

Jokikadun pyöräkadun seurantatutkimus

Porvoon kaupunki

Loppuraportti

29.6.2023



Jokikadun pyöräkadun seurantatutkimus

SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto	2
2	Kohteen esittely.....	2
3	Tutkimusmenetelmät ja keskeiset tulokset.....	9
	3.1 Käyttäjäkysely	9
	3.2 Tarkkailututkimus	17
4	Päätelmät ja suositukset.....	26
5	Yhteenveto	27
	Liitteet	28

1 Johdanto

Tässä tutkimuksessa tarkkailtiin liikennekäyttäytymistä Porvoon keskustassa sijaitsevalla Jokikadun pyöräkatuosuudella yhtenä arki-aamuna ja yhtenä arki-iltapäivänä syksyllä 2022. Havaintoja täydennettiin toteuttamalla asukkaille kysely, jossa selvitettiin heidän mielipiteitään ja kokemuksiaan pyöräkatujärjestelystä. Liikennettä tarkkailtiin uudelleen toukokuussa 2023 mahdollisten käyttäytymismuutosten havaitsemiseksi.

Tarkkailututkimuksen tilasi Porvoon kaupungin kaupunki-infra, jossa työstä vastasi projektipäällikkönä suunnitteluinsinööri Antti Javanainen. Työtä ohjasivat Porvoon kaupungilta myös suunnittelupäällikkö Elina Leppänen, suunnitteluinsinööri Antero Eskelinen, liikennesuunnittelupäällikkö Hanna Linna-Varis, liikenneinsinööri Niklas Luoto ja viestintäasiantuntija Mia Grönstrand.

Tutkimuksen laati konsulttityönä A-Insinöörit, jossa työn projektipäällikkönä toimi Piritta Laitakari. Tarkkailututkimuksen ja asukaskyselyn analyysistä vastasi Tuomas Kiuru.

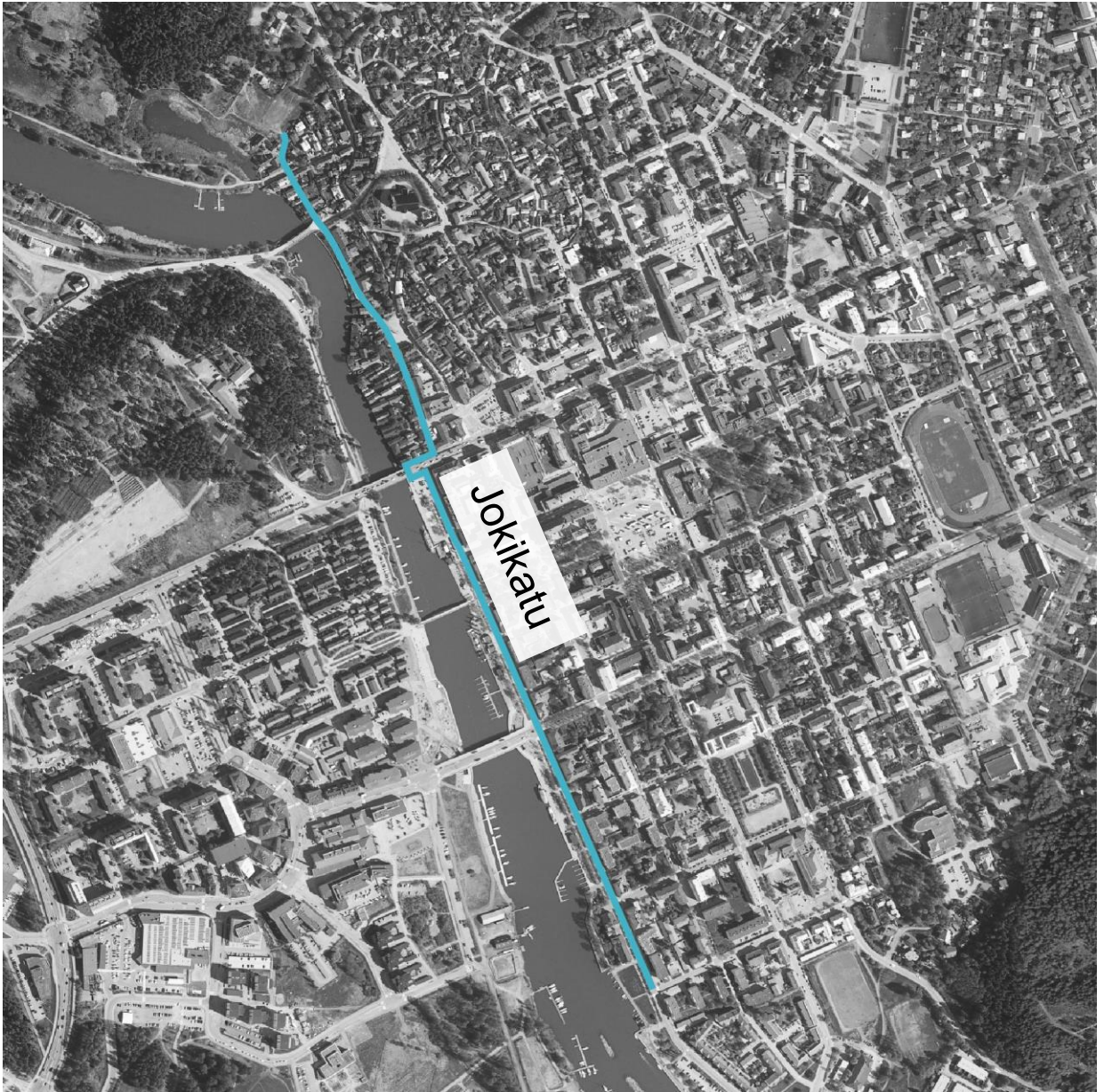
2 Kohteen esittely

Jokikatu on Porvoon keskustassa Porvoonjoen itäistä rantaviivaa myötäilevä noin 1,5 kilometriä pitkä katu (kuva 2.1).

Vuonna 2018 Porvoon kaupunki asetti strategiassaan (*Unelmien Porvoon 2030*) tavoitteeksi, että Porvoosta tehdään arkipyöräilykaupunki, jossa pyörällä pääsee vaivattomasti töihin, ostoksille ja harrastuksiin. Kaupunki päätti myös edistää ympärivuotista kaupunkipyöräilyä sekä rakentaa uusia pyöräliikenteen väyliä.

Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma laadittiin vuonna 2020. Edistämishjelmaa varten tehdyssä asukaskyselyssä ilmeni, että pyörällä ajamista Jokikadun rantapromenadilla pidettiin vaikeana, koska siellä käveltiin paljon, ja että osa vastaajista ei ajamiehellään ajoradalla. Hankaliksi paikoiksi koettiin myös Jokikadun pohjoispää Mannerheiminkadun uuden sillan kohdalla sekä Jokikadun ja Runeberginpuiston kohdalla olevan jalankulun ja pyöräliikenteen sillan liittymä. Myös pyöräpysäköinnin

mahdollisuuksia Jokikadulla pidettiin puutteellisina. Näiden perusteella Jokikadun pyöräliikenteen järjestelyiden kehittäminen Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun välillä todettiin yhdeksi kaupungin tärkeimmistä pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämistoimista.



Kuva 2.1: Jokikadun sijainti Porvoon keskustassa (Maanmittauslaitoksen ortoilmakuva (CC BY 4.0)).

Jokikadun merkitys osana kaupungin pyöräliikenteen verkkoa on suuri: keskustan etelä–pohjoissuuntaisen pyöräliikenteen pääreitteinä Jokikatu kokoaa Tarkkisten ja Näsin suuntien pyöräliikenteen päävirrat. Myös osa Aleksanterinkadun sillalta keskustaan

suuntautuvasta pyöräliikenteestä kulkee Jokikadun kautta, koska Aleksanterinkatu on joen itäpuolella jyrkässä ylämäessä, ja sen pyörätiet ovat puutteelliset.

Toisaalta Jokikadun merkitys keskustan poikittaiselle moottoriajoneuvoliikenteelle on vähäinen, koska samansuuntaiset Piispankatu ja Rauhankatu pystyvät välittämään moottoriajoneuvoliikennettä riittävästi.

Vuoden 2012 empirekaupungin jokirannan asemakaavassa Jokikadun osuus Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun välillä osoitettiin kaduksi, jonka liikenteessä painotuvat jalankulku ja pyöräliikenne, ja jolla pyöräliikenne ohjataan ajoradalle. Puurivin ja joen välinen rantapromenadi varattiin kaavassa jalankulun ja oleskelun tilaksi.

Vuoteen 2018 asti pyöräliikenne ohjattiin jalankulun sekaan rantapromenadille. Tuolloin valmistui kaupungin toimeksiannosta laadittu keskustan yleispiirteinen kehittämissuunnitelma, jossa esitettiin keskustaan useita hidas- tai pyöräkatuja, joilla autoliikenne järjestetään pyöräliikenteen ehdoilla (kuva 2.2). Myös Jokikadun osuutta Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun välillä esitettiin tällaiseksi. Kaupungin päättäjät toivoivat tuolloin, että liikenneratkaisuja kokeiltaisiin rohkeasti.



Kuva 2.2: Vuonna 2018 laaditussa keskustan yleispiirteisessä kehittämissuunnitelmassa esitetyt liikennejärjestelyt (kuva: Uusi Kaupunki Kollektiivi Oy ja WSP Finland Oy).

Vuonna 2019 Jokikadun rantapromenadi muutettiin jalkakäytäväksi ja pyöräliikenne ohjattiin ajoradalle. Tarkoitus oli sekä rauhoittaa rantapromenadi jalankululle ja oleskelulle että sujuvoittaa pyöräliikennettä. Vuonna 2020 katuosuudella kokeiltiin ns. suosituspyöräkaistoja (kuva 2.3).



Kuva 2.3: Vuosina 2020–2021 käytössä olleet Jokikadun suosituspöytäkaistat.

Osuuden muuttamisesta pyöräkaduksi valmistui myöhemmin yleissuunnitelma, ja kaupunkikehityslautakunnan päätöksellä muutosta alettiin valmistella. Vuonna 2021 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi hankkeelle noin 100 000 euron valtionavustuksen, jolloin aloitettiin myös katu- ja rakentamissuunnitelmien laadinta. Rakentaminen alkoi suunnitelmien valmistuttua keväällä 2022. Muutostöiden valmistuttua pyöräkatujärjestely otettiin käyttöön kesällä 2022 (kuva 2.4).



Kuva 2.4: Jokikadun pyöräkatu lokakuussa 2022 (kuva: Tuomas Kiuru).

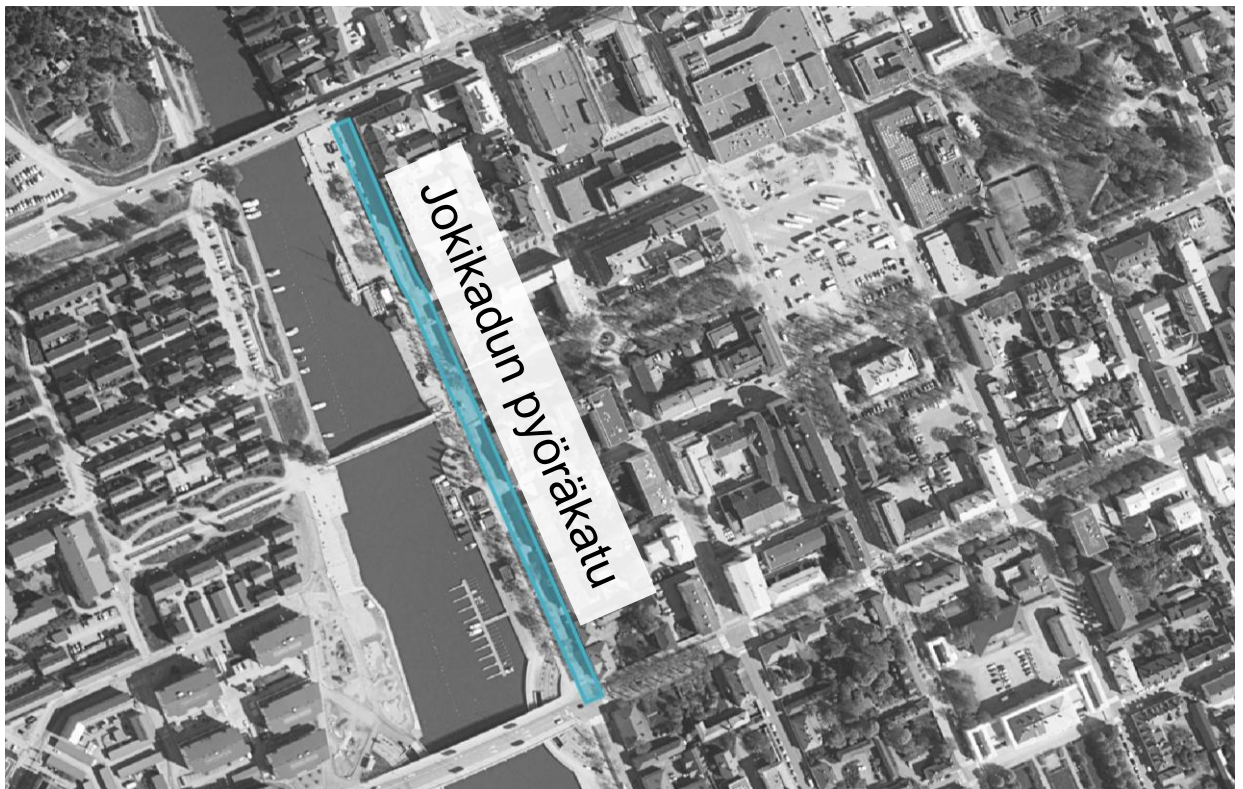
Pyöräkatu on korkeatasoinen pyöräliikenteen väylä, jossa pyöräliikenne on ensisijainen kulkutapa moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden (kuva 2.5). Pyöräkadulla saa siis ajaa myös esimerkiksi autolla tai moottoripyörällä, mutta ajonopeus on sovitettava pyöräliikenteen mukaiseksi. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan nopeusrajoitus pyöräkadulla voi olla enintään 30 km/h, ja se esitetään aina liikennemerkillä. Moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksien pysyminen alhaisina varmistetaan rakenteellisilla keinoilla, kuten kapealla ajoradalla.



Kuva 2.5: Alankomaisella pyöräkadun (holl. *fietsstraat*) liikennemerkillä viestitään, että auto on pyöräkadulla vierailijana. Oikealla kuva Jokikadun pyöräkadun liikennemerkistä E28.

Pyöräkatu soveltuu pyöräliikenteen ratkaisuksi kadulla, jolla on ainakin osan aikaa vuodesta kaksinkertainen määrä pyöräliikennettä autoliikenteeseen nähden. Yhden vuorokauden moottoriajoneuvoliikenteen määrän pitäisi myös olla alle 2 500. Kesällä 2020 Jokikadun lasketut vuorokauden liikennemäärät vaihtelivat 900 ja 1 400 moottoriajoneuvon välillä, minkä perusteella se soveltuu hyvin pyöräkaduksi. Liikennejärjestelyjen muuttamisen jälkeen liikennemäärät laskettiin uudelleen toukokuussa 2023, jolloin vuoden keskimääräiseksi liikennemääräksi saatiin 797 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kevään 2023 liikennelaskennan tuloksia tarkennetaan myöhemmin toteutettavan videokuvaukseen perustuvan laskennan avulla, ja liikennemäärien kehittymistä seurataan säännöllisesti lähivuosien aikana.

Kartta Jokikadun valmistuneen pyöräkatuosuuden sijainnista on kuvassa 2.6.



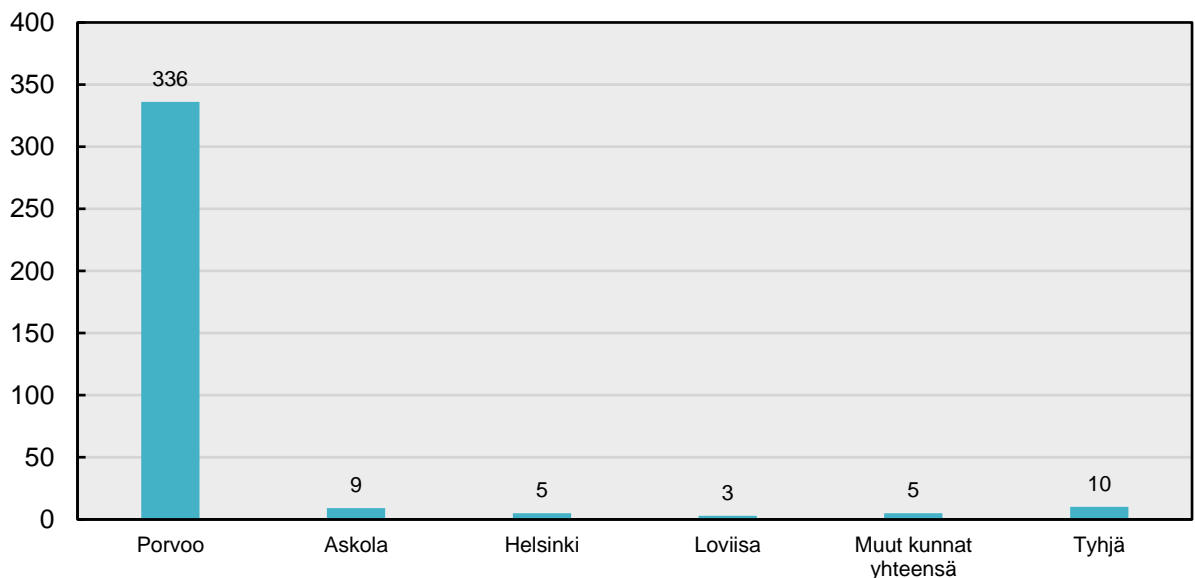
Kuva 2.6: Jokikadun pyöräkadun sijainti Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun välissä Porvoon keskustassa (Maanmittauslaitoksen ortoilmakuva (CC BY 4.0)).

3 Tutkimusmenetelmät ja keskeiset tulokset

3.1 Käyttäjäkysely

Tutkimuksessa selvitettiin asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä Jokikadun pyöräka-
tujärjestelystä kyselyn avulla. Porvoon kaupungin verkkosivuilla julkaistuun kyselyyn
pystyi vastaamaan 7.–21. joulukuuta 2022. Kyselyn avautumisesta julkaistiin myös tie-
dote Porvoon kaupungin verkkosivuilla. Kyselyyn pystyi vastaamaan suomeksi tai ruot-
siksi. Kyselyyn vastanneista 82 prosenttia valitsi suomenkielisen ja 18 prosenttia ruot-
sinkielisen kyselylomakkeen. Kyselyn kysymykset esitetään kootusti liitteessä 1.

