

Poljin



*FinnCycle: Pyöräilykaupunki rakennetaan tuleville sukupolville
Datakartta nostaa pyöräilyn hyödyt näkyviin
Pyöräkatu on turvallinen ja sujuva liikennematkaisu*

Poljin on Pyöräilykuntien verkosto ry:n ammattilehti

29. VUOSIKERTA
ISSN 1796-6388

KANNEN KUVA
Martti Tulenheimo

PÄÄTOIMITTAJA
Sanna Ojajärvi
sanna.ojajarvi@poljin.fi

TOIMITUSSIHTEERI
Martti Tulenheimo

TOIMITUSKUNTA
Katja Arpalo
Matti Hirvonen
Sanna Ojajärvi
Martti Tulenheimo

Sisällysluettelo


| | |
|--|----|
| Kruunusillat on kestävä liikunnan virstanpylväs..... | 3 |
| Pyöräilyviikolla taide oli sekä kohde että osa matkaa..... | 4 |
| Pyöräilykaupunki rakennetaan tuleville sukupolville, ei vaalikausille..... | 5 |
| Pyöräily ei ole Suomessa näkymätöntä – mutta pyöräilydata on..... | 14 |
| Fiksusti kouluun – liikunnallista elämäntapaa etsimässä..... | 18 |
| Korkeimman tason Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus Vaasan kaupunkiympäristön toimialalle ... | 24 |
| Pyöräkatu on turvallinen ja sujuva liikennetarkaisu..... | 29 |
| Euroopan liikkujan viikko kannustaa kestävään liikkumiseen joka syyskuu..... | 39 |

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

Kruunusillat on kestävä liikunnan virstanpylväs

Vielä pitkälle 2010-lukua Suomessa elettiin tilanteessa, jossa parhaat pyöräliikenteen ratkaisut piti useimmiten hakea ulkomailta. Pyöräilyn edistämisen kannalta asetelma oli hankala. Kun esimerkki tuli Hollannista, Tanskasta tai vaikka Pariisista, vastaus oli usein valmis: Suomi on erilainen.

“Hollanti on niin tiivis ja tasainen, Tanskassa ei ole edes kunnan talvea, Pariisissa riittää käyttäjiä kaupunkipyörille – mutta entä Helsingissä?” Tällaisia selityksiä on kuultu vuosien varrella kymmeniä.

Vaan eipä tarvitse enää lähteä merta edemmäs pyöräilemään! Huhtikuussa jalankululle ja pyöräliikenteelle avautunut Helsingin Kruunuvuorensilta on osa viime vuosikymmenen aikana Suomeen rakentunutta kansainvälisen tason pyöräliikenteen ja jalankulun ratkaisujen jatkumoa. Tähän riemastuttavaan joukkoon kuuluvat esimerkiksi Oulun baanaverkko, Joensuun pyöräkadut ja pyöräily-ystävälliset kiertoliittymät, Tampereen turvallisemmat risteysjärjestelyt sekä Turun ja Porvoon pyöräkadut. Samaa kehitystä edustavat myös Vaasan ja Hyvinkään aseman pyöräpysäköinti sekä Pieksämäen ja Nokian aseman alikulut. Eikä lista lopu tähän.

Tämä on tärkeä muutos. Suomalaisessa pyöräliikenteen edistämässä ei enää tarvitse nojata vain ulkomaisiin verrokkeihin. Meillä on yhä enemmän kotimaisia esimerkkejä, joita

voi käydä katsomassa, kokeilemässä ja soveltaa omassa kunnassa.

Harri Vaaralan vetämässä ansiokkaassa Finn-Cycle-tutkimushankkeessa (lehden sivuilla 5–13) pureudutaan hollantilaisen ja suomalaisen liikennepolitiikan sekä kaupunkisuunnittelun eroihin. Yksi keskeisimmistä eroista on periaatteellinen: uusi alue voidaan rakentaa vain, jos se toimii kestävien kulkutapojen varassa. Tämä ajatus on myös Kruunusilltojen ytimessä.

Kruunuvuorensilta yhdistää kasvavan Kruunuvuorenrannan ja koko Laajasalon Korkeasaaren ja Kalasataman kautta Hakaniemeen ja Helsingin kantakaupunkiin tavalla, jota voi pitää suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa historiallisena. Raitiotie, jalankulku ja pyöräliikenne muodostavat sujuvan ja houkuttelevan yhdistelmän, jossa pääosassa on asukkaiden arkinen liikuminen, mutta myös virkistyskäytön ja matkailun kannalta lisäarvo on valtava.

Budjetissaan pysynyt ja aikataulussa valmistunut Kruunusillat-hanke onkin ennen kaikkea kokonaisuus, jossa kestävä liikunnan lisäksi voittaja on koko kaupunki asukkaineen ja vierailijoineen.

Pyöräliikenteen näkökulmasta erityisen ilahduttavaa on, että Helsingissä voi nykyisin polkea Rautatieasemalta Kaisantunnelin, Kaisaniemen puiston, uuden Hakaniemensillan, Merihaansillan ja Finkensillan kautta Kruunuvuorensilta pitkin Laajasaloon lähes koko matkan maailmanluokan infrasta nauttien. Parhaimmillaan se peittoaa jopa esikuvansa. 🌿

Matti Hirvonen
johtava asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Pyöräilyviikolla taide oli sekä kohde että osa matkaa

Teksti: Katja Arpalo

Kevät on täällä, ja kohta kesäkin. Yksi merkki lämpimän ajanjakson alkamisesta on polkupyörien kasvava vilinä katukuvassa.

Kevään mittaan silmiini on osunut kirjoituksia, joissa pyöräily on liitetty ekologisuuteen. Pyöräily onkin ekologinen ja myös kätevä kulkumuoto. Lyhyillä noin viiden kilometrin matkoilla kaupunkiympäristössä pyöräily on kulkumuotona todistetusti nopein - siis ylivoimainen! Päätöt nolla!

Pyöräilykuntien verkoston valtakunnallisesti koordinoiman Pyöräilyviikon 2026 pääteema Pyöräily ja Taide lähestyi pyöräilyä toisesta näkökulmasta: elämyksellisenä, yhteisöllisenä ja iloisenä liikkumisen tapana. ”Pyöräily inspiroi liikkumaan iloisemmin ja luovemmin, hetkessä ja kätevästi, varsinkin jos olosuhteet siihen kannustavat”, kertoivat Pyöräilyviikon sivut viitaten sekä teemaan että Pyöräilykuntien verkoston perustamiseen. Toukokuun kahdeksantena vauhtiin polkaistun Pyöräilyviikon pääteema oli onnistunut, sillä se innoitti sekä uusia että perinteisiä tahoja eri puolilla Suomea järjestämään pyöräilyä ja taidetta yhdistäviä tapahtumia. Pyöräilyviikolla taide oli sekä kohde että osa matkaa!

Suomessakin yleistyvissä pyöräilyleikkipuistoissa pyöräilyn oppiminen yhdistyy leikkillisyyteen (Poljin-lehti 1/2026) Tanskan liikenne-

puistoissa pyöräillään polkuautoilun asemasta - tämän tiedon valossa tuntuu järjettömältä, että polkuautot ovat edelleen oletus Suomen liikennepuistoissa! Parhaimmillaan pyöräilytaitoja opitaan leikin varjolla jo leikkipuistoissa, varhaiskasvatuksessa ja kouluissa. Kun lapset pyöräilevät kouluun, on matka täynnä mielikuvitusta ja seikkailua. Vesilammikoita ei kierretä: mitä mutaisempi pyörä, sitä iloisempi lapsi! Voisiko pyöräilyä ajatella siis myös leikkinä?

Jari Kupila käsitteli artikkelissa ”Lähde leikille, löydä liekkisi” (Liikunta & Tiede 3/2025) leikin asemaa yhteiskunnissa. Tekstissä muistutettiin, että lähestulkoon kaikki suomalaiset menestystarinat ovat perustuneet uutuuteen. Kaavoihin kangistaminen tai taulukoissa laskeaminen johtaa harvoin keksintöihin. Tärkeintä on tunnistaa se, mitä ihmisen mieli tarvitsee pysyäkseen luovana, innovoivana ja innostuneena. ”Arkityö puhkeaa oivallukseksi vasta, kun puurtaja menee hetkeksi hiihtolenkille, mökille, tai pihatalkoisiin”, väittää Kupila. Pyöräilyviikon hengessä listalle voi lisätä pyöräilyn, joka jo työmatkalla huuhtoo aivot ja antaa näin tilaa luovuudelle ja vapaudelle - ja saa jumissa olleet aivot oivaltamaan ratkaisuja.

”Pyöräily liikkumismuotona ratkaisee monenlaisia yhteiskunnallisia haasteita - ja on parhaimmillaan iloista, yhteisöllistä ja elämyksellistä”, sanoitetaan Pyöräilyviikon sivuilla. Vai kääntäen: ”Pyöräily on parhaimmillaan iloista, yhteisöllistä ja elämyksellistä, ja siksi sen avulla ratkaistaan monenlaisia yhteiskunnallisia haasteita.” Lisättäisiinkö pyöräilyn perusteluihin myös sen olemus leikkisänä ja luovuutta edistävänä toimintona? 🚲

Katja Arpalo
asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Pyöräily-kaupunki rakennetaan tuleville sukupolville, ei vaalikausille

Teksti ja kuvat: Harri Vaarala

Pyöräilykaupunki ei synny hyvistä strategioista. Se syntyy päätöksistä, jotka näkyvät budjeteissa ja katutilassa. Euroopan johtavissa pyöräilykaupungeissa kehitys perustuu pitkäjänteiseen ja johdonmukaiseen politiikkaan. Suomessa tavoitteet ovat kunnianhimoisia, mutta toteutus jää jälkeen. FinnCycle-tutkimus avaa, mistä ero syntyy.

Suomalaisissa kaupungeissa pyöräiliikenteen edistämässä ei ole kyse tiedon tai tahtotilan - vaan pitkäjänteisyyden puutteesta. Strategiat ovat kunnianhimoisia, mutta ne eivät sido päätöksentekoa kuluvaan vaalikautta pidemmälle eivätkä näy kaupunkien budjeteissa.

Samaan aikaan Alankomaissa ja Tanskassa pyöräiliikenteen kasvu perustuu vuosikymmeniä kestäneeseen, systemaattiseen politiikkaan, jossa strategiat ohjaavat johdonmukaisesti kaikkea pyöräiliikenteen suunnittelua maankäytöstä katu ympäristöön.

Tätä eroa tarkasteltiin FinnCycle-tutkimushankkeessa (2023–2025), jossa analysoitiin kahdeksan eurooppalaisen huippupyöräilykaupungin toimintatapoja ja verrattiin niitä suomalaisiin

käytäntöihin.

Tutkimuksessa analysoitiin kuutta alanko-maalaista kaupunkia (Utrecht, Arnhem, Zwolle, Zoetermeer, Goes ja Veenendaal) sekä kahta tanskalaista kaupunkia (Kööpenhamina ja Århus). Nämä kaupungit eivät ole päätyneet 25–45 prosentin pyöräiliikenteen kulkutapaosuksiinsa sattumalta. Ne ovat osoittaneet, että pyöräiliikenteen kasvu on suoraa seurausta pitkäjänteisestä ja johdonmukaisesta politiikasta, jossa pyöräily on tunnistettu strategiseksi ratkaisuksi kaupunkitilan, ilmaston ja terveyden haasteisiin.



Tyypillinen pyöräkatu Utrechtissa.

Kuplasta kohti aitoa vaikutavuutta

Suomalaisissa kaupungeissa asenne pyöräiliikenteen kehittämiseen on usein strategisella tasolla myönteinen, mutta käytännön toimenpiteet

eivät aina vastaa asetettuja päämääriä. FinnCycle-hankkeessa havaittiin niin kutsuttu ”pyöräilyn edistämisen harha”: kaupungeissa uskotaan tehtävän paljon, vaikka todellisuudessa toteutetaan vain pieniä tai vaikuttavuudeltaan rajallisia toimenpiteitä. Strategiat ovat hienoja, mutta ne eivät näy kaupunkien budjeteissa eivätkä ne yleensä sido poliittista päätöksentekoa kuluvaan valtuustokautta pidemmälle.

Autoliikenteen painolasti on raskas: kun on vuosikymmenet totuttu priorisoimaan autoliikenteen sujuvuutta ehdoitta, uuden ajattelun jalkauttaminen käytäntöön ei tapahdu hetkessä. Tuulimyllyjä vastaan taistelu vaatii pyöräiliikenteen edistäjiltä lujaa luonnetta ja pitkäjänteisyyttä.

