

# Turun seudun pyöräilykatsaus 2021

Tämä on Turun seudun pyöräilykatsauksen 2021 saavutettava tekstiversio, johon on koottu kaikki teksti- ja visuaaliset sisällöt tekstimuodossa kuvailtuna. Katsaus on alun perin toteutettu verkkojulkaisuna, jonka alusta ei kaikilta osin toimi ruudunlukijaa käyttävillä.

Pyöräilykatsaus kokonaisuudessaan on luettavissa ja katsottavissa osoitteessa [valonia.fi/pyöräilykatsaus2021](http://valonia.fi/pyöräilykatsaus2021)

Olemme huomioineet saavutettavuuden kaikissa omissa aineistoissamme, mutta julkaisussa saattaa olla linkkejä muiden toimijoiden ylläpitämiin verkkolähteisiin ja -julkaisuihin, joiden saavutettavuutta emme voi taata.

## Sisällys

<b>Turun seudun pyöräilykatsaus 2021 .....</b>	<b>1</b>
<b>Pyöräilykatsaus 2021 – kenelle ja miksi? .....</b>	<b>4</b>
<b>Tervetuloa Turun seudun pyöräilykatsauksen 2021 pariin! .....</b>	<b>4</b>
Pyörällä matkaan! .....	4
<b>Pyöräiliikenne on merkittävä osa kestävästä liikennejärjestelmästä.....</b>	<b>5</b>
Artikkelin johdanto.....	5
Tietoisku .....	5
Kaupunkipyöräjärjestelmä laajenee Turussa .....	5
Pyöräilijöiden laskentapisteet .....	6
Lähijakelupisteillä kestävämpää logistiikkaa.....	6
Kuinka Turun seudun asukkaat liikkuvat? .....	6
<b>Seudulliset pääpyöräilyreitit ja opasteuudistus .....</b>	<b>7</b>
Tässä artikkelissa .....	7
Artikkelin johdanto.....	7
Turun seudulle on määritelty 12 numeroitua seudullista pyöräilyreittiä .....	7
Joko tunnet uusien opasteiden symbolit? .....	8
Turkuun tulossa pyöränhuoltopisteitä.....	8
<b>Pyöräiliikenne osaksi kuntien ilmastotyötä .....</b>	<b>8</b>
Artikkelin johdanto.....	9
Uudet ja tulevat pyöräväylät.....	9
Pyöräilyn edistämishjelmilla on vaikutusta.....	9
Tietoisku .....	10
Paimion jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelma.....	10

Tietoisku .....	10
Turun keskustan pyöräliikenteen verkkosuunnitelma .....	10
Tietoisku .....	11
Aurassa parannetaan pyöräilyn edellytyksiä .....	11
Turun polkupyöräilijät haluaa edistää pyöräliikenteen olosuhteita Turun seudulla .....	11
Tietoisku .....	12
<b>Uusilla laeilla ja ohjeistuksilla toteutetaan parempaa pyöräily-ympäristöä.....</b>	<b>12</b>
Artikkelin johdanto.....	12
Tietoisku .....	12
Kolme keskeistä lakimuutosta.....	12
Pyörätien jatke .....	12
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä .....	13
Valaisinmääräykset – muista punainen takavallo!.....	13
Näin lakimuutokset näkyvät Turun seudulla .....	13
Tietoisku .....	13
Turun Itäisen Rantakadun yksisuuntaiset pyörätiet .....	13
<b>Kokeiluilla uusia palveluja ja toimintamalleja.....</b>	<b>14</b>
Artikkelin johdanto.....	14
Kokeiluilla kehitetään tulevaisuuden pyöräpysäköintiratkaisuja.....	14
Paremmalla liikenneympäristöllä ja kunnossapidolla lisätään pyöräilyn houkuttelevuutta .....	15
Tietoisku .....	15
Urakkamallilla haetaan laadukkaampaa talvikunnossapitoa .....	15
Tehoa talvihoitoon myös 10-tiellä Kauselasta Liedon keskustaan.....	16
Tietoisku .....	16
<b>Turvallinen liikenneympäristö lisää pyöräilyä.....</b>	<b>16</b>
Artikkelin johdanto.....	16
Turun keskustan nopeusrajoituksia alennettiin .....	17
Viiden tähden liikenneturvallinen kunta.....	19
Turun seudun kuntien pisteet viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arvioinnissa .....	19
Kuntien liikenneturvallisuuksien suunnitelmia.....	19
Tietoisku .....	20
Kaarinassa parannettu pyöräilijöiden asemaa liikennejärjestelyillä .....	20
Kurittulan uuden koulun lähiliikenneympäristön ratkaisut Maskussa.....	20
Sähköpotkulaudat ja muut uudet kulkuneuvot .....	20

Tietoisku .....	21
Kestävää menoa -oppimateriaalikonaisuus .....	21
<b>Pyöräilyn positiivinen vaikutus talouteen.....</b>	<b>21</b>
Artikkelin johdanto.....	22
Tietolaatikko.....	22
HEAT-laskennat tuovat taloushyödyt näkyväksi .....	22
Kaarinan kaupungin ilmastobudjetti .....	23
Pyöräilykuntien verkosto auttaa jäsenkuntiaan edistämään pyöräliikennettä .....	23
Pyöräiliikenteen budjetit.....	24
Eri liikennemuodoille varattu katutila jakaantuu kaupungeissa usein epätasaisesti.....	24
<b>Pyörämatkailu ja vapaa-ajan pyöräily.....</b>	<b>24</b>
Artikkelin johdanto.....	24
Saariston pienen rengastien pyörätieosuudet ja huoltopisteet .....	25
Saariston rengastiellä pyöräillään yhä enemmän .....	25
Tietoisku .....	25
Pyörämatkailukeskus tukee pyörämatkailun edistämisessä.....	26
Koko Itämeren kiertävä kansainvälinen pyöräreitti EuroVelo10 on opastettu välillä Kirkkonummi-Turku .....	26
Kaarinassa ja Liedossa tehdään opasteita Tammireiteille .....	26
Aurajoentie – Uusi matkailureitti läpi Varsinais-Suomen .....	27
Linkkilista matkailureiteistä.....	27
Turun Pyörämessut voitti Sytytä Turku –palkinnon .....	27
<b>Tekijät .....</b>	<b>28</b>

## Pyöräilykatsaus 2021 – kenelle ja miksi?

Turun seudun pyöräilykatsaus kokoaa toista kertaa yhteen ajankohtaista tietoa pyöräilystä, tilastotietoa, toimijoita sekä pyöräilyn eteen tehtävää työtä. Esitellyt toimenpiteet sijoittuvat pääosin vuosille 2018–2021. Tällä kertaa mukana ovat kaikki kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyössä mukana olevat kunnat: Turku, Naantali, Raisio, Kaarina, Lieto, Rusko, Parainen, Paimio, Nousiainen, Masku, Aura, Sauvo ja Mynämäki.

Pyöräilykatsaus on tehty kuntalaisille, kuntien henkilöstölle ja esimerkiksi yhdistystoimijoille, jotka haluavat taustatukea perustellessaan pyöräliikennettä edistäviä toimia vaikkapa päätöksentekoon.

## Tervetuloa Turun seudun pyöräilykatsauksen 2021 pariin!

[Ensimmäisen pyöräilykatsauksen \(2019\)](#) julkaisun jälkeen on pyöräilyn edistämässä tapahtunut seudulla paljon. Yhä useampi kunta ja toimija on edistänyt pyöräliikennettä eri tahoilla. Erilaiset satsaukset pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen ja siten pyöräliikenteen lisäämiseen ovat kaikki tervetulleita. Myös kansanterveyden näkökulmasta polkupyöräily ja muu lihasvoimin tapahtuva liikkuminen on ensisijaisesti suositeltavinta.

Suomella on vahvat tavoitteet lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta sekä vähentää fossiilista polttoaineista johtuvia liikenteen päästöjä jo lähivuosina. Kansallisen ilmastolain mukaan Suomen on vähennettävä kasviuonekaasupäästöjään vähintään 80 % vuoteen 2015 mennessä verrattuna vuoteen 1990. Ilmastolakia ollaan paraikaa päivittämässä siten, että Sanna Marinin hallituksen tavoite hiilineutraaliudesta eli päästöjen ja nielujen tasapainosta toteutuu vuoteen 2035 mennessä.

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2018) tavoitteena on 30 prosentin matkamäärien kasvu vuoteen 2030 mennessä, mikä tarkoittaa noin 450 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa. Kulutapaosuuden muutoksena tämä tarkoittaa tätä tarkoittaa 35–38 prosenttia nykyisen 30 prosentin sijaan.

Turun seudun pyöräilykatsaus on koottu yhteistyössä kuntien ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Valonia on saanut katsauksen kokoamiseen liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

### Pyörällä matkaan!

Liikennejärjestelmäpäällikkö Hanna Lindholm, Varsinais-Suomen ELY-keskus

Turun seudulla, niin kuin koko maassakin, tavoitellaan pyöräilyn määrän merkittävää kasvua mm. osana ilmastotyötä. Pyöräilyn edistäminen sisältyy sekä maakuntakaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun että kaupunkiseudun MAL-sopimuksen tavoitteisiin. Se näkyy pyöräilyhankkeiden lukumäärän ja siihen satsattujen eurojen määrän kasvuna.

Myös Varsinais-Suomen ELY-keskus panostaa pyöräilyolosuhteiden parantamiseen kehittämällä mm. Turun seudun pääpyöräilyreittejä, jotka ovat tärkeitä työmatkaliikenteen kulkuväyliä. Maantien 110 (Uudenmaantie) jalankulku- ja pyöräilyväylän parannukset Turun ja Kaarinan välillä ovat jo valmiit ja Hämeentiellä Liedon suunnalla työt ovat parhaillaan käynnissä. Myös Naantalintielle saatiin pitkä pätkä uutta jalankulku- ja pyöräilyväylää korvaamaan vanha heikompi yhteys Upalingontiellä. Alkavana talvikautena tulemme satsaamaan myös aiempaa enemmän väylien talvikunnossapitoon.

Näkyvä kehitysaskel on ollut myös uuden tieliikennelain mukaiset pyöräilyn opasteet, joita Turun seudulle on asennettu kesästä 2020 lähtien. Ne palvelevat etenkin matkailijoita ja pyöräilijöitä, joille ympäristö ei ole aivan tuttu. Pyörämatkailu onkin ollut viime vuodet kovassa nosteessa ja siihen vastataksaan ELY-keskus on

parantanut Saariston Pienen rengastien olosuhteita mm. opastuksella ja päällystämällä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Ja lisää parannuksia on suunnitteilla.

Pyöräilyn saralla menee siis hyvin ja se on hyvä uutinen meille jokaiselle. Mikäs sen mukavampaa kuin polkea raittiissa ulkoilmassa aivan omien aikataulujen mukaan ja saada samalla liikuntaakin.

## Pyöräliikenne on merkittävä osa kestävästä liikennejärjestelmästä

Tässä artikkelissa:

- Kaupunkipyöräjärjestelmä laajenee
- Lähijakelupisteillä kestävämpää logistiikkaa
- Kuinka Turun seudun asukkaat liikkuvat?

### Artikkelin johdanto

Pyöräily on yhä keskeisempi osa kestävästä liikennejärjestelmästä. Pyöräliikenne terminä selvittää, että kyseessä on yhdenvertainen ajoneuvo muiden joukossa. Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä.

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan niin valtakunnallisella, maakunnallisella kuin kuntien ja kaupunkiseutujen tasolla. Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat päivitettiin vuonna 2020. Seudullisissa suunnitelmissa on huomioitu lainsäädännön asettamat tavoitteet toimivasta, turvallisesta ja kestävästä liikennejärjestelmästä. Keskeisenä tavoitteena on muun muassa vaikuttaa kuntien maankäytön, katujen, pyöräteiden ja jalankulkualueiden suunnitteluun sekä toteuttamiseen.

[Lue lisää liikennejärjestelmätyöstä Varsinais-Suomen liiton verkkosivuilla](#)

Laajojen strategioiden lisäksi Turun seudulla on viime vuosina laadittu koko joukko kohdennettumpia selvityksiä sekä tehty toimenpiteitä pyöräliikenteen ja kestävien matkaketjujen edistämiseksi. Esimerkiksi pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen on helpottunut kuntien ja valtion rakennettua uusia polkupyöräliikenteen liityntäpysäköintipaikkoja bussipysäkkien yhteyteen.