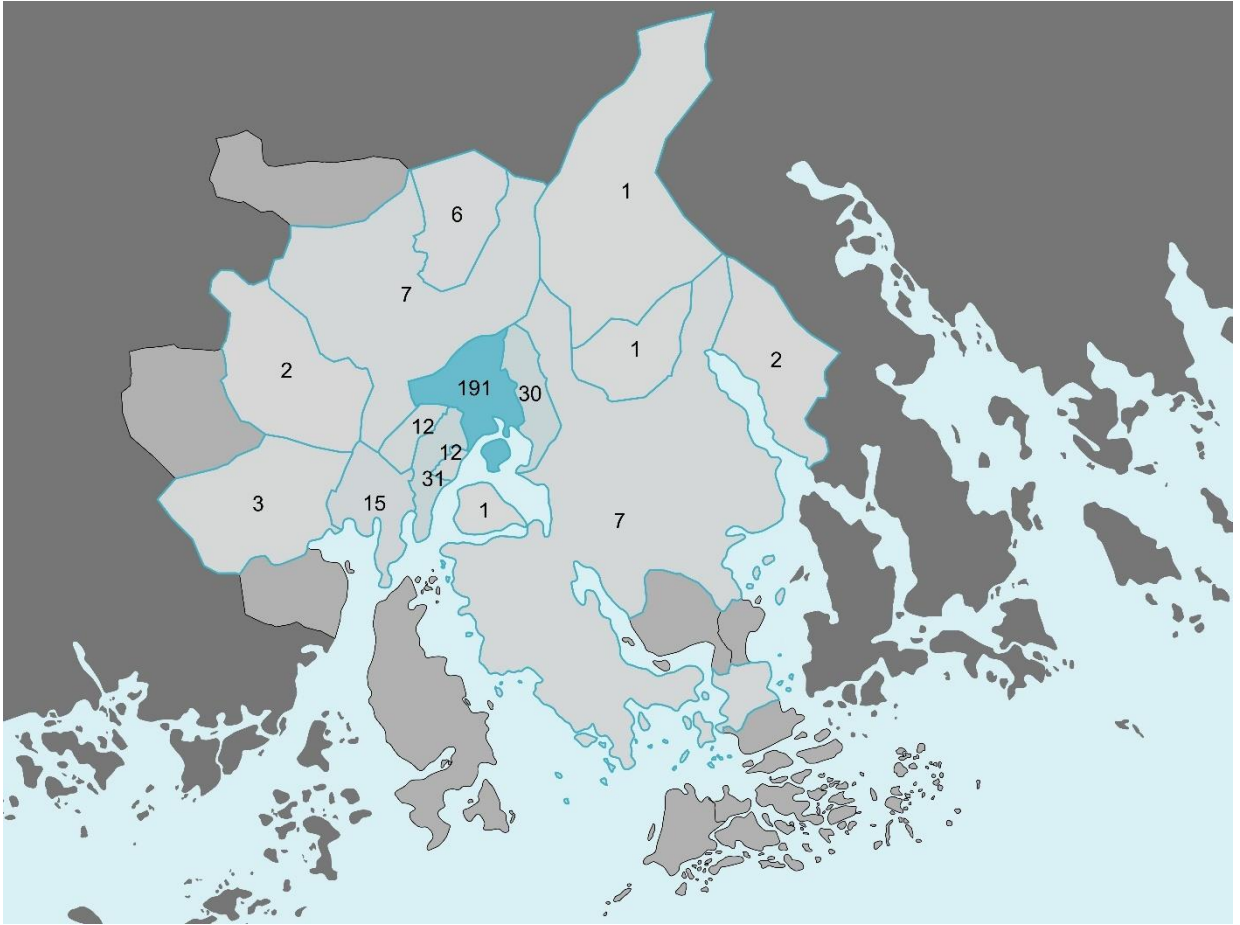
Kyselyyn vastasi 368 ihmistä, joista 336 ilmoitti asuvansa Porvoossa (kuva 3.1). Por-
voossa asuvien vastaajien alueellisen jakautumisen selvittämiseksi vastaajilta kysyttiin
myös heidän postinumeroalueensa (taulukko 3.1 ja kuva 3.2). Vastaajista naisia oli
190 ja miehiä 154 (kuva 3.3). Vastaajien ikäjakauma esitetään kuvassa 3.4.



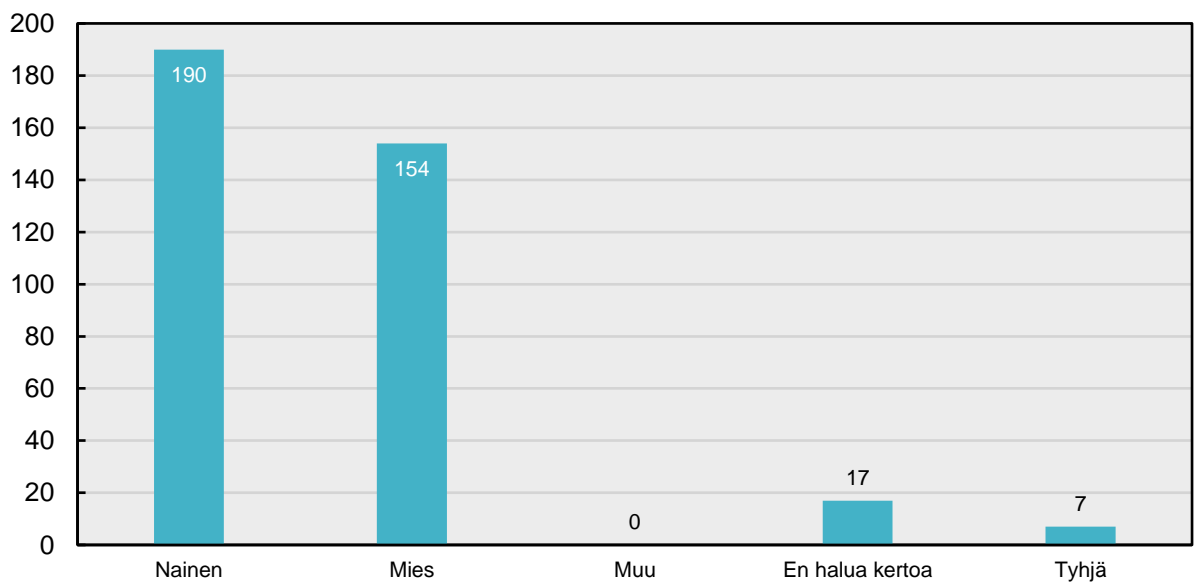
Kuva 3.1: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen asuinkunnittain ($n = 368$).

Taulukko 3.1: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen postinumeroalueittain.

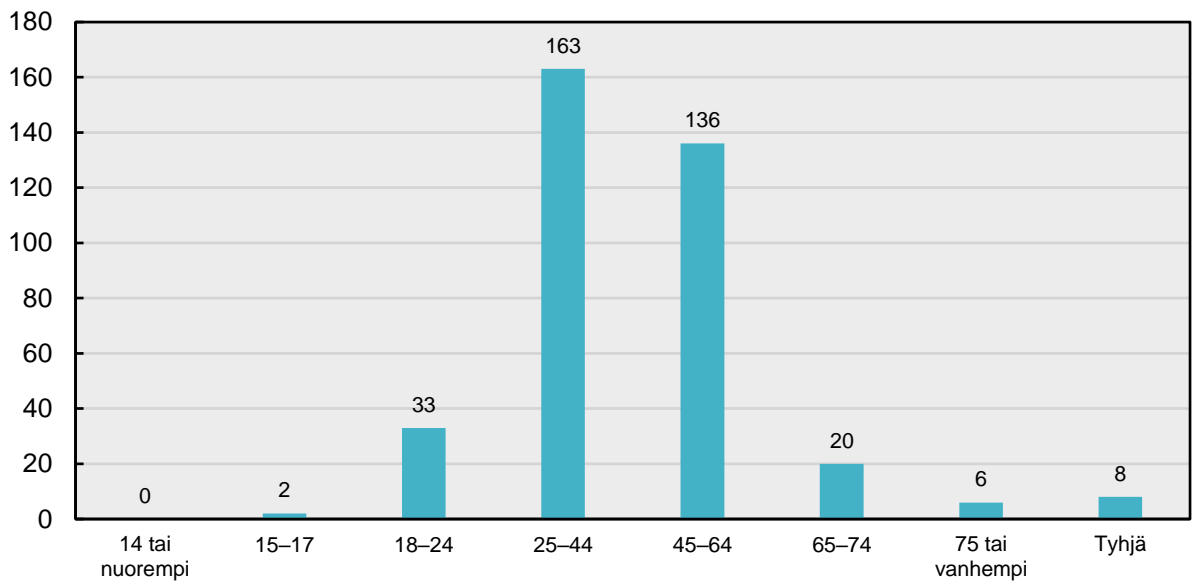
Postinumeroalue	Vastajien määrä
06100 Porvoon keskusta	191
06400 Gammelbacka	31
06150 Kevätkumpu	30
06750 Tolkkinen	15
06450 Eestinmäki–Ernestas	12
06650 Hamari	12
06200 Porvoo, itäinen	7
06500 Saksala–Suomenkylä	7
06530 Kerkkoo	6
06830 Kulloonkylä	3
07110 Hinthaara	2
07320 Jakari	2
07280 Ilola	1
07310 Sannainen	1
07410 Kråkö	1
Muut kunnat yhteensä	16
Tyhjä	31
Kaikki yhteensä	368



Kuva 3.2: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen postinumeroalueittain.

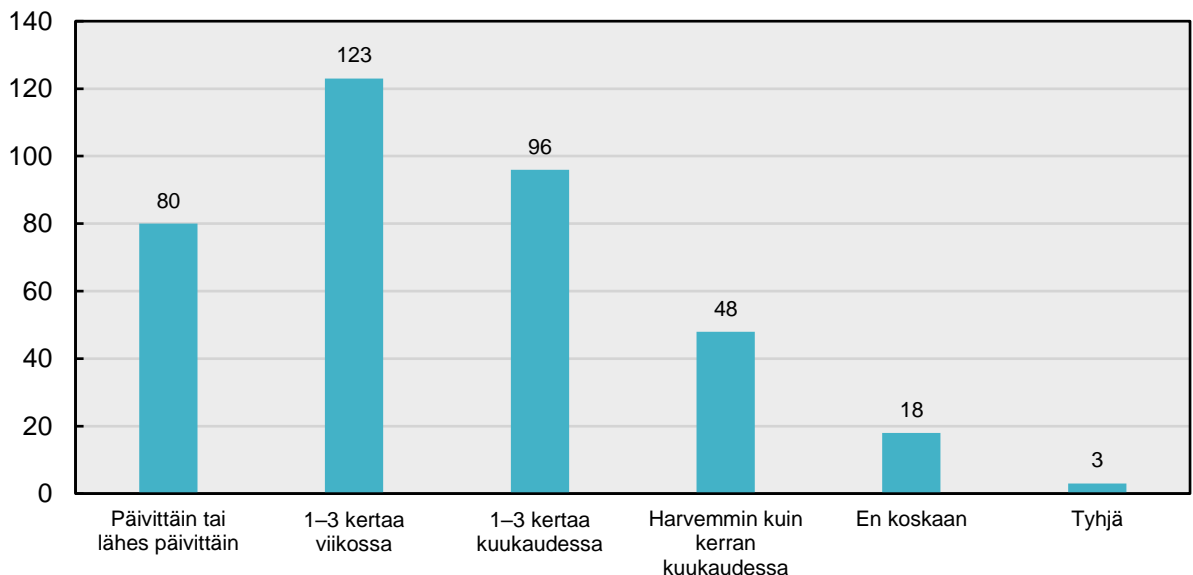


Kuva 3.3: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen sukupuolen mukaan (n = 368).



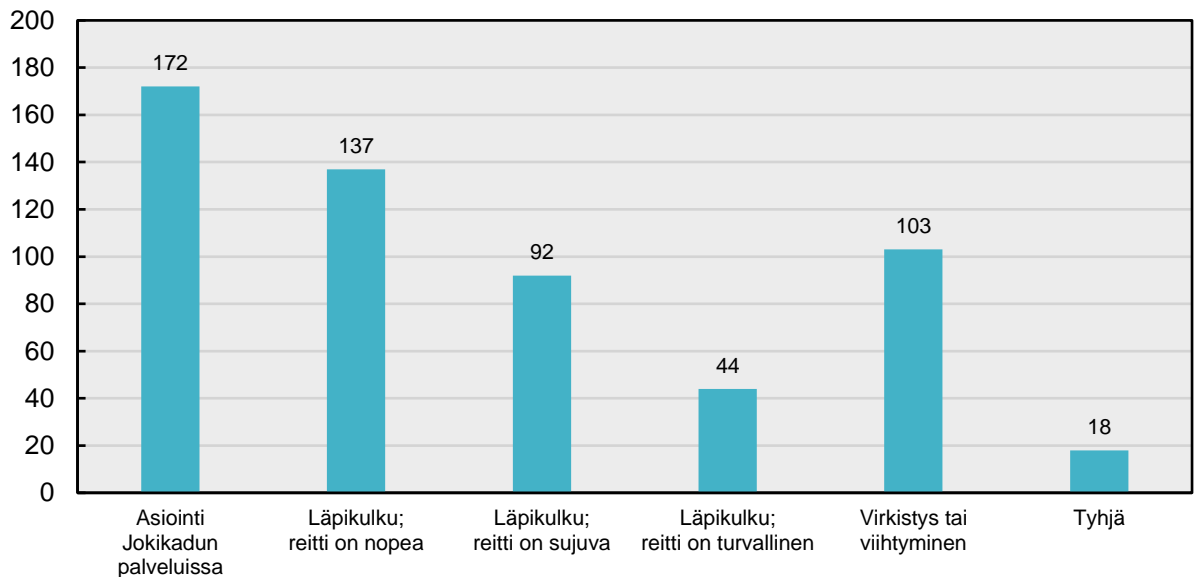
Kuva 3.4: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen iän mukaan ($n = 368$).

Kyselyssä asukkaita pyydettiin arvioimaan pyöräkatujärjestelyn vaikutusta eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen, pyörällä ajamiseen jalkakäytävällä ja autoliikenteen nopeuksiin. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli kulkenut pyöräkatuosuudella sen käyttöönoton jälkeen vähintään viikoittain (kuva 3.5).



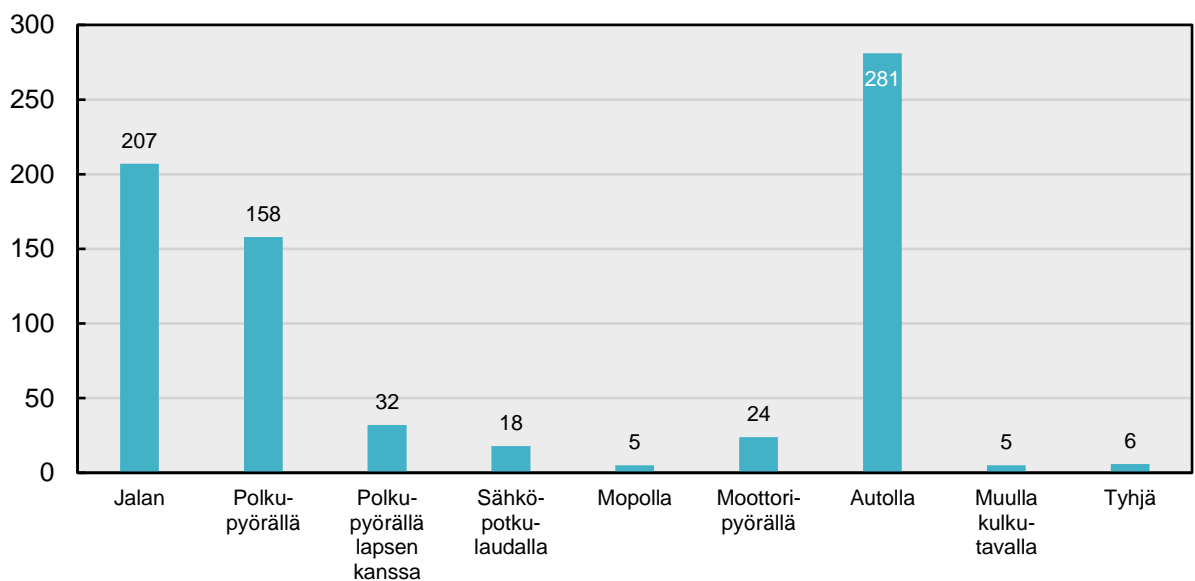
Kuva 3.5: Vastaukset kysymykseen: ”Kuinka usein olet kulkenut Jokikadun pyöräkadulla kesällä ja syksyllä 2022?” ($n = 368$.)

Vastaajista lähes puolet kertoi tärkeimmäksi syyksi pyöräkadulla kulkemiseen Jokikadun palveluissa asioinnin (kuva 3.6). Myös läpikulku sekä virkistys ja viihtyminen olivat melko tärkeitä syitä liikkua kadulla.



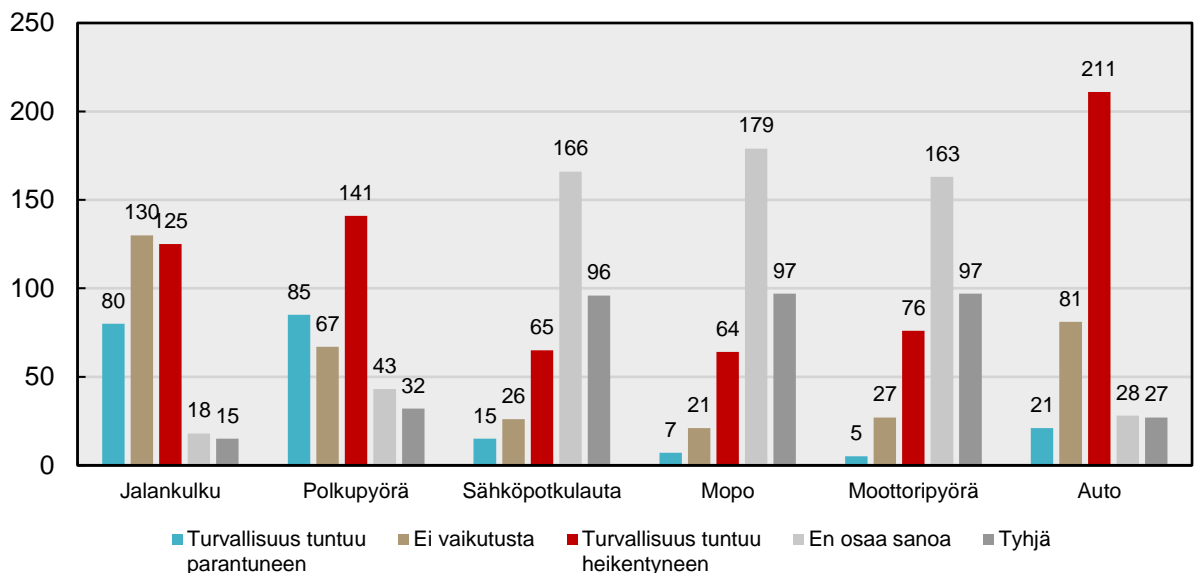
Kuva 3.6: Vastaukset kysymykseen: ”Mitkä ovat pääasialliset syyt kulkea Jokikadun pyöräkadulla?” (n = 368.)

