



FinnCycle

Traficom 8.8.2025

Sisältö

1. Mikä ihmeen FinnCycle?
2. Merkittävimmät erot suomalaisten ja hollantilaisten kaupunkien välillä?
3. Mitä voimme oppia Hollannista ja Tanskasta?
 - Valikoidut esimerkit ulkomaalaisten verokkikaupunkien liikennestrategioista
4. Liikennekulttuurin merkitys pyöräliikenteen kasvulle?
5. Suosituksia suomalaisille kaupungeille pyöräliikenteen edistämiseksi



FinnCycle lyhyesti

- Mukana 13 kaupunkia
- 2/2023-12/2025
- Tutkimuksen kohteena 8 eurooppalaista pyöräilykaupunkia
- Tavoitteena mahdollistaa pyöräliikenteen seuraava suuri kehitysloikka

- Helsinki
- Hyvinkää
- Joensuu
- Jyväskylä
- Kokkola
- Kuopio
- Lahti
- Oulu
- Pori
- Rauma
- Tampere
- Turku
- Vaasa
- Tampereen yliopisto
- Utrecht
- Veenendaal
- Zoetermeer
- Goes
- Zwolle
- Arnhem
- Copenhagen
- Århus



Kenen kaupunki?

- Kenelle kaupunkia tulisi suunnitella?
- Mikä on kaupunkisuunnittelun aikajänne?

- Tänä vuonna syntyvät lapset täyttävät 18v vuonna 2043

Merkittävimmät erot suomalaisten ja ulkomaalaisten verrokkikaupunkien välillä?

1. Liikennepolitiikka
2. Strategiat ja sitoutuminen
3. Liikenteen rauhoittaminen
4. Pyöräilijän asema liikennejärjestelmässä
5. Liikennekulttuuri

Liikennepolitiikka

- Pyöräliikenne on integroitu osa kaikkea kaupunkisuunnittelua
 - Pyöräliikenteen edistäminen on organisaation yhteinen asia, sitä ei kyseenalaisteta
- Organisaatio sitoutetaan liikennepoliittisiin tavoitteisiin strategioiden avulla
 - Mobility Plan
 - Structural Plan
- Strategioissa voimakkaita kirjauksia pyöräliikenteen edistämiseksi ja autoliikenteen haittojen pienentämiseksi
 - Utrecht Structural Plan: ”Autoliikenteen määrä ei saa kasvaa, kasvu pitää ratkaista kestäväillä kulkumuodoilla”
 - Utrecht Mobility Plan: ”Pyöräliikenteelle tarjotaan lyhyemmät reitit kuin autoliikenteelle”

Strategiat ja sitoutuminen

- Mobility Planin laadinnassa aikahorisontti 20 vuotta, päivitysväli 10 vuotta
 - Vrt. Suomessa LJS tai SUMP
- Poliitikkojen hyväksymät strategiapaperit ovat **juridisesti** sitovia (koskee myös seuraavia vaalikausia)
- Sitovat myös valmisteluorganisaatiota, toiminnanohjaukseen käytetään erityistä huomiota
 - Toiminnanohjauksen prosessi on paljon systemaattisempi kuin Suomessa

Liikenteen rauhoittaminen

- Nopeusrajoitusten muuttamista ei tehdä KOSKAAN pelkästään liikennemerkkiä muuttamalla kuten meillä Suomessa.
- Nopeusrajoituksen muuttaminen edellyttää AINA katutilan muuttamista
 - Kavennukset, hidasteet, visuaaliset elementit, sivusiirtymät, katuvihreät
 - Läpiajon katkaisu, risteysten yksisuuntaistaminen, liikennevalojen POISTAMINEN
 - Poliisi ei valvo mikäli katutilaa ei muuteta vastaamaan nopeusrajoitusta
- Katuverkolla selkeä hierarkia
 - Flow-kadut vs Access-kadut (pääkadut vs tonttikadut)
 - Pääkadut flow-katuja joissa autoliikenteen sujuvuutta priorisoidaan
 - Muut kadut ovat ns access-katuja joissa pääsee autolla mutta läpiajo yleensä katkaistu

Pyöräilijän asema liikennejärjestelmässä

- Suurin osa infrasta ns. sekaliikennettä, pyöräilijä on ensisijaisesti ajoradalla
- Erillistä pyöräinfraa vain perustellusta tarpeesta
- Jalankulkua ja pyöräilyä EI yhdistetä
 - Kevytliikenne-ajattelua ei ole olemassakaan
- Paradigman muutos!