### Tietoisku

Turun seudun asukas tekee vuodessa keskimäärin 83 matkaa polkupyörällä ja ajaa 281 kilometriä.

[Henkilöliikennetutkimus 2016, Turun seutujulkaisu \(PDF\)](#)

### Kaupunkipyöräjärjestelmä laajenee Turussa

Kaupunkipyöräjärjestelmä Föli-fillarit otettiin käyttöön Turussa vappuna 2018 Suomen ensimmäisenä ympärivuotisena kaupunkipyöräjärjestelmänä. Järjestelmässä oli 41 kaupunkipyöräasemaa ja yli 300 pyörää, kesällä 2020 järjestelmään lisättiin myös kymmenen sähköpyörää. Föli-fillarit ovat olleet osa Fölin palvelua, ja niitä on voinut käyttää Fölin joukkoliikenteen kausikorteilla.

Kesästä 2022 alkaen Föli-kaupunkipyörät tulee toimittamaan tanskalainen Donkey Republic. Samalla palvelu laajenee: uudessa järjestelmässä on 70 kaupunkipyöräasemaa ja noin 700 pyörää. Föli-fillarit kuuluvat jatkossakin osaksi Fölin tarjoamaa joukkoliikennettä ja niiden käyttömaksu sisältyy joukkoliikenteen kausikortteihin.

Sopimus uuden toimittajan kanssa tehdään neljäksi vuodeksi. Pyörät ovat jatkossa käytössä vain kesäkausina 1.4.–31.10. välisenä aikana. Vuonna 2022 kaupunkipyörät pyritään saamaan käyttöön toukokuun alussa.

## Pyöräilijöiden laskentapisteet

Muun muassa Raisiossa ja Kaarinassa on laskentapisteet, jotka rekisteröivät jokaisen laskentatolpan ohi ajaneen pyöräilijän. Laskennan avulla voidaan seurata pyöräilijämäärien kehitystä.

### [Infograafi laskentapisteistä](#) (seliteteksti alla)

Kaarinassa seututie 110:n laskentapisteen Piispanristillä ohitti kesäkaudella 2020 (touko-lokakuu) keskimäärin noin 1000 pyöräilijää päivässä ja talvikaudella 2020–2021 (marras-huhtikuu) keskimäärin noin 400 pyöräilijää päivässä.

Raisiontiellä Kuloisten kohdalla laskentapisteen ohitti kesäkaudella 2020 (touko-lokakuu) keskimäärin noin 600 pyöräilijää päivässä ja talvikaudella 2020–2021 (marras-huhtikuu) keskimäärin noin 220 pyöräilijää päivässä.

### [Linkki Raision laskuriin](#)

## Lähijakelupisteillä kestävämpää logistiikkaa

Turun Puutorin CityHUB on lähijakeluasema, josta tehdään DHL Express Finland Oy:n rahtipolkupyöräjakelua Turun keskusta-alueelle. Lisäksi hubissa toimii DHL:n Servicepoint -palvelupiste. Lähetykset tuodaan aamuyöllä kuorma-autolla ja jaetaan päivän aikana sähkörahtipyörillä asiakkaille. Puutorin CityHUB perustettiin osana 6Aika: Citylogistiikan uudet ratkaisut -hanketta vuonna 2019. Hankkeen aikana hubissa kokeiltiin myös TOK:n itsepalveluperiaatteella toimivaa Kauppakassipalvelua. Kontin sisätilassa oli kylmäsäilytyslokeroita, joihin tilatut verkkokauppaostokset toimitettiin Itäharjun Prismasta. Tämä mahdollisti keskustan asukkaille toimitusten noudon lähempää kotia.

[CityHUBin on arvioitu vähentäneen keskustan autoliikennettä \(TS 13.12.2019\)](#). Liikenteen päästöt laskevat, kun autojen sijaan käytetään aurinkopaneelein latautuvia pyöriä. Kuljetusajatin nopeutuvat, kun kuljetuksissa hyödynnetään pyöräväyliä eikä aikaa kulu parkkiruutujen etsimiseen.

Video: [Citylogistiikan uudet ratkaisut: Kevyt jakelupalvelu \(Youtube\)](#)

## Kuinka Turun seudun asukkaat liikkuvat?

Suomalaisten liikkumistottumuksia selvitetään säännöllisin väliajoin tehtävällä valtakunnallisella henkilöliikennetutkimuksella. Tutkimuksella selvitetään miten, missä ja milloin liikumme sekä liikkumistottumusten muutoksia. Uusimman tutkimuksen tiedonkeruu on paraikaa käynnissä: kymmenien tuhansien liikkumista kartoitetaan koko vuoden 2021 ajan. (Lähde: [Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom](#))

### [Infograafi kulkutapaosuuksista](#) (seliteteksti alla)

Viimeisimmän tutkimuksen (2016) mukaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus Turun seudulla oli 38 %. Pyöräily on suosituinta 1–3 km matkoilla, mutta osuus on 5 % vielä 7–10 km matkoista. Kesällä pyöräilyn osuudet ovat tätä selvästi suurempia, talvella pienempiä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuudet kasvavatkin sitä suuremmiksi, mitä lähempänä seudun ydinaluetta asutaan. Turkulaiset tekivät tutkimuksen mukaan lähes puolet matkoistaan jalan, pyörällä tai

joukkoliikenteellä, kun muissa kunnissa osuus jäi noin 20–30 prosenttiin. (Lähde: Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020)

Viimeisimmän tutkimuksen (2016) mukaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus Turun seudulla oli 38 %. Pyöräily on suosituinta 1–3 km matkoilla, mutta osuus on 5 % vielä 7–10 km matkoista. Kesällä pyöräilyn osuudet ovat tätä selvästi suurempia, talvella pienempiä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuudet kasvavatkin sitä suuremmiksi, mitä lähempänä seudun ydinaluetta asutaan. Turkulaiset tekivät tutkimuksen mukaan lähes puolet matkoistaan jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä, kun muissa kunnissa osuus jäi noin 20–30 prosenttiin.

## Seudulliset pääpyöräilyreitit ja opasteudistus

Tässä artikkelissa

- Seudulliset pyöräilyn pääreitit
- Uudet pyöräilyopasteet
- Yhteiskäyttöisiä pyörähuoltopisteitä rakenteilla

### Artikkelin johdanto

Turun seudun pyöräilyn pääreitit opastetaan jatkossa uudella, yhtenäisellä tavalla. Opasteiden logiikka ja ulkoasu on uuden tieliikennelain mukainen ja sama kuin muissa Suomen suurissa kaupungeissa. Uudelleen merkittävien pyöräilyn pääreittien myötä myös kunnat reittien varrella voivat opastaa samalla tavalla ja samalla visuaalisella ilmeellä omiin reitiltä poikkeaviin kohteisiinsa. Opasteissa on symboleita, jotka opastavat pääreittien ohella esimerkiksi rautatieasemalle, sairaalaan, keskustaan sekä mm. Saariston rengastielle ja Eurovelo10 -reitille.

### Turun seudulle on määritelty 12 numeroitua seudullista pyöräilyreittiä

Uudet pyöräilyreitit suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä ELY-keskuksen ja seudun kuntien kanssa. Reitti numero yksi kulkee Turun keskustasta Ruissaloon ja reittien numerointi kiertää myötäpäivään Turun keskustasta katsoen. Viimeinen reitti nro 12 kulkee keskustasta Hirvensalon läpi Kaks kertaan. Näiden lisäksi on muodostettu kolme kehämäistä reittiä, jotka yhdistävät etenkin ympäryskuntia.

[Lue lisää reiteistä ja viitoituksista Väylän sivuilta.](#)

#### Säteittäiset reitit 1–12

- 1 Turku keskusta – Ruissalo
- 2 Turku keskusta – Naantali
- 3 Härkämäki – Raisio – Masku – Nousiainen
- 4 Turku keskusta – Raisio – Naantali
- 5 Länsikeskus – Rusko
- 6 Turku keskusta – Runosmäki – Yli-Maaria
- 7 Turku keskusta – Ilmarinen – Liedon asema
- 8 Metsämäki – Jäkärä
- 9 Turku keskusta – Lieto

10 Turku keskusta – Varissuo – Piikkiö

11 Turku keskusta – Kaarina keskusta – Piikkiö – Paimio

12 Turku keskusta – Hirvensalo – Kaksikerta

### Kehäreitit 21–23

21 Sisäkehä: Pahamiemi – Länsikeskus – Halinen – Skanssi – Uittamo (- Hirvensalo)

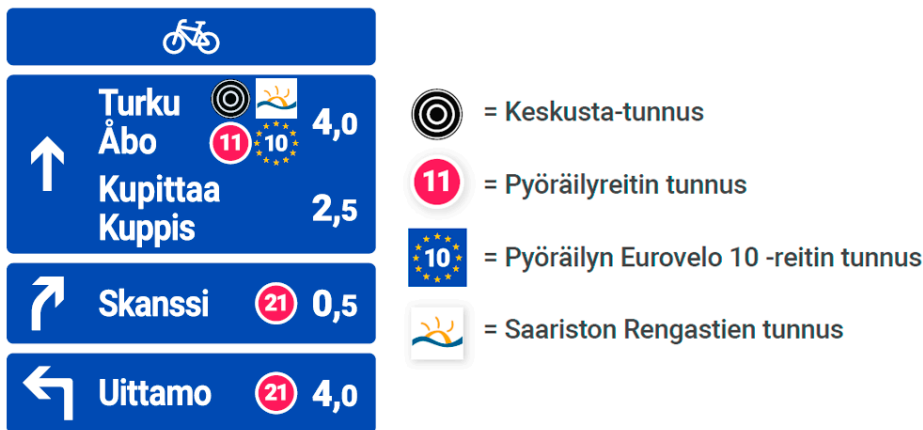
22 Saaristoreitti: Kaarina Auranlaakso – Parainen keskusta

23 Kehätie: Raisio – Turku – Piikkiö

### Joko tunnet uusien opasteiden symbolit?

”Pyöräilyn uusi opastus tunnustaa pyöräilyn paremmin liikennemuodoksi. Opastaulut on sijoitettu ennakkoon, jolloin pyöräilijä ehtii risteykseen tullessaan ajoissa päättää, mihin suuntaan kääntyy. Lisäksi opastaulut on suunnattu suoraan väylällä lähestyvää polkijaa kohti, jolloin niitä on helppo lukea liikkeessä. Uusi opastus on yksi toimenpide, jolla pyöräilyä pyritään tekemään sujuvampaa ja houkuttelevampaa.”

Piritta Keto, liikennejärjestelmäsuunnittelija, Varsinais-Suomen ELY-keskus



### Turkuun tulossa pyörähuoltopisteitä

Turku hankkii uusia pyörähuoltopisteitä kaduille asukkaiden vapaasti käytettäväksi. Pyörähuoltopisteille on varattu yhteensä yhdeksän paikkaa, joista aluksi käyttöön otetaan viisi: Läntisellä rantakadulla Vaakahuoneen lähellä, Nummenpakalla, Kirjastosillan yhteydessä, Uudenmaan tullilla sekä Aninkaisten sillan yhteydessä. Uudet huoltopisteet sijaitsevat kaikki kaupungin omistamilla katualueilla. Huoltopisteet sijoitetaan näkyvälle paikalle ja lähelle tärkeimpiä pyöräilyreittejä, jotta niistä olisi mahdollisimman paljon hyötyä pyöräilijöille. Ne tulevat käyttöön vuoden 2022 aikana.

Huoltopisteitä tehdään ELY-keskuksen toimesta myös Saariston pienen rengastien varrelle – lue lisää luvusta Pyörämatkailu ja vapaa-ajan pyöräily!

