

Saara Aavajoki

# Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa

Tutkimusraportti 79





Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne.  
Tutkimusraportti 79  
Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne.  
Research Report 79

Saara Aavajoki

# **Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa**

Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne  
Tampere 2012

Kansikuva: Kalle Vaismaa

ISBN 978-952-15-2771-5 (PDF)

ISSN-L 2242-3486

ISSN 2242-3486



<b>Julkaisija</b> Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne		<b>Julkaisuajankohta</b> 7.5.2012
<b>Tekijä</b> Saara Aavajoki		
<b>Julkaisun nimi</b> Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa		
<b>Tiivistelmä</b> <p>Tässä työssä perehdytään pyöräilyn ja kävelyn olosuhteisiin kahdeksassa Suomen kaupungissa, jotka ovat Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo. Aineistoa olosuhteista saatiin PYKÄLÄ-projektin osana toteutetun pyöräily- ja kävelyolosuhdekyselyn vastauksista. PYKÄLÄ on Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen toteuttama pyöräilyn ja kävelyn edistämiprojekti.</p> <p>Tavoitteena oli saada tietoa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista Suomen kaupungeissa. Koska työssä käytettiin kyselyaineistoa, tarkoituksena oli erityisesti saada tietoa siitä, kuinka asukkaat kokevat kaupunkiansa olosuhteet. Kyselyn tuloksista nähdään myös asukkaiden suhtautuminen pyöräilyyn ja kävelyn tarkasteltavissa kahdeksassa kaupungissa. Lisäksi vastauksista selviävät asukkaiden pyöräily- ja kävelytottumukset.</p> <p>Työ on toteutettu kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena. Käytettävä aineisto kerättiin Internetissä olleella kyselytutkimuksella kahdeksan suomalaisen kaupungin ja niiden seutukuntien asukkailta. Tutkimuksessa mukana olevat kaupungit esitellään työssä lyhyesti. Saadun aineiston avulla vertailtiin kaupunkien pyöräily- ja kävelyolosuhteita. Tuloksia käsiteltiin sekä yleisesti että kaupungeittain, ja niistä tehtiin yhteenveto. Aiheeseen perehdyttiin myös tutustumalla aiemmin ilmestyneisiin julkaisuihin.</p> <p>Tuloksista käy ilmi, että Suomen kaupunkien pyöräilyn ja kävelyn olosuhteissa on parannettavaa. Kehitystä kuitenkin tapahtuu jatkuvasti ja kaupungeissa ollaan menossa pyöräily- ja kävely-ystävällisempään suuntaan perinteisten autokaupunkien sijaan. Merkittävin tarvittava muutos on pyöräilyn ja kävelyn erottaminen toisistaan omiksi kulkutavoikseen erityisesti kaupunkien keskustoissa. Osa kaupungeista on edelläkävijöitä hyvien pyöräily- ja kävelyolosuhteiden osalta muihin verrattuna. Tuloksista selviää myös, että pyöräilijöille ja kävelijöille ovat eri asiat tärkeitä. Pyöräilijät arvostavat sujuvuutta ja reittien jatkuvuutta sekä selkeyttä. Kävelijät puolestaan arvostavat ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta.</p>		
<b>Asiasanat</b> pyöräily, kävely, jalankulku, olosuhteet, kaupunkiliikenne		
<b>Sarjan nimi ja numero</b> Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti 79	<b>Kieli</b> suomi	<b>Kokonaissivumäärä</b> 71
<b>ISSN-L</b> 2242-3486	<b>ISSN</b> 2242-3486	<b>ISBN</b> 978-952-15-2771-5 (PDF)
<b>Julkaisun verkkosijainti (URL)</b> <a href="http://www.tut.fi/verne/pyorailyn-ja-kavelyn-olosuhteet-suomen-kaupungeissa/">http://www.tut.fi/verne/pyorailyn-ja-kavelyn-olosuhteet-suomen-kaupungeissa/</a> <a href="http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-2771-5">http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-2771-5</a>		



<b>Publisher</b> Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne		<b>Date of publication</b> 7.5.2012
<b>Author</b> Saara Aavajoki		
<b>Name of publication</b> Conditions of cycling and walking in Finnish cities		
<b>Abstract</b> <p>The conditions of cycling and walking in Finnish cities vary but also some common features can be found. This study examines the conditions of cycling and walking in eight Finnish cities which are Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää and Porvoo. Data was compiled from a questionnaire study examining the cycling and walking conditions in the cities. The questionnaire was executed as a part of PYKÄLÄ-project, which is a project for promoting cycling and walking carried out in Transport Research Centre Verne at Tampere University of Technology.</p> <p>The goal of the study was to get knowledge about the conditions of cycling and walking in Finnish cities. Since the material is mostly from the questionnaire, the study especially focuses on how the city residents experience the conditions in their cities. The results of the questionnaire also reveal how the residents feel about cycling and walking in their cities and what kind of cycling and walking habits they have.</p> <p>This work is based on a quantitative study. The questionnaire study that revealed the opinions of the city residents was realized as an Internet survey. The eight cities that participated in the survey are introduced shortly. The cycling and walking conditions of these cities are compared on the base of the questionnaire. The results of each city are presented and for conclusion the results are summarized. Previously published articles and other publications are also used as a source material.</p> <p>The results reveal that the conditions of cycling and walking in Finnish cities could be developed even though improvements have been done in previous years. The cities are going to a more cycling and walking friendly direction instead of traditional car-oriented cities. The most significant improvement would be separating cycling and walking into their own modes of transport, especially in the city centres. Some cities are more ahead in promoting walking and cycling than others. The results also reveal that cyclists and pedestrians value different things in the traffic environment. Cyclists appreciate consistency and the continuity of routes. Pedestrians on the other hand appreciate attractive and safe environment.</p>		
<b>Keywords</b> cycling, walking, conditions, city traffic		
<b>Serial name and number</b> Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne. Research Report 79		<b>Language</b> Finnish
		<b>Pages, total</b> 71
<b>ISSN-L</b> 2242-3486	<b>ISSN</b> 2242-3486	<b>ISBN</b> 978-952-15-2771-5 (PDF)
<b>URL</b> <a href="http://www.tut.fi/verne/pyorailyn-ja-kavelyn-olosuhteet-suomen-kaupungeissa/">http://www.tut.fi/verne/pyorailyn-ja-kavelyn-olosuhteet-suomen-kaupungeissa/</a> <a href="http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-2771-5">http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-2771-5</a>		

# Alkusanat

Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne toteutti vuosina 2009–2011 PYKÄLÄ-projektin, jonka tavoitteena oli edistää pyöräilyä ja kävelyä osana liikennejärjestelmää. Projektissa koottiin parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi ja sovellettiin tietoa Suomeen. Mukana oli kahdeksan suomalaista kohdekaupunkia: Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo.

*Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa* -tutkimus on tehty osana PYKÄLÄ-projektia. Tutkimus toteutettiin Internet-kyselynä, ja vastauksia saatiin yhteensä 2150 kappaletta eri kaupungeista. Tuloksista saatiin suuntaa-antavaa tietoa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista kohdekaupungeissa, jota hyödynnettiin PYKÄLÄ-projektin sovellusosiossa. Kyselyn tulokset on kokonaisuudessaan koottu tähän raporttiin. Osia niistä on aiemmin esitelty Vernen julkaisemassa kirjassa *Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa – Toimenpidesuosituksia kaupungeille*.

Tahdon esittää lämpimät kiitokset tutkimuksessa mukana olleille kaupungeille kyselyn mahdollistamisesta ja sen markkinoinnista kaupunkilaisille. Kiitos myös kaikille kyselyyn vastanneille. Erityiskiitos PYKÄLÄ-tutkimusryhmän puolesta tekn. yo Saara Aavajoelle, joka on koonnut laajasta aineistosta tämän raportin.

Tampereella 30.4.2012

Kalle Vaismaa  
projektipäällikkö  
PYKÄLÄ-projekti

# Sisällys

1 Johdanto.....	7
1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet .....	7
1.2 Tutkimusmenetelmät ja aineisto.....	8
2 Pyöräily ja kävely Suomen kaupungeissa .....	9
2.1 Tutkimuksessa mukana olleet kaupungit .....	9
2.2 Kaupunkien vertailu.....	11
3 Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet kaupungeissa asukkaiden kokemina.....	16
3.1 Helsinki .....	16
3.2 Tampere .....	24
3.3 Oulu .....	31
3.4 Jyväskylä .....	35
3.5 Pori .....	42
3.6 Lappeenranta .....	46
3.7 Hyvinkää .....	51
3.8 Porvoo .....	56
4 Yhteenveto ja päätelmät.....	61
Lähteet .....	62
Liite.....	64



# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Pyöräily ja kävely ovat ympäristöystävällisiä ja terveyttä edistäviä liikkumismuotoja. Suomessa monet kaupungit ovat kuitenkin rakentuneet autoilua suosiviksi ja pyöräily sekä kävely ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Perinteisissä autokaupungeissa on paljon autoja ja rakennukset ovat etäällä toisistaan, mutta kävelijöitä näkyy kaduilla vähän, koska olosuhteet ovat huonot (Gehl 2001, s. 33). Suomessa on kuitenkin määrällisesti paljon väyliä pyöräilijöille ja kävelijöille, mutta suurin osa niistä on yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä eli niin sanottuja kevyen liikenteen väyliä. Pyöräteistä lähes 90 prosenttia on edellä mainittuja kevyen liikenteen väyliä (LIKES 2011, s. 43).

Suomessa on kuitenkin herätty asiaan ja pyöräilyä sekä kävelyä halutaan edistää. Kaupungeissa on laadittu erilaisia suunnitelmia pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantamiseksi. Kaupungit ja kunnat ovatkin juuri niitä tahoja, jotka voivat helposti vaikuttaa olosuhteiden kehittämiseen (LIKES 2011, s. 10). Suomessa on myös tehty valtakunnallisia linjauksia, joilla pyöräilyn ja kävelyn suosiota on tarkoitus kasvattaa. Liikenne- ja viestintäministeriö (2005, s. 14) on esimerkiksi asettanut tavoitteekseen pyöräilyn ja kävelyn liittämisen kiinteämmäksi osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja toteutusta. Pyörä- ja kävelymatkojen osuutta on myös tarkoitus kasvattaa vuoden 2005 tasolta vähintään 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Eryteisesti kaupunkiseuduilla on potentiaalia kasvattaa pyöräilyn ja kävelyn osuutta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, s. 8.)

Tämän työn tarkoituksena on selvittää kahdeksan Suomen kaupungin pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet. Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista hankitaan tietoa analysoimalla PYKÄLÄ-projektin osana tehdyn pyöräily- ja kävelyolosuhdekyselyn vastauksia. PYKÄLÄ-projekti on Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen kehittämä pyöräilyn ja kävelyn edistämishanke, jonka tarkoituksena on saada pyöräily ja kävely paremmin osaksi kaupunkien liikennejärjestelmää (Vaismaa et al. 2011, s. 10). Koko PYKÄLÄ-projektissa on mukana kymmenen eurooppalaista kaupunkia, joista on kerätty vuosina 2009–2011 laaja aineisto pyöräily- ja kävelyolosuhteista (Vaismaa et al. 2011, s. 3). Suomessa toteutetussa kyselyssä on mukana kahdeksan suomalaista kaupunkia, jotka ovat Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo. Näiden kaupunkien ja seutukuntien asukkailla oli mahdollisuus vastata kyselyyn, jossa kerättiin tietoa heidän pyöräily- ja kävelytottumuksistaan sekä palautetta olosuhteista. PYKÄLÄ-projektissa on myös mukana kolme ministeriötä, jotka ovat liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö sekä opetus- ja kulttuuriministeriö.

Työn tavoitteena on saada tietoa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista Suomen kaupungeissa. Tavoitteena on myös selvittää kaupunkien asukkaiden suhtautuminen pyöräilyyn ja kävelyyn sekä heidän pyöräily- ja kävelytottumukset. Tutkimuksen tuloksia on tarkoitus hyödyntää kaupunkien pyöräily- ja kävelyolosuhteiden kehittämisessä. Olosuhteita kehittämällä pyöräilyn ja kävelyn suosiota voidaan kasvattaa.

Tärkeimpänä tutkimusongelmana on selvittää, millaiset pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa on asukkaiden kokemina. Työssä perehdytään myös siihen, millaiset ovat hyvät pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet. Kyselyn vastauksista saadaan tietoa kaupunkien hyvistä ja huonoista liikennejärjestelyistä.

Tutkimusraportti sisältää neljä lukua. Ensimmäinen luku on johdanto ja tutkimustehtävä, jossa esitellään tutkimuksen tausta ja tavoitteet sekä tutkimusmenetelmät ja käytetty aineisto. Toisessa luvussa esitellään ensin lyhyesti tutkimuksessa mukana olleet kahdeksan kaupunkia sekä mainitaan muutamia kaupunkien pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen tähtääviä suunnitelmia tai projekteja. Luvun toisessa osassa käsitellään tutkimuksen tuloksia yleisesti ja vertaillaan niitä. Kolmannessa luvussa esitellään tulokset kaupungeittain. Viimeinen luku on johtopäätökset, jossa kootaan tärkeimmät tulokset yhteen sekä pohditaan niiden käytettävyyttä kaupungeille. Luvussa arvioidaan myös työn onnistumista.

## **1.2 Tutkimusmenetelmät ja aineisto**

Tutkimus on menetelmältään kvantitatiivinen eli määrällinen. Aineisto kerättiin kyselytutkimuksella kahdeksan suomalaisen kaupungin ja niiden seutukuntien asukailta. Kysely toteutettiin Internetissä ja se oli avoin kaikille, joten kyselyyn vastaajia ei valittu erikseen. Kysely oli avoinna 26.1.–30.4.2011. Vastauksia saatiin yhteensä 2150 kappaletta. Saadun aineiston avulla vertaillaan kaupunkien pyöräily- ja kävelyolosuhteita.

Tuloksia käsitellään sekä yleisesti että kaupungeittain ja niistä tehdään johtopäätöksiä. Tuloksista tehdään myös erilaisia havainnollistavia kuvaajia. Yleistä pohjatietoa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista hankitaan jo aiemmin ilmestyneistä julkaisuista ja Internetistä.

## 2 Pyöräily ja kävely Suomen kaupungeissa

### 2.1 Tutkimuksessa mukana olleet kaupungit

#### Helsinki

Helsinki on Suomen pääkaupunkina merkittävä. Helsingin asukasluku on noin 589 000 (Helsingin kaupunki 2011). Pyöräilyn ja kävelyn uudet innovaatiot ja käytännöt tulevat usein ensin Helsinkiin, josta ne sitten leviävät muihin kaupunkeihin. Esimerkiksi Suomen ensimmäiset pyörätaskut löytyvät Helsingistä. Helsingin kulkutapajakaumassa pyöräilyn osuus on 9 prosenttia ja kävelyn osuus on 30 prosenttia. Kulkutapajakaumassa on huomioitu vain Helsingin sisäiset matkat (Helsingin kaupunki 2010).

Helsingin kaupunki on perustanut pyöräilyprojektin, jotta vuoteen 2020 mennessä pyörällä tehtyjen matkojen osuus kaikista matkoista saataisiin kasvatettua 15 prosenttiin. Helsingin kaupunki on sitoutunut tähän allekirjoittamalla Brysselin julistuksen. Projektin myötä pyöräilyä ei enää rinnasteta kävelyyn (Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto 2011).

#### Tampere

Tampere on yli 213 000 asukkaan kaupunki (Tampereen kaupunki 2011). Tampereen kulkutapajakauman mukaan pyöräilyn osuus on 7 prosenttia ja kävelyn osuus 29 prosenttia. Kulkutapajakauma on laskettu matkaluvusta (HLT 2004–2005). Keskusta-alueen kehittämistä varten on laadittu Tampereen keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelma vuosille 2008–2012. Kehittämissuunnitelman tarkoituksena on parantaa erityisesti pyöräilijöiden olosuhteita. Keskusta-alueella on ongelmia erityisesti pyöräteiden jatkuvuudessa ja talvisin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä muutetaan jalkakäytäviksi. Muita tyypillisiä ongelmia ovat väylien kapeus ja korkeat reunakivet (Tampereen kaupunki 2008).

Tampereen keskustan pyöräilyolosuhteista puhuttaa paljon keskustan pääkadun, Hämeenkadun, pyöräilyjärjestelyt. Kesällä 2008 toteutettiin keskustan pyörätiekokeilu, jossa Hämeenkadulle ja Itsenäisyydenkadulle maalattiin yksisuuntaiset pyörätiet (Tampereen kaupunki 2011). Tampereen keskustasta puuttuu myös yhtenäinen kävelykeskusta.

#### Oulu

Oulu on Suomen pyöräilykaupunkien ykkönen, mistä kertoo kulkutapajakauman mukainen suuri pyöräilyn osuus, joka on 21 prosenttia. Kävelyn osuus kulkutapajakaumassa on 19 prosenttia (Kalenoja & Kiiskilä 2010, s. 13). Oulu on noin 142 000 asukkaan kaupunki ja kaupungin ikärakenne on nuori opiskelijoiden, töihin tulijoiden sekä korkean syntyvyyden ansiosta. Oulussa on panostettu pyöräilyyn jo kauan ja kattavan pyörätieverkon lisäksi Oulu tunnetaan myös kävelykeskustasta ja sen tunnetuimmasta osasta, Rotuaarista. (Oulun kaupunki 2011)

Oulun merkittävyys pyöräilykaupunkina näkyy myös siinä, että Oulu on saavuttanut valtakunnallista tunnustusta pyöräilykaupunkina ja siellä pyöräillään ympäri vuoden. Kaupungissa on myös paljon kävelijöille ja pyöräilijöille tarkoitettuja siltoja, jotka nopeuttavat liikkumista. Oulussa on laadittu keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma 2020. Suunnitelmassa on mukana esimerkiksi keskustan kävelyalueen laajennus sekä pyöräilyolosuhteiden parantaminen. Oulussa on menossa myös hanke elinvoimaisen keskustan kehittämisestä (Oulun kaupunki 2011).

### **Jyväskylä**

Jyväskylä on noin 131 000 asukkaan kaupunki ja asukkaiden keski-ikä on alempi koko Suomen väestöön verrattuna (Jyväskylän kaupunki 2011). Kulutapajakauman mukaan pyöräilyn osuus Jyväskylässä on 13 prosenttia ja kävelyn osuus 21 prosenttia (Kalenoja & Kiiskilä 2010, s. 11). Jyväskylässä on kävelykeskusta, jonka pääkatu on kävelykatu. Keskusta on melko tiivis, joten kävelykeskustan kehittäminen on tärkeää.

Vuoden 2011 aikana Jyväskylän kaupunki laati keskustan liikennesuunnitelman. Suunnitelman osana kehitetään myös pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita sekä tutkitaan esimerkiksi yhteisen tilan eli shared space -periaatteen hyödyntämismahdollisuuksia keskustan kaduilla. Jyväskylässä on myös laadittu keskustan kehittämiseen tähtäävä projekti, Keskustavisio 2020. Kehittämisen kohteina ovat esimerkiksi kävelyalueen laajennukset. Rantaraitti, joka kiertää Jyväsjärven rantoja, on Jyväskylässä hyvin suosittu väylä pyöräilijöiden ja kävelijöiden keskuudessa. Monista kaupunginosista pääsee keskustaan sujuvasti rantaraittia pitkin (Jyväskylän kaupunki 2011).

### **Pori**

Pori on noin 83 000 asukkaan kaupunki (Porin kaupunki 2011). Kulutapajakaumassa pyöräilyn osuus on 12 prosenttia ja kävelyn osuus on 20 prosenttia (HLT 2004–2005). Pori oli Suomen ensimmäinen kaupunki, jossa avattiin kävelykatu. 1970-luvulta lähtien kävelykatu on laajentunut vuosien kuluessa ja nykyään se on kaupunkia halkova pyöräilyn ja kävelyn akseli eli Porttaali (Setälä 2011). Kävelykatua kutsutaan nimellä Promenadi ja siellä järjestetään monenlaisia tapahtumia kulttuurista markkinoihin. Kauppatori on myös kävelykadun osana (Porin Seudun Matkailu Oy 2011).

Porin kaupunkikeskustaa on kehitetty Promenadi-Pori-kaupunkikeskustaprojektin myötä. Porin seudulla on tehty liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka osana on myös laadittu kevyen liikenteen selvitys vuonna 2004. Porissa on myös laadittu Pori 2016 -kaupunki-strategia, joka on pitkän aikavälin suunnitelma, jonka mukaan kaupunki toimii (Porin kaupunki 2011).

### **Lappeenranta**

Lappeenranta on noin 72 000 asukkaan kaupunki (Lappeenrannan kaupunki 2011). Lappeenrannassa pyöräilyn osuus kulutapajakaumasta on 10 prosenttia ja kävelyn osuus on 25 prosenttia (HLT 2004–2005). Lappeenranta on perinteinen ostoskaupunki, jossa vieraillee paljon turisteja vuosittain. Keskustassa on 1990-luvulla rakennettu lyhyt kävelykatu, jota kutsutaan Oleksiksi. Kaupungintalon läheisyyteen on myös rakennettu toisenlainen kävelyympäristö kansirakenteineen (Lappeenrannan kaupunki 2006, s. 20). Lappeenranta on myös mukana Etelä-Karjalan liiton (2009) laatimassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jonka yhtenä osana on pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantaminen.

## Hyvinkää

Hyvinkää on noin 46 000 asukkaan kaupunki. Hyvinkää on kompakti kaupunki ja yli 80 prosenttia asukkaista asuu kolmen kilometrin etäisyydellä keskustasta, joten pyöräily ja kävely ovat tärkeitä liikkumismuotoja (Hyvinkään kaupunki 2011). Pyöräilyn osuus kulkutapajakaumasta on 18 prosenttia, kuten myös kävelyn osuus. Hyvinkäällä myös päivittäistavara-kaupan suuryksiköt ovat sijoittuneet keskustaan eivätkä esimerkiksi moottoriväylien varteen. Keskustan liikenteellisen kehittämisen tavoitteena on, että keskustan sisäiset matkat tehtäisiin kävellen tai pyörällä ja autoliikenne ohjattaisiin keskustaa kiertävälle kehälle (Manelius 2008, s. 63–70).

Hyvinkäällä on laadittu keskustataajaman liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka avulla eri kulkutapoja pyritään kehittämään. Hyvinkäällä on myös tehty useita muita liikenneselvityksiä, näistä esimerkkeinä BYBAD Hyvinkää-Riihimäki-seutu 2007 sekä Hyvinkään keskustan pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden kehittäminen 2008. Hyvinkäällä on myös kiinnitetty huomiota liikkumisen ohjaukseen Askel hyvään liikkumiseen – liikkumisen ohjauksen kehittäminen Hyvinkäällä -hankkeen avulla (Hyvinkään kaupunki 2011).

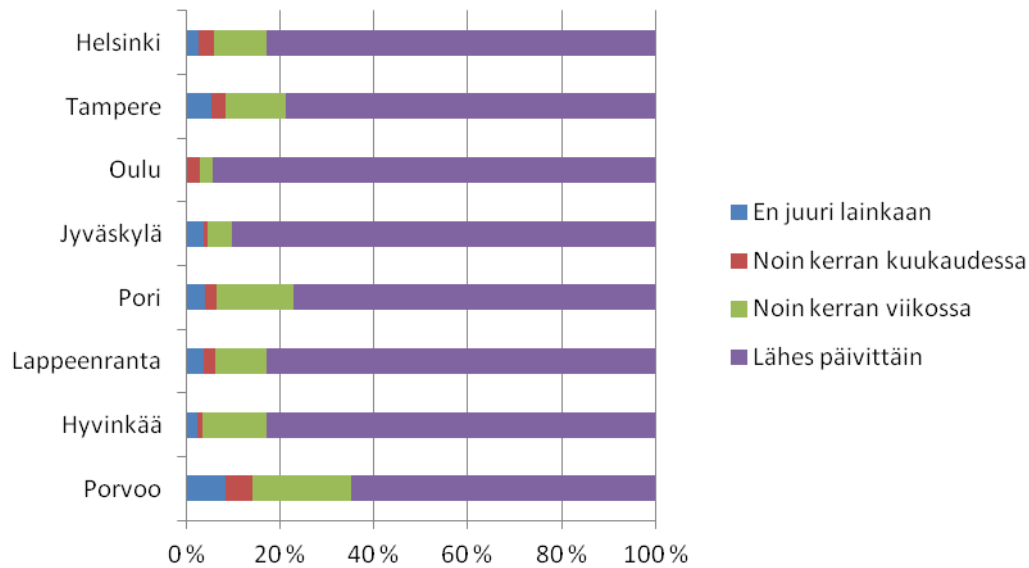
## Porvoo

Porvoo on lähes 50 000 asukkaan kaupunki. Porvoo on Suomen toiseksi vanhin kaupunki, ja matkailu on tärkeä ja näkyvä osa kaupunkia. Pyöräilyn osuus kulkutapajakaumasta on 10 prosenttia ja kävelyn osuus on 23 prosenttia. Porvoossa on laadittu kävelypainotteisen keskustan suunnitelma. Keskustassa on kävelykatuosuus ja kesäisin myös kaksi muuta katua toimivat kävelykatuina tietyiltä osuuksilta. Monet kaupalliset palvelut, suuret marketit mukaan lukien, ovat Porvoossa sijoittuneet keskustan alueelle (Porvoon kaupunki 2011).

## 2.2 Kaupunkien vertailu

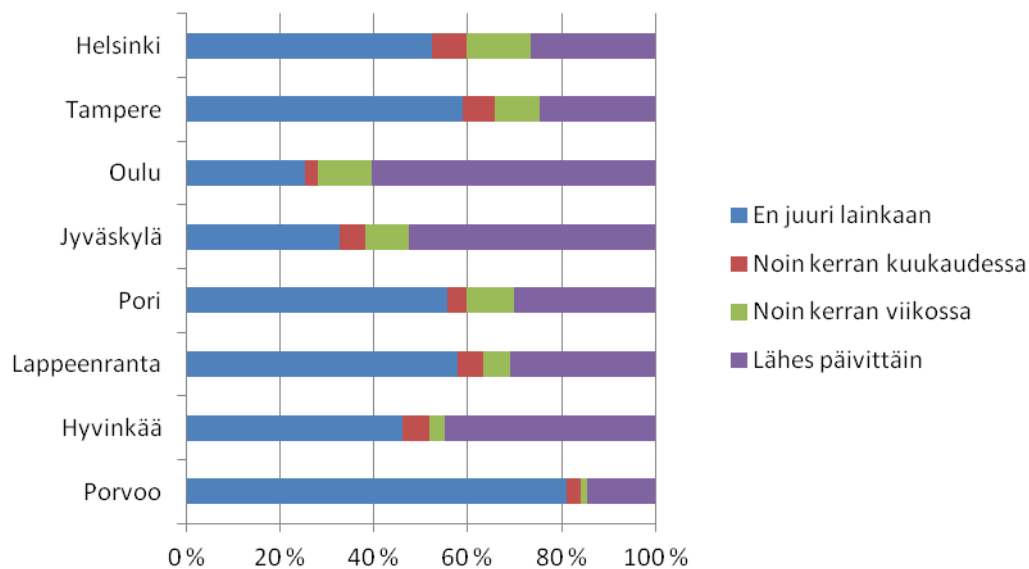
Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet muodostuvat monista eri tekijöistä ja pyöräilijät ja kävelijät kokevat eri asiat tärkeinä. Kyselyn vastauksista selviää, että pyöräilijät arvostavat yleisesti sujuvuutta ja reittien jatkuvuutta sekä selkeyttä. Reittien suoruus on myös tärkeää pyöräilijöille, sillä väylät kiertävät usein huomattavasti autoteihin verrattuna. Myös kunnolliset pyöräpysäköintipaikat koetaan hyvin tärkeiksi. Kävelijät puolestaan arvostavat ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Yhteistä molempien kulkutapojen vastauksissa on se, että pyöräily ja kävely tulisi erottaa toisistaan, etenkin keskusta-alueilla. Niitä pitäisi käsitellä eri kulkutapoina ja molemmilla tulisi olla omat väylät. Pyöräilijät ja kävelijät tulisi erottaa vähintään katumerkinnöin.

Suomessa oman haasteensa väylien käytettävyydelle tuo talvi. Lumettomaan aikaan pyöräily on huomattavasti suositumpaa kuin talvella. Lähes päivittäin pyöräilevien osuudet ovat lumettomaan aikaan huomattavan suuret kaikissa kaupungeissa, mikä selviää kuvasta 1. Oulussa pyöräily on kaikkein suosituinta.



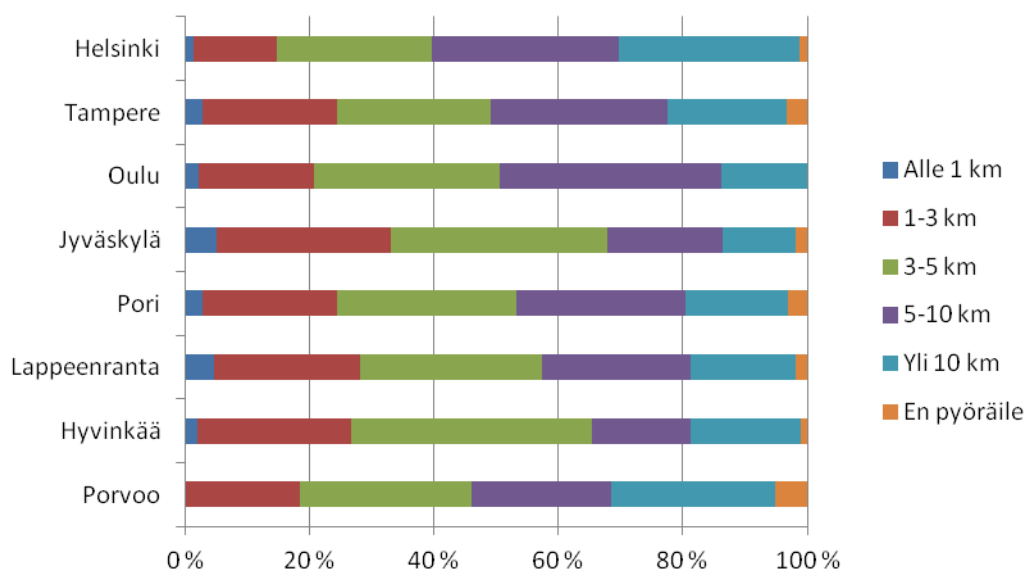
Kuva 1 Asukkaiden pyöräilytottumukset kaupungeissa lumettomaan aikaan.

Talvella Suomen kaupungeissa pyöräillään vähemmän kuin lumettomaan aikaan, mikä näkyy kuvassa 2. Lähes päivittäinen pyöräily on suosituinta Oulussa myös talvella. Talvikunnossapidon yleisiä ongelmia ovat väylien huono ja hidas auraaminen sekä väylille kertyvä lumi. Myös risteyksissä on ongelmia, koska lumivallit vaikeuttavat kadun ylitystä. Vastaavia ongelmia on noussut esille myös Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksessä (LIKES 2011, s.40). Talvikunnossapidon osalta pyöräilyä ja kävelyä käsittelevät vastaukset olivat hyvin yhteneviä. Molemmille liikkimuodoille hyvä ja oikea-aikainen talvikunnossapito on erittäin tärkeää.