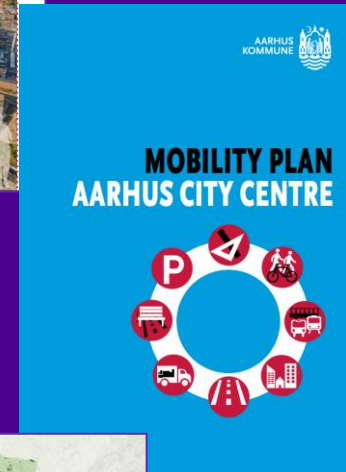
Liikennekulttuuri

- Pyöräily on asukkaille ensisijainen kulkumuoto kaupunkiliikenteessä
- Kaikki eivät kuitenkaan pyöräile, myös autoliikennettä on paljon
- Autoliikenne on sujuvaa VAIN keskustan kehälle saakka
- Liikennesuunnittelulla on luotu rauhallisen autoliikenteen kulttuuri
 - Pyöräliikennettä ja pyöräilijöitä kunnioitetaan
 - Pyöräilykulttuuri kehittyy, pyöräilystä tulee yleisesti hyväksytty, yhteinen asia

Valikoidut esimerkit verrokkikaupunkien liikennestrategioista

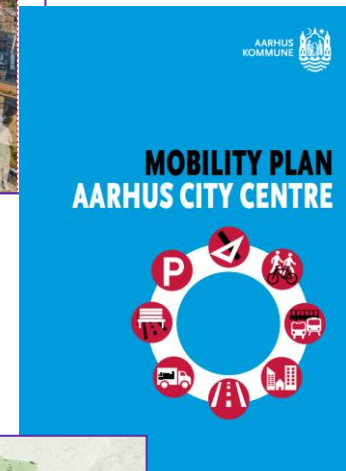
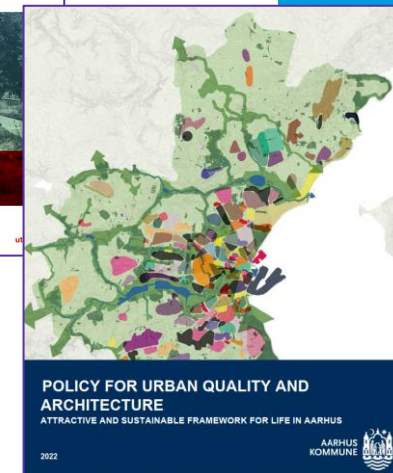
Tiivistelmä:

Tutkimusaineistoksi saatiin verrokkikaupunkien kaupunkistrategioita, liikennestrategioita, kestävän liikkumisen suunnitelmia sekä maankäyttöstrategioita. Tutkimuksessa analysoitiin saatuja aineistoja ja pyrittiin löytämään niissä eri kaupunkien välillä toistuvia teemoja sekä identifioimaan merkittävimpiä eroja suomalaisiin kaupunkeihin verrattuna.



Valikoidut esimerkit verrokkikaupunkien liikennestrategioista

- Arnhem
 - Arnhem SUMP – Sustainable Mobility Plan 2040
- Utrecht
 - Utrecht Mobility Plan 2040
 - Utrecht Spatial Strategy 2040
- Århus
 - Århus City Center Mobility Plan 2050
 - Policy for Urban Quality and Architecture



Valikoidut esimerkit verrokkikaupunkien liikennestrategioista

- Yhteisiä piirteitä:

- Tavoitteena terveellisempi, turvallisempi ja viihtyisämpi kaupunki
- Liikennestrategia sidotaan kaupungin ilmastotavoitteisiin
- Autoliikenteen haitat tunnistetaan ja kerrotaan avoimesti
- Autoliikenteen määrää halutaan vähentää
- Liikkumistarvetta halutaan vähentää ja matkoja lyhentää
- Vähemmän tilaa autoille: Autopaikkoja ja asfaltoitua pintaa vähennetään
- Kestäville kulkumuodoille tarjotaan autoliikennettä parempi palvelutaso
 - Lyhyemmät reitit, liikennevalojen priorisointi, katutilan ja kapasiteetin allokointi



Yhteinen tavoite: terveellinen, kestävästi saavutettava ja elinvoimainen Utrecht

Molemmat asiakirjat nojaavat yhteiseen visioon: varmistaa kaupungin terve kasvu, joka säilyttää elinympäristön laadun, lisää vehreyttä ja tukee kestäviä kulkutapoja.

