

Poljin



*Pyöräily kuuluu kaikille
Vantaan kehitys pyöräilykaupunkina
Aktiiviset ja passiiviset koulumatkat*

Poljin 2/25

Poljin on Pyöräilykuntien verkosto ry:n ammattilehti

28. VUOSIKERTA
ISSN 1796-6388

KANNEN KUVA
Martti Tulenheimo

PÄÄTOIMITTAJA
Sanna Ojajärvi
sanna.ojajarvi@poljin.fi

TOIMITUSSIHTEERI
Martti Tulenheimo

TOIMITUSKUNTA
Katja Arpalo
Matti Hirvonen
Riina Jorasmaa
Sanna Ojajärvi
Martti Tulenheimo

Sisällysluettelo

Koulujen saattoliikenteen ikuisuus-kysymys.....	3
Liikennepuistot tähän päivään.....	4
Työsuohdepyörien hyödyt tiedostetaan Suomessa laajasti.....	6
Koulumatkat – passiivis-aktiivinen yhdistelmä autokyytejä ja kävelyä.....	10
Pyöräleikkipuistot liikuttavat lapsia.....	16
Mikä ihmeen pyöräilyeskari?	20
Pyöräily kuuluu kaikille – erilaisia tarinoita pyöräilystä.....	24
Vantaan kehitys pyöräilykaupunkina.....	28
Bikeland.fi – Suomen pyörämatkailun koti on uudistunut.....	36



PAINOS
Digilehti

TOIMITUKSEN OSOITE JA
OSOITTEENMUUTOKSET
info@poljin.fi
Pyöräilykuntien verkosto ry
Iso Roobertinkatu 3-5 A 22
00120 Helsinki

SEURAA
facebook.com/poljin.fi

@pyorailykunnat

Koulujen saattoliikenteen ikuisuus-kysymys

Aamujen ja iltapäivien pimetessä on taas aika nostaa keskustelua aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja tehokkaasti estävästä ilmiöstä: saattoliikenteestä. Ilmiö on näkynyt jo pitkään koulujen lähikaduilla ja pihilla, ja siitä on usean vuoden ajan koottu tietoa ja kokemuksia Pyöräilykuntien verkoston ja Liikkuvat-kokonaisuuden yhdessä toteuttaman Fiksusti kouluun -ohjelman kyselyissä ja keskusteluissa. Koululaiset ovat kertoneet hyppäävänsä aamulla auton kyytiin, ja huoltajat ovat vahvistaneet koukkaavansa työmatkallaan koulun kautta, vaikka matka koululle olisi lyhyt, hiukan alle tai yli kilometrin mittainen.

Autolla saattaminen ei rajoitu pimeään talvi-kauteen, vaan myös keväällä ja syksyllä lyhyiden autokyytien kynnyks on varsin matala. Saattoliikenteen merkittävä osuus koulumatkoilla tunnistettiin viimein myös valtakunnallisessa, keväällä 2025 julkaistussa LIITU-tutkimuksessa, kun kyselyyn saatiin lisättyä autokyyteihin liittyvä kysymys. Meitä koulumatkojen parissa pitkään työskennelleitä ei yllättänyt, että peruskoululaisista ja lukiolaisista 26 % kertoi saavansa autokyydin koululle usein tai hyvin usein. Tämän tiedon valossa tarkentuu myös kuva suomalaisten koulumatkojen aktiivisuudesta: vain hiukan yli puolet 3.–7.-luokkalaista kulkee päivittäin koulumatkansa kävellen tai pyörällä. Aktiivisesti koulumatkansa kulkevia 9.-luokkalaista ja lukio-

laisia on tätäkin vähemmän, alle puolet ikäluokasta. Valitettavasti 1.-luokkalaisten tietoja ei koulumatkojen osalta ole kerätty LIITU-tutkimuksessa. Fiksusti kouluun -ohjelman kyselyistä tiedämme, että pienimpiäkin oppilaita kuljetetaan kouluun autolla – ehkä jopa vanhempia oppilaita herkemmin, sillä moni koulu rajoittaa edelleen heidän pyöräilyään.

Onkin jo aika tarkentaa meillä pitkään hellyttävää kuvaa Suomesta aktiivisen koulumatkaliikkumisen mallimaana, jossa korjausliikkeitä ei tarvita. Meillä ei ole varaa päästää aktiivisen kulkemisen osuutta enää yhtään tuota 50 % vähäisemmäksi.

Varmin keino vähentää koululaisten saamia lyhyitä autokyytejä on vaikuttaa autolla saattamisen houkuttelevuuteen. Fiksusti kouluun -ohjelman olosuhdekartoituksista tiedämme, että autolla ajetaan niin lähelle koulua kuin se suinkin on mahdollista. Niinpä pelkät saattoliikennettä koskevat ohjeistukset eivät riitä. Täytyy löytää myös keinoja sulkea koululle johtavia autoreittejä muulta kuin aivan välttämättömältä autoliikenteeltä. Jos koululainen on jätettävä auton kyydistä puolen kilometrin päähän, ei häntä enää kannata lähteä kuljettamaan autolla 800 metrin päästä koululta.

Koulukaduiksi kutsuttu liikenteen rauhoittaminen koulujen lähikaduilla alkaa olla arkipäivää muissa Pohjoismaissa ja Pohjois-Euroopassa. Suomessakin olisi syytä alkaa tehdä systemaattista rakenteellista liikenteen rauhoittamista koulujen läheisyydessä. ☘

Sanna Ojajärvi
toiminnanjohtaja
Pyöräilykuntien verkosto



Liikennepuistot tähän päivään

Teksti: Matti Koistinen

Kuva: Marika Luukkanen

Suomessa on kymmeniä lasten liikennepuistoja, ja ne ovat kohtalaisen suosittuja lapsiperheiden vapaa-ajan kohteita. Liikennepuistojen olemassaoloa perustellaan usein sillä, että ne parantavat lasten liikenneturvallisuutta. Tutkimustietoa todellisista vaikutuksista on kuitenkin vähän. Esimerkiksi eräässä iranilaisessa tutkimuksessa todettiin koulussa tehty jalankulkijoiden liikennekasvatus tehokkaamaksi kuin liikennepuistossa annettu. Osa asiantuntijoista onkin epäillyt liikennepuistojen olevan liian turvallisia, minkä vuoksi ne eivät kehitä liikennetaitoja.

Liikennepuistoissa lapset yleensä polkuautoilevat. Osassa puistoja myös pyöräillään ja tarjolla on pyöriä ja potkulautoja, mutta pääasiallinen kulkutapa suomalaisissa liikennepuistoissa on polkuauto. Polkuautojen koko on kasvanut ja esimerkiksi Tampereen liikennepuiston uudistuksessa vuonna 2023 ajoratoja jouduttiin tästä syystä leventämään. Sitä pienet perässä mitä isot edellä.

Valtakunnallisissa peruskoulun opetussuunnitelman perusteissa mainitaan kaikilla luokka-asteilla pyöräilykasvatus ja ylemmillä luokilla esillä on myös yksilön kestävän elämäntavan valinnat. Autoilu tai polkuautoilu eivät kuulu opetussuunnitelman perusteisiin. Myös useimmat kunnat pyrkivät lisäämään kävelyn ja pyö-

räilyn suosiota. Onkin ristiriistaista, että meillä käytetään niin isoja summia autoilukasvatukseen liikennepuistojen muodossa.

Liikennepuistoissa lasten käyttämät kulku-
muodot kävely, pyöräily, potkulautailu, skeittaus ja julkinen liikenne ovat marginalisoitu. Toisinkin voisi olla: Tanskassa on määrätietoisesti poistettu autoja liikennepuistoista ja todettu, että homma toimii paremmin ilman niitä ja että pedagogiset tavoitteet saavutetaan näin paremmin.

Polkuautopuistojen sijaan kuntien olisi liikenneturvallisuuden, elämyksellisyyden ja kansanterveyden näkökulmista paljon fiksumpi panostaa matalan kynnyksen pyöräilypuistoihin. Niissä pyöränhallintataidot kehittyvät ja oikein rakennettuna ne voivat kehittää myös muiden huomiointia liikenteessä. Pyöräpuistot eivät saa olla liian turvallisia, vaan konfliktilanteet pitää nähdä oppimismahdollisuuksina.

Olisiko aika suunnata katseet 1960-luvun autoilu-utopioista tulevaisuuteen ja ryhtyä tekemään pyöräilypuistoja, jossa eri-ikäiset voivat nauttia liikkumisen ilosta ja kasvaa pyöräilijöinä? 🚲

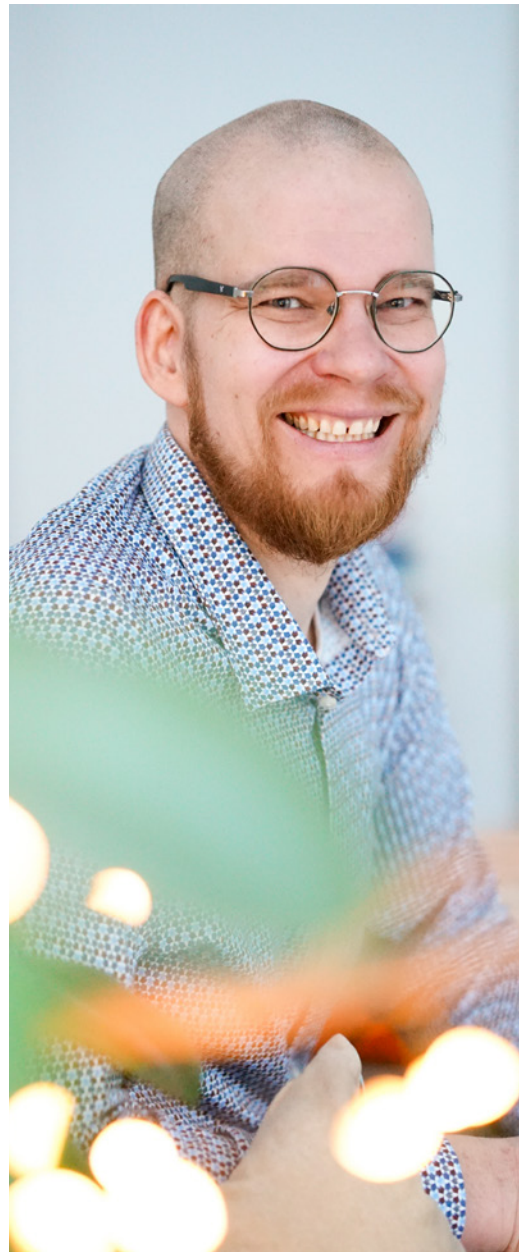
Matti Koistinen

Kirjoittaja toimii myyntipäällikkönä

ALLEGRAssa.

Puheenvuoro-kolumni on julkaistu Viherympäristö Digiextra -julkaisussa/Artikkeli 7.

Olisiko aika suunnata katseet 1960-luvun autoilu-utopioista tulevaisuuteen ja ryhtyä tekemään pyöräilypuistoja, jossa eri-ikäiset voivat nauttia liikkumisen ilosta ja kasvaa pyöräilijöinä?



Matti Koistinen

Työsuhde- pyörien hyödyt tiedostetaan Suomessa laajasti

Teksti: Matti Hirvonen ja Martti Tulenheimo
Infografiikka: Martti Tulenheimo

Hallituksen esitys työsuhdepyöraedun verovapauden poistamisesta sai 19.8. päättyneellä lausuntokierroksella täystyrmäyksen.

Peräti 56 eri tahoa yrityksistä kuntiin, kansalaisjärjestöistä työmarkkinajärjestöihin ja edun rivikäyttäjiin otti lausunnoissaan kantaa pyörä-etuun. Kannatusta hallituksen esitys sai kuudelta taholta. Verohallinto kommentoi asiaa neutraalisti. Loput 49 tahoa vastustivat muutosta, mukaan lukien Pyöräilykuntien verkosto, jonka lausuntoon voit tutustua tässä jutussa.

Pyöräilykuntien verkosto ry keskittyi lausunnossaan hallituksen esitysluonnoksen ehdotukseen:

”Työsuhdepolkupyörien verovapaus poistettaisiin. Muutosta sovellettaisiin polkupyörä- etuihin, joiden käyttöönottoon työnantaja ja työntekijä olisivat sitoutuneet 24.4.2025 tai sen jälkeen. Ennen tätä sovituihin polkupyöräetuihin sovellettaisiin nykyisiä säännöksiä sopimuskauden loppuun saakka.”