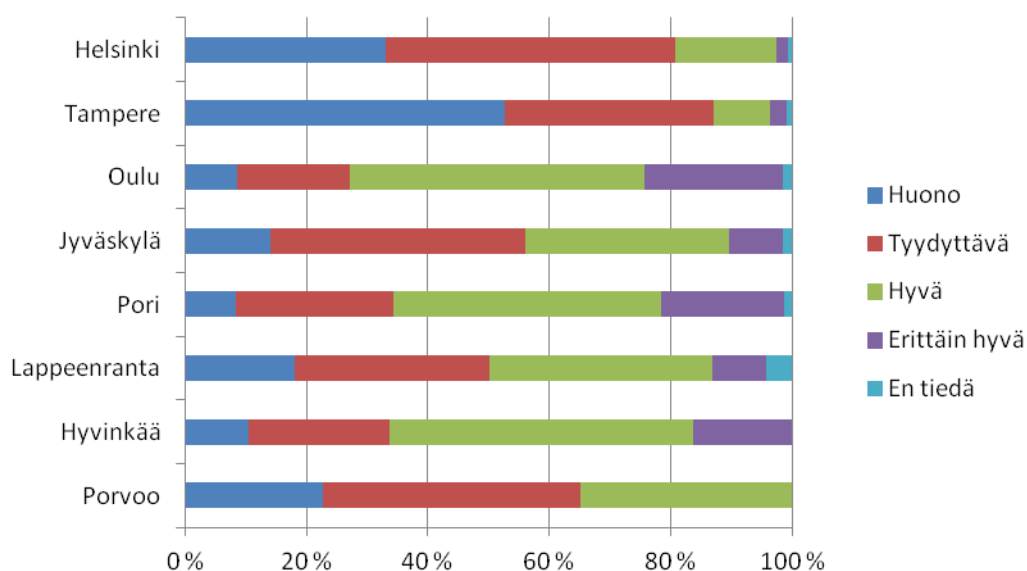
Kuva 2 Asukkaiden pyöräilytottumukset kaupungeissa talvella.

Pyörämatkojen pääsääntöiset pituudet jakaantuvat melko samalla tavalla kaikissa kaupungeissa, joten mikään kaupunki ei erotu erityisesti. Helsingissä yli viiden kilometrin pyörämatkat ovat suosituimpia, kun taas Jyväskylässä ja Hyvinkäällä alle viiden kilometrin pituiset pyörämatkat korostuvat. Kuvassa 3 on esitetty pyörämatkojen pääsääntöiset pituudet.



Kuva 3 Pyörämatkojen pääsääntöiset pituudet kaupungeissa.

Asukkaiden kokemassa pyöräily-ystävällisyydessä on suuria eroja kaupunkien kesken, mikä näkyy kuvassa 4. Oulussa, Porissa ja Hyvinkäällä pyöräily-ystävällisyys on enemmistön asukkaista mielestä erittäin hyvä tai hyvä. Tampereen ja Helsingin pyöräily-ystävällisyys arvioidaan heikoimmaksi.

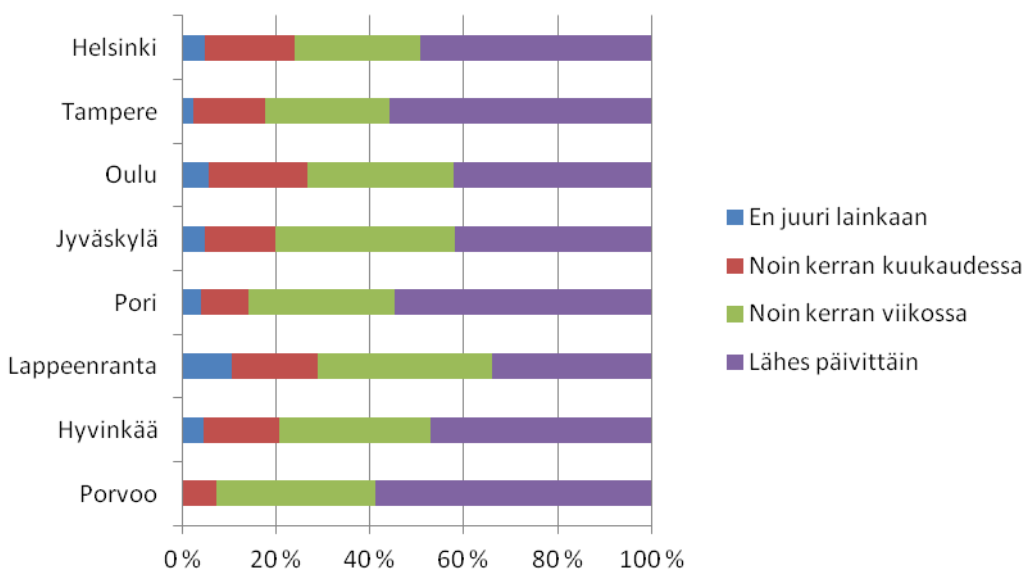


Kuva 4 Kaupunkien pyöräily-ystävällisyys asukkaiden kokemana.

Kaikki kaupungit ovat erilaisia, joten yhtä kaikkialle sopivaa valmista ratkaisua pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ei ole. Jokaisen kaupungin täytyy ensin selvittää, minkä tasoiset pyöräilyolosuhteet ja tarpeet kaupungissa on. Kaupungit, joissa on vähän pyöräilijöitä ja pyöräilyn mahdollistavaa infrastruktuuria, ovat vaikeimman paikan edessä, koska pyöräilykulttuuria ei ole. Kun pyöräilijöitä on katukuvassa jonkin verran, on tärkeintä jatkaa samansuuntaista kehitystä ja yrittää saada yhä useampi ihminen vaihtamaan auton käytöstä pyörän käyttöön. Kaupungeissa, joissa pyöräilijöitä on jo huomattavasti, on haasteena säilyttää pyöräilyn suosio (PRESTO 2011).

Kyselyn vastauksista käy ilmi, että Suomessa on eritasoisia pyöräilykaupunkeja. Oulu, jota pidetään pyöräilyn esimerkkikaupunkina, saa asukkailta kehuja. Helsingissä on myös yhä enemmän panostettu hyviin pyöräilyolosuhteisiin. Tampereen pyöräilyolosuhteissa erityisesti keskustan osalta olisi huomattavasti parannettavaa, mutta sielläkin kehitystä tapahtuu esimerkiksi kevyen liikenteen siltojen muodossa. Hyvällä infrastruktuurilla ja pyöräilyn suosiolla onkin kiistatta yhteys toisiinsa. Kunnollisia pyöräväyliä tavoiteltaessa painotetaan väylien turvallisuutta, suoruuutta, yhtenäisyyttä, viehättävyyttä sekä miellyttävyyttä (PRESTO 2011).

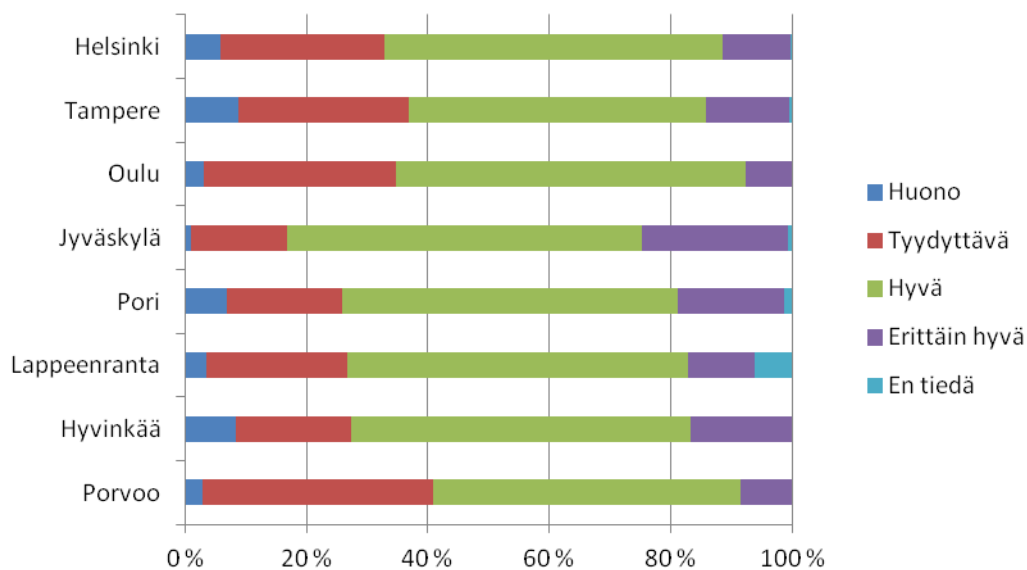
Kävelyn osalta tutkimus käsittelee vain kaupunkien keskustojen kävelyolosuhteita. Keskustassa kävely on kaikissa kaupungeissa melko suosittua, mikä näkyy kuvassa 5. Tampereella, Porissa ja Porvoossa suurin osa asukkaista liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin. Muissa kaupungeissa lähes päivittäisen keskustassa kävelyn osuudet ovat hieman pienemmät.



Kuva 5 Asukkaiden kävelytottumukset kaupunkien keskuksissa.

Kaupunkien väliset erot kävely-ystävällisyydessä ovat pienemmät kuin pyöräily-ystävällisyydessä. Jyväskylän kävely-ystävällisyys on parhaalla tasolla verrattuna seitsemään muuhun kaupunkiin, mikä näkyy kuvassa 6. Porvoon kävely-ystävällisyys on kaupungeista heikoimmalla tasolla, mutta enemmistön asukkaista mielestä kävely-ystävällisyys on sielläkin erittäin hyvä tai hyvä.





Kuva 6 Kaupunkien kävely-ystävällisyys asukkaiden kokemana.

Keskustassa kävely koetaan yleisesti viihtyisäksi kaikissa kaupungeissa. Kävelykadut, puistot ja keskustan yleinen vehreys ovat asukkaiden mieleen. Esimerkiksi Lappeenrannassa keskusta ja satama-alue ovat asukkaiden mielestä viihtyisiä. Samantyyllisiä tuloksia on saatu EKIS-ilmastonmuutoshankkeen (2010, s. 6) yhteydessä Lappeenrannassa teetetystä pyöräily- ja kävelykyselyssä. Kävelyn yhteydessä myös hyviä istumismahdollisuuksia pidetään erittäin tärkeinä. Jos istumismahdollisuuksia on liian vähän, ihmiset vain kävelevät ohi eivätkä vietä paljon aikaa ulkotiloissa (Gehl 2001, s. 157).

## 3 Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet kaupungeissa asukkaiden kokemina

### 3.1 Helsinki

Helsingin pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi noin 15 prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia saatiin noin 330 kappaletta ja vastanneista noin 45 prosenttia on naisia. Vastanneiden keski-ikä on 38 vuotta ja liikuntarajoitteita on kahdella henkilöllä.

Vastanneista lähes 85 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin ja hieman yli 10 prosenttia noin kerran viikossa. Talvella vain noin 25 prosenttia vastaajista ilmoittaa pyöräilevänsä lähes päivittäin, kun taas vajaa 55 prosenttia vastanneista ei pyöräile juuri lainkaan. Suosituimpia pääsääntöisiä pyörämatkan pituuksia ovat 5–10 kilometrin sekä yli 10 kilometrin matkat, joita kumpaakin noin 35 prosenttia vastaajista on valinnut. Pyörämatkan pituuksissa myös 3–5 kilometrin matkat ovat lähes yhtä suosittuja. Pääsääntöinen pyörämatkan tarkoitus on useimmiten työmatka, jonka lähes 75 prosenttia vastanneista on valinnut. Muita suosittuja matkoja ovat vapaa-ajanmatkat sekä asiointimatkat. Vastanneista noin puolet liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja noin neljännes vastanneista liikkuu kävellen keskustassa noin kerran viikossa.

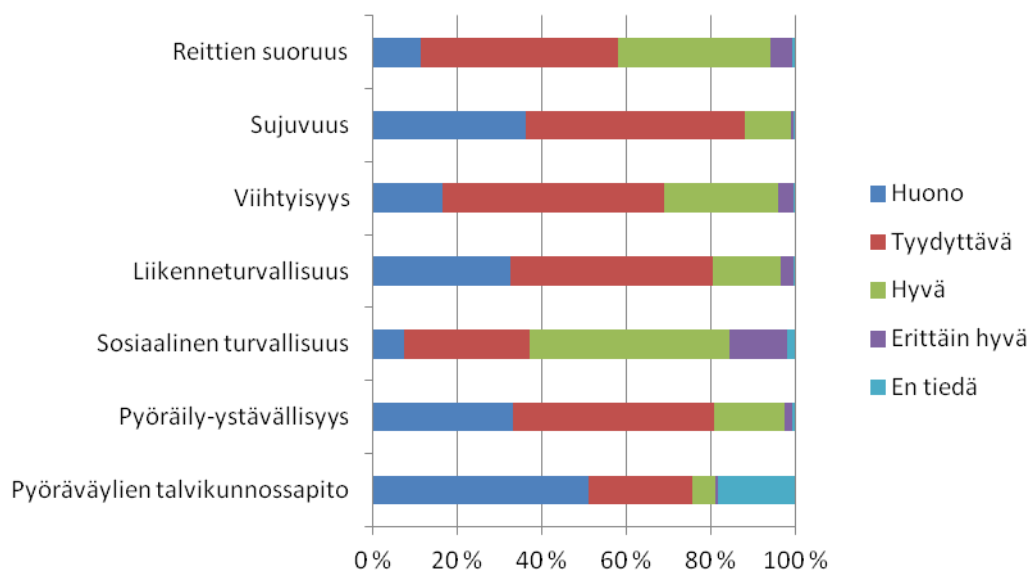
#### Pyöräily

Asukkaat kokevat Helsingin pyöräilyolosuhteet yleisesti tyydyttäväksi reittien suoruuden, sujuvuuden, viihtyisyyden, liikenneturvallisuuden sekä pyöräily-ystävällisyyden osalta. Sosiaalinen turvallisuus arvioidaan kuitenkin yleisesti hyväksi, mutta pyöräväylien talvikunnossapito puolestaan huonoksi. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 7. Asukkaiden mielestä keskustassa on hankalampi pyöräillä kuin muualla kaupungissa. Eri puolilta kaupunkia on melko hyvät pyöräily-yhteydet keskustaa kohti, mutta keskustaan tultaessa reitit saattavat kuitenkin katketa. Reitit eivät myöskään aina ole niin suorina kuin asukkaat toivoisivat ja pyöräväylät kiertävät usein verrattuna autoväyliin. Liikennesuunnittelu on tehty liikaa autojen ehdoilla ja pyöräilyä ei ole huomioitu tarpeeksi liikennejärjestelyissä. Asukkaat kokevat, että pyöräilijöille tarkoitettut väylät on vain sijoitettu sinne, minne ne on saatu sovitettua eli suunnittelua ei ole tehty tarpeeksi. Pyöräily myös rinnastetaan liikaa kävelyyn, vaikka kulkutapojen nopeuserot ovat suuret.

Sujuvuutta huonontavat esimerkiksi vaaralliset ja ongelmalliset risteykset ja kiertoliittymät sekä painonapilliset liikennevalot, joissa odotusajat voivat muodostua pitkiksi. Liikennevalojen painonapit on usein sijoitettu hankalasti pyöräilijöiden kannalta. Jakeluliikenne ja yksityisautoilijat käyttävät pyöräväyliä usein myös pysäköintiin, mikä tekee pyöräilystä hankalaa. Linja-autopysäkkien kohdalla pyöräilyn sujuvuutta heikentävät pyöräväylällä linja-autoa odottavat ihmiset. Pyöräilyolosuhteet, kuten myös viihtyisyys, vaihtelevat suuresti alueittain ja väylittäin. Pyöräreiteillä, jotka kulkevat ajoneuvoliikenteen pääväylien varsilla, on ongelmana melu ja saasteet. Myös keskustassa on saasteita, jotka tekevät pyöräilystä epämukavaa.

Liikenneturvallisuutta heikentävät erilaiset vaaratilanteet muiden liikkujien kanssa. Autoilijoiden kanssa aiheutuu konfliktitilanteita, koska he eivät huomioi pyöräilijöitä tarpeeksi hyvin. Esimerkiksi risteyksissä on vaarallisia tilanteita, kun autoilijat eivät kääntyes- sään väistä suoraan ajavia pyöräilijöitä. Autoilijoiden asenteissa pyöräilijöitä kohtaan on myös parannettavaa. Pyöräily ajoradalla koetaan pelottavaksi suurten liikennemäärien ja ajoneuvojen korkeiden nopeuksien vuoksi. Kävelijät eivät myöskään aina huomioi pyöräilijöitä tarpeeksi ja he kävelevät usein pyörätien puolella. Kävelijöiden liikkeitä väylillä voi olla vaikea ennustaa ja siksi aiheutuukin konfliktitilanteita. Osa väylistä on myös liian kapeita pyöräilijöiden ja kävelijöiden yhteiskäyttöön. Pyöräilijät eivät aina huomioi toisia liikkujia tarpeeksi hyvin ja liikennesääntöjen tuntemisessa on puutteita. Liikenneturvallisuutta huonontavat myös heikot näkemät ja vaaralliset ali- ja ylikulkutunnelit jyrkkine mäkinen. Sosiaalista turvallisuutta heikentää puutteellinen valaistus osalla väylistä. Valaistus on paikoin suunnattu vain ajoradalle, jolloin pyöräteillä on hämärää.

Talvikunnossapidossa on monien asukkaiden mielestä puutteita ja huonon talvikunnossapidon vuoksi kaikki eivät uskalla lähteä pyöräilemään talvisin. Talvikunnossapito ei ole riittävän suunnitelmallista, jolloin työnjälki on puutteellista. Talvihoidon tasossa on vaihtelua eri alueiden kesken ja pyöräreittien varrella voikin olla hyvin eritasoisesti aurattuja osuuksia, mikä heikentää pyöräilyn sujuvuutta. Aurausta ei myöskään aina toteuteta riittävän läheltä väylän pintaa, jolloin väylälle jää häiritsevää lumikerros. Auraus tapahtuu välillä liian hitaasti, jolloin pyöräily esimerkiksi aamun työmatkaliikenteen aikaan on vaikeaa auramattomilla väylillä. Asukkaiden on myös vaikea tietää, onko väylät aurattu vai ei. Jos väyliä ei ole aurattu, monet pyöräilijät siirtyvät ajamaan ajoradalle, mikä kuitenkin koetaan pelottavana erityisesti talvella. Tyypillinen ongelma on myös se, että ajoratojen lumet aurataan pyöräväylille, jolloin niillä liikkuminen on entistä vaikeampaa. Se kertoo huonosta suunnitel- mallisuudesta. Pyöräväyliä käytetään lisäksi lumen varastointipaikkoina, jolloin väylät kapenevat huomattavasti. Keväisin olisi tärkeää aurata sohjoksi sulanut lumi pois väyliltä. Liukkauden torjunnassa käytetty hiekoitussora on pyörän renkaille liian terävää ja sen poisto tapahtuu keväällä paikoin liian hitaasti.



Kuva 7 Helsingin pyöräilyolosuhteiden arviointi.

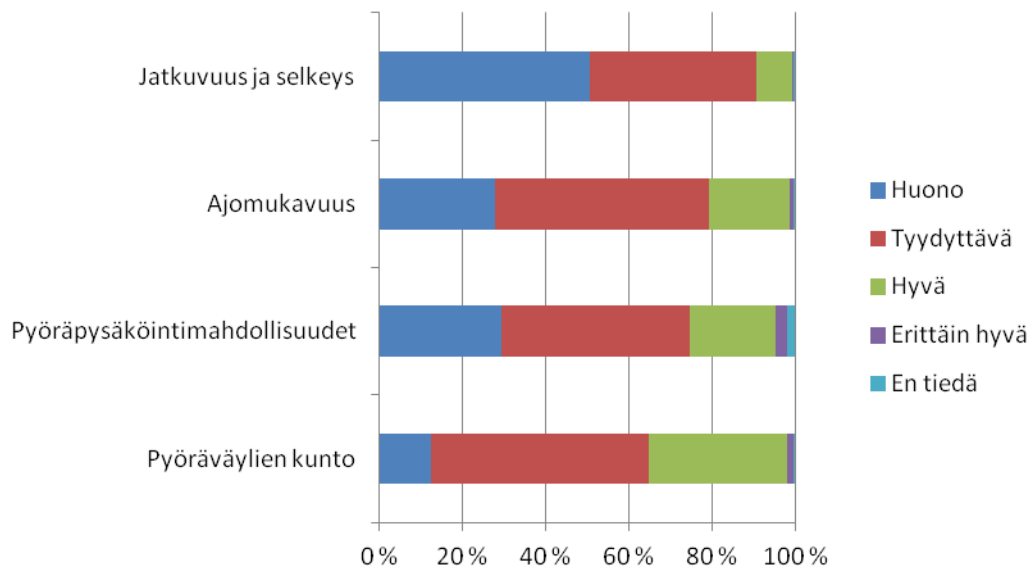
Pyöräväylien laatu arvioidaan ajomukavuuden, pyöräpysäköintimahdollisuuksien sekä pyöräväylien kunnon osalta yleisesti tyydyttäväksi. Pyöräväylien jatkuvuus ja selkeys saavat enemmistöltä vastanneista huonon arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 8. Pyöräväylien jatkuvuudessa ja selkeydessä on ongelmia monin paikoin, sillä väyliä ei ole suunniteltu kokonaisuutena. Pyöräväylät katkeavat asukkaiden mielestä usein ja silloin on vaikea tietää, missä pyöräilyä tulisi jatkaa. Väylän katketessa pyöräilijät joutuvat siirtymään ajoradalle tai pyöräilyä saatetaan jatkaa jalkakäytävällä vastoin liikennesääntöjä. Pyöräväylät vaihtuvat usein myös kadun toiselta puolelta toiselle, mikä aiheuttaa turhia kadun ylityksiä ja heikentää pyöräilyn sujuvuutta.

Väylillä on usein liian vähän opasteita ja merkintöjä. Opasteiden mukaan on välillä vaikea suunnistaa, koska opasteissa on esitetty ilmansuuntien sijaan yksittäisiä paikkoja tai kaupunginosia. Opasteet voivat olla myös niin pieniä, että on pakko pysähtyä nähdäkseen, mitä opasteessa lukee ja se hidastaa pyöräilyä. Ilkivallan seurauksena opasteet on voitu myös kääntää osoittamaan vääriin suuntiin. Vieraassa paikassa on opasteiden vähäisyyden vuoksi hyvin vaikea tietää, minne päin pitäisi pyöräillä.

Liikennemerkkien ja selkeiden merkintöjen puute aiheuttaa ongelmia väylillä. Esimerkiksi kävelijät ajautuvat pyöräilijöiden väylille ja pyöräilijät eivät tiedä oikeaa paikkaansa, koska väyliä ei ole merkitty tarpeeksi selkeästi. Väyliä on myös todella montaa tyyppiä, mikä aiheuttaa helposti sekaannuksia. On väyliä, joilla pyörätie ja jalkakäytävä on yhdistetty ja on väyliä, joilla pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain. Lisäksi on pyöräteitä, pyöräkaistoja sekä jalkakäytäviä. Liikkumisesta tulee helposti sekavaa, kun pyöräreiteillä väylätyypit vaihtuvat kesken matkan. Ajomukavuutta heikentävät korkeat reunakivet. Niitä asennetaan yhä toisinaan uusia väyliä rakennettaessa. Korkeat reunakivet ovat myös turvallisuusriski risteyksissä, sillä ne vievät pyöräilijän huomion muusta liikenteestä. Nupukivipäällyste koetaan myös hankalaksi ja ajomukavuuden kannalta huonoksi. Lisäksi raitiovaunukiskoja on varottava pyöräillessä.

Turvallisia pyöräpysäköintimahdollisuuksia on asukkaiden mielestä liian vähän. Esimerkiksi Pasilan asemalla on pulaa pysäköintipaikoista. Pyöräpysäköintipaikoilla on myös hylättyjä pyöriä, jotka vievät tilaa. Katoksellisia pysäköintipaikkoja sekä oikeanlaisia telineitä, joihin pyörän saisi lukittua rungostaan, on liian vähän. Asukkaat pelkäävät pysäköidä pyöränsä, sillä ilkivallan ja varastamisen mahdollisuus on olemassa. Talvisin pyöräpysäköintipaikkojen käyttö on toisin paikoin hankalaa riittämättömän talvikunnossapidon vuoksi.

Pyöräväylien kunto vaihtelee väylästä riippuen. Pyöräväylien kunto saa asukkailta kehuja, mutta parannettavaakin on. Osalla väylistä on kuoppia sekä routavaurioita ja niiden korjaaminen voi kestää joskus kauankin. Väylillä on myös välillä lasinsiruja, joiden siivous voi tapahtua hitaasti. Rakennustyömaiden kohdilla pyöräilijöitä ei aina huomioida tarpeeksi hyvin. Pyöräväylä voi esimerkiksi olla rakennustyömaan käytössä, mutta väliaikaisista liikennejärjestelyistä ei välttämättä ole huolehdittu. Työmaat tulevat pyöräilijälle usein yllätyksenä, sillä niistä ei tiedoteta ja varoiteta riittävästi. Työmaan jälkeen pyöräväylän saattaminen normaaliin kuntoon voi toisinaan viedä jonkin aikaa.



Kuva 8 Helsingin pyöräväylien laadun arviointi.

Asukkaiden mielestä on positiivista, että pyöräilyolosuhteita on alettu kehittää ja pyöräilyyn kiinnitetään enemmän huomiota. Pyöräilyasiat ovat myös enemmän esillä julkisuudessa. Suunnittelussa huomioidaan pyöräily paremmin ja päätöksenteossa kuunnellaan enemmän pyöräilijöitä. Ilmapiiri on koko ajan muuttumassa pyöräilijäystävällisemmäksi. Pyörät on alettu jo mieltää ajoneuvoiksi ja pyöräilyä pidetään kulkutapana eikä vain vapaa-ajan liikuntamuotona. Pyöräilijöiden määrä on lisääntynyt ja talvipyöräilyäkin on enemmän. Autoilijat ovat myös alkaneet huomioida pyöräilijät hieman paremmin. Lisäksi asukkaat mainitsevat Helsingin kaupungin pyöräliikennesuunnittelija Marek Salermon tärkeän työn.

Helsingissä on paljon pyöräväyliä ja uusia väyliä on tullut lisää. Väylien jatkuvuutta on myös jonkin verran parannettu. Paljon hyviä suunnitelmiakin on olemassa ja asukkaat toivovat, että niitä toteutettaisiin. Esimerkiksi kevyen liikenteen väylä Baanan valmistumista odotetaan. Pyöräkaistojen ja -taskujen tuloa pidetään myös hyvin positiivisena asiana. Esimerkiksi Runeberginkadun pyöräkaistat saavat positiivisia mainintoja.

Pyöräily on helpompaa keskustan ulkopuolella ja hyviä pyöräreittejä on paljon. Puisto- ja rantareitit ovat asukkaiden mieleen. Esimerkiksi Keskuspuistossa on hyvät pyöräreitit ja Töölönlahdella on mukava pyöräillä. Keskuspuiston opastuksessa on kuitenkin parannettavaa. Vuosaarissa on myös hyvät pyöräväylät ja Vantaanjoen varren reitti on mukava. Rautatien varrella menevät pyöräreitit ovat myös hyviä. Väylien talvikunnossapitokin saa asukkailta jonkin verran kiitosta.

Pyörän kuljetusmahdollisuus metrossa ja lähijunassa on asukkaiden mielestä positiivinen asia. Helsingin seudun liikenteen pyöräilyn ja kävelyn reittiopasta pidetään myös hyvänä ja ulkoilu- ja pyöräilykartta on hyödyllinen. Positiivista on myös pyöräilyjärjestöjen aktiivisuus.

Ongelmakohtia on monilla väylillä. Yksittäisistä kohteista eniten mainintoja saa Hämeentie, jolta puuttuu pyöräväylät. Hämeentie on vilkas väylä ja pyöräily ajoradalla muun liikenteen seassa koetaan hankalaksi. Kalliossa ja Hakaniemessä on muitakin ongelmakohtia ja keskustaa kohti pyöräily on vaikeaa. Unioninkadun nupukivipäällysteiset pyöräväylät tekevät pyöräilyä epämiellyttävää ja vaarallista. Mäkelänkatu on myös ongelmallinen väylä ja talvikunnossapito ei ole riittävän hyvää. Helsinginkadulla on ongelmia ja Sturenkatu on ruuhkainen ja ongelmallinen. Ongelmallisia ovat myös Tukholmankatu, Aleksis Kiven katu, Stenbäckinkatu sekä Mechelininkatu. Rautatieaseman ympäristössä pyöräily on myös hankalaa. Mannerheimintien pyöräväylien jatkuvuudessa on parannettavaa ja väylät ovat liian kapeita. Bulevardin yksisuuntaiset pyöräväylät ovat liian kapeat. Väylät ovat myös huonossa kunnossa. Lisäksi kävelijöitä on varottava ja autot pysäköivät usein pyöräväylälle. Vaaratilanteita sattuu, kun ihmiset avaavat auton ovia varomattomasti suoraan pyöräilijöiden eteen.

Espoon suunnalta on hankala pyöräillä Helsingin keskustaan. Lauttasaaren pyöräilyolosuhteissa on parannettavaa ja myös Munkkiniemen puistotien ja Huopalahdentien risteys on ongelmallinen. Pasilassa on ongelmia ja erityisesti Hakamäentien alikulkutunnelit ovat vaarallisia. Hakamäentie on hiljattain parannettu väylä, jolle toteutettiin vaaralliset ja näkemiltään heikot alikulkutunnelit. Viikin alueella on myös ongelmia. Idän suunnalta keskustaan tultaessa ongelmia on Herttoniemessä ja Kulosaassa. Kulosaaren silta on asukkaiden mielestä usein korjattavana. Silta on myös ruuhkainen ja sillä on talvikunnossapito-ongelmia. Herttoniemestä oikean pyöräreitin löytäminen Laajasalon suuntaan on vaikeaa ja reittiä täytyy arvailla. Muita ongelmakohteita on myös paljon.

Pyöräilyolosuhteita tulisi kehittää johdonmukaisesti erottamalla pyöräily kävelystä omaksi kulkutavakseen. Erityisesti keskustassa selkeä erottelu on tärkeää ja pyöräväyliä tulisi muuttaa siihen suuntaan. Koko liikennejärjestelmää tulisi kehittää ja pyörä tulisi nähdä liikenteessä ajoneuvona. Asukkaat toivovat pyöräkaistoja ajoradan reunaan erityisesti keskustaan, mutta myös muille lähialueiden vilkkaille väylille, joilla ajonopeudet ovat kuitenkin melko alhaisia. Hiljaisilla ja pienemmillä väylillä pyöräily voi tapahtua ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen seassa ilman erillisiä pyöräkaistoja. Jotta pyöräily onnistuu turvallisesti ajoradalla, tarvitaan asennemuutosta erityisesti autoilijoiden keskuudessa. Pyöräkaistojen ohella asukkaat toivovat myös erillisiä pyöräteitä. Kaikille liikkujille on tarpeen antaa ohjeistusta ja valistusta, kun liikennejärjestelyihin tehdään muutoksia. Pyöräily tulee huomioida paremmin jo suunnitteluvaiheessa ja esimerkiksi erilaisilla kampanjoilla voidaan edistää pyöräilyn suosiota. Asukkaiden mielestä mallia pyöräilyjärjestelyihin voisi ottaa hyvistä pyöräilyolosuhteistaan tunnetuista Euroopan kaupungeista.