Autolla liikkuneita oli vastaajista selvästi eniten. Kolme neljästä vastaajasta oli liikkunut pyöräkatuosuudella autolla, yli puolet kävellen ja reilu kolmannes pyörällä (kuva 3.7). Muiden kulkutapojen osuus oli vähäinen.

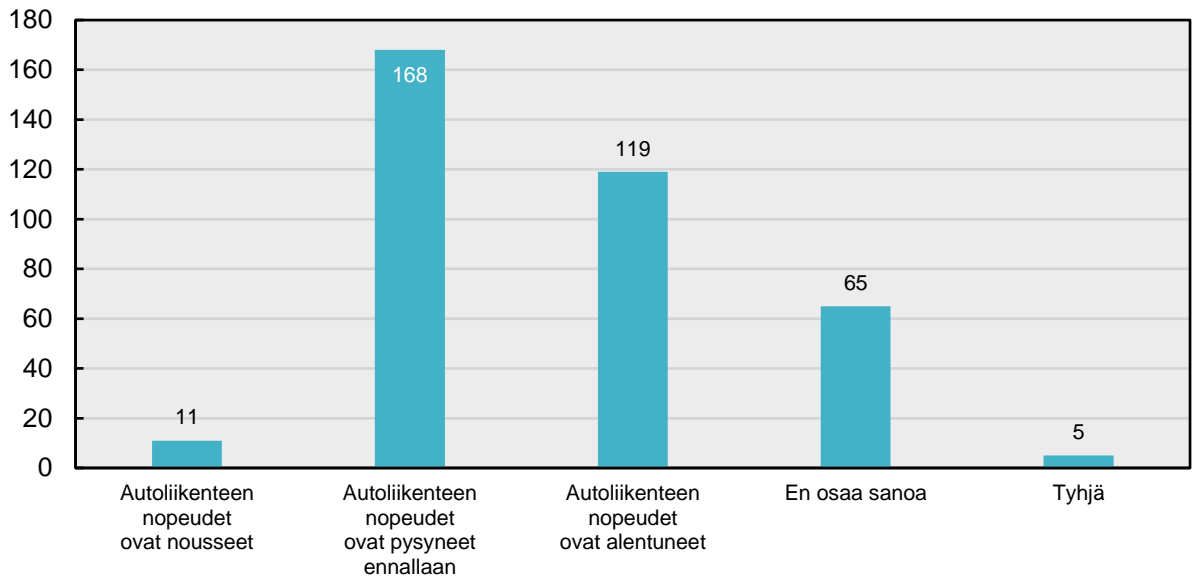


Kuva 3.7: Vastaukset kysymykseen: ”Millä kulkutavoilla olet liikkunut Jokikadun pyöräkadulla?” (n = 368.)

Merkittävä osa vastaajista piti pyöräkatujärjestelyä jalankulun, pyöräliikenteen tai autoliikenteen turvallisuutta heikentävänä (kuva 3.8). Toisaalta huomattavan moni oli kuitenkin sitä mieltä, että jalankulun tai pyöräliikenteen turvallisuus on järjestelyn myötä parantunut. Huoli autoliikenteen heikentyneestä turvallisuudesta on kiinnostava, koska autoliikenteen määrä Jokikadulla on vähäinen, eikä pyöräliikenteen siirtyminen ajoradalle pitäisi aiheuttaa autoliikenteelle vaaraa. Yksi mahdollisuus on, että ihmiset ovat huolissaan lisääntyneestä havainnointitarpeesta, jolloin he saattavat pelätä, että muusta autoliikenteestä aiheutuu suurempi uhka. On kuitenkin mahdollista – ja toivottavaa – että lisääntynyt pyöräliikenne ajoradalla saa autonkuljettajat alentamaan ajonopeutta, jolloin aikaa ennakointiin ja tilanteisiin reagointiin jää enemmän. Tutkimusten mukaan pyöräliikenteen turvallisuus on sitä parempaa, mitä enemmän pyöräliikennettä on. Ilmiö tunnetaan englanniksi nimellä *safety in numbers*. Käyttäjäkyselyyn vastanneista valtaosa arvioi autoliikenteen nopeuksien joko alentuneen tai pysyneen ennallaan (kuva 3.9), mikä tuntuu ristiriitaiselta koetun turvallisuuden heikentymisen kanssa.

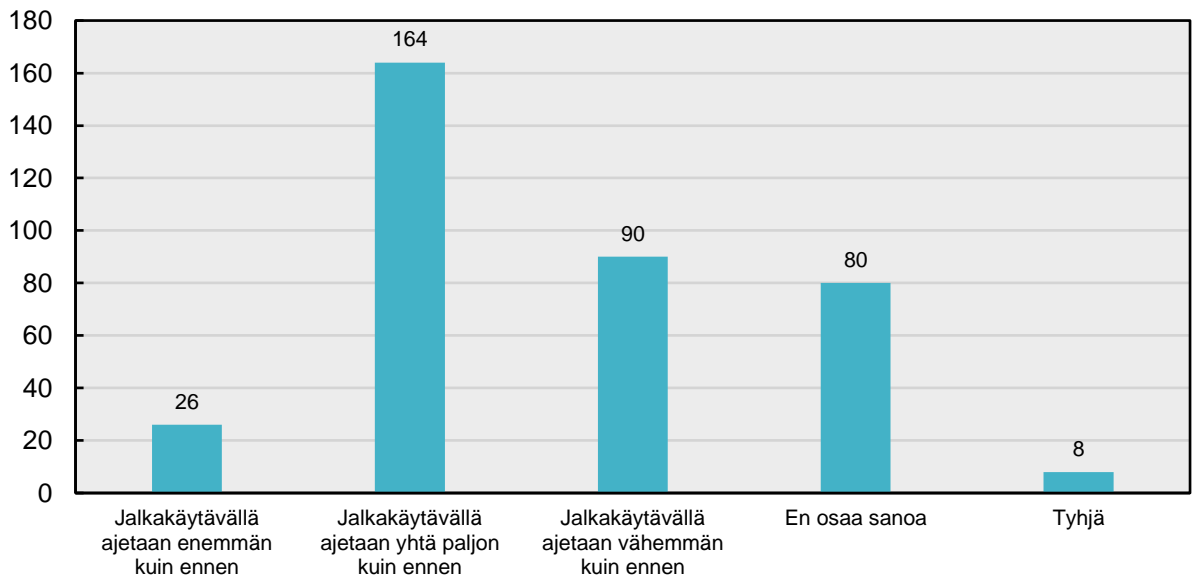


Kuva 3.8: Vastaukset kysymykseen: ”Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Jokikadulla?” (n = 368.)



Kuva 3.9: Vastaukset kysymykseen: ”Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut autoliikenteen nopeuksiin Jokikadulla?” (n = 368.)

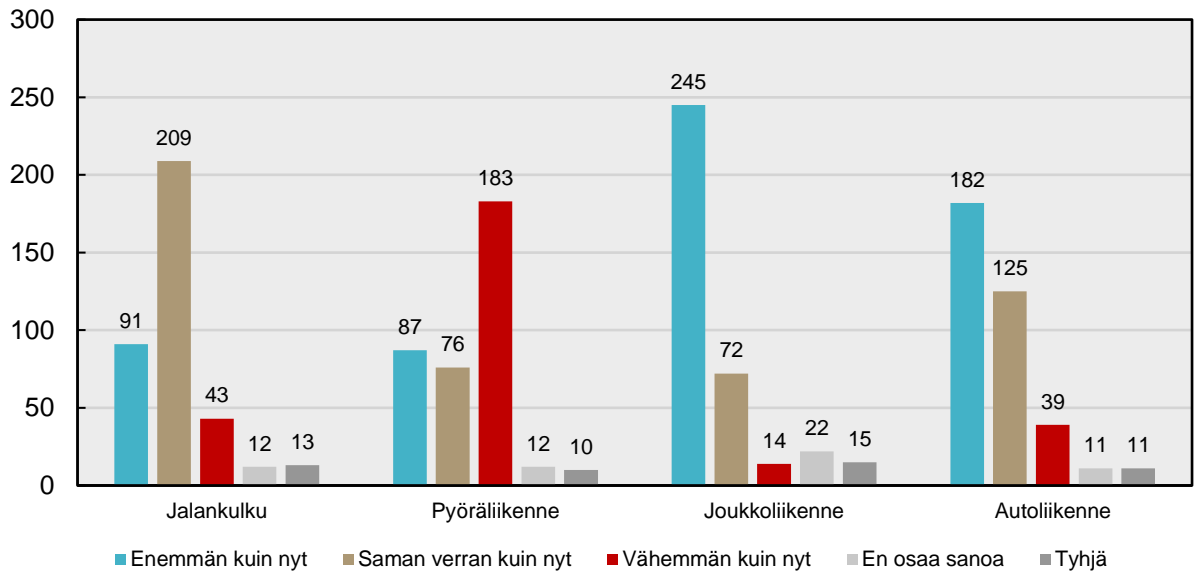
Kyselyn perusteella vaikuttaisi myös siltä, että pyörällä ja sähköpotkulaudalla jalkakäytävällä ajaminen olisi vähentynyt ainakin jonkin verran (kuva 3.10). Tämän valossa voitaisiin olettaa myös jalankulun turvallisuuden parantuneen.



Kuva 3.10: Vastaukset kysymykseen: ”Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajamiseen jalkakäytävällä?” (n = 368.)

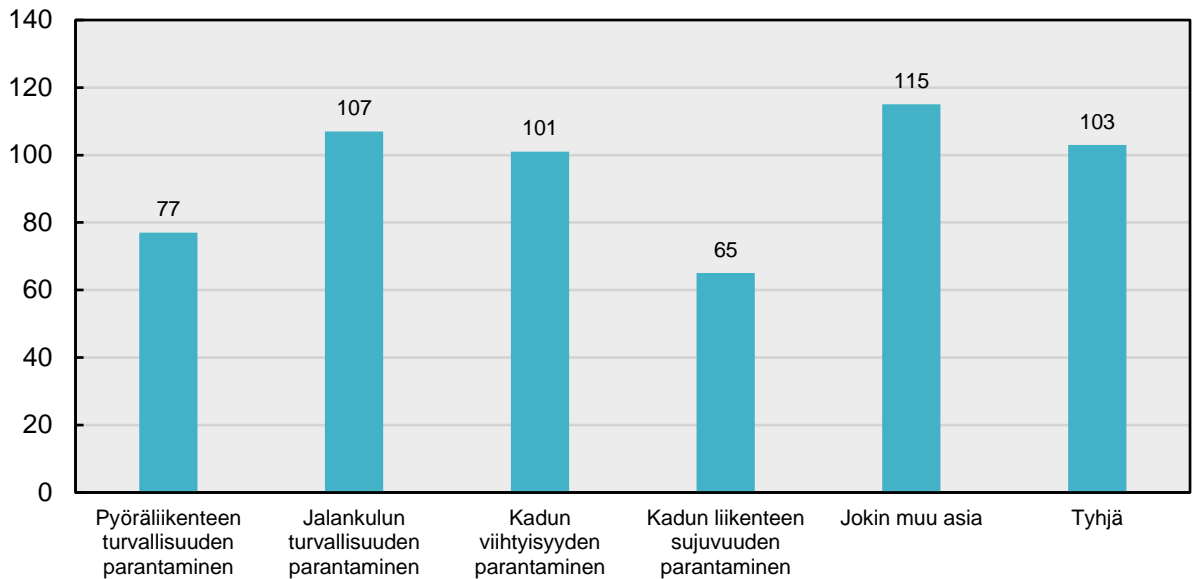
Kyselyssä haluttiin myös selvittää, miten vastaajat asennoituvat yleisesti eri kulkutapojen edistämiseen (kuva 3.11). Tämä mahdollisti vastausten luokittelamisen erilaisten taustamuuttujien avulla. Kun esimerkiksi tarkastellaan vain vastaajia, joiden mielestä

pyöräliikenteeseen pitäisi panostaa yhtä paljon tai enemmän kuin nykyään, jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus vaikuttaakin parantuneen Jokikadulla selvästi. Tämän ja muiden taustamuuttujien korrelaatiota kyselyn tuloksiin tarkastellaan tarkemmin liitteessä 2.



Kuva 3.11: Vastaukset kysymykseen: ”Kuinka paljon Porvoossa pitäisi mielestäsi panostaa seuraavien kulkutapojen olosuhteiden kehittämiseen?” (n = 368.)

Kyselyn lopussa vastaajilta kysyttiin vielä, minkä asioiden he kokivat pyöräkatujärjestelyssä onnistuneen (kuva 3.12). Vastaukset jakautuivat melko tasaisesti ennalta annettujen vastausvaihtoehtojen kesken, mutta yleisin vastaus oli ”jokin muu asia”. Avovastauksen perusteella moni tämän vaihtoehdon valinnut vastaaja piti pyöräkatujärjestelyä epäonnistuneena tai tarpeettomana. Jälkikäteen voidaan todeta, että kysymyksessä olisi kannattanut tarjota ennalta yhtenä vaihtoehtona vastausta ”mikään asia järjestelyssä ei ole onnistunut”.



Kuva 3.12: Vastaukset kysymykseen: ”Mitkä asiat Jokikadun pyöräkadussa ovat mielestäsi onnistuneet?” (n = 368.)

Kyselyyn vastanneesta 368 henkilöstä 264 jätti kyselyyn myös vapaamuotoisen tekstipalautteen. Suuri osa palautteesta oli kielteistä, mutta joukossa oli myös kehuja. Arvokkaita kriittisiä huomioita annettiin erityisesti Jokikadun ja Aleksanterinkadun risteyksestä, jossa pyöräliikenteen ajolinjoja sillan kohdalla pidettiin sekavina. Poimintoja vapaista tekstipalautteista esitetään liitteessä 3.

3.2 Tarkkailututkimus

Jokikadun pyöräkatujärjestelyn toimivuutta arvioitiin tarkkailemalla eri kulkutavoilla liikuneiden käyttäytymistä aamu- ja iltapäiväliikenteessä. Tarkkailuajankohdiksi valikoituivat maanantaiaamu 14. marraskuuta 2022 klo 7:00–9:00 ja keskiviikkoiltapäivä 16. marraskuuta 2022 klo 14:30–16:30. Näin pyrittiin saamaan havaintoja työ- ja koulumatkalaisten meno- ja paluuliikenteestä.

Tarkkailututkimuksesta julkaistiin Porvoon kaupungin verkkosivuilla tiedote 31. lokakuuta 2022. Tiedotteessa ei kuitenkaan mainittu tarkkoja tarkkailuajankohtia, jotta tieto tarkkailijan läsnäolosta ei vaikuttaisi ihmisten käyttäytymiseen.

Tarkkailututkimuksessa havainnointiin sekä polkupyörällä, autolla että jalan kulkeneiden ihmisten toimintaa. Havaintojaksojen merkittävimpiä vaaran aiheuttajia olivat yksittäiset autonkuljettajat, jotka

- ohittivat pyöräilijän liian läheltä
- eivät antaneet jalankulkijalle esteetöntä kulkua suoja-alueella
- ajoivat väistämismuuttamisena risteykseen liian suurella tilannenopeudella
- pysäköivät laittomasti ja tukkivat jalkakäytävän tai pyöräkadun (kuvat 3.13 ja 3.14)
- peruuttivat pitkän matkan pitkin pyöräkatua (kuva 3.15).



Kuva 3.13: Väärin pysäköity pakettiauto tukkimassa Jokikadun pyöräkadun pohjoispään jalkakäytävän ja ajoradan.



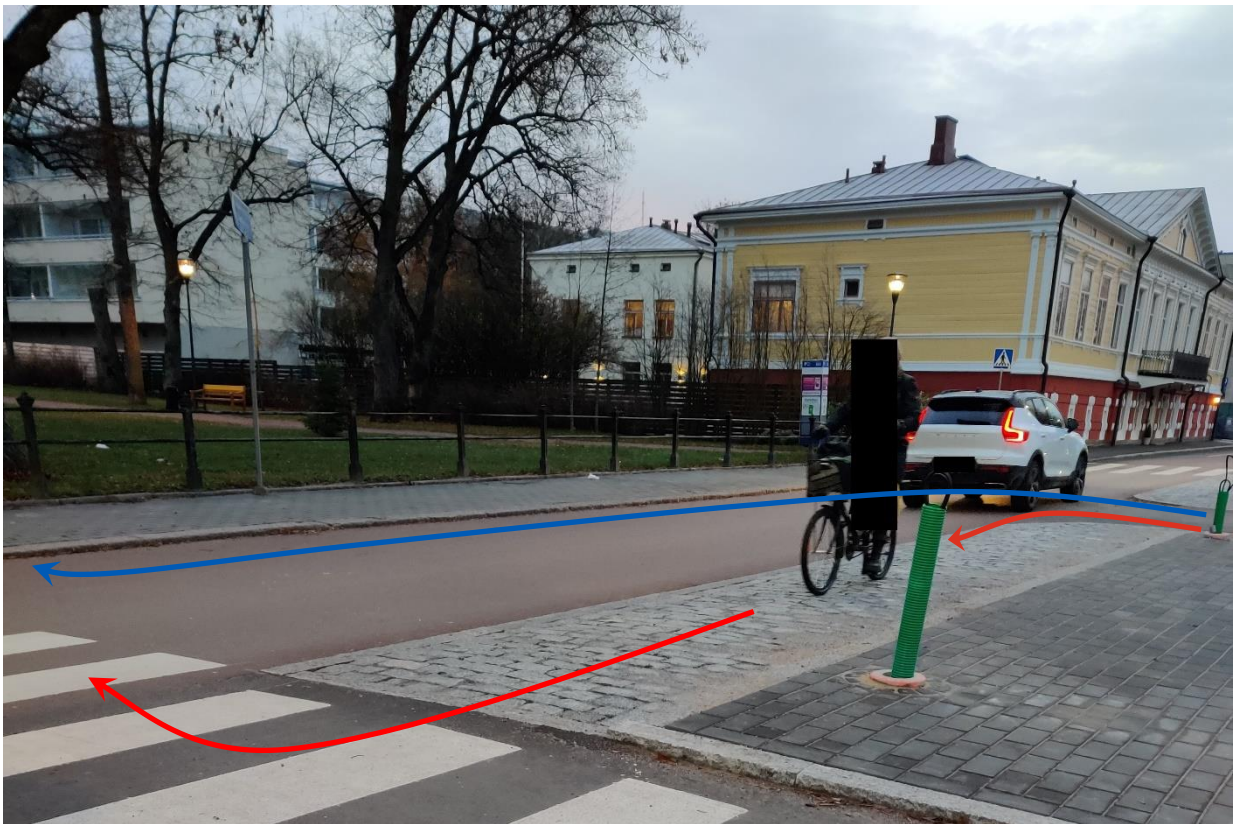
Kuva 3.14: Kahden linja-auton väärinpysäköinti Jokikadun pyöräkadun pohjoispäässä pakottaa itään jatkuvan pyöräliikenteen jalkakäytävälle.