Työsuhdepolkupyörien verovapauden poistaminen olisi kansantalouden ja -terveyden vastainen teko vailla vertaa. Etua hyödyntää jo yli 115 000 työntekijää ja sen tarjoaa yli 10 000 työn-

antajaa, jotka työllistävät yhteensä noin miljoona suomalaista. Määrä on ollut koko edun olemassaolon ajan kasvussa, kuten hallituksen esitysluonnoksessakin todetaan.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan verotulojen arvioidaan työsuhdepyörien veroedun poistamisen johdosta lisääntyvän vuonna 2026 yhteensä 15 miljoonalla eurolla (valtion osuus on 12 M€ ja kuntien 3 M€). Vuonna 2027 verotulojen arvioidaan lisääntyvän yhteensä 31 miljoonalla eurolla (valtion osuus 24 M€, kuntien 5 M€, seurakuntien 1 M€, Kansaneläkelaitoksen 1 M€) ja vuonna 2028 yhteensä 46 miljoonalla eurolla (valtion osuus 36 M€, kuntien 8 M€, seurakuntien 1 M€, Kansaneläkelaitoksen 1 M€).

Itse esitysluonnoksesta poiketen, 8.8.2025 julkaistussa valtiovarainministeriön talousarviossa vuodelle 2026 esitetään, että työsuhdepolkupyöraedun poistamisella säästetään ainoastaan 11 miljoonaa euroa ensi vuonna.

Veroedun tulot kansantaloudelle suuremmat kuin menot

Hintalappu veroedun poistamiselle olisi joka tapauksessa huomattavasti suurempi kuin sillä tavoiteltavat säästöt. Työsuhdepolkupyörien verovapaus nykymuodossaan tuottaa valtiolle ja yhteiskunnalle jo nyt enemmän kuin arvioitu verotulojen menetys. Veroetu on kasvattanut merkittävästi pyörämarkkinaa ja lisännyt Suomeen noin 440 uutta työpaikkaa (arvioitu suora työllisyysvaikutus +12 M€/vuosi). Veroedun ansiosta arvonlisäverokertymä kasvaa (arvioitu lisäys +16 M€/vuosi).

Esitys veroedun poistamisesta on jo nyt lamauttanut pyöräkaupan ja aiheuttanut toimialalle suurta vahinkoa ja irtisanomisia. Esityksen läpimeno aiheuttaisi lisää konkurssseja ainakin

polkupyörätoimialalla, vähentäisi työpaikkoja Suomessa kokonaisuutena (vaikka osa työntekijöistä arvioiden mukaan työllistyisi uudelleen) ja painaisi lupaavalle kasvu-uralle saadun toimialan laskuun. Asiaa voi polkupyörätoimialan näkökulmasta verrata siihen, että ravintola-ala asetettaisiin tilanteeseen, jossa lounasedun 25 prosentin verovapaus päätettäisiin poistaa.

Suorien talousvaikutusten ohella työsuhdepyöraedun vaikutus työntekijöiden hyvinvointiin ja siitä kertyviin kustannussäästöihin on ollut mittava. Etu on lisännyt merkittävästi työmatkapyöräilyä: 83 prosenttia edun käyttäjistä on lisännyt pyöräilyä, ja keskimääräinen käyttäjä pyöräilee vuodessa 1 277 kilometriä.

Työterveyslaitoksen 2025 julkaistun ”Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat” -tutkimuksen mukaan aktiivisimmilla työmatkapyöräilijöillä on 5,3 sairauspoissaolopäivää vähemmän henkilötyövuotta kohden ja 11 pitkä poissaoloa vähemmän 100 henkilötyövuotta kohden verrattuna ei koskaan pyöräileviin. Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan yhden sairauspoissaolopäivän hinta työnantajalle on keskimäärin 370 euroa. Kun huomioidaan työsuhdepyörän hankinnan aikaansaama lisäys pyöräilymääriin, veroetu tuottaa yrityksille ja muille työnantajille vuosittain sairauspoissaolojen vähentymisenä 37 miljoonan euron säästön.

Työsuhdepyöraedun käyttäjämäärien kasvassa tuotot kansantaloudelle luonnollisesti kasvavat ja kokonaisvaikutus kansantalouteen olisi entistä myönteisempi.

Pyöräilyn yleiset kansantalous- ja terveysvaikutukset ovat toki edellä kuvattuja laskelmia vieläkin suuremmat. Pyöräily tutkitusti muun muassa pienentää merkittävästi riskiä sairastua suuriin kansansairauksiin, kuten tyypin 2 diabetekseen, sydän- ja verisuonitauteihin, masen-

nukseen ja dementiaan. Pyöräily myös helpottaa painonhallintaa, parantaa kestävyyskuntoa ja lihaskuntaa, kohentaa kognitiivisia toimintoja (esim. keskittymiskyky, tarkkaavaisuus ja oppiminen), helpottaa nukahtamista ja parantaa unen laatua.

Kaikkein parhaat terveysvaikutukset saadaan säännöllisellä pyöräilyllä, jota työmatkapyöräily mitä suurimmassa määrin edustaa. Jos työsuhdepyörien veroetu poistetaan, työmatkapyöräily tulee väijäämättä vähenemään ja sitä kautta saavutettavat merkittävät kustannussäästöt niin työnantajien kannalta kuin koko kansantaloudenkin osalta tulevat pienenevän.

Yli puolet Suomen kunnista hyödyntää etua

Suurin osa edun piirissä olevista työntekijöistä on yksityisen sektorin työntekijöitä, mutta myös kunnat hyödyntävät etua laajasti. Pyöräilykuntien verkoston laskelman mukaan kaikista työsuhdepyörästä noin 12 % on kuntien työntekijöillä. Neljän suurimman operaattorin kautta työsuhdepyörän tarjoaa työntekijöilleen 172 kuntaa, ja näiden kuntien työntekijät ovat hankkineet edun kautta noin 13 750 pyörää.

Työsuhdepyöräetua alkoivat hyödyntää ensimmäisenä pienet kunnat (esim. Liperi ja Vaala), mutta viime aikoina myös suurimmat kaupungit (esim. Turku, Tampere, Helsinki) ovat ottaneet edun käyttöön. Helsingin kaupunki on Suomen suurin työnantaja.

Kunta-alalla työskenteli yhteensä 218 600 henkilöä vuonna 2023. Kunta- ja hyvinvointialan yhteenlaskettu henkilöstömäärä oli 445 400 henkilöä vuonna 2023. Nykyisten työsuhdepyöraedun käyttäjien lisäksi menetettäisiin satojatuhansia potentiaalisia pyöräilijöitä.

Oikeusturva ja luottamuksen- suoja vaarassa

Etuun sitoutuneet työnantajat ja työntekijät ovat toimineet voimassa olevan lain puitteissa. Suomen perustuslain mukainen luottamuksen-suoja edellyttää, ettei lainsäädäntöä muuteta tavalla, joka kohtuuttomasti heikentää voimassa olevan lain pohjalta syntyneitä oikeuksia [4]. Vastaavan kaltaisissa veromuutoksissa on aina annettu riittävä siirtymäaika, esimerkiksi asuntolainan korkovähennyksen kohdalla.

Valtiovarainministeriön 26.6.2025 tiedotteen mukainen tarkennus tekisi käyttäjien kannalta tilanteesta vieläkin kohtuuttomamman. Veroetu säilyisi vain ennen 24.4.2025 solmituissa sopimuksissa. Esimerkiksi työpaikan vaihto tai varastetun pyörän korvaaminen uudella tulkittaisiin uudeksi sopimukseksi. Tämä olisi oikeusturvan suhteen erittäin kyseenalainen tilanne.

Ristiriita hallitusohjelman kanssa

Hallitusohjelmassa ”Vahva ja välittävä Suomi” sanotaan: ”Hallitus korostaa liikunnan lisäämisen merkitystä osana työhyvinvointia.” Hallitusohjelman mukaan yhteiskunnan rakenteiden on tuettava liikkumista ja organisaatioiden tulee edistää liikkumista osana toimintakulttuuria. Työsuhdepyöräedun verovapauden poistaminen olisi räikeässä ristiriidassa hallitusohjelman ja sen sisältämän Suomi liikkeelle -ohjelman tavoitteiden kanssa, joihin kuuluu aikuisten arki- ja työmatkaliikunnan lisääminen.

Myös valtioneuvoston vuonna 2025 tilaama selvitys verotuksen keinoista lisätä liikkumista tukee pyöräedun säilyttämistä. Selvityksen mukaan verotuettu työsuhdepyörä on kustannus-

tehokas toimenpide, joka lisää liikuntaa suhteessa sen julkistaloudellisiin kustannuksiin.

Tiivistys

Tässä lausunnossa mainittujen kansantalouteen, -terveyteen ja hyvinvointiin kohdistuvien kokonaisvaikutusten perusteella Pyöräilykuntien verkosto pitää erittäin vahingollisena, jos luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle toteutuisi ehdotetussa muodossa.

Paras vaihtoehto on työsuhdepyörien verovapauden säilyttäminen nykyisessä muodossaan.

Toiseksi parhaana vaihtoehtoisena ratkaisuna on portaittainen veroedun ylärajan alentaminen (100 €/kk→70 €/kk), joka vähentää veromenetyksiä, mutta säilyttää pääosan hyödyistä ja antaa alan yrityksille ja tuhansille työnantajille aikaa sopeutua. 🌀

Matti Hirvonen,
johtava asiantuntija,
Pyöräilykuntien verkosto

Martti Tulenheimo,
erityisasiantuntija,
Pyöräilykuntien verkosto

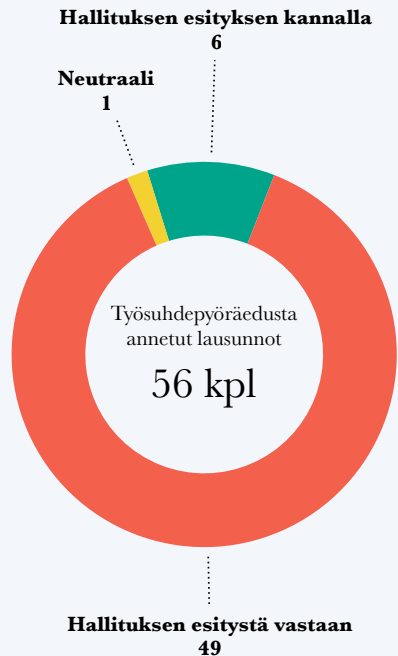
Lähteet: 1) Vapaus Bikes Finland Oy, käyttäjäkysely (N=6 795), 3/2025. Saatavilla: <https://www.vapaus.io/tyosuhdepyora-tutkimus> **2)** Työterveyslaitos 2025: Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat. Saatavilla: <https://www.julkari.fi/handle/10024/151223> **3)** Tutkimusyhteenveto pyöräilyn terveysvaikutuksista: Zhao ym. 2021. Association of Cycling with Risk of All-Cause and Cardiovascular Disease Mortality: A Systematic Review and Dose-Response Meta-analysis of Prospective Cohort Studies. *Sports Medicine* 3/2021. **4)** Perustuslakivaliokunnan lausunto-käytäntö (esim. PeVL 60/2010 vp, PeVL 12/2020 vp). **5)** Valtiovarainministeriön tiedote 26.6.2025: <https://vm.fi/-/tuloverotukseen-ehdotetaan-muutoksia>

Veroetu poistuu, työsuhdepyöräetu jatkuu

Huolimatta ennätysmäärästä lausuntoja ja painavia perusteluja, hallitus ei muuttanut esitystään eikä se muuttunut myöskään talousarvion eduskuntakäsittelyssä. Tästä johtuen on hyvä tiedostaa, että vaikka vero-vähennysoikeus on nyt poistumassa 1.1.2026, itse työsuhdepyöräetu ei ole poistumassa minnekään. Työsuhdepyöräetua ovat tarjonneet työntekijöilleen sadat vastuulliset työnantajat jo vuosikausia ennen veroetua.

Työsuhdepyöräpalvelua eri työnantajille tarjoavat yritykset ovatkin jo muokanneet sopimusmallejaan niin, että työsuhdepyöräedun tarjoaminen on jatkossakin houkuttelevaa työnantajille ja edun hyödyntäminen kannattavaa työntekijöille. Alan yritysten ensimmäisten ulostulojen perusteella esimerkiksi työsuhdepyörästä työntekijän kuukausittain maksama osuus voi jatkossa olla jopa pienempi.

Loppuvuoden aikana tullaan varmasti näkemään lisää uusia hyviä sopimusmalleja. Kaikkien vastuullisten yritysten ja muiden työnantajien tavoitteena on varmasti jatkaa työsuhdepyöräedun tarjoamista sen mitavien hyvinvointi- ja talousvaikutusten perusteella.