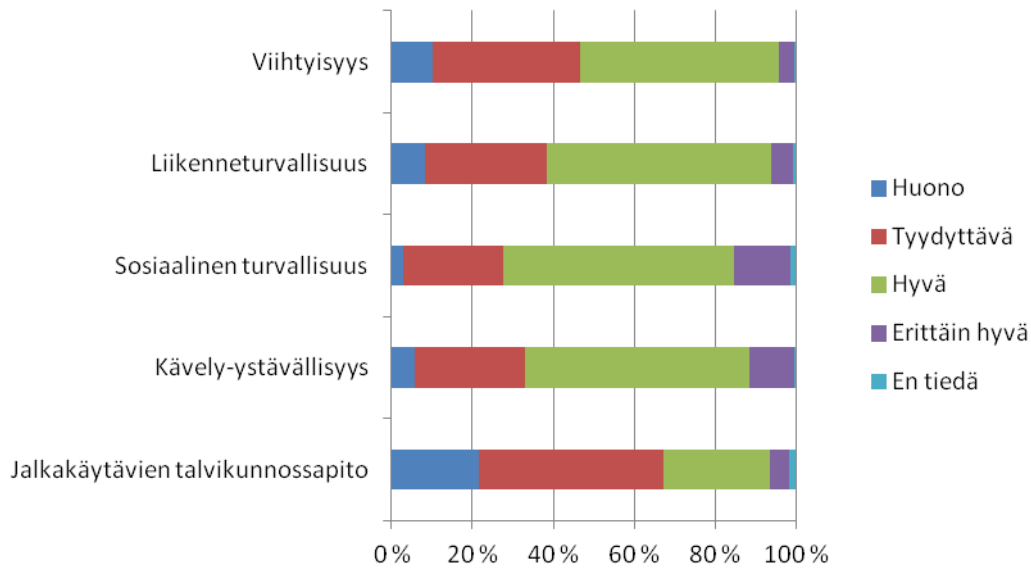
Pyöräväyliä on jo paljon, joten määrän sijaan tulisi kiinnittää huomiota väylien laatuun ja jatkuvuuteen. Ajomukavuutta tulisi parantaa madaltamalla reunakiviä ja sujuvuutta tulisi parantaa järjestämällä pyörille oma liikennevalo-ohjaus. Pääväylien tulisi mahdollistaa nopea pyöräily, esimerkiksi työ- tai asiointimatkoilla. Nopeat ja suorat väylät ovat avainasemassa työmatkapyöräilyn lisäämisessä. Kaupunginosista tulisi olla selkeät ja kunnolliset pääväylät keskustaan. Kyseisten väylien talvikunnossapitoa tulisi myös priorisoida ja väylien tulisi olla aurattuna aamun työmatkaliikennettä varten. Liityntäpysäköintipaikkoja tulisi kehittää rautatie- ja metroasemien sekä linja-auto- ja raitiovaunupysäkkien yhteyteen. Myös pyörän kuljettamismahdollisuutta joukkoliikennevälineissä tulisi edelleen kehittää. Pyöräpysäköinti-mahdollisuuksia tulisi lisätä eripuolilla keskustaa. Pysäköintipaikkojen tulisi olla tilavia, turvallisia ja esimerkiksi valvottuja. Pyörätelineiden tulisi olla sellaisia, että pyörät saa lukittua niihin rungoistaan. Pysäköintipaikat voisivat olla myös katettuja.

Asukkaiden mielestä yksityisautoilua olisi hyvä rajoittaa keskustassa. Pyöräkaistojen ja -teiden tarvitsema tila tulisi ottaa autoväylistä. Pyöräkaistat helpottavat talvipyöräilyä, koska kaistojen auraus voidaan hoitaa ajoradan aurauksen yhteydessä. Myös pyöräilyn sujuvuus ja risteysien turvallisuus paranevat pyöräkaistojen myötä, koska autoilijat havaitsevat pyöräilijät helpommin. Lisäksi kävelijöiden turvallisuus paranee, koska pyörät ovat eri väylillä. Ainakin osa pyöräväylistä voisi olla yksisuuntaisia. Asukkaat toivovat pyöräkaistojen ohella myös pyörätaskuja liittymiin. Yksisuuntaisilla kaduilla tulisi sallia pyöräily molempiin suuntiin. Pyöräväylillä tulisi olla enemmän opasteita ja merkintöjä. Merkintöjen tulisi olla yhteneväisiä ja selkeitä, jotta väylillä osataan liikkua oikein, vaikka väylätyypit vaihtuvat. Opasteet tulisi myös pitää ajan tasalla. Pyöräväyliä ympärivuotista kunnossapitoa tulisi parantaa. Parantamalla erityisesti talvikunnossapitoa talvipyöräilyn suosio voisi lisääntyä merkittävästi. Talvikunnossapidon tulisi olla järjestelmällisempää.

### **Kävely**

Keskustan kävelyolosuhteiden osalta liikenneturvallisuus, sosiaalinen turvallisuus sekä kävely-ystävällisyys saavat hyvän arvosanan enemmistöltä vastanneista. Viihtyisyys saa myös hyvän arvosanan. Jalkakäytävien talvikunnossapito arvioidaan yleisesti tyydyttäväksi. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 9. Asukkaiden mielestä kävelijät on huomioitu keskustassa melko hyvin ja kävely on siellä pyöräilyä helpompaa. Kävelyolosuhteet kuitenkin vaihtelevat eripuolilla keskustaa. Viihtyisyyttä laskee liikenteestä aiheutuva korkea melutaso ja saasteet. Puistoalueet koetaan viihtyisinä paikkoina. Liikenneturvallisuudessa on välillä ongelmia, sillä autoilijat eivät aina kunnioita suojateitä ja huomioi kävelijöitä. Autoilla on myös korkeat ajonopeudet ja ajamista punaisilla liikennevaloilla tapahtuu. Pyöräilijöiden kanssa aiheutuu konfliktitilanteita, sillä he pyöräilevät välillä jalkakäytävillä suurilla nopeuksilla. Sosiaalista turvallisuutta heikentää puutteellinen valaistus joillakin väylillä.

Rakennustyömaat levittäytyvät välillä jalkakäytävälle ja kävelijöiden työnaikaiset liikennejärjestelyt ovat usein puutteelliset. Kävelyväyliä talvikunnossapidossa on myös parannettavaa. Ongelmia on erityisesti runsaslumisina talvina. Väylät voivat olla paikoin auraamatta, jolloin kävelijät joutuvat kävelemään ajoradalla. Sohjoksi sulava lumi aiheuttaa myös ongelmia, koska sitä ei aina poisteta väyliltä. Kävelyväylillä on paikoin liukasta, sillä hiekoitusta ei ole aina tarpeeksi. Osan asukkaista mielestä hiekoitusta on toisaalta liikaa. Talvikunnossapidon tasossa on suuria vaihteluita taloyhtiöstä riippuen, eikä riittävän hyvän tason saavuttamista valvota.

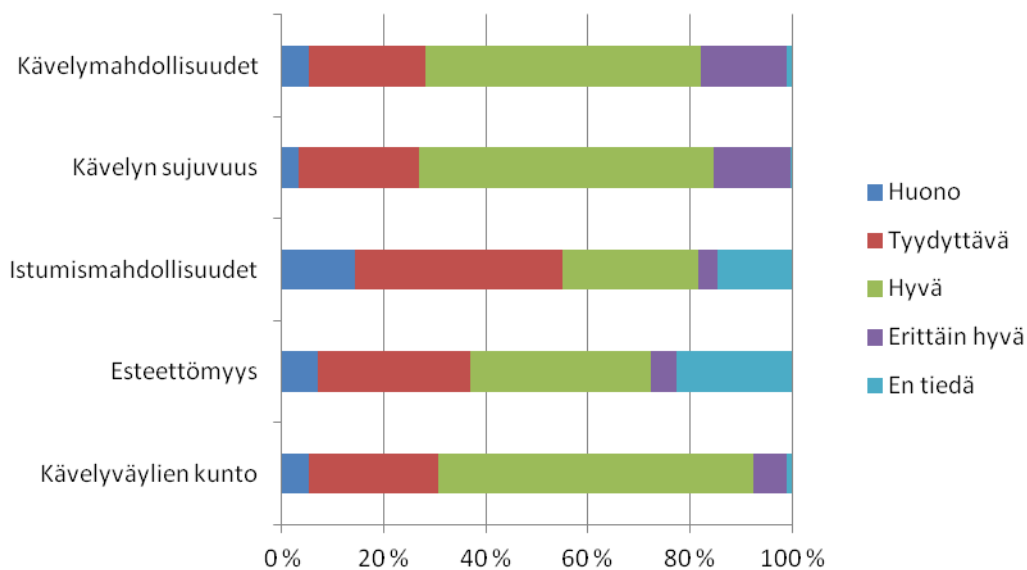


Kuva 9 Helsingin keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Keskustan kävelyväylien laatu on enemmistön vastanneista mielestä hyvällä tasolla kävelymahdollisuuksien, kävelyn sujuvuuden sekä kävelyväylien kunnan osalta. Esteettömyys saa hyvän tai tyydyttävän arvosanan. Istumismahdollisuuksia pidetään yleisesti tyydyttävänä. Kuvassa 10 on esitetty tarkemmat tulokset. Kävelymahdollisuuksia on keskustassa paljon, mutta kävelyalueiden yhtenäisyydessä on puutteita. Kävelykadut ja puistot ovat hyviä reittejä, mutta kävelykaduilla on usein kävelyä häiritsevää jakeluliikennettä ja huoltoajoa. Kävelyn sujuvuutta heikentävät lukuisat liikennevalot, joissa odotusajat voivat muodostua pitkiksi. Liikennevalojen painonapit eivät myöskään ole asukkaiden mieleen.

Osa kävelyväylistä on liian kapeita käyttäjämääriin nähden. Lisäksi autoilijat pysäköivät usein jalkakäytävillä, mikä heikentää sujuvuutta entisestään. Kävelyväylillä on myös usein mainostelineitä, jotka häiritsevät kävelijöiden sujuvaa liikkumista. Istumismahdollisuuksia ei ole tarpeeksi ja penkit ovat usein syrjäytyneiden ihmisten valtaamia. Esteettömyydessä puolestaan on parannettavaa esimerkiksi reunakivien ja liikkeiden sisäänkäyntien osalta. Kävelyväylien kunto vaihtelee ja osalla väylistä on päällystevaurioita. Laatta- ja kivi-päällysteet ovat tosin paikoin ongelmallisia irtoilevien laattojen ja kivien vuoksi.





Kuva 10 Helsingin keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Asukkaiden mielestä on positiivista, että kävely on suosittua. Keskustassa etäisyydet ovat lyhyet ja joka paikkaan pääsee kävellen nopeasti. Kävelyolosuhteet ovat parantuneet ja kävelykeskusta on laajentunut uusien kävelykatujen myötä. Yksityisautoilua on myös jonkin verran rajoitettu, mikä on kohentanut ilmanlaatua. Keskustassa on viihtyisää ja monia hyviä kävelyreittejä. Keskuskadun uusi kävelykatuosuus saa asukkailta kehuja ja siitä toivotaan keskustan ensimmäistä oikeaa kävelykatua. Huonolla säällä maanalaiset kävelyreitit helpottavat liikkumista. Puistot ja viheralueet ovat asukkaiden mieleen ja niiden kautta on mukava kävellä. Esimerkiksi Esplanadin puisto on viihtyisä kesäisin. Myös rantoja pitkin kulkevat reitit ovat mukavia.

Asukkaat kokevat, että keskusta on suunniteltu kuitenkin liiaksi autojen ehdoilla ja kävelyalueita on liian vähän. Autoliikenne aiheuttaa monia ongelmia ja kävelijät joutuvat usein ylittämään vilkkaita katuja. Esimerkki ongelmallisesta kävelykadusta on Iso Roobertinkatu. Se ei ole kovin viihtyisä, koska huolto- ja jakeliikennettä on liikaa. Aleksanterinkatukaan ei palvele kävelyä niin hyvin kuin asukkaat toivoisivat. Roskaisuus on myös välillä ongelma keskustassa, sillä roska-astioita ei ole tarpeeksi.

Kävelyolosuhteita tulisi kehittää autoilua rajoittamalla tai tekemällä keskustasta autoton. Asukkaiden mielestä mahdollisia keinoja autoilun rajoittamiseksi olisivat ruuhkamaksut tai tietullit. Rajoituksilla saataisiin suosittua kävelyä sekä parannettua keskustan ilmanlaatua ja viihtyisyyttä. Kävelyn tulisi olla tärkein asia keskustan liikennesuunnittelussa. Oikeita kävelykatuja ja -alueita, joilla autoja ei ole ollenkaan, tulisi lisätä ja kaupunkiin tulisi luoda laaja kävelykeskusta. Yliopistoalueesta voisi esimerkiksi tehdä autottoman ja Pohjois-esplanadin voisi muuttaa kävelykaduksi. Keskustatunneli helpottaisi kävelyalueiden lisäämistä. Kävelyväylillä tapahtuvaan pysäköintiin tulisi puuttua ja jakelu- ja huolto-liikennettä tulisi valvoa. Myös talvikunnossapidon tasoa tulisi valvoa. Kävelijät ja pyöräilijät tulisi selkeästi erottaa omille väylilleen. Jalkakäytäviä olisi myös hyvä levenyttää ja liikennevalojen toimintaa tulisi muuttaa kävelyn kannalta sujuvammaksi. Viihtyisyyttä tulisi lisätä elävöittämällä keskustaa sekä lisäämällä istumismahdollisuuksia, istutuksia ja vihreyttä. Puistojen viihtyisyyttä olisi myös hyvä lisätä. Lisäksi roska-astioiden määrää tulisi kasvattaa.

Pyöräilyn ja kävelyn edistämässä ollaan menossa oikeaan suuntaan ja kehitystä on tapahtunut. Helsingillä on mahdollisuudet hyviin pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin luopumalla autokeskeisyydestä. Asukkaat ottaisivat autoliikenteeltä tilaa pyöräilijöille ja kävelijöille. Sekä pyöräilijöiden että kävelijöiden kannalta on hyvä, jos kyseiset kulkutavat on erotettu selkeästi toisistaan. Kaikkien kulkutapojen tulisi myös huomioida toisensa paremmin ja asennemuutos pyöräilyä ja kävelyä suosivampaan suuntaan olisi paikallaan.

## 3.2 Tampere

Tampereen pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi 30 prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia saatiin siis 645 kappaletta, mikä on eniten kaikista kaupungeista. Vastanneista liki 60 prosenttia on naisia. Vastanneiden keski-ikä on 40 vuotta ja liikuntarajoitteita on kolmella prosentilla henkilöistä.

Vastanneista melkein 80 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin ja vajaa 15 prosenttia noin kerran viikossa. Talvella lähes päivittäin pyöräilevien osuus on noin 25 prosenttia ja ”ei juuri lainkaan” pyöräilevien osuus on lähes 60 prosenttia. Pyörämatkojen pääsääntöisissä pituuksissa on paljon vaihtelua, mutta suosituimmaksi nousee 5–10 kilometrin matka, jonka osuus on noin 35 prosenttia vastauksista. Suosituin pääsääntöinen pyörämatkan tarkoitus on työmatka, jonka lähes 65 prosenttia vastanneista on valinnut. Vastanneista noin 55 prosenttia liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja yli 25 prosenttia noin kerran viikossa.

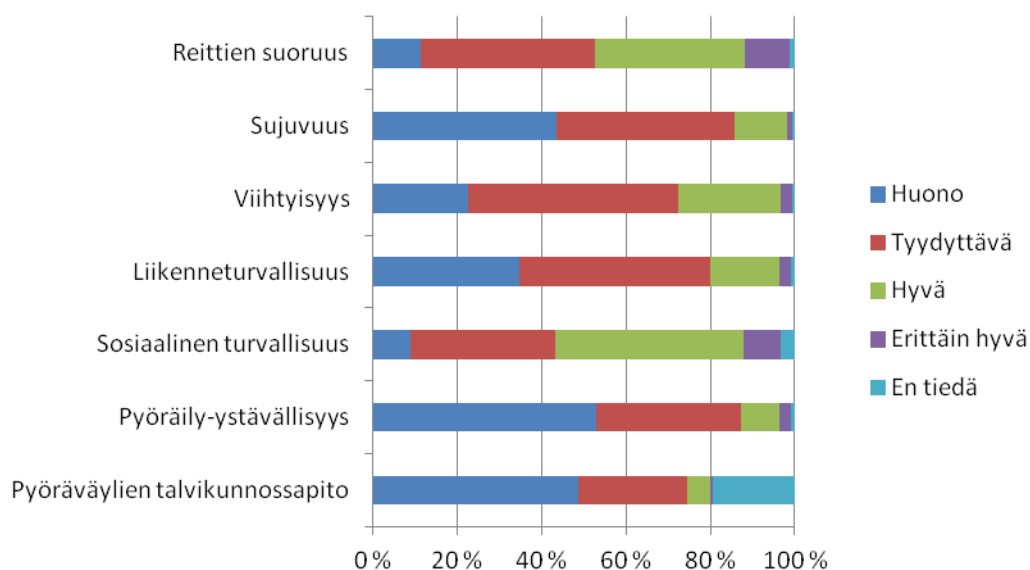
### Pyöräily

Tampereen pyöräilyolosuhteiden osalta sosiaalinen turvallisuus saa suurimmalta osalta vastanneista hyvän tai erittäin hyvän arvosanan. Reittien suoruus, viihtyisyys ja liikenneturvallisuus arvioidaan tyydyttäväksi. Sujuvuus, pyöräily-ystävällisyys ja pyöräväylien talvikunnossapito saavat vain huonon arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 11. Asukkaat kokevat pyöräilyn keskusta-alueella erityisen hankalaksi. Pyöräilijöille tarkoitettuja väyliä on keskustassa liian vähän ja pyöräilijän oikea paikka on välillä epäselvä, koska ei tiedetä, saako kyseisellä väylällä pyöräillä. Lisäksi risteysalueet koetaan hankaliksi. Myös keskustan läpi on vaikea löytää sujuvaa reittiä. Asuinalueiden ja keskustan välillä pyöräily on huomattavasti helpompaa. Liikennesuunnittelu on tehty liiaksi autojen ehdoilla, jolloin pyöräilijöitä ei ole huomioitu tarpeeksi ja useat pyöräreitit kiertävät huomattavasti. Erilaiset palvelut pitäisi olla helposti pyörällä saavutettavissa suorita reittejä pitkin.

Päätöksenteossakin suhtaudutaan pyöräilyyn usein negatiivisesti. Asukkaiden mielestä Tampere on jopa pyöräilyvihamielinen kaupunki. Yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä aiheutuu vaaratilanteita, koska kävelijät eivät liikkeessaan huomioi pyöräilijöitä. Kävelijät kulkevat usein pyöräilijöille tarkoitettulla osuudella, jos pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain. Osa väylistä on liian kapeita sekä pyöräilijöille että kävelijöille. Risteyksissä ja suojaiteilla on usein ongelmia ja konfliktitilanteita autoilijoiden välinpitämättömyyden vuoksi. Autoilijat eivät aina noudata väistämiselvällisyytään ja esimerkiksi kääntyvät autoilijat eivät aina väistä suoraan ajavia pyöräilijöitä. Ajoin ajamalla pyöräily koetaan pelottavaksi esimerkiksi autoilijoiden asenteiden sekä lukuisten linja-autojen vuoksi. Asukkaiden mielestä Tampereen liikennekulttuuri on liikaa autoja suosiva ja liikennesäännöt osataan yleisesti huonosti. Lasten kanssa liikkuminen koetaan vaaralliseksi keskustassa. Lisäksi liikenneturvallisuutta heikentävät paikoin huonot näkemät, esimerkiksi kasvillisuuden vuoksi, ja osaa alikulkutunneleista pidetään vaarallisina.

Pyöräilyn sujuvuutta heikentävät erityisesti liikennevalojen painonapit. Matkanteko hidastuu, sillä odotusajasta voi muodostua pitkä, jos painonappia ei ole ehtinyt painaa tarpeeksi ajoissa. Pitkät odotusajat johtavat siihen, että pyöräillään usein punaisen liikennevalon palaessa. Painonapit on usein myös sijoitettu hankalasti pyöräilijöiden kannalta ja erityisesti talvella tilannetta pahentavat risteyksiin kertyvät lumivallit. Keskustassa sujuvuutta heikentävät myös pyöräteille pysäköidyt autot, joita pyöräilijät joutuvat väistämään. Myös väylillä olevat mainoskyllit huonontavat sujuvuutta. Viihtyisyys on huonolla tasolla useilla sellaisilla väylillä, jotka ovat aivan ajoradan vieressä. Melutaso voi nousta korkeaksi ja pöly sekä autojen päästöt ovat terveyshaittoja. Sosiaalinen turvallisuus kärsii valaistuksen vähyyden vuoksi. Joillakin väylillä ei välttämättä ole valaistusta ollenkaan tai se voi olla suunnattu ainoastaan ajoradalle.

Talvikunnossapito saa moitteita ja siinäkin suositaan asukkaiden mielestä liikaa autoilua. Ajoratojen lumet aurataan usein kevyen liikenteen väylille, jolloin niillä liikkuminen on entistä vaikeampaa ja väylät kapenevat huomattavasti. Väylille muodostuu pahoja uria erityisesti keväisin, kun sulanutta lunta ei aurata pois ja se pääsee jäätymään. Risteyksissä lumivallit vaikeuttavat muiden liikkujien havainnointia. Aamuisin on myös vaikea tietää, onko kevyen liikenteen väyliä aurattu ja, jos on niin, mitkä niistä. Liukkauden torjunnassa käytetään liikaa hiekoitusta ja paikoin aivan turhaankin. Hiekoitus rikkoo myös usein pyörän renkaat. Keväisin hiekoituksen siivous on liian hidasta ja huolimaton.



Kuva 11 Tampereen pyöräilyolosuhteiden arviointi.

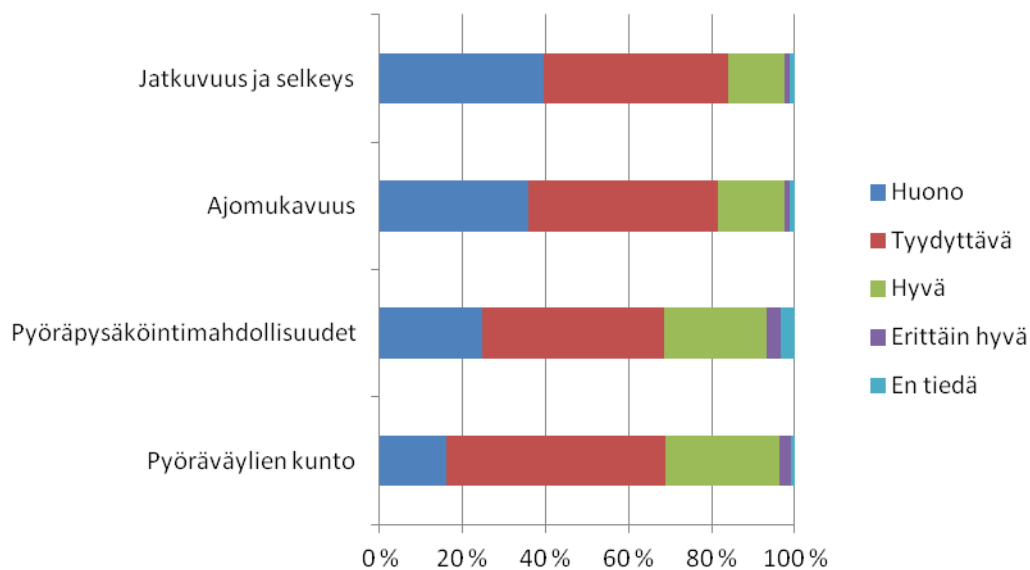
Pyöräväylien laadun asukkaat arvioivat yleisesti tyydyttäväksi. Pyöräpysäköintimahdollisuudet sekä pyöräväylien kunto saavat tyydyttävät arvostukset, mutta jatkuvuuden ja selkeyden sekä ajomukavuuden osalta arviot jakaantuvat enemmän tyydyttävän ja huono kesken. Arvosanjakauma on esitetty tarkemmin kuvassa 12. Pyöräväylien jatkuvuudessa ja selkeydessä on ongelmia erityisesti keskusta-alueella. Pyöräväylät vaihtuvat usein kadun toiselta puolelta toiselle, jolloin pyöräilijät joutuvat ylittämään kadun pyöräilläkseen liikennesääntöjen mukaisesti.

Väylillä on myös liikaa erilaisia käytäntöjä, sillä osalla väylistä pyöräily ja jalankulku on yhdistetty ja osalla väylistä ne ovat rinnakkain. Rinnakkaisilla väylillä pyöräily ja jalankulku saattavat myös vaihtaa keskenään puolia, jolloin selkeys vähenee entisestään. Väylät myös katkeavat toisin paikoin kokonaan, jolloin pyöräilijät joutuvat kiertämään pitkiäkin matkoja, jos eivät uskalla pyöräillä ajoradalla. Talvisin tilanne on huonoin, koska osa yhdistetyistä pyöräiteistä ja jalkakäytävistä muutetaan pelkiksi jalkakäytäviksi eikä ajoradalla pyöräilyäkään koeta turvalliseksi talviolosuhteissa. Asukkaat kritisoiivat kyseistä käytäntöä sekä sitä, että väylien muuttaminen jalkakäytäviksi tapahtuu kalenterin mukaan eikä vallitsevan kelin.

Opasteita pitäisi olla enemmän ja tiheämmin, jotta pyöräilijöiden olisi helppo löytää oikeat ja suorat reitit. Erityisesti risteyksissä ja väyliä katkeamiskohdissa tulisi olla selkeät opasteet. Opasteisiin kohdistuu myös välillä ilkivaltaa, jonka vuoksi niitä tulisi korjata tarvittaessa. Myös katumerkintöjä pyöräilijöille ja kävelijöille tarkoitetuista väylistä tulisi olla enemmän, vaikka niitä talvella ei lumen alta näkisikään. Pyöräilykartta helpottaa pyöräilyä jonkin verran, mutta kartan ja reittien välillä on myös ristiriitaisuuksia. Ajomukavuutta huonontavat erityisesti lukuisat korkeat reunakivet, jotka asukkaat kokevat erittäin epämukaviksi. Korkeat reunakivet heikentävät myös liikenneturvallisuutta, koska ne vievät pyöräilijöiden huomion pois muusta liikenteestä. Liian korkeat reunakivet vaikeuttavat myös turvallista pyörällä liikkumista lasten kanssa.

Asukkaiden mielestä pyöräpysäköintimahdollisuuksissa olisi parannettavaa. Pyörätelineitä on liian vähän, ja kun ne ovat täynnä, pyörät joudutaan pysäköimään kaduille. Pyöräpysäköintipaikat ovat myös ahtaita ja osa pyörätelineistä on myös sijoitettu tai asennettu siten, että niiden käyttäminen on vaikeaa. Pyöräpysäköintipaikkoja tulisi olla tarpeeksi monessa paikassa eri puolilla kaupunkia, jotta kävelymatkat eivät kasva liian suuriksi. Esimerkiksi liikkeiden ja muiden palveluiden lähellä tulisi olla hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet. Tärkeää on myös, että pysäköintipaikat ovat hyvin pyörällä saavutettavissa. Pyörätelineiden tulisi olla sellaisia, että pyörät saa niihin lukittua rungoistaan. Pyöräpysäköintipaikoilta tulisi myös välillä poistaa hylätyt pyörät, jotka vievät tilaa. Rautatieaseman pyöräpysäköintimahdollisuuksissa olisi asukkaiden mielestä erityisesti parannettavaa.

Pyöräväylien kunto vaihtelee väylästä riippuen. Osa väylistä on huonossa kunnossa ja päällystevauriot ovat yleisiä. Väylillä on vaarallisia halkeamia ja kuoppia sekä routavaurioita. Vaurioiden korjaaminen voi kestää toisinaan kauankin. Tie- ja rakennustyömaiden jälkeen väylille jää asfaltoimattomia osuuksia välillä pitkäksikin aikaa. Asfaltoinnin jälkeen eri aikaan päällystettyjen kohtien saumat ovat epämukavia pyöräillessä. Työmaiden aikana kiertotiejärjestelyt ovat usein puutteelliset ja huonosti opastetut pyöräilijöiden kannalta. Lasinsirut ovat myös ongelma joillakin väylillä.



Kuva 12 Tampereen pyöräväylien laadun arviointi.

Positiivisena asukkaat kokevat sen, että pyöräilyyn on alettu kiinnittää enemmän huomiota ja asioita halutaan parantaa. Suhtautuminen pyöräilyyn on parantunut ja pyöräily on enemmän esillä esimerkiksi keskusteluissa. Pyöräily on lisääntynyt ja siitä on tullut jossain määrin jo oikea kulkutapa, mutta parannettavaa kuitenkin riittää. Positiivista on myös se, että työmatkapyöräilyä on paljon erityisesti lumettomaan aikaan. Pyöräilyharrastajien ja -yhdistysten määrä on lisääntynyt, mikä on asukkaiden mielestä hieno ja pyöräilyä edistävä asia. Autoilijat ovat myös alkaneet huomioida paremmin pyöräilijöitä.

Tampereella keskeisten toimintojen välillä on kohtuulliset etäisyydet ja väyliä on melko paljon, joten pyöräily on hyvä kulkutapa. Uusia väyliä on rakennettu ja olemassa olevia on parannettu. Erityisesti reunakivien poistaminen ja madaltaminen ovat lisänneet ajomukavuutta merkittävästi. Keskustan ulkopuolella pyöräily on miellyttävämpää. Myös pyöräreitit ovat lisääntyneet ja pyöräily naapurikuntiinkin onnistuu. Väylien päällysteetkin saavat kehuja ja asukkaat pitävät kevyen liikenteen väylän jakamista viivalla rinnakkaisiksi väyliksi pyöräilijöille ja jalankulkijoille hyvänä asiana. Tampereella on myös paljon kunto- ja maasto-pyöräilymahdollisuuksia. Asukkaiden mielestä metsämaisemat ja puistot sekä luonnonläheiset väylät ovat viihtyisiä.

Pyöräpysäköintimahdollisuuksien lisääntyminen koetaan positiiviseksi ja kaupunkipyörät saavat kiitosta. Hämeenkadun ja Itsenäisyydenkadun pyörätiekokeilu vuonna 2008 oli myös asukkaiden mielestä onnistunut. Talvella 2010–2011 aiempaa useampi kevyen liikenteen väylä oli myös sallittu pyöräilylle, mitä asukkaat pitävät hyvänä muutoksena. Talvikunnossapitokin on asukkaiden mielestä joillakin alueilla ollut hyvää, ja keväällä tapahtuva nopea hiekkojen poistaminen saa asukkailta kiitosta.

Yksittäisistä kohteista esimerkiksi rakenteilla oleva Rongankadun alikulku on asukkaiden mielestä erittäin tärkeä parannus pyöräilyolosuhteisiin. Esimerkkeinä väylistä, joilla on hyvä pyöräillä, asukkaat mainitsevat Sammonkadun, Ratinanrannan, Puutarhakadun, Tammerkosken rannan, Patosillan, Laukonsillan, Hatanpään valtatie sekä Pispalan valtatie. Myös Hervannassa on asukkaiden mielestä ihan hyvät pyöräilyolosuhteet. Viihtyisänä alueena asukkaat pitävät esimerkiksi Hatanpään Arboretumia. Oikean reitin löytämistä helpottavat pyöräilykartta sekä kevyen liikenteen reittiopas. Asukkaiden mielestä on myös hyvä päästä ilmaisemaan mielipiteensä esimerkiksi kyselyjen muodossa.

Yksittäisistä ongelmakohteista eniten mainintoja saa Hämeenkatu, jolla on vaikeaa ja ahdasta liikkua pyörällä. Yleisestikin keskustaa pidetään vaikeana paikkana pyörällä. Muita ongelmallisia katuja ovat esimerkiksi Satakunnankatu, Rautatienkatu ja Itsenäisyydenkatu. Itsenäisyydenkadun rautatien alittavaa tunnelia pidetään erittäin epämiellyttävänä sen kapeuden ja meluisuuden vuoksi. Hämeenpuisto on myös epämiellyttävä ja se on hidas ylittää. Erityisesti Viinikan liittymä on myös vaikea pyöräiltävä ja hyvin hidas ylittää. Teiskontie ja Nekalantie ovat esimerkkejä osittain huonokuntoisista väylistä. Pyöräpysäköinnin osalta rautatieaseman pysäköintimahdollisuuksia pidetään olemattomina tai huonoina. Melu ja pakokaasut ovat haittana esimerkiksi Rantatien pyöräväylällä.