Kuva 3.15 Linja-auton kuljettaja peruutti autoa noin sadan metrin matkan keskellä pyöräkatua.

Vaaratilanteet eivät johtaneet vahinkoihin, koska muut tienkäyttäjät osasivat ennakoida ne tai reagoida niihin.

Jokikadun pyöräliikenteestä suurin osa kulki ajoradalla sääntöjen mukaisesti. Osa pyöräili kuitenkin tarpeettoman lähellä ajoradan reunaa tai pysäköityjä autoja (kuvat 3.16 ja 3.17). Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta oikea paikka pyörälle on keskellä omaa ajokaistaa, jolloin pysäköidyn auton oven huolimattomasti avaava henkilö ei pysty lyömään ovella pyöräilijää. Samalla mahdollisesti pyöräilijän takana ajavalle autonkuljettajalle on selvempää, että pyöräilijän paikka on ajokaistalla, ja että pyöräkadulla autollakin ajetaan pyöräliikenteen tahtiin.



Kuva 3.16: Pyörällä Porvoonjoen ylittävältä sillalta saapuva henkilön ajolinja kulkee pyöräkadun vasemmassa reunassa olevan kiveyksen kautta ja jatkuu kadun yli Runebergipuistoon.



Kuva 3.17: Pyöräilijä ajaa selvästi punaisella asfaltilla merkityn alueen ulkopuolella. Jos kadunvarren ruuduissa olisi pysäköityjä autoja, hän olisi autojen ovenavaustilassa.

Lisäksi silmämääräisten havaintojen perusteella noin kymmenesosa pyöräliikenteestä kulki jalkakäytävällä. Suurin osa näistä ajoi rantapromenadin puolella (kuvat 3.18 ja 3.19), mutta yksittäisiä pyöräilijöitä havaittiin myös Jokikadun itäreunan jalkakäytävällä (kuvat 3.20 ja 3.21).



Kuva 3.18: Aleksanterinkadun sillalta pyörällä saapuva henkilö jatkaa ajamistaan Jokikadun jalkakäytävällä. Sääntöjen mukainen ajolinja edellyttäisi ajoradan ylittämistä ja matkan jatkamista pyöräkadun ajoradalla.



Kuva 3.19: Pyöräilijä ajaa Jokikadun rantapromenin jalkakäytävällä. Oikea paikka olisi pyöräkadun ajoradalla, josta matkaa pitäisi jatkaa joko sillan alta tai sillalle.



Kuva 3.20: Pyöräliikennettä Jokikadun pyöräkadun jalkakäytävällä. Sääntöjen mukainen paikka olisi ajoradalla, jossa kulun on tukkinut linja-auto.



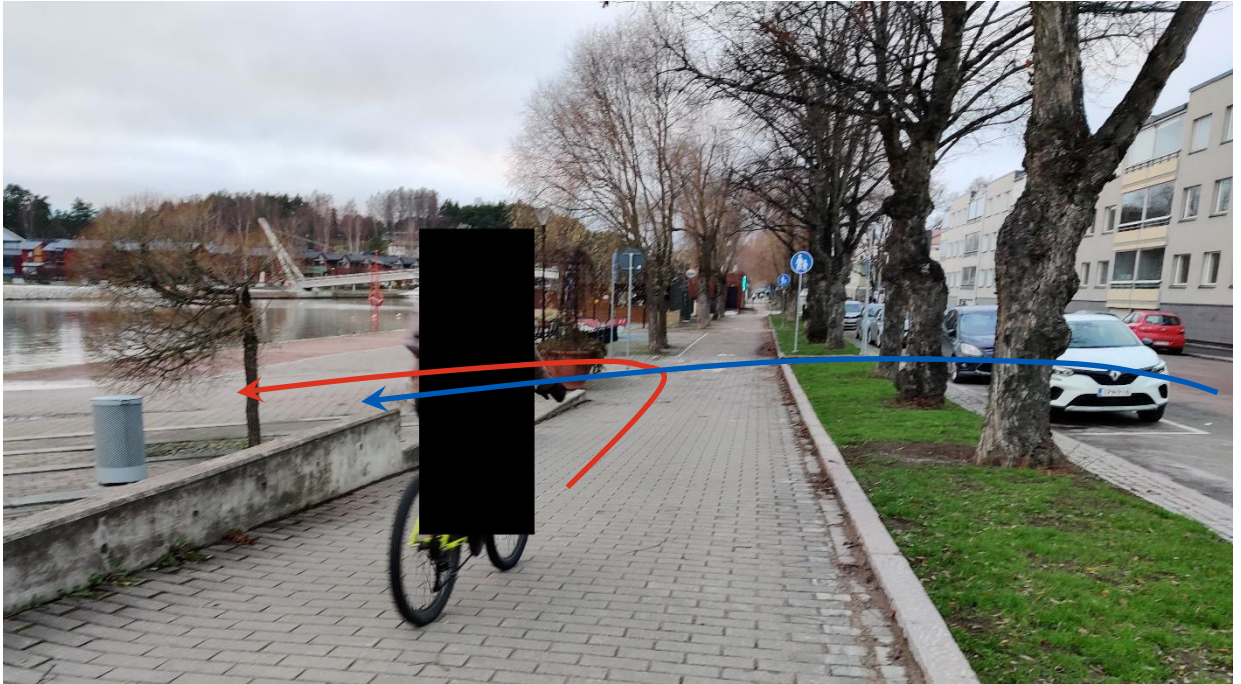
Kuva 3.21: Aleksanterinkadun-risteyksestä tuleva pyöräilijä jatkaa matkaansa jalkakäytävällä. Oikea ajolinja olisi lyhyttä yksisuuntaista pyörätietä pitkin pyöräkadun ajoradalle.

Pyöräkadun eteläpäässä on lyhyet yksisuuntaiset pyörätiet, joita pitkin pyörällä siirrytään Aleksanterinkadulta pyöräkadulle ja pyöräkadulta Aleksanterinkadun sillalle. Osa pyöräliikenteestä kulki näitä pyöräteitä pitkin myös kiellettyihin suuntiin silloin, kun sääntöjen mukainen ajaminen olisi aiheuttanut epäintuitiivisen ja kiertävän ajolinjan (kuvat 3.22 ja 3.23).

Kun arvioidaan jalkakäytävällä pyörällä ajamisen yleisyyttä, olisikin syytä kiinnittää huomiota pyöräliikenteen verkoston jatkuvuuteen. Monesti liikenneympäristö ohjaa liikujan optisesti liikennesääntöjen kannalta väärään paikkaan.



Kuva 3.22: Aleksanterinkadun sillalta pyörällä saapuva henkilö jatkaa matkaansa Jokikadun pyöräkadulle ajamalla lyhyttä yksisuuntaista pyörätieosuutta kiellettyyn suuntaan. Sääntöjen mukainen ajolinja edellyttäisi ajoradan ylittämistä ja liikennevalon vaihtumisen odottamista.



Kuva 3.23: Aleksanterinkadun sillalta saapuva pyöräilijä on kääntynyt Jokikadun rantapromenadin jalkakäytävälle jatkaakseen matkaa sillan alta etelään. Sääntöjen mukainen ajolinja kulkee liikennevalojen ja lyhyen yksisuuntaisen pyörätien (kuten kuvassa 3.14) kautta pyöräkadun ajoradalle, josta käännetään vasemmalle jalkakäytävän yli.

Autonkuljettajien havaittiin usein oikaisevan ajolinjaansa vastaantulevan liikenteen kaistalle kohdissa, joissa ajoradan linjaus on pyritty tietoisesti tekemään jyrkäksi (kuva 3.24). Tällöin jyrkkien ja kapeiden kaarteiden hidastava vaikutus ajonopeuksiin jää vähäiseksi.



Kuva 3.24: Runeberginpuiston kohdalla Jokikadun ajorataan on rakennettu kavennus ja sivusiirtymä. Koska sivusiirtymä on loiva, moni pohjoiseen ajavista autonkuljettajista oikaisee paikassa keskeltä ajorataa. Moni etelään ajavista puolestaan oikaisee matalaksi rakennetun kiveyksen päältä.

Koska kahden ensimmäisen tarkkailututkimuksen aikaan pyöräliikennettä oli vähän, tarkkailututkimus päätettiin toistaa. Tämä mahdollisti myös mahdollisten käyttäytymismuutosten havainnoinnin, kun kaupunkilaisilla oli ollut aikaa tottua uusiin katujärjestelyihin. Uusi tarkkailututkimus toteutettiin 24. toukokuuta 2023 klo 14:00–16:00.

Kolmannessa tarkkailututkimuksessa havaittiin monia samankaltaisia tilanteita kuin kahdessa ensimmäisessä, kuten yksisuuntaista pyörätietä kiellettyyn suuntaan ajamista. Merkittävä osa pyöräliikenteestä kulki kuitenkin pyöräkadun ajoradalla, mistä voinee päätellä, että kaupunkilaiset ovat omaksuneet pyöräkadulla ajamisen säännöt melko hyvin.

4 Päätelmät ja suositukset

Sekä käyttäjäkyselyn vastausten että tarkkailututkimuksen havaintojen perusteella vaikuttaa siltä, että on vielä paljon ihmisiä, joille ei ole selvää, miten Jokikadun pyöräkadulla pitäisi kulkea. On mahdollista, että jotkut pitävät ratkaisua sekavana tai hankalana. Toisaalta järjestelystä on annettu myös positiivista palautetta.

Koska tämä seurantatutkimus toteutettiin melko pian pyöräkatujärjestelyn valmistumisen jälkeen, on todennäköistä, että kaikki eivät vielä olleet varmoja, miten pyöräkadulla ajetaan. Suomen tieliikennelaissa pyöräkatu on ollut vasta vuodesta 2020, eikä niitä ole vielä ehditty toteuttaa monessa paikassa. Myös tämä puoltaa oletusta, että kaikki eivät välttämättä vielä tunne pyöräkadun liikennesääntöjä.

Pyöräkadun liikennekäyttäytymistä tarkkailtiin myöhään syksyllä, jolloin pyöräliikenteen määrät ovat yleensä merkittävästi pienemmät kuin kevään ja alkusyksyn välisenä aikana. Kun tarkkailututkimus toistettiin keväällä 2023, pyöräliikenteen havaittiin kulkevan enimmäkseen sujuvasti pitkin pyöräkadun ajorataa. Jos pyöräkadun toimivuutta ja pyöräkadulla liikkuvien käyttäytymisen muutoksia halutaan seurata, tarkkailututkimus voidaan toteuttaa uudestaan esimerkiksi keväällä 2024. Jatkotutkimuksessa voitaisiin selvittää myös, miten muualla Suomessa käyttöön otetut pyöräkadut toimivat, ja verrata niitä Jokikatuun.

Myös käyttäjäkyselyn toistamista voidaan harkita. On mahdollista, että suuremman pyöräliikenteen määrän myötä kyselyyn saataisiin enemmän vastauksia pyörällä Jokikadulla kulkeneilta, mikä edistäisi ymmärrystä kadun toimivuudesta nimenomaan pyöräliikenteen kannalta. Käyttäjäkyselyn toistamisella voidaan myös arvioida paremmin sitä, vastaako kyselyyn vastanneiden kulkutapajakauma loppusyksyn todellista jakaumaa, sekä sitä, miten autolla liikkuneiden suuri osuus on vaikuttanut kyselyn tuloksiin.

5 Yhteenveto

Porvoon kaupunki muutti keskustassa sijaitsevan Jokikadun osuuden Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun välillä pyöräkaduksi. Järjestelyllä on pyritty parantamaan jalankulun turvallisuutta siirtämällä pyöräliikenne pois jalankulkijoiden seasta jokirannan itäiseltä rantapromenadilta. Samalla on pyritty pyöräliikenteen reittien verkollisen jatkuvuuden parantamiseen ja autoliikenteen rauhoittamiseen.

Koska pyöräkatu on Suomen tieliikennelaissa melko uusi järjestely, tämän seurantatutkimuksen lähtökohtana oli, että kaikki eivät välttämättä vielä osaa toimia pyöräkadulla oikein. Asiaa selvitettiin tarkkailemalla kadun liikennettä yhtenä arki-aamuna ja yhtenä

arki-iltapäivänä. Lisäksi Porvoon asukkaille järjestettiin kysely, johon vastaamalla pääsi kertomaan mielipiteensä ja kokemuksensa pyöräkatujärjestelystä.

Käyttäjäkyselyn ja tarkkailututkimuksen perusteella sekä ihmisten käyttäytymisessä Jokikadulla että heidän mielipiteissään kadun toimivuudesta on paljon vaihtelua. Suuri osa kadun pyörä- ja autoliikenteestä sujui tarkkailujaksojen havaintojen perusteella turvallisesti, mutta myös pieniä vaaratilanteita ja sääntörikkomuksia havaittiin. Niin ikään käyttäjäkyselyn vastauksissa kerrottiin havaituista ongelmatilanteista ja ilmaistiin tyytymättömyyttä pyöräkaturatkaisuun, mutta annettiin myös kehuja pyöräliikenteen edistämistä ja uudenlaisten ratkaisujen kokeilemisesta rohkeasti.

On todennäköistä, että luotettavaa tietoa pyöräkaturatkaisun toimivuudesta saadaan ajan myötä, kun ihmiset tottuvat uudistettuun Jokikatuun. Uusia pyöräkatuja myös rakennetaan Suomeen jatkuvasti, mikä edistää sopeutumista ja uuden katutyypin sisäistämistä.

Liitteet

Liite 1: Käyttäjäkyselyn kysymykset

Liite 2: Käyttäjäkyselyn vastausten tarkastelua taustamuuttujittain

Liite 3: Otteita käyttäjäkyselyn avoimesta palautteesta

Liite 1: Käyttäjäkyselyn kysymykset

Porvoon kaupungin toimeksiannosta laaditussa Jokikadun pyöräkadun seurantatutkimuksessa toteutettiin käyttäjäkysely, jonka tarkoituksena oli selvittää asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä pyöräkatujärjestelystä. Porvoon kaupungin verkkosivuilla julkaistun kyselyn kysymykset esitetään tässä liitteessä.

Tutkimuskysymykset

1. Kuinka usein olet kulkenut Jokikadun pyöräkadulla kesällä ja syksyllä 2022?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- 1–3 kertaa viikossa
- 1–3 kertaa kuukaudessa
- Harvemmin kuin kerran kuukaudessa
- En koskaan.

2. Mitkä ovat pääasialliset syysi kulkea Jokikadun pyöräkadulla?

- Asiointi Jokikadun palveluissa
- Läpikulku; reitti on nopea
- Läpikulku; reitti on sujuva
- Läpikulku; reitti on turvallinen
- Virkistys tai viihtyminen.

3. Millä kulkutavoilla olet liikkunut Jokikadun pyöräkadulla?

- Jalan
- Polkupyörällä
- Polkupyörällä lapsen kanssa
- Sähköpotkulaudalla
- Mopolla
- Moottoripyörällä
- Autolla
- Muulla kulkutavalla; millä? _____

4. Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on vaikuttanut liikkumiseesi Jokikadulla seuraavilla kulkutavoilla?

	Liikun Jokikadulla vuodenaikaan nähdessä useammin kuin ennen	Liikun Jokikadulla vuodenaikaan nähdessä yhtä usein kuin ennen	Liikun Jokikadulla vuodenaikaan nähdessä harvemmin kuin ennen	En osaa sanoa
Jalan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköpotkulaudalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mopolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moottoripyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Jokikadulla?

	Turvallisuus tuntuu parantuneen	Ei vaikutusta	Turvallisuus tuntuu heikentyneen	En osaa sanoa
Jalankulku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköpotkulauta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mopo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moottoripyörä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut autoliikenteen nopeuksiin Jokikadulla?

- Autoliikenteen nopeudet ovat nousseet
- Autoliikenteen nopeudet ovat pysyneet ennallaan
- Autoliikenteen nopeudet ovat alentuneet
- En osaa sanoa.

7. Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajamiseen jalkakäytävällä?

- Jalkakäytävällä ajetaan enemmän kuin ennen
- Jalkakäytävällä ajetaan yhtä paljon kuin ennen
- Jalkakäytävällä ajetaan vähemmän kuin ennen
- En osaa sanoa.

8. Kuinka paljon Porvoossa pitäisi mielestäsi panostaa seuraavien kulkutapojen olosuhteiden kehittämiseen?

	Enemmän kuin nyt	Saman verran kuin nyt	Vähemmän kuin nyt	En osaa sanoa
Jalankulku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Mitkä asiat Jokikadun pyöräkadussa ovat mielestäsi onnistuneet?

- Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Jalankulun turvallisuuden parantaminen
- Kadun viihtyisyyden parantaminen
- Kadun liikenteen sujuvuuden parantaminen
- Jokin muu asia, mikä? _____

10. Voit vielä kertoa omin sanoin mielipiteesi Jokikadun pyöräkadusta.

Taustakysymykset

11. Missä kunnassa asut?

12. Mikä on postinumeroalueesi?

13. Mikä on sukupuolesi?

- Nainen
- Mies
- Muu
- En halua kertoa

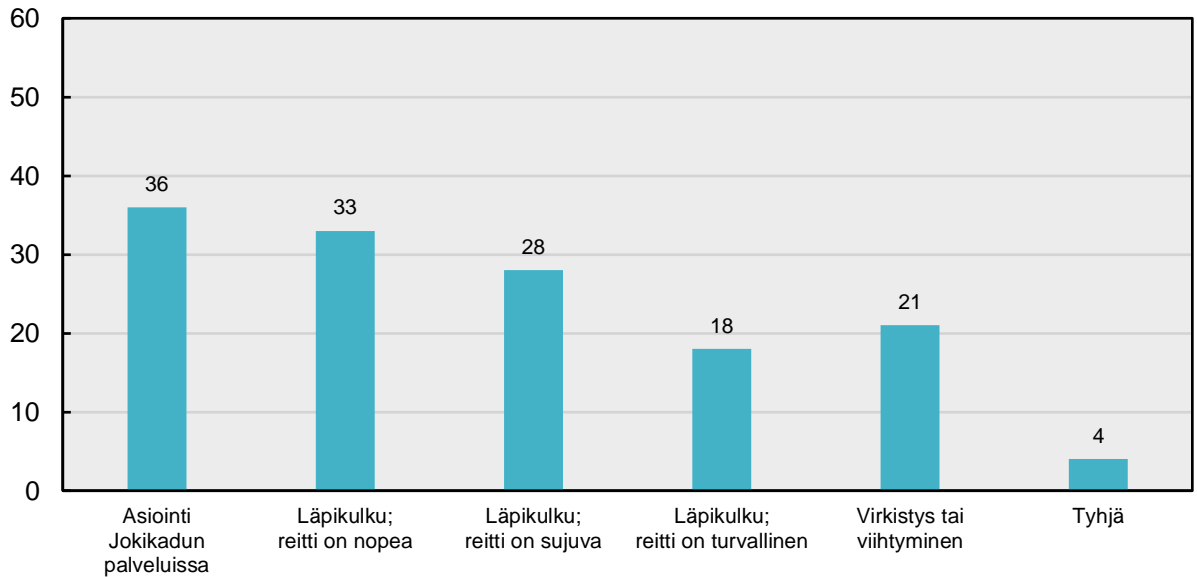
14. Minkä ikäinen olet?

- 14-vuotias tai nuorempi
- 15–17-vuotias
- 18–24-vuotias
- 25–44-vuotias
- 45–64-vuotias
- 65–74-vuotias
- 75-vuotias tai vanhempi

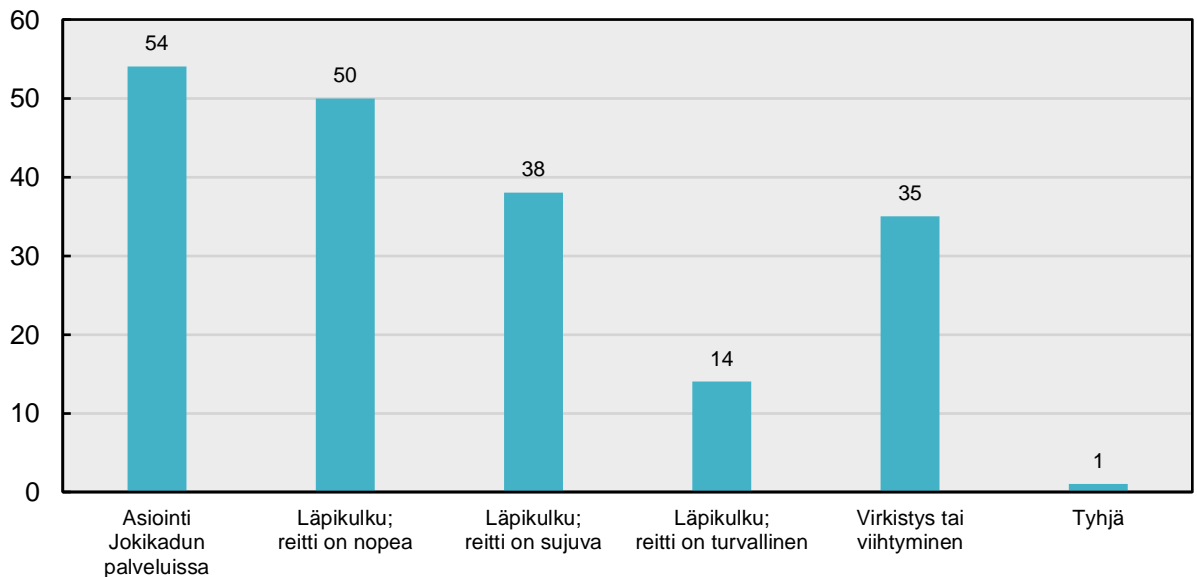
Liite 2: Käyttäjäkyselyn vastausten tarkastelua taustamuuttujittain

Porvoon kaupungin toimeksiannosta laaditussa Jokikadun pyöräkadun seurantatutkimuksessa toteutettiin käyttäjäkysely, jonka tarkoituksena oli selvittää asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä pyöräkatujärjestelystä. Tässä liitteessä tarkastellaan kyselyn vastausten jakautumista eri taustamuuttujien mukaan.

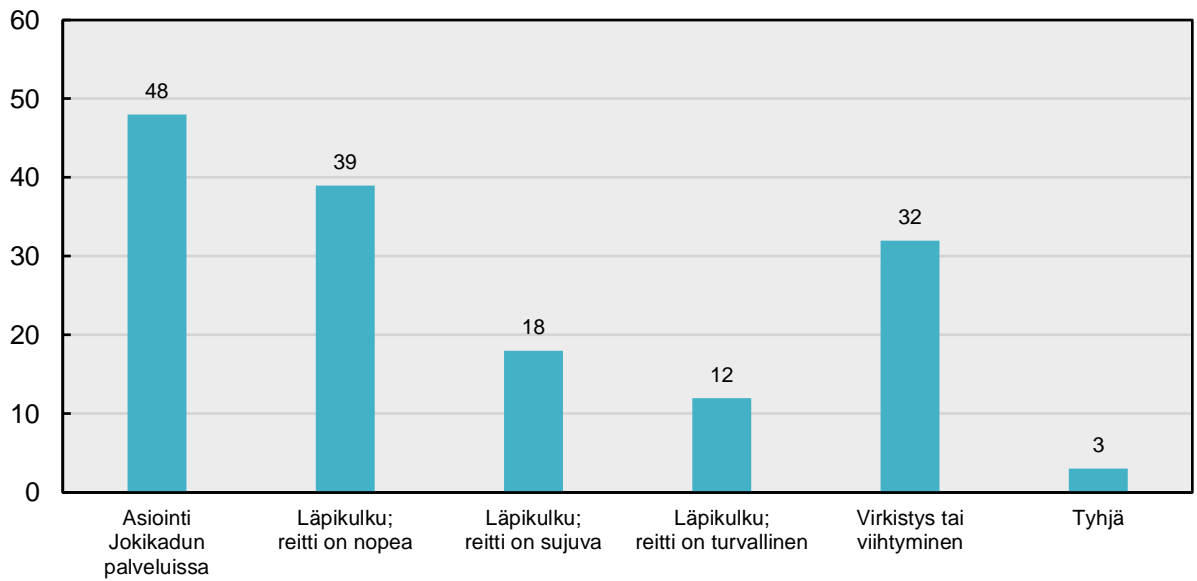
Mitkä ovat pääasialliset syysi kulkea Jokikadun pyöräkadulla?



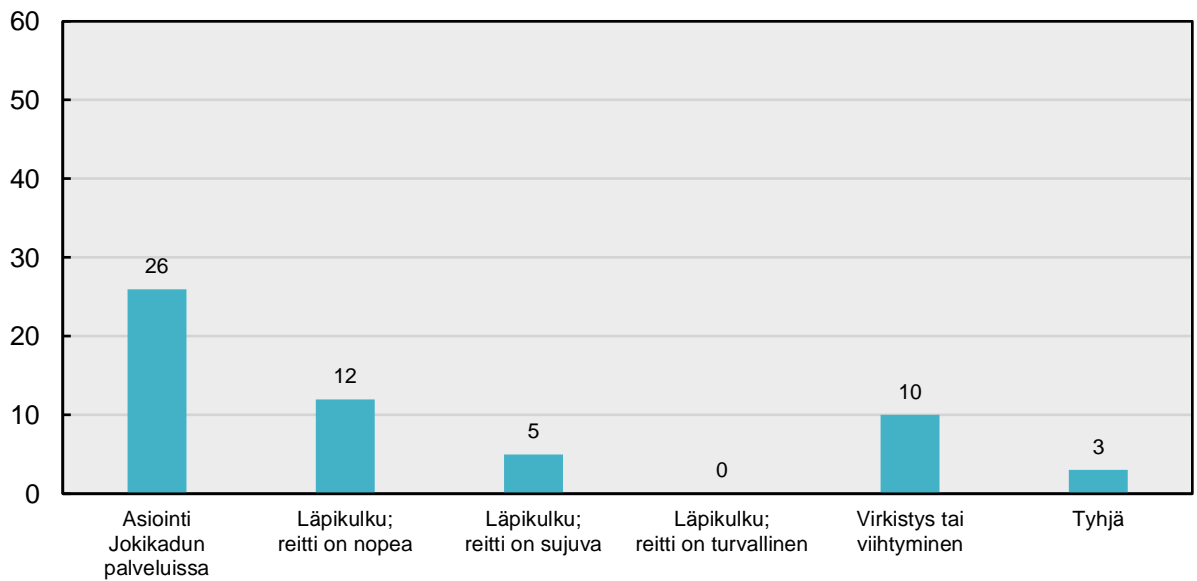
Kuva 1: Vastaajat, jotka ovat kulkeneet Jokikadun pyöräkadulla päivittäin tai lähes päivittäin (n = 80).



Kuva 2: Vastaajat, jotka ovat kulkeneet Jokikadun pyöräkadulla 1–3 kertaa viikossa (n = 123).

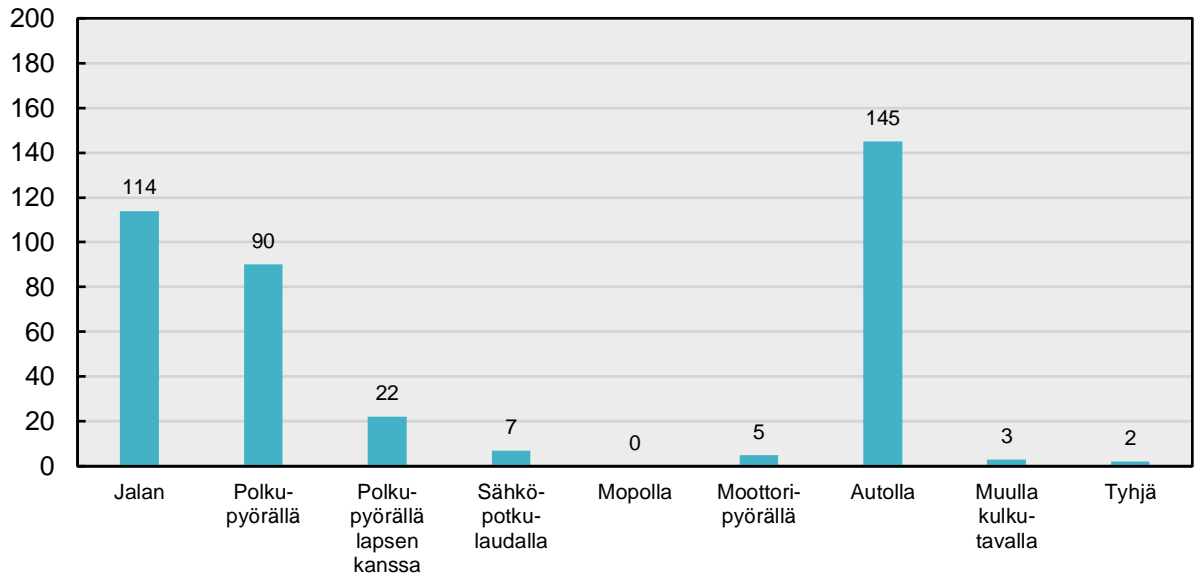


Kuva 3: Vastaajat, jotka ovat kulkeneet Jokikadun pyöräkadulla 1–3 kertaa kuukaudessa (n = 96).

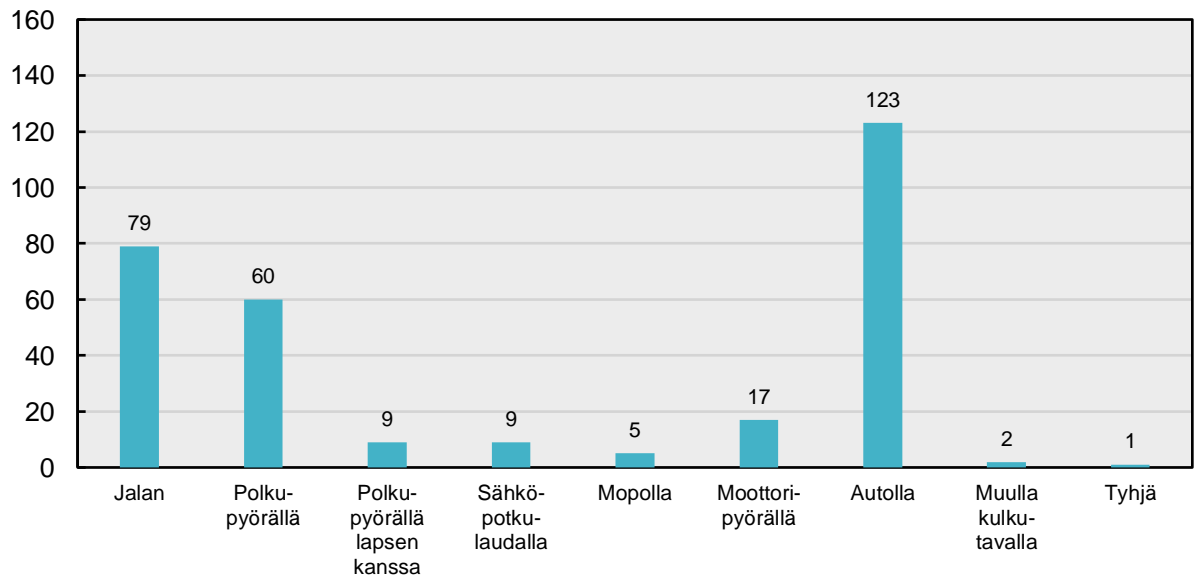


Kuva 4: Vastaajat, jotka ovat kulkeneet Jokikadun pyöräkadulla harvemmin kuin kerran kuukaudessa (n = 48).

Millä kulkutavoilla olet liikkunut Jokikadun pyöräkadulla?

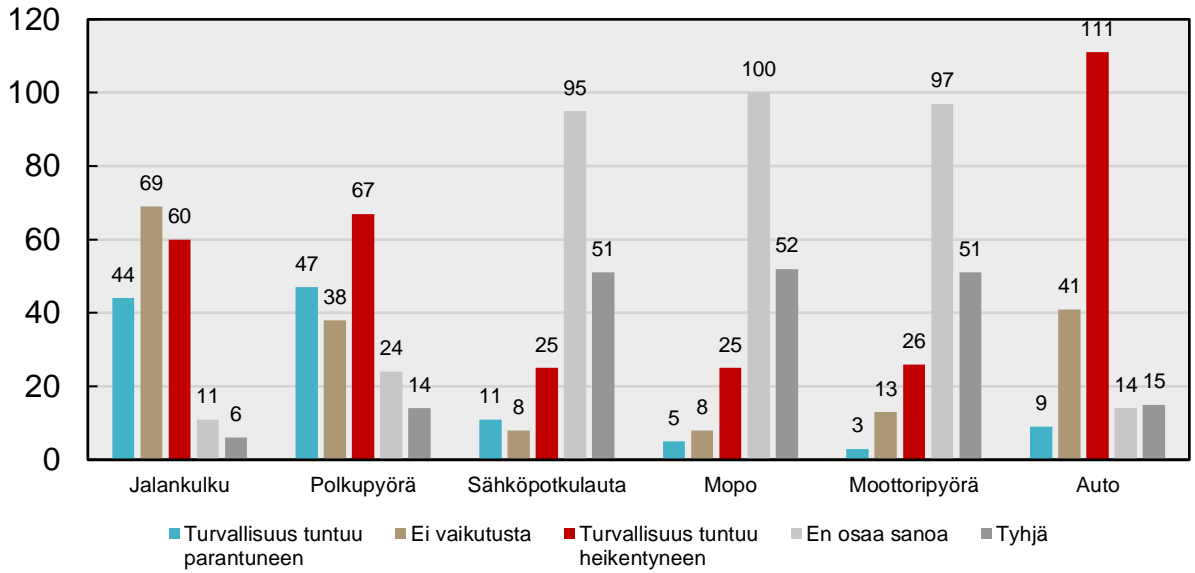


Kuva 5: Naiset (n = 190).

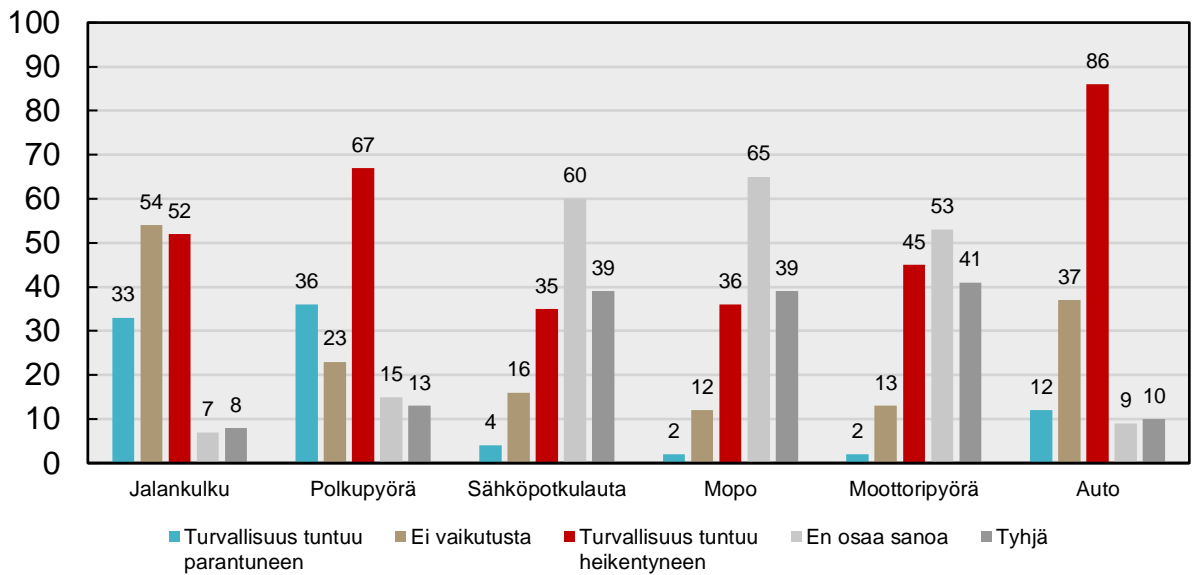


Kuva 6: Miehet (n = 154).