Työsuhdepyöräedusta annetut lausunnot ja niiden jakaantuminen. Lähde: [Lausuntopalvelu.fi](https://lausuntopalvelu.fi).



Merkittävä osa lapsista ja nuorista saa aamuisin huoltajalta kyydin kouluun. Lyhyiden autokyytien perustelut löytyvät arjesta: koulu sijaitsee aikuisen työmatkan varrella tai lapsi haluaa vielä nukkua muutaman ylimääräisen minuutin.

Kuva: Jiri Halttunen

Koulumatkat – passiivis-aktiivinen yhdistelmä autokyytejä ja kävelyä

Teksti: Sanna Ojajarvi ja Tanja Onatsu

Kuvat: Jiri Halttunen ja

Jouni Kuru / BraveTeddy

Lyhyiden koulumatkojen kulkeminen autokyydeillä on ilmiö, joka ruuhkauttaa koulujen lähiympäristöt aamuisin ja vähentää kävelen ja pyörällä kuljettuja koulumatkoja. Liikennejärjestelyillä voitaisiin vähentää lyhyiden autokyytien houkuttelevuutta.

Saattoliikenne on ilmiönä tuttu kaikille, jotka liikkuvat suomalauskoulujen lähiympäristössä aamuisin, kun koulupäivä on alkamaisillaan – sekä kahdeksan että yhdeksän maissa. Silloin henkilöautolla tuodaan kouluun heitä, jotka asuvat niin lyhyen matkan päässä koulusta, että eivät ole oikeutettuja koulukuljetukseen. Alakouluissa raja on tavallisesti kolme kilometriä ja yläkouluissa viisi kilometriä. Muutaman kilometrin matkan päästä kulkee auton kyydissä nykyisin melkoinen joukko koululaisia. Saattoliikenne on

vaivihkaa päässyt kasvamaan ilmiöksi, joka olisi syytä nähdä tarkemmin.

Todenmukaisimman kuvan henkilöautolla kuljetuista koulumatkoista saa havainnoimalla paikan päällä. Syksyllä 2020 kävin eteläsuomalaisen yläkoulun pihalla kuvaamassa pientä pysäköintipaikkaa, jota käyttivät sekä koulun henkilökunta että huoltajat, jotka toivat nuorensa aamulla kouluun henkilöautolla. Pysäköintipaikan ahtauden vuoksi siltä pois pääseminen edellytti peruuttamista. Jo viisi samaan aikaan saapuvaa autoa aiheutti ruuhkan, kun pysäköintialueen poikki kulki myös nuoria mopoilla, jopoilla ja jalkaisin. Henkilöautojen määrä ei jäänyt viiteen; kymmenet autot kävivät kääntymässä koulun portin edustalla juuri ennen koulun alkua.

Saattoliikennettä liikaa ja väärissä paikoissa

Olin jo aiemmin keskustellut aamuisesta saattoliikenteestä koulun rehtorin ja kaupungin liikennesuunnittelijan kanssa. He huomauttivat autolla saattamisen olevan tavallista, mutta tarpeetonta, sillä kyseisen koulun oppilailta koulumatkat olivat hyvin lyhyitä, pisimmilläänkin parin-kolmen kilometrin mittaisia.

Seuraavina vuosina tarina runsaasta saattoliikenteestä toistui Itä-Suomessa, Länsi-Suomessa ja Pohjois-Suomessa. Yli viidessäkymmenessä kunnassa, yli sadalla koululla eri puolilla Suomea ala-, ylä- ja yhtenäiskoulujen rehtorit kertoivat, miten saattoliikennettä on koulun läheisyydessä liikaa ja väärissä paikoissa.

Fiksusti kouluun -ohjelma on vuodesta 2020 saakka työskennellyt kuntien ja koulujen tukena aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistämiseksi. Olemme tuottaneet kyselyjä, joiden avulla

Saattoliikenne on vaivihkaa päässyt kasvamaan ilmiöksi, joka olisi syytä nähdä tarkemmin. Peräti 10 % perusopetusikäisistä ilmoitti vanhempien kyydin pääasialliseksi kulkutavaksi alle viiden kilometrin koulumatkalla, ja 26 % kertoi saavansa vanhemmiltaan kyydin usein tai hyvin usein.

kunnat ja koulut ovat saaneet tuoretta tietoa siitä, miten lapset ja nuoret koulumatkojaan oikeasti liikkuvat, mitä perheet koulumatkoista ajattelevat ja miten koulun lähiympäristön liikennejärjestelyt tukevat omin voimin liikkumista. Karttoille piirretyt saattoliikenne- ja pysäköintipaikat ja valokuva-aineisto toimivat dokumentteina siitä, että autoliikennettä on koulujen lähikauduilla ja pihilla ajoittain huomattavan paljon.

Dokumentointi on osoittautunut tärkeäksi, sillä vaikka saattoliikenne ilmiönä on kouluilla tunnettu, on se näihin päiviin saakka jäänyt tunnistamatta valtakunnallisessa lasten ja nuorten liikuntakäyttäytymistä tutkivassa LIITU-tutkimuksessa. Neljän vuoden välein toteutettavan Liitu-tutkimuksen mukaan perusopetusikäiset koululaiset Suomessa kulkevat koulumatkansa varsin aktiivisesti eikä tilanne juurikaan muutu tutkimuksesta toiseen. Viimeisimmän tiedon

mukaan perusopetusikäisistä 76 % kulkee alle viiden kilometrin koulumatkat aktiivisesti, kävelen tai pyörällä.

Autolla kouluun, kävelen kotiin

Fiksusti kouluun -ohjelman paikalliset kulkutapa- ja huoltajakyselyt sekä havainnointi koulujen pihilla on tuottanut koulumatkoihin aivan toisenlaisen näkymän, jota keskustelut rehtoreiden kanssa ovat täydentäneet: lapset ja nuoret

yhdistävät arjessaan useita eri kulkutapoja – esimerkiksi saavat huoltajalta kyydin aamulla, mutta kävelevät kotiin koulupäivän päätteeksi tai kulkevat osan viikosta vanhemman kyydissä ja osan kavereiden kanssa jalan.

Liitu-tutkimuksen tuloksessa on siis totta toinen puoli: koululaiset näyttävät kulkevan aktiivisesti, kun heiltä kysytään VAIN yhtä kulkutapaa kysymyksellä ”Miten kuljet koulumatkasi yleensä”. Tähän kysymykseen 76 % perusopetusikäisistä on vastannut kulkevansa kävelen tai pyörällä.



Kenelle koulun lähiympäristö kuuluu, jos ei sinne omin voimin kulkeville lapsille ja nuorille? Liikennejärjestelyillä voitaisiin Suomessa vähentää lyhyiden autokyytien houkuttelevuutta. Kuva: Jouni Kuru / BraveTeddy

Vuoden 2024 Liitu-tutkimukseen saatiin viimein mukaan tarkentava jatkokysymys: kuinka usein koululaiset saavat autokyydin koulumatkoillaan. Peräti 10 % perusopetusikäisistä ilmoitti vanhempien kyydin pääasialliseksi kulkutavaksi alle viiden kilometrin koulumatkalla, ja 26 % kertoi saavansa vanhemmiltaan kyydin usein tai hyvin usein. Myös niiden vastaajien joukossa, jotka muuten kertovat kulkevansa kävelen tai pyöräillen, kyytejä saadaan yllättävän paljon: keväisin ja syksyisin 24 % ja talvisin 16 % aktiivisesti kulkevista lapsista ja nuorista kulkee usein tai hyvin usein autolla.

Tämä tarkoittaa sitä, että koulumatkansa kävelen tai pyörällä kulkee huomattavasti harvempi koululainen kuin olemme tähän saakka uskoneet ja toivoneet.

Valtakunnallisen tutkimuksen käsitys koulumatkoista alkaa näyttää samalta kuin koulun lähikadut aamuisin: on mahdollista, että esimerkiksi 250 oppilaan koulussa noin 120 oppilasta tuodaan aamulla kouluun autolla. Heistä lähes 200 saattaa iltapäivällä kävellä koulusta kotiin, sillä usein tai hyvin usein saadut autokyydit eivät välttämättä koske jokaista koulumatkaa.

Saattoliikenne on muutakin kuin yksilön käyttäytymistä; se on monikerroksinen, rakennetun ympäristön, vakiintuneen maankäytön ja liikennesuunnittelun tuottama ilmiö.

Onko siis syytä tuulettaa, kun valtakunnalliseen tutkimukseen nojaavaa, arkihavaintoihin nähden perusteettoman optimistista käsitystä koulumatkojen aktiivisuudesta on viimein tarkennettu? Kyllä, jos se toimii kimmokkeena ryhtyä yhteistuumin ja pitkäjänteisesti tukemaan koululaisten aktiivista kulkemista ja vähentämään autokyytejä lyhyillä, muutaman kilometrin mittaisilla matkoilla.

Aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja edistävä ohjelma otti ilolla vastaan tämän sinänsä ikävän tiedon, että lyhyet autokyydit ovat aiemmin tilastoitua tavallisempia ja koululaiset aiemmin ajateltua passiivisempia arjessaan. Muutosta on helpompi alkaa toteuttaa, kun keskeiset toimijat näkevät saman todellisuuden.

Kenelle koulun lähiympäristöjä rakennetaan?

Autoistumisen kulttuuri on vaivihkaa ujuttanut lasten ja nuorten arkeen. Koululaisten kyydeissä on kyse aikuisten kulkutavoista. Noin 50 % työikäisistä kulkee henkilöautolla 1–2 kilometrin työmatkansa ja 25 % alle yhden kilometrin matkansa. Lapset ja nuoret hyppäävät mielellään kyytiin. Autojen määrä koulujen porteilla ja pääovilla nousee sateella, pimeällä, kylmällä... ja aamuisin. Koulun yhteydessä sijaitsevaan päiväkotiin tuodaan lapset autolla, ja samalla kyydillä kulkee helposti perheen koululainen. Koulurakennuksen kylkeen on sijoitettu liikuntahalli ja kirjasto, jotka palvelevat kaupunkilaisia aamusta iltamyöhään ja edellyttävät laajaa pysäköintitilaa, jota huoltajien on helppo hyödyntää.

Saattoliikenne on muutakin kuin yksilön käyttäytymistä; se on monikerroksinen, rakennetun ympäristön, vakiintuneen maankäytön ja liikennesuunnittelun tuottama ilmiö.

Uskallammeko rakentaa koulujen lähiympäristöjä, joissa aktiiviset kulkevat ovat normi, ja tilaa jätetään vain välttämättömälle auto-liikenteelle?

Suomalaiskoulujen pihalle on totuttu suunnittelemaan pysäköintipaikkoja henkilökunnalle ja vierailijoille. Kasvaneen saattoliikenteen tarpeisiin on alettu vastata suunnittelemalla sujuvampia ja tilavampia saattoliikennepaikkoja. Autoliikenteen kysyntään on vaikea vastata: helposti käy niin, että uusi kaista ja isompi pysäköintialue ovat pian taas täynnä, ja tarvitaan yhä isompia pysäköintialueita ja saattoliikennepaikkoja.

Koulujen edustoilla on nykyisin aukioita, jotka täyttyvät aamuisesta saattoliikenteestä. Entäpä, jos ne keräisivätkin koulujen varsinaisia käyttäjiä, lapsia ja nuoria viettämään aikaa yhdessä? Tähän on pyritty esimerkiksi Oslossa, jossa saattoliikennepaikkana toiminut asfalttialue suljettiin puomilla. Lapsilta kysyttiin, mitä he haluaisivat autojen tilalle. Vastaus näkyi autoilta vapautuneella aukiolla: siellä on shakkipöytiä, oleskeluun kutsuvia pöytäryhmiä sekä lasten suunnittelema – ja kaupungin toteuttama – viherseinä.

Kööpenhaminassa koulujen pihat ovat levittäytyneet lähikaduille ja -aukioille, jotta lapset saavat lisää liikkumatilaa, ja jotta lapset näkyvät entistä enemmän kaupungissa. Kun lapset voivat liikkua turvallisesti kaupungissa, voidaan puhua ihmislähtöisestä liikenne- ja kaupunkisuunnittelusta. Koulujen lähikatuja muokataan eri puolilla

Eurooppaa lasten ja omin voimin liikkumisen ensisijaisuutta painottaviksi koulukaduiksi.

Liikennejärjestelyillä voitaisiin Suomessakin vähentää lyhyiden autokyytien houkuttelevuutta. Kenelle koulun lähiympäristö kuuluu, jos ei sinne omin voimin kulkeville lapsille ja nuorille? Ei ole reilua eikä kovin realististakaan odottaa lasten ja nuorten pyöräilevän tai kävelevän, jos liikenneympäristö ja liikennekulttuuri viestivät ensisijaisesti autolla ajamisesta.