Toisiaan täydentävät strategiat:

Mobility Plan 2040 keskittyy siihen, *miten ihmiset liikkuvat* nyt ja tulevaisuudessa. Se ohjaa investointeja, painottaa aktiivisia ja vähäpäästöisiä kulkutapoja ja pyrkii vähentämään autoriippuvuutta.

Spatial Strategy Utrecht 2040 (RSU 2040) määrittelee, *missä kaupungin kasvu tapahtuu ja millä ehdoilla se tapahtuu*. Se ohjaa maankäytön tiivistämistä, monikeskuksisen kaupungin kehitystä sekä kaupunginosien tiivistämistä "10 minuutin kaupungin" periaatteella.

Toimintatavan muutos: yksittäisistä infrahankkeista järjestelmämuutokseen

Molemmat dokumentit ohjaavat siirtymää infrastruktuuripainotteisesta yksittäishankkeiden suunnittelusta kohti laajempaa järjestelmämuutosta.

Kyse ei ole vain uusista väylistä tai kaavoista, vaan koko ajattelutavan muutoksesta: vähemmän autoja, enemmän tilaa ihmisille ja kaupunkielämälle.

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond,
aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040



utrecht.nl/
rsu2040

Keskeisimmät periaatteet

1. **Tiiveys.** Kaupungin kasvu keskitetään keskustan ympärille, maankäyttöä ei hajauteta. Tämän seurauksena liikkumisen tarve vähenee ja matkat lyhenevät.
2. **Inklusiivisuus.** Kaikki kaupunkilaiset huomioidaan ja fyysisiä esteitä puretaan, esteettömyyttä parannetaan esim liikennevaloja poistamalla.
3. **No growth in car traffic.** Autoliikenteen haitat tunnustetaan ja kaikki kasvu tulee kattaa kestäväillä kulkumuodoilla. Uusien asuinalueiden kehittäminen sallitaan vain mikäli saavutettavuus voidaan varmistaa kestäväillä kulkumuodoilla siten että autoliikenteen määrä ei kasva.

The most important principles of the RSU in the field of mobility are:

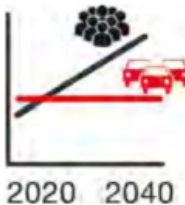
1. Proximity: We concentrate the city's growth this way as much as possible in the inner city around junctions. As a result, people travel less (far) to work and facilities, they participate more easily different activities and choose them more often walking, cycling, public transport and shared mobility.



2. Inclusivity: The municipality of Utrecht is building an inclusive city, where there is room for everyone and where social and physical barriers are resolved. We organize the mobility system in such a way that everyone can participate.



3. No growth in car traffic: By absorbing mobility growth with walking, cycling, public transport and shared mobility, we contribute to healthy mobility that takes up as little space as possible and is accompanied by as little inconvenience as possible. In this way we create space for densification and a green and climate-proof design of the city where it is pleasant to live, work and recreate.



Utrechtin liikenteellinen visio vuodelle 2040

- Autoliikenteen määrä ei saa kasvaa
- Utrechissa arvioidaan että 70% **alle 15km matkoista** on potentiaalisia pyörämatkoja.
- Autolla pääsee yhä perille, mutta reitit eivät välttämättä ole lyhyimpiä tai nopeimpia.
- Kadunvarsipysäköintiä vähennetään ja autot ohjataan pysäköimään keskitetysti kaupungin reunoille.
- Autoliikenteen kapasiteettia ja **asfaltoitua pintaa** vähennetään
- Vapautuva tila käytetään viheralueisiin, kävelyyn, pyöräilyyn, leikkiin ja kaupunkielämään.
- Niille, joille auto on ainoa toimiva vaihtoehto, sen käyttö säilyy mahdollisena.



Liikennekulttuurin merkitys

Tiivistelmä:

Tutkimuksessa selvitettiin verrokkikaupunkien strategioiden ja liikennepolitiikan sekä infraratkaisujen lisäksi liikennekulttuurin merkitystä pyöräliikenteen yleistymiseen. Selkeänä havaintona oli, että liikennesuunnittelun (ja liikennepolitiikan) keinoin verrokkikaupunkeihin on luotu rauhallisen liikkumisen kulttuuri ja sitä tukeva liikenneympäristö. Tämä on merkittävästi edesauttanut vahvan arkipyöräilykulttuurin syntymistä.