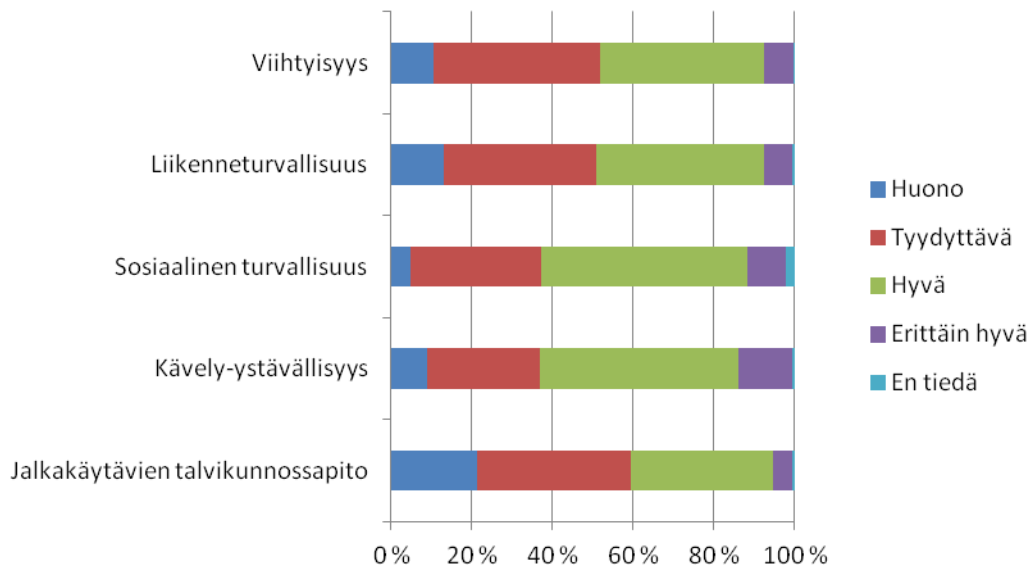
Pyöräilyolosuhteita tulisi kehittää lisäämällä pyöräilymahdollisuuksia. Pyöräväyliä tulisi lisätä, jotta pyörätieverkosta tulisi kattava. Väyliä tulisi olla jatkuvia, selkeitä, hyvin opastettuja sekä tarpeeksi suoria. Pyöräily tulisi ottaa paremmin huomioon jo suunnitteluvaiheessa ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistyöhön olisi hyvä saada mukaan pyöräilyn asiantuntijoita. Kehitystyöhön voisi ottaa mallia kaupungeista, joissa on hyvät pyöräilyolosuhteet. Keskustan pyöräilyolosuhteita voisi parantaa rajoittamalla autoilua. Väyliä tulisi olla niin keskustan läpiajoa kuin siellä asiointiakin varten.

Talvisin kevyen liikenteen väyliä ei tulisi muuttaa pelkiksi jalkakäytäviksi, vaan ympäri- vuotinen pyöräily niillä tulisi sallia. Kaikille kävelen, pyörällä tai muulla kulkuneuvolla liikkuville olisi hyvä järjestää asenne- ja liikennekasvatusta, jotta eri kulkutavat toimisivat paremmin yhdessä. Ilmapiiriä tulisi muuttaa pyöräily-ystävällisemmäksi esimerkiksi kampanjoiden avulla. Yksittäisistä kohteista esimerkkinä Hämeenkatu, jonka asia tulisi ratkaista ja olosuhteet saattaa kuntoon esimerkiksi ottamalla autoilta tilaa pyörille pyöräkaistojen muodossa. Muuallakin pyöräilijät tulisi erottaa kävelijöistä joko jakamalla väylät selkeästi tai rakentamalla pyöräilijöille omat kaistat. Pyöräkaistojen yhteydessä myös pyörätaskut voisivat tulla kysymykseen. Pyöräpysäköintiä tulisi myös lisätä ja parantaa, erityisesti rautatieasemalla. Ajomukavuutta ja sujuvuutta voisi parantaa madaltamalla reunakiviä ja muuttamalla liikennevalojen toimintaperiaatteita poistamalla painonapit. Mahdollisesti yli- ja alikulkujakin lisäämällä voisi parantaa sujuvuutta. Kunnossapitoon tulisi kiinnittää enemmän huomiota niin talvella kuin lumettomanakin aikana. Tiettyjen väyliä kunnossapitoa voisi esimerkiksi priorisoida.

## Kävely

Keskustan kävelyolosuhteita asukkaat pitävät yleisesti hyvinä tai tyydyttävinä. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 13. Asukkaiden mielestä keskustan viihtyisyyttä laskee korkea melutaso. Myös pöly ja saasteet koetaan epämiellyttäväiksi. Esimerkiksi puistot kuitenkin lisäävät viihtyisyyttä. Liikenneturvallisuutta heikentää autoilijoiden välinpitämätön käyttäytyminen. Asukkaiden mielestä autoilijat eivät kunnioita kävelijöitä ja suojateillä aiheutuu usein vaaratilanteita. Ajaminen punaisen liikennevalon palaessa on myös melko yleistä ja ajonopeudet ovat suuria. Konfliktitilanteita aiheutuu myös pyöräilijöiden kanssa, koska monet pyöräilevät jalkakäytävillä vastoin sääntöjä. Liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä kadun ylityksessä tulee välillä kiire, koska kevyen liikenteen vihreät ovat liian lyhyet. Sosiaalinen turvallisuus kärsii joillakin väylillä riittämättömän valaistuksen vuoksi. Pimeään aikaan liikkuminen saatetaankin kokea pelottavana. Myös syrjäytyneet ihmiset voidaan kokea turvallisuutta heikentävinä. Työmaiden väliaikaisissa liikennejärjestelyissä tulisi kävelijät huomioida paremmin.

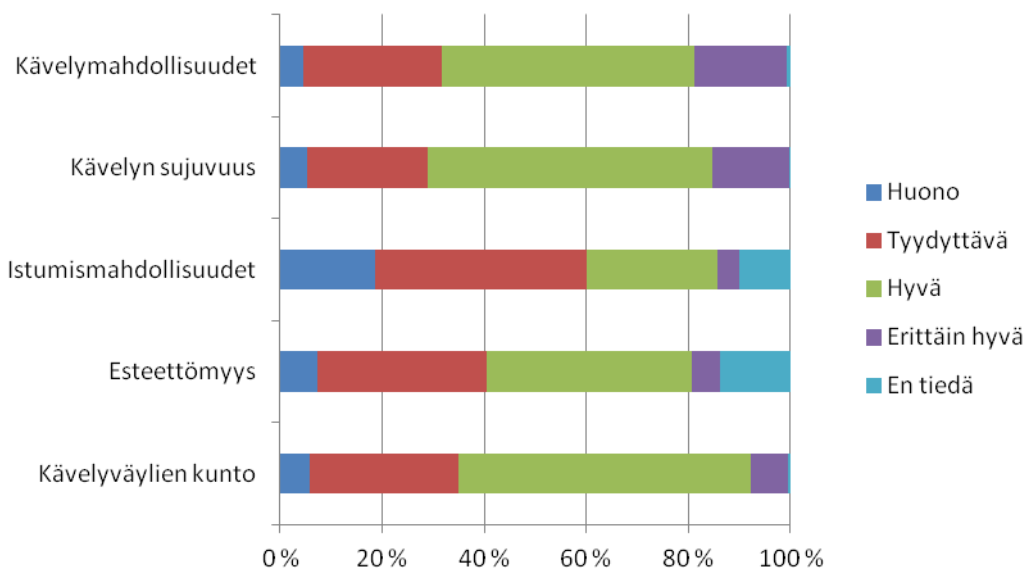
Jalkakäytävien talvikunnossapidossa olisi parannettavaa. Talvikunnossapidon taso riippuu kuitenkin kunnossapitäjästä. Lumet aurataan usein ajoradoilta jalkakäytävälle ja jalkakäytäviä käytetään myös lumen varastointipaikkoina, minkä seurauksena jalkakäytävät kapenevat huomattavasti. Risteysalueille syntyy myös lumivalleja, jotka haittaavat kadun ylitystä. Monet väylät ovat myös liukkaita. Hiekoittaminen jakaa kuitenkin asukkaiden mielipiteitä. Osan mielestä hiekoitusta tarvittaisiin enemmän ja osan mielestä väyliä hiekoitetaan liikaa. Liika hiekoitus lisää myös huomattavasti kevään pölyongelmaa. Keväällä myös alikulkutunneleissa on ongelmia, kun niihin kertyy vettä lumien sulaessa.



Kuva 13 Tampereen keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Keskustan kävelyväylien laatu on asukkaiden mielestä yleisesti hyvällä tasolla, mutta istumismahdollisuuksia suurin osa vastaajista pitää kuitenkin vain tyydyttävinä tai huonoina. Tarkemmat tulokset selviävät kuvasta 14. Kävelymahdollisuuksia on keskustassa jokseenkin paljon, mutta kävelykatuja tulisi kuitenkin lisätä, jotta muodostuisi yhtenäisiä kävelyalueita.

Kävelyä pidetään melko sujuvana, mutta osalla väylistä on ahdasta terassien, mainosten ja pysäköintiruutujen vuoksi. Myös linja-autopysäkkien kohdilla liikkuminen on vaikeaa ja huoltoajot häiritsevät jalkakäytävillä. Sujuvuutta heikentävät myös liikennevalojen painonapit sekä pitkät odotusajat. Liikennevalot onkin suunniteltu liikaa autoilijoiden ehdoilla. Myös ruuhka-aikoina liikkuminen on hitaampaa. Istumismahdollisuuksissa olisi parannettavaa. Penkkejä tulisi olla enemmän ja muuallakin kuin vain puistoissa. Penkit ovat usein epäsiistejä ja syrjäytyneiden ihmisten valtaamia. Esteettömyyttä heikentävät lukuisat reunakivet. Myös epätasainen nupukivipäällyste koetaan hankalaksi ja joidenkin liikkeiden sisäänkäynnit eivät sovellu liikuntarajoitteisille. Kävelyväylien kunto on asukkaiden mielestä yleisesti hyvä lumettomaan aikaan.



Kuva 14 Tampereen keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Positiivisena asukkaat kokevat sen, että keskusta on muuttunut kävelijäystävällisemmäksi ja kehitystä tapahtuu koko ajan. Kävelijät huomioidaan suunnitelmissa paremmin ja kävelyhankkeet ovat esillä enemmän. Kävelyolosuhteita pidetään parempina kuin pyöräilyolosuhteita. Keskustassa on hyvä liikkua kävellen, koska etäisyydet ovat lyhyet ja joka paikkaan pääsee helposti kävellen. Väyliä on kattavasti ja niitä on myös parannettu. Kadunylityspaikkoja on myös riittävän tiheästi. Kävelykadut, esimerkiksi Kuninkaankatu, ovat erityisesti asukkaiden mieleen ja niitä toivotaankin lisää. Katujen sulanapitojärjestelmä saa myös kiitosta. Puistot ja viheralueet, kuten Koskipuisto ja Hämeenpuisto, koetaan myös viihtyisiksi. Lisäksi keskustan leikkipuistot saavat kiitosta. Tammerkosken kansallismaisema miellyttää asukkaita. Myös esimerkiksi Finlaysonin ja Ratinanrannan alueet ovat hienoja. Keskustaa kaunistavat monet istutukset ja silloista erityisesti Laukonsilta ja Patosilta ovat asukkaiden mieleen. Tulevia siltoja, kuten Palatsinraitinsiltaa, odotetaan kovasti. Erilaiset tapahtumat koetaan myös mukavina ja talven valaistus saa kiitosta. Hervannan keskustan kävelyolosuhteita keuhetaan myös.



Asukkaat kokevat keskustan vilkkaan autoliikenteen ongelmalliseksi ja häiritseväksi. Esimerkiksi Hämeenkadusta on varattu autoliikenteelle niin suuri osa, että kävelijöille ja pyöräilijöille tarkoitetut väylät ovat ahtaita. Erityisesti Hämeenkadun pysäköintiruutuja toivotaan poistettaviksi, jotta kävelylle vapautuisi enemmän tilaa. Autoja pysäköidään myös jalkakäytävälle pysäköintiruutujen ulkopuolelle, mikä ahtauttaa väyliä entisestään. Hämeenkadulla kävelyä häiritsevät lukuisat rakennusprojektit, jotka kaventavat väyliä.

Väylät ovat myös ahtaita, jos pyöräilijät käyttävät samoja väyliä. Aukkaiden mielestä pyöräilijät eivät kuuluisikaan samoille väylille kävelijöiden kanssa, esimerkiksi suurten nopeuserojen vuoksi. Lisäksi väylien merkinnät koetaan sekaviksi. Keskusta-alueen ongelmana on roskaisuus, koska roska-astioita on liian vähän tai ne eivät houkuttele käyttämään niitä. Usein roska-astiat ovat myös täysiä, koska niiden tyhjennysväli on liian suuri. Koirien jätökset ja lasinsirut ovat myös ongelma. Kävelykaduilla ja puistoissa ongelmia aiheuttavat syrjäytyneet ja alkoholisoituneet ihmiset. Puistojen osalta esimerkiksi Hämeenpuisto koetaan jonkin verran kolkoksi ja liikennevalot ovat siellä ongelma. Esimerkki ongelmallisesta liittymästä on Hämeenkadun ja Rautatienkadun liittymä, joka on kävelen hidas ylittää.

Kävelyolosuhteita tulisi kehittää painottamalla kävelyä ja pyöräilyä keskustassa. Yksityisautoilua tulisi puolestaan vähentää keskusta-alueella ja pysäköinti tulisi siirtää pysäköintihalleihin. Kävelijät ja pyöräilijät tulee myös erottaa selkeästi toisistaan. Hämeenkadusta asukkaat toivovat joukkoliikennettä tai kävelykatua. Kävelykatujen määrää tulisi myös kasvattaa, jolloin yhtenäinen kävelyalue olisi mahdollinen. Keskustan viihtyisyyttä tulisi myös parantaa lisäämällä vehreyttä. Jotta keskustassa vietettäisiin enemmän aikaa pelkän läpikulun sijaan, tulisi kohtaamispaikkoja lisätä. Liikennevalojen toimintaa tulisi muuttaa kävelijäystävällisemmäksi. Autoliikennettä tulisi myös rauhoittaa laskemalla ajonopeuksia. Asukkaat toivovat myös liikennesääntöjen noudattamisen valvontaa. Lisäksi talvikunnossapidon parantaminen olisi tärkeää.

Tampereella toivotaan todellista panostusta pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Parannettavaa riittää, jotta autovaltaisesta kaupungista saadaan toimiva pyöräilijöille ja kävelijöille. Näiden kulkutapojen suosimisesta syntyvät hyödyt tulisi huomioida päätöksenteossa ja suunnittelusta tulisi siirtyä varsinaiseen toteutukseen. Pyöräily on Tampereella huonommassa asemassa kuin kävely ja eri kulkutapojen yhteispelissä on kehitettävää. Muuten Tampere on mukava ja viihtyisä kaupunki.

### 3.3 Oulu

Oulun pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi noin kolme prosenttia kyselyyn osallistuneista. Vastauksia saatiin yhteensä noin 70 kappaletta ja vastanneista noin 65 prosenttia on naisia. Vastajien keski-ikä on 43 vuotta ja liikuntarajoitteita on yhdellä henkilöllä.

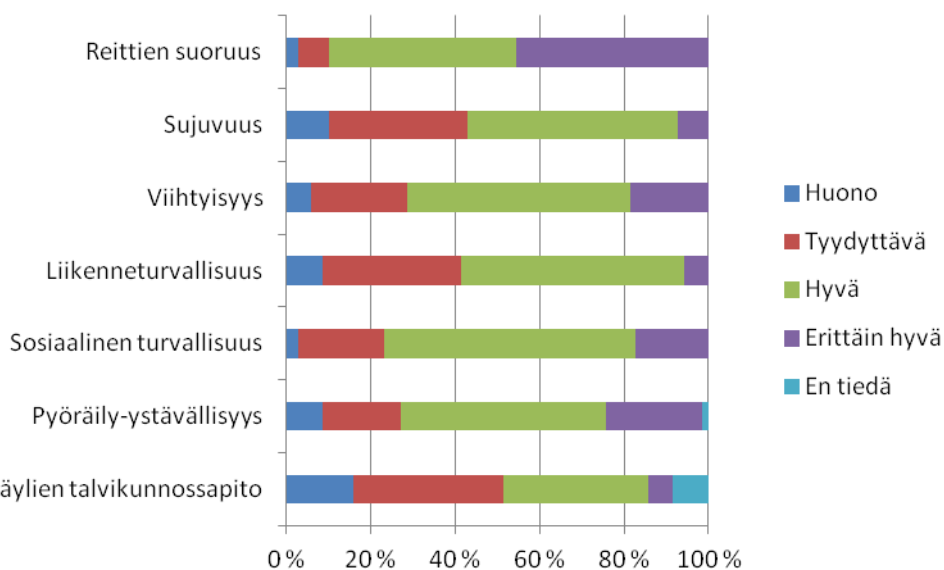
Vastajista yli 95 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin ja talvella lähes päivittäin pyöräilevien osuus on puolestaan noin 60 prosenttia. Talvella noin 25 prosenttia vastaajista ei pyöräile juuri lainkaan. Eripituisten pyörämatkojen suosio jakaantuu kaikille kyselyssä annetuille vaihtoehdolle, mutta suosituin pääsääntöinen pyörämatkan pituus on kuitenkin 5–10 kilometriä, jonka on valinnut noin 45 prosenttia vastaajista. Pyörämatkan pääsääntöinen tarkoitus on useimmiten työmatka ja seuraavaksi suosituimmat matkavaihtoehdot ovat asiointimatka ja ostosmatka. Yli 40 prosenttia vastanneista liikkuu kävelen keskustassa lähes päivittäin. Noin 30 prosenttia vastaajista liikkuu noin kerran viikossa kävelen keskustassa.

## Pyöräily

Asukkaat kokevat Oulun pyöräilyolosuhteet yleisesti hyväksi. Reittien suoruutta selkeä enemmistö vastaajista pitää erittäin hyvänä tai hyvänä ja sujuvuus, viihtyisyys, liikenneturvallisuus, sosiaalinen turvallisuus sekä pyöräily-ystävällisyys saavat arvosanan hyvä. Pyöräväylien talvikunnossapito saa tyydyttävän arvosanan. Tulokset on esitetty kuvassa 15. Asukkaiden mukaan pyöräilyolosuhteet ovat paremmat ydinkeskustan ulkopuolella. Keskustassa pyörällä liikkuminen on hankalaa väylillä, jotka on tarkoitettu sekä pyöräilijöille että kävelijöille. Myöskään pyöräilyä autoilijoiden joukossa ei koeta miellyttäväksi, koska pyöräkaistoja ei ole ja kadun pinta on usein nupukiveä. Lisäksi pyöräilijän oikea paikka on keskustassa ajoittain epäselvä, koska väylillä täytyy pyöräillä kevyen liikenteen väylällä ja väylillä ajoradalla. Oikean ja sujuvan reitin löytäminen keskustan läpi on hyvin vaikeaa ja pyöräily onkin huomattavasti sujuvampaa ja selkeämpää keskustan ulkopuolella.

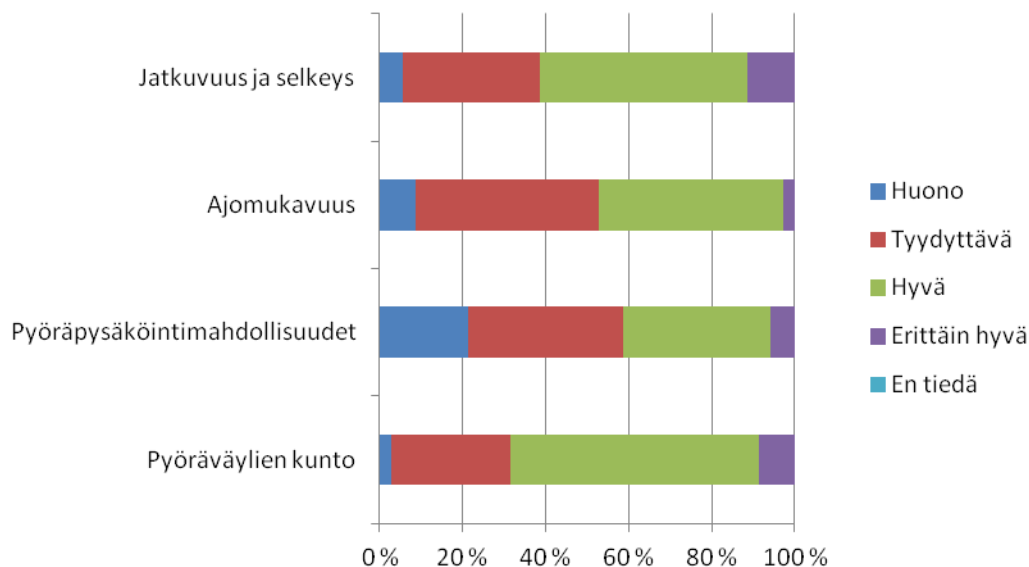
Asukkaiden vastauksista käy myös ilmi, että muut liikkujat eivät huomioi pyöräilijöitä liikenteessä tarpeeksi hyvin. Autoilijat eivät esimerkiksi väistä pyöräilijöitä, vaikka pyöräilijöillä olisi etuajo-oikeus, joten väistämisvelvollisuudesta kertovia liikennemerkkejä toivotaankin lisää. Myös kävelijöiden liikkeitä voi olla vaikea ennakoida. Mopolla ajon kieltäminen kevyen liikenteen väylillä on asukkaiden mielestä hyvä asia.

Talvikunnossapito saa vastanneilta moitteita. Ajoratojen lumet aurataan usein kevyen liikenteen väylille ja tämän jälkeen niiden auraamisessa on usein viiveitä, jolloin kevyen liikenteen väylät ovat pyöräilykelvottomassa kunnossa. Väylät myös kapenevat, koska niille kasaantuu lunta. Lunta kertyy erityisesti siltojen alla oleviin alikulkutunneleihin ja lunta voi myös pudota silloilla tapahtuvan aurauksen seurauksena tunnelien suuaukoille. Myös risteysalueille kertyy lunta, joka vaikeuttaa pyöräilyä. Keväällä ongelmia aiheuttaa sohjoksi sulava lumi, koska aurausta ei ole toteutettu tarpeeksi läheltä pyörätien pintaa. Lisäksi urakoitsijoiden vaihtumisalueilla esiintyy ongelmia, kun raja-alueiden talvikunnossapito jää puutteelliseksi. Talvikunnossapito on parempaa väylillä, jotka ovat erillään ajoradasta. Pyöräilyn kannalta ongelmia aiheuttaa myös liukkaudentorjunnassa käytetty hiekoituspora. Talvella se puhkoo renkaita, ja keväällä se on hyvin liukasta asfaltin pinnalla ennen kuin kadut on puhdistettu.



Kuva 15 Oulun pyöräilyolosuhteiden arviointi.

Pyöräväylien laatua pidetään hyvänä ja tyydyttävänä, mikä käy ilmi kuvasta 16. Ajomukavuutta kuitenkin häiritsevät korkeat reunakivet, joita täytyy varoa. Myös opasteiden puute tekee pyöräilystä hankalaa ja, vaikka opaste olisikin, se voi olla käännettynä väärään suuntaan. Routavaurioiden korjaaminen saattaa kestää kauan, mikä heikentää pyöräilyn turvallisuutta joillakin väylillä. Pyöräpysäköintipaikkoja on keskustassa liian vähän ja niitä toivotaan lisää. Nykyiset pyörätelineet ovat liian kapeita, jolloin vain joka toista paikkaa voidaan käyttää. Telineiden tulisi olla sellaisia, että pyörän saisi kunnolla rungosta lukittua.



Kuva 16 Oulun pyöräväylien laadun arviointi.

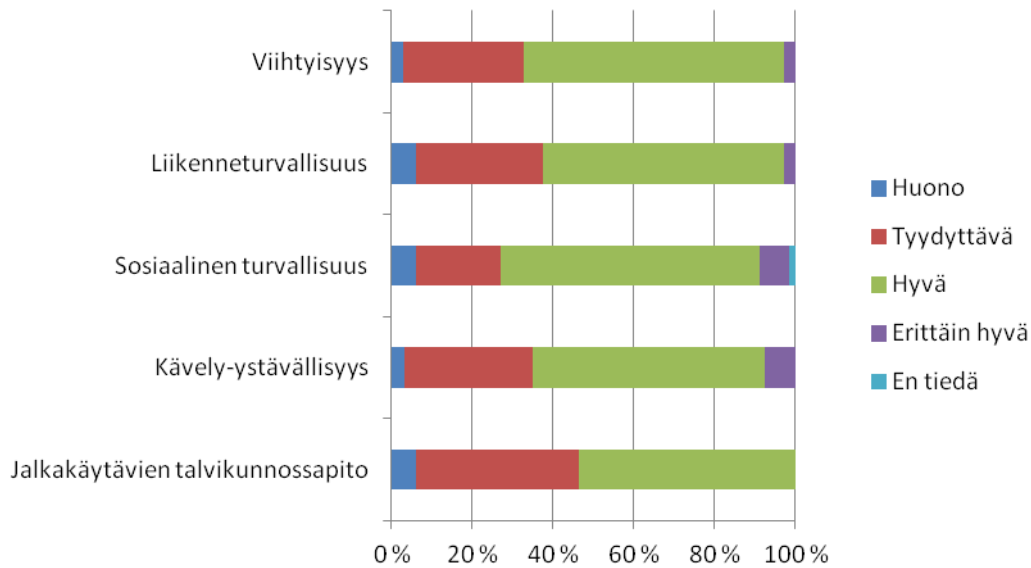
Positiiviseksi asukkaat kokevat sen, että pyöräilyyn suhtaudutaan myönteisesti ja pyöräväyliä ja -reittejä on paljon. Kaupunginosien välillä on oikein hyviä ja selkeitä pyöräilyreittejä, mutta keskustaan toivottaisiin erityistä parannusta. Positiivista on lisäksi se, että ihmiset pyöräilevät paljon ympäri vuoden ja pääväylien talvikunnossapito saa myös kehuja. Maisemat ovat upeat pyöräilyyn ja erityisesti vesistöjen äärellä kulkevat pyöräväylät saavat kiitosta. Maasto on myös tasaista soveltuen hyvin pyöräilyyn ja kevyen liikenteen sillat ovat toimivia.

Yksittäisiä kohteita, joissa asukkaat ovat havainneet ongelmia, ovat esimerkiksi Tuiran sillat ja Torikadun uuden pyöräilyväylän toimimattomuus. Rotuaarilla ongelmia aiheuttaa pyörätelineiden ahdas sijoittelu. Lisäksi monet alikulkutunnelit koetaan hyvin turvattomiksi ja vaarallisiksi.

Pyöräilyolosuhteita pitäisi kehittää erottamalla pyöräilijät jalankulkijoista ja varaamalla pyöräilijöille omat pyöräkaistat ajoradan reunasta. Keskustan autoilua voisi myös rajoittaa jonkin verran. Pyöräpysäköintipaikkoja tulee lisätä ja opastusta tulee parantaa sekä ylläpitää. Talvikunnossapitoon toivotaan tehokkuutta, selkeyttä sekä valvontaa.

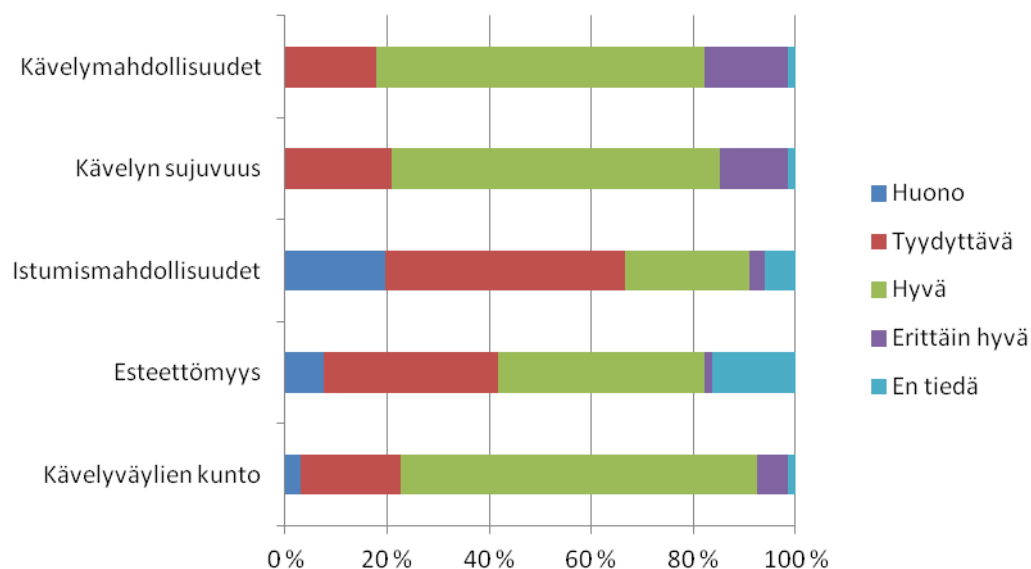
## Kävely

Keskustan kävelyolosuhteita pidetään yleisesti hyvinä. Tulokset on esitetty kuvassa 17. Jalkakäytävillä sattuu kuitenkin vaaratilanteita melko usein, koska pyöräilijät pyöräilevät siellä vastoin sääntöjä. Autoilijatkaan eivät aina huomioi kävelijöitä tarpeeksi hyvin. Asukkaiden mielestä nupukivikadut eivät ole kävely-ystävällisiä ja osa jalkakäytävistä on liian kapeita. Talvikunnossapidon osalta väylät ovat usein liukkaita, koska sulanut lumi jäätyy.



Kuva 17 Oulun keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Kävelyväylien laatu keskustassa saa muilta osin hyvän arvosanan, paitsi istumismahdollisuuksia pidetään vai vai tyydyttävänä. Tulokset on esitetty kuvassa 18. Jalankulkuympäristöä vaikeuttavat jalkakäytävillä ja kävelykaduille pystytetyt mainostelineet, huolto- ja jakelu-liikenne sekä väärin pysäköidyt autot. Istumismahdollisuuksia on liian vähän ja talvella ei juuri lainkaan. Puistoissa jonkin verran ongelmia aiheuttavat penkkejä valtaavat syrjäytyneet ihmiset.



Kuva 18 Oulun keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Positiivisena asukkaat kokevat kävelykadut ja Rotuaarin olohuonemaisen ilmapiirin sekä puistot. Myös torinranta ja muut ranta-alueet ovat hyviä ja viehättäviä. Vastaavasti ongelma-kohteena useampi asukas mainitsee Hallituskadun ja rautatieaseman seudun. Asukkaat kehittäisivät kävelyolosuhteita laajentamalla kävelykeskustaa ja merkitsemällä yhdistetyille pyöräteille ja jalkakäytävillä selkeästi eri liikkujiensa paikat. Lisäksi nupukivipäällysteiden vaihtoa asfalttiin toivotaan. Myös valvontaa tulisi lisätä.

Niin pyöräilijät kuin kävelijätkin toivovat, että nämä kaksi liikkuemuotoa erotettaisiin toisistaan. Oulussa on hyvät lähtökohdat pyöräilyyn ja pyöräilykaupungin maineen ylläpitämistä toivotaan.