Sama ilmiö näkyy erityisen selvästi talvikunnossapidossa. Vaikka useissa suomalaisissa kaupungeissa on vahva tahtotila parantaa pyöräilyliikenteen talvihoitoa, käytännön toteutus ei vastaa käyttäjien kokemusta. FinnCycle-hankkeessa tätä kuvattiin ”talvikunnossapidon kuplautumisena”: kaupungeissa uskotaan, että laatutaso on hyvä, vaikka käyttäjäkokemus kertoo muuta. Ilman systemaattista ohjausta ja seurantaan laatu ei kehity – ei vaikka tahtotila olisi kuinka vahva.

Tämä kiteyttää suomalaisen pyöräpolitiikan keskeisen ongelman. Kyse ei ole tiedon puutteesta, vaan siitä, että tavoitteita ei ole sidottu vastuisiin, seurantaan ja käytännön toteutukseen.

Suunnittelua tulevaisuudesta käsin

Yksi keskeisimmistä eroista suomalaisen ja alankomaalaisen suunnittelun välillä on filosofinen. Suomessa suunnittelu lähtee usein nykyisistä liikennemääristä, kun taas Alankomaissa kä-

tetään ”back-casting” -ajattelua. Siinä ei kysytä, paljonko täällä on autoja nyt, vaan millaisen kaupungin haluamme nähdä 20 vuoden päästä – ja miten se suunnitellaan nyt, jotta se toteutuu? Esimerkiksi Utrechtissa ja Zwollessa ei yritetä palvelulla tämän päivän autoruuhkia, vaan rakentaa kaupunkia tuleville sukupolville.

Todellinen kehitysloikka vaatii muutakin kuin uusia pyöriteitä; se vaatii paradigman muutoksen siinä, miten kaupunkia suunnitellaan tulevia sukupolvia varten. Kyse on siirtymisestä lyhytnäköisestä vaalikausipolitiikasta systemaattiseen ja pitkäjänteiseen kaupunkikehitykseen. Lopulta tästä pitkäjänteisyydestä hyötyvät ihan kaikki kaupunkilaiset – eivät vain pyöräilijät.



Paikallinen kokoojakatu Utrechtissa.

FinnCycle-hankkeessa havaittiin niin kutsuttu ”pyöräilyn edistämisen harha”: kaupungeissa uskotaan tehtävän paljon, vaikka todellisuudessa toteutetaan vain pieniä tai vaikuttavuudeltaan rajallisia toimenpiteitä.

Vaalikausipolitiikka jarruttaa kehitystä

Vaikka strategisella tasolla tahtotila pyöräiliikenteen edistämiseen on vahvistunut, suomalainen päätöksenteko on yhä altis vaalikausien mukanaan tuomalle tempoilulle. Usein uusi valtuusto haluaa jättää oman kädenjälkensä strategioihin, mikä johtaa jatkuvaan suunnitelmien päivittämiseen sen sijaan, että keskityttäisiin niiden pitkäjänteiseen toimeenpanoon. Tämä näkyy räikeimmin siinä, miten juhlapuheet ja investointiohjelmat kohtaavat – tai jäävät kohtaamatta.

Kunnianhimoisista tavoitteista ja julkilausutuista strategioista huolimatta pyöräiliikenteen edistämishjelmat tyssäävät rahoituksen puutteeseen. Toisin sanoen, pyöräiliikenteen edistämisen tavoitteet eivät näy kaupunkien budjeteissa. Jostain syystä autoliikenne vie yhä valtaosan investointirahoista – vaikka kaupungeilla on strategioihin kirjattuna selkeä tavoite autoliikenteen hillitsemiseksi ja kestävästä liikuttamisesta lisäämiseksi.

Tämä kytkeytyy suoraan politiikan sitovuuteen: verrokkikaupungeissa strategiat hyväksytään poliittisesti niin, että ne sitovat päättäjiä myös vaalikausien vaihtuessa.

Tämä sitovuus antaa viranhaltijoille ja suunnittelijoille selkänajan toteuttaa merkittäviäkin liikennejärjestelmän muutoksia, jotka saattavat lyhyellä aikavälillä aiheuttaa vastustusta, mutta jotka pitkällä aikavälillä palvelevat kaupungin elinvoimaa. Ilman tätä selkänajaa jokainen uusi pyöräkatu tai pysäköintipaikan poisto muuttuu poliittiseksi taistelutantereeksi, joka hidastaa koko kaupungin kehitystä.



Tyyppillinen rauhallisen liikkumisen tonttikatu Utrechtissa.

Uusi alue voidaan rakentaa vain, jos se toimii kestävien kulkutapojen varassa. Tässä ajattelussa pyöräliikenne ei ole enää seuraus kaupungin rakenteesta – vaan yksi sen keskeisistä lähtökohdista.

Systemaattisuus tekee kaupungista toimivan

Systemaattisuus kuulostaa helposti tekniseltä suunnittelutermitä, mutta käytännössä kyse on siitä, kuinka ymmärrettävä ja toimiva kaupunki on kaikille. Suomessa ongelma ei ole yksittäisten ratkaisujen puute, vaan kokonaisuuden puute: suunnitteluohjeita sovelletaan vaihtelevasti ja eri ohjeet voivat olla keskenään ristiriitaisia. Lopputuloksena syntyy verkko, joka on käyttäjälle pirstaleinen ja vaikeasti hahmotettava.

Verrokkikaupungeissa tilanne on toinen. Siellä pyöräliikenteen logiikka on johdonmukainen kaupungista toiseen – kun opit liikkumaan yhdessä paikassa, osaat liikkua kaikkialla. Tämä ei ole sattumaa, vaan seurausta systemaattisesta suunnittelusta ja yhtenäisistä periaatteista.

Ratkaisevin ero löytyy kuitenkin maankäytöstä. Esimerkiksi Utrechtissa kävely ja pyöräily eivät ole vain osa liikennejärjestelmää, vaan ne määrittävät, mihin ja miten kaupunki voi kasvaa. Uusi alue voidaan rakentaa vain, jos se toimii kestävien kulkutapojen varassa. Tässä ajattelussa pyöräliikenne ei ole enää seuraus

kaupungin rakenteesta – vaan yksi sen keskeisistä lähtökohdista.

Liikenteen rauhoittaminen on lähtökohta

Liikenteen rauhoittaminen on Alankomaissa yhtä arkipäiväinen itsestäänselvyys kuin Suomessa autoliikenteen sujuvoittaminen. Kun liikenteen rauhoittaminen on kaiken suunnittelun kyseenalaistamaton lähtökohta, lopputuloksena seuraa väistämättä ihmisen kokoista kaupunkia.

Katuverkon hierarkia on tämän ajattelun perusta: ensin määritellään, missä liikutaan nopeasti ja missä hitaasti. Vasta tämän jälkeen päätetään, millaista infrastruktuuria tarvitaan. Kun ajonopeudet on saatu alas ja liikenne rauhoitettua systemaattisesti, suuri osa pyöräliikenteestä voi toimia turvallisesti sekaliikenteessä. Rauhoitetun liikenteen seassa uskaltavat pyöräillä niin lapset kuin vanhuksetkin, eikä erilliselle pyöräilyinfralle ole tarvetta muualla kuin pääkatujen varsilla.

Alankomaissa tätä kehitystä on ohjattu määrätietoisesti myös valtiotasolta. Jo vuosikymmenen ajan kaupunkeja on veloitettu laatimaan ja toteuttamaan liikenteen rauhoittamissuunnitelmia osana laajempaa liikennepoliittikkaa. Tämä on luonut pohjan systemaattiselle ja johdonmukaiselle kaupunkiympäristölle.

Valtion ohjaus on siis luonut pohjan systemaattisesti toteutetulle kaupunkiympäristölle, joka on paitsi pyöräily-ystävällinen, myös hiljaisempi, puhtaampi ja turvallisempi lapsille leikkiä ja liikkua. Se on investointi, joka maksaa itsensä takaisin parantuneena vetovoimana, vähentyneinä onnettomuuksina ja parantuneena kansanterveytenä.

Pyöräliikenne ei ole vain yksi liikkumismuoto muiden joukossa, vaan välttämätön edellytys kaupungin kasvulle.



Rauhallisen liikkumisen paikalliskatu Utrechtissa.

Hyvä pyöräilykaupunki ei ole koskaan valmis

Euroopan johtavat pyöräilykaupungit eivät lepää laakerillaan. Vaikka taso on jo korkea, kunnianhimo säilyy, koska ymmärretään, että kaupunkiympäristön on vastattava jatkuvasti muuttuviin tarpeisiin, kuten kaupungistumiseen, ilmaston-

muutokseen ja liikkumattomuuteen.

Pitkäjänteisyyden lisäksi myös kunnianhimo on vahvasti näkyvässä roolissa esimerkiksi Utrechtissa. Vaikka kaupunki on jo saavuttanut maan maailman johtavana pyöräilykaupunkina, siellä panostetaan silti pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen edelleen. Hyvä pyöräilykaupunki ei ole koskaan valmis.

Tämä kunnianhimo konkretisoituu Utrechtissa periaatteessa, joka kytkee maankäytön ja liikenteen saumattomasti yhteen. Kaupungin kehittämistä ohjaa ns. autoliikenteen nollakasvun periaate, joka toimii strategisena selkänajana kaikessa suunnittelussa. Sen mukaan uutta maankäyttöä ja asuinalueita rakennetaan vain silloin, kun saavutettavuus voidaan varmistaa kestäväillä kulkutavoilla (kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä) ilman että autoliikenteen määrä kaupunkialueella kasvaa.

Tämä tarkoittaa, että pyöräliikenne ei ole vain yksi liikkumismuoto muiden joukossa, vaan välttämätön edellytys kaupungin kasvulle. Se pakottaa suunnittelijat ja poliitikot tekemään valintoja, jotka tukevat kestävää tulevaisuutta ja heikoimmassakin asemassa olevat kaupunkilaiset huomioivaa kaupunkisuunnittelua.



Vehreä tonttikatu Utrechtissa.

Infra kertoo miten liikutaan

Kun Alankomaissa puhutaan pyöräliikenteen laadusta, kyse ei ole vain asfalttimitreistä, vaan koko liikennejärjestelmän filosofiasta. ”Sustainable Safety” -lähestymistapa on ohjannut katu-ympäristön suunnittelua jo vuosikymmenten ajan. Sen tarkoituksena on estää inhimilliset virheet ja niiden vakavat seuraukset jo ennalta.

Alankomaalainen suunnittelufilosofia perustuu ”itseään selittäviin katuihin” (Self-Explaining Streets). Tämä tarkoittaa, että kadun fyysinen muotoilu kertoo kulkijalle, miten siellä kuuluu käyttäytyä. Suomessa luotetaan yhä liikaa pelkkiin liikennemerkkeihin, vaikka se on usein merkki epäonnistuneesta suunnittelusta.

Kaupungissa infran tulee aina viestiä alhaisesta nopeusrajoituksesta. Siksi nopeusrajoitusta ei FinnCycle -hankkeen verrokkikaupungeissa koskaan muuteta pelkkää liikennemerkkiä muuttamalla, vaan katualueet suunnitellaan aina uusiksi vastaamaan valittua nopeusrajoitusta.

Tämä ajattelu mullistaa tavan tarkastella katutilaa. Jos katu on leveä ja suora, autoilija ajaa luonnostaan kovaa, vaikka liikennemerkin lukisi 30 km/h. Verrokkikaupungeissa katu-ympäristö pakottaa autoliikenteen nopeudet alas kavennusten, hidasteiden, sivusiirtymien ja materiaalien avulla. Kun vauhti on saatu alas fyysisillä esteillä, ei pyöräliikenne tarvitse omaa kalliisti eroteltua väylää.

Sukupolvinäkökulma vs laiska suunnittelu

Tämä kaikki on olennainen osa sukupolvinäkökulmaa: rakennetaan ympäristö, joka on turvallinen lapsille ja vanhuksille ilman, että heidän tarvitsee olla liikennesääntöjen asiantuntijoita. Jos ratkaisu vaatii monimutkaisia liikennevaloja tai epäselvää ”Shared Space” -tilaa ahtaassa paikassa, syyllystyään usein laiskaan suunnitteluun. Laiska suunnittelu valitsee helpoimman ja perinteisen ratkaisun sen sijaan, että se etsisi parhaan tavan rauhoittaa liikennettä ja priorisoida ihmisiä.

Sekaliikennekatu (pyöräkatu, hidaskatu, pyöräkaistat/2-1-tie) on hyvin yleinen väylä-

Kun katu-ympäristö viestii rauhallisesta liikkumisesta ja kun se on toteutettu systemaattisesti saman periaatteen mukaisesti, autoilijat tyytyvät ajamaan rauhallista vauhtia.

tyyppi Alankomaissa, ja tyypillisesti ne välittävät yhtä suuria pyörämääriä siinä missä erillinen pyörätiekin. Keskeistä on, että autoliikenteen nopeudet pidetään fyysisen suunnittelun avulla alhaisina, jolloin pyöräilijän kokemus on turvallinen, sujuva ja looginen.