Kysymys ei ole pelkästään liikenneturvallisuudesta tai pihan ruuhkista. Kyse on myös arvoista. Rakennamme tulevaisuudessakin koulujen ympäristöjä, joissa autoille varataan yhä enemmän tilaa, saattoliikennettä sujuvoitetaan ja lasten liikkuminen tapahtuu yhä useammin takapenkillä? Vai uskallammeko rakentaa koulujen lähiympäristöjä, joissa aktiiviset kulkevat ovat normi, ja tilaa jätetään vain välttämättömälle autoliikenteelle. Aktiivisen kulkemisen ensisijaisuus muuttaa samalla koulujen lähikatuja ja koulupihoja viihtyisämmiksi, saasteettomammiksi ja meluttomammiksi. Muutoksen toteuttamiseksi tarvitaan uusia kysymyksiä: kenen täytyy päästä koulun viereen autolla. Ja miksi? 🚲

Sanna Ojajarvi
toiminnanjohtaja
Pyöräilykuntien verkosto

Tanja Onatsu
Tanja Onatsu työskentelee aktiivisen liikku-
misen asiantuntijana Jyväskylän ammattikorke-
koulun koordinoimissa kokonaisuuksissa, joita
ovat Liikkuva varhaiskasvatus, Fiksusti kouluun,
Liikkuva opiskelu ja Liikkuva aikuinen

Teksti on julkaistu Rakennetun ympäristön
verkkolehti Aukiassa 27.9.2025



Ilmoittautuminen Fiksusti kouluun -tietopajaan vuodelle 2026 on avattu

Fiksusti kouluun -ohjelma kannustaa aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistämiseen kunnissa. Ilmoittautuminen tulevan vuoden tietopajatyöskentelyyn on avattu! Tervetuloa mukaan!

Huolestuttaako koululaisten jaksaminen ja heikentyvä kunto? Haluatteko kannustaa varhaiskasvatuksen tai koulujen oppilaita ja opiskelijoita aktiiviseen kulkemiseen ympäristötekona? Kannustavatko koulujen ja oppilaitosten lähiympäristön liikennejärjestelyt kävelyyn ja pyöräilyyn vai pitäisikö jotakin parantaa? Vastauksia näihin kysymyksiin etsitään yhdessä Fiksusti kouluun -ohjelman tietopajassa, johon voi nyt ilmoittautua. Ilmoittautuminen on auki 15.12. asti.

Tietopaja on tarkoitettu kunnille, jotka haluavat lisätä aktiivista kulkemista koulu- ja/tai opiskelumatkoilla, vähentää liikenteen päästöjä ja toteuttaa kävely- ja pyöräily-ystävällisiä reittejä ja lähiympäristöjä.

Tietopaja on maksuton ja siihen voi osallistua mistä vaan – tietopaja järjestetään etäyhteyksin.



Mikä fiksusti kouluun -ohjelma?

Fiksusti kouluun -ohjelma tarjoaa tietoa ja työkaluja kestävämpien ja aktiivisempien koulumatkojen suunnitteluun ja toteutukseen.

fiksustikouluun.fi/tietoa-ohjelmasta/

Ilmoita kuntasi mukaan Fiksusti kouluun sivuilla tästä linkistä

Pyöräleikki- puistot liikuttavat lapsia

Teksti: Matti Koistinen, Allegra

Kuvat: Matti Koistinen ja Jonne Kunnari

Erityisesti lapsille suunnatut pyöräleikkipuistot ovat yleistyneet Euroopassa viime vuosina. Ensimmäiset pyöräleikkipuistot tehtiin Tanskassa noin vuosikymmen sitten ja sieltä ne ovat levinneet mm. Ruotsiin ja Itävaltaan. Pyöräleikkipuistojen pedagoginen lähtökohta eroaa perinteisestä liikennepuistosta, ja ne ovat ympäristöinä lähempänä perinteistä leikkipuistoa tai lähiliikuntapaikkaa.

Siinä missä liikennepuistoissa matkitaan aikuisten maailmaa polkuautoineen ja opetetaan vähän nurinkurisesti autoiluun liittyviä liikennesääntöjä lapsille, pyöräleikkipuistot ovat lapsilähtöisiä luovan leikkimisen paikkoja, joissa opitaan pyöräilyyn liittyviä taitoja ja tietoja. Leikin varjolla pyöräily tulee niin tutuksi, ettei välineen hallintaan tarvitse erikseen keskittyä. Tämä tukee itsenäistä liikkumista liikenteessä. Ajatuksena on tukea nimenomaan niiden liikennemuotojen taitoja, joita lapset käyttävät myös arjessaan eli kävelyä, pyöräilyä, potkulautailua ja skeittausta.

“Tanskassa havahduttiin perinteisten liikennepuistojen autokeskeiseen maailmaan ja toisaalta siihen, että lapset näyttivät nauttivan erityisesti pyöräilystä liikennepuistoissa. Tanskassa haluttiin ajatella koko liikennepuistokonsepti uudestaan, ja tuloksena saatiin lasten, leikin ja pyöräilyn ehdoilla rakennettuja leikkipuistoja. Koska tarkoitus on samalla kehittää lasten

pyöräilytaitoja, ei niissä enää näe liikennepuistoihin vuosikymmeniä sitten vakiintuneita polkuautoja”, kertoo pyöräleikkipuistojen taustasta Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Sanna Ojajarvi.

Wienin pyöräleikkipuisto huimaa monipuolisuudellaan

Vuonna 2020 Wienissä rakennettiin urbaani pyöräleikkipuisto Tonavan vehreään saareen. Se koostuu erilaisista tasapainoa, pyörän hallintaa ja havainnointia kehittävästä elementeistä. Puistosta löytyy mm. kaksi helppoa lasikuidusta tehtyä modulaarista pumtrackiä sekä haastavampi asfalttinen pumtrack, iso asfalttinen “tulivuori”, mukulakiviä, ratikkakiskoja, pieniä hyppyreitä ja pujottelurata.

“Täällä on onnistuneesti pystytty luomaan kiinnostavia tiloja eri ikäisille. Tekemistä löytyy 3-vuotiaalle potkupyöräilijälle mutta myös 16-vuotiaalle temppuileijallekin, joka kaipaa enemmän haastetta”, esittelee Radadvokat-yrityksen perustaja ja lasten pyöräilykoulutusten vetäjä Alec Hager. Hän korostaa myös avoimen tilan merkitystä: “Pidän siitä, että täällä lapset voivat ajaa mihin tahansa suuntaan. Asfalttiin on kyllä maalattu nuolia, mutta valtaosa lapsista ei välitä niistä lainkaan. Avoimet tilat, joissa on maahan maalattuja kuvioita, opettavat lapsia ratkomaan liikenteessäkin esiintyviä konfliktitilanteita.”

Uutta tehdessä kaikki ei aina mene kuitenkaan nappiin. Puistoa rakentaessa säästettiin betonivaluissa, kun pyöreiden muotojen valaminen

← Rovaniemen pyöräleikkipuistoissa voi harjoitella pyöräilytaitoja luonnonmukaisessa ympäristössä.

Kuva: Jonne Kunnari

Siinä missä liikennepuistoissa matkitaan aikuisten maailmaa polkuautoineen, pyöräleikkipuistot ovat lapsilähtöisiä luovan leikkimisen paikkoja, joissa opitaan pyöräilyyn liittyviä taitoja ja tietoja.

todettiin hankalaksi ja kalliiksi. Niinpä puistosta löytyikin spiraalin sijaan kahdeksankulmio, jota ei pysty ajamaan edes potkupyörällä.

Lapset myös yllättivät puistoidean isän Hagerin: “Luulin, että isosta telineestä roikkumaan laitettut pallot houkuttelisivat lapsia lyömään niitä kädellä, mutta eivät he olleet niistä kiinnostuneita.” Pallot olivat myös ilkeälylle herkkiä ja nyt niistä jäljellä enää teline ja muutama pallo.

Luonnon ehdoilla tehty taitorata

Sundbybergistä Tukholman läheltä löytyy hieman erilainen pyöräleikkipuisto. Sen lähtökohtana on ollut maastopyöräilyn maailma. Puisto on toteutettu sorapintaiselle alustalle ruotsalaisen VeloParkin elementtien avulla. Pienet hyppyrit, tasapainoelementit, keinulauta ja helposti yli rullattavat pumtrack -kummut mahdollistavat pyöräilytaitojen monipuolisen kehittämisen erityisesti pyöräilyä aloittaville lapsille.





Espoon pyöräleikkipuisto on asuinalueen lapsille ja koulun oppilaille erinomainen uusi lähiliikuntapaikka.

Kuva: Matti Koistinen

Vierestä lähtee myös lyhyt maastopyörärata, jolle voi siirtyä, kun perustaidot ovat hallussa. ”Hanke sai alkunsa kesällä 2023, kun maasto- ja BMX-pyöräilyn harrastajat pyysivät rataa erityisesti lapsille ja nuorille”, kertoo hankkeen projektipäällikkö Marlene Manrique Sundbybergin kunnasta.

Pyöräleikkipuistojen tekeminen on monessa kunnassa hyppy tuntemattomaan. Niin se oli Sundbybergissäkin: ”Aluksi meidän piti tutustua vastaaviin kohteisiin muualla ja hankkia lisätietoa, sillä meillä ei kunnassa ollut asiantuntemusta vastaavista hankkeista. Radan suunnittelelta ja rakentaneelta yritykseltä saimme paljon arvokasta tietoa ja ideoita.”

Rata ja pyöräleikkipuisto on otettu erinomaisesti vastaan: ”Tämä oli hyvin positiivinen hanke,

josta ei tullut lainkaan negatiivista palautetta. Se on kunnallistekniikan hankkeissa erittäin harvinaista”, Manrique naurahtaa. Hänen vinkkinsä vastaavia hankkeita toteuttaville on kuunnella asiaa tuntevia ammattilaisia ja harrastajia sekä varata riittävästi rahoitusta: ”Jos budjetti on tänä vuonna liian pieni, niin yritä seuraavana vuonna saada riittävästi rahoitusta, jotta pyöräpuisto voidaan toteuttaa kunnolla.”

Käyttäjät ja ympäristö lähtökohtana

Seikkailunomaisuus on tärkeää lapsille suunnattuja ympäristöjä toteutettaessa. Haasteita pitää olla sopivasti, ja houkuttelevuutta lisäävät haus-

Kannustaisiko tällainen pyöräilyyn innostaminen lopulta pyöräilemään yhä useammin myös päiväkotiin, kouluun ja harrastuksiin?

kat yllätykset, joita ei ole muualla. Esimerkiksi tunnelimaiset istutukset tai pyöräiltävät taide-teokset voivat olla lapsia innostavia elementtejä pyöräleikkipuistossa.

Pyöräleikkipuistoja voi siis toteuttaa monella eri tavalla. Kuten muussakin suunnittelussa, ympäristön ja käyttäjäryhmien tulee olla suunnittelun lähtökohtina.

Pyöräleikkipuistoja voi tehdä kaupunkien

puistoihin, metsiin, osana polkuverkostoa tai vaikka matkailukeskuksiin. Hieno esimerkki löytyy Rovaniemen Ounasvaaralta, jonne valmistui elokuussa 2025 mini-trailcenter. Se sopii jo potkupyöräikäisille ja tarjoaa myös hieman vanhemmille pyöräilijöille hauskoja kokemuksia sekä turvallisen tavan kehittää pyöräilytaitoja.

Espoossa taas tehtiin nopeasti ja tehokkaasti vanhalle asfalttikentälle Juvanpuistoon yksinkertainen pyöräpuisto. Näin saatiin hyvin hukkatila käyttöön ja läheisen koulun ja asuinalueen lapsille erinomainen uusi lähiliikuntapaikka.

Kannustaisiko tällainen pyöräilyyn innostaminen lopulta pyöräilemään yhä useammin myös päiväkotiin, kouluun ja harrastuksiin? ❁

Matti Koistinen

Kirjoittaja työskentelee myyntipäällikkönä ALLEGRAssa.



Puistossa kaikenikäiset pääsevät testaamaan taitojaan yhdessä. Kuva: Jonne Kunnari

Mikä ihmeen pyöräilyeskari?

Teksti: Katja Arpalo

Kuvat: Hanna Kangas

Minkä ikäisenä pyöräilykasvatuksen voi aloittaa varhaiskasvatuksessa tai koulussa? Tuusulanjärven päiväkodin Orvokki-eskareiden mielestä viimeistään eskari-iässä. Pyöräilyeskariissa vietetään paljon aikaa pyörän selässä, ja vuoden kohokohtana on Tuusulanjärven kierros.