### 3.4 Jyväskylä

Jyväskylän pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi noin 15 prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia saatiin noin 330 kappaletta ja vastanneista noin 65 prosenttia on naisia. Vastanneiden keski-ikä on 33 vuotta ja liikuntarajoitteita on neljällä henkilöllä.

Vastanneista noin 90 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin. Talvella lähes päivittäin pyöräilee vajaa 55 prosenttia vastanneista ja vajaa 35 prosenttia vastanneista ei pyöräile juuri lainkaan. Suosituin pääsääntöinen pyörämatkan pituus on 3–5 kilometriä, jonka noin 45 prosenttia vastanneista on valinnut. Yli puolella vastaajista pyörämatkan pääsääntöinen tarkoitus on koulumatka. Myös työmatka on suosittu pääsääntöinen pyörämatkan tarkoitus, jonka lähes puolet vastanneista on valinnut. Vastanneista hieman yli 40 prosenttia liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja hieman alle 40 prosenttia vastanneista liikkuu kävellen keskustassa noin kerran viikossa.

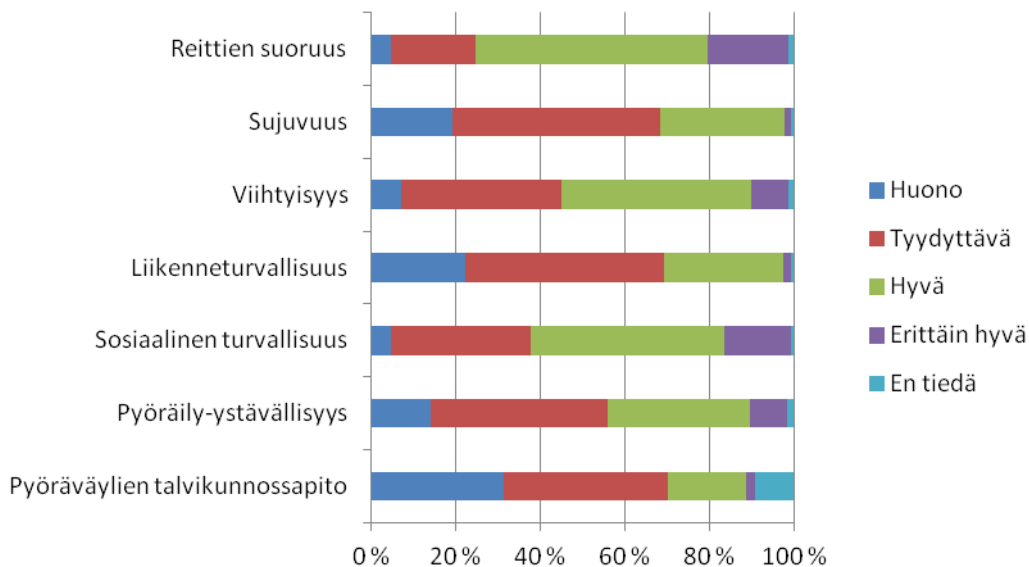
#### Pyöräily

Jyväskylän pyöräilyolosuhteiden osalta enemmistö vastanneista kokee reittien suoruuden hyväksi. Myös viihtyisyys ja sosiaalinen turvallisuus saavat hyvän arvosanan. Sujuvuus, liikenneturvallisuus, pyöräily-ystävällisyys sekä pyöräväylien talvikunnossapito arvioidaan tyydyttäväiksi. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 19. Asukkaat kokevat pyöräilyn keskusta-alueella hankalammaksi kuin muualla. Keskustassa on liian vähän pyöräilijöille tarkoitettuja väyliä ja välillä on vaikea tietää, missä pyöräilijän oikea paikka milloinkin on. Pyöräilijöiden reittejä ei aina ole suunniteltu tarkasti, vaan pyöräilymahdollisuus on vain voitu lisätä väylille, jotka on jo toteutettu kävelijöiden ehdoilla, jolloin pyöräilijöille aiheutuu ongelmia. Kävelijöiden kanssa aiheutuu vaaratilanteita, koska he eivät aina liikkessaan huomioi pyöräilijöitä vaan saattavat tehdä yllättäviäkin liikkeitä. Osa yhdistetyistä väylistä on liian kapeita sekä pyöräilijöille että kävelijöille, varsinkin jos käyttäjiä on paljon.

Väylillä, joilla pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain, on usein pyörätieosuudella autoja pysäköitynä tai kävelijöitä kävelemässä. Kyseisillä väylillä tulisikin olla enemmän merkintöjä ja opastusta, jotta liikkuminen sujuisi oikein. Myös liikennevalojen painonapit hidastavat pyöräilyä ja heikentävät sen sujuvuutta. Osa painonapeista on sijoiteltu pyöräilijöiden kannalta hankalasti ja erityisesti talvella painonapit on vaikea saavuttaa lumivallien vuoksi. Sujuvuutta heikentävät myös useat vaaralliset risteykset ja pyöräilijät kokevatkin risteykset hankaliksi paikoiksi. Muita hankalia paikkoja ovat linja-autopysäkkien kohdat. Pyöräilyn sujuvuus heikkenee, kun pyöräilijät joutuvat väistämään linja-autoa odottavia henkilöitä.

Autoilijat eivät myöskään huomioi pyöräilijöitä tarpeeksi hyvin, mistä aiheutuu monia vaaratilanteita ja liikenneturvallisuus huononee. Autoilijat eivät aina noudata liikennesääntöjä ja erityisesti väistämisvelvollisuutta. Autoilijoiden asenteissa pyöräilijöitä kohtaan olisi myös parannettavaa. Autoilijat saattavat myös joskus ajaa punaisen liikennevalon palaessa. Risteysalueilla autot saattavat myös pysähtyä suojateille, mikä vaikeuttaa pyöräilijöiden kulkua. Eivät kaikki pyöräilijät aina itsekään noudata liikennesääntöjä. Liikenneturvallisuutta heikentävät myös huonot näkemät ja vaaralliset alikulkutunnelit. Puutteellinen valaistus heikentää sosiaalista turvallisuutta joillakin väylillä. Välillä osa katuvaloista on pimeänä. Pyöräilijät eivät myöskään aina käytä valoja tai heijastimia. Pyöräilyn viihtyisyys vaihtelee väylittäin. Jos väylä on vilkkaan kadun vieressä, melu ja saasteet vähentävät viihtyisyyttä.

Talvikunnossapidossa olisi asukkaiden mielestä parannettavaa. Kevyen liikenteen väyliä ei aurata tarpeeksi ajoissa esimerkiksi aamun työmatkaliikennettä ajatellen tai väylät on voitu aurata jo yöllä, jolloin aamuun mennessä on ehtinyt kertyä uutta lunta. Joillakin väylillä aurauksessa on pitkiäkin viiveitä. Jos väylät ovat auraamatta, monet pyöräilijät siirtyvät ajamaan ajoradalle, mikä koetaan kuitenkin hyvin pelottavana erityisesti talvella. Ongelmia syntyy myös siitä, kun ajoratojen lumet aurataan jo aiemmin auratuille kevyen liikenteen väylille, jolloin niiden auraustyö menee hukkaan. Aurauksen tasossa ja nopeudessa on vaihtelua eri alueittain. Pyöräilijöille tarkoitetut reitit tulisi kuitenkin aurata kokonaisuudessaan eikä siten, että jotkin osuudet ovat auraamatta. Aurauksen seurauksena väylät kaventuvat huomattavasti. Risteyksiin ja alikulkutunneleihin kertyvät lumivallit vaikeuttavat myös liikkumista ja huonontavat liikenneturvallisuutta. Väylillä voi lisäksi olla jäätyneitä uria tai sohjoa, jotka tulisi poistaa. Hiekoitus on myös puutteellista toisin paikoin. Pyöräpysäköintipaikat tulisi pitää kunnossa ympäri vuoden.



Kuva 19 Jyväskylän pyöräilyolosuhteiden arviointi.

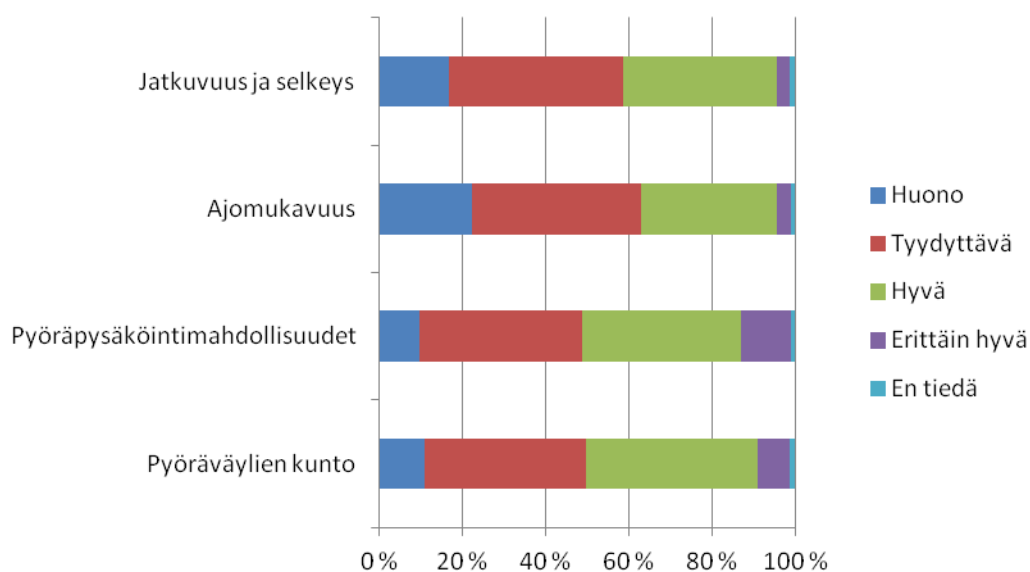
Pyöräväylien laadun osalta väylien jatkuvuus ja selkeys, ajomukavuus, pyöräpysäköintimahdollisuudet sekä pyöräväylien kunto arvioidaan yleisesti hyväksi tai tyydyttäväksi. Arvosanjakauma on esitetty tarkemmin kuvassa 20. Väylien jatkuvuuden ja selkeyden suurimmat ongelmat ovat keskusta-alueella.

Pyöräreitit voivat katketa, sillä osa väylistä on vain jalkakäytäviä, jolloin pyöräilijät joutuvat siirtymään ajoradalle tai jatkavat pyöräilyä jalkakäytävällä vastoin liikennesääntöjä. Pyöräily ajoradalla koetaan vaaralliseksi, koska omia pyöräkaistoja ei juuri ole. Pyöräilijöille sallittu väylä voi myös vaihtua kadun toiselta puolelta toiselle tai kiertää heikentäen suoruutta.

Opasteet ja merkinnät eivät myöskään aina ole tarpeeksi selkeitä ja niitä on liian vähän sekä keskustassa että sen ulkopuolella. Asukkaiden mielestä ajomukavuutta huonontavat erityisesti reunakivet, joita on edelleen paljon pyöräreiteillä. Korkeita reunakiviä asennetaan yhä myös toisin paikoin uusia väyliä rakennettaessa ja vanhoja korjattaessa. Reunakivet vahingoittavat pyöriä ja heikentävät sujuvuutta, koska niiden kohdilla täytyy hidastaa vauhtia huomattavasti. Reunakivet koetaan myös turvallisuusriskinä, koska autoilijoiden voi olla vaikea arvioida, kuinka nopeasti pyöräilijät ylittävät kadun, koska he voivat joutuakin hidastamaan reunakiven kohdalla, jolloin konfliktitilanteita voi syntyä. Reunakiviin on kuitenkin kiinnitetty myös huomiota ja niitä on madallettu, joten edistystä on tapahtunut.

Pyöräpysäköintimahdollisuudet saavat kiitosta siitä, että niitä on. Niiden määrä on kuitenkin riittämätön keskustassa ja erityisesti kesäisin voi olla vaikea löytää pyörälle pysäköinti-paikkaa, koska kaikki paikat ovat täynnä. Myös matkakeskuksen läheisyydessä on liian vähän pyöräpysäköintimahdollisuuksia. Osa pyöräpysäköintipaikoista on liian pieniä ja pyörä-telineet ovat ahtaita. Telineitä, joihin pyörän saa lukittua rungostaan, pidetään hyvinä. Virastojen ja liikkeiden läheisyydessä on myös usein liian vähän pysäköintimahdollisuuksia pyörille. Pyöräpysäköintipaikat voisivat olla myös katettuja. Pyöräpysäköintipaikkojen valvontaa pidetään hyvänä asiana.

Pyöräväylien kunto vaihtelee. Osa väylistä on huonossa kunnossa ja päällysteen routa-vaurioita sekä vaarallisia halkeamia ja monttuja esiintyy. Väylän huono kunto on turvallisuus-riski, joten vauriot tulisi korjata nopeasti. Vaurioiden korjaus kuitenkin kestää asukkaiden mielestä kauan. Väylillä on myös välillä lasinsiruja, joiden siivous saattaa kestää. Rakennus-työmaiden kohdilla pyöräilijöitä ei aina huomioida tarpeeksi hyvin työnaikaisissa liikenne-järjestelyissä.



Kuva 20 Jyväskylän pyöräväylien laadun arviointi.

Asukkaiden mielestä on positiivista, että pyöräilyyn suhtaudutaan myönteisesti ja pyöräilyolosuhteita halutaan parantaa. Suunta on hyvä ja monia parannuksia on jo tehty. Pyöräily huomioidaan myös paremmin kaupunkisuunnittelussa. Jyväskylä on kompakti kaupunki, joten pyörällä liikkuminen on nopeaa ja jopa kätevämpää kuin autoilu. Pyöräilyilmapiiri on hyvä ja pyöräilyyn kannustetaan, joten pyöräilijöiden määrä onkin lisääntynyt. Asukkaiden mielestä on hyvä asia, että pyöräilijöitä on paljon ja pyöräilykulttuuri on vahva. Opiskelijoiden suuri määrä vaikuttaa myös siihen, että pyöräily on niin suosittua. Autoilijatkin ovat oppineet huomioimaan pyöräilijät liikenteessä paremmin. Pyöräilykypärien ja valojen käyttö on myös lisääntynyt pyöräilijöiden keskuudessa. Jyväskylän Pyöräilyseuran toiminta on myös aktiivista, mikä on hieno asia. Erilaiset pyöräilytapahtumat koetaan hyviksi.

Pyöräreitteihin on tehty parannuksia ja ne ovat enimmäkseen sujuvia. Reitit ovat myös viihtyisiä ja niitä on paljon. Reitien valintaa helpottaa karttapalvelu. Yksittäisistä reiteistä erityisesti Jyväsjärven rantaraitti on asukkaiden mieleen. Myös muut järvenrantareitit ovat viihtyisiä. Reitit ovat monipuolisia, sillä ne soveltuvat sekä työ- että vapaa-ajanmatkojen reiteiksi. Järvenrantareiteissä on myös se hyvä puoli, että niillä ei ole risteämiä auto liikenteen kanssa.

Asukkaiden mielestä on hyvä, että väyliä on sijoitettu myös etäämmälle autoliikenteestä, jolloin väylillä on vähemmän haittaa melusta ja saasteista. Väylät ovat melko hyvässä kunnossa ja väyläverkko on kattava, joten joka puolelle kaupunkia pääsee pyörällä. Väylillä olevia reunakiviä on myös madallettu. Erityisesti väylät, joilla pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain, ovat asukkaiden mieleen. Tästä hyvänä esimerkkinä on Yliopistonkatu. Seminaarinkadun lyhyt pyöräkaista ajoradan reunassa on myös hyvä idea. Keskustan pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat myös parantuneet ja huomaa, että asiaan panostetaan. Viihtyisyyttä on lisännyt siltojen ja muiden ympäristöjen valaistus. Talvikunnossapito saa asukkailta myös kiitosta.

Yksittäisistä ongelmakohteista eniten mainintoja saavat keskustan kadut. Erityisesti Kauppatie on vaikea pyöräilijöille, sillä koko matkalla ei ole pyöräilijöille sallittua väylää ja ajoradalla pyöräily koetaan vaaralliseksi pysäköivien ajoneuvojen vuoksi. Myös muilla keskustan kaduilla, kuten esimerkiksi Kilpisenkadulla, Väinönkadulla ja Yliopistonkadulla, on ongelmia. Sepänkatu ja Harjukatu ovat asukkaiden mielestä liian kapeita. Voionmaankatu koetaan myös vaikeaksi, sillä kulkijoita on paljon väylän leveyteen nähden ja linja-autopysäkeillä linja-autoa odottavat ihmiset vaikeuttavat pyöräilyä entisestään. Kadulla on myös monia näkemiltään heikkoja liittymiä. Vaikeita risteyskohtia ovat esimerkiksi Sepänkadun, Harjukadun ja Väinönkadun risteys, Vaasankadun ja Hannikaisenkadun risteys sekä Keskussairaalan tien, Savelankadun ja Länsiväylän risteys.

Esimerkki vaarallisesta alikulkutunnelista on Vesangantien ja Nisulankadun liittymässä oleva alikulku. Muita pyöräilijöille hankalia kohtia ovat Alvar Aallon kadun ylitys Kramsunkadun kohdalla sekä rautatien ylittävän sillan rampilta poistuminen Kilpisenkadun kohdalla. Parantamisen jälkeen Alvar Aallon kadun ylitys koetaan edelleen vaaralliseksi. Joillakin reiteillä on myös ongelmia ja esimerkiksi reitit Kortepohjasta Yliopistolle ja Yliopistolta keskustaan ovat vaikeita ja turvattomia. Reitti keskustasta Seppälään on myös vaikea kadun toiselta puolelta toiselle tapahtuvien vaihtojen vuoksi. Seppälän alueella Ahjokatu koetaan vaaralliseksi. Huonokuntoisesta väylästä esimerkki on Vaajakoskentie, jolla on myös korkeita reunakiviä ja väylä on meluinen. Myös Kuokkalan silta on meluinen. Palokan alueella on parannettavaa pyöräilyolosuhteissa, sillä esimerkiksi monet väylät ovat huonokuntoisia. Talvikunnossapidossa on parannettavaa esimerkiksi Saarijärventiellä.



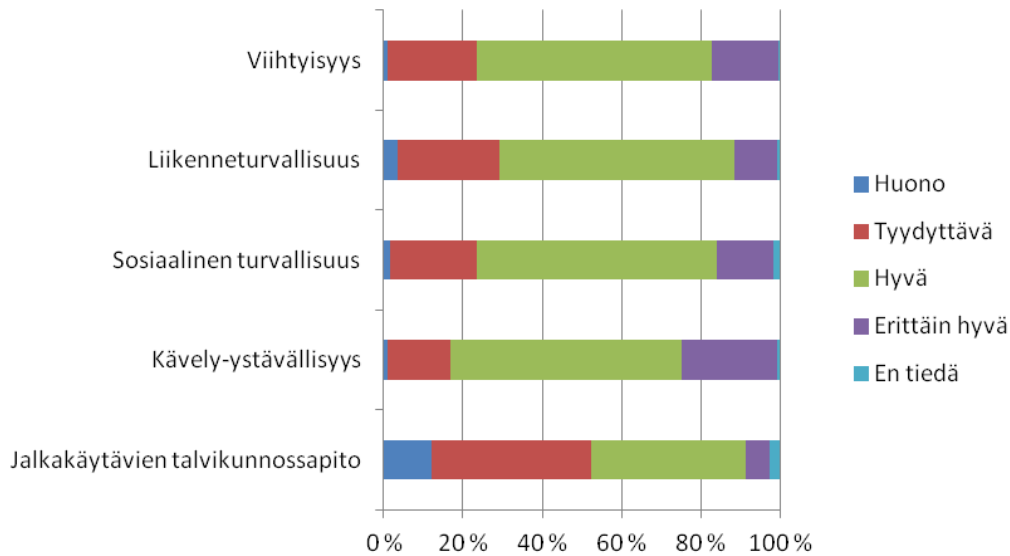
Pyöräilyolosuhteita tulisi kehittää erottamalla pyöräilijät ja kävelijät toisistaan. Väylät, joilla pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain, ovat asukkaiden mieleen ja niitä toivotaan lisää. Asukkaat toivovat keskustaan myös varsinaisia pyöräkaistoja ajoradoille. Yleisestikin pyöräilijöille tarkoitettujen väylien määrää tulisi lisätä. Pyöräilyä tulisi myös selkeyttää lisäämällä katuun maalattuja merkintöjä sekä opasteita. Pyöräilykarttoja toivotaan myös helposti saataville. Väylistä tulisi tehdä riittävän leveitä ja reittien tulisi olla suorina ja katkeamattomia. Ajomukavuutta ja sujuvuutta tulisi myös parantaa madaltamalla reunakiviä sekä huomioimalla pyöräilijät paremmin liikennevaloissa. Pyöräily tulisi huomioida hyvin risteysten suunnittelussa, sillä risteykset ovat usein hankalia paikkoja pyöräilijöille. Myös alikulkutunnelien turvallisuuteen tulisi kiinnittää huomiota. Pyöräväylien valaistusta tulisi myös parantaa. Keskustaa tulisi kehittää erityisesti ja sen läpi tulisi olla selkeät pyöräilyn pääväylät. Autoilua voisi myös rajoittaa nykyistä enemmän ja suurempi alue voisi olla autoton.

Pyöräpysäköintipaikkojen määrää tulisi myös lisätä eripuolilla keskustaa. Pyöräväylien kuntoon tulisi kiinnittää enemmän huomiota ja aina tarpeen vaatiessa niitä tulisi parantaa. Kun rakennusvaiheessa jo huomioitaisiin talven vaikutukset riittävän hyvin, säästyttyisiin useilta korjauksilta. Talvikunnossapitoa tulisi myös parantaa ja nopeuttaa. Kaikkien liikkujien valistus ja asennemuutos pyöräily-ystävällisempään suuntaan on myös tärkeää ja liikennesääntöjen opetuksesta voisi olla apua eri kulkutapojen parempaan yhteistoimintaan. Tavoitteellisen pyöräilysuunnitelman avulla Jyväskylä voisi profiloitua oikeaksi pyöräilykaupungiksi.

### **Kävely**

Keskustan kävelyolosuhteita enemmistö vastanneista pitää hyvinä muilta osin, paitsi jalkakäytävien talvikunnossapidon osalta. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 21. Viihtyisyys on keskustassa hyvällä tasolla, mutta vihreyttä voisi olla enemmänkin. Autoton kävelykatu luo myös viihtyisyyttä, mutta sen ulkopuolella on autoilusta aiheutuvia saasteita ja melua. Autoilijat eivät aina väistä suojatielle astumassa olevaa kävelijää, mikä heikentää liikenneturvallisuutta. Vaaratilanteita aiheutuu esimerkiksi silloin, kun autoilijat ovat kääntymässä vihreällä liikennevalolla ja myös kävelijöille palaa vihreä. Autoilijat ajavat joskus myös punaisen liikennevalon palaessa ja ajonopeudet ovat usein suuria. Pyöräilijöiden kanssa aiheutuu konfliktitilanteita, kun pyöräilijät ajavat jalkakäytävillä vastoin sääntöjä. Liikenneturvallisuus alikulkutunneleissa on myös heikko. Sosiaalista turvallisuutta heikentää valaistuksen puutteellisuus joillakin väylillä. Rakennustyömaiden liikennejärjestelyissä tulisi huomioida kävelijät tarpeeksi hyvin. Varsinkin, jos jalkakäytäviä otetaan työmaan käyttöön.

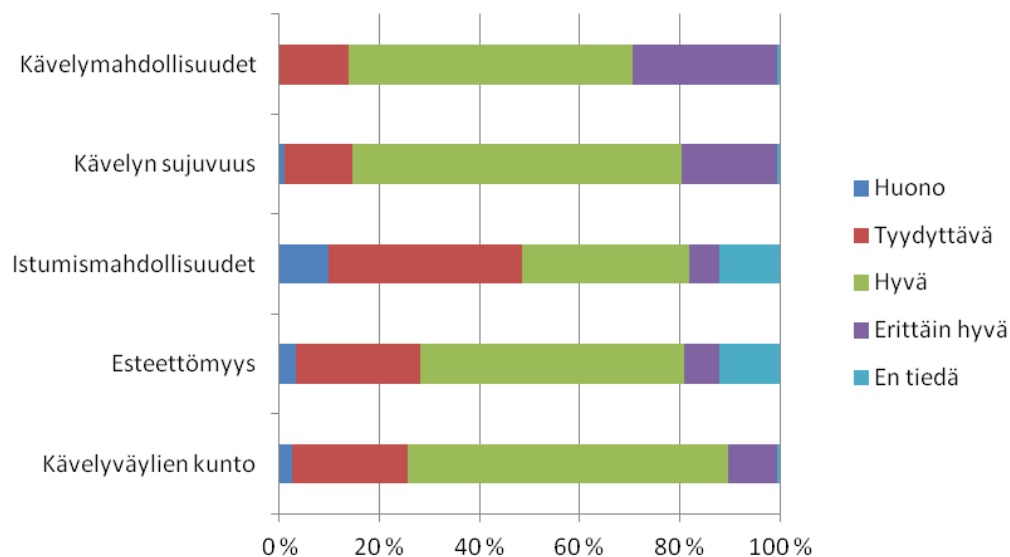
Jalkakäytävien talvikunnossapidossa on parannettavaa. Auraus on välillä liian hidasta ja osa väylistä saattaa olla lumen peitossa pitkiäkin aikoja. Aurauksen seurauksena väylät myös kaventuvat ja toisinaan niillä on vain polkuja, joita pitkin kävelijät kulkevat. Jalkakäytävillä voi myös kasaantua lunta ajoratojen aurauksen seurauksena. Risteysalueille kasaantuu myös lumivalleja, jotka vaikeuttavat esimerkiksi rollaattorin kanssa liikkuvien ihmisten kulkua. Hiekoitus on myös puutteellista ja jalkakäytävillä on usein liukasta.



Kuva 21 Jyväskylän keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Keskustan kävelyväylien laatu on myös enemmistön vastanneista mielestä hyvällä tasolla muilta osin, paitsi istumismahdollisuuksien osalta. Tarkemmat tulokset selviävät kuvasta 22. Kävelymahdollisuuksia on paljon ja erityisesti kävelykatu on asukkaiden mieleen. Kävelyalue voisi kuitenkin olla laajempikin ja myös puistomaisia alueita tulisi olla enemmän. Kävelykadulla täytyy myös toisinaan varoa kovaa vauhtia liikkuvia pyöräilijöitä.

Kävelyn sujuvuus on hyvä, mutta osa kävelyväylistä on liian kapeita käyttäjämääriin nähden. Liikennevaloissa on myös ongelmia, sillä odotusajat muodostuvat välillä pitkiksi, jolloin katu ylitetään herkästi jo punaisen liikennevalon aikana. Istumismahdollisuuksissa on parannettavaa, sillä penkkejä on liian vähän sekä kävelykadulla että muualla keskustassa. Penkkejä tulisi olla joka puolella keskustaa riittävän lyhyillä etäisyyksillä toisistaan. Esteettömyyttä heikentävät kadun ylityksissä korkeat reunakivet sekä esimerkiksi joidenkin liikkeiden sisäänkäynneissä olevat jyrkät portaat. Kävelyväylät ovat pääosin hyvässä kunnossa, mutta huonokuntoisiakin väyliä löytyy.



Kuva 22 Jyväskylän keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Asukkaiden mielestä on positiivista, että Jyväskylän keskustassa on hyvä kävelyilmapiiri ja kävelijöitä on paljon. Keskustaan on helppo tulla kävellen. Etäisyydet ovat lyhyet ja myös keskustan sisällä on helppo liikkua kävellen. Kauniit istutukset ja valaistus luovat viihtyisyyttä ja suojateitä on tarpeeksi mahdollistamaan turvallinen liikkuminen. Kävelykatu saa positiivisen maininnan lähes jokaisessa vastauksessa ja sitä pidetään erittäin hyvänä ja tärkeänä. Kävelykadusta on tullut kohtaamispaikka ja siellä on viihtyisää. Kävelykadulta on myös helppo asioida eri liikkeissä. Katulämmityksen ansiosta kävelykadulla on turvallista ja mukavaa liikkua myös talvisin. Kävelykadun laajentamiseen olla hyvin tyytyväisiä ja laajentumiselle toivotaan jatkoa. Väinönkadun ajoneuvoliikenteen rauhoittamista kävelykadun kohdalla pidetään turvallisuutta suuresti lisäävänä asiana. Autottomien alueiden lisääntyminen tekisi keskustasta entistä viihtyisämmän. Muita viihtyisiä paikkoja keskustassa ovat puistot, viheralueet ja Harju. Puistoista esimerkiksi Kirkkopuisto saa positiivisia mainintoja. Harju puolestaan tarjoaa hienot lenkkeilymaastot aivan keskustan tuntumassa. Keskustan ulkopuolella viihtyisinä reitteinä pidetään järviä kiertäviä reittejä. Rautatien ylittävät sillat ovat asukkaiden mielestä käytännöllisiä.

Kävelykadulla on myös jonkin verran ongelmia ja liikkuminen ei aina ole suuren käyttäjämäärän vuoksi sujuvaa. Ihmiset kävelevät välillä kävelykadun poikki katsomatta ympärilleen ja huomioimatta muita liikkuja. Nuoriso aiheuttaa myös jonkin verran ongelmia ja epäsiisteyttä kävelykadulla. Terrassit vievät myös toisin paikoin paljon tilaa. Osa keskustan jalkakäytävistä on liian kapeita, kuten esimerkiksi Kauppakadulla. Jalkakäytäviä ei aina ole merkitty riittävän selkeästi, jolloin pyöräilijät saattavat ajaa niitä pitkin epähuomiossa. Väylillä on myös välillä liikaista ja roskaista, joten roska-astioita voisi olla enemmän. Istumismahdollisuuksien vähyys korostuu, kun kaikille penkeille ei uskalleta tai viitsitä istua syrjäytyneiden ja alkoholisoituneiden ihmisten vuoksi. Syrjäytyneet ihmiset viihtyvät erityisesti puistoissa ja esimerkiksi Kirkkopuistossa onkin joskus epämiellyttävää liikkua. Asukkaat kokevat, että puistoja on ylipäätään liian vähän.

Asukkaat kehittäisivät keskustan kävelyolosuhteita rajoittamalla yksityisautoilua keskustassa ja laajentamalla kävelyaluetta. Keskustasta voisi mahdollisesti tehdä kokonaan autottoman. Kävelykatua voisi jatkaa ja laajentaa Kauppakadulle. Keskustan ilmanlaatu muuttuisi myös paremmaksi, kun ajoneuvoliikenne vähentyisi. Kävelijät ja pyöräilijät tulisi erottaa omille väylilleen, jolloin useimmilta konfliktitilanteilta vältyttäisiin. Lisäksi osa jalkakäytävistä tarvitsisi leventämistä. Opasteiden ja istumismahdollisuuksien lisääminen on myös tärkeää. Viihtyisyyttä ja vihreyttä saataisiin lisättyä istutuksilla. Panostus talvikunnossapitoon on myös tärkeää.

Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet ovat Jyväskylässä ihan hyvät, mutta pienillä parannuksilla voitaisiin saavuttaa entistä parempia tuloksia. Jyväskylä on opiskelijakaupunki, joten pyöräily ja kävely ovat suosittuja kulkutapoja mäkisestä maastosta huolimatta. Kaupunkirakenteen tulisi suosia enemmän pyöräilyä ja kävelyä yksityisautoilun sijaan. Suosimalla pyöräilyä ja kävelyä saavutettaisiin myös terveydellisiä hyötyjä. Liikkuminen helpottuisi ja selkeytyisi, kun kaikki liikkujat ottaisivat toisensa paremmin huomioon.