Tämä havainto on kriittinen suomalaiselle kustannustehokkuudelle. Kaikkialle ei tarvitse rakentaa erillisiä pyöräteitä, jos katuverkko on hierarkkisesti roolitettu oikein, autoliikenteen nopeudet on fyysisillä toimenpiteillä rauhoitettu ja läpiajo paikalliskaduilla estetty.

Kun katu-ympäristö viestii rauhallisesta liikkumisesta ja kun se on toteutettu systemaattisesti saman periaatteen mukaisesti, autoilijat tyytyvät ajamaan rauhallista vauhtia. Heillä on siten aikaa huomioida myös jalankulkijat ja pyöräilijät. Loppupeleissä kaikki voittavat: melu ja päästöt vähenevät, liikenneturvallisuus paranee ja vapautuva katutila on mahdollista ottaa ihmisten käyttöön.



Infra viestii rauhallisesta liikkumisesta.

Sähköpyöräily muuttaa suunnittelua

Pyöräliikenne ei ole enää vain lyhyiden keskustamatkojen kulkumuoto. Sähköpyörien myötä arkipyöräilyn piiriin ovat tulleet jopa 15 kilometrin matkat. Tämä on jo muuttanut verkkosuunnittelua Alankomaissa: aiemmin sujuvan pyöräliikenneverkon (”non-stop cycling network”) tavoitteet

asetettiin 6–8 kilometrin säteelle, nyt verkkoa kehitetään 15 kilometriin saakka.

Tämä on painava argumentti erityisesti suurempien suomalaisten kaupunkiseutujen ja kehyskuntien päättäjille. Sähköpyörä tarjoaa todellisen mahdollisuuden vähentää automääriä seudullisesti, mutta se vaatii jatkuvaa ja laadukasta pyöräliikenteen verkkoa, joka ei pirstaloitu jatkuvaksi puolenvaihdoiksi eikä laatu muutu kuntarajoilla.

Matalalla roikkuvat hedelmät

Vaikka suuret infrahankkeet vaativat aikaa, FinnCycle-hankkeessa tunnistettiin useita nopeita keinoja parantaa pyöräilyn sujuvuutta. Alankomaissa pyöräilijän asema risteysalueilla on selkeä ja ennakoitava. Tiemerkinnot – nuolet, viivat ja symbolit – ohjaavat kulkijaa loogisesti myös risteysalueilla. Maalausmerkinnät ovat täysin vakiintunut käytäntö autoliikenteessä Suomesakin, mutta jostain syystä pyöräliikenteessä ne koetaan usein suureksi ja tarpeettomaksi kustannuseräksi.

Toinen merkittävä tekijä on liikennevalo-ohjauksen priorisointi. Verrokkikaupungeissa pyöräilijän odotusaika valoissa pyritään minimoimaan. Tavoitteena ei ole mahdollisimman pitkä vihreä vaan mahdollisimman lyhyt punainen vaihe. Usein pyöräliikennettä priorisoidaan käyttämällä ns. tuplavihreää eli pyöräliikenteelle tarjotaan vihreää kaksi kertaa yhden kieron aikana. Alankomaissa pyöräopastimet ovat vakioratkaisu kaikkialla. Tämä viestii pyöräilijälle, että hänet on huomioitu tasavertaisena kulkijana. Pyöräopastimet kertovat selkeästi myös autoliikenteelle, mikä on pyöräilijän paikka risteysalueella ja milloin on pyöräliikenteen vuoro edetä. Jostain syystä pyöräopastinten käyttönot-

toa epäröidään Suomessa – ja taas kerran kustannuksiin vedoten.



Pyöräliikenteen tiemerkinnot Groningenissa.

Seuraava askel: FinnCycle 2

FinnCycle-hankkeen ensimmäisessä vaiheessa on määritetty 13 konkreettista suositusta suomalaisille kaupungeille. Ne vaihtelevat strategisesta sitoutumisesta ja rahoituksen pitkäjänteisyydestä aina teknisiin laatusstandardeihin ja vaikuttavuuden arviointiin. Keskeisin viesti on selvä: laadukas pyöräilykaupunki ei synny hetkessä, vaan se vaatii tinkimätöntä ja pitkäjänteistä suunnitteluohjeiden noudattamista. Suositusten avulla suomalaiset kaupungit voivat nousta eurooppalaiselle huipputasolle. Se vaatii luopumista laiskasta suunnittelusta, talvikunnossapidon kuplan puhkaisemista ja rohkeutta katsoa 20 vuoden päähän nykyisten autoliikenteen ruuhkien sijaan.

Työ ei kuitenkaan pääty tähän. Samalla kun kaupungit alkavat jalkauttaa näitä oppeja, FinnCycle-tutkimushanke siirtyy kakkosvaiheeseen. Seuraavaksi katse kääntyy arkipyöräilyn ympäristöisuuteen ja talvikunnossapidon modernisointiin, erityisesti ilmastonmuutokseen varautumisen kannalta. Kakkosvaiheessa oppia uusista talvikunnossapitomenetelmistä haetaan ruotsalaisista ja tanskalaisista kaupungeista.

Loppujen lopuksi kyse on siitä, millaisen kaupungin haluamme jättää perinnöksi. Rakennamme kaupunkia, joka palvelee tämän päivän ruuhkia, vai kaupunkia, joka tarjoaa vapauden, turvallisuuden ja viihtyisyyden tuleville sukupolville? Suomen ongelma ei ole enää tiedon puute pyöräilyn hyödyistä, vaan kyvyttömyys sitoa tavoitteet budjetteihin, vastuisiin, maankäyttöön ja katuverkon logiikkaan. 🌱

Harri Vaarala

Kirjoittaja on väitöskirjatutkija Tampereen yliopistossa ja Oulun kaupungin liikenneinsinööri.

Loppujen lopuksi kyse on siitä, millaisen kaupungin haluamme jättää perinnöksi.



Sillat ja väylät näkyvät maisemassa. Pyöräliikenteen osuus investoinneista ei vielä erotu yhtä selvästi tilastoissa.

Pyöräily ei ole Suomessa näkymätöntä – mutta pyöräilydata on

Teksti ja kuvat: Martti Tulenheimo

Pyöräliikenteestä kerätään Suomessa paljon tietoa, mutta hajallaan oleva data jättää sen vaikutukset päätöksenteon katveeseen. Pyöräiliön Datakartta tunnistaa kolme kriittistä aukkoa – investoinnit, liikennemäärät ja talousvaikutukset – ja nostaa ratkaisuksi Pyöräliikenteen vuosikirjan.

Pyöräliikenteestä on enemmän tietoa kuin sen asemasta päätöksenteossa voisi päätellä. Kunnat seuraavat pyöräilymääriä, valtio rahoittaa kävelyn ja pyöräilyn hankkeita, tutkimukset kartoittavat liikkumistottumuksia, poliisi ja sairaalat

tuottavat onnettomuustietoa, pyöräkauppa seuraava markkinoita ja kaupungit julkaisevat omia pyöräilykatsauksiaan.

Silti emme pysty vastaamaan riittävän hyvin aivan peruskysymyksiin.

Kuinka paljon Suomessa investoidaan vuosittain pyöräliikenteen infrastruktuuriin? Missä pyöräilläään ja kuinka paljon – ei vain yksittäisten laskurien kohdalla, vaan koko verkolla? Mikä on pyöräilyn todellinen taloudellinen merkitys työllisyyden, rakentamisen, kaupan, matkailun, terveyden ja liikennejärjestelmän kannalta?

Näihin kysymyksiin tarttuu Pyöräiliön helmikuussa julkaistava *Pyöräliikenteen datakartta* -esiselvitys. Sen viesti on pysäyttävä: pyöräliikenteen tieto katoaa Suomessa organisaatioiden välisiin rakoihin. Yksi taho tietää infra, toinen turvallisuudesta, kolmas käyttäjämääristä ja neljäs markkinoista. Palaset ovat olemassa, mutta ne eivät muodosta kokonaiskuvaa.

Tiedon pirstaleisuus on strateginen ongelma

Liikennepolitiikassa sillä on ratkaiseva merkitys, mitä tilastoidaan. Mikä näkyy Excelissä, näkyy yleensä myös budjeteissa. Joukkoliikenteessä seurataan herkeämättä matkustajamääriä, palvelutasoa ja lipputuloja. Autoliikenteessä investointeja perustellaan hyöty-kustannussuhteella, keskivuorokausiliikenteellä, matka-aikasäästöillä, sujuvuudella, turvallisuusvaikutuksilla ja elinkeinoelämän tarpeilla.

Pyöräiliikenne näkyy yksittäisinä hankkeina ja yleisenä hyvinvointipuheena. Keskustelu jää epämääräiseksi: puhutaan viihtyisyydestä, terveyllisyydestä ja hyvästä arjesta – mutta ei yhtä järjestelmällisesti euroista, tilankäytöstä, kapasiteetista, turvallisuudesta, päästöistä, terveyshyö-

Näkymättömiä hyötyjä ei huomioida päätöksenteossa. Seuraus: Pyöräily nähdään menona, ei sijoituksena

tyjen rahallisesta arvosta ja liikennejärjestelmän toimivuudesta.

Datakartan taustalla oleva analyysi osoittaa, että kyse ei ole vain viestinnällisestä puutteesta. Valtioneuvoston kanslian aiempi selvitys (2021) tunnisti saman rakenteellisen ongelman: kävely ja pyöräily jäävät liikennepolitiikassa marginaaliin, koska niiden vaikutuksia – saavutettavuuden paranemista, terveyshyötyjä, taloudellista tuottoa – ei tunnusteta samalla tavalla kuin autoilun tai joukkoliikenteen hyötyjä. Tämä johtuu osittain siitä, että päätöksenteko nojaa puutteelliseen tai vanhentuneeseen tietoon.

Konkreettinen seuraus on, että pyöräliikenteen valtionrahoitusta on voitu supistaa merkittävästi, vaikka liikennejärjestelmän kokonaistavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi päinvastaista. Kun kokonaiskuva puuttuu, pyöräily näyttää pienemmältä kuin onkaan. Näkymättömiä hyötyjä kun ei huomioida päätöksenteossa. Tulos: pyöräily nähdään menona, ei sijoituksena.

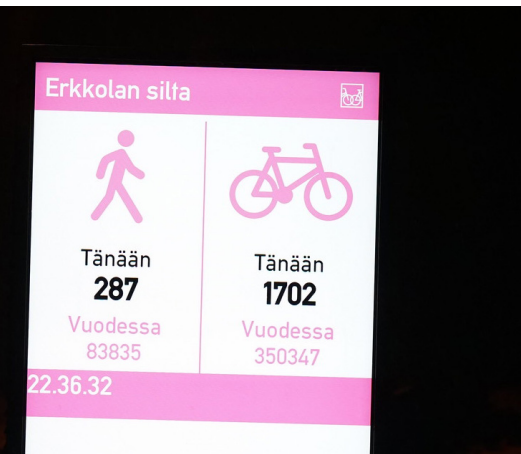
Kolme kriittistä tietovajetta

Datakartta tunnistaa kolme tietoaukkoa, jotka pitävät pyöräliikennettä päätöksenteossa pienempänä kuin se on: investoinnit, liikennemäärät ja talousvaikutukset.

Ensimmäinen koskee rahaa. Suomessa ei tiedetä tarkasti, kuinka paljon kunnat ja valtio käyt-

tävät vuosittain pyöräliikenteen infrastruktuuriin. Laskentatavat vaihtelevat, pyöräliikenteen osuus peittyi usein laajempiin katu- ja tiehankkeisiin, ja valtion tieverkon hankkeissa pyöräliikenteen osuuksista on usein vaikea muodostaa kokonaiskuvaa – ammattilaisellekin. Kun investointitaso ei ole näkyvässä, myös rahoitustarpeiden perustelut jäävät helposti arvailun varaan.

Toinen tietoaikku liittyy pyöräilyn määriin. Pyöräliikenteestä saadaan tietoa esimerkiksi valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta ja monissa kunnissa automaattisista laskureista, mutta niiden väliin jää iso aukko. Henkilöliikennetutkimus kertoo liikkumisesta väestötasolla ja yksittäinen laskuri kertoo, mitä tapahtuu yhdessä kohdassa. Päätöksenteossa tarvittaisiin lisäksi parempi kuva koko verkosta: missä pyöräillään, kuinka paljon, mitä käyttäjistä tiedetään ja miten käyttö muuttuu, kun olosuhteet paranevat.