Suomessa lasten pyöräilyyn suhtaudutaan ristiriitaisesti: yhtäältä pyöräilytaitoa pidetään arvossa, ja suuri osa lapsista oppii pyöräilemään jo reilusti alle kouluikäisenä. Toisaalta pienten koululaisten pyöräilyä rajoitetaan, ja koululaisten vanhempien ja opettajienkin keskuudessa elää sitkeästi viime vuosisadalta peräisin oleva käsitys, ettei pyörällä saa tulla kouluun ensimmäisellä tai toisella luokalla. Koulut eivät varsinaisesti voi kieltää pyöräilyä koulumatkoilla, sillä koulumatkojen kulkemisesta päättävät viime kädessä huoltajat. Koulujen käytännöissä on kuitenkin suuria eroja: osa kouluista ohjeistaa vasta 3.-luokkalaisten pyöräilemään, osa pyytää 1.-luokkalaisten pyöräilyyn kirjallista lupaa huoltajilta ja osa suorastaan kannustaa kaikkia koululaisia pyöräilemään arjessaan.

Tuusulanjärven Orvokki-eskarit käyvät pyöräilyeskaria, jossa pyöräilyopetus on toiminnan keskiössä. Päivittäisen pyöräilyn myötä lapset oppivat pyöräilytaidon lisäksi myös ryhmässä pyöräilyä ja muiden huomioimista. Pyöräilyeskariissa tehdään tärkeää työtä: mitä nuoremmille liikennekasvatuksen aloittaa, sitä varmemmin

lapset oppivat liikkumaan turvallisesti liikenteessä. Lisäksi into pyöräillä voi jatkua lapsuudesta nuoruuteen ja aikuisuuteen.

Mitä pyöräilyeskariissa tehdään?

Pyöräilyeskariissa poljetaan esimerkiksi kaikki retket pyörällä: käydään lähimetsissä, urheilukeskuksessa, luistelemassa, museoissa, kotikirkossa... missä eskarit nyt ylipäänsä käyvät. Viikossa on kahdesta kolmeen pyöräilypäivää. Joskus pyöräillään myös koulun pihalla ja rakennetaan erilaisia ratoja, joiden avulla harjoitetaan pyöräilynhallintaa ja jonossa ajamista.

Yleensä vuosi etenee niin, että syksyllä harjoitellaan ja siitä edetään pyöräilemään liikenteen sekaan – turvallisuus edellä. Esimerkiksi reitit suunnitellaan etukäteen niin, ettei autoteitä ole vieressä ja käytetään aina pyöräteitä. Reiteillä myös huomioidaan ja käydään nimenomaan läpi liikennesääntöjä.

Eskarilla on käytössään myös yksi varapyörä, jolla matka taittuu, jos oma on unohtunut kotiin tai vaatii huoltoa.

Vuoden kohokohtana Tuusulanjärven kierros

Monipuolisen pyöräilyharjoittelun tulokset testataan taitojen mukaan Tuusulanjärven kierroksella, joka on 18 kilometrin mittainen reitti. Tämä edellyttää, että kaikilla on oikean kokoinen pyörä ja lukuvuoden aikana on päästy pyöräilemään pidempiä retkiä. Yhdellä järven ympäri yltäneellä kierroksella sade pääsi yllättämään, ja pikaisempaa paluuta pohdittiin ihan lastenkin kanssa. Tällöin eräs eskarilainen kuulutti:

Mitä nuoremmille liikennekasvatuksen aloittaa, sitä varmemmin lapset oppivat liikkumaan turvallisesti liikenteessä.

“Olemme urheilueskari, me ei luovuteta”, ja näin matka jatkui sitkeästi sateesta huolimatta koko kierroksen.

Ulkoilutoiminnasta pyöräilyksi

Tuusulassa toimii Lahelantertun päiväkodissa eskari, joka on luonto- ja ulkoilupainotteinen. Eskariissa toteutettiin myös Suomen ladun Metsämörri-toimintaa. Pyörällä liikkumisesta tuli luonteva osa ulkoilupainotusta, kun nykyistä pyöräilyeskaria vetävä Anne Hartonen aloitti säännöllisen pyöräilyn eskareiden kanssa. Näke- myksiä kyseltiin toki ensin vanhemmilta.

Alussa epäilyksiä, lopussa kiitos seiso

Pyöräily jakaa mielipiteitä, niin Tuusulanjärven päiväkodissakin. Mutta ovat murheet, huolet tai muut epäilykset minkälaisia tahansa, eskarin lopussa pyörällä liikkuminen saa pelkkää kiitosta. Yleensä käy jopa niin, että kielteisimminkin alussa suhtautuneet ovat loppumetreillä eskari- ope Anne Hartosen sanoin “supertyytyväisiä”.

Yhden vanhemman kiitos liittyi siihen, että tulevaisuudessa ensimmäiselle luokalle



Tuusulan pyöräilyeskarin järjestämällä retkillä käydään luonnon helmassa.



Eskarilaiset pääsevät nauttimaan monenlaisista kohteista, kun pyörällä pääsee kävelymatkaa kauemmas.

mennessä vähän pidempi koulumatka taittuu varmasti eskarista saatujen kokemusten avulla pyörällä.

Tyytyväisiä ovat vanhempien lisäksi myös eskaritoiminnan varhaiskasvattajat ja opettajat. Heidän mukaansa nykyään lisääntynyt levottomuus vähenee selkeästi pyöräilytoiminnan myötä. Aikuiset ovat huomanneet, että pyöräily on parantanut lasten kykyä keskittyä. Yksi selitys voi olla se, että pyöräillessä joutuu keskittymään tekemiseen huomattavasti voimakkaammin kuin esimerkiksi sisäleikeissä. Opettajat kertovat

myös sosiaalisten taitojen karttuvan pyöräilyn myötä. Liikunnalla on tärkeä merkitys oppimiseen.

Mikä ihmeen pyöräilyeskar – ja miksi?

Anne Hartonen ja Hanna Kangas paljastaa vielä huolensa ja pääasiallisen motiivinsa toiminnan järjestämiseen: lasten liikkumattomuus on asia, johon jo eskari-iässä pitäisi tarttua, ja paras keino

tähän on säännöllinen pyöräily. Fiksusti kouluun -ohjelma näkee, että toiminnalla on monia positiivisia seuraamuksia. “Orvokkien toiminnalla varmistetaan, että kouluun siirryttäessä kaikilla on pyöräilytaito hallussa. Toiminta on myös yhdenvertaisuusteko: Tulevaisuudessa tämän eskarin KAIKKI lapset ovat valmiimpia liikkumaan itsenäisesti liikenteessä. Lasten elinpiiri on laajempi ja todennäköisesti onnettomuuksien riski myös pienempi” toteaa toiminnasta Fiksusti kouluun -ohjelman asiantuntija Tanja Onatsu. 🌸

Katja Arpalo
Asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Eskarilaisten levottomuus vähenee selkeästi pyöräilytoiminnan myötä.



Pyörämatka alkaa ja päättyy pyöräpysäköintiin, ja siksi sillä on väliä!

Pyöräily kuuluu kaikille – erilaisia tarinoita pyöräilystä

Teksti: Katja Arpalo

Kuvat: Tom Nylund, Visa Salokoski

Pyöräilyviikkoa 2025 juhliittiin Pyöräily kuuluu kaikille! -teemalla toukokuussa. Teema innoitti paikallisia Pyöräilyviikon järjestäjiä juhlistamaan pyöräilyn moninaisuutta ja muistutti kaikille sopivan liikenneympäristön merkityksestä: kaikki pyöräilijät hyötyvät sallivasta liikennekulttuurista ja hyvin toteutetusta pyöräliikenteen infrastruktuurista. Moninaisia tarinoita pyöräilystä konkretisoivat pyöräilevän perheen äiti, käsipyöräilijä sekä kaupunkipyörillä polkeva.

Pyöräilyviikon teemaa tuotiin näytävästi esille paikallisissa tapahtumissa, joissa muun muassa päästiin kokeilemaan erilaisia liikkumisen apuvälineitä, esimerkiksi kolmipyöriä ja käsipyöriä. Samalla saatiin nostettua keskustelua yhdenvertaisesta liikkumisesta: laadukas ja erilaiset pyöräilijät huomioiva infrastruktuuri mahdollistaa kaikkien pyöräilijöiden turvallisen ja sujuvan liikkumisen. Kokeneiden työmatkapyöräilijöiden lisäksi pyöräilyn täytyy olla mahdollista ja turvallista myös lapsille ja nuorille, ikäihmisille, toimintakyvyltään rajoitteisille tai vaikkapa aikuisena pyöräilemään oppineille. Jokaisen pyöräilijän takana on oma, erityinen tarinansa.

Käsipyörä mahdollistaa pitkien lenkkien tekemisen ja näin ympäristön kokemisen.

Kalle nauttii matkasta käsi- pyörällä

Kalle osti Prashberger -merkkisen käsipyörän käytettynä helmikuussa 2024. Jo lapsena Kalle näki isän erilaisia pyöriä, ja testaili pyöräilyä esimerkiksi kolmipyöräisellä ja apupyörillä. Toden teolla oma pyöräilyinnostus alkoi kuitenkin vasta uuden, omiin tarpeisiin täydellisesti soveltuvan pyörän myötä. Kalle kertoo vammaisten urheilua ja liikuntavälineiden olevan aina kalliita, mikä rajaa valitettavasti monia ihmisiä pois arkiliikunnan parista. Välineiden hankintaan on myös vaikea saada tukea.

Pyöräilyn monet merkitykset

Uusi käsipyörä mahdollistaa pitkien lenkkien tekemisen ja näin ympäristön kokemisen ja ihan kunnon urheilunkin. Urheilua ei aikaisemmin ollut elämästä puuttunut. Kalle on kilpaillut paratanssissa reilut 10 vuotta, mikä jatkuu edelleen. Pyöräily astui kuvioon, kun kilpatanssi oli tauolla koronan myötä.

Pyörätyömatka matkaa taittuu enintään kymmenen kilometrin verran, mutta käsipyörällä Kalle pääsee huomattavasti pidemmälle pyörän sähköavusteisuuden ansiosta. Sähköä ei kuitenkaan kulu tarpeettomasti, vaan lenkeillä myös hikoillaan. Tärkeintä on uusien paikkojen näkeminen, vauhdin kokeminen ja se, että pyörällä pystyy liikkumaan monenlaisilla alustoilla.

Arkipyöräily tuli kuvioihin keväällä 2025. Kalle on avustajansa kanssa löytänyt sopivan tavan siirtää pyörää ulos, siirtyä pyörän kyytiin ja siitä pois – hän siis pääsee lenkille täysin omatoimisesti. Käsipyörällä liikenteessä liikkuminen vaatii kuitenkin muunkinlaista valmistautumista ja varautumista: esimerkiksi liikennevalojen nappulat ovat käsipyöräilijälle liian korkealla. Autoilijat myös tuppavat katsomaan käsipyöräilijän yli, minkä takia käsipyörässä on oltava viiri ja muita elementtejä, joilla lisätään pyöräilijän näkymistä. Samoista syistä Kallen on ennakoitava liikenteessä todella paljon, ja tähän on kaikille liikenteessä liikkujille tärkeä taito!

Hafsa käyttää kesäisin kaupunkipyöriä

Kymmenen vuotta sitten Suomeen tullut Hafsa yhdistää pyöräilyä joukkoliikenteellä kulkemiseen. Kaupunkipyöriä hän hyödyntää enimmäkseen kesäisin lyhyillä matkoilla. Pidempiin matkoihin taas bussi tai juna on parempi. Hafsan mielestä on mahtavaa, että sovelluksen avulla matkantekoon voi valita näppärästi itselleen sopivan kulkumuodon. Suurin syy pyörän valitsemiseen on se, että kaupunkipyörän käyttö on vielä edullisempaa kuin HSL:n lippujen osto, ja että aikatauluja ei pyöräillessä tarvitse miettiä. Nykyään Hafsan työmatka on liian pitkä pyöräilyyn,

Matkanteko on näppärää ja sujuvaa, kun kaupunkipyörät yhdistää muuhun joukkoliikenteeseen.



Käsipyörä mahdollistaa pitkien lenkkien tekemisen ja ympäristön kokemisen. Kuva: Visa Salokoski

mutta ennen työmatka, noin 2 km suuntaansa, oli täydellinen kaupunkipyörällä polkemiseen. Hafsa myös kokee, että pyörällä pääsee nopeasti paikasta toiseen.