### Pyöräliikenne osaksi kuntien ilmastotyötä

Tässä artikkelissa

- Uudet ja tulevat pyöräväylät
- Pyöräilyn edistämishjelmat ja toimenpiteet kunnissa



## Artikkelin johdanto

Kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ohjelmatyö auttaa kuntaa pitkäjänteisessä suunnittelussa. Se on myös selkeä viesti kuntalaisille, yrityksille ja matkailijoille, että kunta haluaa todella edistää kävelyä ja pyöräliikennettä sekä ilmastoasioita. Strategiset edistämishjelmat auttavat usein myös infrastruktuurin parantamiseen tarkoitetun rahoituksen saamista. Kunta- tai seutukohtaisilla linjauksilla varmistetaan, että alueen liikenneympäristön kokonaisuus on hallinnassa ja kävelyä sekä pyöräliikennettä kehitetään tasapuolisesti osana muuta liikennejärjestelmää.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman ovat maakunnassa laatineet Turku, Salo ja Paimio. Valmisteilla ohjelma on Uudessakaupungissa sekä Laitilassa ja aloitettu Kaarinassa ja Liedossa. Edistämishjelma tukee vahvasti esimerkiksi ilmasto- tai ympäristöohjelman tavoitteita. Ohjelmassa voidaan tunnistaa ja nimetä konkreettisia toimia, joilla kävelyä ja pyöräilyä edistetään kunnan eri toimialoilla. Kestäviin liikennemuotoihin liittyvät tavoitteet on otettu yhä kiinteämmin huomioon myös koko kuntaa koskevissa kuntastrategioissa. Haasteita voivat aiheuttaa eri ohjelmien seuranta sekä toimenpiteiden edistämisen oikea-aikaisuus ja synkronointi.

Vuonna 2018 laadittu valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on ensimmäinen Suomessa valtioneuvoston tasolla hyväksytty ohjelma aktiivisten liikennemuotojen lisäämiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista. Keskeisiä keinoja ovat infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen.

Valonia on laatinut suunnitelmapohjan kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyön tueksi. Se julkaistiin joulukuussa 2021. [Tutustu kävelyn ja pyöräilyn edistämisen materiaalipakettiin Valonian sivuilla!](#)

## Uudet ja tulevat pyöräväylät

Turun seudulle on tehty runsaasti uusia pyöräväliä viime vuosina ja lisää on suunnitteilla. Esimerkiksi Paraisilla saariston rengastietä on parannettu muun muassa leventämällä ja päällystämällä yli 12 kilometriä vanhaa polkutietä. Tiedot väylistä on kerätty alueen kunnilta ja Varsinais-Suomen ELY-keskukselta.

[Lataa tästä Excel-tiedosto, johon on listattu väylät ja niiden pituudet kunnittain](#)

## Pyöräilyn edistämishjelmilla on vaikutusta

Matti Hirvonen, toiminnanjohtaja, [Pyöräilykuntien verkosto ry \(poljin.fi\)](#)

Kuntakohtaiset ja alueelliset pyöräilyn edistämishjelmat ovat tutkitusti\* tehokas tapa saada aikaan konkreettisia tuloksia pyöräilyn edistämistyössä. Jo edistämishjelman laatiminen on parhaimmillaan vahvasti poikkihallinnollinen prosessi, jonka aikana myös poliittinen tahtotila vahvistuu ja pyöräilykunnan visio konkretisoituu. Edistämishjelma korreloi tehokkaasti lähes kaikkien tärkeimpien osatekijöiden kanssa, joita ovat ainakin:

- Poliittiset päätökset pyöräilyn puolesta
- Korkeampi pyöräliikenteen investointitaso ja enemmän rahoitusta pyöräilyn edistämiseen
- Enemmän henkilöresursseja
- Poikkihallinnollinen aktiivinen työryhmä tai vastaava
- Pyöräliikenteen seuranta kunnossa
- Kasvavat pyöräilymäärät
- Parempi ympärivuotinen ylläpito ja pääreittien tehostettu talvihoito

- Asukkaat ovat tyytyväisempiä olosuhteisiin

Erytisen tärkeää on edistämishojelman hyväksyminen riittävän korkealla tasolla eli käytännössä kunnanvaltuustossa ja hallituksessa. Toteuttamisen ja seurannan varmistamiseksi on tarpeen asettaa poikkihallinnollinen työryhmä, joka raportoi ohjelman toteutumisesta kunnan johdolle vähintään kerran vuodessa.

\*Lähde: [Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018 \(Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349\) \(PDF\)](#)

## Tietoisku

Kuluttavan valintaan vaikuttavat eniten nopeus, helppous ja edullisuus.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \(PDF\)](#)

## Paimion jalankulun ja pyöräilyn edistämishojelma

[Paimion kaupungin jalankulun ja pyöräilyn edistämishojelma \(PDF\)](#) hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 2021. Ohjelma määrittelee tarvittavat toimet, joilla jalankulun ja pyöräiliikenteen asema ja suosio paimiolaisten arkiliikumisessa voi nousta merkittävästi nykyisestä. Jalankulun ja pyöräilyn edistämistä on tarkasteltu erityisesti maankäytön, infrastruktuurin sekä asenteiden ja liikuntatottumusten näkökulmista.

Ohjelmaa varten on kartoitettu liikenteen nykytila sekä liikenneverkko ja ohjelma on laadittu vuorovaikutteisesti niin asukkaiden kuin luottamushenkilöiden kanssa. Työpajatyöskentelyssä keskeisimmiksi motiiveiksi nousivat terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen, ympäristön vaaliminen ja liikenneturvallisuuden kohentaminen. Tärkeänä tavoitteena on ollut laatia selkeä ja käytännönläheinen ohjelma, jonka myötä tunnustetaan konkreettisia kohteita toteutettaviksi tulevina vuosina. Ohjelman toimeenpanoon on varattu määrärahaa vuodelle 2022 ja suurempien investointien osalta rakenteilla ja suunnitteilla on uusia kiertoliittymiä ja pyöräteitä.

Paimiossa tekninen lautakunta on vuonna 2021 hyväksynyt myös liikenteen rauhoittamisen periaatteet. Aloitteiden käsittelyssä kohteet pisteytetään turvallisuusongelmien, kuten ylinopeuksien osuuden, maankäytön, väylän ominaisuuksien sekä liikennemäärien perusteella.

## Tietoisku

Kesäkaudella lähes päivittäin pyöräilee 32 prosenttia asukkaista, talvikaudella päivittäin pyöräilevien osuus laskee 11 prosenttiin.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \(PDF\)](#)

## Turun keskustan pyöräiliikenteen verkkosuunnitelma

Turku on selvittänyt pyöräiliikenteen verkoston kehittämistä Turun keskustan alueella. Selvitys on yksi kaupunginhallituksen marraskuussa 2018 hyväksymän pyöräilyn kehittämishojelman kärkitoimenpiteistä, joilla pyritään kasvattamaan pyöräiliikenteen houkuttelevuutta Turussa.

Keskeinen tavoite työssä oli suunnitella yksisuuntaisten pyöräväylien tavoiteverkko Turun keskustan alueelle. Keskustan kaltaisessa tiiviissä kaupunkiympäristössä yksisuuntainen pyöräliikenne on loogisempaa, turvallisempaa ja tilankäytöllisesti tehokkaampaa. Se mahdollistaa selkeämmän kulkumuotojen erottelun, millä parannetaan myös jalankulun olosuhteita sekä parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti risteyksissä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon alustavassa suunnitelmassa esiteltiin erilaisia kehitysvaihtoehtoja, joissa arvioitiin yksisuuntaisen pyöräliikenteen soveltuvuutta Turussa. Eniten kannatusta (63 %) kaupunkilaisilta sai kyselyssä vaihtoehto, jossa pyöräliikenteen järjestelyissä edetään määrätietoisesti kohti yksisuuntaisuutta ja pyöräliikenteeseen investoitaisiin tulevina vuosina merkittävästi nykytilannetta enemmän. Samoilla linjoilla oli myös työn tehnyt konsultti. Toteutuksesta ei ole vielä tehty päätöksiä.

Lue lisää: [Turun pyöräliikenteen verkkosuunnitelma \(PDF\)](#) (mikäli linkki ei toimi klikkaamalla, kopioi hyperlinkin osoite ja liitä se selaimen osoitekenttään)

[Turun pyöräliikenteen verkkosuunnitelma, asukaskyselyn tulokset](#)

## Tietoisku

Tärkeimmät toimenpiteet pyöräilyn lisäämiseksi TOP3

- pyöräreittien jatkuvuuden parantaminen (91 %)
- talvikunnossapidon parantaminen (85 %)
- näkyvämmän roolin antaminen pyöräilylle maankäytön suunnittelussa ja päätöksenteossa (84 %)

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \(PDF\)](#)

## Aurassa parannetaan pyöräilyn edellytyksiä

Aurassa on viime vuosina pyritty parantamaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita erityisesti täydentämällä kävely- ja pyörätieverkoston. Kunnan tavoitteena on rakentaa lyhyitä, valaistuja, olemassa olevia väyliä yhdistäviä reittejä. Toimenpiteillä pyritään lyhentämään matkoja ja lisäämään kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusien väylien rakentamiseen on haettu valtionavustusta liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta. Pyöräteiden jatkuvuuden ja johdonmukaisuuden parantaminen on yksi helpoimpia keinoja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseksi myös pienemmissä kunnissa. Liikenteen rauhoittamisella taajama- ja keskusta-alueilla voidaan lisätä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Aurassa on edistetty myös kestäviä matkaketjuja lisäämällä bussipysäkkien määrää ja asentamalla niiden yhteyteen pyörätelineitä sekä rakentamalla pysäkeille jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Auran pyöräilyverkoston viime vuosien ja tulevaisuuden kehitystä voi tarkastella [uusien ja tulevien pyöräväylien esittelevästä Excel-tiedostosta](#)

## Turun polkupyöräilijät haluaa edistää pyöräliikenteen olosuhteita Turun seudulla

Matti Koskimies, Turun Polkupyöräilijät ry

Turun pyöräilyn olosuhteissa on tapahtunut paljon edistystä viime vuosina – etenkin, jos vertaan siihen aikaan, kun aloitin opinnot Turussa vuonna 1992. Silloinhan ei ollut mitään pyöräväyliä jokirannan, Koulukadun, Ratapihankadun ja Multavierunkadun rajoittamalla alueella – lisäksi koko alueella oli 50 km/h nopeusrajoitus. Tämän muuttuminen onkin merkittävin parannus pyöräilyn näkökulmasta.

Erilliset pyöräväylät eivät ole tarpeellisia siellä, missä moottoriajoneuvojen nopeudet ovat 30 km/h tai alle. Tätä pitäisi vielä vahvistaa rajoittamalla nopeuksia liikennemerkkien lisäksi myös tekemällä kaduista fyysisesti sellaisia, että ne houkuttelevat ajamaan hiljempaa. Tämä on yksi Turun polkupyöräilijät ry:n, tuttavallisesti Turpon, aktiivisesti ajamista asioista. Jatkossa tavoitteina ovat muun muassa pyöräliikenteen erottaminen jalankulusta, pyöräväylien laadun parantaminen sekä yleinen pyöräilyn arvostuksen nostaminen Turussa ja lähialueilla omana erillisenä liikennemuotonaan.

## Tietoisku

- Turussa pyöräillään eniten 1–4 km matkoja
- 89 % on vähintään melko tyytyväisiä Turkuun pyöräilykaupunkina
- 95 % tukee pyöräilyn edistämistä Turussa

[Turun pyöräilybarometri 2019 \(PDF\)](#)

## Uusilla laeilla ja ohjeistuksilla toteutetaan parempaa pyöräily-ympäristöä

### Tässä artikkelissa

- Miten tieliikenne laki muuttui?
- Miten muutokset näkyvät Turun seudulla?

### Artikkelin johdanto

Tieliikennelaki muuttui 1.6.2020. Uudessa laissa on korostettu yksisuuntaista pyöräliikennettä, uudenlaisia pyöräliikenteen väyliä sekä tarkennettu muun muassa pyörätien jatkeen merkitystä ja väistämisvelvollisuuksia. Laissa pyöräliikenne rinnastuu autoliikenteeseen, eikä sitä pidetä enää vain osana niin sanottua kevyttä liikennettä.

Uuden lain myötä myös pyöräliikenteen ja jalankulun suunnitteluohjeita on ollut syytä päivittää. Loppuvuodesta 2020 [Väylävirasto julkaisi pyöräliikenteen uuden suunnitteluohjeen](#), jonka laatimisessa hyödynnettiin pyöräliikenteen mallimaiden Hollannin ja Tanskan suunnitteluohjeita sekä viime vuosien onnistuneita pyöräliikenteen väyliä Suomesta, kuten Helsingin pyöräliikenteen laatuväyliä, baanoja. Uudella ohjeella pyritään siihen, että pyöräliikenteen verkot olisivat entistä korkealaatuisempia ja erilaisiin liikenneympäristöihin löydettäisiin sopivimmat mahdolliset ratkaisut. Jatkossa kuntia ohjeistetaan noudattamaan uutta suunnitteluohjetta esimerkiksi hakiessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta valtionavustuksia pyöräliikenteen väylähankkeisiin.

