupungeista piirtävät varsin johdonmukaisen kuvan siitä, millaisissa kaupunkiympäristöissä pyöräkatu toimii tarkoituksenmukaisena ja vaikuttavana ratkaisuna – ja millaisissa olosuhteissa sen toimivuus on todennäköisemmin rajallinen tai edellyttää merkittäviä lisätoimenpiteitä.

### PYÖRÄKATU TOIMII TODENNÄKÖISESTI HYVIN, KUN:

- ❖ **Kadun verkollinen merkitys on selkeä.** Katu on osa pyöräliikenteen pääverkkoa tai muodostaa muuten keskeisen ja luontevan reitin merkittävään kohteeseen, kuten keskustaan, kouluun tai joukkoliikenteen solmu-kohtaan. Pyöräliikenteen volyyymi on jo lähtökohtaisesti merkittävä tai sillä on selkeä potentiaali kasvaa.
- ❖ **Läpiajoliikenteen rooli on rajattu.** Autoliikenteen läpiajo on estetty tai selvästi rajoitettu liikenteenohjauksellisin keinoin (esimerkiksi hidaskatujärjestelyin, umpikujin, kääntymiskielloin tai muilla vastaavilla ratkaisuilla), ja moottoriajoneuvoliikenne on luonteeltaan pääasiassa tontille ajoa tai muuta paikallista asiointiliikennettä.
- ❖ **Liikennemäärien suhde tukee “autoilija kylässä” -periaatetta.** Autoliikenteen määrä on kohtuullinen suhteessa pyöräliikenteeseen, eikä auto



muodostu kadun tilankäytön tai liikenteellisen rytmin dominoivaksi elementiksi. Tällöin pyöräkadun perusajatus toteutuu luontevasti myös käytännössä.

- ❖ **Katutila on rakenteellisesti niukka.** Katuympäristö on sen verran ahdas, että erillisten pyöräliikenteen järjestelyjen toteuttaminen veisi tilaa esimerkiksi jalkakäytäviltä, katupuilta tai muilta kaupunkitilan laadun kannalta keskeisiltä elementeiltä. Pyöräkatu mahdollistaa tällöin toimivan ratkaisun ilman merkittäviä tilallisia kompromisseja.



*Pikisaarentien pyöräkatu Oulussa päättyy ja pääreitti jatkuu pyörätienä.*

#### PYÖRÄKATU TOIMII TODENNÄKÖISESTI HUONOMMIN, KUN:

- ❖ **Katu toimii autoliikenteen sujuvana läpiajoreittinä.** Jos katu on osa autoliikenteen luontaista oikoreittiverkkoa eikä läpiajoliikennettä rajoiteta tehokkaasti, autojen määrä ja liikenteen rytmi alkavat helposti määrittää kadun toimintaa tavalla, joka on ristiriidassa pyöräkadun perusidean kanssa.
- ❖ **Katu ei ole luonteva osa pyöräliikenneverkkoa.** Jos katu ei muodosta pyöräliikenteen kannalta merkityksellistä yhteyttä, investoinnin vaikuttavuus jää vähäiseksi. Pyöräkatua ei ole perusteltua toteuttaa vähäliikenteiselle sivukadulle vain ratkaisun itsensä vuoksi, jos se ei aidosti palvele verkollista kokonaisuutta.
- ❖ **Jalankulun määrä on poikkeuksellisen suuri.** Ydinkeskustojen vilkkaim-



milla kaupallisilla kaduilla, joilla jalankulkijoiden määrä on erittäin suuri ja tila on jatkuvasti ruuhkautunut, pyöräliikenteen ja jalankulun sijoittaminen samaan tai välittömästi vierekkäiseen tilaan voi lisätä konflikteja. Tällaisissa ympäristöissä kävelykatu tai selkeämmin eriytetty ratkaisu on usein toimivampi vaihtoehto.

### 6.3. Pyöräkatujen potentiaali ja tulevaisuus Suomessa

Pyöräkatujen suurin potentiaali ei rajoitu vain yksittäisiin keskustakatuihin. Kuten Joensuun esimerkki osoittaa, pyöräkatu on strateginen työkalu koko liikennejärjestelmän rauhoittamiseen.

#### ASUNTOKADUT HALTUUN

Suomalaisissa kaupungeissa on valtava määrä ruutukaava-alueiden asuntokatuja, joilla ajetaan nykyisin tarpeettoman kovaa. Tulevaisuudessa nämä kadut voidaan systemaattisesti muuttaa pyöräkaduiksi tai hidaskadueiksi normaalin saneerausyötyksen yhteydessä. Tämä tukee suoraan nollavisioita, sillä pyöräkatu tekee ylinopeuden ajamisesta paitsi fyysisesti hankalaa myös sosiaalisesti sopimatonta.



*Honkapolun pyöräkatu Joensuussa on pääosin asuntokatu.*

#### KUSTANNUSTEHOKKUUS, EI HALPUUS

Tulevaisuudessa pyöräkatu tarjoaa kustannustehokkaan vaihtoehdon verkon täydentämiseen. Vaikka laadukkaat pintamateriaalit (punainen kiviaines, luonnonkivi) nostavat neliöhintaa tavalliseen katuun verrattuna, kokonaisuus on usein edullisempi kuin erillisten väylien rakentaminen tiiviiseen ympäristöön. Kyse on investoinnista laatuun, joka maksaa itsensä takaisin viihtyisyytenä ja turvallisuutena.