### 3.5 Pori

Pyöräily- ja kävelyolosuhteita Porin kaupungin osalta arvioi noin 15 prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia tuli 325 kappaletta ja vastanneista naisia on noin 65 prosenttia. Vastanneiden keski-ikä on 44 vuotta ja liikuntarajoitteita on yhdeksällä henkilöllä.

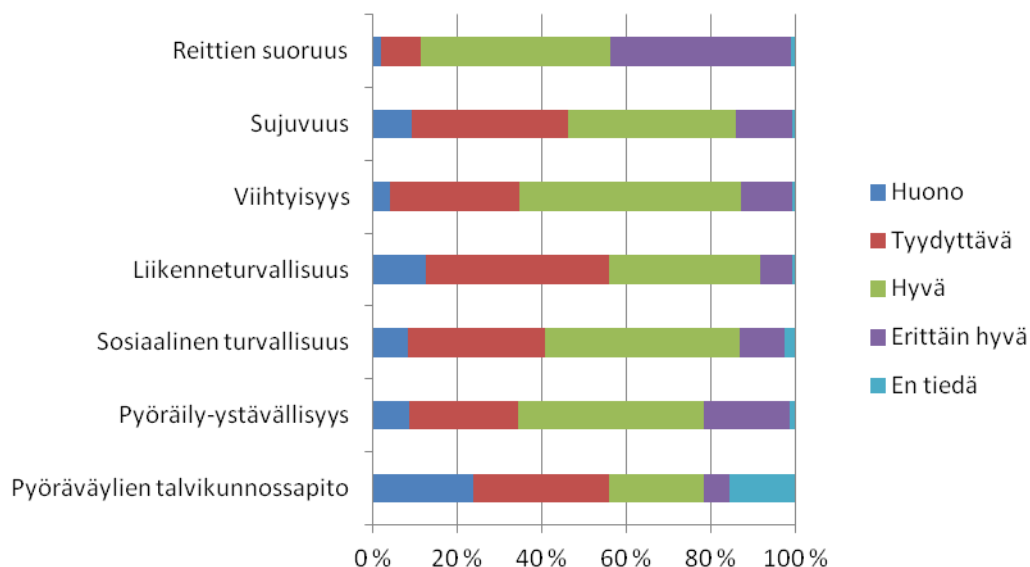
Vastanneista noin 75 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin ja noin 15 prosenttia vastanneista pyöräilee noin kerran viikossa. Talvella noin 55 prosenttia vastaajista ei pyöräile juuri lainkaan. Kuitenkin 30 prosenttia vastanneista pyöräilee talvellakin lähes päivittäin. Suosituimmat pääsääntöiset pyörämatkojen pituudet ovat 3–5 kilometriä ja 5–10 kilometriä. Pääsääntöinen pyörämatkan tarkoitus on useimmiten työmatka. Vastanneista noin 55 prosenttia liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja noin 30 prosenttia vastanneista liikkuu kävellen keskustassa noin kerran viikossa.

#### Pyöräily

Porin pyöräilyolosuhteet koetaan yleisesti hyväksi, mutta liikenneturvallisuuden ja pyöräväylien talvikunnossapidon osalta vain tyydyttäväksi. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 23. Porissa on paljon pyöräväyliä ja pyörätieverkon kattavuutta asukkaat pitävät oikein hyvänä asiana. Pyörällä pääsee Porissa melkein kaikkialle. Keskustassa pyöräilyä vaikeuttavat kuitenkin reittien katkeaminen sekä monet yksisuuntaiset kadut. Pyöräilijöiden on vaikea tietää, missä milloinkin pitäisi pyöräillä. Pyöräilyn sallimista kävelykadulla pidetään suurimmaksi osaksi hyvänä asiana ja keskustassa pyöräilykin saa kehuja.

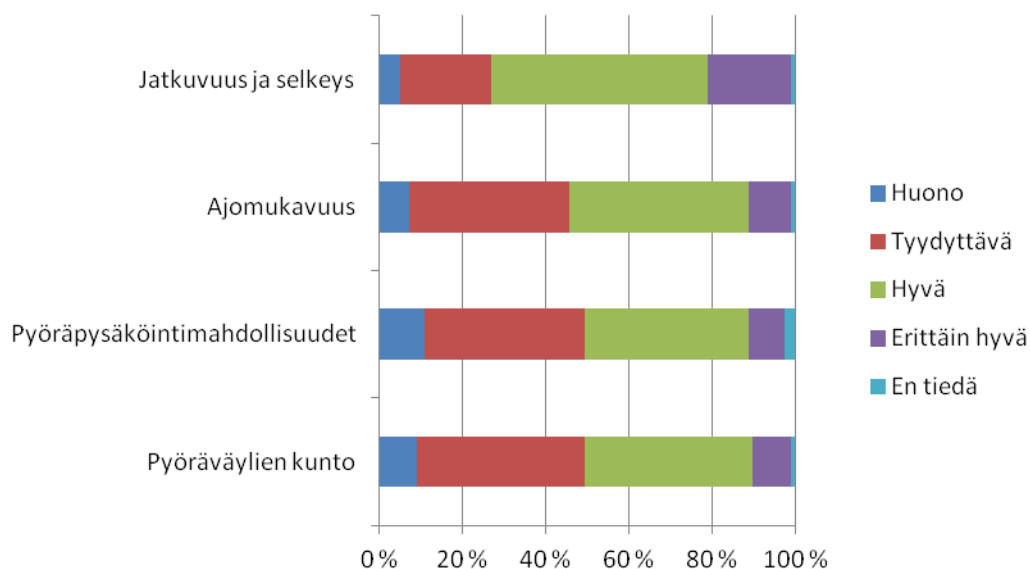
Asukkaiden mielestä autoilijat eivät huomioi pyöräilijöitä tarpeeksi hyvin. Erityisesti kierto-liittymät aiheuttavat vaaratilanteita, kun liittymästä poistuvat autot eivät käytä suunta-vilkkaa. Risteyksissä on myös ongelmia, koska autoilijat eivät aina noudata väistämism-velvollisuutta. Parannettavaa on myös pyöräilijöiden ja kävelijöiden asenteissa sekä käyttäy-tymisessä. Sosiaalista turvallisuutta heikentää valaistuksen osittainen puutteellisuus.

Talvikunnossapito saa moitteita väylien huonosta aurauksesta sekä liukkaudesta. Ajoradoilta lumet aurataan monin paikoin kevyen liikenteen väylille, jolloin niillä on vaikea liikkua. Kevyen liikenteen väylä on voinut olla jo ensin hyvin aurattuna, mutta ajoradan aurauksen seurauksena se umpeutuu uudelleen. Risteyksien auraamisessa olisi myös parannettavaa, sillä niihin jää usein lumivalleja. Keväällä ongelmia aiheuttaa sohjoksi muuttuva lumi, jota ei aurata pois väyliltä. Pyöräpysäköintipaikat ovat tarpeellisia myös talvella, joten ne tulisi pitää käyttökunnossa ympäri vuoden. Liukkauden torjunnan osalta hiekoitus on puutteellista monilla väylillä. Toisaalta teräväreunainen sora rikkoo myös pyörän renkainta. Keväällä kevyen liikenteen väylät tulisi puhdistaa hiekasta jo aiemmin. Talvikunnossapito saa asukkailta kuitenkin myös kiitosta.



Kuva 23 Porin pyöräilyolosuhteiden arviointi.

Pyöräväylien laadun asukkaat arvioivat hyväksi tai tyydyttäväksi, mikä käy ilmi kuvasta 24. Laajasta pyörätieverkosta huolimatta, pyöriteiden jatkuvuudessa on kuitenkin ongelmia. Korkeat reunakivet heikentävät ajomukavuutta jonkin verran, mutta reunakivien pyöräily-ystävällisempään käyttöön on myös kiinnitetty Porissa huomiota, mikä saakin asukkailta kehuja. Osa väylistä on huonossa kunnossa ja vaarallisia railoja sekä kuoppia esiintyy toisin paikoin. Paikkausyritykset usein vain huonontavat tilannetta. Työmaiden kohdalla poikkeusjärjestelyt on usein huonosti järjestetty pyöräilijöiden kannalta ja töiden loputtua väylien asfaltoiminen kestää kauan. Kesällä lasinsirut ovat usein ongelma, koska niitä siivotaan hitaasti. Polkupyörien pysäköintimahdollisuuksia tulisi kehittää, sillä pysäköintipaikkoja on keskustassa ja kävelykadun läheisyydessä liian vähän. Pysäköintipaikkojen vähyyks toistuu todella monessa vastauksessa. Pyörätelineiden tulisi myös olla tarpeeksi tilavia, jotta pyörät sopivat niihin hyvin.



Kuva 24 Porin pyöräväylien laadun arviointi.

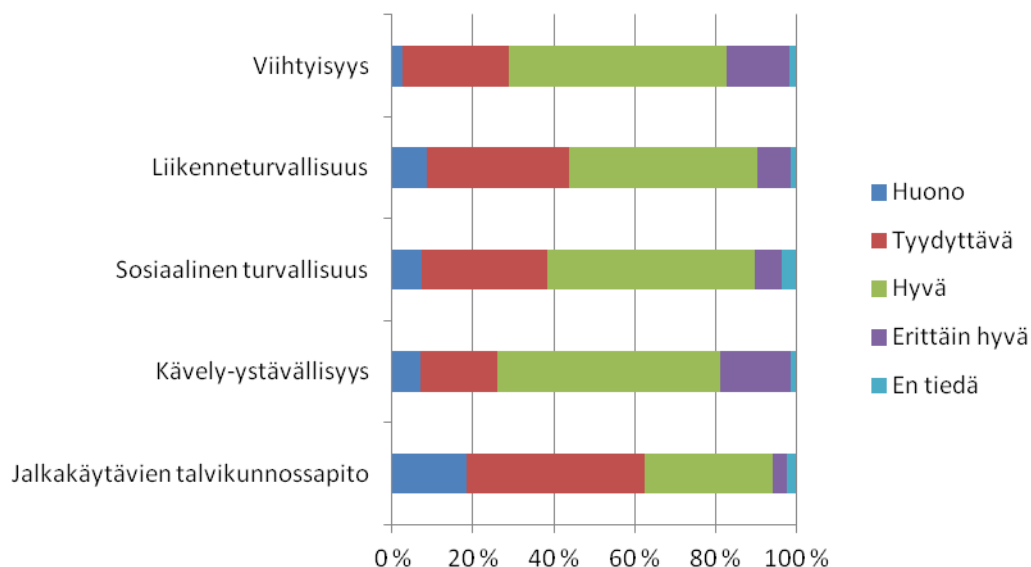
Asukkaiden mielestä Porissa on hyvä asenne pyöräilyä kohtaan ja se tuntuu ihmisten mielestä houkuttelevalta liikkumisvaihtoehdolta. Aukkaat toivovat, että pyöräilyä kehitetään jatkossakin, sillä Porilla on hyvät edellytykset oikeaksi pyöräilykaupungiksi esimerkiksi lyhyiden etäisyyksien ansiosta. Myös kauniit maisemat ja maaston tasaisuus tekevät pyöräilystä miellyttävää. Pyöräilykarttoja asukkaat pitävät hyödyllisinä. Pyöräilymahdollisuuksia Meri-Porin ja Yyterin suuntaan kehitetään paljon. Myös hyvä pyörätieyhteys Ulvilaan päin saa kiitosta. Kirjurinluodon aluetta pidetään myös hyvänä.

Ongelmakohteina asukkaat mainitsevat joitakin alueita ja katuja. Pyöräilymahdollisuudet esimerkiksi Reposaaressa suuntaan ovat huonot. Luvian suunnalle pyöräteitä ei ole ollenkaan eikä myöskään Noormarkkuun ole pyöräteitä. Paanakedonkatua asukkaat pitävät vaarallisena, koska liikkeiden piha-alueilta tulevat autot tukkivat usein pyöräväylän. Routavaurioita on esimerkiksi Sampolan ja Koivulan välillä sekä Pihlavan ja Kaanaan välillä Vanhalla tiellä. Kyläsaarentien pyörätien päällyste on myös halkeillut ja Ruosniementie on huonossa kunnossa. Lisäksi Yrjönkadulla on asukkaiden mielestä ongelmia ja vaarallisena kohtana pidetään etenkin Yrjönkadun ja Etelärannan risteystä. Porin silta koetaan myös hankalaksi paikaksi sen ahtauden vuoksi.

Pyöräilyolosuhteita tulisi kehittää selkeyttämällä väylien merkintöjä. Keskusta-alueella ja vilkkailla väylillä pyöräilijät ja kävelijät olisi hyvä erottaa toisistaan esimerkiksi katumerkinnöin. Pyöräilijöillä voisi mahdollisesti olla myös omat pyöräväylät, mutta ajoradan reunoihin niitä ei niinkään toivota. Erityisesti kävelykadun keskelle olisi hyvä saada selkeä erotettu kaista pyöräilijöille. Toisaalta osan mielestä pyöräily tulisi kieltää kävelykadulla. Aukkaat toivovat, että kaikilla jalkakäytävillä olevilla väylillä saisi myös pyöräillä. Pyörätieverkkoakin olisi hyvä laajentaa puuttuvilta osin. Lisäksi pyöräilystä tiedottamista olisi hyvä lisätä sekä valvontaa tehostaa. Mukavan lisän pyöräilyyn toisivat kaupunkipyörät.

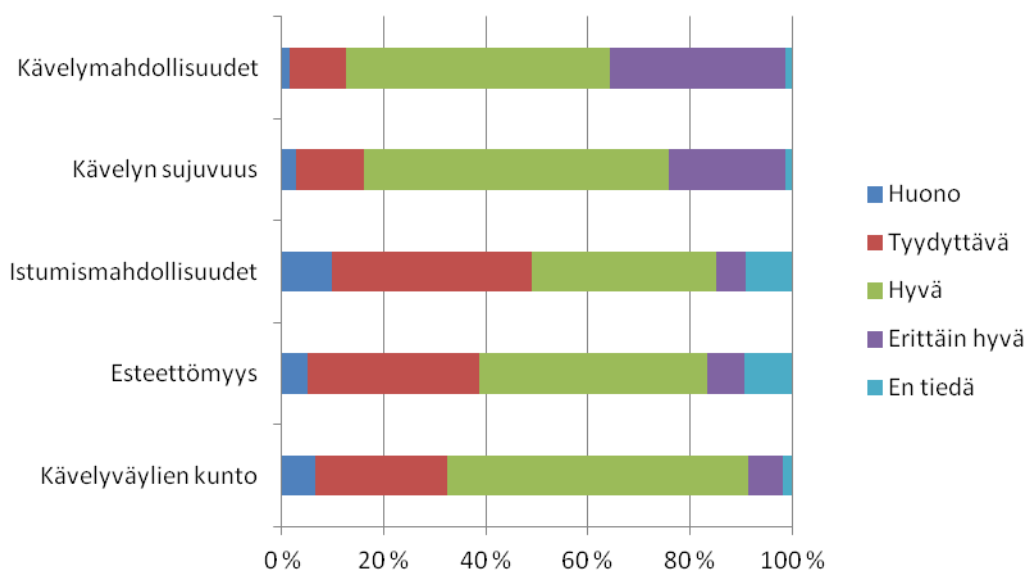
## **Kävely**

Porin keskustan kävelyolosuhteita pidetään yleisesti hyvinä. Yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että viihtyisyys, sosiaalinen turvallisuus sekä kävely-ystävällisyys ovat hyvällä tasolla. Myös liikenneturvallisuus saa hyvän arvosanan. Jalkakäytävien talvikunnossapito saa kuitenkin vain tyydyttävän arvosanan. Tulokset on esitetty kuvassa 25. Asukkaiden mielestä pyöräilijät eivät huomioi kävelijöitä tarpeeksi hyvin ja vaaratilanteita aiheutuu esimerkiksi kävelykadulla. Myöskään autoilijat eivät huomioi kävelijöitä tarpeeksi hyvin risteyksissä, kiertoliittymissä ja suojateilla. Meluongelmat vähentävät viihtyisyyttä paikoin, esimerkiksi Sokoksen kohdalla. Talvella kadut ovat liukkaista ja aurauksessa olisi myös parannettavaa. Hiekoitus olisi hyvä toteuttaa nopeammin ja huolellisemmin.



Kuva 25 Porin keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Kävelyväylien laatua keskustassa pidetään myös yleisesti hyvänä. Yli puolet vastanneista antaa kävelymahdollisuuksille, kävelyn sujuvuudelle sekä kävelyväylien kunnolle hyvän arvosanan. Esteettömyyskin saa hyvän arvosanan. Istumismahdollisuuksia pidetään kuitenkin vain tyydyttävinä. Tulokset on esitetty kuvassa 26. Lisääntynyt huolto- ja jakelu-liikenne koetaan häiritseväksi kävelykadulla. Istumismahdollisuuksia tulisi parantaa lisäämällä penkkejä puistoihin ja kävelykadulle. Penkkejä täytyy myös kunnossapitää ja siistiä, sillä epäsiistit penkit eivät houkuta istumaan. Ongelmana ovat myös penkit valtaavat syrjäytyneet ihmiset. Roska-astioiden määrää olisi myös toivottavaa lisätä. Esteettömyyden osalta ongelmia on erityisesti joidenkin liikkeiden sisäänkäynneissä.



Kuva 26 Porin keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Erittäin positiivisena asukkaat kokevat miellyttävät ja viihtyisät puistot sekä kävelykadun. Puistot ja kävelykatu ovat myös siistejä ja niiden kukkaistutukset ovat hienoja. Esimerkiksi Raatihuoneenpuisto on kaunis kesäisin. Viihtyisiä alueita ovat myös Kirjurinluoto sekä jokiranta. Leveät väylät sekä puistoakselin sorapinta koetaan hyvin miellyttäviksi. Myönteinen ilmapiiri kävelystä koetaan on positiivinen asia.

Osa jalkakäytävistä ja yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä on liian kapeita asukkaiden mielestä. Jalkakäytävillä myös pyöräillään jonkin verran, mikä vaikeuttaa kävelyä. Pyöräilyn salliminen kävelykadulla jakaa asukkaiden mielipiteitä. Osa toivoo pyöräilyn kieltämistä ja osa toivoo pyöräilijöille omaa kaistaa kävelykadun keskelle. Rakennustyömaat vaikeuttavat kävelyä jonkin verran, koska liikennejärjestelyt on usein järjestetty työmaan kohdalla puutteellisesti kävelijöiden kannalta.

Asukkaiden mielestä kävelyolosuhteet paranisivat, jos kävelijät ja pyöräilijät erotettaisiin toisistaan vähintään katumerkinnöin. Eri kulkumuotojen oikeaa liikkumista olisi myös hyvä ohjeistaa paremmin. Kävelykadun laajentaminen olisi myös asukkaiden mielestä toivottavaa ja yksityisautoilua voisi rajoittaa keskustassa enemmän. Talvikunnossapitoa ja muun ajan kunnossapitoa tulisi myös parantaa.

Pyöräilyn ja kävelyn eteen tehty panostus näkyy Porissa ja suunta on oikea. Asukkaat toivovatkin, että kehitys jatkuu. Pienillä parannuksilla voidaan saada paljon aikaan. Esimerkiksi erilaiset kampanjat ja tapahtumat olisivat hyvä tapa pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseksi asukkaiden mielestä.

### 3.6 Lappeenranta

Lappeenrannan pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi vajaa 15 prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia saatiin 295 kappaletta ja vastanneiden sukupuolijakauma on jakautunut puoliksi. Vastaajien keski-ikä on 31 vuotta, mikä on muita kaupunkeja nuorempi johtuen toteutetusta koululaiskyselystä. Liikuntarajoitteita on kymmenellä henkilöllä.

Vastaajista lähes 85 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin, kun taas talvella vain noin 30 prosenttia vastaajista ilmoittaa pyöräilevänsä lähes päivittäin. Talvella vajaa 60 prosenttia vastanneista ei pyöräile juuri lainkaan. Suosituin pääsääntöinen pyörämatkan pituus on 3–5 kilometriä, jonka yli 35 prosenttia vastanneista on valinnut. Noin 30 prosenttia vastaajista on valinnut 1–3 kilometrin tai 5–10 kilometrin pyörämatkan pääsääntöiseksi matkan pituudekseen. Yli puolella vastaajista pääsääntöinen pyörämatkan tarkoitus on useimmiten vapaa-ajan matka. Koulumatka, työmatka ja kuntoilu ovat myös suosittuja pyörämatkan tarkoituksia. Vajaa 35 prosenttia vastanneista liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja hieman yli 35 prosenttia noin kerran viikossa.

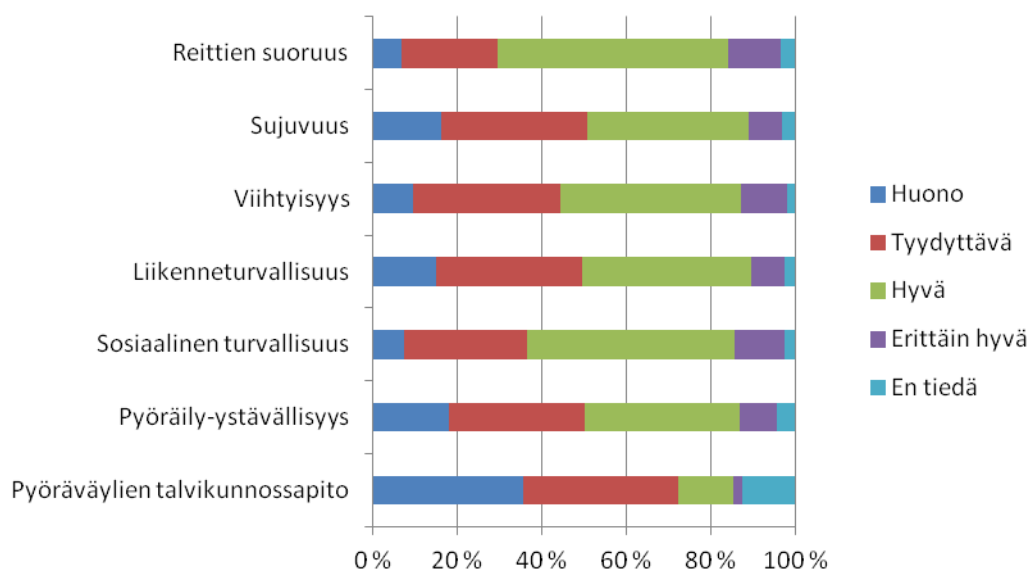
#### Pyöräily

Asukkaat arvioivat Lappeenrannan pyöräilyolosuhteet yleisesti hyväksi. Pyöräväylien talvikunnossapito saa kuitenkin enemmistöltä vastanneista tyydyttävän tai huonon arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 27. Asukkaiden mielestä keskustassa on vaikeampi pyöräillä kuin muualla kaupungissa. Keskustassa pyöräilijän on välillä vaikea tietää, missä kuuluisi pyöräillä ja monet pyöräilevätkin jalkakäytävillä. Keskustan läpi on myös vaikea löytää hyvää ja sujuvaa pyöräilyreittiä. Asukkaiden mielestä liikennesuunnittelussa ei ole tarpeeksi huomioitu pyöräilyä ja kävelyä vaan autoilua on suosittu.



Yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä vaaratilanteita aiheuttavat jalankulkijat, jotka siirtyvät väylällä puolelta toiselle. Autoilijat eivät huomioi suojatiellä liikkuja tarpeeksi hyvin, mikä aiheuttaa usein vaaratilanteita sekä turvattomuuden tunnetta. Myös alikulkutunneleita pidetään pelottavina, koska niissä on usein huonot näkemät. Sosiaalista turvallisuutta heikentää valaistuksen vähyys. Pyöräilyn sujuvuutta hankaloittavat erityisesti liikennevalojen painonapit, jotka on usein sijoitettu siten, että pyörän selästä on pakko nousta pois. Odotusajasta liikennevaloissa voi myös tulla pitkä, mikäli painonappia ei ole ehtinyt painaa ajoissa. Talvella risteyksiin kertyvä lumi vaikeuttaa painonappien luokse pääsyä.

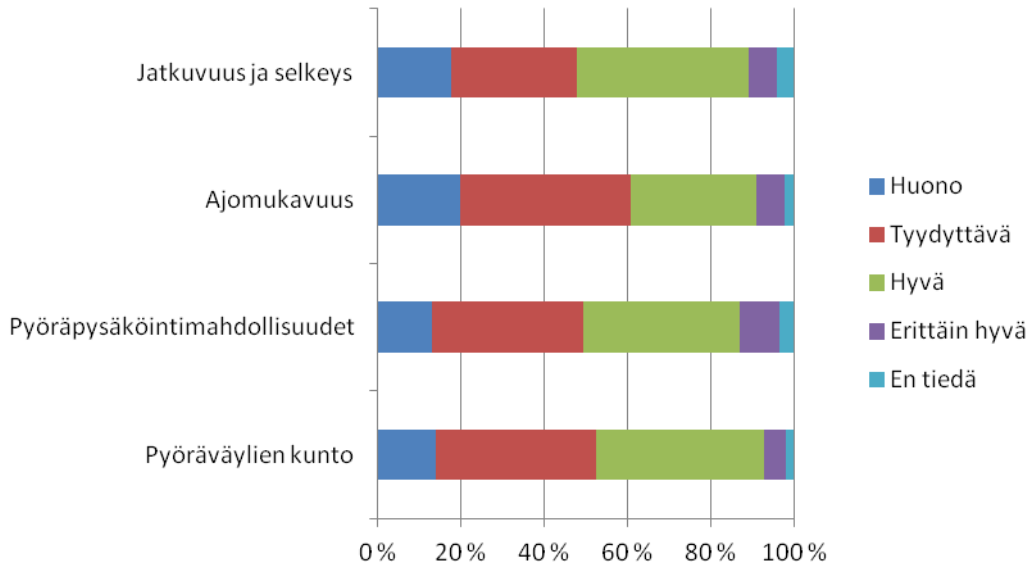
Talvikunnossapidossa olisi asukkaiden mielestä parannettavaa. Erityisesti aurauksen suunnitelmallisuus saa moitteita. Lumet aurataan usein ajoradoilta jo aiemmin auratuille kevyen liikenteen väylille, jolloin niiden auraustyö menee hukkaan ja kevyen liikenteen väylien uudelleen auraaminen voi kestää jopa useamman päivän. Osa kevyen liikenteen väylistä ei välttämättä aurata ollenkaan pariin päivään lumisateen jälkeen. Risteysalueilla ongelmia aiheuttaa kasaantuva lumi. Lumikinosten vuoksi katujen turvallinen ylittäminen vaikeutuu ja erityisesti liikuntarajoitteisten on vaikea liikkua. Keväisin kevyen liikenteen väylillä on sohjoksi sulanutta lunta, joka hankaloittaa pyöräilyä. Pyöräpysäköintipaikat tulisi myös pitää kunnossa ympäri vuoden.



Kuva 27 Lappeenrannan pyöräilyolosuhteiden arviointi.

Pyöräväylien laatua pidetään hyvänä ja tyydyttävänä. Arvosanjakauma on esitetty tarkemmin kuvassa 28. Reittien jatkuvuudessa on kuitenkin ongelmia ja pyöräilijän täytyy usein vaihtaa kadun toiselta puolelta toiselle pyöräilläkseen liikennesääntöjen mukaisesti. Pyöräilijöille sallittujen väylien katkeaminen ja muuttuminen pelkiksi jalkakäytäviksi on erityisesti keskustan ongelma. Osa väylistä on liian kapeita ja lisäksi opasteissa on parannettavaa. Väylien merkinnät ovat myös osin puutteelliset ja katumerkintöjä on mahdotonta nähdä talvella. Ajomukavuutta heikentävät korkeat reunakivet sekä väylien päällystämässä käytetyt betoni- ja kivilaatat sekä nupukivet. Laattojen liian suuret saumat ovat vaaraksi pyöräilijöille. Väylien asfalttipäällyste on myös usein halkeillutta ja routavauriot ovat korjaamatta. Väylien korjaaminen kestää välillä kauan.

Kunnollisia pyöräpysäköintipaikkoja on asukkaiden mielestä liian vähän ja niitä tulisi lisätä useisiin paikkoihin, jotta pyörällä pääsee tarpeeksi lähelle asiointi- ja ostoskohteita. Pyörätelineiden tulisi olla tarpeeksi leveitä sekä sellaisia, että pyörät saa lukittua niihin rungoistaan. Mahdollisesti pyöräpysäköintipaikat voisivat olla jopa katettuja.



Kuva 28 Lappeenrannan pyöräväylien laadun arviointi.

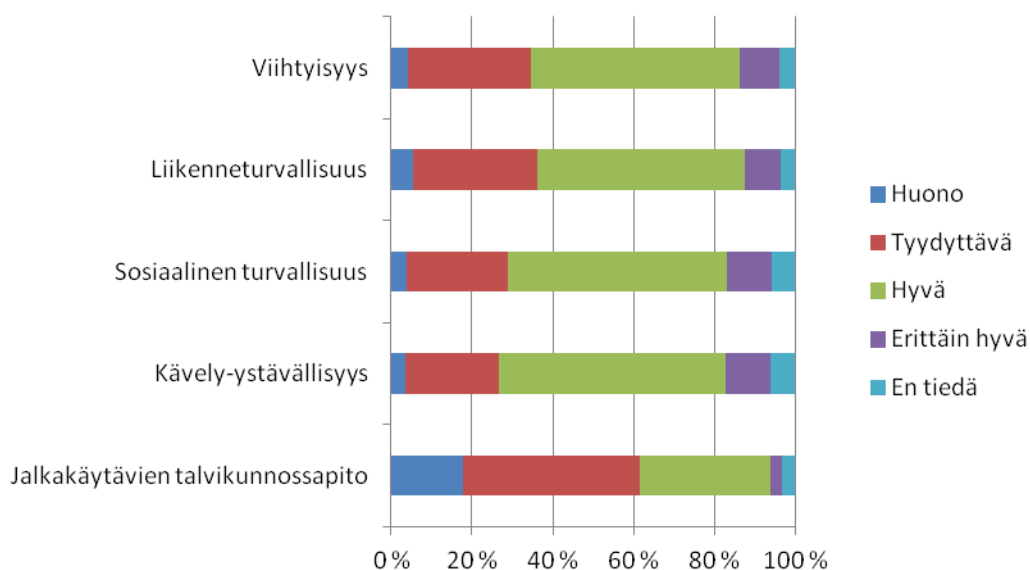
Asukkaiden mielestä on positiivista, että pyöräilyyn on alettu kiinnittää huomioita aiempaa enemmän ja asioita parannetaan. Pyöräily on enemmän esillä esimerkiksi lehdistä ja asukkaidenkin mielipiteitä kuunnellaan. Lappeenrannassa on paljon kauniita pyöräreittejä, mutta päällysteet pitäisi saada parempaan kuntoon. Erityisesti keskustan ulkopuolella on hyviä reittejä. Positiivista on myös se, että pyöräpysäköintipaikat ovat lisääntyneet jonkin verran ja autoilijatkin ovat alkaneet huomioida pyöräilijöitä hieman paremmin. Yksittäisistä kohteista rantaraitin rakentamista pidetään hyvin myönteisenä ja tärkeänä asiana. Siitä toivotaankin hyvää päällystettyä väylää. Satama-aluetta pidetään myös mukavana ja lisäksi lentokentän ympäri kiertävä reitti sekä valtatie 6 varren väylät ovat toimivia. Valtakadulla oleva varsinainen pyörätie on hyvä alku ja sen kaltaisia ratkaisuja toivotaan lisää.