Aikuisena satulaan

Hafsa oppi pyöräilemään 20-vuotiaana aikuisena. Motivaatio pyöräilyn opettelemiseen oli vahva: ensin pyöräilyä opetti kaveri, joka ei kuitenkaan halunnut Hafsan lainaavan pyöräänsä ja opettelevan sillä omatoimisesti. Hafsa kuitenkin lainasi pyörän salaa. Opintomatka päättyi kaverin epäilysten mukaisesti huonosti: Hafsa ei pelkästään kaatunut, vaan kaatui vielä kaiken lisäksi

pyörätien viereiseen puroon ja kastui kunnolla. Alun haasteista huolimatta Hafsan pyöräily kuitenkin jatkui!

Katja-äiti: "Naljailu loppuu kun hypätään pyörän selkään"

Pyörä on Katjan perheessä jalkojen jatke. Pyörällä siirrytään niin kouluun, töihin kuin harrastuksiinkin. Kauppareissukin hoituu mieluusti tavarapyörällä, jolla myös kuskataan tyttöä kouluun ja harrastuksiin. Pyöräily on pääasiassa arjessa liikkumista, mutta myös pyörämatkailua ja maastopyöräilyä, joka vie perhettä myös reisuille Suomessa.



Arkipyöräilyn lisäksi pyöräilymatkailulla on paikkansa perheen pyöräilyssä. Tässä kokemassa patkää South by cycle -reitistä aurinkoisessa Hangossa. Kuva: Tom Nylund

Katjan oma pyöräily on alkanut pikkulap-
sesta. Hän pyöräili parhaimmillaan 7-vuotiaana jopa Lauttasaaresta äidin menojen perässä Vartiokylään, melkein 20 km suuntaansa. Pyörällä poljettiin myös Vartiokylästä Pilvijärvelle Sipoo-
seen alakoulun loppupuolella kavereiden kanssa. Lasten itsenäinen elinpiiri oli tuolloin aika laaja. "Sittemmin en ole oikein osannut liikkua ilman pyörää. Kuten sanottu, pyörä on jalkojen jatke," Katja toteaa.

Lasten motiivit pyöräillä ovat hellyttäviä, mutta niitä kannattaa kuunnella!

Katja tarkastelee perheen pyöräilyä lasten kokemuksen kautta. Eräs aamu alkoi taistelulla pojan kanssa. Väännettiin siitä, saako poika pyörällä kouluun. Oli alkutalven ensimmäisiä todella liukkaita kelejä, ja poika oli siihen asti pyöräillyt, mutta nastarenkaita ei ollut vielä vaihdettu. Poika lähti todella viihäisenä matkaan ilman pyörää. Katja mietti jälkikäteen, olikohan pojalla ollut mielessä, ettei halua missata yhtään pyöräilypäivää ja oli "nolo", kun joutui heti liukkaiden kelien tullessa luopumaan menopelistään... Katja kertoo, että poika selkeästi kokee arkipyöräilynsä seikkailuna: joka ikinen hyppyriksi luokiteltava on testattava ja sopivat rappuset myös lasketaan pyörällä - ainakin jos äidin silmä välttää.

Katjan tyttö pyöräilee myös mielellään, mutta nauttii myös kyydissä matkaamisesta. Yleensä aamu kääntyy siinä vaiheessa hyväksi, kun ollaan nähty pari koiraa matkalla kouluun. Tytölle on

Arkipyöräilykin on seikkailu, ainakin lapselle.

Lasten suusta

Tyttö 8 v:

- Pyörän selästä näkee koirat ja kantarellit.
- Maapallo tykkää pyöräilystä.
- Pyörällä matkavauhti on aina sopiva.

Poika 11 v:

- Pyöräily on hauskaa, koska näkee maisemia ja voi pyörällä kavereitten kanssa.
- Pyörällä pääsee tosi lujaa!
- Pyörällä voi temppuilla, vaikka koulumatkalla: tehdä lukkojarrutuksia, track standejä tai sitten käydä maastossa.

tärkeää, että omassa pyörässä on kori, jossa voi kuljettaa pehmoleluja ja lukkoa. Joskus pyöräily on enemmän ympäristön tarkkailua kuin pyöräilyä, mutta keskittyminen kyllä paranee kerta kerralta. "Lapset ovat kyllä aika aivopestyjä pyöräilyyn. Mutta kai sitä huonompiakin asioita on, kuin kasvattaa pyöräilyyn... Ja meidän perhe nauttii pyöräilystä, naljailu loppuu viimeistään kun ollaan päästy liikkeelle!"

Katja Arpalo
Asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto



Tikkurilan-Hakunilanbaanan alkuosuus on valmiina.

Vantaan kehitys pyöräily-kaupunkina

Teksti: Matti Hirvonen

Kuvat: Matti Hirvonen ja Timo Väistö

Olen seurannut Vantaan kehitystä pyöräilykaupunkina lähietäisyydeltä kohta pari vuosikymmentä. Useamman vuoden myös asukkaana. Vantaan kaupungille on ollut tunnusomaista se, että paljon hyviäkin asioita tapahtuu, mutta niistä ei pidetä suurta

meteliä. Vantaa on Suomen neljänneksi suurin kaupunki ja sen liikennetarkaisut vaikuttavat 251 000 asukkaan ja 120 000 työpaikan arjen liikkumisen lisäksi satoihin tuhansiin muihin suomalaisiin ja matkailijoihin.

Timon Väistön poikkeuksellinen ura

Elokuun 29. päivä tuli Vantaalla täyteen varsin poikkeuksellinen kappale suomalaista pyöräilyn edistämisen historiaa, kun liikennetutkija Timo Väistöllä oli viimeinen työpäivä ennen hyvin ansaittua eläköitymistä. Väistö ehti olla kaupungilla vakituisessa työsuhteessa 35 vuotta ja 8 kuukautta, josta suurimman osan pyöräliikennettä ja jalankulkua edistävässä keskeisessä roolissa.

Minulla oli kunnia päästä haastattelemaan Väistöä hänen viimeisenä työpäivänään.

Väistö on edistänyt pyöräilyä neljällä vuosikymmenellä. Tarinoita ja anekdootteja riittäisi muistelmateokseksi asti. Pioneerityönä voi pitää esimerkiksi Väistön ensimmäistä kokemusta ja yritystä liikenteen rauhoittamiseksi. ”Ajeltiin vuonna 1986 Eero Pasasen kanssa kaupungin Ladalla asentamassa 30 ja 40 km/h-nopeusrajoituskylttejä asuntokaduille Tikkurilaan, Viertolaan ja Nikinmäkeen. Piti käyttää vielä niitä pyöreitä merkkejä, koska vasta 1987 tieliikennelakiin saatiin neliskulmaiset alueelliset rajoitusmerkit. Työ piti nimetä liikenneturvallisuuskokeiluksi, muuten ei sen ajan ilmapiirissä olisi saatu lupaa edes tähän,” Väistö muistelee.

Pasanen siirtyi sittemmin Helsingin kaupungin palvelukseen ja oli yhtenä päätekijöistä vaikuttamassa nopeusrajoitusten systemaattiseen alentamiseen. Vantaallakin liikennettä on sittemmin rauhoitettu asunto- ja tonttikatujen lisäksi muissa kohteissa nopeusrajoituksia alentamalla, suojateitä korottamalla, hidasteilla ja muilla rakenteellisilla ratkaisuilla.

Liikennepoliittinen asenneilmasto ei Väistön uran alkupuolella ollut Vantaallakaan erityisen pyöräilymyönteinen. ”Ei se pyöräily kuulu kaupunkiin,” saattoi siihen aikaan olla arkkitehdin tokaisu Väistön ja kumppaneiden pyöräliikennesuunnitelmiin.

”Ajeltiin kaupungin Ladalla asentamassa 30 km/h nopeusrajoituskylttejä Tikkurilaan ja Viertolaan”

Vantaa nostaa profiiliaan pyöräilykaupunkina kuin sähköpyörät markkinaosuuttaan – tasaisen varmasti.



Pyöräilijän odotuskaide liikennevaloissa Kyytiellä.

Paljon on menty eteenpäin noista ajoista, mutta mitkä mahtavat olla pyöräliikenteen kannalta suurimmat myönteiset muutokset vuosien varrelta. “Ymmärrys siitä, että pyöräily ja kävely ovat erilaisia kulkutapoja ja ne pitää erotella toisistaan,” Väistö vastaa saman tien.

Erottelu saatiin linjattua kunnolla vasta 2020 valmistuneeseen Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoon ja pääreittien suunniteluperaatteisiin. Vahvistusta saatiin Pyöräliikenteen baanan tyyppipiirustuksista (2021), joissa määriteltiin erottelun lisäksi laatutason oleellisia asioita kuten reunakivettömyys, pyöräilijän ylityspaikat ja alemman tason pyöräteiden väistämismisvelvollisuus. Pyöräilykaupungin profilia ovat nostaneet painonappien korvaaminen lähes-tyvän pyöräilijän tunnistavilla silmukoilla sekä pyöräilijän odotuskaiteet, joita Ruotsin Malmön mallin mukaisesti toteutettiin Vantaalle ensimmäisenä Suomessa jo vuonna 2015.

Oppia maailman parhailta

Timo Väistö johdolla Vantaa on jo pitkään hakenut aktiivisesti oppia, inspiraatiota ja poliittisen tahtotilan selkänöjää myös ulkomailta. Kaupungin liikennesuunnittelijat ovat osallistuneet kansainvälisiin Velo-city -konferensseihin, joista osa on pidetty maailman parhaissa pyöräilykaupungeissa, kuten Nijmegenissa vuonna 2017.

Yksi virstanpylväs oli “Charter of Brussels” -sopimuksen allekirjoittaminen 2011. Tällä kaupunginhallituksen allekirjoittamalla asiakirjalla kaupunki sitoutui sekä tavoittelemaan vähintään

“Ei se pyöräily kuulu kaupunkiin”



Timo Väistö hakemassa oppia Nijmegenista vuonna 2017.

15 prosentin kulkutapaosuutta että parantamaan pyöräilyn liikenneturvallisuutta. Väistöön rooliksi jäi pitkälti kirjoittaa, mitä Vantaalla käytännössä pitää tehdä matkalla kohti tavoitteita.

Pyöräliikenteen edistäminen on vaatinut viranhaltijoilta jatkuvaa hereillä oloa ja roolin ottamista myös poliitikkojen suuntaan. Esimerkiksi vuonna 2019 tekninen lautakunta yritti yllättäen kieltää pyöräilyn Tikkuraitilla yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Kaupungininsinööri Henry Westlin kuitenkin totesi, että lautakunnalla ei ole valtuuksia tällaista päätöstä tehdä.

Vantaan uusi kaupunkistrategia on kohta valmistumassa ja Väistö onkin viimeisinä toiminaan pyrkinyt varmistamaan, että myös sen toteutuksessa tulee pyöräilyn edistäminen näkymään tarvittavalla painoarvolla.

Onkohan pyöräilyn määrä kasvanut

Pyöräilykaupungin kehitystä voi arvioida eri mitareilla, joista yksi on pyöräilyn määrä. Laskureiden (9 kpl automaattisia laskentapisteitä katuverkolla) mukaan pyöräliikenteen määrä kasvoi Vantaalla lupaavasti vuosina 2018–2020, reilusti enemmän kuin väestön kasvu, joka oli noin 4 prosenttia. Vuonna 2021 pyöräliikenteen määrä tipahti reippaasti, minkä voi arvioida johtuvan koronan ja etätöihin siirtymisen vaikutuksesta. Varsinkin kun laskurit sijaitsevat katuverkolla, eikä esimerkiksi ulkoilureiteille korona-aikaa siirtynyttä pyöräilyä pysty laskuriperusteisesti todentamaan. Viimeiset pari vuotta on jälleen oltu kasvu-uralla laskuridatan perusteella.

HSL:n liikkumistutkimuksen mukaan pyöräilyn kulkutapaosuus Vantaalla on noin seitsemän prosenttia. Osuus on pysynyt ennallaan vuoteen 2018 verrattuna, mutta laskenut vuoden 2012 yhdeksästä prosentista. Tämän mukaan Vantaa polkee pari prosenttia naapureitaan Helsinkiä ja Espoota jäljessä. Osana hiilineutraaliustavoitetta Vantaalla on tavoite nostaa pyöräilyn osuus peräti 20 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, joten tekemistä kyllä riittää.

Vantaa toteuttaa vuosittain myös oman kyselytutkimuksen. Liikennebarometrien 2023 ja 2024 mukaan päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevien osuus on pienentynyt, mutta 2-3 kertaa viikossa pyöräilevien osuus pysynyt samana ja kerran viikossa tai harvemmin pyöräilevien osuus kasvanut. Ei koskaan pyöräileviä on selvästi vähemmän kuin ennen. Turvallisuuden tunne ja pyöräilyn olosuhteet hyviksi kokevien osuus on hieman noussut viime vuosina.