Yksittäinen laskuri kertoo, mitä yhdessä pisteessä tapahtuu. Päätöksenteossa tarvitaan kuva koko pyöräliikenteen verkosta.

Kolmas aukko koskee taloutta. Datakartassa pyöräilyyn suoraan kytkeytyvän taloudellisen toiminnan arvoksi Suomessa arvioidaan noin 400–500 miljoonaa euroa vuodessa. Mukana ovat muun muassa pyörrien myynti, leasing, huolto, palvelut sekä infran suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito. Tämän lisäksi pyöräily tuottaa terveyshyötyjä, vähentää päästöjä ja synnyttää tuloja esimerkiksi pyörämatkailun kautta.

Silti pyöräilyn taloudellinen merkitys jää tilastojen ulkopuolelle. Pyöräkauppa on yhdessä lokerossa, infran rakentaminen toisessa, matkailu kolmannessa ja terveyshyödyt neljännessä. Kunnan tekninen toimiala rakentaa väylän, mutta säästöjä syntyy terveydenhuollossa. Kustannukset näkyvät numeroina. Hyödyt jäävät liian usein näkymättömiin.

Tästä syntyy pyöräliikenteen kannalta kohdalokas vinouma. Kun kustannukset näkyvät yhdessä sarakkeessa ja hyödyt katoavat eri suuntiin, pyöräily näyttää menoerältä myös silloin, kun se pienentää yhteiskunnan kokonaiskustannuksia.

Vuosikirja toisi hyödyt näkyviksi

Datakartan ehdottama ratkaisu on Pyöräliikenteen vuosikirja. Ajatus on yksinkertainen: kootaan olemassa oleva tieto yhteen, tehdään siitä vertailukelpoista ja seurataan kehitystä säännöllisesti.

Malli ei ole uusi. Alankomaissa ja Tanskassa pyöräliikennettä seurataan säännöllisesti osana liikennejärjestelmää, ei yksittäisinä selvityksinä. Olennaista on jatkuvuus: tieto kootaan yhteen ja kehitystä seurataan vuodesta toiseen.

Suomessa ensimmäinen vuosikirja voisi ilmestyä vuonna 2027. Sen ei tarvitsisi ratkaista kaikkea kerralla: aluksi mukaan otetta-



Pyöräily on myös taloutta: se tuo ihmisiä palvelujen, kaupan ja työpaikkojen äärelle.

siin teemat, joista tietoa on jo kohtuullisesti, ja kolme kriittisintä aukkoa paikattaisiin erillisselvityksillä.

Vuosikirjan arvo syntyisi jatkuvuudesta. Yksittäinen raportti kertoo tilanteen julkaisuhetkellä, mutta toistuva seuranta paljastaa suunnan:

Datakartta osoittaa, että Suomella on jo lähes kaikki tarvittavat tiedonlähteet. Puuttuva elementti on niitä yhdistävä rakenne.

mihin investoinnit menevät, miten pyöräliikenne hyödyttää yhteiskuntaa ja missä vaikutukset jäävät puheen tasolle.

Datakartan pääviesti on lopulta rohkaiseva. Suomi ei lähde nolasta: tietoa, toimijoita ja osamista on jo valmiiksi paljon. Kun palaset kootaan yhteen, pyöräliikenne voidaan nähdä päätöksenteossa sellaisena kuin se arjessa jo on – liikkumisena, taloutena, terveytenä ja olennaisena osana toimivaa liikennejärjestelmää. 🚲

Martti Tulenheimo
erityisasiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto



Pieniä pyöriä ei kaikkien koulujen pihilla näy, sillä jopa 32 prosenttia alakouluista rajoittaa nuorimpien oppilaiden koulumatkapyyriä.

Uusi säännös antaa vahvan signaalin koko kouluyhteisölle siitä, että liikkumisen lisäämiseksi arjessa tarvitaan yhä vaikuttavampaa ja johdonmukaisempaa työtä.

Fiksusti kouluun — liikunnallista elämäntapaa etsimässä

Teksti: Sanna Ojajärvi, Katja Arpalo ja Tanja Onatsu

Kuvat: Sanna Ojajärvi

Liikunnallisen elämäntavan edistämistä koskeva säännös on hyväksytty lisättäväksi perusopetuslakiin (2 §), ja muutos astuu voimaan 1.8.2026. Tavoitteena on tukea ja parantaa lasten ja nuorten kokonaisvaltaista hyvinvointia. Suurin liikkumisen lisäyspotentiaali ei välttämättä löydy koulupäivän aikaisen istumisen tauottamisesta tai toiminnallisista opetusmenetelmistä vaan kodin ja koulun välisistä lyhyistä automaatioista.

Tänä vuonna koulumaailmassa kuhisee. Elokuusta 2026 alkaen esi- ja perusopetuksessa on edistettävä liikunnallista elämäntapaa eli vahvistettava liikunnan merkitystä esiopetuksen ja peruskoulujen toimintakulttuurissa ja kokonaisvaltaisena elämäntaitona. Liikunnallisen elämäntavan edistäminen voi Opetushallituksen verkkosivujen mukaan tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että

- opetuksessa hyödynnetään aktiivisia taukoja tai toiminnallisia opetusmenetelmiä
- koulupäivään liittyvissä siirtymisissä hyödynnetään liikunnallisuutta edistäviä toimintatapoja
- koulupäivän aikana tapahtuvaa liikumista lisätään välituntiliikunnalla tai kerhotoiminnalla.

”Uusi säännös antaa vahvan signaalin koko kouluyhteisölle siitä, että liikkumisen lisäämiseksi arjessa tarvitaan yhä vaikuttavampaa ja johdonmukaisempaa työtä. Liikunnallisen elämäntavan edistäminen liittyy myös koulumatka- ja kuljetusratkaisuihin, liikuntatilojen käyttömahdollisuuksiin ja koulupäivän jälkeiseen harrastus- ja liikuntatoimintaan”, opetusneuvos Matti Pietilä Opetushallituksesta muistuttaa.

Koulupäivän lisäksi aktiivisuutta arkiliikkumiseen

Istumisen tauottaminen oppitunneilla, opetuksen lomaan lisätyt toiminnalliset tuokiot ja aktiiviset välitunnit sisällä tai ulkona ovat kuudentoista vuoden kuluessa ainakin jossain määrin vakiintuneet osaksi koulujen toimintakulttuuria. Vuonna 2010 pilottihankkeena käynnistynyt Liik-

kuva koulu -toiminta on koulujen omien ilmoitusten perusteella jalkautunut jo 90 prosenttiin Suomen kouluista.

Koulupäivän aikaisen liikkumisen lisäämisestä huolimatta lapset ja nuoret voivat huolestuttavan huonosti: vuoden 2025 Move!-mittausten mukaan 37 prosenttia viides- ja kahdeksaluokkalaisista on fyysiseltä toimintakyvyltään tasolla, joka haittaa terveyttä ja hyvinvointia. Lasten ja nuorten toimintakyvyssä on lisäksi huomattavia alueellisia eroja; hyvinvointialueiden välillä vaihteluväli on 33–43 prosenttia. Maaseutumaisissa kunnissa heikolla tasolla olevien osuus on selvästi suurempi kuin kaupungeissa. Selitys voi löytyä koulujen välisistä eroista; liikuntaa edistävien toimenpiteiden määrä ja laatu voivat vaihdella koulusta toiseen. Selitys voi löytyä myös arjen tottumuksista ja siitä, miten kodin välitön ympäristö houkuttelee liikkumaan jalan tai pyörällä auton sijaan.

On ilmeistä, että koulupäivän aikana toteutetut toimenpiteet eivät riitä, jos arki sen ulkopuolella muodostuu autossa tai sohvalla istumisesta. Suurin liikkumisen lisäyspotentiaali ei välttämättä löydy koulupäivän aikaisen istumisen tauottamisesta tai edes toiminnallisista opetusmenetelmistä vaan esimerkiksi kodin ja koulun tai kodin ja harrastusten välisistä lyhyistä automaatioista.

Fiksusti kouluun -ohjelman toteuttamien huoltajakyselyjen mukaan lapsia ja nuoria kuljetetaan lyhyidenkin automaatiokojen päästä kouluun, jos huoltajat itse kulkevat työmatkansa autolla. Katse kannattaakin kääntää perheiden arkeen ja auton rooliin perheiden arkimatkoilla. Työ- ja koulumatkat yhdistyvät perheiden arjessa joustavasti. Samalla tavoin kuntosalille autolla kulkeva aikuinen kuljettaa herkästi myös lapsensa autolla harrastamaan laulua, soittoa tai liikuntaa.



Lapsille merkittävät aikuiset näyttävät arkiliikunnan mallia – halusivat tai eivät.

Suomi: pitkien etäisyyksien ja lyhyiden automatkojen maa

Suomessa tehdään päivittäin lähes kolme miljoonaa lyhyttä, alle viiden kilometrin mittaista automatkaa. Näihin matkoihin sisältyvät esimerkiksi lasten ja nuorten koulumatkoillaan saamat autokyydit. Päivittäin tehtävistä automatkoista jopa 38 prosenttia on alle viiden kilometrin mittaisia. (HLT 2024.) Merkittävää osaa automatkoista on Suomessakin vaikea perustella pitkällä etäisyyksillä.

Suomessa on pitkään tuudittauduttu käsitykseen, että valtaosa koululaisista kulkee koulumatkansa kävellen tai pyörällä. Valtakunnallinen, neljän vuoden välein toteutettava LIITU-tutkimus on kerta toisensa jälkeen vakuuttanut mei-

dät siitä, että 76 prosenttia perusopetusikäisistä kulkee alle viiden kilometrin koulumatkat aktiivisesti – kävellen tai pyörällä (LIITU 2024). Koulukuljetukseen oikeutettuja on noin 20 prosenttia koululaisista, joten tilastoja tuijottamalla olemme voineet kuvitella vain noin neljän prosentin koululaisista kulkevan henkilöautokyydillä kouluun. Kauniista luvuista huolimatta kouluilta on ainakin Fiksusti kouluun -ohjelman toteuttajille kantautunut viestiä koulujen lähikadut ja parkkipaikat ruuhkauttavasta saattoliikenteestä, jota on huomattavasti tuota neljää prosenttia enemmän.

Ristiriita koulujen piholla nähdyn ja tilastoihin kirjatun todellisuuden välillä on ollut häiritsevää. Hyvältä näyttävään, vuodesta toiseen muuttumattomaan tutkimustulokseen on päädytty kysymällä koululaisilta ”Miten kuljet koulumatkasi yleensä”. Tähän kysymykseen 76

Myös lyhyitä koulumatkoja kuljetaan auton kyydissä enemmän kuin olemme halunneet tietää: noin 26 prosenttia peruskoululaisista saa vanhemmiltaan autokyydin kouluun alle viiden kilometrin päästä usein tai hyvin usein (LIITU-tutkimus 2024).

prosenttia perusopetusikäisistä on vastannut kulkevansa kävellen tai pyörällä. ”Yleensä” on vaikea kysymys vastattavaksi; se voi tarkoittaa lähes mitä vain ihanteellisen kulkutavan ja todellisen päivittäisen kulkemisen väliltä.

Vuoden 2024 LIITU-tutkimukseen lisättiin kulkemista tarkentava jatkokysymys: yleensä-kysymyksen lisäksi vastaaja sai kertoa, kuinka usein saa autokyydin koulumatkallaan. Vastajista 26 prosenttia kertoi saavansa vanhemmiltaan kyydin usein tai hyvin usein. Peräti kymmenen prosenttia ilmoitti vanhempien kyydin pääasialliseksi kulkutavaksi alle viiden kilometrin koulumatkalla.

Näkyvät tuli näkyväksi yhdellä ainoalla lisäkysymyksellä: 76 prosentin sijaan aktiivisesti kulkeekin päivittäin vaihtelevasti 40-60 prosenttia koululaisista. Lukema vastaa sitä todellisuutta, jota Fiksusti kouluun -ohjelman paikalliset huoltaja- ja oppilaskyselyt sekä olosuhdekartoitukset ovat dokumentoineet ja keskustelut rehtoreiden kanssa täydentäneet: lapsia ja nuoria tuodaan

kouluun autokyydeillä lyhyidenkin matkojen päästä. Autokyydin aamulla saaneet voivat hyvin kävellä kotimatkansa koulupäivän päätteeksi, joten matka ei ole liian pitkä eikä turvaton itsenäisesti kuljettavaksi.

Miten vaikuttaa koulumatkojen kulkutapoihin?