## 6.4. Suositukset kunnille

Kertyneen näytön perusteella pyöräkatuja voidaan pitää perusteltuna osana suomalaisten kaupunkien keinovalikoimaa, ei vain yksittäisinä kokeiluina. Hankkeen tulosten perusteella esitämme seuraavat suositukset kaikille suomalaisille kunnille:

1. **Strateginen taso:** Ota pyöräkatu osaksi työkalupakkia. Älä pidä pyöräkatua erikoisuutena, vaan normaalina katusuunnittelun ratkaisuna. Määrittele sille selkeät kriteerit (liikennemäärät, verkon osa) suunnitteluohjeistuksessa.
2. **Verkkotaso:** Suunnittele verkkoa, älä pätkiä. Pyöräkatu toimii parhaiten, kun se on osa jatkuvaa reittiä. Varmista, että pyöräkatu kytkeytyy saumattomasti muuhun pyörätieverkkoon.
3. **Toteutustaso:** Uskalla kokeilla ja korjata. Ensimmäisen version ei tarvitse olla täydellinen. Tärkeintä on aloittaa. Seuraa vaikutuksia ja ole valmis tekemään hienosäätöä, kuten Joensuussa ja Turussa on tehty.
4. **Viestintätaso:** Puhu arvoista. Kun ehdotat pyöräkatua, älä puhu vain liikenteestä. Puhu viihtyisyydestä, lasten turvallisuudesta ja melun vähenemisestä.



## 7. Lähteet

- ❖ A-Insinöörit / Porvoon kaupunki (2023). Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien seurantalutkimus. Loppuraportti 29.8.2023.
- ❖ Mäenpää, Arttu (2022). Käyttäjätutkimus Kulosaaren puistotien pyöräkadusta. Diplomityö, Aalto-yliopisto.
- ❖ Onnettomuudet kartalla -palvelu. Liikenneonnettomuudet Suomessa. Ramboll / Väylävirasto. <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnettomuudet/poliisi>
- ❖ Pyöräilykuntien verkosto (2023). Inklusiivinen infra: Kaikki käyttäjät huomioiva suunnittelu. Virikeaineistoa kunnille.
- ❖ Tilastokeskus. Tieliikenneonnettomuudet-tilastopalvelu. [https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet\\_fi.html](https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html)
- ❖ Valonia (2021). Kestävän liikkumisen ratkaisuja: Pyöräkatu. Tietokortti.

### LISÄKSI RAPORTISSA ON HYÖDYNNETTY SEURAAVIA AINEISTOJA:

- ❖ Asiantuntijahaastattelut: Helsingin, Joensuun, Porvoon ja Turun liikennesuunnittelijat (2025).
- ❖ Hankkeen media-analyysi (2025): Pyöräkatujen uutisointi suomalaisessa mediassa 2017–2025.
- ❖ Hankkeen käyttäjäkyselyt (2025): Helsingin ja Turun pyöräkatujen käyttäjäkyselyt.
- ❖ Joensuun kaupunki: Liikenteen ja katuverkon seurantadata (2016–2024).
- ❖ WSP / Tampereen kaupunki (2025). Uusien infra- ja liikenteenohjausratkaisujen turvallisuus ja vaikutukset Tampereella, raporttiluonnos 12/2025.



Toukokuussa 2025 valmistunut Kuraattorinpolku on Turun uusin pyöräkatu.



Pyöräkatu on eurooppalainen liikennesuunnittelun työkalu, joka on vakiintumassa osaksi suomalaista kaupunkiympäristöä. Tämä raportti kokoaa ensimmäistä kertaa yhteen pyöräkatujen toteutuksista kertyneen kokemuksen neljästä suomalaisesta kaupungista.

#### RAPORTTI TARJOAA:

- ❁ Kattavan turvallisuusanalyysin 20 pyöräkadulta viiden vuoden ajalta.
- ❁ Käyttäjäkokemusten kartoituksen kolmesta kaupungista.
- ❁ Käytännönläheiset opit onnistuneista ratkaisuista ja vältettävistä sudenkuopista.
- ❁ Selkeät kriteerit, milloin pyöräkatu sopii – ja milloin ei.

Julkaistu on tarkoitettu kuntien liikennesuunnittelijoille, päätöksentekijöille, Elinvoimakeskuksille ja suunnittelukonsulteille.

Hanke on toteutettu Traficomien tieliikenteen turvallisuuden valtionavustuksella vuonna 2025.

VA-Traficom-2024-5-7

Kirjoittajat: Pyöräilykuntien verkoston erityisasiantuntija Martti Tulenheimo ja johtava asiantuntija Matti Hirvonen.

Taitto: Jyri Öhman / Kilda.

Kaikki raportin kuvat Martti Tulenheimo ja Matti Hirvonen, ellei kuvan yhteydessä toisin mainita.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY:N JULKAISUJA 1/2026  
[WWW.POLJIN.FI](http://WWW.POLJIN.FI)