## Tietoisku

Uusi liikennemerkki: pyöräsuojatie

Uutena lakiin on tullut Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa -liikennemerkki B7, kansankielellä pyöräsuojatie. Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä ajorataa pyörätien jatkeella ylittävää polkupyöräilijää. Uudella liikennemerkillä voidaan vaikuttaa merkittävästi pyöräliikenteen sujuvuuteen, mutta sen yhteydessä tulee aina olla myös rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke. Muissa tapauksissa pyöräliikenteen etuajo-oikeus voidaan jatkossakin osoittaa kärkikolmiolla.

[Pyöräilijän liikennesäännöt Pyöräliiton sivuilla](#)

### Kolme keskeistä lakimuutosta

Tekstit: Elias Ruutti, yhteyspäällikkö, Liikenneturva

### Pyörätien jatke

Voimassa olevan tieliikennelain (729/2018) mukaan pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle on osoitettu väistämisvelvollisuus liikennemerkillä B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä), B6 (pakollinen pysäyttäminen) tai B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa). B7 on uusi liikennemerkki, jonka suunnasta ajavan on väistettävä ajorataa pyörätien jatkeella ylittävää pyöräilijää. Ennen 1.6.2022 merkinnät

eivät välttämättä vastaa lain vaatimuksia kahden vuoden siirtymäajan vuoksi ja tien ylitys vaatii tältäkin osin erityistä tarkkuutta. **Pyörätien jatke itsessään ei määrittele ajojärjestystä, vaan väistämisvelvollisuus perustuu aina joko liikennesääntöön tai liikenteenohjauslaitteeseen.** Siirtymäajan puitteissa olemassa olevia pyörätien jatkeita joko poistetaan tai ylityspaikkaan asetetaan väistämisvelvollisuutta osoittavat liikennemerkit. [Lue lisää pyörätien jatkeeseen liittyvästä lakimuutoksesta.](#)

Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä

Voimassa olevassa tieliikennelaissa yksisuuntaisella tiellä on mahdollista pyöräillä molempiin suuntiin, mutta vain silloin, kun se on lisäkilvin erikseen sallittu. Pyöräilijää kuvaava lisäkilpi H12.10 varustettuna tekstillä ”Ei koske” on oltava sekä yksisuuntaista tietä (E14) että kiellettyä ajosuuntaa (C17) osoittavan liikennemerkin yhteydessä. Polkupyöräilijän on näissä tilanteissa ajettava kulkusuuntaansa nähden oikeassa laidassa.

Valaisinmääräykset – muista punainen takavallo!

Voimassa olevan tieliikennelain mukaan valkoista tai vaaleankeltaista valoa eteenpäin näyttävän valaisimen lisäksi on käytettävä myös taaksepäin punaista valoa näyttävää valaisinta silloin, kun polkupyörää ajetaan tiellä pimeään tai hämärään aikaan tai näkyvyyden ollessa sään tai muun syyn vuoksi heikentynyt. Vaatimus on voimassa myös valaistuilla alueilla ja koskee polkupyöräiden lisäksi esimerkiksi kevyitä sähköajoneuvoja.

Näin lakimuutokset näkyvät Turun seudulla

Vuonna 2020 voimaan tullut tieliikennelaki tuo mukanaan uudenlaisia liikennemerkkejä- ja ratkaisuja kaduille. Turun seudulla uusia B7-pyöräsuojatiemerkkejä tulee jatkossa löytymään ainakin Turusta Itäiseltä rantakadun ja Sotalaistenkadun risteyksestä, Aninkaistensillalta sekä Raisiossa Kisakadulta. Kaarina muuttaa peräti 4 korotettua pyörätietä pyöräilijän tienylityspaikaksi: Kaarinan lukion edustalla, Auranlaakson koululla, Hovirinnan Kartanontielle sekä Untolantiellä. Lisäksi Kaarinaan tulee kokonaan uusi pyöräilijän tienylityspaikka Herrasniitynraitille.

Kunnat joutuvat valmistautumaan erityisesti pyörätien jatketta koskevaan lakiuudistukseen muokkaamalla suojatiemerkeitä. Siirtymäaikana pyöräilijöiden sekä muiden tienkäyttäjien kannattaa olla erityisen valppaana risteyksissä ja huomioida väistämisvelvollisuudet liikennemerkeistä. Pyöräilijän tulisi aina huomioida, että liikenteessä on useita paikkoja ja tilanteita, joissa pyöräilijä on väistämisvelvollinen.

[Lue lisää pyöräilystä Kaarinassa kaupungin verkkosivuilta](#)

Tietoisku

Missä pyöräilijän kuuluu kulkea?

Katso video: [Tieliikennelaki ja pyöräily: Pyöräilijän paikka tiellä \(Youtube\)](#)

[Pyöräilijän liikennesäännöt Pyöräliiton sivuilla](#)

Turun Itäisen Rantakadun yksisuuntaiset pyörätiet

Turun kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi vuonna 2019 Itäiselle Rantakadulle molemmin puolin kulkevat yksisuuntaiset pyörätiet. Näin jokirantaa saadaan rauhoitettua jalankulkijoille ja eri liikennemuotojen turvallisuus lisääntyy. Pyörätiet toteutetaan osana laajempaa Itäisen rantakadun parannushanketta ja elokuussa 2021 kaupunginvaltuusto hyväksyi Itäisen rantakadun aluetta koskevan laajan yleis- ja hankesuunnitelman. Samalla hyväksyttiin aikataulu, jonka mukaan pyörätiet valmistuvat 4 vuodessa.

Itäisellä Rantakadulla tavoitellaan pyöräliikenteen ja rannan muiden toimintojen yhteensovittamista tarjoten samalla pyöräliikenteelle laadukkaat olosuhteet muusta liikenteestä erillään. Rakenteellisesti erotellut pyörätiet noudattavat uusia pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita ja niillä on tarkoitus tehdä myös pyöräliikenteestä sujuvampaa ja viihtyisämpää. Pyöräliikenteen ohella hankkeessa on huomioitu rannan huoltoliikennettä, jonka yhteensovittamisessa muun liikenteen kanssa on ollut aiemmin haasteita.

Itäisen Rantakadun suunnitelman toteutus on jaettu kahteen vaiheeseen. Ensimmäisenä pyörätiet toteutetaan välille Rettiginrinne–Sotalaistenkatu ja toisessa vaiheessa välille Sotalaistenkatu–Purserinpuisto.

[Lue lisää Itäisen rantakadun kehittämisestä Turun kaupungin sivuilta](#)

## Kokeiluilla uusia palveluja ja toimintamalleja

### Tässä artikkelissa

- Tulevaisuuden pyöräpysäköintiratkaisut
- Talvikunnossapito

### Artikkelin johdanto

Erilaiset pyöräpysäköintiin ja pyöräilyn olosuhteisiin liittyvät kokeilut ovat sekä Turun seudulla että koko maassa lisääntyneet viime vuosina huomattavasti. Turussa on tehty kokeiluita pyöräväylien talvihoidon parantamiseksi sekä kokeellisia pyöräpysäköintiratkaisuja osana lukuisia kestävän kaupunkiliikenteen hankkeita. Uusia menetelmiä ympärivuotisen pyöräliikenteen mahdollistamiseksi tullaan kokeilemaan seudulla myös kuluvalta talvikaudella.

### Kokeiluilla kehitetään tulevaisuuden pyöräpysäköintiratkaisuja

Turussa on kesällä ja syksyllä 2021 testattu uusia ratkaisuja pyörien pysäköintiin. Turun kaupungin ja Turun Ammattikorkeakoulun vetämissä kokeiluissa pysäköinnistä kerätään asiakaspalautetta sekä dataa muun muassa kamerakuvan ja konenäön avulla. Kokeiluja toteutetaan yritysten luomien ratkaisujen pohjalta.

Pyöräpysäköintikokeiluihin kuuluvat myös sähköpyörien akuille tarkoitetut ilmaiset latauskaapit Turun pääkirjastossa, Hansakorttelissa sekä linja-autoasemalla. Uudelleen avatulla Turun linja-autoasemalla on lukittu pyörätalli, jonka avaus ja maksu tapahtuu lippuautomaatilla. Hansakorttelin parkkihallissa asiakkailta on pysäköinnin lisäksi mahdollisuus pyörän pesuun, huoltoon sekä omien tavaroiden säilytykseen. Pysäköinnin turvallisuutta lisää, kun asiakas saa ilmoituksen, jos pyörää liikutetaan hänen tietämättään. Kupittaalla, ICT-talon pyöräpysäköintikontissa, oli myös säilytyslokeroita sekä akun latausmahdollisuus.

”Kupittaan pysäköintikonttikokeilu onnistui kokonaisuudessaan hyvin, ja sille löytyi käyttäjiä. Palvelua parannettiin saadun palautteen perusteella muun muassa leventämällä sisäänkäynnin ramppia ja lisäämällä pyöränhuoltovälineiden määrää. Turvallisuuteen oli panostettu siten, että konttiin oli pääsy vain rekisteröidyillä käyttäjillä ja ulkopuolella oli kameravalvonta, mutta palautteen perusteella tulevaisuudessa turvallisuutta pitäisi kuitenkin lisätä.”

Noora Salmela, projektipäällikkö, Turun AMK

[Lue lisää pyöräpysäköintikokeiluista Turun kaupungin sivuilta](#)

## Paremmalla liikenneympäristöllä ja kunnossapidolla lisätään pyöräilyn houkuttelevuutta

Turun ja Kaarinan välillä, seututiellä 110, tutkittiin liikenneympäristön, sään, kelin ja kunnossapidon vaikutuksia jalankulun ja pyöräiliikenteen olosuhteisiin vuosina 2017–2021. Kohteena olleelle tieosuudelle tehtiin lukuisia parannuksia kuten päällysteiden uusimista ja levennyksiä, jatkuvuuden parannusta, ajoratamerkintöjä ja nojauskaiteita pyöräilijöille liikennevalo-ohjattuihin risteyskohtiin. Lisäksi pyöräiliikenteen viitoitusta ja alikulkutunneleita parannettiin. Talvikunnossapidon osalta laatuvaatimuksia selkeytettiin ja ajoitusta pyrittiin sovittamaan paremmin työmatkaliikennettä palvelevaksi.

Tutkimuksen perusteella parannustoimenpiteillä oli parannettu väylien käytettävyyttä ja lisätty pyöräliikennettä. Tärkeimpinä tekijöinä liikenneympäristön edelleen kehittämisen kannalta pidettiin valaistuksen lisäämistä ja väylien jatkuvuuden ja sujuvuuden parantamista. Vastaajien mukaan mukavuutta voitaisiin entisestään parantaa kulkumuotojen, eli jalankulun ja pyöräilyn, erottelulla. Tutkimuksen mukaan talvikunnossapidon kannalta keskeistä on tehokas lumenpoisto ja liukkaudentorjunta. Myös datan keräämisellä voidaan vaikuttaa kunnossapidon ohjaukseen ja optimointiin, mutta näitä tukevia järjestelmiä tulisi vielä kehittää.

Lue lisää: [Liikenneympäristön, sään, kelin ja kunnossapidon vaikutukset jalankulun ja pyöräiliikenteen olosuhteisiin : Case st 110 välillä Turku – Kaarina](#)

## Tietoisku

Vähintään kerran viikossa pyöräilee kesäkaudella 52 %, talvikaudella 22 % Turun ydinkaupunkiseudun asukkaista.

73 % pitää pyöräteiden talvikunnossapidon tehostamista ja parantamista tärkeänä.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \(PDF\)](#)

## Urakkamallilla haetaan laadukkaampaa talvikunnossapitoa

Turussa vuonna 2017 aloitettu tehostetun talvihoidon pyöräilyreitistö laajenee ja sen kunnossapito on päätetty kilpailuttaa omana urakkanaan, jolle on asetettu tarkat työn suoritus- ja laatuvaatimukset. Osalla reitistä liukkaudentorjuntaan käytetään harjasuolausmenetelmää ja osalla harjahiekoitusta. Harjasuolauksessa väylä harjataan ja sen jälkeen levitetään suola, joka estää tien pintaa jäätymästä. Kokemukset harjasuolauksesta ovat olleet pääsääntöisesti positiivisia, mutta suolan on katsottu myös ruostuttavan pyöriä. Toisaalta puhtaan tienpinnan ja lisääntyneen turvallisuuden ansiosta harjasuolaus on saanut myös kiitosta ja reitin laajentamista on toivottu.