Koulumatkat ovat pitkään jääneet paitsioon lasten ja nuorten liikunnallisen elämäntavan edistämiseksi. Ei siksi, että ne eivät olisi tulleet mieleen vaan siksi, että niihin on vaikea vaikuttaa. Vai onko sittenkään?

Koulumatkojen kulkutapoihin on vaikutettu vuosikymmeniä rajoittamalla lasten pyöräilyä. Pitäviä perusteluja koulujen pyöräilykielloille ei ole kukaan pystynyt esittämään, mutta käytäntö on ollut vahva noin 1990–2010 -luvulla, jolloin pyöräilykiellot löytyivät kirjoitettuna koulujen järjestyssäännöistä. Sittemmin Opetushallitus linjasi, että koulumatkojen kulkutavan valinta kuuluu perheille, joskin sillä lisäyksellä, että koulut voivat esittää esimerkiksi liikenneolosuhteisiin perustuvia ”suosituksia”.

Nykyään yhä useampi koulu noudattaa linjausta, jonka mukaan koulumatkoista päättävät perheet, ei koulu. Pyöräilyä rajoittavien koulujen määrä on kuitenkin edelleen huomattavan suuri: jopa 32 prosenttia alakouluista ja 24 prosenttia yhtenäiskouluista rajoittaa edelleen nuorempien oppilaiden koulumatkapyöräilyä (Liike kuuluu kaikille: Liikunnan osuhteet peruskouluissa 2025; Jamk).

Toivottavasti liikunnallisen elämäntavan edistämisen velvoite saa koulut vakavasti harkitsemaan aktiivisten koulumatkojen edistämistä niiden rajoittamisen sijaan.

Passiivista kulkemista ja istuvaa elämäntapaa edistää nykyisellään ainakin neljä arkiliikkumiseen vakiintunutta käytäntöä:

1. Suomessa ajetaan 2,7 miljoonaa lyhyttä, alle viiden kilometrin mitaista automatkaa päivässä.
2. Ainakin 26 prosenttia peruskoululaisista saa usein tai hyvin usein auto-kyödin kouluun alle viiden kilometrin matkan päästä.
3. Koulujen saattoliikennepaikoista 61 prosenttia sijaitsee alle 50 metrin päässä koulun sisäänkäynnistä.
4. Jopa 32 prosenttia alakouluista rajoittaa nuorimpien oppilaiden koulumatkapöyryä.

Liikunnallisen elämäntavan edistämisen alkutaipaleella Fiksusti kouluun -ohjelma suosittelee seuraavia toimenpiteitä:

1. Koulujen pyöräilyrajoitusten purkamista.
2. Henkilöautojen saattoliikenteen ohjaamista vähintään 250–500 metrin päähän koulun sisäänkäynnistä.
3. Koulukuljetuksen pysäkkien sijoittelun arviointia: onko niiden välttämätöntä sijaita alle 50 metrin päässä koulun sisäänkäynnistä.
4. Henkilökunnan pysäköintipaikkojen sijoittelun arviointia: onko niiden välttämätöntä sijaita koulun sisäänkäynnin välittömässä läheisyydessä.



Liikunnallinen elämäntapa rakentuu arjen pienistä siirtymistä.

Fiksusti kouluun -olouhdekartoituksista tiedämme, että ainakin osa huoltajista saattaa lapsen tai nuoren autolla kouluun juuri niin lähelle kuin autolla pääsee. “Mieluiten tuulikaappiin”, on useampikin rehtori todennut. Tässä tarkoituksessa hyödynnetään esimerkiksi henkilökunnan ja koulukuljetuksen reittejä. Autoistuneen elämäntavan kääntäminen liikunnalliseksi elämäntavaksi ei voi tapahtua erillään siitä, miten aikuiset arjessaan liikkuvat – ja liikuttavat lapsiaan kouluun ja harrastuksiin.

Voisimme ottaa tavoitteeksi, että seuraavaan LIITU-tutkimukseen mennessä vaikkapa “vain” 16 prosenttia peruskoululaisista kulkisi henkilöauton kyydissä alle viiden kilometrin mittaisen koulumatkansa. Peruskoululaisia on Suomessa noin 500 000, joten muutos koskisi 50 000 koululaisen päivittäistä tai lähes päivittäistä arkea. Muutoksen myötä voisimme myös todeta, että jopa 60 prosenttia peruskoululaisista kulkee koulumatkansa aktiivisesti nykyisen noin 50 prosentin sijaan. 🌱

Sanna Ojajärvi
toiminnanjohtaja
Pyöräilykuntien verkosto

Katja Arpalo
asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Tanja Onatsu
asiantuntija
Jyväskylän ammattikorkeakoulu

Toivottavasti liikunnallisen elämäntavan edistämisen velvoite saa koulut vakavasti harkitsemaan aktiivisten koulumatkojen edistämistä niiden rajoittamisen sijaan.



Vaasan kaupungin kaupunkiympäristön toimialalle Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus. Tunnusta vastaanottamassa 18.12. Vaasan kaupungin pyöräilykoordinaattori Samuli Huusko (vasemmalla) ja Kuntatekniikan yksikön päällikkö Sirkka Gröndahl. Auditoina Pyöräilykuntien verkoston johtava asiantuntija Matti Hirvonen.

Korkeimman tason Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus Vaasan kaupunkiympäristön toimialalle

Teksti: Katja Arpalo

Kuvat: Jukka Talvi ja Matti Hirvonen

Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus toimii osoituksena työpaikan sitoutumisesta työmatkapyöräilyn edistämiseen. Tunnus on myönnetty jo 56 työpaikalle, joista Vaasan kaupunkiympäristön toimiala saavutti ensimmäisenä korkeimman mahdollisen tason.

Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus kehitettiin Pyöräilykuntien verkostossa opetus- ja kulttuuriministeriön liikunnallisen elämäntavan edistämisen hankerahoituksella vuosina 2024–2025 tukemaan työpaikkoja työmatkapyöräilyn edistämistyössä. Tunnuksen tavoitteena on helpottaa työpaikkojen mahdollisuuksia edistää työmatkapyöräilyä ja fyysiseen aktiivisuuteen kannustamisen kautta työhyvinvointia.

Hyvin erilaisia työpaikkoja

Asiantuntijoiden ja 10 pilottityöpaikan kanssa kehitetty tunnus toimii osoituksena työpaikan sitoutumisesta työmatkapyöräilyn edistämiseen. Tunnus myönnetään työpaikan saavuttaessa asetetut tavoitteet, jotka on jaettu kolmen tason kriteereiksi. Kokeiluvaiheen jälkeen tunnuksen hakeminen laajentui kaikkien saataville ja keväällä 2025 työpaikat hakivatkin niitä ahkerasti.

Hankkeen päätyttyä tunnusta on haettu ja myönnetty tasaiseen tahtiin, joskin talvi oli rauhallisempaa aikaa. Yhteensä tunnusta on myönnetty jo 56 työpaikalle: ensimmäisen tason tunnuksen on saavuttanut 46 työpaikkaa, toisen tason kahdeksan ja kolmannen eli korkeimman

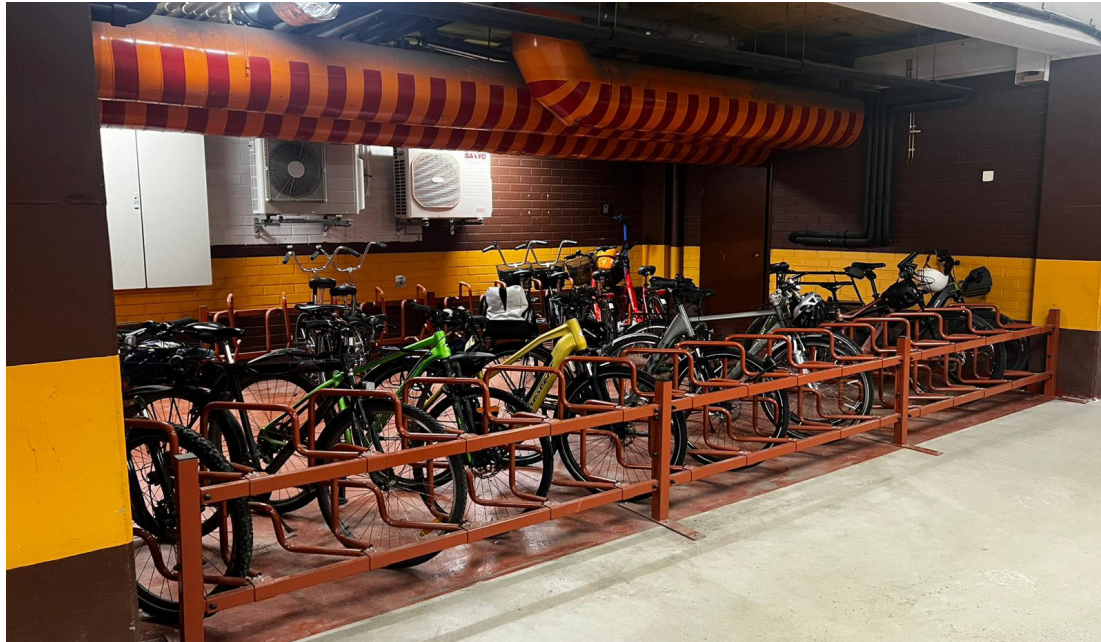
Tunnus on myönnetty 56 työpaikalle, joista kuntia on neljä.

tason kaksi työpaikkaa. Tunnuksen saaneet työpaikat kattavat maantieteellisesti koko Suomen. Mukana on isoja satojen työntekijöiden organisaatioita sekä alle viiden henkilön pienyrityksiä, julkishallinnon työpaikkoja ja eri kokoisia kuntia. Yhteensä näissä työpaikoissa on 12 500 työntekijää. Kunnista tunnuksen ovat saaneet Raisio, Kuhmo ja Joensuu (Hallintotalo) tasolla 1 ja Vaasan kaupunkiympäristön toimiala tasolla 3.



Parempia olosuhteita, johtajuutta ja viestintää

Tunnus myönnetään työpaikoille, joilla pyöräilyn olosuhteet, kannusteet, johtaminen ja viestintä tukevat henkilöstön aktiivista liikkumista. Pyöräily-ystävällinen työpaikka -kriteeristö sisältää kolme osa-alueetta, joissa kussakin on kolme tasoa. Kriteeristön osa-alueet – pyöräpysäköinti ja olosuhteet, kannusteet ja johtajuus, viestintä ja aktiviteetit – takaavat pyöräilyn monipuolisen kehittämisen ja lisäävät pyöräilyn edistämisen osaamista työpaikoilla. Pyöräpysäköinti ja olosuhteet -osa-alueella esimerkiksi listataan tarpeelliset työkalut pyörien huoltoon joko perustasolla tai kunnanhimoisempaan omatoimihuoltoon. 3-tasolla



Teknisen viraston pyöräpysäköinti sisätiloissa, josta välitön yhteys pukuhuoneisiin, suihkutiloihin ja kuntosalille.

kannustetaan tarjoamaan sähköpyörille latausta ja mahdollisuuden säilyttää pyöriä sisätiloissa.

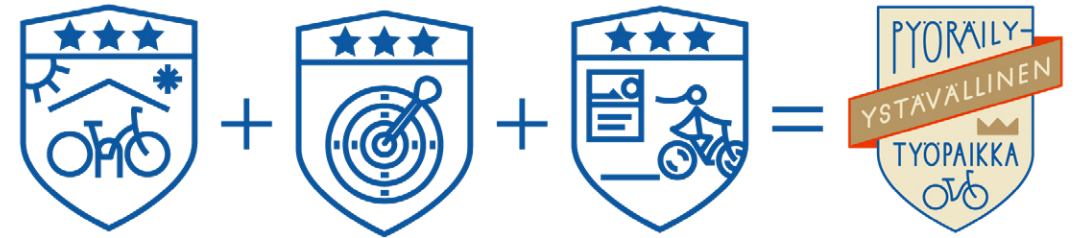
Kannusteet ja johtajuus -osiossa vähimmäisvaatimuksena on pyöräilyn edistämisestä vastuullisen tahon nimeäminen, kun taas korkeimman, 3-tason kriteerinä on jopa se, että työpaikka tarjoaa varusteita ja työmatkapyöräilyn voi las-

kea työajaksi (jos työpaikalla on liikuntaetuna yhden tunnin käyttäminen liikuntaan). Viestintä- ja aktiviteetit -osiossa tuodaan vähintään esiin pyöräilyn hyvinvointivaikutuksia ykköstasolla ja toisaalta korkeimmalla tasolla mahdollistetaan jopa kuntotestejä tai hyvinvointianalysejä ja järjestetään pyöräretki tai huoltotapahtumia.

Kriteeristö on kuitenkin edellä kuvattua moniselitteisempi, joten siihen kannattaa tutustua *Pyöräily-ystävällinen työpaikka -sivustolla*.