Vaikka nämä liikennedataan ja kyselytutkimuksiin perustuvat tulokset ovat osittain hieman ristiriitaisia, voidaan niiden perusteella sanoa,

että entistä harvempi vantaalainen jättää kokonaan pyöräilemättä. Tähän ja kohonneeseen turvallisuuden tunteeseen vaikuttaa pyöräliikenteen jatkuvasti paraneva infrastruktuuri.

Vantaa haluaa jatkossa myös hyödyntää kerätyn pyöräliikennedatan entistä paremmin. Parhaillaan käynnissä olevan hankkeen tavoitteena on koota kaikki laskuridata ja laskentojen tulokset samalle alustalle, josta ulkopuolinen taho vetää tiedot yhteen ja toimittaa kaupungin liikennesuunnittelijoille tulokset.

Suomen ensimmäinen pyöräpysäköintihalli

Parempi pyöräpysäköinti on pitkään pitänyt ykkösijaa, kun asukkailta on kysytty, mikä saisi pyöräilemään enemmän. Vantaalla tähän huutoon on pyritty vastaamaan, ja kaupunki on ollut pyöräpysäköinnin kehittämisessä jopa edelläkävijä. Jo 2010-luvun alussa otettiin Asematiellä Tikkurilassa käyttöön näyttävä rivistö Cyclehoo-pin pyöräpysäköintilaineita. Tuohon aikaan runkolukituksen mahdollistavat ratkaisut olivat Suomessa vielä uutta ja ihmeellistä.

Vuonna 2018 Tikkurilan aseman eteläisen alikulun yhteyteen avattiin ensimmäisenä Suomessa 164 polkupyörän pysäköintihalli. HSL:n matkakortilla toimivassa puolilämpimässä kameravalvotussa tilassa on huoltoline, pumppu ja sähköpyörien latausmahdollisuus. Kesti yli puoli vuosikymmentä, ennen kuin muissa kaupungeissa päästiin vauhtiin ja vieläkin turvalliset asemien pyöräpysäköintitilat, joista on välitön yhteys laitureille, ovat harvinaisuus. Kokonaisuudessaan Tikkurilan asemalla on yli 900 pyöräpaikkaa.

Runkolukituksen mahdollistavia pyörälineitä on viime vuosina lisätty Vantaalla sata-

määriin, Tikkurilan lisäksi mm. Jokiniemeen, Myyrmäkeen, Martinlaaksoon ja Pakkalaan. Tavoitteena on korvata kaikki kaupungin vastuulla olevat pyörätelineet uusilla.

Kaupunkilaiset toivovat edelleen parempaa pyöräpysäköintiä. Vantaan liikennebarometrissa 2024 vaihtoehto ”Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattu ilkeillä ja varastamiselta” sai eniten mainintoja, eli 30 prosentille vastaajista se olisi tärkein syy lisätä pyöräilyä tai aloittaa pyöräily. Seuraavaksi toivutumat parannukset ovat kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko sekä pyörävylien laadukkaampi talvihoito.

Baanarakentaminen toivottavasti vauhdittumassa

Vantaan tärkeimmistä pyörävylistä on tarkoitus rakentaa pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti baanatasoisia ja ne on huomioitu myös kaupungin yleiskaavassa. Valmistaa baanaverkkoa löytyy tällä hetkellä Kivistöstä sekä Tikkurilan-Hakunilanbaanan alkuosasta, jota pääsee nautiskelemaan Tikkurilan aseman eteläpuolelta itään parin kilometrin verran puistomaisessa ympäristössä. Kivistön baana oli ensimmäinen laatuaan ja toteutettiin asuontuotusalueen rakentamisen yhteydessä vuonna 2015.



Vantaa hankki ensimmäisten suomalaiskaupunkien joukossa noin 15 vuotta sitten Cyclhoopin telineitä 2010, joiden idea oli osoittaa kuinka monta fillaria mahtuu yhteen auton pysäköintiruutuun.



Kuninkaalantien ylitys Tikkurilassa.

Merkittävin lähivuosien baanaverkoston osa on kaupungin itä-länsi suunnassa yhdistävä Tikkurilan ja Myyrmäen välinen pyöräilyn pääreitti. Parin vuoden sisällä toteutunevat ainakin Kahluuniityn baana, Silvolanmetsän baana ja Ylästön baana. Yhtenäisen pyöräbaanan rakentamisen tarve on todettu myös ennusteissa, joissa on arvioitu pyöräliikennemäärien kasvua alueella.

Baanaverkon rakentaminen vaatii sekä rahaa että suunnitteluvalmiutta. Vantaalla ei ole omaa erillisbudjettia pyöräliikenteen investoinneille,

vaan ne ovat katurakentamisen budjetin sisällä eikä pyöräliikenteen ja kävelyn osuuksia ole eritelty. Rahoitustaso ei kuitenkaan ole Väistön mukaan suurin este. Enemmän on ollut kiinni suunnitteluvalmiudesta, jota on nyt parannettu. ”Laatu on kuitenkin se mitä nyt haetaan,” Väistö kiteyttää.

Vaikka baanaverkosta on vasta osa toteutunut, on suunta oikea ja vauhti kiihtymässä. Tärkeää on myös se, että Vantaalla voi jo nyt nähdä ja kokea, miltä laadukas pyöräliikenteen infra tuntuu.

Poljin-ryhmä edelläpolkijana

Pyöräilyn edistämistyössä aktiivisella ja poikkihallinnollisella työryhmällä on merkittävä rooli koordinoijana ja tiedonkulun varmistajana. Vantaalle perustettiin Poljin-työryhmä jo vuonna 2000 ja se oli maan ensimmäisiä laatuaan. Väistö on ollut Poljin-ryhmän koollekutsuja sen perustamisesta lähtien. Sysäys ”pyöräilyn yhteistyöryhmän” perustamiselle tuli Paikallisagenda -työn kautta. Vantaa sitoutui jo varhain kestävän kehityksen toimintaohjelmaan, jonka juuret ovat YK:n Agenda21-ohjelmassa ja Rion ympäristökoferenssissa 1992.

Poljin-ryhmässä ovat mukana kaupungin eri toimialojen lisäksi myös järjestöt, kuten Vantaan pyöräilijät ja sittemmin Helsingin seudun pyöräilijät. Nykyisin Poljin-ryhmä huolehtii muun muassa Vantaan pyöräliikenteen kehittämisohjelman ohjauksesta ja seurannasta. Poljin-ryhmän poikkihallinnollinen työtapana on hyödyttänyt myös infran suunnittelua. Pyörätiet aina baanatasolle asti ovat mukana ulkoilureittisuunnitelmassa, sillä viheraluerakentamisen edustus on Poljin-ryhmässä. Myös vuosittaiset pyöräilyn edistämisen kampanjat, kuten Pyöräilyviikko ja Vuoden vantaalaisen pyöräilijän valinta (vuodesta 2008) hoituvat Poljin-ryhmän kautta.

Kipinä syttyy

Ainakin osittain Poljin-ryhmän ja Väistön ansiosta Vantaalla on jo pitkään lähdey ennakkoluulottomasti mukaan uusiin juttuihin pyöräilyn edistämisessä. Viime vuosien pieni menestystarina on Länsi-Vantaan pyöräpajatoiminta Myyrmäessä. Vuonna 2024 kaupunki osallistui pyöränhuoltokontin kustannuksiin, ja Pyöräilytalon pyöräpajahankkeen vauhdittamana toiminta



Timo Väistö ja Vantaanjoki.

on pyörinyt kansalaisaktiivisuuden voimin.

Haastattelun lopuksi Väistö muistaa vielä yhden liikenneaiheisen tarinan, tällä kertaa omasta lapsuudestaan. ”Olin noin 10-vuotias, kun osallistuin vapaaehtoisena niin sanottuun liikenneturvallisuustempaukseen, jonka järjesti Tapaturmatorjuntayhdistyksen liikennejaos TALJA (josta tuli myöhemmin Liikenneturva). Tarkoitus oli turvata lasten koulutietä ja kiinnittää huomiota autoilun kasvaneisiin nopeuksiin koulujenkin ympäristössä. Se, mitä käytännössä

teimme, oli mielenkiintoista ainakin nykypäivästä katsottuna. Sain kannettavan STOP-merkin ja tehtävänä oli mennä seisomaan kyltin kanssa keskelle ajorataa rahoittamaan liikennettä, olisiko ollut vähintään 50 kilometriä tunnissa katu. No, kyllähän ne autot sitten aina pysähtyivät. Ehkä jo silloin syttyi kipinä liikennesuunnitteluun,” Väistö sanoo pieni hymynkare suupielessä.

Kiitos Timo laaja-alaisesta työstäsi pyöräilyn hyväksi sekä pitkästä ja miellyttävästä yhteistyöstä. Pyöräilyn iloa eläkepäiviin! 🌸

Matti Hirvonen
johtava asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Lähteet:

- 1) Timo Väistön haastattelu 29.8.2025
- 2) Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2021-2026
- 3) Vantaan liikennebarometri 2024
- 4) Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2023, HSL
- 5) Pyöräliikenteen tavoitteiden implementoinnin kehittäminen Vantaalla, Mikael Kaila, Diplomityö 2025
- 6) Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko 2021
- 7) Pyöräliikenteen baana, tyyppipiirustus 2021, Vantaan kaupunki

Lisätietoja: www.vantaa.fi/fi/kadut-ja-liikenne/liikennetieto

Tavoitteena hiilineutraalius

Vantaan tavoitteena on tehdä pyöräilystä yhä sujuvampaa ja turvallisempaa, ja nostaa pyöräilyn osuutta kulkutapana. Pyöräilyn edistäminen on osa Vantaan tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä.



Pyörämatkailu mahdollistaa lyhyetkin pysähdykset, jolloin nähtävyydet ja palvelut ovat käden ulottuvilla.

Bikeland.fi – Suomen pyörämatkailun koti on uudistunut

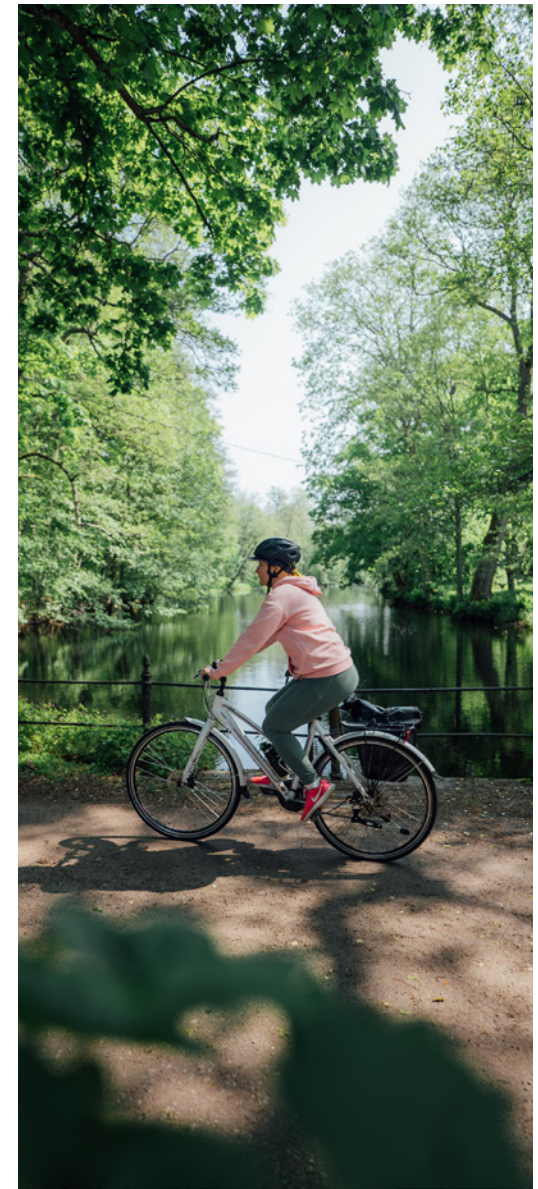
Teksti: Riina Jorasmaa
Kuvat: Mikko-Pekka Karlin

Inspiraation etsiminen pyöräretkelle ei vielä koskaan ole ollut näin helppoa. Minne ikinä Suomessa tahdotkaan mennä, viralliset pyöräreitit löytyvät kartalta pyöräilyystävällisine palveluineen Bikeland.fi-sivustolta. Bikeland-pyörämatkailusivusto on kesän 2025 aikana uudistunut: kunnat voivat itse tuoda reittinsä Bikelandiin sekä ylläpitää tietoja suoraan Lipas-tietokannan kautta.