Harjahiekoituksessa väylät harjataan ja hiekoitetaan 1–6 mm raekoon pestyllä hiekalla perinteisen sepelin sijasta. Harjahiekoituksessa käytetty pienemmän raekoon hiekka sopii perinteistä sepeliä paremmin pyöräiliikenteelle, sillä tien pinta pysyy tasaisempana eikä hiekka puhko renkaita. Tulevassa talvihoidon urakassa harjasuolattu reitti säilyy 12 km pituisena, mutta tehostetun talvihoidon reitti laajenee vuosittain: talvikaudella 2021–22 harjahiekoitettuja reittejä on yhteensä 20 km, 5 vuotta myöhemmin talvikaudella 2025–26 jo 70 km.

[Turun talvikunnossapidon reitit \(PDF\)](#)

Tehostetun talvihoidon harjahiekoitusreitti ulottuu talvella 2021-2022 Itäiseen Turkuun: Vanha Tampereentie-Maunu Tavastinkatu-Gregorius IX:n tie-Halistentie-Hämeentie(Auranlaaksoon asti)-Jaanintie ja Kalevantie-Littoistentie (Varissuolle asti)

Reitti laajenee tulevina vuosina seuraavasti:

Talvella 2022-2023 reitti laajenee läntiseen Turkuun: Koulukatu-Puistokatu-Naantalin pikatie, Puutarhakatu-Pansiontie-Suikkilantie-Markulantie(Tampereen valtatielle asti), Puutarhakatu-Pansiontie Satakunnantie (Raisioon asti), Köydenpunojankatu ja Nuijamaankatu

Talvella 2023-2024 reitti laajenee eteläiseen Turkuun: Kaskentie-Uudenmaantie (Eteläkaarelle asti)-Eteläkaari-Ispoisten puistotie-Askaistentie-Kunnallissairaalan tie-Kuninkaankartanonkatu-Martinkatu ja Kakkerrantie (Kaistarniemestä)-Hirvensalon puistotie-Stålmarminkatu(Merimiehenkadulle asti)-Merimiehenkatu

Talvella 2024-2025 reittiä täydennetään Puutarhakadulta Humalistonkadun ja Teatterisillan kautta Kunnallissairaalan tielle sekä mm. Inspektorinkadun, Kuraattorinpolun osalta, Savitehtaankadun, Keskikadun ja Vanhan Hämeentien alkupään osalta.

Talvella 2025-2026 reitti laajenee pohjoiseen Turkuun: Tampereentie/Tampereen valtatie (Vahdontielle asti) ja Raunistulan puistotie-Markulantie(loppuosa)

Tehoa talvihoitoon myös 10-tiellä Kauselasta Liedon keskusta

Varsinais-Suomen Ely-keskus ottaa käyttöön ensimmäisen jalankulku- ja pyöräilytien talvihoidon tehostamiskohteensa valtatiellä 10, välillä Kausela–Liedon keskusta, talvikaudella 2021–2022. Kohteen hoitamisesta harja-hiekoitus-menetelmällä on tehty tilaus seuraavaksi neljäksi vuodeksi.

## Tietoisku

13 % Turun talvipyöräilyreitien käyttäjistä on lisännyt talvipyöräilyään.

Keskimäärin 21 % turkulaisista pyöräilee ympäri vuoden.

64 % olisi valmis pyöräilemään enemmän talvella, jos matkalla ei tarvitsisi ajaa ajoneuvoliikenteen joukossa.

[Turun pyöräilybarometri 2019 \(PDF\)](#)

## Turvallinen liikenneympäristö lisää pyöräilyä

### Tässä artikkelissa

- Millainen on liikenneturvallinen kunta
- Sähköpotkulaudat ja muut uudet kulkuneuvot
- Liikennekasvatus

### Artikkelin johdanto

Kun halutaan lisätä lasten ja nuorten pyöräilyä, on tärkeintä huolehtia lähiliikenneympäristön turvallisuudesta: siitä, että lapsen on helppoa ja turvallista pyöräillä. Mitä nuorempa lapsi pääsee pyöräilemään, sitä varmempi lapsesta tulee liikenteessä toimijana. Pyöräilyyn voi tutustua ensin vanhempien kyydissä pyöräistuimessa, potkupyörällä itse potkutellen ja sitten aikuisen kanssa joko omalla pyörällä tai esimerkiksi peräpyörällä – markkinoilla on paljon tarjontaa perhepyöräilyyn.

Lapsen on helpompi selvittää itsenäisesti liikenteessä, jos hän on jo pienestä pitäen saanut kokemuksia ja opastusta erilaisista kulkumuodoista. On tärkeää, että kodin lähiympäristö ja arjen matkat kauppaan, kouluun, bussipyöräille tai kaverin luokse hoituvat sujuvasti ja turvallisesti.

\*\*\*



Sanna Ojajärvi, Kehittämispäällikkö, Pyöräilykuntien verkosto

Koulumatkapyöräilyn tila Suomessa on kaksijakoinen. Kevät- ja syyskuukausien aikana lähes kaksi kolmesta (61 %) alle viiden kilometrin koulumatkasta kuljetaan pyörällä. Talvikuukausina pyöräilyn osuus romahtaa: vain noin yksi kymmenestä (12 %) alle viiden kilometrin koulumatkasta kuljetaan pyörällä. Kävely houkuttelee erityisesti alle yhden kilometrin koulumatkoilla. Matkan pidentyessä kävelyn osuus vähenee: 1–3 kilometrin matkoista puolet (50 %) kävellään, mutta jo yksi viidestä koululaisesta (19 %) kulkee ne henkilöauton kyydissä. Käännekohtaksi muodostuvat 3–5 kilometrin koulumatkat:

[Infograafi koulumatkoista](#) (tekstiselite alla)

vain yksi neljästä (26 %) kulkee joko pyörällä (13 %) tai kävellen (13 %). Kolme neljästä koululaisesta kulkee tämän matkan moottoriajoneuvolla: henkilöautolla (23 %), mopolla, mopoautolla, mönkijällä tai muulla moottoriajoneuvolla (23 %) ja koulukuljetuksella (28 %). (LIITU 2018.)

Pyöräily on kilpailukykyinen kulkutapa myös 3–5 kilometrin koulumatkoilla ja ympärivuotista pyöräilyä tuetaan parhaiten turvallisilla ja sujuvilla koulureiteillä, joilla pyöräily ja jalankulku on selkeästi erotettu autoliikenteestä ja joiden varrella autoliikenteen nopeus on enimmillään 30 km/h. Lisäksi tarvitaan turvallisia vaihtoehtoja kadun ylitykseen tai alitukseen. Kuntien suuntaan kannattaakin luoda painetta keskeisten koulureittien käveltävyyden ja pyöräiltävyyden parantamiseksi.

Lapset oppivat Suomessa pyöräilemään keskimäärin 4,5-vuotiaina ja varhaislapsuus on otollinen vaihe harjoitella pyöräilyä ja liikenteessä kulkemisen taitoja. Varhainen pyöräilytaidon oppiminen ja liikennetaitojen harjaantuminen vahvoiksi kouluikään mennessä lisäävät myös vanhempien luottamusta koulumatkojen itsenäiseen pyöräilyyn. (Lue lisää: [Laukkanen et al. 2021.](#)) Jos liikenneympäristön turvallisuus tai lapsen liikennetaidot arveluttavat, aikuinen voi saattaa lapsen pyörällä kouluun. Kun saattoliikenne kulkee auton sijaan pyörällä, vähenee myös tarpeeton autoliikenne koulun lähistöllä ja aktiivinen kulkeminen muuttuu entistä turvallisemmaksi ja houkuttelevammaksi.

Kouluissa voidaan vahvistaa koululaisten pyöräily- ja liikennetaitoja sekä erillisillä pyöräily- ja liikenneoppitunneilla että pyöräilemällä koulupäivän aikana. Pyöräilyrajoitusten sijaan kannattaa suosia pyöräilyharjoituksia, sillä pyöräilytaidot karttuvat pyöräilemällä ja liikennetaidot karttuvat pyöräilemällä liikenteessä.

Lue lisää: [Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018.](#)

## Turun keskustan nopeusrajoituksia alennettiin

Turun keskustassa laskettiin nopeusrajoituksia syksyllä 2020. Rajoituksia muutettiin useilla kaduilla siten, että 40 km/h nopeusrajoitukset laskivat 30 km/h rajoituksiksi ja 50 km/h nopeusrajoitukset laskivat 40 km/h. Alemmilla nopeusrajoituksilla lisätään kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja vähennetään vakavia henkilövahinkoja. Ajonopeuksilla on vaikutuksia myös liikenteen aiheuttamaan meluun ja sitä kautta keskusta-alueen viihtyisyyteen. Nopeusrajoitusten alentuessa myös tarve erotella pyöräliikennettä autoliikenteestä vähenee. [Väyläviraston julkaiseman uuden pyöräliikenteen suunnitteluohjeen \(PDF\)](#) mukaan erillinen pyöräliikenteen väylä ei ole välttämätön tonttikaduilla tai kokoojakaduilla, joilla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Alhaiset nopeusrajoitukset takaavat siis kävelijöille ja pyöräilijöille turvallisemman liikenneympäristön.

## Uudet nopeusrajoitukset ja niitä tukevat toimenpiteet

Uudistus koskee Köydenpunojankadun, Helsinginkadun, Helsingintien, Hippoksentien, Uudenmaantien, Kaskentien, Kunnallissairaalan tien, Uittamontien, Kuninkaankartanontien, Stålarinkadun, Unioninkadun, satamaradan, Tukholman kadun ja Vakka-Suomentien rajaamaa aluetta.

Uudistuksen alueella entiset 40 km/h aluenopeusrajoitukset on muutettu 30 km/h aluenopeusrajoituksiksi. Entiset 30 km/h aluenopeusrajoitukset pysyvät ennallaan. Aivan uusia 30 km/h-nopeusrajoitusalueita ovat Koulukadun, Köydenpunojankadun, Aninkaistensillan ja Ratapihankadun rajaama alue sekä Hämeenkadun, Kiinamylynkadun, Tykistökadun ja Helsingin radan rajaama alue. Kauppatorin ympäristön rakennustöiden valmistuessa Yliopistonkadusta tulee kävelykatu ja Kauppiaskadusta Maariankadulta jokirantaan saakka pihakatu. Kävelykaduilla ja pihakaduilla nopeusrajoitus on 20 km/h. Nopeusrajoitus lasketaan myös Kupittaaanpuistossa arvoon 20 km/h. Itäisen Rantakadun nopeusrajoitus Myllysellan ja Kaskenkadun välillä putoasi 50 kilometristä tunnissa 30 kilometriin tunnissa. Nopeusrajoitus laski 50 kilometristä tunnissa 40 kilometriin tunnissa seuraavilla kaduilla:

- Tukholmankatu Ratavahdinrinteeseen saakka
- Koulukatu
- Puistokatu
- Naantalin pikatie
- Ratapihankatu
- Köydenpunojankatu
- Satakunnantie
- Aninkaisten silta ja sen rampit
- Aninkaistenkatu
- Helsinginkatu Aninkaistensillalta Tuomaansillalle asti
- Hämeenkatu Rehtorinpellonkadulle saakka
- Linnankatu
- Stålmarminkatu
- Martinkatu
- Itäinen Pitkäkatu
- Kaskenkatu Kunnallissairaалantielle saakka
- Kuninkaankartanonkatu
- Kupittaaankatu Uittamontieltä Kuninkaankartanonkadulle
- Uittamontie
- Askaistentie
- Kunnallissairaалantie
- Uudenmaankatu Kunnallissairaалantielle saakka
- Itäinen Pitkäkatu
- Kiinamylynkatu
- Lemminkäisenkatu Untamonkadulle saakka
- Tykistökatu

## Viiden tähden liikenneturvallinen kunta

Vuonna 2021 Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa kerättiin kunnilta tietoa Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -konseptin luokitukseen. Konseptia on kehitetty Liikenneturvan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteistyönä. Merkittävä painoarvo arvioinnissa oli kuntien työntekijöille kohdennetulla kyselyllä. Kyselyn tuloksista huomataan, että suurimmassa osassa kyselyyn vastanneissa kunnista kokoontuu liikenneturvallisuusryhmä säännöllisesti ja liikenneympäristön parantamistoimet ovat jatkuvia. Useissa kunnissa tehdään myös hyvin yhteistyötä eri hallinnonalojen sekä sidosryhmien kanssa.

