

Pyöräliikenteen edistämisestä pyöräliikenteen priorisointiin

Kokemuksia Euroopan parhaista pyöräilykaupungeista



Harri Vaarala

Väitöskirjatutkija

Tampereen yliopisto

FinnCycle-tutkimuskaupungit

Utrecht

Veenendaal

Zoetermeer

Goes

Zwolle

Arnhem

Copenhagen

Århus



Harri Vaarala

FinnCycle-tutkimushanke 2023-2025

Yhteenvetoraportti ja suositukset suomalaisille kaupungeille



• HS 19.2.2026



Pyöräilijät Pasilan aseman itäpuolella Ratapihantien ja Rautatieläisenkadun risteyksessä. Kuva on lokakuulta 2025.

Tutkimus: Poliitikko hidastaa pyöräilyn edistämistä

Monessa eurooppalaisessa kaupungissa on edistetty pyöräilyä ja kävelyä, mutta Suomessa ei uskalleta ottaa tilaa autoilta, väittää tuore tutkimus.

Salla Rajala HS
Kaisu Moilanen HS

LYHYTJÄNTEINEN poliitikko hidastaa pyöräilyn edistämistä Suomessa, selviää Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen toteuttamasta Finncycle-hankkeesta.

Sinä vertailtiin kolmen vuoden ajan suomalaisten kaupunkien pyöräilyolosuhteita ja siihen liitty-

vää päätöksentekoa eurooppalaisiin verrokkeihin Hollannissa ja Tanskassa.

Verokkikaupungit ovat eri kokoisia pyöräilyn edistämiseksi kunnostautuneita kaupunkeja, kuten Tanskan Kööpenhamina ja Hollannissa Utrecht.

Tutkimuksen mukaan suurin ero maiden välillä ei ole katuinfrastruktuuri, vaan poliittisessa kulttuurissa ja päätöksien sitoutumisessa.

SUOMESSA tempoileva ja lyhytjänteinen politiikka on valitseva käytäntö hankkeen projektipäällikön, Tampereen yliopiston väitöskirjantutkija Harri Vaarala sanoo.

"Kun Suomessa tulee vaalit, kaikki menee uusiksi ja laaditaan uusi strategia. Vaikka on edellisen valtuuston hyväksymä strategia, sanotaan, ettei sitä tarvitse uudistaa."

Vaaralan mukaan tutkimuksen maiden strategiat ja tavoitteet ovat yhteneväisiä. Merkittävä ero on, että Hollannissa tavoitteet sitovat pidemmäksi aikaa.

Tavoitteet sitovat valtuustojen yli vaalikausien. Tyyppillisesti niihin sitoudutaan vähintään kymmeneksi vuodeksi.

"Strategia sitoo juridisesti ei pelkästään yhtä päättäjäsukupolvea, vaan myös seuraavaa. Jos siitä

yritytään livetä, voidaan haastaa oikeuteen."

Vertailukaupungeissa on raportin mukaan tapahtunut ajattelussa merkittävä muutos, joka kannustaa pyöräilyn edistämiseen.

Esimerkiksi Zwollen kaupungissa Hollannissa katurakentamista ohjasi aiemmin olemassa

olevan liikenteen määrä. Nykyään suunnittelu lähtee halutusta lopputuloksesta.

SUOMESSA korostetaan kestävyyttä vain juhlapuheissa, väittää tutkimus. Kun pitäisi käytännössä päättää, mihin nuikka kaupunkitila käytetään, pyöräilyn edistämistä jarrutetaan.

Suomessa pyöräiliikenteen rahoitus jää usein muiden liikku-

mismuotojen varjoon. "Pyöräilyn edistämistä hidastaa pitkä historia autoliikenteen edistämiseksi. Autoilun edistämisen painolasti johtaa siihen, että vaikka tiedetään, että kestäviä muotoja pitäisi edistää, päädyimme edistämään autoliikennettä", Vaarala sanoo.

Tämä näkyy Vaaralan mielestä kaikissa Suomen kaupungeissa siinä, että valmisteltuja päätöksiä

ei lopulta saada vietyä poliittisessa päätöksenteossa läpi, kun selviää, että päätös veisi tilaa autoilta.

Koska kaupungeissa on niukasti tilaa, on sitä muille kulkumuodoille saadaksen otettava autoilta, Vaarala selittää. Suomessa ei haluta ottaa tilaa autoilta ja se on suurin ero vertailun kaupunkeihin, sanoo Vaarala.

Eikö demokratian kuulukin toimia näin?

Vaarala myöntää, että kysymys on lopulta demokratiasta. Hän kuitenkin arvelee, että asiaan vaikuttaa myös se, minkälaisia poliitikkoja Suomessa on.