Pyöräilyä voi edistää ottamalla kriteerit haltuun yksityiskohtineen tai poimimalla sieltä omiin toimipisteisiin parhaiten soveltuvat osuudet - kaikki teot tai ratkaisut edistävät pyöräilyä. Ykköstaso on helppo saavuttaa, joskin Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tiimi tarkastaa, että työpaikalla oikeasti on runkolukittavat telineet.

*Vaasan kaupunki-
ympäristön toimiala
näyttää suuntaa pyöräilyn
edistämisessä kaikille
Suomen työnantajille.*



”Välillä saamme opastaa työpaikkoja joissain asioissa, mikä kertoo siitä, että työpaikoilla on halukkuutta ylipäänsä oppia pyöräilyn edistämistä. Jotkut työpaikat ovat tunnusta hakiessaan hoksanneet, mikä on runkolukittava teline, ja niitä sitten ilahduttavasti hankkineet. Myös jalkapumppuja on osteltu. Näin ne hommat kentällä etenevät!”, toteaa tiimistä Katja Arpalo, joka hoitaa myös kommunikaatiota työpaikkoihin päin.

Vaasa näyttää suuntaa

Vaasan kaupungin kaupunkiympäristön toimialalle myönnettiin Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnus korkeimmalla mahdollisella tasolla viime vuoden lopulla. Saavutus oli ainutlaatuinen koko Suomessa, sillä mikään muu työpaikka ei ollut aiemmin ylittänyt kyseiselle korkeimmalle tasolle.

- Korkeimman tason saavuttaminen vaatii todella sitoutunutta ja kokonaisvaltaista otetta työmatkapyöräilyn edistämiseen. Vaasan kaupunkiympäristön toimiala näyttää nyt suuntaa kaikille Suomen työnantajille, sanoo Pyöräilykuntien verkoston johtava asiantuntija Matti Hirvonen, ja jatkaa: ”Kaupunkiympäristön toimialalla pyöräilyn edistäminen on nimetty selkeästi vastuuhenkilölle, mikä on vauhdittanut kehitystyötä. Toimialalla on panostettu erityisesti turval-

liseen ja sujuvaan pyöräpysäköintiin: käytössä on yhteensä lähes 60 runkolukittavaa pyöräpaikkaa sekä autohallissa että pihalla, joista kaikista on suora ja helppo yhteys sisätiloihin.”

Kaupungin strategian mukaista toimintaa

”Pyöräilyn edistäminen sisältyy moniin kunnan strategiaan tavoitteisiin, mm tavoitteeseen hiilineutraaliudesta. Liikenne on suurin päästöjen lähde Vaasassa, ja täten kestäviä kulkutapoja on edistettävä”, kertoo Vaasan kaupungin pyöräilykoordinaattori, projekti-insinööri Samuli Huusko. Vuonna 2021 julkaistussa Vaasan Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa on monia kunnianhimoisia tavoitteita: 20 % kuntatekniikan kaikista investoinneista tulisi ohjata kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, liikenneturvallisuuden osalta tavoitteena on nollavisio ja esimerkiksi pyöräilyn kulkutapaosuuden osalta tavoitteena on 20 % kaikista matkoista. ”Vaasalla on myös oma liikenneturvallisuuden auditointimalli, fiksun koulumatkaliikkumisen hanke ja pyöräpysäköinnin toimenpideohjelma”, jatkaa Huusko.

Vaasa on Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnuksen lisäksi saanut myös Pyöräilykuntien verkoston historia ensimmäisen *Vuoden Kävely-*

kunnan tittelin vuoden 2025 lopulla, mikä osoittaa kaupungin panostavan vahvasti kestävien kulkutapojen edistämiseen.

Esimerkkinä muille Vaasan työpaikoille

Pyöräily-ystävällinen työpaikka -tunnuksen hakeminen oli yksi monipuolisen kehittämisen keinoista. ”Pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen työpaikoilla ei ole rakettitiedettä, vaan enemmänkin kiinni tahdosta”, kertoo Samuli Huusko. Kaikkien ei hänen mukaansa tarvitse edes tavoitella tasoa 3, vaan lähteä 1-tasolta liikkeelle, jossa tavoitteet ovat helposti saavutettavissa. 3-tason tunnuksen tavoittelu ei myöskään vaatinut korkeaa budjettia, vaan pitkälle päästiin jo pyöräilylle muutenkin osoitetulla summalla. ”Suurin menoerä oli muutaman tonnin panostus sähköpyörien latauskaappiin, kun muuten vuosittainen tukisumma on 500 euroa”, kertoo Huusko.

– Korkeimman tason tunnus osoittaa, että olemme edelläkävijöitä työmatkapyöräilyn edistämässä. Haluammekin toimia esimerkkinä muille työpaikoille siitä, miten arjen liikkumista voidaan tukea suunnitelmallisesti, käytännönläheisesti ja henkilöstöä osallistavasti, kertoo Samuli Huusko.

”Pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen työpaikoilla ei ole rakettitiedettä, vaan enemmänkin kiinni tahdosta.”

Henkilöstön hyvinvointia edistämässä

Yksi Vaasan motiiveista on lisätä työntekijöiden hyvinvointia pyöräilyn avulla, mikä onnistuu aktiivisen viestinnän ja esimerkiksi erilaisten kannustavien tapahtumien avulla. Kannustimena toimii mm laaja työsuohdepyöräetu, jota hyödyntää jo 10 prosenttia henkilöstöstä. Työmatkaliikkumista myös seurataan ja kehitetään säännöllisillä liikkumiskyselyillä. Henkilöstölle järjestetään myös erilaisia kursseja, etuja ja tapahtumia. Henkilöstöä kannustetaan osallistumaan talvi- ja kesäkilometrikisoihin. Lisäksi tarjolla on pyöränhuollon neuvontaa, huoltokursseja ja kuntotestejä työajalla. Talvella pyöräilyyn innostetaan viestimällä pyöräiteiden tehostetusta talvihoidosta. Työtä ei tehdä suotta: sulan maan aikaan noin 30 prosenttia kaupunkiympäristön työntekijöistä saapuu töihin pyörällä.

Henkilöstö voi myös osallistua kaupungin kaikille kuntalaiselle suunnattuihin tapahtumiin Pyöräilyviikolla, jolloin työmatkapyöräilijöille on tarjolla aamupalaa ja esimerkiksi koko perheen pyöräilytapahtuma. 🚲

Katja Arpalo
Asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto



Syyskuussa 2022 valmistunut Sammonkatu on Joensuun uusin pyöräkatu.

Pyöräkatu on turvallinen ja sujuva liikenneratka

Teksti ja kuvat: Martti Tulenheimo ja Matti Hirvonen

Hyvin toteutettu pyöräkatu rauhoittaa katu- ympäristöä, parantaa jalankulun olosuhteita ja vahvistaa turvallista, sujuvaa pyöräliikenteen verkkoa.

Pyöräilykuntien verkosto toteutti vuonna 2025 hankkeen, jossa tarkasteltiin pyöräkatujen turvallisuutta ja toimivuutta neljässä erilaisessa kaupunkiympäristössä: Joensuussa, Helsingissä, Porvoossa ja Turussa. Aineistona hyödynnettiin onnettomuustilastoja, liikennelaskentoja, käyttäjäkyselyitä, asiantuntijahaastatteluja ja media-analyysiä. Hanketta rahoitettiin Traficommin tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustuksella.

Taustalla liikumisen tarpeet ja tieliikennelain uudistus

Pyöräkatujen toteuttaminen tuli Suomessa virallisesti mahdolliseksi vuonna 2020 tieliikennelain uudistuksen yhteydessä. Uudistuksen taustalla oli pyrkimys yhtenäistää Suomen lainsäädäntöä eurooppalaisten käytäntöjen kanssa sekä tarjota kaupungeille joustavampia työkaluja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien tavoitteiden saavuttamiseen.

Samalla suomalainen kaupunkiympäristö on ollut muutoksessa. Kestävien kulkumuotojen edistäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja viihtyisämmän kaupunkitilan luominen ovat ohjanneet kaupungeja etsimään uusia liikennesuunnittelun ratkaisuja. Yksi näistä on pyöräkatu. Vaikka kyseessä on juridisesti uusi katutyyppe, pioneerityötä tehtiin jo ennen lakiuudistusta: Joensuun kaupunki avasi ensimmäisen pyöräkatunsa Kauppakadulle vuonna 2017 ja virallisesti sen uudistuksen myötä.

Pyöräkadun konsepti on sovitettu Suomeen Euroopan johtavista pyöräilymaista. Erityisesti Alankomaissa (fietsstraat) ja Saksassa (Fahrradstraße) pyöräkadut ovat olleet vakiintunut osa kaupunkisuunnittelua jo vuosikymmenten ajan. Alankomaissa pyöräkaduilla on monissa kaupungeissa keskeinen rooli pyöräliikenteen verkossa. Esimerkiksi maailman parhaimpiin pyöräilykaupunkeihin lukeutuvassa Houtenissa, jossa pyöräilyn kulkutapaosuus on yli 40 prosenttia, valtaosa pyöräliikenteen infrastruktuurista on toteutettu pyöräkatuina.

Suomalainen kaupunkiympäristö on ollut muutoksessa.

Neljä kaupunkia, 13 pyöräkatua

Hanke toteutettiin tiiviissä yhteistyössä Helsingin, Joensuun, Porvoon ja Turun kanssa. Kohteet valittiin siten, että ne muodostavat edustavan otoksen erilaisista suomalaisista liikenneympäristöistä: Joensuussa tarkasteltiin pitkään käytössä olleita edelläkävijäkohteita, Helsingissä pääkaupungin vilkkaita liikenneympäristöjä, Turussa vakiintuneeseen kaupunkirakenteeseen sovitettuja laatukohteita ja Porvoossa pienemmän mittakaavan historiallista kaupunkiympäristöä. Tarkastelussa oli yhteensä 13 pyöräkatua.



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

Suhteessa kaupungin asukaslukuun Joensuun Kauppakatu on hyvin todennäköisesti Suomen vilkkain pyöräkatu läpi vuoden.



Joensuun Kauppakadun pohjoisosa on toiminut pyöräkatuna jo vuodesta 2017

Paljon pyöräliikennettä

Suomen pyöräkaduista määrällisesti eniten pyöräliikennettä on Kulosaaren puistotiellä Helsingissä. Kulosaaren puistotien länsipäässä sijaitsevan automaattilaskurin mukaan reitillä tehtiin vuonna 2025 keskimäärin 1 728 pyörämatkaa vuorokaudessa. Huippuvuorokautena, 13. elokuuta, pyörämatkoja kertyi 4 867, ja koko vuoden aikana yhteensä 625 519.

Suhteessa kaupungin asukaslukuun Joensuun Kauppakatu on hyvin todennäköisesti Suomen vilkkain pyöräkatu läpi vuoden. Kauppakadun automaattilaskurin mukaan reitillä tehtiin vuonna 2025 keskimäärin 754 pyörämatkaa vuorokaudessa. Huippuvuorokautena, 12. syyskuuta, pyörämatkoja kertyi 1 503, ja koko vuoden aikana yhteensä 275 090. Joensuun kaupungin liikennekatsauksen mukaan Kauppakadun keskimääräinen arkivuorokausiliikenne oli 947 polkupyörää vuonna 2024.

Turusta ja Porvoosta ei ole saatavilla Helsingin ja Joensuun kaltaista laskuripohjaista dataa, sillä kohdekauduilla ei ole kiinteitä laskureita. Ennen-jälkeen-laskentojen ja muun pyöräliikenteen seurannan perusteella on kuitenkin selvää, että pyöräliikenne on ollut vilkasta myös Turun ja Porvoon pyöräkaduilla. Porvoossa molemmat pyöräkadut ovat osa pyöräliikenteen pääverkkoa, ja Turussa pääverkkoon kuuluu kaksi kolmesta pyöräkadusta.

Hyvin vähän onnettomuuksia

Hankkeessa kartoitettiin 20 suomalaisella pyöräkadulla vuosina 2020–2024 tapahtuneet onnettomuudet Tieliiikenneonnettomuudet-tietokannan ja Onnettomuudet kartalla -palvelun perusteella. Tilastot sisältävät tiedot kaikista poliisin tietoon tulleista tieliikenneonnettomuuksista, jotka ovat johtaneet loukkaantumiseen, vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan.

Kohdekuntien eli Helsingin, Joensuun, Porvoon ja Turun lisäksi onnettomuustarkasteluun otettiin mukaan pyöräkatuja Jyväskylästä, Oulusta, Tampereelta ja Vaasasta, jotta tilannekuvaa saatiin laajennettua. Tarkastellut pyöräkadut muodostivat vuonna 2025 merkittävän osan Suomen pyöräkaduista sekä lukumäärän että liikennemäärien perusteella.