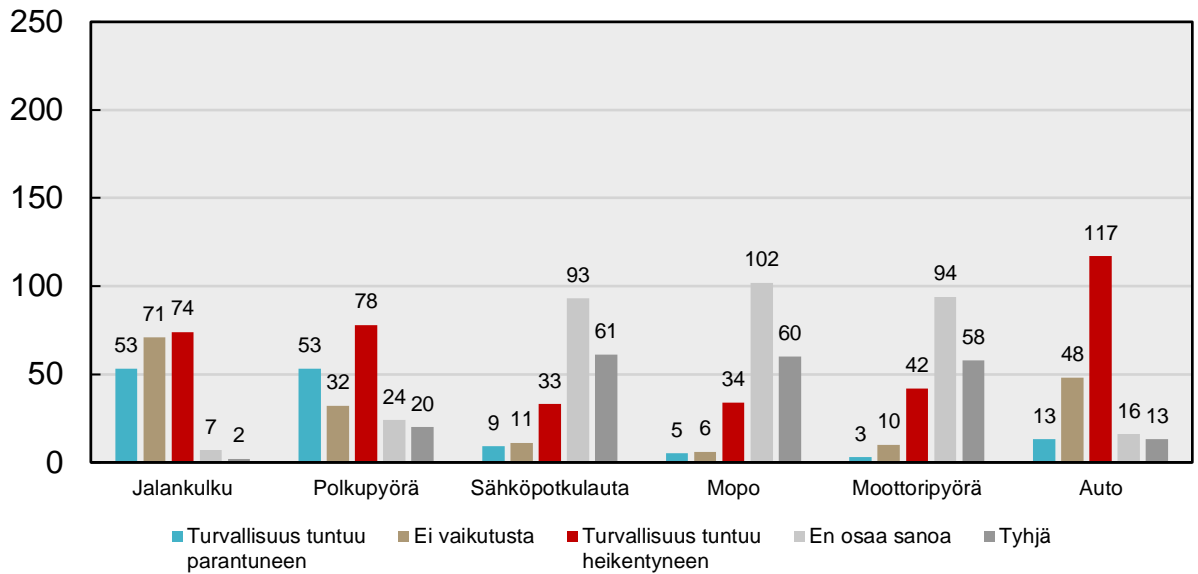
Miten Jokikadun pyöräkadun valmistuminen kesällä 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Jokikadulla?



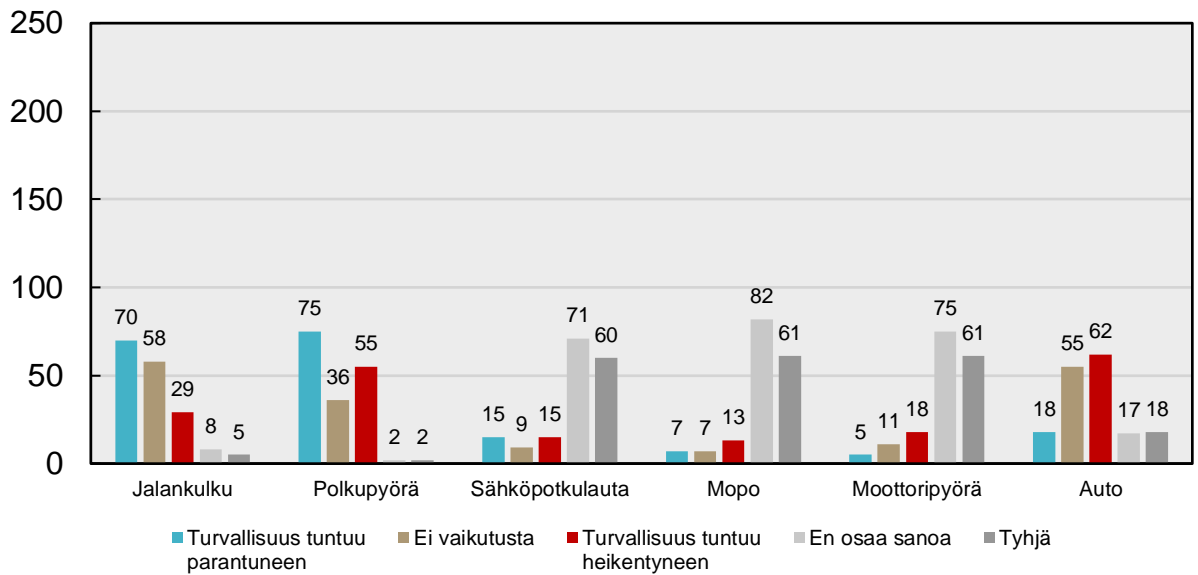
Kuva 7: Naiset (n = 190).



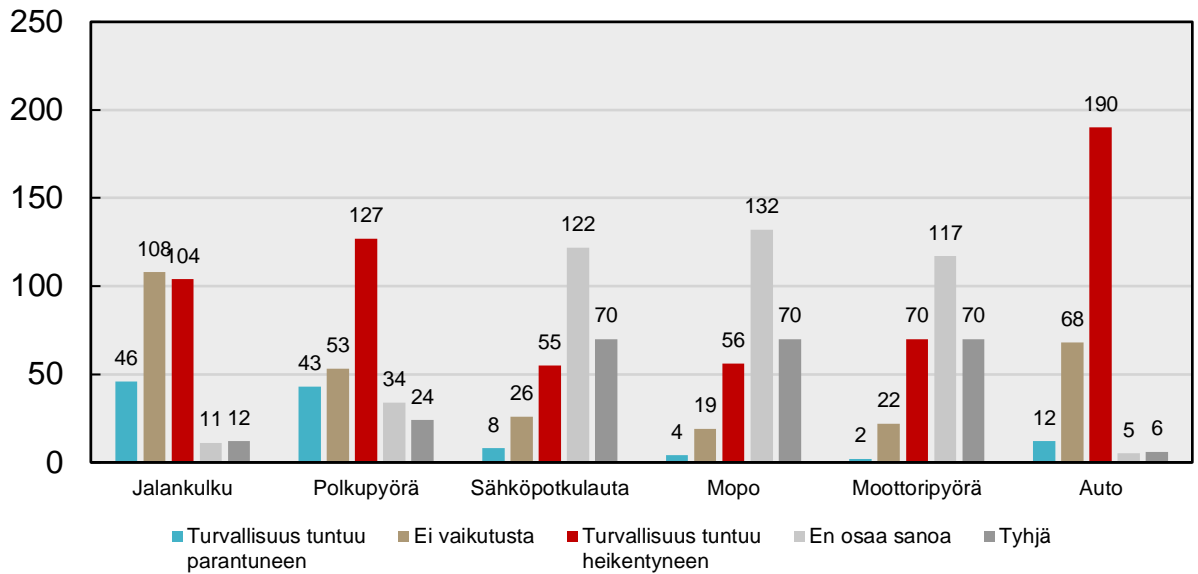
Kuva 8: Miehet (n = 154).



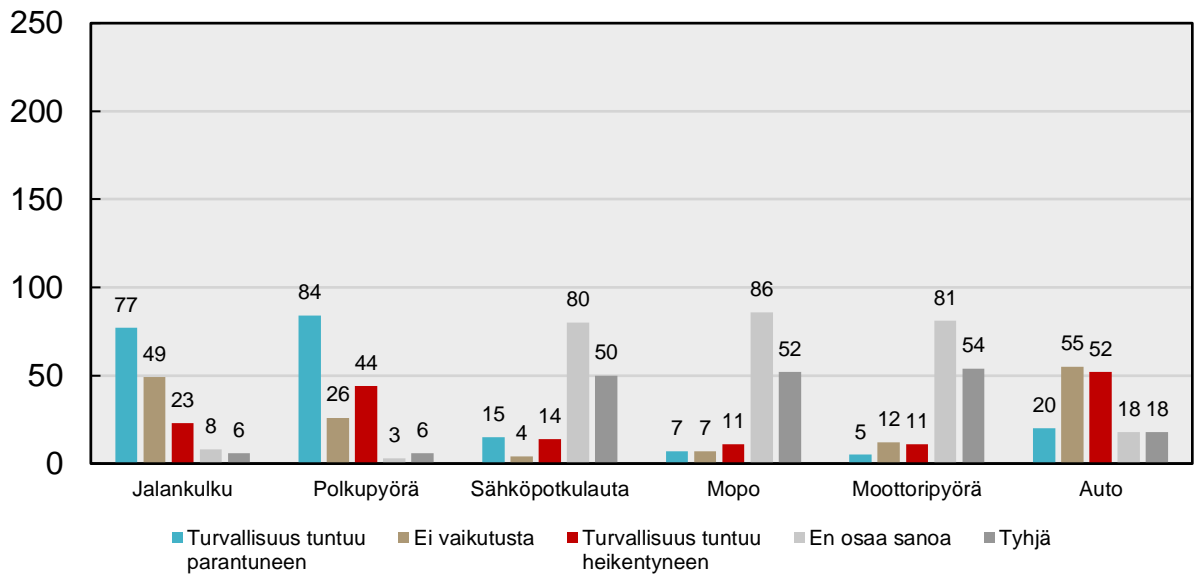
Kuva 9: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla jalan (n = 207).



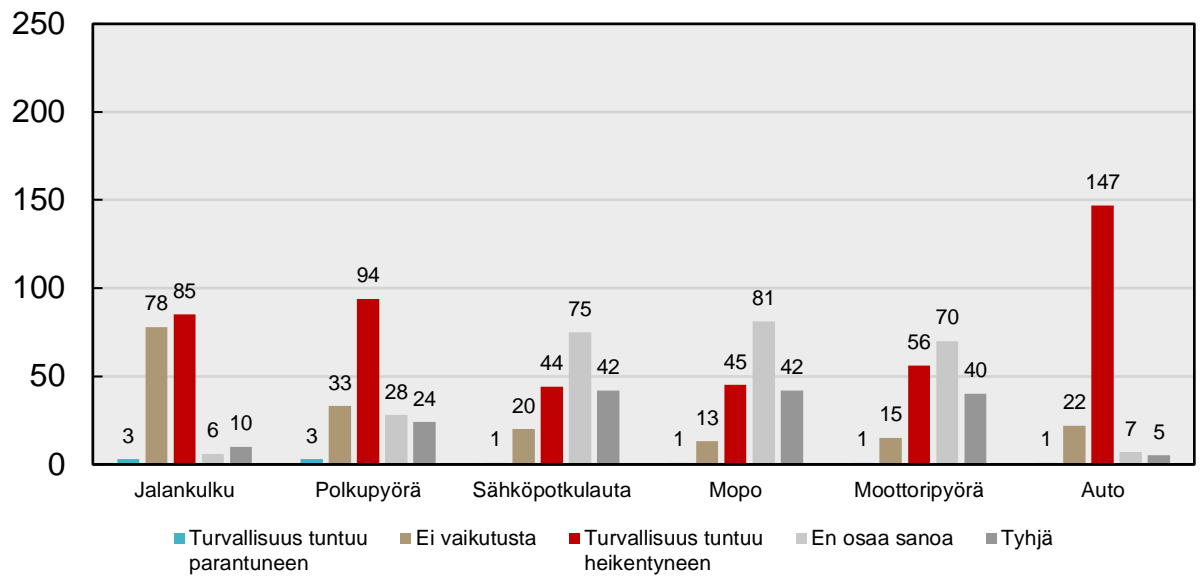
Kuva 10: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla (n = 170).



Kuva 11: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla autolla (n = 281).

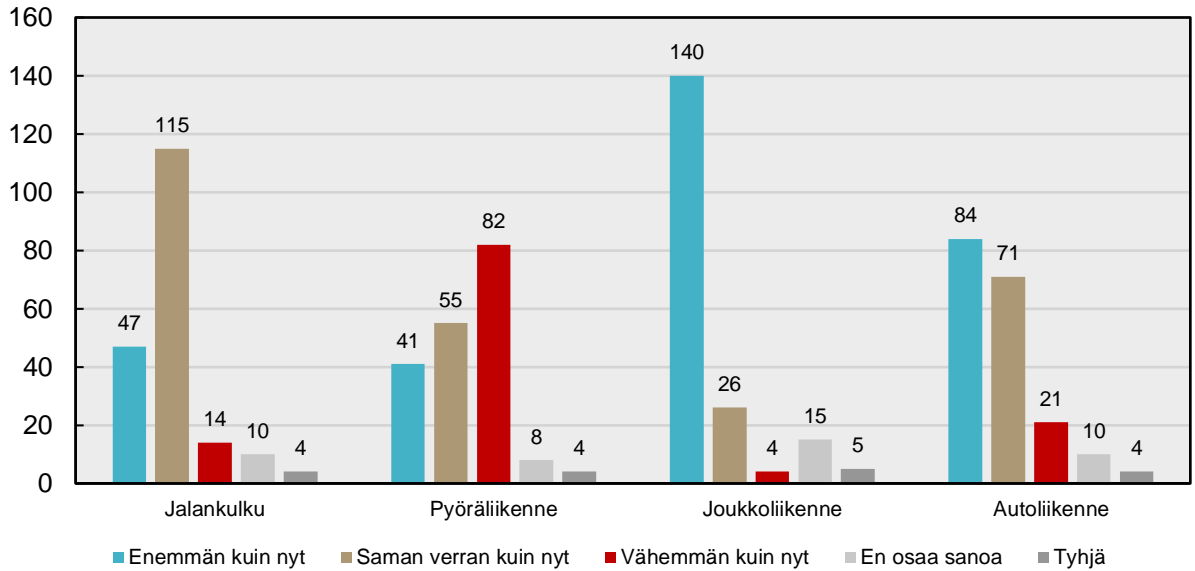


Kuva 12: Vastaajat, joiden mielestä pyöräliikenteeseen pitäisi panostaa yhtä paljon tai enemmän kuin nykyään (n = 163).

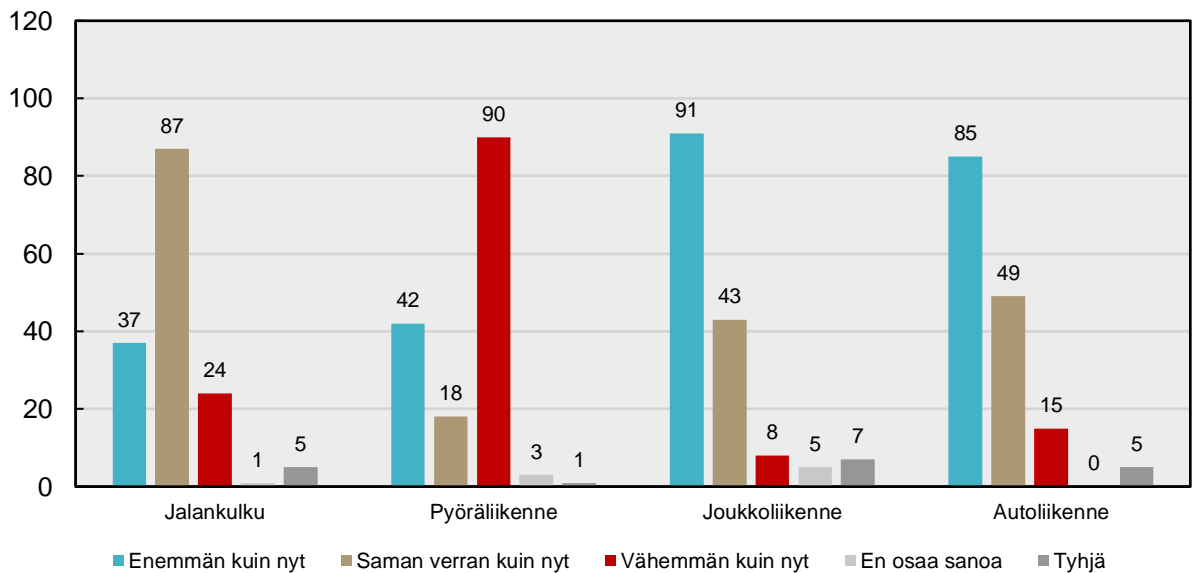


Kuva 13: Vastaajat, joiden mielestä autoliikenteeseen pitäisi panostaa enemmän kuin nykyään (n = 182).

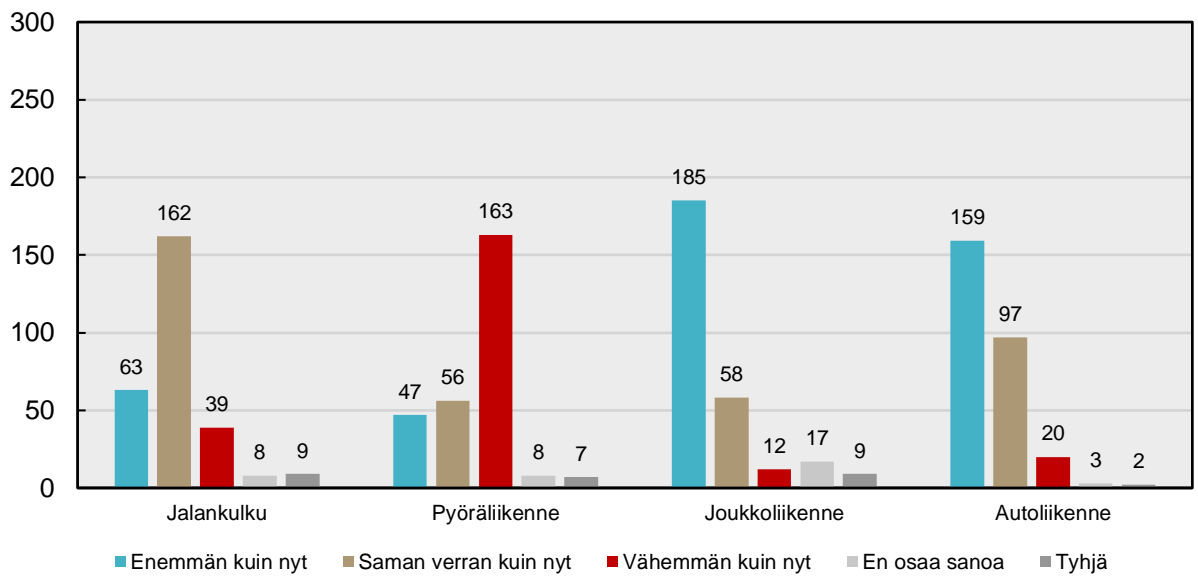
Kuinka paljon Porvoossa pitäisi mielestäsi panostaa seuraavien kulkutapojen olosuhteiden kehittämiseen?