Keskeisin edellytys rauhallisen liikennekulttuurin syntymiselle on se, että kaupunkialueella moottoriajoneuvoliikenteen nopeudet pidetään matalina. Tätä ei yritetä toteuttaa pelkillä liikennemerkeillä tai valvonnalla vaan liikenneinfran suunnittelulla sellaiseksi että se ei edes mahdollista kovia ajonopeuksia.

Kun katuympäristö viestii rauhallisesta liikkumisesta, autoilijat tyytyvät ajamaan rauhallista vauhtia ja heillä on siten aikaa huomioida myös jalankulkijat ja pyöräilijät. Rauhallisesta liikenteestä hyötyvät merkittävästi myös kadunvarren asukkaat: melua ja päästöjä on vähemmän ja tilaa jää myös katuvihreälle.

Vaikka tilaa autoliikenteelle on tyypillisesti vähemmän kuin suomalaisissa kaupungeissa, autoilijat kokevat silti liikenteen sujuvaksi. Liikenne soljuu tasaisen rauhallista vauhtia eikä jatkuvaa kiihdytys-jarrutus –ilmiötä juurikaan näy.

Rauhallinen autoliikenteen kulttuuri on keskeinen edellytys vahvan arkipyöräilykulttuurin syntymiselle. Verokkikaupungeissa pyöräliikenne on lähtökohtaisesti ajoradalla ja erillistä pyörätieinfraa on vain pääkatujen varsilla.



Suosituksset suomalaisille kaupungeille

Tiivistelmä:

Tutkimuksen myötä suomalaisille kaupungeille on laadittu kokoelma suosituksia, joita kaupunkien tulisi ottaa käyttöön, mikäli ne mielivät nostaa pyöräliikenteen kulkutapaosuutta nykyisestä. Osa suosituksista liittyy toimintamalleihin, osa infraratkaisuihin ja osa liikenteenhallinnan prioriteetteihin. Seuraavassa kappaleessa käydään läpi 15 suositusta suomalaisille kaupungeille.



Tutkittujen esimerkkikaupunkien perusteella voidaan tunnistaa joukko toimintatapoja, joiden systemaattinen ja pitkäjänteinen soveltaminen on ollut keskeistä pyöräliikenteen menestyksessä. Suomalaisissa kaupungeissa tulisi jatkossa kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin osa-alueisiin:

1. Strategioihin sitoutuminen ja poliittinen tahto

Alankomaalaisissa kaupungeissa pyöräily on selkeästi tunnistettu strategiseksi ratkaisuksi liikenteen, ilmaston, terveyden ja kaupunkitilan haasteisiin. Strategiset ohjelmat (esim. Mobility Plan, Spatial Strategy) ovat poliittisesti päättäjiä sitovia ja pitkäjänteisiä. Suomessa tarvitaan kunnianhimoisempia tavoitteita, jotka sitovat poliittisen päätöksenteon yli valtuustokausien.

2. Liikenteen rauhoittamisen systematiikka

Alankomaalaiset kaupungit ovat vuosikymmenten ajan suunnitelmallisesti rauhoittaneet katuverkkoa. Tämä on ollut välttämätön ennakkoehto sille, että pyöräliikenteelle voidaan luoda houkuttelevat olosuhteet myös sekaliikenteenä. Suomessa liikenteen rauhoittamista tehdään usein vain yksittäisten kohteiden tasolla, ei järjestelmällisesti. Suomessa tarvittaisiin kansallinen ohjeistus ja seurantajärjestelmä, joka velvoittaa kaupungit laatimaan katuverkon hierarkiaan perustuvat rauhoittamissuunnitelmat.

3. Infran laatu ja jatkuvuus

Suomessa pyöräinfran toteutuksessa esiintyy pirstaleisuutta ja laatupoikkeamia. Hollannissa laatua pidetään lähtökohtana ja tinkimättömänä edellytyksenä: suunnittelun perusta on CROW-suunnitteluohjeet, joita noudatetaan systemaattisesti. Jatkuvuus ja loogisuus ovat kriittisiä – myös Suomessa tulee siirtyä määrän kasvattamisesta laadun varmistamiseen.

4. Rahoitus ja pitkäjänteisyys

Tutkituissa tanskalaisissa ja alankomaalaisissa kaupungeissa rahoitus muodostuu useista lähteistä: kaupungin budjetti, provinssin tuki sekä valtion tuki muodostavat pohjan ja sen lisäksi useissa kaupungeissa autopysäköinnistä kertyviä tuloja ohjataan pyöräliikenteen infran parantamiseen ja pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Suomessa pyöräliikenteen rahoitus jää usein muiden liikkumismuotojen varjoon eikä edes valtuustokauden mittaisia sitoutumuksia saada aikaiseksi. Valtion että kaupungin omassa rahoituksessa tulisi mahdollistaa monivuotinen sitoutuminen laadukkaan pyöräliikenneinfran suunnitteluun ja toteuttamiseen.