Parantamisen varaa oli etenkin tiedottamisessa: liikenneturvallisuusasioista tiedotetaan vain hieman yli puolessa kunnista. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavien asioiden huomioimisesta kunnan kuljetushankinnoissa ei oikein tiedetty. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kohdistamista omaan henkilöstöön pidettiin vähäisenä tai siitä ei tiedetty. Parhaiten varsinaissuomalaisista kunnista pisteet huomioiden pärjäsivät tällä kertaa Masku ja Naantali, jotka saivat molemmat 4,31 tähteä. Parhaimmat pisteet pelkän kyselyn perusteella saivat Kaarina ja Kankaanpää. Mikään kunta ei yltänyt viiteen tähteen.

### Turun seudun kuntien pisteet viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arvioinnissa

Kunta	Onnettomuspisteet (max. 5)	Kyselypisteet (max. 26)	Yhteensä (max. 31)
Naantali	5	20	25
Masku	4	21	25
Kaarina	0	23	23
Parainen	1	16	17
Raisio	1	16	17
Rusko	4	11	15
Paimio	0	14	14
Lieto	0	14	14
Aura	0	13	13
Turku	1	12	13
Nousiainen	0	10	10
Mynämäki	0	9,5	9,5
Sauvo	0	4	4

### [Viiden tähden liikenneturvallinen kunta 2021 – kyselyn analyysi \(PDF\)](#)

### Kuntien liikenneturvallisuustyön suunnitelmia

Turun ympäryskuntiin laaditaan vuoden 2022 keväällä konkreettiset liikenneturvallisuustyön kehittämissuunnitelmat, jotka toimivat päivityksenä vuonna 2012 julkaistulle [Turun seudun turvallisen ja kestävä liikenteen suunnitelmalle](#). Työtä koordinoi Varsinais-Suomen ELY-keskus ja mukana on 11 kuntaa. Tavoitteena on liikenneturvallisuustilanteen jatkuva paraneminen kohti kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita sekä kuntien liikenneturvallisuustyön tason nostaminen Viiden tähden liikenneturvallinen -konseptin tasolle 4–5.

Päivitystyön yhteydessä järjestetyssä asukaskyselyssä kesällä 2021 korostui huoli korkeista ajonopeuksista. Suoraan pyöräilyyn liittyen kysymykset koskivat onnettomuus tai läheltä piti -tilanteita pyöräillessä sekä jalankulku- tai pyöräily-yhteyden puuttumista. Kyselyyn vastasi lähes 3 000 henkilöä. Vaaranpaikkoja tai muita kehittämistarpeita saatiin kartalle lähes 6 200 kpl ja onnettomuuksia tai läheltä piti -tilanteita lähes 1 400 kpl. Lue lisää: [Tiedote 30.9.2021: Korkeat ajonopeudet ja risteysturvallisuus huolettavat Turun ympäristökuntien liikenteessä \(Varsinais-Suomen ELY-keskus\).](#)

Kemiönsaaren kunnan ja Paraisten kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelmat valmistuivat joulukuussa 2020. Tavoitteena on saavuttaa niin sanottu nollavisio sekä kuolemaan että loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien, mutta myös koetun turvattomuuden osalta. Tavoitteita ja toimenpidesuunnittelua on peilattu läpi työn Liikenneturvallinen kunta -tähtiluokituksen kriteeristöön ja tavoitteena on, että jo lähivuosina molemmat kunnat saavuttavat toivotun tähtiluokan 4–5/5. Turun kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma valmistuu marraskuussa 2022.

## Tietoisku

Pyöräilyn edistämisen kannalta tärkeimpänä toimenpiteenä pidettiin liikenneturvallisuuksuunnitelman parantamista (93 % vastaajista).

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \(PDF\)](#)

## Kaarinassa parannettu pyöräilijöiden asemaa liikennejärjestelyillä

Kaarinassa tehtiin keväällä 2020 periaatepäätös, että kaikki kadut, joiden varressa on pyörätie, muutetaan sivukatuihin nähden etuajo-oikeutetuiksi. Tällöin sivukaduilta tulevien autoilijoiden on selkeästi väistettävä myös pyöräilijöitä. Näin parannettiin pyöräilijöiden asemaa noin 70 olemassa olevassa liittymässä Kaarinassa ja samaa periaatetta noudatetaan jatkossa kaikissa uusissa rakentamiskohteissa.

## Kurittulan uuden koulun lähiliikenneympäristön ratkaisut Maskussa

Koulujen pyöräilykulttuurilla sekä saattoliikenteen järjestelyillä on tärkeä rooli pyöräilyn edistämässä. Saattoliikenteeseen liittyvät ongelmat ovat usein yhteisiä pienille ja suurille kunnille: usein koulun portin ulkopuolella ja pihalla on hankaluuksia saattoliikenteen kanssa. Pysäköintialueelle voi muodostua ruuhkaa lapsia tuotaessa tai hakiessa ja vaaratilanteita aiheutuu, mikäli lapset kulkevat autojen seassa – varsinkin pimeällä.

Viime vuosina Turun seudulla on useissa kouluissa tehty järjestelmällisesti parannuksia saattoliikenteen käytäntöihin sekä infrastruktuuriin. Esimerkiksi Maskussa on uutta Kurittulan alakoulua rakennettaessa suunniteltu uudelleen myös saattoliikenteen ja lähiliikenteen järjestelyt sekä koulurakennuksen välittömät piha-alueet. Suuri osa suunnitelmista toteutettiin koulun ja viereisten urheilun ja vapaa-ajan alueiden rakentamisen yhteydessä. Saattoliikenne on suunniteltu yksisuuntaiseksi sekä muusta liikenteestä erilliseksi. Kävelylle ja pyöräilylle varatut väylät on rakennettu niin, että ne risteävät autoliikenteen kanssa mahdollisimman vähän. Useat aiemmin huolta herättäneet suojatiet on korotettu ja valaistusta parannettu sekä koulukeskukseen alueella että oppilaiden koulutien varrella. Pyöräpysäköintialueet taas on sijoitettu niin, että niihin pääsee helposti ja turvallisesti kaikista tulosuunnista: näin vältetään tarpeetonta poikittaista pyöräliikennettä koulun alueella. Alueella koulun vieressä onkin jo nyt runsaasti erilaisia vapaasti käytettäviä pelikenttiä, kiipeilytelineitä sekä liikunta- ja urheilumahdollisuuksia.

## Sähköpotkulaudat ja muut uudet kulkuneuvot

Viime vuosina on liikenteeseen tullut runsaasti erilaisia sähköisiä kulkuneuvoja, jotka ovat liikennesääntöjen osalta rinnastettavissa joko kävelijöihin, pyöräliikenteen tai mopoihin. Tämä monimuotoinen joukko

kulkuvälineitä ja niihin liittyvät säännöt sekä käyttötavat ovat vasta muotoutumassa. Liikenneympäristössä nämä uudet, kevyet kulkuvälineet voivat aiheuttaa hankaluuksia ja vaaratilanteita. Ajoneuvoja ei tarvitse rekisteröidä, eikä niiden ajamiseen ole lähtökohtaisesti ikärajaa.

Erytystä huolta ovat herättäneet suurissa kaupungeissa kaupallisten operaattoreiden vuokraamat sähköpotkulaudat ja niiden pysäköinti. Vaaraa aiheuttaa etenkin se, että vuokraskuuteilla ajetaan usein ilman kypärää ja alkoholin vaikutuksen alaisena. Yliopistolliset keskussairaalat ovat julkisuudessa ilmaisseet huolensa etenkin pään kohdistuneiden vammojen määrän huomattavasta lisääntymisestä ja nyttemmin sekä ministeritasolta että kaupunkien toimesta on neuvoteltu ja tehty kokeiluita palveluntuottajien kanssa turvallisuutta parantavista toimintatavoista, kuten yöaikaisen nopeuden rajoittamisesta. Turussa kokeiltiin heinä-elokuussa 2021 kuukauden ajan sähköpotkulautojen nopeuden pudottamista 15 km/h keskiyön ja aamukuuden välisenä aikana. Pitkäaikaisia tutkimustuloksia esimerkiksi nopeusrajoitusten vaikutuksista ei kuitenkaan vielä ole.

Suurin osa markkinoilla olevista yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista rinnastuu tieliikennelain mukaan polkupyörään, jolloin niillä ajettaessa tulee käyttää pyöräliikenteen väyliä. Suunnittelussa tulisikin jatkossa huomioida myös runsastuva kevyiden sähköajoneuvojen valikoima.

Turun kaupunki on pyrkinyt luomaan vuorovaikutus- ja yhteistyökanavan liikkumispalveluiden tarjoajien kanssa Liikkumispalvelut turvallisesti osaksi lähiympäristöä -hankkeessa (LIPATOL). Liikenneturvallisuuden ja katutilan käyttöön on haettu parannuksia luomalla yhteisiä pelisääntöjä, esimerkiksi sähköisille yhteiskäyttökulkuneuvoille varattuja pysäköintialueita. Kaupunki on tehnyt myös [verkkosivut, joilta löytyy lisätietoja yhteiskäyttökulkuneuvojen käytöstä](#).

[Tutustu LIPATOL-hankkeen loppuraporttiin \(PDF\)](#)

## Tietoisku

67 % kokee, että sähköpotkulaudat tekevät kaupunkiliikenteestä turvattomamman tuntuisen.

[Liikenneturva](#)

## Kestävää menoa -oppimateriaalikonaisuus

Vuonna 2020 Valonia julkaisi ensimmäistä kertaa kestävään liikkumiseen keskittyvän opetusmateriaalikonaisuuden alakouluille. Maksuttoman materiaalin avulla halutaan tuoda kestävän liikkumisen moniulotteista käsitettä tutuksi oppilaille ja saada lapset pohtimaan liikenteen ja liikkumistapojen vaikutuksia sekä omaan elämäänsä, että ympäröivään maailmaan. Opettajien työtä helpotetaan selkeillä, opetussuunnitelmaan sidotuilla ohjeilla ja valmiiksi suunnitelluilla oppituntikonaisuuksilla. Kokonaisuudessa on mukana interaktiivinen video ja muita verkkotehtäviä, paikkatietotehtäviä, ulkona oppimista kotitehtävänä sekä ryhmässä sekä luova kuvataideosio. Materiaalia on tämän vuoden aikana testattu Salossa Uskelan koulussa, Uudessakaupungissa Saarniston koulussa sekä Liedossa Ilmaristen koulussa ja palaute on ollut erittäin positiivista.

[Video: Mitä tarkoittaa kestävä liikkuminen? \(Youtube\)](#)

## Pyöräilyn positiivinen vaikutus talouteen

### Tässä artikkelissa

- Pyöräilyn talousvaikutukset
- HEAT-laskennat

- Ilmasto- ja pyöräliikenteen budjetointi

## Artikkelin johdanto

Pyöräilyn suurimmat taloudelliset hyödyt tulevat terveyshyödyistä, mutta lisäksi muun muassa ruuhkien ja päästöjen väheneminen sekä pyöräliikenteen väyläinvestointien pienemmät kustannukset autoteihin verrattuna lisäävät pyöräilyyn panostamisen kannattavuutta. Tutkimukset osoittavat, että turvallinen ja laaja pyörä- ja kävelytieverkosto kannustaa kuntalaisia lisäämään arkiliikkumista. ([UKK-instituutti: Liikkuva kuntalainen säästää rahaa \(PDF\)](#))

Liikkumattomuus näkyy miljardiluokan kansantaloudellisina kustannuksina. Aikuisväestöstä vain murto-osa liikkuu viikoittain liikkumissuosituksen mukaisesti. Liikkumattomuus ja liiallinen paikallaanolo lisäävät useiden kansansairauksien kuten tyyppin 2 diabeteksen, sepelvaltimotaudin ja masennuksen riskiä.