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

Tarkastelun kohteena olleilla kahdeksan kaupungin 20 pyöräkadulla tapahtui vuosina 2020–2024 yhteensä viisi tilastoitua polkupyöräonnettomuutta. Kaikki onnettomuudet johtivat loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei sattunut yhtään, eikä tilastoituja jalankulkuonnettomuuksia tapahtunut lainkaan. Porvoon, Turun, Oulun, Jyväskylän ja Vaasan

pyöräkaduilla ei tapahtunut vuosina 2020–2024 yhtään tilastoitua polkupyörä- tai jalankulkuonnettomuutta. Aineisto osoittaa myös, että valtaosalla tarkastelluista pyöräkaduista, 80 prosentilla, ei tapahtunut tarkastelujaksolla yhtäkään tilastoitua polkupyöräonnettomuutta.

Pyöräkaduista tehdyn media-analyysin perusteella ei ilmennyt lisää onnettomuuksia. Niitä ei tullut esiin myöskään kuntien liikennesuunnittelijoiden haastatteluissa tai kunnille annetussa palautteessa. Kun huomioidaan, että vilkkaimmilla pyöräkaduilla tehtiin seurantajakson aikana miljoonia pyörämatkoja, suhteellinen onnettomuusriski näyttäytyy erittäin pienenä.

Pyöräkadut koetaan turvallisiksi ja sujuviksi

Hankkeessa selvitettiin käyttäjäkyselyillä, miten turvallisiksi ja sujuviksi pyöräkadut koetaan Helsingissä ja Turussa. Lisäksi Porvoosta hyödynnettiin aiempia seurantatutkimuksia, asukaskyselyjä ja asiantuntijahaastatteluja. Tavoitteena oli täydentää onnettomuustilastojen antamaa kuvaa käyttäjien omilla kokemuksilla.

Tulokset olivat pyöräilijöiden näkökulmasta myönteisiä. Turussa 96 prosenttia ja Helsingissä 88 prosenttia vastaajista koki pyöräkadulla pyöräilemisen erittäin tai melko turvallisiksi. Myös Porvoossa pyöräkatujen koettu turvallisuus vaikuttaa selvitysten ja haastattelujen perusteella olevan pyöräliikenteen ja jalankulun osalta vähintään hyvällä tasolla.

Turvallisuuden tunnetta heikensivät ennen kaikkea autoilijoiden toiminta ja pysäköintijärjestelyt. Avoimissa vastauksissa nousivat esiin liian suuret ajonopeudet, läheltä tehdyt ohitukset, liittymätilanteiden epäselvyys sekä vinopysäköinnistä aiheutuvat riskit. Havainnot korosta-

vat, että pyöräkadun onnistuminen ei riipu vain liikennemerkistä, vaan myös katutilan mitoituksista, pysäköinnin ratkaisuista ja siitä, kuinka hyvin ympäristö ohjaa autoilijoita ajamaan pyöräliikenteen ehdoilla.

Myös pyöräilyn sujuvuus sai kyselyissä vahvan arvion. Helsingissä 92 prosenttia ja Turussa 96 prosenttia vastaajista koki pyöräkadulla pyöräilemisen erittäin tai melko sujuvaksi. Sujuvuutta heikensivät erityisesti autoilijoiden toiminta, pysäköinti sekä liittymien ja liitoskohtien toteutus. Avoimissa vastauksissa nousi esiin myös kehittämiskohteita, mutta kokonaisuutena palaute oli valtaosin myönteistä: pyöräkatuja pidettiin laadukkaana ja tervetulleena osana pyöräliikenteen verkkoa.



Näse-Jutten katu muutettiin pyöräkaduksi syyskuussa 2022.

Selkeämpi katutila hyödyttää erityisesti jalankulkijaa

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

Suomessa pyöräliikenne on 1970-luvun alusta lähtien ohjattu kaupungeissa usein kapeille yhdistetyille jalkakäytävä-pyöräteille. Tämä on aiheuttanut konflikteja ja turvattomuuden tunnetta jalankulkijoille. Pyöräkatu selkeyttää tilankäyttöä: nopeat kulkuvälineet, kuten polkupyörät, sähköpotkulaudat ja autot, ovat ajoradalla, kun taas kävely ja apuvälineillä liikkuminen kuuluvat jalkakäytävälle.

Turun Rehtorinpellonkadun-Vatselankadun saneeraus on tästä hyvä esimerkki. Katu muutettiin ympäristöksi, jossa jalkakäytävät levennettiin ja eri kulkumuotojen paikat tehtiin yksiselitteisiksi. Tämä palvelee erityisesti lapsia, ikäihmisiä ja aistirajoitteisia, joille yllätyksellinen ja äänetön pyöräliikenne jalkakäytävällä voi olla turvallisuusriski ja ainakin epäviihtyvyyteikkijä.

Pyöräkatu parantaa esteettömyyttä poistamalla jalkakäytäviltä sinne kuulumattomat ajoneuvot. Kun ajorata on suunniteltu pyöräliikenteen ehdoilla rauhalliseksi, myös kadun ylittäminen on jalankulkijalle turvallisempaa ja miellyttävämpää kuin perinteisellä ajoradalla.

Havaintojen ja palautteen mukaan osa sähköpotkulautailijoista, pyöräilevistä lapsista ja pieni osa aikuisista pyöräilijöistä käyttää edelleen jalkakäytävää. Tämä korostaa tarvetta tehdä ajoradasta niin turvallisen tuntuinen, että kynnyksien siirtyä sinne on matala myös kokemattomammille pyörällä liikkujille.



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

Media-analyysi: innostuksesta arkeen

Media-analyysi osoitti, että pyöräkadut ovat siirtyneet Suomessa uutuudesta osaksi arkea. Alkuvaiheen innostuksen jälkeen keskustelu on painottunut käytännön kysymyksiin, kuten sääntöjen ymmärrettävyyteen, materiaalien kestävyys ja autoilijoiden toimintaan. Suurin viestinnällinen haaste ei näytä olevan itse ratkaisu, vaan tiedon puute: pyöräkatu sekoitetaan yhä helposti autottomaan katuun tai jalankulkualueeseen.

Uudentyyppinen katutila vaatii aina aktiivista viestintää. Rautalangasta vääntämistä on turha välttää: autolla saa yhä ajaa, tontille pääsee ja pysäköinti on sallittua. Onnistuneissa toteutuksissa viestinnän kärki ei ole ollut pelkissä liikennesäännöissä, vaan arvoissa: turvallisuus, viihtyisyys ja keskustan saavutettavuus kaikille

Suurin viestinnällinen haaste ei näytä olevan itse ratkaisu, vaan tiedon puute: pyöräkatu sekoitetaan yhä helposti autottomaan katuun tai jalankulkualueeseen.

kulkumuotoon katsomatta. Alkuvaiheen kritiikki on tyyppillistä ja yleensä laantuu, kun uuteen järjestelyyn totutaan.



Kauppias Hammarin katu. Turussa pyöräkaduista uutisointi on tapahtunut asiapitoisemmin ilman suurta draamaa.



Joensuun Kauppakatu on nimensä mukaisesti keskeinen ydinkeskustan läpäisevä katu, joka ilmentää hyvin sekä kaupungin strategisia tavoitteita että laadullisia yksityiskohtia.

Edelläkävijän opit Joensuusta

Joensuu on Suomen pyöräkatujen kiistanon edelläkävijä. Kauppakadun pohjoisosassa avattiin maan ensimmäisenä pyöräkatuna vuonna 2017. Sittemmin pyöräkatujen verkosto on laajentunut Kauppakadun eteläosaan, Opiskelijankadulle, Sammonkadulle ja Honkapolulle. Kaupungissa on ehditty seurata ratkaisujen vaikutuksia useiden vuosien ajan ja kehittää toteutuksia kokemusten perusteella.

Joensuussa pyöräkatuja ei ole toteutettu yksittäisinä kokeiluina, vaan osana katuverkon laajempaa rauhoittamista ja liikenneympäristön laadullista parantamista. Pyöräkatu toimii ennen kaikkea työkaluna ajonopeuksien hallintaan ja katutilan luonteen muuttamiseen.

Kokonaisuus on selvä: pyöräkadut ovat vakiintuneet osaksi arkea ilman merkittäviä turvallisuusongelmia ja tukeneet liikenteen rauhoittamista erityisesti asuin- ja keskustaympäristöissä. Joensuun kokemus korostaa toteutuk-

sen laadun ja jatkuvan kehittämisen merkitystä. Kaikkia ratkaisuja ei ole tehty kerralla valmiiksi, vaan kaupunki on vuosien varrella muuttanut merkintöjä, rakenteita ja yksityiskohtia kokemusten perusteella. Tämä on ollut tärkeää sekä käytettävyyden että hyväksyttävyyden kannalta.

Johtopäätöksiä

Kokonaisuutena pyöräkadut näyttävät kerätyn aineiston valossa liikenneympäristöinä, joissa korkeat käyttömäärät, matalat ajonopeudet ja erittäin vähäinen onnettomuusriski voivat toteutua samanaikaisesti. Hankkeen kohdekuntien kokemukset osoittavat, että pyöräkadut voivat toimia turvallisesti ja sujuvasti hyvin erilaisissa kaupunkiympäristöissä.

Kun pyöräliikenne siirretään ajoradalle ja autoliikenne rauhoitetaan, hyötyvät myös jalankulkijat. Näiden tulosten perusteella pyöräkaduilla on suuri potentiaali yleistyä laadukkaana pyöräliikenteen ratkaisuna ja samalla lisätä kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.

Pyöräkatujen potentiaali ei rajoitu yksittäisiin keskustakatuihin. Kuten Joensuun esimerkki osoittaa, pyöräkatu voi olla strateginen työkalu koko katuverkon rauhoittamiseen. Suomalaisissa kaupungeissa on paljon asuntokatuja, joilla ajetaan nykyisin tarpeettoman kovaa. Tulevaisuudessa näitä katuja voidaan muuttaa pyöräkaduiksi tai hidaskaduiksi normaalin saneeraus- ja yhteydessä. Tämä tukee nollavisitiä, sillä pyöräkatu tekee ylinopeuden ajamisesta paitsi fyysisesti hankalaa myös sosiaalisesti sopimattomaa.

Pyöräkatu tarjoaa myös kustannustehokkaan vaihtoehdon pyöräliikenteen verkoston täydentämiseen. Vaikka laadukkaat pintamateriaalit nostavat neliöhintaa tavalliseen katuun verrattuna,

kokonaisuus on usein edullisempi kuin erillisten pyörävyörien rakentaminen tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Kyse on investoinnista laatuun, joka maksaa itsensä takaisin viihtyisämpänä kaupunkiympäristönä ja turvallisempana liikkuemisena. 🌿

Matti Hirvonen
johtava asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

Martti Tulenheimo
erityisasiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto



Honkapolun pyöräkatu Joensuussa on pääosin asuntokatu.

Lisätietoja:

Loppuraportti (Pyöräilykuntien verkosto ry:n julkaisu 1/2026)

Pyöräilykuntien verkosto ry:n julkaisu 1/2026

0 KUOLEMAAN JOHTANUTTA ONNETTOMUUTTA

tarkastelluilla 20 pyöräkadulla kahdeksassa kaupungissa vuosina 2020–2024. Vaikka seuranta-aika on vielä verrattain lyhyt, nollatulosta näin vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla on erinomainen signaali.

1 ONNETTOMUUS VUODESSA

Koko aineistossa tapahtui keskimäärin yksi onnettomuus vuodessa. Valtaosalla (80 %) kaduista ei sattunut tarkastelujaksolla yhtäkään onnettomuutta.

4 KAUPUNKIA, 4 MALLIA

Hanke osoitti, että pyöräkatu skaalautuu erilaisiin ympäristöihin: historiallisesta Porvoon keskustasta Helsingin vilkkaalle kokoojakadulle ja Turun sekä Joensuun asuin- ja asiointikaduille.

YLI 600 000 PYÖRÄMATKAA

Helsingin Kulosaaren puistotiellä vuodessa. Osoitus siitä, että pyöräkatu toimii turvallisesti suurillakin liikennemäärillä.

SUOSITUS

Kuntien kannattaa hyödyntää pyöräkatua rohkeasti osana normaalia katusuunnittelua. Pyöräkatu on tehokas keino rauhoittaa katu ympäristöä, parantaa jalankulun olosuhteita ja rakentaa turvallista ja sujuvaa pyöräliikenteen verkkoa.

Kertyneen aineiston perusteella pyöräkatu näyttää toimivana liikennesuunnittelun työkaluna, joka oikein toteutettuna parantaa kaikkien kulkumuotojen olosuhteita.