5. Maankäytön kestävyys

Hollantilaiset kaupungit – etenkin Utrecht – rakentavat uudet alueet vain, jos ne voidaan kytkeä korkeatasoiseen kävely-, pyörä- ja joukkoliikenneverkkoon. Suomessa kaavoitus ja liikkumisen suunnittelu tapahtuvat liian usein toisistaan irrallisina ja maapolitiikkaa ohjaa usein muut prioriteetit kuin kestävyystavoitteet. Liikkumisen kytkentä osaksi maankäytön suunnittelua tulee vahvistaa ohjauskeinoilla ja suunnitteluohjeilla.

Tutkittujen esimerkkikaupunkien perusteella voidaan tunnistaa joukko toimintatapoja, joiden systemaattinen ja pitkäjänteinen soveltaminen on ollut keskeistä pyöräliikenteen menestyksessä. Suomalaisissa kaupungeissa tulisi jatkossa kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin osa-alueisiin:

6. Katuverkon hierarkian määrittely ja toteutus

Katuverkon hierarkian määrittely mahdollistaa mm. liikennevalo-ohjattujen risteysten vähentämisen ja hitaamman liikenteen katujen muodostamisen. Ilman hierarkiaa voi olla vaikeaa perustella kaupunkilaisille miksi liikennettä pitää rauhoittaa juuri hänen kotikadullaan.

7. Liikenteen rauhoittaminen fyysisin keinoin

Pelkän nopeusrajoitusta osoittavan liikennemerkin vaihtamisen sijaan pitäisi siirtyä systemaattisempaan ja syvällisempään liikenteen rauhoittamiseen. Ajouradan kaventaminen, erilaiset hidasteet, kavennukset, sivuttaissiirtymät, katualueen istutukset ja muut kiinteät elementit (pyöräpysäköinti), visuaaliset hidasteet sekä pintamateriaalit ovat kaikki keinoja, joita ei Suomessa vielä riittävästi hyödynnetä. Tämä on selkeä matalalla roikkuva hedelmä, jolla olisi laajasti positiivisia vaikutuksia kaikkiin kaupunkilaisiin, ei pelkästään pyöräilijöihin.

8. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu

Jalankulun ja pyöräilyn erottelu on jo hiljalleen edennyt suomalaisissa kaupungeissa, mutta tehtävää riittää silti. Liian usein ”hanskat tippuu” kun valmista suunnitteluratkaisua jalankulun ja pyöräilyn erottamiseksi ei löydy. Suomessakin pitäisi ottaa käyttöön alankomaalaista ajattelutapaa, jossa uusilla ja innovatiivisilla ratkaisuilla voidaan kokeilemalla löytää ratkaisuja myös vaikeisiin suunnittelukohteisiin. Pelkän ”shared spacen” käyttäminen liikenteen rauhoittamiseen on hieman laiskaa suunnittelua. Erityisesti risteysalueiden suunnitteluun ja siellä tapahtuvaan erotteluun tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

9. Pyöräliikenteen priorisointi liikennevaloissa

Tutkituissa verokkikaupungeissa pyöräily on sujuvaa, erityisesti risteysalueilla. Pyöräliikennettä priorisoidaan liikennevalojen ohjauksessa, toisin sanoen pyöräilylle annetaan liikennevalokierrossa sitä enemmän sekunteja mitä lähempänä keskustaa ollaan. Useimmiten ei pyritä mahdollisimman pitkään vihreään vaan mahdollisimman lyhyeen punaiseen pyöräilijöiden osalta. Liikennevalokierrossa toteutetaan usein myös ns. tuplavihreä eli pyöräliikenne saa yhden kierron aikana kaksi vihreää – kunkin autoliikenteen suunnan saadessa vain yhden. Tämä on selkeä matalalla roikkuva (ja edullinen) hedelmä. Liikennevalojen ohjaus on nopeaa ja edullista muuttaa nykyistä enemmän pyöräliikennettä priorisoivaksi.