Yksittäisiä kohteita, joita asukkaat pitävät ongelmallisina, on jonkin verran. Valtakadun pyörätiellä usein pysäköityinä olevat autot haittaavat pyöräilyä suuresti. Asukkaiden mielestä Valtakadun pyörätielle on myös hankala liittyä sen risteyksissä. Ongelmallisina kohteina ydinkeskustan lisäksi mainitaan myös useissa vastauksissa esimerkiksi Sammonlahden ja Skinnarilan alueet sekä Helsingintie.

Pyöräilyolosuhteita tulisi kehittää erottamalla pyöräilijät ja kävelijät toisistaan sekä parantamalla reittien ja väylien jatkuvuutta. Reittien tulisi olla selkeitä ja keskustan läpi tulisi voida kulkea sujuvasti niin itä-länsisuunnassa kuin pohjois-eteläsuunnassa. Myös eri kaupunginosien välillä tulisi olla hyvät pyöräilyreitit. Ennen kaikkea pyöräreittien suunnittelun tulisi olla järjestelmällistä. Liikennekäyttämiseen kaivattaisiin myös ohjeistusta. Talvikunnossapidon osalta vähintään tiettyjen kevyen liikenteen pääväylien aeraus tulisi pystyä takaamaan jo aamun työmatkaliikennettä varten.

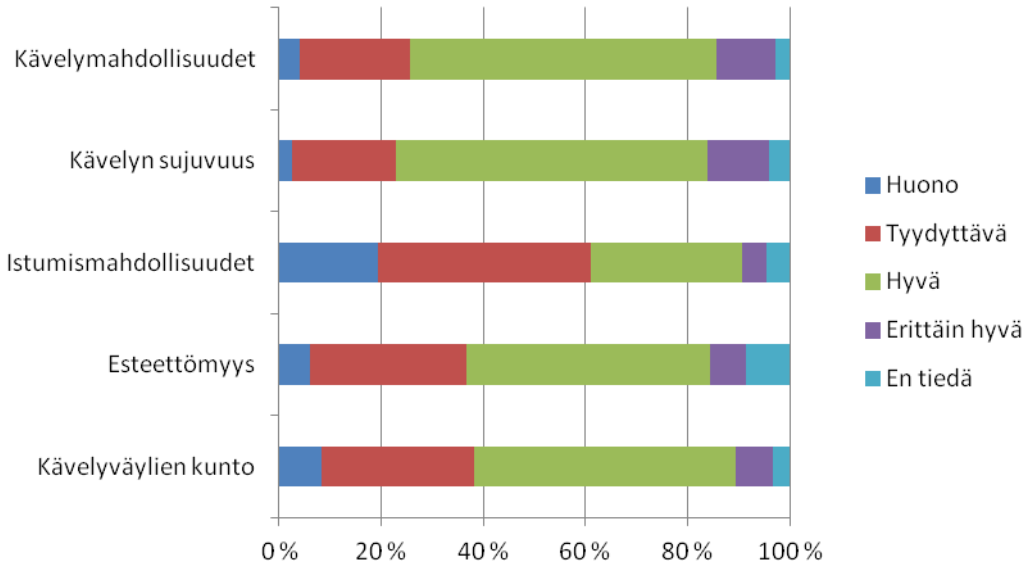
## Kävely

Keskustan kävelyolosuhteita yli puolet vastanneista pitää hyvinä muilta osin, paitsi jalkakäytävien talvikunnossapidon osalta. Jalkakäytävien talvikunnossapito on asukkaista vajaan 45 prosentin mielestä vain tyydyttävällä tasolla. Tulokset on esitetty kuvassa 3.23. Asukkaiden mielestä keskustassa liikkuminen on välillä turvatonta, koska autoilijat eivät huomioi suojateillä liikkujia tarpeeksi hyvin. Myös pyöräilijöitä täytyy varoa, jotta vaaratilanteilta välttyttäisiin. Kävellessä liikkuminen koetaan kuitenkin viihtyisäksi keskustassa. Talvella ajoradoilta kevyen liikenteen väylille lentävä lumi on haitaksi myös kävelijöille ja lumen kertyminen risteysiin vaikeuttaa liikkumista. Väylät ovat välillä liukkaaita, koska hiekoitusta ei aina ole tarpeeksi. Talvikunnossapidon taso kuitenkin vaihtelee kovasti.



Kuva 29 Lappeenrannan keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Myös keskustan kävelyväylien laatua pidetään yleisesti hyvänä. Kävelymahdollisuudet sekä kävelyn sujuvuus ovat vastanneista yli 60 prosentin mielestä hyvät. Noin puolet vastanneista arvioi myös esteettömyyden ja kävelyväylien kunnon hyväksi. Istumismahdollisuudet ovat kuitenkin vain tyydyttävät vastaajista yli 40 prosentin mielestä ja jopa huonot noin 20 prosentin mielestä. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 30. Kävelykeskustaa sekä kävelypainotteisia katuja pidetään hyvinä ratkaisuin. Kävelyalueilla tapahtuvaa huoltoajoa tulisi kuitenkin valvoa. Kävelyväylien pintojen epätasaisuudet haittaavat liikkumista ja väylille toivotaankin asfalttia laatoitusten ja kiveysten sijaan. Istumismahdollisuuksia tulisi lisätä sekä ydinkeskustaan että sen ulkopuolelle. Väylien esteettömyyttä tulisi myös parantaa esimerkiksi madaltamalla reunakiviä.



Kuva 30 Lappeenrannan keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Positiivisena asukkaat kokevat sen, että keskusta on muuttunut kävelijäystävällisemmäksi sekä viihtyisämmäksi ja muutostyöt on tehty hyvin suunnitellen. Katujen muuttamista yksisuuntaisiksi pidetään myös hyvänä keinona kävelyn edistämiseksi, koska siten saadaan enemmän tilaa kävelylle. Kauniit istutukset luovat viihtyisyyttä ja roska-astioiden määrä on lisääntynyt, mikä parantaa siisteyttä entisestään. Katujen sulanapitojärjestelmä saa myös positiivista palautetta. Puistot ja sataman alue ovat viihtyisiä.

Kävelypainotteisilla kaduilla on kuitenkin jonkin verran ongelmia, koska ihmiset eivät aina tiedä, missä pitäisi liikkua ja autoilijat hallitsevat isomman oikeudella. Osa kävelyväylistä on liian kapeita, ja suojateitä on paikoin liian vähän tai ne on sijoitettu huonoihin kohtiin. Puutteena nähdään myös koirien jätöksille tarkoitettujen roska-astioiden vähäisyys ympäri kaupungin.

Asukkaat kehittäisivät kävelyolosuhteita rajoittamalla ja hidastamalla autoilua keskustassa. Kävelyn ja pyöräilyn erottaminen olisi myös paikoin toivottavaa. Selkeyttämällä opasteita ja merkintöjä kävely helpottuisi. Viihtyisyyttä asukkaat parantaisivat lisäämällä istutuksia, istumismahdollisuuksia sekä valaistusta.

Sekä pyöräilyn että kävelyn mahdollisuuksien parantamisessa ollaan menossa oikeaan suuntaan, mutta parannettavaa on vielä runsaasti. Kaupungissa tulisi olla kaikkiin suuntiin hyvät ja kunnossapidettävät kevyen liikenteen väylät. Asukkaiden mielestä on tärkeää, että he pääsevät ilmaisemaan mielipiteensä.

### 3.7 Hyvinkää

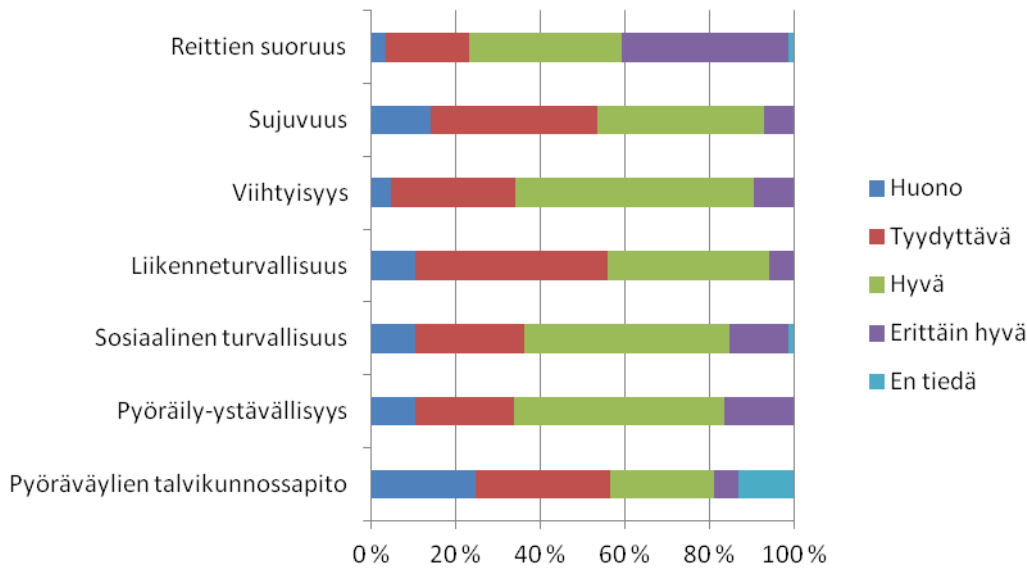
Hyvinkään pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi neljä prosenttia kyselyyn osallistuneista. Vastauksia saatiin 85 kappaletta ja vastanneista noin 70 prosenttia on naisia. Vastanneiden keski-ikä on 46 vuotta ja liikuntarajoitteita on kahdella henkilöllä.

Vastaajista lähes 85 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin. Talvella lähes päivittäin pyöräilee noin 45 prosenttia vastanneista ja noin 45 prosenttia vastanneista ei pyöräile juuri lainkaan. Suosituin pääsääntöinen pyörämatkan pituus on 3–5 kilometriä, jonka noin 45 prosenttia vastanneista on valinnut. Lähes 80 prosenttia vastaajista ilmoittaa pääsääntöiseksi pyörämatkan tarkoitukseksi työmatkan. Seuraavaksi suosituimmat vaihtoehdot ovat vapaa-ajanmatka sekä asiointimatka. Vastanneista yli 45 prosenttia liikkuu kävellen keskustassa lähes päivittäin ja yli 30 prosenttia vastanneista liikkuu kävellen keskustassa noin kerran viikossa.

#### Pyöräily

Asukkaat kokevat Hyvinkään pyöräilyolosuhteet reittien suoruuden osalta erittäin hyväksi. Viihtyisyys, sosiaalinen turvallisuus sekä pyöräily-ystävällisyys saavat arvosanan hyvä. Sujuvuus arvioidaan hyväksi tai tyydyttäväksi ja liikenneturvallisuus sekä pyöräväylien talvikunnossapito tyydyttäväksi. Arviointi on esitetty tarkemmin kuvassa 31. Asukkaiden mielestä keskustan läpi on vaikea pyöräillä pääväyliä pitkin. Sekä pyöräilijöille että kävelijöille tarkoitetuilla väylillä aiheutuu välillä vaaratilanteita, koska pyöräilijät ja kävelijät eivät väistä ja huomioi toisiaan tarpeeksi hyvin. Lisäksi osa väylistä on liian kapeita. Autoilijat eivät myöskään aina huomioi pyöräilijöitä risteyksissä tarpeeksi hyvin. Liikennevalot on suunniteltu liikaa autojen ehdoilla ja pyöräilyn sujuvuus kärsii painonappien ja odottelun vuoksi. Sosiaalista turvallisuutta heikentävät valaistuksessa olevat puutteet. Valaistusta on liian vähän tai se on suunnattu vain ajoradoille. Valaistus ei myöskään ole välttämättä aina käytössä silloin, kun sitä tarvittaisiin.

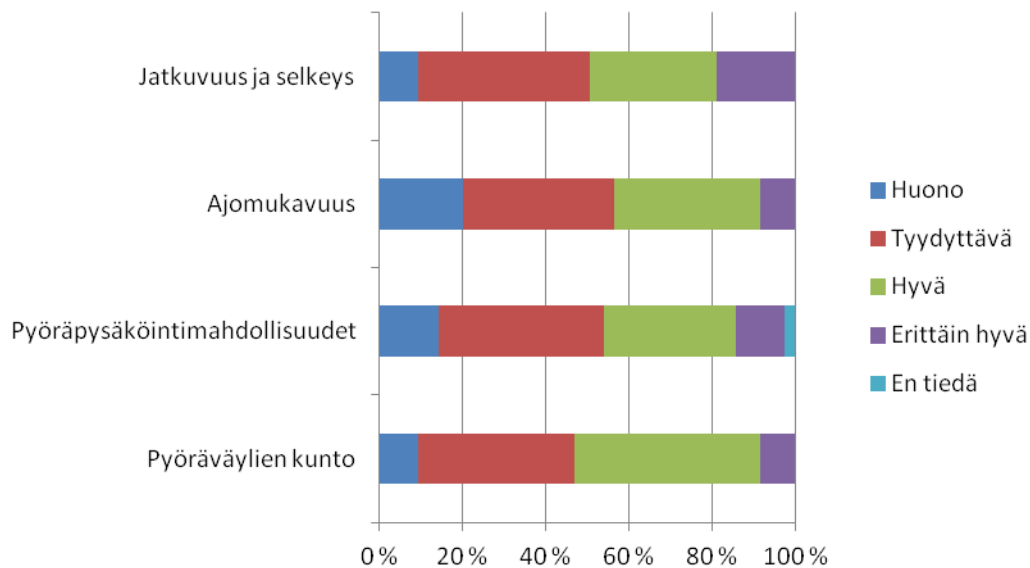
Talvikunnossapito saa asukkailta moitteita. Ajoradat aurataan ajoissa, mutta kevyen liikenteen väylien aurauksessa on suuria viiveitä. Auraamattomien kevyen liikenteen väylien lumi paakkuuntuu ja väylille muodostuu pahoja uria. Ajoratojen lumet saatetaan myös aurata kevyen liikenteen väylille, jolloin niillä liikkuminen vaikeutuu entisestään. Auraus tulisi toteuttaa lähempää väylän pintaa, jotta väylälle ei jää liian paksua lumikerrosta, joka muuttuu myöhemmin sohjoksi. Risteyksialueille kertyvät lumivallit aiheuttavat myös ongelmia, koska muita liikkujia on vaikea havaita vallien takaa. Hiekoitusta voisi olla tarvittaessa enemmän ja sen tulisi olla sellaista, että se ei riko pyörän renkaita. Keväällä hiekoitus tulisi poistaa huolellisesti ja kesällä sekä syksyllä väylät pitäisi puhdistaa roskista. Pyöräpysäköinti-paikat tulisi pitää kunnossa ympäri vuoden.



Kuva 31 Hyvinkään pyöräilyolosuhteiden arviointi.

Pyöräväylien laatu on asukkaiden mielestä jatkuvuuden ja selkeyden, ajomukavuuden sekä pyöräpysäköintimahdollisuuksien osalta tyydyttävällä tasolla. Pyöräväylien kunto saa kuitenkin hyvän arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 32. Pyöräväylien jatkuvuudessa on ongelmia erityisesti keskustan läpi pyöräiltäessä. Pyöräilijöiden täytyy usein vaihtaa kadun toiselta puolelta toiselle, jotta liikennesääntöjä voi noudattaa. Väylien huono jatkuvuus aiheuttaa turhia kadun ylityksiä ja jalkakäytävillä sekä ajoradoilla pyöräily onkin yleistä sen takia. Väylien opasteissa olisi myös parannettavaa. Katumerkintöjä pyöräilijöille ja kävelijöille tarkoitetuista väylistä tulisi olla enemmän. Talvella katuun maalattuja merkintöjä on kuitenkin mahdotonta nähdä, jolloin pyöräilijöiden ja kävelijöiden liikkuminen toisillensa varatuilla väylillä on yleistä. Ajomukavuutta ja sujuvuutta heikentävät reunakivet, joita edelleen asennetaan liian korkeina uusituillekin väylille. Reunakivien käyttö myös vaihtelee suuresti, sillä joillakin väylillä on hyvin korkeat reunakivet, mutta toisilla väylillä reunakivet voivat olla madallettuja tai väylällä on luiska. Se tekee korkeuserojen ennakkoinnista hyvin vaikeaa.

Pyöräpysäköintimahdollisuuksia tulisi parantaa ja lisätä. Pyörätelineiden tulisi olla tarpeeksi tilavia pyörille. Esimerkiksi rautatieasemalle kaivattaisiin lisää pyöräkatoksia ja linja-autoasemallakin on puutetta pysäköintitilasta. Myös eri liikkeiden läheisyyteen tarvittaisiin enemmän pyöräpysäköintimahdollisuuksia. Myös hylättyjä pyöriä tulisi kerätä pyöräpysäköintipaikoilta useammin pois. Pyöräteiden kunto vaihtelee väylästä riippuen. Joillakin väylillä on routavaurioita ja suuria halkeamia sekä kohoumia. Tie- ja rakennustyömaiden kohdalla pyöräilijöitä ei välttämättä ole huomioitu väliaikaisissa liikennejärjestelyissä ollenkaan vaan pyöräilijät joutuvat etsimään pitkiäkin kiertoteitä. Työmaiden jälkeen asfaltin paikkaaminen voi kestää kauan ja korjausjälki on usein huonoa. Kesäisin väylillä on välillä lasinsiruja ja niiden siivoaminen on hidasta keskustan ulkopuolella.



Kuva 32 Hyvinkään pyöräväylien laadun arviointi.

Positiivista asukkaiden mielestä on se, että Hyvinkäällä pyöräillään paljon ja pyöräily on lisääntynyt. Pyöräilyä pidetään hyvänä kulkutapana ja Hyvinkäällä on mukava pyöräillä. Kaupungin virkamiehet ovat myös alkaneet suhtautua pyöräilyyn positiivisemmin ja sitä halutaan edistää. Pyörällä pääsee lähes kaikkialle ja liikkuminen on jopa nopeampaa kuin autolla. Hyvinkäällä on paljon pyöräteitä ja pääosin ne ovat hyvässä kunnossa sekä tarpeeksi leveitä. Pyöräreittejä on myös paljon kaupunkitaajaman ympärillä, mikä mahdollistaa pyöräilyn kuntoilu tarkoituksessa. Esimerkiksi Ridasjärvelle, Jokelaan sekä Riihimäelle pyöräileminen onnistuu hyvin. Lisäksi pyöräreittikarttoja on saatavilla, mikä on positiivinen asia. Autoilijat myös antavat melko hyvin tietä pyöräilijöille. Talvikunnossapitokin saa kehuja asukkailta.

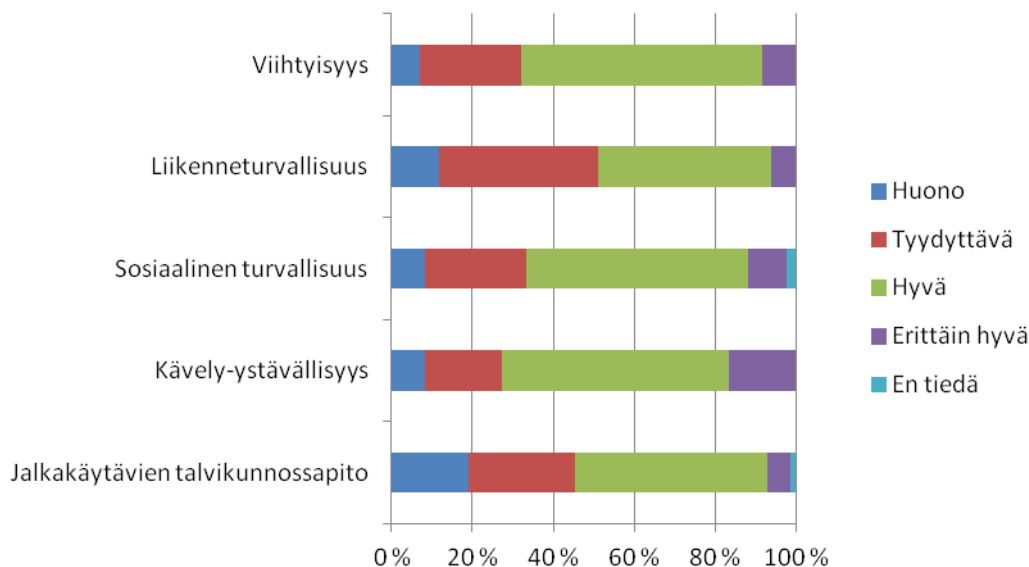
Yksittäisistä ongelmakohteista pahimmaksi asukkaat mainitsevat Uudenmaankadun alkuosan, koska siltä puuttuu pyörätie. Uudenmaankadulla pyörätie vaihtuu myös useamman kerran kadun toiselta puolelta toiselle. Myös Hämeenkadun pyöräilyolosuhteissa olisi parannettavaa. Kytäjän suuntaan on vaarallista pyöräillä, koska pyörätie puuttuu. Huonokuntoisia kevyen liikenteen väyliä on esimerkiksi Riihimäen suuntaan vievän Radanvarsitien Hyvinkään osuudella sekä Jokelantiellä. Seittemänmiehenkatua asukkaat pitävät vaarallisena sen liittymien huonojen näkemien vuoksi.

Pyöräilijät ja kävelijät tulisi erottaa toisistaan entistä selkeämmin merkinnöin. Varsinaiset pyöräkaistatkin voisivat tulla kysymykseen. Pyöräilymahdollisuuksia keskustan läpi tulisi parantaa ja pyörätieverkkoa olisi hyvä täydentää puuttuvilta osin. Osa väylistä voisi myös olla erillään ajoradasta, sillä pakokaasupäästöt ovat ikäviä pyöräilijöiden kannalta. Opasteita tulisi parantaa ja lisätä. Ajomukavuutta tulisi parantaa kiinnittämällä huomiota reunakivien käyttöön. Väylien kunnossapitoa pitäisi myös parantaa asukkaiden mielestä. Pyöräpysäköintiolosuhteisiin olisi myös hyvä kiinnittää huomiota aiempaa enemmän. Asenne- ja rakennusmuutoksella voitaisiin vaikuttaa pyöräilyn suosioon sekä turvallisuuteen ja liikennekasvatus olisi suotavaa kaikille liikkujille. Talvikunnossapitoa tulisi myös kehittää, sillä väylät ovat tärkeitä talvellakin.

## Kävely

Keskustan kävelyolosuhteita asukkaat pitävät yleisesti hyvinä. Jalkakäytävien talvikunnossapitokin saa lähes puolilta vastaajista hyvän arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 33. Asukkaiden mielestä jalkakäytävillä aiheutuu konfliktitilanteita, koska niillä pyöräillään vastoin liikennesääntöjä. Autoilijat eivät myöskään huomioi kävelijöitä aina tarpeeksi hyvin. Esimerkiksi suojateillä aiheutuu vaaratilanteita. Liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä on myös ongelmia ja asukkaiden mielestä kevyen liikenteen vihreät ovat liian lyhyet. Kadun ylityksessä tuleekin välillä liian kiire. Autoilijat ajavat toisinaan myös punaisen liikennevalon palaessa. Sosiaalinen turvallisuus kärsii riittämättömän valaistuksen vuoksi.

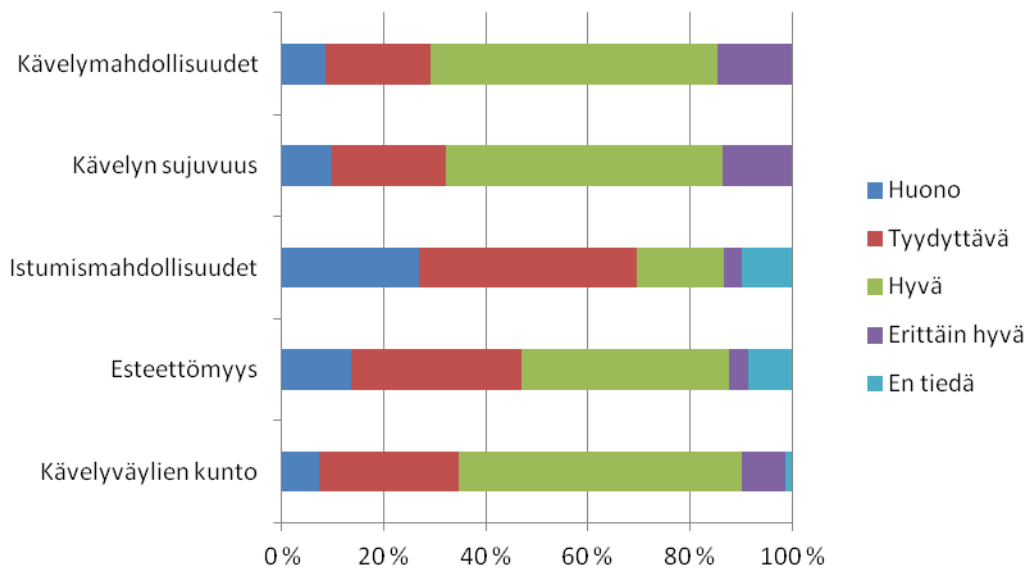
Kyselyn aikaisia kävelyolosuhteita heikentävät keskustan rakennustyömaat ja liikkuminen siellä koetaan hankalammaksi kuin normaalisti. Kävelijät on huomioitu huonosti työmaiden kiertotiejärjestelyissä. Kiertoteitä ei välttämättä ole ollenkaan tai, jos on, ovat ne huonosti opastettuja ja pitkiä, jolloin useissa liikennevaloissa odottelu vie paljon aikaa. Talvikunnossapidossa olisi parannettavaa niin aurauksessa kuin liukkauden torjunnassakin. Auraus tapahtuu paikoin liian hitaasti ja väylät kapenevat. Väylät ovat myös liukkaita. Talvikunnossapidossa tulisi huomioida myös esteettömyys, jotta liikkuminen esimerkiksi rollaattorin ja lastenvaunujen kanssa on mahdollista.



Kuva 33 Hyvinkään keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Kävelyväylien laatu keskustassa on asukkaiden mielestä yleisesti hyvä. Istumismahdollisuudet ovat kuitenkin vain tyydyttävät. Arvosanjakauma on esitetty tarkemmin kuvassa 34. Istumismahdollisuuksia tulisi olla enemmän. Penkit ovat usein syrjäytyneiden ihmisten valtaamat, jolloin niille ei viitsitä istua. Esteettömyydessä olisi parannettavaa, sillä moniin liikkeisiin on hyvin vaikea kulkea esimerkiksi lastenvaunujen tai pyörätuolin kanssa. Sisäänkäynneissä tulisikin olla portaiden ohella luiskat. Myös korkeat reunakivet vaikeuttavat kadun ylityksiä.





Kuva 34 Hyvinkään keskusn kävelyväylien laadun arviointi.

Positiivista asukkaiden mielestä on se, että väylät ovat parantuneet. Väyliä on alettu rakentaa ihmisten luontaisille kulkureiteille eli niille paikoille, joista ihmiset muuten oikaisisivat. Väylien opasteet ja päällysteet ovat myös parantuneet. Väylät ovat myös viihtyisiä, koska niiden varsilla on istutuksia. Hämeensillan levennystä asukkaat pitävät hyvänä parannuksena. Keskustan rakentamisen myötä asukkaat odottavat entistä parempia kävelyolosuhteita.

Ongelmallisena asukkaat kokevat autojen pysäköinnin jalkakäytävälle, koska jalkakäytävät kapenevat silloin entisestään. Lähettyvillä voi olla pysäköintipaikkojakin, mutta silti osa autoilijoista pysäköi jalkakäytävälle. Myös jakeluautot käyttävät jalkakäytäviä pysäköintiin liikaa, mikä aiheuttaa vaaratilanteita. Kesäisin jalkakäytävälle levittäytyvät terassit kaventavat väyliä, jolloin liikkuminen on vaikeampaa. Osa väylistä on myös liian kapeita kävelijöiden ja pyöräilijöiden yhteiskäyttöön. Asukkaat harmittelevat keskustan rakennustyömaiden alta poistettujen viheralueiden häviämistä. Roska-astioita asukkaat toivoisivat lisää, jotta kaupunkikuva siistiytyisi.

Asukkaat kehittäisivät keskustan kävelyolosuhteita vähentämällä autoilua. Autojen pysäköinti tulisi ohjata pysäköintitaloihin, jolloin katutilaa vapautuisi kävelijöiden käyttöön. Joitakin katuosuuksia voisi muuttaa kävelykaduiksi. Viihtyisyyttä asukkaat parantaisivat luomalla puistomaista tunnelmaa penkkien, istutusten, taideteosten sekä valaistuksen avulla.

Pyöräilyn ja kävelyn suosimisesta ja lisäämisestä ollaan Hyvinkäällä kiinnostuneita. Hyvinkää on hieno pyöräily- ja kävelykaupunki ja pienillä parannuksilla voitaisiin lisätä pyöräilyn ja kävelyn turvallisuutta sekä viihtyisyyttä. Suosimalla pyöräilyä ja kävelyä edistettäisiin asukkaiden terveyttä ja saavutettaisiin useita hyötyjä. Liikennesuunnittelussa tulisi kuitenkin huomioida eri-ikäiset asukkaat ja heidän tarpeensa. Väylät tulisi suunnitella niin selkeiksi, että niillä liikkuminen on luontevaa ja helppoa.

### 3.8 Porvoo

Porvoon pyöräily- ja kävelyolosuhteita arvioi noin kolme prosenttia kyselyyn vastanneista. Vastauksia tuli 70 kappaletta ja vastanneista naisia on noin 65 prosenttia. Vastaajien keski-ikä on 46 vuotta. Liikuntarajoitteita on neljällä henkilöllä.

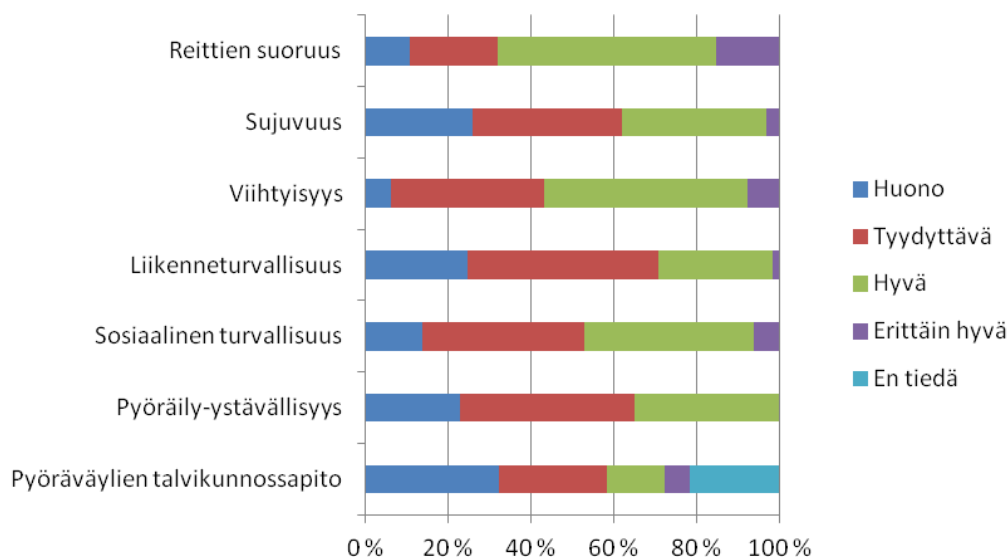
Vastaajista noin 65 prosenttia pyöräilee lumettomaan aikaan lähes päivittäin ja noin 20 prosenttia vastaajista pyöräilee noin kerran viikossa. Talvella lähes päivittäin pyöräilee vain noin 15 prosenttia vastanneista ja yli 80 prosenttia vastanneista ei pyöräile juuri lainkaan. Suosituimmat pääsääntöiset pyörämatkojen pituudet ovat 3–5 kilometriä ja yli 10 kilometriä. Pyörämatkan pääsääntöinen tarkoitus on useimmiten työmatka, mutta myös asiointi-, vapaa-ajan sekä kuntoilumatkat ovat suosittuja. Vastanneista melkein 60 prosenttia liikkuu kävellen Porvoon keskustassa lähes päivittäin. Noin 35 prosenttia vastanneista liikkuu kävellen keskustassa noin kerran viikossa.