NÄIN PYÖRÄKATU ONNISTUU – NELJÄ OPIIA KUNNILLE

Kertyneen näytön perusteella pyöräkatuja kannattaa käsitellä normaalina osana liikennesuunnittelun keinovalikoimaa, ei yksittäisinä kokeiluina.

- Ota pyöräkatu työkalupakkiin.** Määrittele pyöräkadulle selkeät kriteerit esimerkiksi liikennemäärien ja verkkoroolin perusteella.
- Suunnittele verkko, älä pätkiä.** Pyöräkatu toimii parhaiten, kun se on osa jatkuvaa reittiä ja kytkeytyy sujuvasti muuhun pyöräliikenteen verkkoon.
- Uskalla kokeilla ja korjata.** Ensimmäisen version ei tarvitse olla täydellinen. Seuraa vaikutuksia ja hienosäädä ratkaisuja kokemusten perusteella.
- Puhu arvoista.** Älä viesti vain liikennejärjestelystä. Kerro turvallisuudesta, viihtyisyydestä, lasten liikkumisesta ja melun vähenemisestä

PYÖRÄKADUN PELISÄÄNNÖT

- Moottoriajoneuvoilla saa ajaa pyöräkadulla, eli kyse ei ole autottomasta kadusta.
- Ajonopeus on sovitettava pyöräliikenteen mukaan.
- Nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.
- Pysäköinti on sallittu merkityillä paikoilla. Pyöräkatu ei yleensä vähennä autojen pysäköintimahdollisuuksia.
- Jalankulkijat kulkevat jalkakäytävällä. Kun pyörät ja sähköpotkulaudat siirtyvät ajoradalle, jalkakäytävä rauhoittuu kävelylle.



Vuonna 2026 Euroopan liikkujan viikon teema on ”Liikkuminen kuuluu kaikille”.

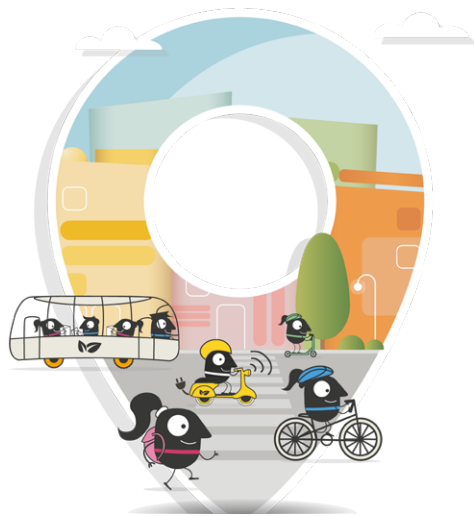
Euroopan liikkujan viikko kannustaa kestäväään liikkumiseen joka syyskuu

Teksti: Jenni Marsio ja Saara Ronkainen
Kuvat: Martti Tulenheimo ja Euroopan komissio

Euroopan liikkujan viikkoa vietetään vuosittain syyskuussa, 16.–22.9. Euroopan komission kampanja kestävän liikkumisen edistämiseksi kannustaa aktiiviseen liikkumiseen, joukkoliikenteen käyttöön ja muihin kestäviin liikkumisen ratkaisuihin.

Euroopan liikkujan viikkoa on vietetty vuodesta 2002 lähtien. Vuosittain se kerää tuhansia osallistujakuntia kymmenistä maista ympäri Euroopan.

Liikkujan viikon aikana eurooppalaiset kaupungit ja kunnat järjestävät tapahtumia sekä nostavat esiin omia toimenpiteitään ja suunnitelmiaan kestävän liikkumisen kehittämiseksi.



Tavoitteena on kannustaa ihmisiä pohtimaan omia, arkisia liikkumisvalintoja ja niiden vaikutuksia ympäristöön, yhteiskuntaan ja terveyteen.

Kunnille matala kynnyks lähteä mukaan

Suomessakin Liikkujan viikolla on jo vankka jalansija yli kahdenkymmenen vuoden ajalta, ja esimerkiksi viime vuonna mukana oli 44 kuntaa tai kaupunkia Suomesta.

Kunnalle osallistumiseen Liikkujan viikkoon riittää, että kunnassa kestävä liikkuminen on agendalla. Liikkujan viikon aikana kunnan ei ole välttämätöntä järjestää mitään erillistä tempausta tai tapahtumaa, sillä olemassa olevien ratkaisujen ja suunnitelmien esiin nosto on viikon osallistumiseen riittävä toimenpide. Kuntia kannustetaan hyödyntämään Liikkujan viikkoa kestävä liikkumisen toimenpiteiden esittelemiseen ja kokeilemiseen, uusien infrastruktuurien ja teknologioiden edistämiseen sekä palautteen

keräämiseen kuntalaisilta.

Kestävään liikkumiseen kannustaminen ja vaihtoehtojen esiin nostaminen viestinnässä ovat myös sopiva teko Liikkujan viikolle osallistumiseen. Tähän tarkoitukseen Liikkujan viikon viettäjäille on tarjolla valmiita materiaaleja sekä Euroopan liikkujan viikon sivustolla mobilityweek.eu että myöhemmin tänä vuonna myös suomalaisille osallistujille sivustolla liikkujan-viikko.fi.

Vaikka Liikkujan viikon virallisia osallistujia ovat kunnat ja kaupungit, voivat sen aikana järjestää tempauksia ja tapahtumia kaikki innokkaat toimijat, kuten seurakunnat ja yhdistykset. Viikko on erinomainen tapa nostaa kestävä liikkumista ja sen hyötyjä esiin myös työyhteisöissä ja oppilaitoksissa.

Onko kestävä liikkuminen tärkeää kunnassasi? Jos on, olette valmiit tulemaan mukaan Liikkujan viikolle 2026! Ilmoittautuminen aukeaa Euroopan liikkujan viikkoon sivustolla mobilityweek.eu kevään 2026 aikana.

Vuoden 2026 teema: Liikkuminen kuuluu kaikille

Euroopan liikkujan viikon teema vuodelta 2025 "Liikkuminen kuuluu kaikille" jatkuu samana myös vuonna 2026. Tänä vuonna teemaa tarkastellaan erityisesti ikäluokkien välisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta.

Liikkuminen kuuluu kaikille korostaa, että kaikilla on oikeus kestävä liikkumiseen riippumatta heidän tuloistaan, asuinpaikastaan, sukupuolestaan, toimintakyvystään tai iästään. Ikäluokkien välinen oikeudenmukaisuus tarkoittaa sitä, että liikkumisratkaisut huomioivat eri-ikäisten ihmisten tarpeet tasapuolisesti sekä turvaavat kestävä valinnat myös tuleville sukupolville.

Eri elämänvaiheissa liikkumisen tarpeet ja mahdollisuudet vaihtelevat. Siksi liikennejärjestelmien tulee olla saavutettavia, turvallisia ja toimivia kaikille. Samalla on tärkeää kehittää ratkaisuja, jotka kestävä aikaa ja tukevat hyvinvointia myös tulevaisuudessa.

Teema kannustaa tarkastelemaan liikkumista laajemmin: miten voimme suunnitella ympäristöjä ja palveluja, jotka tukevat eri ikäisten arkea ja mahdollistavat sujuvan liikkumisen kaikille.

Yhteinen tavoite yhdistää kampanjoita

Motivan koordinoima Liikkujan viikko ja Pyöräilykuntien verkoston koordinoima Pyöräilyviikko tukevat toisiaan, sillä niitä yhdistää sama tavoite: tehdä arjen kestävästä liikkumisesta helpompaa, houkuttelevampaa ja saavutettavaa kaikille sekä kannustaa kansalaisia valitsemaan kestäviä liikkumismuotoja. Monet Pyöräilyviikolla toteutetut toimet voidaan sellaisenaan nostaa esiin myös Liikkujan viikolla.

Pyöräilyviikko keskittyy pyöräilyn edistämiseen, kun taas Liikkujan viikko laajentaa näkökulmaa kaikkiin kestäviin liikkumismuotoihin. Yhdessä ne muodostavat luontevan jatkumon, jonka avulla kunnat ja organisaatiot voivat pitää kestävä liikkumisen teemoja esillä ympäri vuoden. 🌱

Jenni Marsio
asiantuntija
Motiva Oy

Saara Ronkainen
koordinaattori
Motiva Oy

LISÄTIETOA JA ILMOITTAUTUMINEN

- Liikkujan viikko Suomessa liikkujanviikko.fi
- Euroopan liikkujan viikon sivut mobilityweek.eu

ESIMERKKEJÄ KUNTIEN TEOISTA LIKKUJAN VIIKOLLA 2025

- Marttilassa oli auki kuntalaiskysely kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen toimenpiteisiin liittyen.
- Espoossa kartoitettiin asukkaiden tarpeita ja haasteita liittyen pääkaupunkiseudulla tapahtuvaan matkustamiseen.
- Maksutonta julkista liikennettä oli tarjolla muun muassa Vaasassa, Riihimäellä ja Lohjalla.
- Pyhtäällä, Kotkassa ja Haminassa bussilipun sai vuorokaudeksi yhdellä eurolla.
- Auton vapaapäivään liittyviä tempauksia järjestettiin ainakin Helsingissä, Raahessa ja Tohmajärvellä.
- Raahessa oli tarjolla myös pyöränhuoltoa nuorisotiloilla, Tampereella huollettiin opiskelijoiden pyöriä ja Sipoossa eskarilaiset pääsivät pyörätaitoradalle.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY

Pyöräilyn edistämisyhteistyö, 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 KASVAVAAAN JOUKKOON!

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

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON TOIMINTA

www.poljin.fi

pyoraailyvuosi.fi

www.kilometrikisa.fi

bikeland.fi

fiksusti kouluun.fi

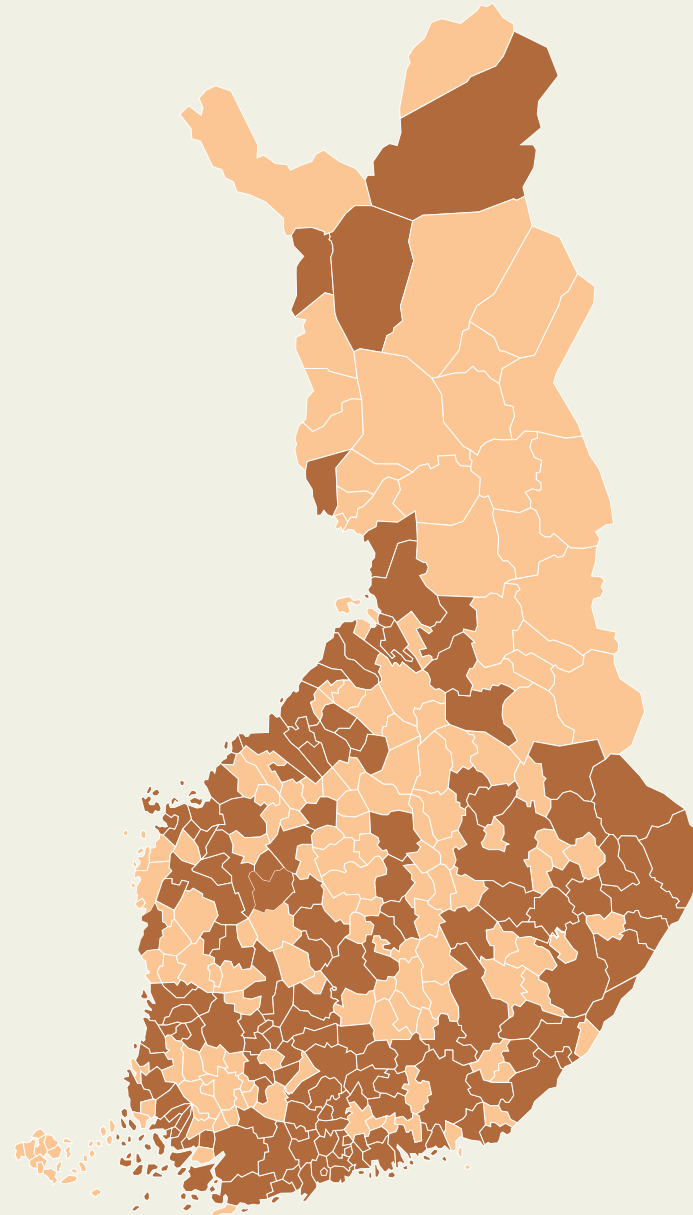

KILOMETRIKISA




PYÖRÄILYVIKKO

BIKELAND


FIKSUSTI
KOULUUN



YLI 150 JÄSENKUNTA!

Katso tarkemmat yhteystiedot:

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

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