"Ehkä Helsinkiä lukuun ottamatta ei ole kaupunkisuunnittelun perehtyneitä poliitikkoja, vaan pitkälti maallikot päättävät näistä asioista."

ERO Suomen ja vertailun kaupunkien välillä oli Vaaralan mielestä merkittävä. Hän nostaa esille Utrechtin.

"Siellä on tarkka kirjaus strategissa, että autoliikenne ei saa kadulla kasvaa. Se ohjaa kaikkea suunnittelua."

Tämä näkyy kaupungin kaduilla. "Pääkaduilta on poistettu autot ja tilalla on pyörä ja bussiliik-

kennettä. Utrechtissä oli kansanäänestys, jossa päätettiin, että autoille varattua tilaa vähennetään."

Autoilun vähentämiselle siis kansan tuki.

Vaaralan mukaan kymmenen viime vuoden aikana on tapahtunut hyvää kehitystä, mutta Suomi on edelleen hankkeen verro-

kimaita jäljessä.

FINNCYCLE-hanketta varten haastateltiin kaupunkien liikennesuunnittelijoita ja -päälliköitä vuosina 2023–2025. Lisäksi kuultiin muun muassa kaupunginvaltuutettuja ja teknisiä johtajia.

Hanke jakautuu kahteen osaan: kaupungeille tehtävään tutkimukseen, joka on käytännönlaista, ja akateemiseen tutkimusosuuteen, josta tulisi myöhemmin akateemisia julkaisuja.

Hankkeen tavoite on tutkia Suomen lisäksi "mahdollisesti pyöräiliikenteen seuraavaa loikkaa Suomessa".

Finncycle-tutkimusta rahoittavat ja ohjasivat suomalaisista kaupungeista Helsinki, Hyvinkää, Joensuu, Jyväskylä, Kokkola, Kuopio, Lahti, Oulu, Pori, Rauma, Tampere, Turku ja Vaasa.

Tutkittujen ulkomaisten verrokkikaupunkien 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. 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. Sekä valtion että kaupungin omassa rahoituksessa tulisi mahdollistaa monivuotinen sitoutuminen laadukkaan pyöräliikenneinfran suunnitteluun ja toteuttamiseen.

3. Maankäytön kestävyys

Alankomaalaiset kaupungit – etenkin Utrecht – sallivat uutta maankäyttöä ainoastaan, jos se voidaan kytkeä korkeatasoiseen kävely-, pyörä- ja joukkoliikenneverkkoon. Suomessa maankäytön 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.

4. Toiminnanohjausprosessi strategian toimeenpanossa

Tutkituissa verrokkikaupungeissa on tyypillisesti käytössä tarkkaan mietitty toiminnanohjausprosessi ja erilaisia arviointikehikkoja hankearvioiteja varten. Niiden avulla varmistetaan, että ehdotetut hankkeet toteuttava strategian mukaisia tavoitteita. Suomessa investointiohjelmat eivät aina toteuta strategiaa.

5. Katuverkon hierarkian määrittely ja liikenteen rauhoittamisen periaatteet

Katuverkon hierarkian määrittely on ennakkoehto liikenteen rauhoittamiselle. Liikenteen rauhoittaminen taas on ennakkoehto kustannustehokkaalle pyöräliikenteen edistämiseksi, jossa niin 8-vuotiaat kuin 80-vuotiaat uskaltavat liikkua pyörällä. Liikenteen rauhoittamisella on useita muita ulkoisvaikutuksia (mm. melun, päästöjen ja onnettomuuksien väheneminen).

6. Liikenteen rauhoittaminen fyysisin keinoin

Pelkän nopeusrajoitusta osoittavan liikennemerkkin vaihtamisen sijaan pitäisi siirtyä systemaattisempaan ja syvällisempään liikenteen rauhoittamiseen. Alankomaissa ja Tanskassa nopeusrajoitusta ei koskaan muuteta pelkkää liikennemerkkiä muuttamalla vaan katu ympäristö muokataan vastaamaan uutta nopeusrajoitusta. Ajouradan kaventaminen, erilaiset hidasteet, kavennukset, sivuttaissiirtymät, katualueen istutukset ja muut kiinteät elementit, 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.

7. Infran laatu ja jatkuvuus

Suomessa pyöräinfran toteutuksessa esiintyy pirstaleisuutta ja laatupoikkeamia. Alankomaissa 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 parantamiseen.

Tutkittujen ulkomaisten verrokkikaupunkien 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:

8. Suunnitteluohjeen noudattaminen

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

9. 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 alankomaalainen ajattelutapa, 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.

10. Risteysalueiden parempi suunnittelu

Tutkituissa verrokkikaupungeissa pyöräily on sujuvaa, erityisesti risteysalueilla. Liikennepolitiikka ja kestävä liikunnan edistäminen näkyy 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. Tämä on selkeä matalalla roikkuva ja edullinen hedelmä. Liikennevalojen ohjaus on nopeaa ja edullista muuttaa nykyistä enemmän pyöräliikennettä priorisoivaksi.