#### Pyöräily

Porvoon pyöräilyolosuhteet koetaan reittien suoruuden, viihtyisyyden ja sosiaalisen turvallisuuden osalta hyväksi. Sujuvuuden, liikenneturvallisuuden sekä pyöräily-ystävällisyyden osalta olosuhteet koetaan tyydyttäväksi. Pyöräväylien talvikunnossapito saa huonon arvosanan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 35. Asukkaat kokevat pyöräilyn hankalaksi keskustassa ja Vanhassa Porvoossa. Keskustassa ei uskalleta pyöräillä ajoradalla ja jalkakäytävillä pyöräily on sen vuoksi yleistä.

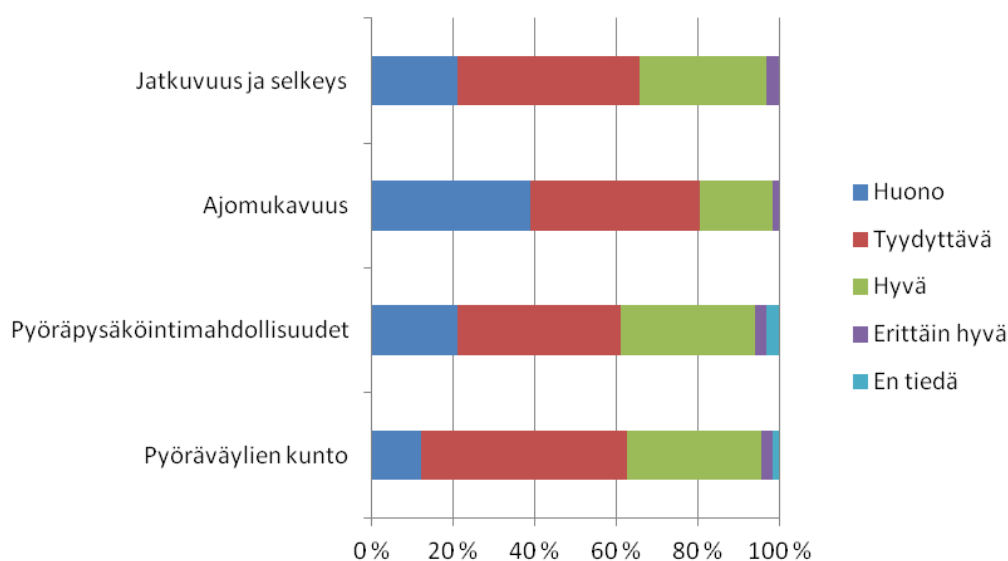
Useilta asuinalueilta puuttuvat pyörätiet keskustaan kokonaan ja pyöräilyä maanteiden reunoilla ei koeta turvalliseksi. Risteyksissä autoilijat eivät aina huomioi pyöräilijöitä tarpeeksi hyvin, mikä aiheuttaa turvattomuutta. Myös kävelijät aiheuttavat ongelmia kävellessään rinnakkaisen pyörätien ja jalkakäytävän toiselta laidalta toiselle. Osa väylistä on myös liian kapeita pyöräilijöiden ja kävelijöiden jaettaviksi. Liikennevalojen painonapit puolestaan hidastavat matkantekoa ja heikentävät pyöräilyn sujuvuutta. Sosiaalista turvallisuutta heikentää erityisesti valaistuksen vähyys. Valaistus voi olla suunnattu ainoastaan ajoradoille, jolloin valoa ei riitä tarpeeksi kevyen liikenteen väylille. Esimerkiksi risteyksien valaistukseen tulisi kiinnittää huomiota.

Talvikunnossapidon osalta ongelmia aiheuttavat esimerkiksi risteyksiin jäävät lumivallit, jotka on pyörällä hyvin vaikea ylittää. Kevyen liikenteen väyliä ei myöskään aina aurata tarpeeksi hyvin, vaan väylälle voi aurauksen jälkeenkin jäädä lumikerros, joka hankaloittaa pyöräilyä. Lumet saatetaan myös aurata ajoradoilta jo aiemmin auratuille kevyen liikenteen väylille. Joillakin väylillä talvikunnossapito on myös ollut hyvällä tasolla. Pyöräpysäköinti- paikkojen talvikunnossapito on puutteellista.



Kuva 35 Porvoon pyöräilyolosuhteiden arviointi.

Pyöräväylien laadun enemmistö vastanneista arvioi tyydyttäväksi tai huonoksi kaikilta osin, mikä näkyy kuvasta 36. Väylien jatkuvuudessa ja selkeydessä on ongelmia, koska reitit katkeavat toisin paikoin ja esimerkiksi keskustan läpi on vaikea löytää hyvää reittiä. Väylien opasteita ja merkintöjä tulisi myös parantaa, sillä katumerkinnyt ovat usein kuluneet. Ajomukavuutta heikentävät korkeat reunakivet, joita on erityisesti keskusta-alueella. Pyöräpysäköintimahdollisuuksia ei ole tarpeeksi ja etenkin kesällä keskustan pyöräpysäköinti-paikat ovat usein täynnä. Erityisesti katettuja pyöräpysäköintipaikkoja on liian vähän. Pyöräpysäköintipaikkoja tulisi olla enemmän eripuolilla kaupunkia sekä esimerkiksi erilaisten palveluiden ja vilkkaiden linja-autopysäkkien läheisyydessä. Pyörätelineiden tulisi olla sellaisia, että pyörät saisi niihin hyvin lukittua. Pyöräpysäköinti voisi mahdollisesti olla valvottua. Pyöräväylien kunto vaihtelee väylästä riippuen. Osa pyöräväylistä on huonossa kunnossa ja halkeamat sekä kuopat ovat hyvin vaarallisia pyöräilijöille. Myös lasinsirut ovat ongelma joillakin väylillä.



Kuva 36 Porvoon pyöräväylien laadun arviointi.

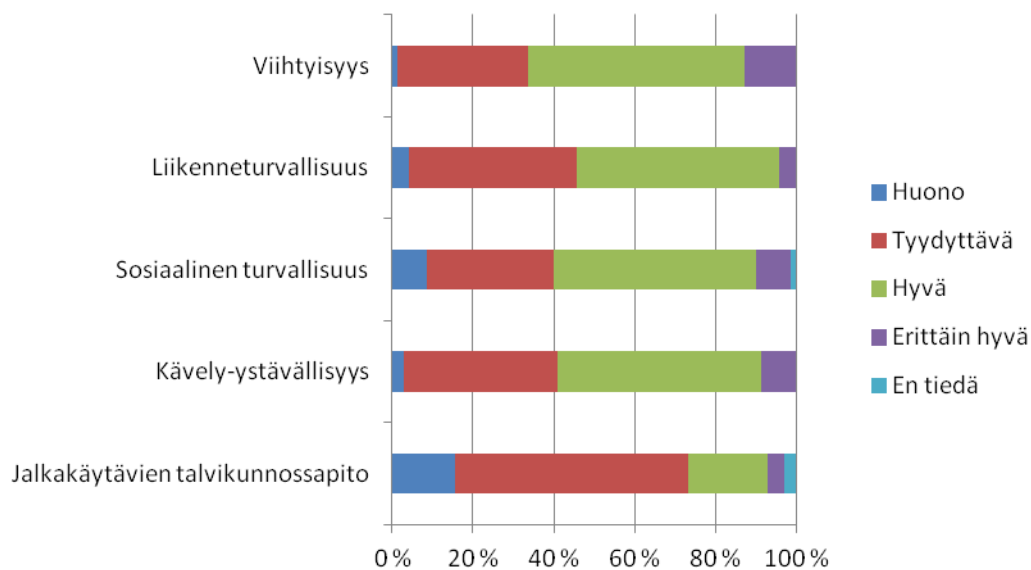
Positiivisena asukkaat kokevat sen, että pyöräilyolosuhteet ovat kehittyneet. Porvoossa pääsee liikkumaan pyörällä hyvin paikasta toiseen ja pyöräireittejä on melko paljon. Erityisesti uusilta asuinalueilta on hyvät pyörätieyhteydet. Ihmisillä on positiivinen asenne pyöräilyä kohtaan ja pyöräilijät huomioidaan liikennesuunnitelmassakin aiempaa paremmin. Uudet väylät on rakennettu tarpeeksi leveiksi ja sekä pyöräilijöille että kävelijöille sopiviksi. Jokirantaa asukkaat pitävät mukavana pyöräilykohteena. Talvikunnossapito on myös parantunut joidenkin mielestä.

Ongelmallisena kohteena asukkaat mainitsevat Mannerheiminkadun. Erityisesti sen sillalla on vaikea liikkua pyörällä, koska kapeilla jalkakäytävillä ei saa pyöräillä ja ajoradalla on turvatonta. Myös Aleksanterinkatu ja Aleksanterinkaari ovat ongelmallisia katuja. Porvoon keskustasta Ilolan suuntaan vievältä Loviisantieltä puuttuu pyöräilijöille tarkoitettu väylä lähes koko matkalta. Jernbölentien kevyen liikenteen väylä on esimerkki päällysteeltään huonokuntoisesta väylästä.

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä on asukkaiden mielestä tärkeää panostaa nykyisten väylien kunnossapitoon. Uusiakin väyliä tarvitaan lisäksi. Pyöräilyä olisi myös tärkeää tuoda enemmän esille, jolloin sen suosio voisi kasvaa. Pyöräireittejä saisi selkeämmiksi järjestelmällisellä suunnittelulla sekä hyvillä opasteilla. Väyliä olisi myös hyvä yhtenäistää erottamalla pyöräily ja kävely toisistaan samanlaisilla merkinnöillä jokaisella väylällä. Ajomukavuutta saisi parannettua madaltamalla reunakiviä.

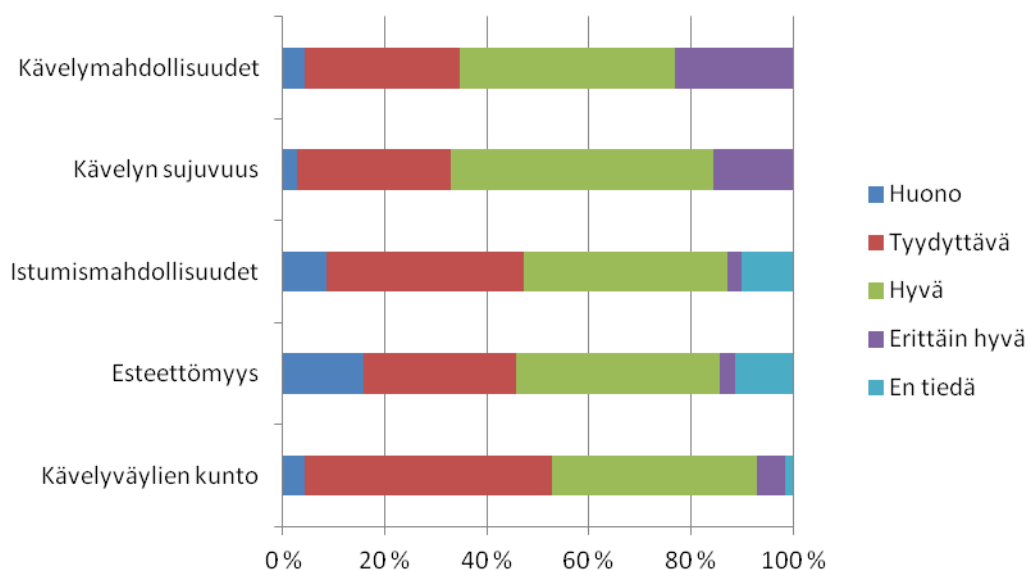
### **Kävely**

Keskustan kävelyolosuhteita enemmistö asukkaista pitää hyvinä lukuun ottamatta jalkakäytävien talvikunnossapitoa, joka arvioidaan vain tyydyttäväksi. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 37. Konfliktitilanteita kävelijöiden ja autoilijoiden kesken aiheutuu, koska autoilijat eivät aina kunnioita suojateillä liikkuvia kävelijöitä. Autoilijoiden punaisilla liikennevaloilla ajaminen on myös lisääntynyt, mikä heikentää liikenneturvallisuutta. Autoilun kieltämistä Vanhassa kaupungissa kesäisin pidetään hyvänä asiana. Autoilun voisi jopa kieltää siellä ympärivuotisesti. Talvikunnossapidossa olisi kehitettävää, sillä taso on laskenut viime talvina. Taso vaihtelee väylillä sen mukaan, kuka kyseistä osuutta hoitaa. Porvoon kaupunki on hoitanut talvikunnossapidon yksityisiä paremmin. Talvikunnossapidon laatua tulisikin valvoa. Väylät tulisi aurata tarpeeksi leveiksi, jotta niillä liikkuminen on mahdollista. Myös risteyskohtien auraukseen olisi syytä kiinnittää huomiota. Lisäksi hiekoituksessa olisi parannettavaa.



Kuva 37 Porvoon keskustan kävelyolosuhteiden arviointi.

Keskustan kävelyväylien laatua arvioitaessa kävelyväylien kunto saa tyydyttävän arvosanan, mutta muilta osin väylien laatu on yleisesti hyvällä tasolla. Tarkemmat tulokset on esitetty kuvassa 38. Kävelymahdollisuudet puistoissa ovat asukkaiden mieleen. Ydinkeskustassa kävelyn sujuvuus on kuitenkin huonompi. Puistoissa istumismahdollisuudetkin ovat paremmat kuin muualla kaupungissa. Esteettömyydessä on ongelmia erityisesti Vanhassa kaupungissa. Moniin liikkeisiin on vaikea päästä esimerkiksi lastenvaunujen kanssa. Toisaalta esteettömyyttä varten rakennetut luiskat aiheuttavat myös törmäysvaaran kaduilla. Toisin paikoin kävelyväylien kunto on huono, sillä parannuksia ei ole juurikaan tehty. Väylien kunto riippuu myös kunnossapitäjistä. Esimerkiksi monien kiinteistöjen edustat ovat hyvin huonossa kunnossa.



Kuva 38 Porvoon keskustan kävelyväylien laadun arviointi.

Asukkaat pitävät jokirantaa, puistoja sekä Vanhaa Porvoota erittäin viihtyisinä kohteina. Positiivista kehitystä on tapahtunut ja myös Porvoonjoen länsiranta on muuttunut paremmaksi kävelyolosuhteiltaan. Alueet ovat viihtyisiä erityisesti kesäisin hienoine kukka-istutuksineen. Porvoossa lähes kaikki palvelut voi saavuttaa kävellen ja kävely on nopea vaihtoehto keskustassa liikkumiseen. Tunnelmallisen Vanhan Porvoon kävelykatujen määrää voisi lisätä sulkemalla enemmän katuja autoilta. Toisaalta keskustan muuttaminen enemmän kävelypainotteisemmaksi voi aikaansaada liikkeiden siirtymisen paremmin autoilla saavutettaville alueille.

Asukkaiden mielestä osa väylistä on liian kapeita sekä kävelijöille että pyöräilijöille. Esimerkiksi jokirannassa on ahdasta, koska ravintolat ovat terasseineen osittain kulkuväylillä. Ravintolat ovat myös kauniin jokimaiseman edessä. Jokirannasta siirtyminen Vanhaan Porvooseen koetaan hankalaksi. Rakennustyömaat vaikeuttavat kävelyä toisin paikoin ja väylien siivoaminen työmaiden jäljiltä voi kestää kauankin.

Kävelyolosuhteita pitäisi kehittää vähentämällä autoilua keskustassa. Autojen pysäköinti olisi asukkaiden mielestä hyvä sijoittaa pysäköintitaloihin. Silloin kaduilta vapautuisi enemmän tilaa kävelijöiden käyttöön. Kävelijät ja pyöräilijät tulisi myös erottaa selkeästi toisistaan. Lisäksi liikennevaloristeyksien turvallisuutta olisi hyvä parantaa.

Asennemuutoksella Porvoosta tulisi hyvä kaupunki pyöräilijöille ja kävelijöille. Muutos voisi onnistua kiinnittämällä huomiota erityisesti yksityisautoilun vähentämiseen. Myös ikääntyvä väestö ja liikuntarajoitteiset tulisi huomioida liikennesuunnittelussa entistä paremmin. Porvoossa on paljon kauniita pyöräily- ja kävelyreittejä ja asukkaat toivovat, että ne pidetään kunnossa.

## 4 Yhteenveto ja päätelmät

Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa vaihtelevat. Perusongelma on se, että pyöräilyä ja kävelyä ei ole mielletty omiksi kulkutavoikseen, vaikka ne ovat hyvin erilaiset. Se aiheuttaa paljon ongelmia useissa kaupungeissa. Nykyään ymmärretään kuitenkin yhä paremmin, että pyöräily tarvitsee oman tilansa. Pyöräilijöitä ja kävelijöitä onkin alettu erottaa toisistaan. Ainakin vilkkailla väylillä kulkutavat olisi hyvä erottaa. Erotuskeinona voi toimia esimerkiksi katumerkinnyt, joita monissa kaupungeissa osalla väylistä jo käytetäänkin. Muita mahdollisia erotuskeinoja voisivat olla rakenteelliset erotustavat eli erilliset pyöräkaistat tai pyörätiet. Pyöräkaistoja ja pyöräteitä on toteutettu tai kokeiltu eri kaupungeissa, esimerkiksi Helsingissä.

Toinen Suomen tyypillinen ongelma on eri kulkutapojen huono yhteispeli. Autoilijat eivät huomioi pyöräilijöitä ja kävelijöitä tarpeeksi hyvin, mistä aiheutuu monia vaaratilanteita. Pyöräilijät ja kävelijät eivät myöskään huomioi toisiaan, vaikka liikkuvat samoilla väylillä. Eri kulkumuotojen tulisi muuttaa asenteitaan muita kohtaan ja liikennekasvatus voisi omalta osaltaan myös auttaa.

Väylien selkeydessä ja suoruuudessa olisi Suomessa huomattavasti parannettavaa. Tyypillisiä ongelmia ovat väylien epäjatkuvuudet ja puolen vaihdot, jotka hidastavat liikkumista. Perinteisesti autoväylät ovat suoraa yhteyksiä ja pyöräilijöiden ja kävelijöiden väylät kiertävät. Väylien opastus on myös usein puutteellista, jolloin määränpään voi olla vaikea löytää perille. Väyliä selkeyttämällä liikkumista voitaisiin nopeuttaa ja muuttaa miellyttävämmäksi.

Talvikunnossapito on suuri haaste Suomen kaupungeille. Pyöräilijöille ja kävelijöille tarkoitetut väylät aurataan usein viiveellä ja väylille kertyy lunta, joten liikkuminen hankaloituu huomattavasti. Väylät tulisi pitää kunnossa autoväylien tapaan, jotta eri kulkutavat olisivat tasavertaisia.

Positiivista on se, että kaupungeilla tuntuu olevan halua parantaa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita. Samalla yksityisautoilun osuutta kaupunkien keskustoissa tulisi vähentää, koska se aiheuttaa merkittäviä melu- ja päästöongelmia. Siten kaupungeista tulisi viihtyisämpiä paikkoja asukkaille. Juuri autottomat alueet, kuten kävelykadut ja puistot, koetaan viihtyisinä.

Tämän tutkimuksen tuloksista on toivottavasti hyötyä Suomen kaupungeille. Pyöräily ja kävely ovat ympäristöystävällisyydellään ja terveyttä edistävillä vaikutuksillaan tulevaisuuden kulkutapoja, joiden olosuhteita on tärkeä parantaa.

Työstä muodostui varsin kattava tuloksien osalta, koska PYKÄLÄ-projektin pyöräily- ja kävelyolosuhdekyselyyn tuli paljon vastauksia. Helsingin, Jyväskylän, Porin ja Lappeenrannan olosuhteista saatiin paljon vastauksia. Tampereen vastausmäärä oli kuitenkin vielä huomattavasti suurempi kuin muiden kaupunkien. Oulun, Hyvinkään ja Porvoon vastausmäärät jäivät pienemmiksi. Työn tulososion ollessa suuri muut osiot jäivät hieman suppeammiksi, mutta työstä muodostui kuitenkin yhtenäinen ja kattava kokonaisuus Suomen kaupunkien pyöräilyn ja kävelyn olosuhteista.

## Lähteet

EKIS-ilmastonmuutoshanke. 2010. Pyöräily- ja kävelykyselyn yhteenveto. 6 s.

Etelä-Karjalan liitto. 2009. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikennestrategian päivitys 2009. Luettu 20.11.2011. Saatavissa: <http://www.lappeenranta.fi/loader.aspx?id=0feb8012-23e0-47f2-a38a-8818c5ae3c13>

Gehl, J. 2001. Life between buildings. Fourth edition. Copenhagen, The Danish Architectural Press. 202 p.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2011. Pyöräilyprojektilla kohti pyöräilyn kaksinkertaistamista. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.hel.fi/hki/Ksv/fi/Uutiset/pyorailyprojekti>

Helsingin kaupunki. 2010. Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2010. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikenneosasto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.hel2.fi/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikennetutkimus/Liikkumistottumukset2010.pdf>

Helsingin kaupunki. 2011. Helsinki-tietoa ja linkkejä. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: [http://www.hel.fi/hki/helsinki/fi/Helsinki-tietoa+ja+linkkej\\_](http://www.hel.fi/hki/helsinki/fi/Helsinki-tietoa+ja+linkkej_)

HLT. 2004–2005. Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus & WSP LT-konsultit Oy.

Hyvinkään kaupunki. 2011. Hyvinkään kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.hyvinkaa.fi/>

Jyväskylän kaupunki. 2011. Jyväskylän kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.jyvaskyla.fi/>

Kalenoja, H. & Kiiskilä, K. 2010. Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Yhteenvetoraportti. Jyväskylän kaupunki, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen liitto. 27 s.

Kalenoja, H. & Kiiskilä, K. 2010. Oulun seudun liikennetutkimus 2009, Yhteenvetoraportti. Oulun seutu, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenne- ja viestintäministeriö. 26 s.

Lappeenrannan kaupunki. 2006. Ydinkeskustan osayleiskaava 2020-ehdotus, Selostus. 67 s.

Lappeenrannan kaupunki. 2011. Lappeenrannan kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.lappeenranta.fi/Suomeksi/Etusivu.iw3>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn tutkimusohjelma 2005–2015. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 12/2005. 48 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/files/Julkaisuja%2012\\_2005.pdf](http://www.lvm.fi/files/Julkaisuja%2012_2005.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. 30 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=1551287&name=DLFE-11957.pdf&title=Ohjelmia%20ja%20strategioita%204-2011\\_K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20strategia%202020](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1551287&name=DLFE-11957.pdf&title=Ohjelmia%20ja%20strategioita%204-2011_K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20strategia%202020)

LIKES. 2011. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Jyväskylä, Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES, Liikunnan ja kansanterveyden julkaisu 243. Majjala, Hanna-Mari (toim.). 72 s.



- Manelius, L. 2008. Kaupunkikeskustan pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden kehittäminen. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät. Tutkimusraportti 72 Tampere. 123 s.
- Oulun kaupunki. 2011. Oulun kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.ouka.fi/>
- Porin kaupunki. 2011. Porin kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.pori.fi/>
- Porin Seudun Matkailu. 2011. Porin Seudun Matkailu Oy:n Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.maisa.fi/>
- Porvoon kaupunki. 2011. Porvoon kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.porvoo.fi/>
- PRESTO. 2011. PRESTO-projektin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.presto-cycling.eu>
- Setälä, M. 2011. Porista pyöräily- ja kävelykaupunki. [Seminaariesitys]. Porista kävely- ja pyöräilykaupunki -seminaari 30.3.2011. Pori. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: [http://www.pori.fi/material/attachments/tekninenpalvelukeskus/ajankohtaistaliikenteesta/ajankohtaista/5xggwR8r3/pori\\_kevyt\\_liikenne\\_pykala.pdf](http://www.pori.fi/material/attachments/tekninenpalvelukeskus/ajankohtaistaliikenteesta/ajankohtaista/5xggwR8r3/pori_kevyt_liikenne_pykala.pdf)
- Tampereen kaupunki. 2008. Tampereen keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelma vuosille 2008–12. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.tampere.fi/tiedostot/5xldPxEAF/raportti.pdf>
- Tampereen kaupunki. 2011. Tampereen kaupungin Internet-sivusto. Luettu 19.11.2011. Saatavissa: <http://www.tampere.fi/>
- Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto. 269 s.

# Liite

Kyselylomake

# Kysely kaupunkinne pyöräily- ja kävelyolosuhteista

Tämän kyselyn tarkoituksena on kerätä tietoa kaupunkilaisten pyöräily- ja kävelytottumuksista Helsingissä, Tampereella, Porissa, Porvoossa, Hyvinkäällä, Lappeenrannassa, Jyväskylässä ja Oulussa. Kysely on osa Tampereen teknillisen yliopiston PYKÄLÄ-projektia, joka pyrkii edistämään pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuuksien kasvattamista suomalaisissa kaupungeissa.

Tietoa kerätään kahdeksan kaupungin pyöräily- ja kävelyolosuhteista ja kyselyyn voivat vastata myös seutukuntien asukkaat. Kyselyn tuloksia hyödynnetään PYKÄLÄ-projektissa sekä kaupunkien liikennesuunnittelutyössä.

## Taustatiedot

1. Minkä kaupungin olosuhteita haluatte arvioida?

Valitse

2. Missä kaupunginosassa/kunnassa asutte?

3. Syntymävuosi

Valitse

4. Sukupuoli

mies  nainen

5. Onko teillä liikuntarajoitetta?

ei  kyllä

6. Kuinka usein liikutte kävellen keskustassa?

en juuri lainkaan

noin kerran kuukaudessa

noin kerran viikossa

lähes päivittäin

7. Kuinka usein pyöräilette lumettomaan aikaan (kevät-, kesä- ja syyskuukausina)?

en juuri lainkaan

noin kerran kuukaudessa

noin kerran viikossa

lähes päivittäin

8. Kuinka usein pyöräilette talvella?

en juuri lainkaan

noin kerran kuukaudessa

noin kerran viikossa

lähes päivittäin

9. Kuinka pitkiä matkoja pääsääntöisesti pyöräilette?

alle 1 km

1-3 km

3-5 km

5-10 km

yli 10 km

en pyöräille

10. Mikä on pääsääntöisesti pyörämatkanne tarkoitus?

työmatka

koulumatka

ostosmatka

asiointimatka

vapaa-ajan matka

kuntoilu

Pyöräilyyn liittyvä palaute

11. Arvioi pyöräilyolosuhteita kaupungissanne

	huono	tydyttävä	hyvä	erittäin hyvä	en tiedä
Reittien suoruus (mm. asuinalueiden ja keskustan välillä)	jn	jn	jn	jn	jn
Sujuvuus (mm. risteykset, ruuhkat väylillä, jalankulkijoiden väistäminen)	jn	jn	jn	jn	jn
Viihtyisyys (mm. liikenneympäristö, melutaso)	jn	jn	jn	jn	jn
Liikenneturvallisuus (mm. konfliktit, turvallisuuden tunne liikenteessä)	jn	jn	jn	jn	jn
Sosiaalinen turvallisuus (mm. valaistus, turvallisuus pimeään aikaan)	jn	jn	jn	jn	jn
Pyöräily-ystävällisyys	jn	jn	jn	jn	jn
Pyöräväylien talvikunnossapito	jn	jn	jn	jn	jn

Mahdollisia lisätietoja kysymykseen 11 liittyen

12. Arvioi pyöräväylien laatua kaupungissanne

	huono	tydyttävä	hyvä	erittäin hyvä	en tiedä
Jatkuvuus ja selkeys (mm. väylien katkeamattomuus, opasteet)	jn	jn	jn	jn	jn
Ajomukavuus (mm. reunakivet, pinnan tasaisuus)	jn	jn	jn	jn	jn
Pyöräpysäköintimahdollisuudet	jn	jn	jn	jn	jn
Pyöräväylien kunto	jn	jn	jn	jn	jn

Mahdollisia lisätietoja kysymykseen 12 liittyen

6

13. Mitä positiivista olette havainneet kaupungissanne pyöräilyyn liittyen (jokin kohde, ilmapiiri ym. )?

5

6

14. Mitä yleisiä ongelmia/puutteita olette havainneet kaupunkinne pyöräilyväylillä, pyöräpysäköinnissä tai kunnossapidossa?

5

6

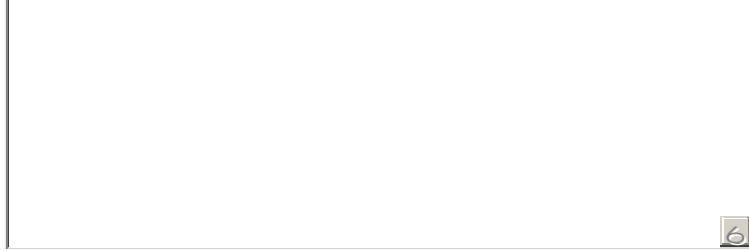
15. Missä yksittäisissä kohteissa olette havainneet ongelmia (kadun nimi tms.)?

5

6

16. Miten kehittäisitte kaupunkinne pyöräilyolosuhteita?

5



## Kävelyyn liittyvä palaute

17. Arvioi kävelyolosuhteita keskustassa

	huono	tydyttävä	hyvä	erittäin hyvä	en tiedä
Viihtyisyys (mm. melutaso, vihreys)	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Liikenneturvallisuus (mm. konfliktit)	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Sosiaalinen turvallisuus (esim. turvallisuus pimeään aikaan, valaistus)	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Kävely-ystävällisyys	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Jalkakäytävien talvikunnossapito	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>

Mahdollisia lisätietoja kysymykseen 17 liittyen

18. Arvioi kävelyväylien laatua keskustassa

	huono	tydyttävä	hyvä	erittäin hyvä	en tiedä
Kävelymahdollisuudet (mm. kävelykadut, puistot)	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Kävelyn sujuvuus	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Istumismahdollisuudet	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Esteettömyys (mm. portaat, kaiteet, liikkeiden sisäänkäynnit, kadun ylitykset)	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>
Kävelyväylien kunto	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>	j <sub>n</sub>

Mahdollisia lisätietoja kysymykseen 18 liittyen

An empty rectangular text box with a thin black border. In the top right corner, there is a small grey square containing the number '5'. In the bottom right corner, there is a small grey square containing the number '6'.

19. Mitä positiivista olette havainneet keskustan kävelyn liittyen (väylät, alueet, ilmapiiri ym.)?

An empty rectangular text box with a thin black border. In the top right corner, there is a small grey square containing the number '5'. In the bottom right corner, there is a small grey square containing the number '6'.

20. Mitä ongelmia/puutteita olette havainneet keskustan kävelyväylillä (kävelyalueet, jalkakäytävät, puistot ym.)?

An empty rectangular text box with a thin black border. In the top right corner, there is a small grey square containing the number '5'. In the bottom right corner, there is a small grey square containing the number '6'.

21. Miten kehittäisitte keskustan kävelyolosuhteita?

An empty rectangular text box with a thin black border. In the top right corner, there is a small grey square containing the number '5'. In the bottom right corner, there is a small grey square containing the number '6'.



22. Muita kommentteja kaupunkinne pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin liittyen

5

6

Lähetä



Verne tukee ja edistää  
kestävän ja älykkään  
liikennejärjestelmän  
kehittämistä.

Tampereen teknillinen yliopisto  
Liikenteen tutkimuskeskus Verne  
PL 541  
33101 Tampere

[www.tut.fi/verne](http://www.tut.fi/verne)



UPCODE™



9 789521 527715