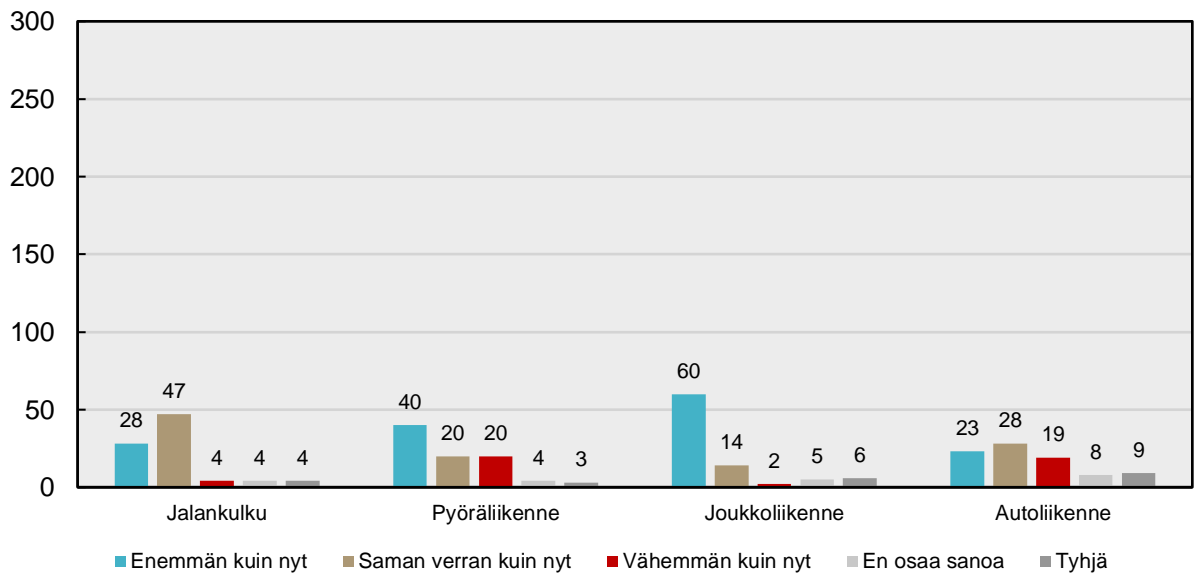
Kuva 14: Naiset (n = 190).



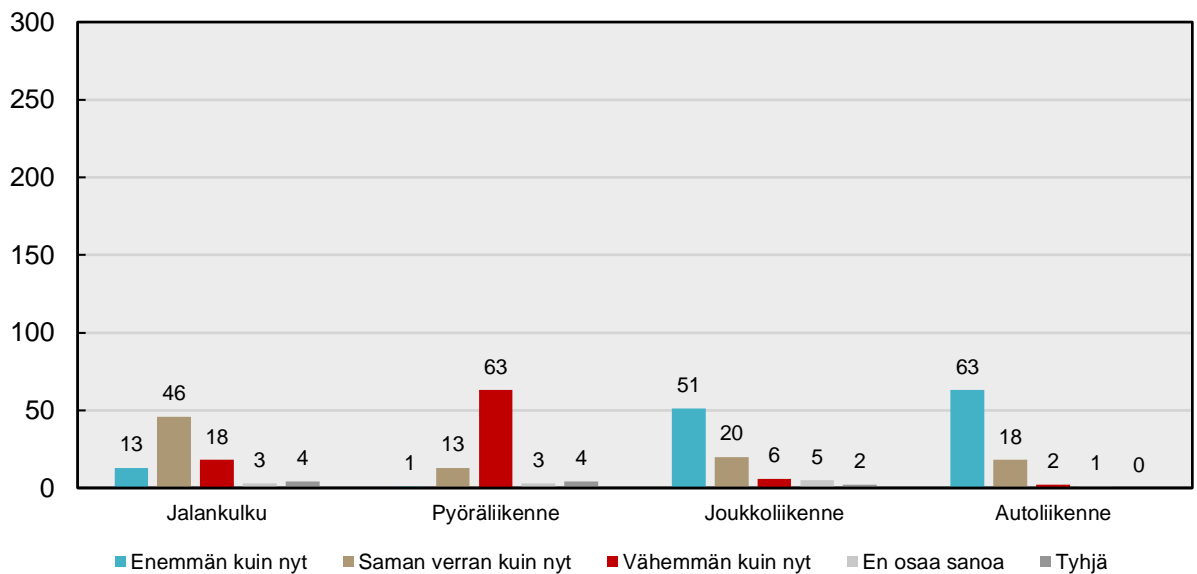
Kuva 15: Miehet (n = 154).



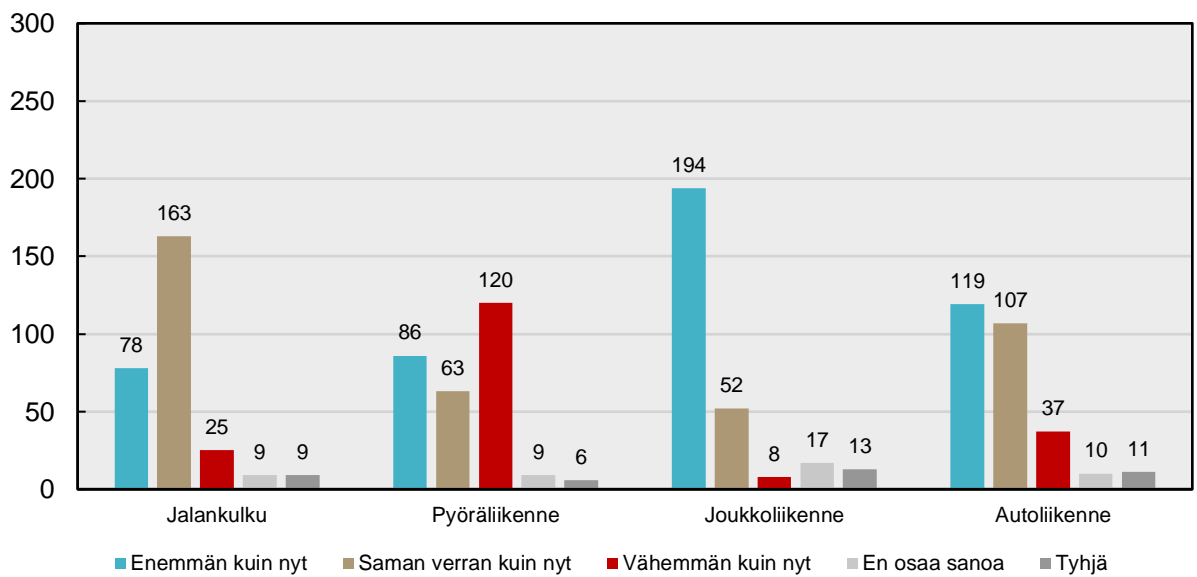
Kuva 16: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla autolla (n = 281).



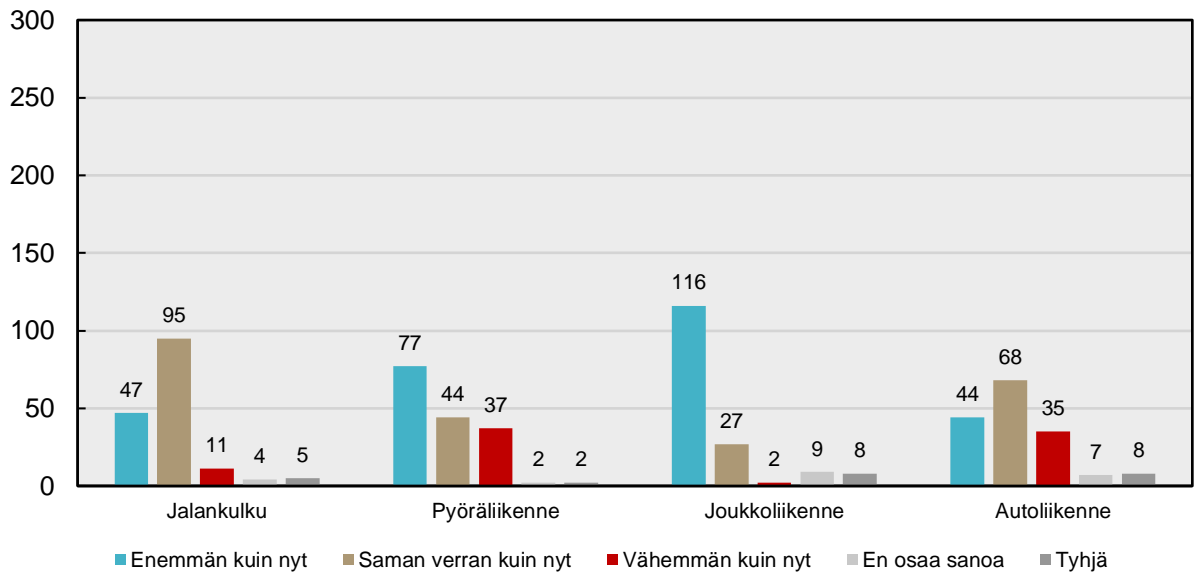
Kuva 17: Vastaajat, jotka eivät ole liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla autolla (n = 87).



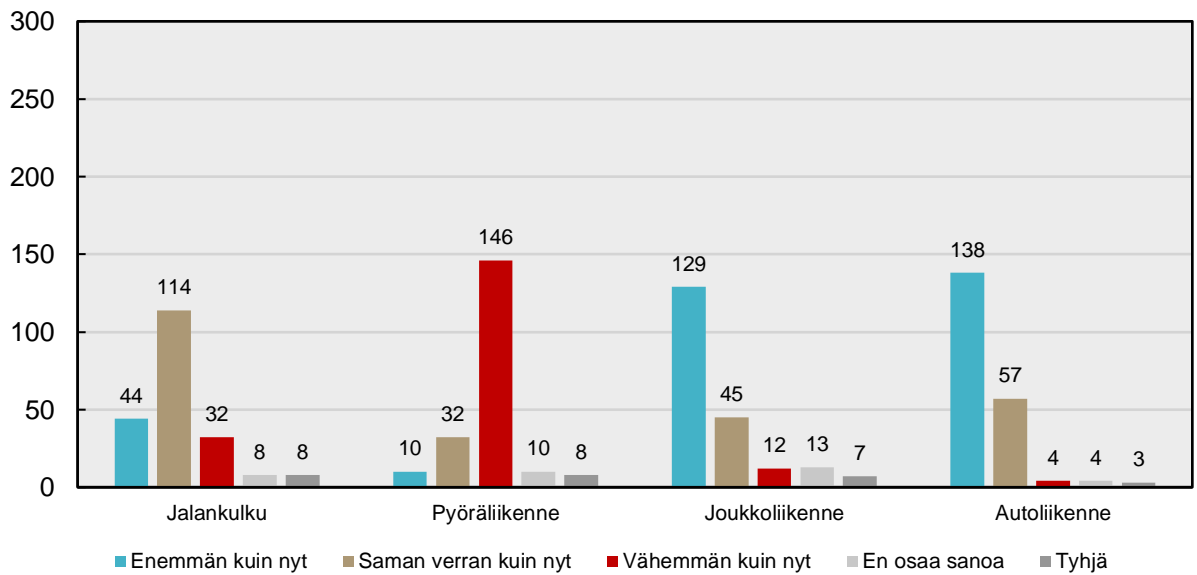
Kuva 18: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla vain autolla (n = 84).



Kuva 19: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla autolla ja jollakin muulla kulkutavalla tai vain muulla kulkutavalla kuin autolla (n = 284).

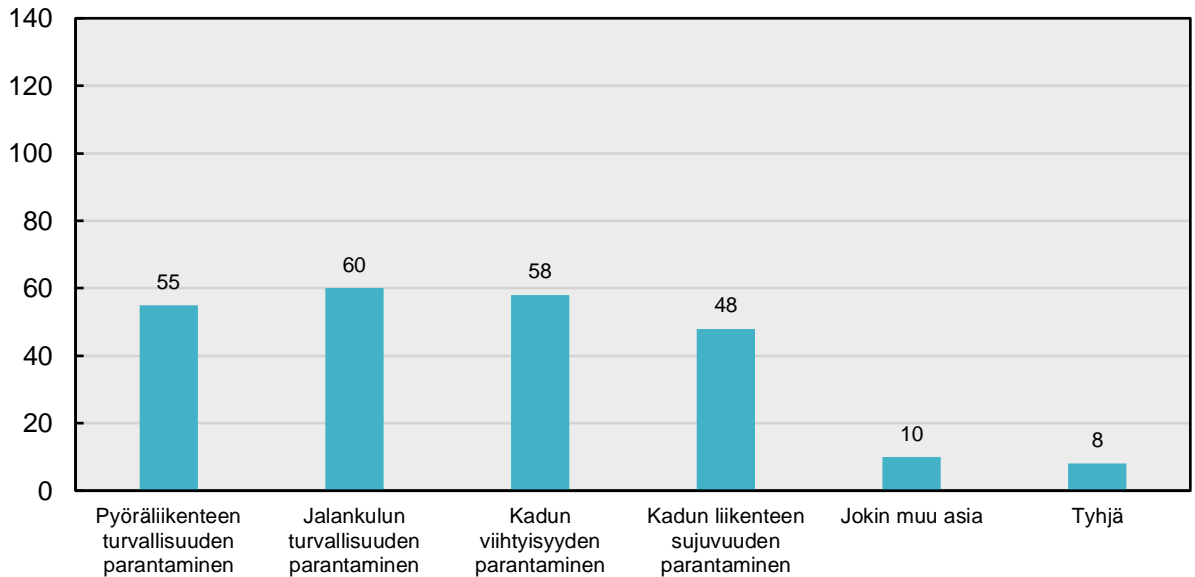


Kuva 20: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla polkupyörällä (n = 162).

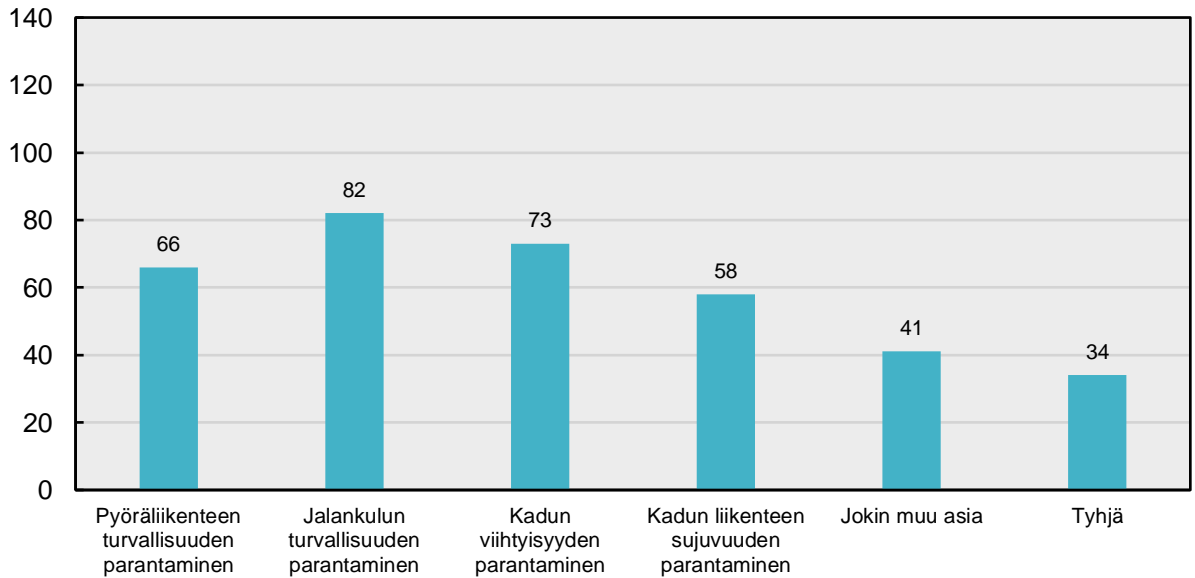


Kuva 21: Vastaajat, jotka eivät ole liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla polkupyörällä (n = 206).

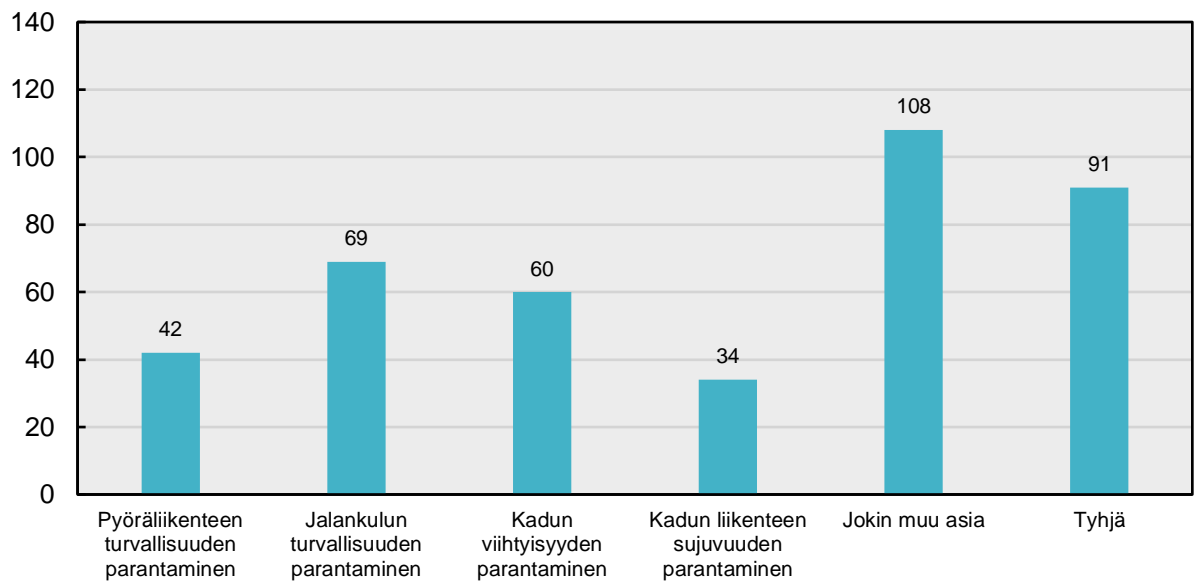
Mitkä asiat Jokikadun pyöräkadussa ovat mielestäsi onnistuneet?