11. Pyöräopastimet vakioratkaisuksi

Tutkituissa verrokkikaupungeissa 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. Pyöräopastin on liikenteenohjauksen työkalu joka mahdollistaa nykyistä monipuolisemman pyöräliikenteen ohjaamisen liikennevaloissa.

12. Liikennevalojen kriittinen tarkastelu

Suomessa liikennevaloja on rakennettu ja rakennetaan edelleen vakioratkaisuna pieniinkin ruuhkautumisiin ja liikenneturvallisuusongelmiin. Se on 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 nykyistä kriittisemmin uusien liikennevalojen rakentamiseen ja vähentää liikennevalojen tarvetta liikennettä rauhoittamalla ja katuverkon hierarkiaa jäsentämällä.

13. Tiemerkitöjen systemaattinen käyttö pyörätieympäristössä


Tutkituissa verrokkikaupungeissa pyöräilystä tehdään helppoa ja loogista myös tiemerkitöjen avulla. Logiikka on usein hyvin samanlainen kuin autoliikenteessä (katkoviivat, sulkuviivat, ohjausviivat, käännyksenuolet, saarekkeet). Suomessa tulisi laatia ohjeistus tiemerkitöjen käyttöön pyörätieympäristössä ja kaupunkien tulisi ottaa tiemerkinnet vakiintuneeksi tavaksi myös pyöräliikenteelle. Tämä on matalalla roikkuva ja edullinen hedelmä, sillä pyöräliikenteen tiemerkinnet ovat selvästi autoliikenteen tiemerkitöjä edullisempia ja autoliikenteen tiemerkinnet tehdään silti aina kustannuksia kyselemättä.

Mitä Hollannissa ja Tanskassa tehdään eri tavalla?

- Poliitikka
- Strategioiden sitovuus
- Kunnianhimon taso
- Infran jatkuvuus
- Liikenteen rauhoittaminen

”Strategiat hyväksytään poliittisesti ja ne sitovat poliitikkoja myös vaalikausien vaihtuessa. Tämä eroaa suomalaisesta käytännöstä, jossa vaalikausien yli meneviä strategioita on hankalaa saada poliitikkoja sitoviksi”





”Vuonna 1997 Alankomaiden valtionhallinto antoi määräyksen, jonka mukaan jokaisen kaupungin oli laadittava liikenteen rauhoittamissuunnitelma. Tämän suunnitelman olemassaolo oli edellytys valtion rahoituksen saamiselle”

”Yhtenä Utrechtin toimintaa ohjaavana periaatteena on niin sanottu autoliikenteen nollakasvun periaate. Sen mukaan uutta maankäyttöä ja asuinalueita rakennetaan vain silloin, kun saavutettavuus voidaan varmistaa kestävillä kulkutavoilla ilman että autoliikenteen määrä kaupunkialueella kasvaa”









Bronggeelstraat

P&O INTERIM



vanlijk

GETV...

Forkplateau



→





VERKOOP
GESTART!

makelaarspark.nl

immotio

KNIPSTRAAT

KNIPSTRAAT

SEVEER



WONEN
WAAR
OP
KNIPSTRAAT



gallery
art & design

ART & DESIGN







FIETSENSTALLING HOUSE MODERNES



	367
	366
	40
	73

KAUAI

P Fietsenstalling House Modernes

Opentijden:
maandag 07.00 - 19.00 uur
dinsdag 07.00 - 19.00 uur
woensdag 07.00 - 19.00 uur
donderdag 07.00 - 19.00 uur
vrijdag 07.00 - 19.00 uur
zaterdag 07.00 - 19.00 uur
zondag 07.00 - 19.00 uur

Extra functies:
• Toilet
• Buggy uitleen
• Opslaanpunt e-bike

Beleider:
U-stal (telefoon 030.271.1111)

Gemeente Utrecht







Larac

IMAGE

Supernote

Uitdaging voor de toekomst

Uitdaging voor de toekomst

bokker











Fietsenstalling Gratis
Betaald

00:00
00:00

Opgepast
Graag afschappen
Balken zijn
steil en
gevoelig voor
trillingen

Opgepast
Graag afschappen
Balken zijn
steil en
gevoelig voor
trillingen

Opgepast
Graag afschappen
Balken zijn
steil en
gevoelig voor
trillingen

Opgepast
Graag afschappen
Balken zijn
steil en
gevoelig voor
trillingen

Stationsplein

STATION

OV-fiets.nl



Fietsers let op
Voetgangers

Fietsers let op
Voetgangers









Kiitos! Kysymyksiä?

harri.vaarala@tuni.fi