Maailman terveysjärjestö WHO on jo yli kymmenen vuotta sitten kehittänyt HEAT-laskentamallin, jolla voi laskea kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä säästettäviä euroja. Malli perustuu saavutettuihin säästöihin, kun ehkäistään ennenaikaisia kuolemia ja huomioi lisäksi liikenneonnettomuudet sekä päästöjen aiheuttamat haitat terveydelle.

**Valtakunnallisesti on laskettu, että pyöräilyn lisääminen 20 prosentilla tuottaisi 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.**

[Lue lisää pyöräilyn taloushyödyistä Bikenomics-raportista 2018 \(PDF\).](#)

## Tietolaatikko

YK suosittaa, että aktiivisiin liikennemuotoihin, kävelyn ja pyöräilyyn, käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista. [UNEP: Global Outlook on Walking and Cycling \(2016\).](#)

Viime vuosina panostukset pyöräilyn infraan ovat kasvaneet, vaikka vielä onkin matkaa YK:n asettamaan suositukseen. Esimerkiksi Traficomien myöntämän kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen hankkeiden määrä ja summat ovat olleet viime vuosina merkittäviä.

2018: 15 rahoitettua hanketta, kokonaissumma 3,5 milj. €

2020: 51 rahoitettua hanketta, kokonaissumma 31,5 milj. €

2021: kokonaissumma 28,5 milj. € (hankkeiden lopullinen määrä ei vielä tiedossa)

Vuoden 2022 valtion talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on varattu enää vain 4 miljoonaa euroa. Investointiohjelman avulla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta, vähentää liikenteen päästöjä ja lisätä arkiliikuntaa.

Lue lisää: [Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus](#)

Vuonna 2020 valtio tuki kävelyä ja pyöräliikennettä 42,9 miljoonalla eurolla, mikä oli yli 10 kertaa niin paljon kuin vuonna 2019. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen hyväksyttävistä kustannuksista. Vuonna 2020 Turku sai Kauppias Hammarin kadun sekä Rehtorinpellonkadun ja Vatselankadun pyöräkatuihin yhteensä noin 1 040 000 euroa.

## HEAT-laskennat tuovat taloushyödyt näkyväksi

2018–2021 toteutetussa HEAT – Participatory Urban Planning for Healthier Urban Communities -hankkeessa kokeiltiin WHO:n HEAT-laskentamallin hyödyntämistä seudullisesti, tausta-avuksi kuntarajat ylittävälle liikenteensuunnittelutyölle ja alueen päätöksenteon tueksi. Useamman kunnan alueelle, esimerkiksi koko Turun seudulle, on luotettavaa laskelmaa haastavaa toteuttaa, sillä parametrit poikkeavat

paljon toisistaan – isommissa kaupungeissa esimerkiksi pyöräilyn osuus on suurempi ja pienemmissä kunnissa etenkin välimatkojen takia henkilöautoilu suuremmissa roolissa. Tuloksissa päädytään keskiarvoihin, jotka eivät kuvaa kunnolla minkään kunnan tilannetta. Oikeasuuntaisimpaan kokonaiskuvaan taloudellisista hyödyistä päästiinkin Turun ydinkaupunkiseudun (Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Turku) tarkastelussa.

**Laskelman mukaan hyödyt olisivat 20,9 miljoonaa euroa vuodessa, jos pyöräilijämäärä nousisi Turun kaupunkiseudulla noin kaksi prosenttiyksikköä – 8 prosentista kymmeneen.**

[Lue lisää seudullista HEAT-laskelmista \(PDF\)](#)

[Lue lisää HEAT-laskurista virallisilta verkkosivuilta \(englanniksi\)](#)

Liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa valtakunnallisessa kävelyn- ja pyöräilyn edistämishjelmassa on asetettu tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvu 30 %:lla. Tätä tavoitetta noudattaen Paimio toteutti kävelyn- ja pyöräilyn edistämishjelmaa laatiessaan HEAT-laskelman ja tulokseksi tuli, että päästessään tähän tavoitteeseen, kunta säästäisi 700 000 € vuosittain.

[Lue lisää: Paimion jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelma 2021–2026 \(PDF\)](#)

## Kaarinan kaupungin ilmastobudjetti

Monet kunnat ja kaupungit ovat alkaneet laatia ilmastobudjettejaan. Ilmastobudjetointi tarkoittaa paikallisten päästövähennysten kytkemistä kunnan talousarvioon.

Myös Kaarinassa laadittiin kaupungin ensimmäinen ilmastobudjetti syksyllä 2021. Ilmasto-ohjelman vuosittaiset toimenpiteet on kirjattu talousarvioon ja samalla toimenpiteiden vaatimalle työlle on varattu tarvittavat määrärahat. Ilmastobudjettiin on kirjattu muun muassa lähivuosien kevyenliikenteen väyläinvestointeja, uusia pyöräpysäköintipaikkoja sekä opastuksien parantamista omaehtoisen liikunnan reitistöillä. Pyöräilyä sekä pyöräilykasvatusta edistetään konkreettisesti käyttämällä muutamassa varhaiskasvatuksen yksikössä niin kutsuttua muksubussia eli sähköavusteista polkupyörää, jolla hoitaja kuljettaa lapsiryhmää. Lisäksi perusopetuksen koulut tulevat edistämään koulumatkaliikuntaa entisestään yhteistyössä kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa.

Osana ilmastobudjettia on myös päästöbudjetti, jolla seurataan päästövähennystavoitteen edistymistä. Kaarinan ilmasto-ohjelman 2030 tavoitteena on muun muassa, että Kaarinan kaupunki on ensimmäinen Suomen kunta, joka saavuttaa 80 prosentin päästövähennyksen vuoden 2007 asukaskohtaiseen päästötasoon verrattuna. Tavoitteena on myös, että ymmärrys 1,5 asteen elämäntavasta sekä päästötavoitteesta lisääntyy Kaarinassa. Liikenteen osalta ohjelman tavoitteena on puolittaa päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta.

[Infograafi Kaarinan kasvihuonekaasupäästöistä](#) (tekstiselite alla)

Kaarinan kasvihuonekaasujen päästöt vuonna 2019 olivat yhteensä 152,8 kt CO<sub>2</sub>-ekv, ilman teollisuutta (CO<sub>2</sub>-raportti, Sitowise Oy). Tieliikenteen osuus oli 49 %, erillislämmitys 23 %, kaukolämpö 9 %, kuluttajien sähkökulutus 8 %, sähkölämmitys 6 %, maatalous 3 %, maalämpö 1 %, jätehuolto 1 %.

## Pyöräilykuntien verkosto auttaa jäsenkuntiaan edistämään pyöräliikennettä

Matti Hirvonen, toiminnanjohtaja, [Pyöräilykuntien verkosto ry \(poljin.fi\)](#)

Lisää pyöräilyä, lisää hyvinvointia! Pyöräliikenteellä ja sen edistämällä on merkittävä rooli kansanterveyden ja -talouden, viihtyisän elinympäristön sekä kuntien veto- ja pitovoiman nostamisessa. Jokaisessa kunnassa kannattaa siirtyä pyöräilyä tukevista puheista tekoihin.

Laadukkaiden ja sujuvien pyöräilyolosuhteiden tulee olla kaikkien saatavilla läpi vuoden, jotta pyöräilyn moninaiset hyödyt realisoituvat. Pyöräilykuntien verkosto toimii jäsenkuntiansa tukena, innostajana sekä vaikuttajana pyöräiliikenteen aseman ja olosuhteiden huomattavaksi parantamiseksi. Pyöräilykuntien verkosto edistää 142 jäsenkuntansa voimin pyöräiliikennettä ja pyörämatkailua ensisijaisesti hyvinvointivaikutusten takia ja kannustaa kaikkia kuntia liittymään mukaan edelläpolkijoiden kasvavaan joukkoon!

[Pyöräilykuntien verkoston Pyöräiliikenteen investoinnit kunnissa –webinaarin materiaalit \(kesäkuu 2021\)](#)

## Pyöräiliikenteen budjetit

Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen edellyttää sekä henkilö- että taloudellisia resursseja. [Turun pyöräilyn kehittämishojelmassa \(PDF\)](#) on esitetty 10 kärkitoimenpidettä, joiden vuositason budjetti on noin 2,4–2,8 miljoonaa euroa. Kaupungin tavoitteena on kasvattaa pyöräilyn ja jalankulun määrää vuosittain 3 %.

Helsingissä pyöräiliikenteen budjetti on ollut n. 30 € vuodessa asukasta kohden vuodesta 2020 lähtien. Turussa vuosina 2021–2025 pyöräiliikenteen asukaskohtainen budjetti on noin 14 € vuosittain. Tästä suuri osuus kuuluu Itäisen rantakadun uusien pyöräteiden kehittämiseen. On huomionarvoista, että pyöräiliikenteen budjettien vertailu kaupunkien välillä on kuitenkin haastavaa, sillä pyöräilylle ei ole yleensä yhtä korvamerkittyä budjettia.

Lue lisää: [Kestävien kulkutapojen osuuden lisääminen Turussa \(PDF\)](#)

## Eri liikennemuodoille varattu katutila jakaantuu kaupungeissa usein epätasaisesti

Turun ruutukaava-alueella yli 52 % katutilasta on pyhitetty ajoneuvoliikenteelle ja autojen pysäköintiin, kun pyöräiliikenteelle varattu osuus katutilasta on vain noin 2 %. Kohdentamalla katutilaa aktiivisille liikkumismuodoille voidaan vähentää autoilua sekä siitä aiheutuvia ruuhkia ja ohjata ihmisiä aktiivisten liikennemuotojen sekä joukkoliikenteen pariin. Lähde: [Traffic Evaporation: What Really Happens When Road Space is Reallocated from Cars?](#)

Turun ruutukaava-alueen katutilan jako: Ajoin ja pysäköinti 52,5 %, Yhdistetty jalankulku ja pyöräily 4,5 %, Viheralue 8 %, Torit ja aukiot 5,4 %, Pyörätie 2,1 %, Jalkakäytävä 21,1 %, Hidaskadut 4,4 %, Erotusalue 2 % (Lähde: Turun kaupunki, katurekisteri (Taneli Pärssinen ja Antti Alanko).

## Pyörämatkailu ja vapaa-ajan pyöräily

### Tässä artikkelissa

- Pienen rengastien pyöräväylät ja kehittäminen
- Varsinais-Suomen pyöräreittejä
- Pyörämatkailukeskus

### Artikkelin johdanto

Ihmiset ovat innostuneet erilaisista pyöräretkistä etenkin pandemia-ajan lähimatkailubuumiin myötä. Pyöräreittien kunnosta sekä ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistavista olosuhteista pitää huolehtia yhä paremmin niillä alueilla, joilla väyliä käyttävät arjen matkojen lisäksi myös matkailijat.

Matkailijat haluavat maisemien lisäksi nauttia myös hyvistä palveluista matkan varrella. Pyörämatkailija toivoo nykyisin sekä hyviä ravitsemis-, majoitus- että pyöränhuoltomahdollisuuksia. Esimerkiksi Turun saaristossa useita palveluita on jo saatavilla, ja uutuuksina myös Pienen rengastien varrelle on tulossa



pyörähuoltopisteitä. Edelleen puuttuu kuitenkin paljon toivottu mahdollisuus varata sekä ostaa esimerkiksi lauttalippuja, majoituspaikkoja ja muita palveluja samasta paikasta, mieluiten mobiilisti.

Pyörämatkailija voi valita kulkupelikseen vaikkapa isopyöräisen fatbiken ja perheet pääsevät suuremmallakin joukolla matkaan esimerkiksi tavarapyörän kanssa. Sähköavusteiset maasto- tai citypyörät mahdollistavat pyöräretket myös esimerkiksi senioreille. Matkailijan näkökulmasta näihin liittyvät vuokraus- ja logistiikkapalvelut joustavine noutopisteineen ovat tärkeitä. Toiset haluavat ottaa oman pyöränsä matkalle mukaan ja toisille ratkaisevaa on hyvän pyörän vuokrausmahdollisuus retkikohteessa.