Nyt reittejä pääsee valikoimaan kartalla reitin pituuden, suunnitellun matka-ajan sekä vaativuuden mukaan.

Pyörämatkailun koti, Bikeland.fi, on uudistunut. Sivusto kokoaa samalle kartalle kaikki Suomen tärkeimmät, viralliset ja ylläpidetyt pyöräilyreitit sekä pyöräilyystävälliset palvelut. Uudistuneelta sivustolta voi valita pyöräilyn alalajin, inspiroitua uusista kohteista, suunnitella lyhyen tai pidemmänkin retken, ladata GPX-jäljen reitistä omaan laitteeseen sekä tarkistaa reitin varren pyöräilyystävälliset palvelut. Bikeland PRO-osio tarjoaa tietoa, ohjeita ja tärkeitä linkkejä reitti-kehittäjille, kunnille, matkailualan toimijoille, hankityöntekijöille ja kaikille pyörämatkailun kehittämisessä mukana oleville.

Sivoustuudistus näkyy käyttäjälle ennen kaikkea kartan palvelujen monipuolistumisena: nyt reittejä pääsee valikoimaan kartalla reitin pituuden, suunnitellun matka-ajan sekä vaativuuden mukaan. Zoomaamalla kartan alueeseen, jonne reissua suunnittelee, karttanäkymän oikeaan laitaan nousevat kyseisellä alueella näkyvät reitit. Kustakin reitistä on saatavilla lyhyesti lisätietoja ja linkki reitin omille sivuille, esimerkiksi matkailualueen omille markkinointisivuille, alueella käytössä olevalle palvelusivustolle tai reitistölle rakennetuille omille kotisivuille – sinne, missä reitin ylläpitäjä tahtoo tiedon olevan.



Bikeland.fi-sivuston avulla voi inspiroitua uusista kohteista ja luonnon läheisyydestä pidemmällä tai lyhyemmällä retkellä.

Palvelut kartalle Visit Finlandin DataHubin kautta

Jotta reittiin saisi lisää kiinnostavuutta pyörämatkailijan näkökulmasta, sen varrelta tulisi löytyä hyviä palveluita. Pyörämatkailija arvostaa ravintoloita, majoituspalveluita, ohjelmapalveluita ja vierailukohteita, joissa pyöräilijän pienet toiveet on toteutettu hyvin: pyörän saa turvallisesti lukit-

tua tai säilöön lukkojen taakse yöksi, vesipullot täytettyä, renkasiin pumpattua ilmaa ja sähköpyörän akut ladattua. Tällaisia palveluja tarjoavat yritykset voivat hakea Welcome Cyclist -tunnusta Bikeland.fi -sivujen kautta. Tunnuksen saaneet yritykset tulevat näkyviin kartalle.

Uuden kartan myötä Welcome Cyclist -yritykset nostetaan esiin Visit Finlandin matkailuyritysten tietokannan, DataHubin kautta.



Reittien kiinnostavuutta pyörämatkailijan näkökulmasta lisäävät hyvät palvelut ja mielenkiintoiset kohteet.

Yritykset päivittävät itse tietonsa DataHubissa ja Bikeland-kartta ohjaa sitä kautta asiakkaat yrityksen verkkosivuille. Tämä luo turvaa pyörämatkailijalle: tiedot ovat niin ajan tasalla kuin yritys vain ehtii niitä ylläpitää omilla sivuillaan. Pyöräilijälle on iso asia, jos ravintola on kiinni, kun hän luottaa saavansa ruokaa. Siksi myös Bikelandissa haluttiin tuoda valtakunnallinen tietokanta kartan taustalle.

Welcome Cyclist -tunnusta on kehitetty, ja tunnukselle on otettu käyttöön vuosimaksu 45 euroa. Maksu on pyritty pitämään mahdollisimman pienenä, jotta pienetkin yritykset voivat edelleen olla mukana ohjelmassa tai lähteä siihen kevein mielin mukaan.

Bikeland -sivusto on löytänyt paikkansa pyöräilijöiden tietolähteenä. Pelkästään kartalla oli kesän aikana klikkauksia 3,5 miljoonaa. Suomen lisäksi sivuston käyttäjiä tulee eniten Saksasta, USA:sta, Irlannista ja Ranskasta. 🌐

Riina Jorasmaa
asiantuntija,
Pyörämatkailukeskus

Kuinka kunnat saavat reittiedon Bikelandiin?

Sivustolle on tällä hetkellä tuotu kaikki reitit, jotka olivat aiemmin vanhalla Bikeland.fi -sivulla. Reitit on esitetty valtaosin erittäin suppein tiedoin, eivätkä nämä reitit esimerkiksi näy matka-ajan tai vaativuusluokituksen osalta valikossa. Omat reitit on kuitenkin helppo käydä tarkistamassa ja tuomassa reittitieto sivuille monipuolisemmin. Myös uudet reitit saa tuotua Bikelandiin helposti – viemällä reitistä perustiedot Lippaan ulkoilutietopalvelut -välilehdelle.

Kun reitin laittaa Lippaan ylläpito-sivuilla aktiivinen-tilaan, se tulee Bikeland.fi -palveluun, Metsähallituksen Luontoon.fi -palveluun, sekä kaikille muille sivustoille, jotka hyödyntävät Lippaan avointa rajapintaa. Reitintiedot tarkistetaan, ja kun reitintiedot ovat riittävät, reitti julkaistaan Bikeland.fi -kartalla. Bikeland.fi/pro -osiossa kerrotaan tarkemmin, mitkä kohdat Lippaassa ovat kriittisiä sekä ohjataan sisällöntuotannon oppaaseen, joka löytyy myös Lipas-sivustolta.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY

Pyöräilyn edistämisyjärjestö, jonka tavoitteena on pyöräliikenteen ja kävelyn lisääminen. Yhteistyössä jäsenkuntien ja muiden tahojen kanssa kehitetään laadukkaita, turvallisia ja houkuttelevia olosuhteita sekä aktivoidaan kansalaisia arki-liikkumaan, virkistymään ja matkaillemaan kestävästi.

LIITY EDELLÄPOLKIJOIDEN KASVAVAAN JOUKKOON!

Pyöräilykuntien verkoston toimintaan ovat tervetulleita kaikki pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneet suomalaiset kunnat, kaupungit, yritykset, järjestöt ja muut yhteisöt.

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON TOIMINTA

www.poljin.fi

pyorailyvuosi.fi

www.kilometrikisa.fi

bikeland.fi

fiksustikouluun.fi

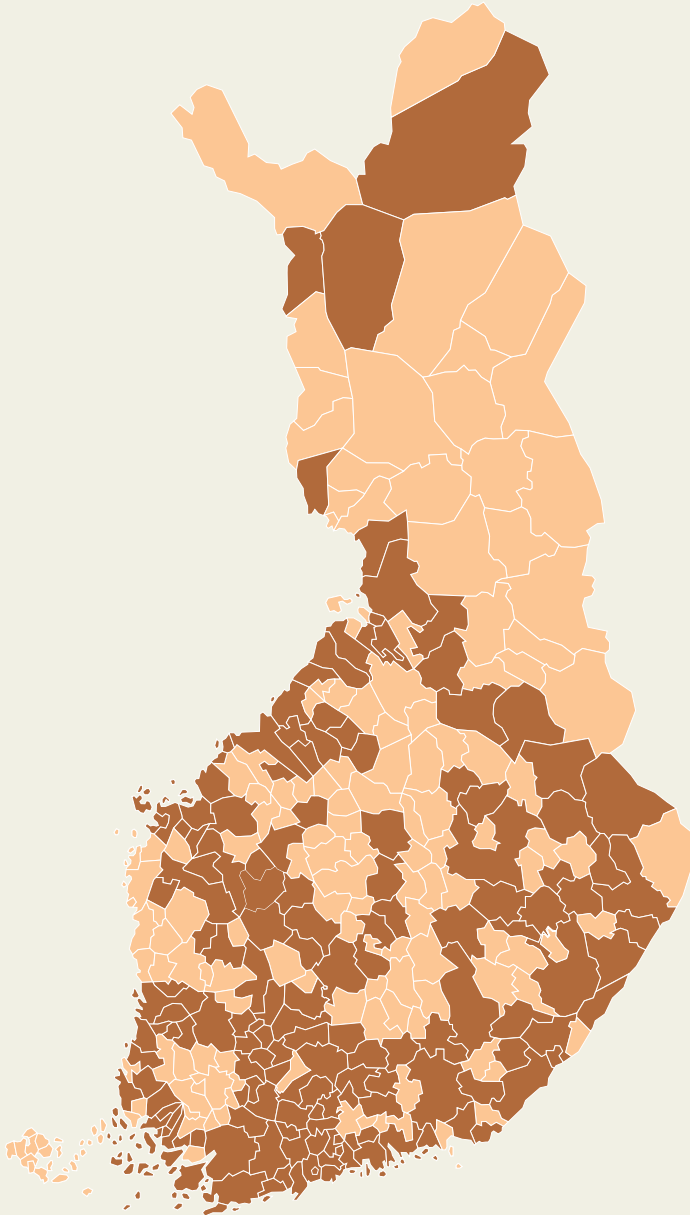
KILOMETRIKISA



PYÖRÄILYVIKKO

BIKELAND

FIKSUSTI
KOULUUN



154 JÄSENKUNTAA!

Katso tarkemmat yhteystiedot:

www.poljin.fi/jasenyhteisot/jasenkunnat-ja-yhteisot

- | | | | | |
|---------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|
| • Akaa | • Kangasala | • Loviisa | • Puumala | • Uusikaarlepyy |
| • Alajärvi | • Kannus | • Luoto | • Pälkäne | • Vaala |
| • Alavus | • Karkkila | • Luumäki | • Pyhtää | • Vaasa |
| • Asikkala | • Karvia | • Masku | • Pyhäjoki | • Valkeakoski |
| • Askola | • Kauhava | • Mikkeli | • Raahе | • Vantaa |
| • Espoo | • Kauniainen | • Muonio | • Raasepori | • Varkaus |
| • Eurajoki | • Kaustinen | • Mustasaari | • Raisio | • Vesilahti |
| • Forssa | • Kemiönsaari | (Korsholm) | • Rauma | • Vihti |
| • Haapajärvi | • Kempele | • Mynämäki | • Riihimäki | • Viitasaari |
| • Hamina | • Kerava | • Mäntyharju | • Ruokolahti | • Virolahti |
| • Hanko | • Keuruu | • Mänttä- | • Rusko | • Virrat |
| • Harjavalta | • Kirkkonummi | Vilppula | • Salo | • Vöyri |
| • Hausjärvi | • Kitee | • Naantali | • Sastamala | • Ylivieska |
| • Heinola | • Kittilä | • Nakkila | • Savonlinna | • Ylöjärvi |
| • Heinävesi | • Kokemäki | • Nivala | • Seinäjoki | • Ähtäri |
| • Helsinki | • Kokkola | • Nokia | • Sievi | • Äänekoski |
| • Hollola | • Kontiolahti | • Nousiainen | • Siikajoki | |
| • Hyvinkää | • Kouvola | • Nurmijärvi | • Sipoo | |
| • Hämeenlinna | • Kuopio | • Orimattila | • Siuntio | |
| • Ii | • Kuortane | • Orivesi | • Somero | |
| • Iisalmi | • Kurikka | • Oulu | • Sotkamo | |
| • Ilmajoki | • Kustavi | • Outokumpu | • Taipalsaari | |
| • Imatra | • Kärkölä | • Padasjoki | • Tammela | |
| • Inari | • Lahti | • Paimio | • Tampere | |
| • Inkoo | • Laitila | • Parainen | • Teuva | |
| • Isokyrö | • Lapinlahti | • Parikkala | • Tohmajärvi | |
| • Janakkala | • Lappeenranta | • Parkano | • Toholampi | |
| • Joensuu | • Laukaa | • Perho | • Tornio | |
| • Jokioinen | • Lempäälä | • Pieksämäki | • Turku | |
| • Jyväskylä | • Leppävirta | • Pietarsaari | • Tuusula | |
| • Jämsä | • Lieksa | • Pirkkala | • Tyrnävä | |
| • Järvenpää | • Liminka | • Pomarkku | • Ulvila | |
| • Kaarina | • Liperi | • Pori | • Urjala | |
| • Kajaani | • Lohja | • Pornainen | • Utajärvi | |
| • Kalajoki | • Loppi | • Porvoo | • Uusikaupunki | |