10. Pyöräopastimet liikennevaloissa

Tutkituissa verokkikaupungeissa jalankulkua ohjataan jalankulkuopastimilla ja pyöräliikennettä ohjataan pyöräopastimilla. Tämä pitäisi olla vakioratkaisu myös Suomessa, jossa vasta otetaan varovaisia ensimmäisiä askeleita pyöräopastimen käytössä. Oma osansa tässä on lainsäädännössä joka sallii jalankulkuopastimen käytön pyöräliikenteen ohjaamiseen. Pyöräopastimien käyttöönotolla on kustannusvaikutuksia, mutta mitä nopeammin kaupungit saavat tehtyä periaatepäätöksiä pyöräopastimien käyttöönotosta, sitä nopeammin ne päästään uusiin kohteisiin suunnittelemaan.

Tutkittujen esimerkkikaupunkien perusteella voidaan tunnistaa joukko toimintatapoja, joiden systemaattinen ja pitkäjänteinen soveltaminen on ollut keskeistä pyöräliikenteen menestyksessä. Suomalaisissa kaupungeissa tulisi jatkossa kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin osa-alueisiin:

11. Liikennevalojen poistaminen

Suomessa liikennevaloja on rakennettu ja rakennetaan edelleen vakioratkaisuna pieniinkin ruuhkautumisiin ja liikenneturvallisuusongelmiin. Sen voidaan todeta olevan ”laiskaa suunnittelua” ja eräällä tavalla silmien sulkemista todellisilta ongelmilta ja paremmilta ratkaisuilta. Erityisesti alankomaissa on viime vuosina ryhdytty systemaattisesti vähentämään olemassa olevia liikennevaloja ja korvaamaan niitä muilla ratkaisuilla. Samalla yleensä onnistutaan rauhoittamaan liikennettä ja myös sujuvoittamaan useimpia ajosuuntia ja kulkumuotoja. Suomessakin tulisi suhtautua erittäin kriittisesti uusien liikennevalojen rakentamiseen ja olemassa olevien liikennevalojen poistamista tulisi harkita tietyissä kohteissa.

12. Tiemerkintöjen systemaattinen käyttö pyörätieympäristössä

Tutkituissa verokkikaupungeissa pyöräilyä tehdään helppoa ja loogista myös tiemerkintöjen avulla. Logiikka on usein hyvin samanlainen kuin autoliikenteessä (katkoviivat, sulkoviivat, ohjausviivat, kääntymisnuolet, saarekkeet jne). Suomessa tulisi laatia ohjeistus tiemerkintöjen käyttöön pyörätieympäristössä ja kaupunkien tulisi ottaa tiemerkinnät vakiintuneeksi tavaksi myös pyöräliikenteelle. Tämä on matalalla roikkuva ja edullinen hedelmä, sillä pyöräliikenteen tiemerkinnät ovat selvästi autoliikenteen tiemerkintöjä edullisempia ja autoliikenteen tiemerkinnät tehdään silti aina kustannuksia kyselemättä.

13. Kunnianhimon nostaminen strategiatyössä

Tutkituissa verokkikaupungeissa on onnistuttu priorisoimaan pyöräliikennettä, koska asiasta on sovittu liikenne- ja maankäyttöstrategioissa. Strategiat toimivat selkänajana tarkempaa suunnittelua tehtäessä ja yksittäisten hankkeiden hyväksymisprosessin eri vaiheissa.

14. Toiminnanohjausprosessi strategian toimeenpanossa

Tutkituissa verokkikaupungeissa on tyypillisesti käytössä tarkkaan mietitty toiminnanohjausprosessi ja erilaisia arviointikehikkoja hankearvioiteja varten. Niiden avulla varmistetaan, että ehdotetut hankkeet toteuttava strategiaa eivätkä ole niiden vastaisia.

15. Suunnitteluohjeen noudattaminen

Tutkituissa verokkikaupungeissa pyöräliikenteen infraa suunnitellaan tiukasti valtakunnallisiin suunnitteluohjeisiin tukeutuen. Erityisesti Alankomaiden CROW-organisaatio laatii ja päivittää suunnitteluohjeita säännöllisesti ja niitä noudatetaan kaupunkien suunnitteluorganisaatioissa. Suunnitteluohjeisiin suhtaudutaan vakavasti (”CROW-bible”) ja niitä pyritään noudattamaan säntillisesti. Suomessakin on laadittu laadukas valtakunnallinen suunnitteluohje, mutta sen noudattamisessa on vielä paljon toivomisen varaa.

Kiitos! Kysymyksiä?

harri.vaarala@tuni.fi
harri.vaarala@ouka.fi