Pyörämatkailu on hyvää vauhtia kasvava markkina niin kansainvälisesti kuin Suomessa. EU:n arvion mukaan Euroopassa tehdään vuosittain noin 2,3 miljardia pyörämatkaa, joiden vuotuinen arvo on yli 44 miljardia euroa. Volyymistä jotain kertoo se, että pyörämatkailu on ollut Euroopassa jo hyvän tovin muun muassa risteilymatkustusta suurempi markkina. Yöpyviä pyörämatkailijoita on vuodessa yli 20 miljoonaa, ja he kuluttavat vuosittain matkoillaan noin 9 miljardia euroa.

[Lue lisää Rambollin artikkelista: Pyörämatkailu elää vahvaa nousukautta.](#)

## Saariston pienen rengastien pyörätieosuudet ja huoltopisteet

Osa Pienestä rengastiestä kulkee erillisillä jalankulku- ja pyöräilyväylillä ja osalla reitistä kuljetaan ajoradalla. Pieni rengastie kulkee Turusta Kaarinan kautta Paraisille, sieltä Nauvoon, josta mennään lautalla Seilin kautta Rymättylän Hankaan, josta reitti jatkuu Luonnonmaan saaren kautta kohti Naantalia ja Raision kautta Turkuun. Pyöräliikenteen väylä reitillä on vuoden 2021 lopussa Naantalien Luonnonmaan ja Paraisten lauttarannan välisellä osuudella, sekä pienellä osuudella Rymättylässä ja Nauvon keskustassa. Reitillä on myös losseja sekä yhteysalus (Parainen-Nauvo, Nauvo-Seili-Hanka, Hämmärönsalmen lossi). Pyörämatkailijoita ajatellen reitin varrelle on asennettu myös pyörän pikahuoltopisteitä Paraisilla Paraisten keskustaan, Lillmälöön sekä Nauvon keskustaan ja Naantalissa Hankaan sekä Röölään.

## Saariston rengastiellä pyöräilläään yhä enemmän

Saariston rengastie on yksi Suomen tunnetuimmista pyörämatkailukohteista. Tunnettuus ja suosio on näkynyt pyöräilijämäärien nopeana kasvuna: kun vuonna 2016 pyöräilijöiden määrä Pienellä rengastiellä oli 1798, niin vuonna 2021 tilastoitiin jo lähes 5400 pyöräilijää touko-syyskuun aikana.

Pienen rengastien pyörämatkailun kasvun ja yleisen pyöräilyn kasvutavoitteiden myötä Pienelle rengastielle laadittiin vuonna 2019 jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma yhteistyössä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Paraisten ja Naantalien kaupunkien kanssa. Suunnitelma oli osa kuntien ja valtion välistä MAL-sopimusta. Pienen rengastien kehittämisellä pyritään tekemään kävelystä ja pyöräilystä reitillä entistä miellyttävämpää ja turvallisempaa saaristomatkailua edistäen.

Pienen rengastien jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita on jo parannettu muun muassa leventämällä ja päällystämällä niin kutsuttua polkutietä Ersbystä Nauvon lauttarantaan asti. Lisäksi päällysteitä olemassa olevilla pyöräliikenteen väylillä on uusittu. Pyörämatkailijoita ajatellen reitin varrelle on asennettu myös pyörän pikahuoltopisteitä. Reitti on nyt viitoitettu ja opastettu kokonaisuudessaan, jotta reitillä kulkeminen pyörällä olisi sujuvampaa ja turvallisempaa. Kehittämissuunnitelman mukaisesti tulevaisuudessa pyritään rakentamaan lisää pyöräteitä sekä parantamaan pyöräilijöiden turvallisuutta leventämällä tienpientareita ja rauhoittamalla liikennettä.

## Tietoisku

35 % käytti reitin kiertämiseen 2 päivää.

56 % kiersivät reittiä vastapäivään (Turku-Parainen-Nauvo-Naantali-Turku) ja 19 % olivat kiertäneet reitin joskus molempiin suuntiin, 25 % kiersi reitin myötäpäivään.

66 % kiersi reitin kahden hengen ryhmässä.

47 % vastaajista koki ajoradalla ajamisen ja autoliikenteen vilkkauksen suurimmaksi ongelmaksi sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta.

[Saariston rengastien kehittämissuunnitelman yhteydessä teetetty kysely. Liite 3, s. 57 \(PDF\)](#)

## Pyörämatkailukeskus tukee pyörämatkailun edistämässä

Pyöräliitto ja Pyöräilykuntien verkosto perustivat kesällä 2020 uuden valtakunnallisen Pyörämatkailukeskuksen, joka edistää laajasti pyörämatkailua- ja vapaa-ajanpyöräilyä kuten perinteistä retkipyöräilyä, päiväretkeilyä, maastopyöräilyä, hissipyöräilyä laskettelukeskuksissa, pyörävaellusta eli bikepackingiä, pyöräilykilpailuja sekä -tapahtumia.

Uusi toimija pyrkii nostamaan Suomen tunnettuutta pyörämatkailukohteena ja esittelemään Suomen parhaita reittejä ja kohteita. Käytännössä apua tarjotaan esimerkiksi pyörämatkailuun liittyvissä kysymyksissä sekä tietotarpeissa ja esimerkiksi reittien kehittämisessä.

Pyörämatkailukeskus vastaa Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen koordinoinnista ja kehittämisestä. Tunnuksen avulla pyöräilijä löytää itselleen sopivia palveluita, joihin tietää olevansa tervetullut. Yritykset voivat saada Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen käyttöönsä tarjoamalla pyöräilijäystävällisiä palveluita.

## Koko Itämeren kiertävä kansainvälinen pyöräreitti EuroVelo10 on opastettu välillä Kirkkonummi-Turku

EuroVelo -projektissa kehitetään Euroopan laajuista pyöräilyreitiverkostoa, joka koostuu olemassa olevista pyöräteistä ja pyöräilyreiteistä, joita pyritään yhdistelemään toisiinsa suuremmaksi kokonaisuudeksi. Itämeren kiertävä EuroVelo 10 on yksi yhteensä 17:stä EuroVelo -reitistä.

Turun ja Kirkkonummen väliselle EuroVelo 10 reitin osuudelle saatiin opasteviitat valmiiksi kesällä 2021. Reitti kulkee suurimmaksi osaksi alemmalla maantieverkolla, kaikkein vilkkaimmin liikennöityjä maanteitä on pyritty reitillä välttämään. Maantie- ja yksityistieosuuksilla pyöräillään kuitenkin tien pientareella. Osittain reitti kulkee myös kuntien keskustoissa ja taajama-alueilla yhdistetyillä jalankulun ja pyöräilyn väylillä.

EuroVelo 10 -reitien opastuksella pyritään vastaamaan pyörämatkailun kysyntään sekä tuomaan esille eri kulkumuotojen liikennöintitarpeita maanteillä. Suomessa EuroVelo 10 -reitien kehittämisestä koordinoi vuonna 2020 perustettu Pyörämatkailukeskus.

[Katso EuroVelo -reitit kartalla](#)

[Lue lisää Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tiedotteesta: Kansainvälinen pyöräilyreitti Eurovelo 10 on opastettu välillä Turku–Kirkkonummi](#)

## Kaarinassa ja Liedossa tehdään opasteita Tammireiteille

Tammireittien reittikokonaisuuteen kuuluu yhteensä noin 500 kilometriä pyöräily-, patikointi- ja melontareittejä. Reitit kulkevat Kaarinan, Paimion, Liedon ja Sauvon alueella sekä kuntien välisillä yhdysreiteillä. Reittejä on kehitetty vuosina 2017–2020 ja reitit täydentyvät edelleen uusilla kohteilla ja

niiden tiedot tullaan päivittämään sivustolle [reitisto.fi](https://reitisto.fi). Reittien opasteviittoja on tulossa tulevaisuudessa myös maastoon.

Tammireittien pyöräilyreitit muodostavat yhdessä pyöräilyn yhdysreittien kanssa laajan verkoston ja reiteiltä voi jatkaa myös esimerkiksi saaristoon Rannikkoreittiä tai Saariston Rengastietä pitkin. Reitit yhdistyvät myös historiallisiin Hämeen härkätiehen, Kuninkaantiehen ja Pyhän Olavin merireittiin.

#### **Tammireittien pyöräilyreitit Kaarinassa:**

- Harvaluodon pyöräilyreitti 7,8 km
- Piikkiö–Toivonlinna pyöräilyreitti 6,5 km
- Tuorla–Raadelma pyöräilyreitti 4,3 km
- Kuusiston linnanraunioiden pyöräilyreitti 7 km

#### **Tammireittien pyöräilyreitit Liedossa:**

- Hämeen Härkätie 33 km
- Kuuden kunnanosan kierros 61 km

### [Aurajoentie – Uusi matkailureitti läpi Varsinais-Suomen](#)

Varsinais-Suomeen perustettiin alkuvuodesta 2021 uusi matkailutie, joka alkaa Turun suurtorilta ja kulkee Aurajoen länsipuolella seututietä 222 Turusta Liedon aseman kautta Auraan ja jatkuu yhdysteitä pitkin Pöytyän Riihikosken kautta Oripäähän. Aurajoentien reitti on yhtenäinen historiallisen Varkaantien kanssa ja se muodostaa selkeän reittikokonaisuuden. Matkailureitin voi kulkea kävellen, pyörällä tai autolla ja sillä uskotaan olevan edellytyksiä lisätä alueen matkailua ja elinvoimaa. Aurajoentien rinnalla kulkee myös Aurajoen melontareitit, jossa voi kulkea melomalla tai SUP-laudalla.

[Lue lisää Aurajoentien matkailuinfo -sivustolta](#)

#### Linkkilista matkailureiteistä

- [Saariston rengastie \(Visit Parainen\)](#)
- [Rannikkoreitti](#)
- [Härkätie](#)
- [Kuninkaantie](#)
- [Pyhän Olavin merireitti \(Visit Parainen\)](#)
- [Aurajoentie](#)

### Turun Pyörämessut voitti Sytytä Turku –palkinnon

Turun Pyörämessut aiotaan järjestää ensimmäistä kertaa Turun Vanhalla Suurtorilla ja sen ympäristössä elokuussa 2022. Tapahtuma koostuu erilaisista osuuksista kuten pyöräpiknikistä, innovaatio- ja ideakilpailusta, perinteisestä messumyynnistä ja ohjelmalavasta, taitopyöränäytöksistä sekä suuresta pyöränkorjauspajasta. Turun Pyörämessut sai alkunsa Sytytä Turku -ideakilpailusta vuonna 2020, jossa Turun kaupunki etsi innovaatioita kaupunkikeskustan kehittämiseen. Pyörämessukonsepti oli yksi kilpailun 12 päävoittajasta mikä merkitsee sitä, että Turun kaupunki on yhteistyössä tapahtuman toteuttamisessa.

Video: [Turun Pyörämessut / Turku - Suomen pyöräpääkaupunki](#) (Youtube)

## Tekijät

Turun seudun pyöräilykatsaus on koottu osana [Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2021 -hanketta](#) yhteistyössä kuntien ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Valonia on saanut katsauksen kokoamiseen liikkumisen ohjauksen valtionavustusta [Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta](#).

### **Mukana katsauksessa:**

Valonia, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen ELY-keskus

Turku, Naantali, Raisio, Kaarina, Lieto, Rusko, Parainen, Paimio, Nousiainen, Masku, Aura, Sauvo ja Mynämäki

**Julkaisun tuottaja:** Anna Sampo (Valonia)

**Sisältöjen koonti ja tekstien toimitus:** Olli Haapanen, Paula Väisänen, Anna Sampo, Maiju Oikarinen, Marja Tommola (Valonia)

**Kiitokset myös seuraaville kirjoittajille ja sisällöntuottajille:** Hanna Lindholm, Piritta Keto & Jaakko Klang (Varsinais-Suomen ELY-keskus), Matti Koskimies (Turun polkupyöräilijät ry), Taneli Pärssinen (Turun kaupunki), Noora Salmela (Turun AMK), Matti Hirvonen & Sanna Ojajärvi (Pyöräilykuntien verkosto), Elias Ruutti (Liikenneturva), Heikki Saarento (Varsinais-Suomen liitto)

**Valokuvat:** Miriam Sewón, Maiju Oikarinen, Olli Haapanen, Eero Sundvall, Paula Väisänen, Valtteri Moilanen, Anna-Mari Alkio, Mikko Kiero, Turun kaupunki

**Otsikkojen kuvitukset sekä karttagrafiikat (Seudulliset pääpyöräilyreitit, Uudet ja tulevat pyörävyylät, Saariston rengastie):** Tiina Liuska