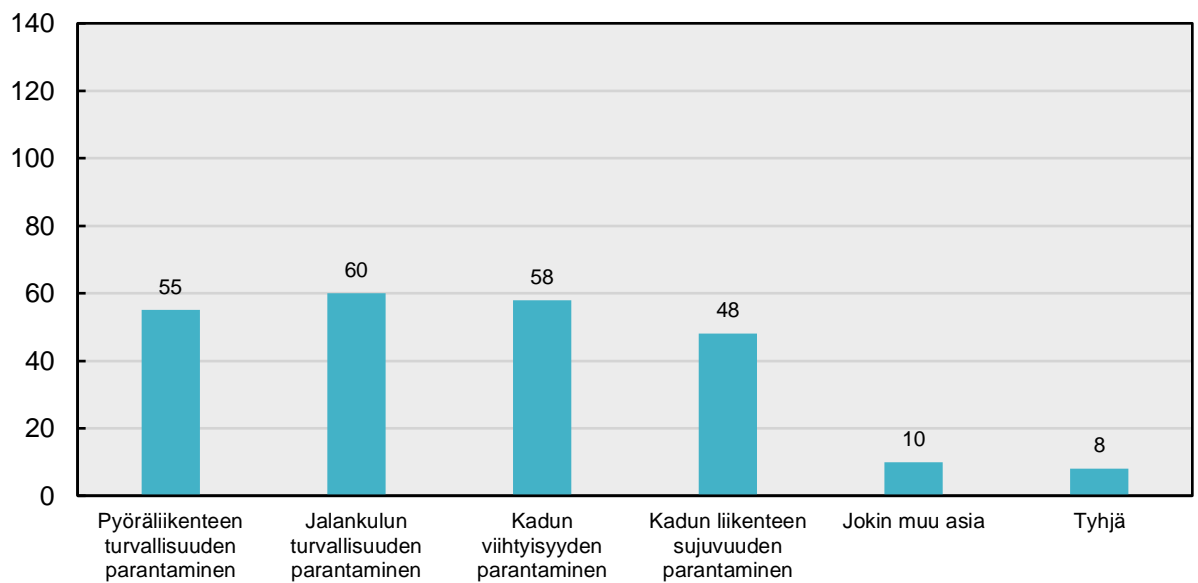
Kuva 22: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla jalan (n = 207).



Kuva 23: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla (n = 170).



Kuva 24: Vastaajat, jotka ovat liikkuneet Jokikadun pyöräkadulla autolla (n = 281).



Kuva 25: Vastaajat, joiden mielestä pyöräliikenteeseen pitäisi panostaa yhtä paljon tai enemmän kuin nykyään (n = 163).

Liite 3: Otteita käyttäjäkyselyn avoimesta palautteesta

Kiittäviä palautteita

”Kuljen pyöräkadulla hyvin usein, ja kuljen vielä useammin sitten, kun pyöräkadun jatke Maistraatinkatua Näsiin valmistuu. Koska sinne on ollut niin vaikea mennä, olen etsinyt vaihtoehtoisia reittejä.”

”Olen erittäin tyytyväinen uudistukseen. Aikaisemmin sekä kävely että pyöräily olivat turvatonta ja hankalaa. Jokirannassa liikkuu paljon lapsia, koiranulkoiluttajia ja matkailijoita, jotka eivät kulje suoraviivaisesti paikasta toiseen, vaan hyvinkin arvaamattomasti. Pyöräilijöiden opastus omalle reitille saisi olla vielä selkeämpi etenkin, kun tulee alajuoksun suunnasta. Siinä moni jatkaa vahingossa jalankulkijoille tarkoitettulla reitillä.”

”Mielestäni erittäin hyvä juttu kokonaisuuden kannalta.”

”Erittäin toimiva ja erityisesti turvallinen ratkaisu!”

”Loistava uudistus ja parannus. Eurooppalaista tuulahdusta.”

”Hyvä muutos. Laadukkaisiin jalankulun ja pyöräliikenteen liikenteen väyliin tulee jatkossakin panostaa enemmän.”

”Olen ollut järjestelyyn tyytyväinen. Jokikatu on viihtyisämpi. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat nyt turvallisesti eri reiteillä. Myös kävelysillan ylitys itäpuolella on järjestetty oivallisesti, kun pyörät siirtyvät saman tien katuosuudelle. Autot ja moottoripyörät liikkuvat, kuten ennenkin. Heitä ei juurikaan ole rajoitettu, ja parkkiruutujakin on tarjolla edelleen. Näen pelkästään positiivisia asioita järjestelyissä.”

”Pyöräkatu on sinällään ihan hyvin toteutettu, koska kuitenkin pääosan vuodesta alueella ei näy yhtään pyöräilijää. Ei autoliikennettä vaikeuteta turhaan, mutta oletettavimmin kuitenkin pyöräilijöiden turvallisuutta (tai sen tunnetta) on saatu lisättyä. Kaupungin jalkakäytävät vaan ovat monesti melkoisen huonossa kunnossa. Ovatko ne sitten kiinteistön omistajan vastuulla ja sen takia tai jotain?”

"Sitä oli odotettu. Asun Jokikatu 3:ssa, kuljen keväällä, kesällä ja syksyllä päivittäin Jokikatu pyörällä ja jalan keskustaan. Superparannus!

"Mukavampihan siellä jalkakäytävällä on käppäillä, kun ei ole pyöriä kiitämässä ohi."

"Oikein hyvä ja toimiva uudistus!"

"Oikein hyvä. Selkeästi merkitty suunnat ja väistämissäännöt. Jalankulkuväylälle toivoisi enemmän ohjeistusta tai valvontaa, ettei siellä pyöräiltäisi."

"Pyöräkatu on huomattavasti parantanut pyörällä liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja sitä kautta mukavuutta. Koska autojen pysäköintipaikkoja on kadun varressa paljon, viihtyisyys ei ole parantunut niin paljon kuin se olisi voinut, jos autopaikkoja olisi karstittu. Runkokiinnitettävät pyöräparkit ovat hyvä lisä sillan kupeessa. Pyöräpaikkoja voisi kuitenkin olla enemmän, ja pyöräkadun molemmissa päissä. Kaiken kaikkiaan pyöräkatu on onnistunut, ja olen iloinen, että näitä on tullut jopa lisää Porvooseen."

"Minusta on hienoa, että panostetaan liikkumiseen jalan ja pyörällä turvallisuus huomioiden ottaen. Kiitos siitä."

"Mielestäni jalkakäytävästä on tullut turvallisempi, kun siellä ei enää pyöräillä. Turistit voivat kierrellä turvallisesti."

"Erittäin hyvä ja toimiva ratkaisu. Vaikka olen itse myös autoilija, en ymmärrä nurinaa siitä, että pyöräilijöille osoitettuja osuuksia parannetaan, huomioidaan ja tehdään lisää. Porvoossa on hyvä liikkua pyörällä paikasta toiseen."

"Pidän pyöräkadusta. Jokikadun voisi rauhoittaa joko kokonaan autoilta tai ainakin vähentää pysäköintiä. Asun Jokikadulla, ja muutokset ovat olleet mielestäni hyviä."

"Jokikadun pyöräkadusta isot kiitokset. Se on tosi hyvä keksintö, kun ei tarvitse kulkea enää yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä, missä sai varsinkin kesäisin väistellä ja varoa kävelijöitä. Tämä uusi pyöräkatu on verraton keksintö! Autoilijoiden vauhti on kyseisellä alueella selkeästi hidastunut."

"Loistavaa! Juuri näin!"

"Hyvä uudistus. Viihtyisyys ja turvallisuus [ovat] lisääntyneet pienentyneiden ajonepeuksien takia."

"Pyöräkatu on Suomen tieliikennelaissa sen verran uusi asia, ettei moni tiedä kadulla toimimisen sääntöjä. Niiden oppiminen ottaa aikansa ja varmasti parantuu ajan kuluessa. Uudistus on erittäin hyvä, sillä mikään liikkujaryhmä ei ole menettänyt mitään, vaan päin vastoin. Jalankulkijat pääsevät kulkemaan turvallisemmin, ja pyöräilijät pääsevät nopeammin ja turvallisemmin. Myöskään autoilijoiden olosuhteet eivät ole yhtään heikentyneet: parkkipaikkoja on saman verran kuin ennenkin, ja kadulla ajaminen on samanvauhtista kuin aiemminkin."

"Olen erityisen tyytyväinen siihen, että pyöräliikenteelle on nyt oma paikkansa, jolloin rantapromenadilla kävely tuntuu turvalliselta. Lisäksi autoilijat ajavat hiljempaa. Toivon, että tulevaisuudessa pyöräkatua jatketaan sairaalan suuntaan."

"Pyörällä [on] sujuvaa ja turvallista liikkua. Kävellessä [on] myös paljon turvallisempaa kuin ennen, koska pyörät pysyvät poissa jalkakäytävältä."

"Jalankulun ja pyöräliikenteen sillan Jokikadun-puoleiset muutokset ovat erityisesti selkeyttäneet kulkemista. Yhteispeli eri kulkutapojen kesken on alkanut pienen alkuhämmennyksen jälkeen toimia."

"Ottaa varmasti hieman aikaa, että kaikki ymmärtävät, miten uudella kadulla toimitaan. Mielestäni se on kuitenkin erittäin hyvä uudistuksen jälkeen, ja siinä on miellyttävä ajaa pyörällä ja kävellä. Autolla ajokin sujuu aivan niin kuin ennen, joten ei valitettavaa senkään suhteen. Narinaa siitä kuulee paljon, mutta en ymmärrä, miksi. Mikään ei ole autoilijan kannalta muuttunut. Ainoa muutos on, että jalankulkijoiden turvallisuus parani, ja pyöräily muuttui kivaksi siellä."

"Hienoa, että rohkeasti tehdään asioita huolimatta valittajien mielipiteistä."

"Mielestäni [pyöräkatu] on tuonut kesäaikaan helpotusta pyöräilyn suhteen. Pääsee nopeasti liikkumaan, eikä tarvitse taluttaa jalkakäytävällä (siellä [on] yleisesti niin paljon kävelijöitä, että ei mahdu pyörällä liikkumaan)."

"Turvallista ja sujuvaa ajamista nykyään. Ei vielä yksikään autoilija ole hermojaan menettänyt takanani. Ennen ajoin mieluummin joen toisella puolella. Ihan liikaa kävelijöitä ja pyöräilijöitä oli kesäisin yhtä aikaa Jokikadun rantatiellä."

"Hyvä juttu, kannatan jatkoa ja mahdollisesti sopiviin kohtiin vastaavia järjestelyjä."

"Jalankululle ja pyöräliikenteelle on tullut lisää tilaa. Minulla ei ole tarvetta autoilla Jokikadulla, mutta jos joskus olisi, parkkipaikka löytyy aina."

"Minun mielestäni [pyöräkatu] on toiminut hyvin."

"Omasta mielestäni kadun parannus on onnistunut. Edelleen harmittaa ihmiset, jotka ajavat pyörällä tai sähköpotkulaudalla jalkakäytävällä, koska pelkään lasten jäävän alle."

"Järjestely sopii hyvin Porvoon keskustaan. Toivottavasti tällaista tulee lisää. Ainoana lajiaan ja huonosti ympäröiviin pyöräliikenteen reitteihin (erityisesti Aleksanterinkadun silta) yhdistettynä katu jää kuitenkin torsoksi. Unelmoin pyöräkatujen ja -teiden verkostosta, joka yhdistäisi sujuvasti ajettavaksi kokonaisuudeksi Länsirannan alueen, Jokikadun, torin seudun ja Mannerheiminkadun–Läntisen Mannerheiminväylän suunnat. Sellaisesta voisi kaupunki olla jo ylpeä."

"Pyöräilen niin usein kuin mahdollista sähkölaatikopyörällämme (ensin lasten kanssa ja sitten töihin jne.). Olen hyvin iloinen pyöräilyn joustavuudesta ja turvallisuudesta. Toivon, että useampi pyöräilisi töihin, kauppaan jne."

"Olen alusta asti kannattanut hanketta ja pitänyt siihen esitettyä autoilijoiden kritiikkiä pääosin liioiteltuna, koska kriitikot luulevat niitä näitä. Alusta asti olen toivonut, että sillalta Jokikadulle tullessa polkupyörien liikkumissuuntaa selkiytettäisiin esim. niin, että punainen pyöräväylä alkaisi sillalta ja johtaisi punaiselle Jokikadulle. Se olisi edelleenkin tarpeen, sillä pyöräilijät edelleenkin ajavat selkäydinmuistilla jalkakäytävälle, joka oikealle on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ja vasemmalle jalkakäytävä. Tätä tulisi ehdottomasti selkiyttää ennen kesän turistikautta. Jalankulkijain sekaan tunkevat pyöräilijät ovat vaarallisia jalankulkijoille. Kun heiltä kysyy, miksi ajavat jalkakäytävällä, [he] eivät yhtään ymmärrä, mitä ovat juuri möhlineet."

”Mielestäni järkevä. Jokunen liikennemerkki pyöräilijöille oli epäselvä. Ehkä siksi porukka jää pyörineen jalkakäytävälle?”

”Pyöräkatu on ollut ehdottomasti tarpeellinen ratkaisu. Katselen työstäni Jokikadulle 8–10 h ja näen melkoisia vaaratilanteita päivittäin. Kesäisin pyöräilijät eivät ole mahtuneet ajamaan promenadilla turistien takia. Jokikadun autoliikenne on aivan älytöntä kiihdyttelyä paikallisten osalta. Ikäväkseni huomaan, että EDELLEEN pätkällä Kliffa-kääntöpaikka kiihdytellään nopeudet helposti yli 50 km/h päivittäin! Aiheuttaa älyttömiä vaaratilanteita pyöräilijöille. Tähän tulisi saada muutosta.”

”Jokikatu ei ole keskustassa pyöräilijän kannalta mielestäni erityisen merkittävä kulkuväylä, joten sen uudistukset eivät ole vaikuttaneet merkittävästi omaan liikkumiseeni. Kuljen siitä yleensä vain lyhyen pätkän sillalta kohti Lundinkatua tai Raatihuoneenkadua ajaessani torille. Kaupungin tulisikin seuraavaksi kiinnittää huomiota, miten sujuvoittaa siirtymistä Jokikadulta Mannerheiminkadun pyörätielle ja Raatihuoneenkadulle. Pyöräliikenne suuntautuu keskustassa eniten itä-länsisuuntaisesti, ja siihen nähden uudistuksen suurin parannus on se, että pyöräsillalta on suora kulku Runeberginpuistoon, vaikka siinäkin toivoisin, että jalkakäytävän ja ajoradan reunaan tehtäisiin sillalta tullessa oikealle puolelle parempi madallus. Lapsen kanssa pyöräillessä turvallisuus on uudistuksen jälkeen jopa heikentynyt. En uskalla autoilijoiden takia antaa alle kouluikäisen lapsen ajaa ajoradalla (punaisella asfaltilla), joten lapsi joutuu ajamaan yksin jalankulkijoiden joukossa. Joudun näin pitämään häntä samaan aikaan silmällä, kun itse ajan ajoradalla, jossa autoilijoilla on vielä uudet liikennesäännöt hakusessa. Vaarassa olen siis minä itse ja jalankulkijat, jotka joutuvat väistelemään lasta. Kokonaan autoton Jokikatu tai rantabulevardi ratkaisisi tämän ongelman, ja tekisi koko alueesta viihtyisämmän. Kokonaisuutena olen kuitenkin tyytyväinen, että kaupunki on panostanut Jokikadulla pyöräilyyn, ja painotan kritiikistä huolimatta, että ratkaisu oli huomattava parannus entiseen, jossa pyöräilijät ja jalankulkijat kulkivat samalla kapealla käytävällä. Toivon, että seuraavaksi parannetaan itä-länsi-suuntaista kulkua Jokikadulta torin läpi aina Vänrinkadulle ja Adlercreutzinkadulle asti ja siitä eteenpäin kohti Sibeliuksenbulevardia ja Kevätkumpua. Aleksanterinkatu on meluisa ja kapea, joten se valikoituu harvemmin kulkureitiksi matkalla keskustaan (asumme Sibeliuksenbulevardilla).”

Moittivia palautteita

”Onko kaupunki ajatellut, [että] nyt, kun Jokikatu on pyöräkatu [ja] Näse-Jutten katu on pyöräkatu, minkälaisen vaaranpaikan olette saaneet aikaiseksi kävelysillalla. Siinä kävelee vanhuksia, lapsia, turisteja [ja] äitejä lastenvaunujen kanssa, ja pyöräilijät puikkelehtivat kovalla vauhdilla siinä seassa. Tilaa ei ole.”

”Liikenne on vaarallisempaa kuin ennen, koska sääntöjen noudattamista ei valvota.”

”Kävelysillan keskustanpuoleisessa päässä jalkakäytävän ja sillalta tulevan pyörätien risteys on ongelmallinen. Ylöspäin ajavat pyöräilijät ottavat vauhtia ylämäkeen kadulta, ja siltaa alaspäin ajavat pyöräilijät eivät näe risteävää jalkakäytävää tarpeeksi aikaisin. Risteystä pitäisi jotenkin muuttaa, ja yksi ehdotus on laittaa jalkakäytävän keskelle pylväs molemmille puolille pyörätietä. Tämä ilmoittaisi jalkakäytävällä kävelijöille, että jotakin on tulossa, mutta ei estäisi heidän kävelyään. Näillä tolilla vähennettäisiin myös pyöräilijöiden kääntymistä ajamaan jalkakäytävällä.”

”Kukaan ei tunnu osaavan ajaa kadulla niin kuin siinä kuuluisi. Pyöräilijät menevät jalkankulkijoiden seassa, ja autoilijat yrittävät parhaansa mukaan väistellä molempia edellä mainittuja, kun porukkaa on, missä sattuu, ja kuvitellaan, että pyörällä voi ajaa missä vain. Tämähän kuitenkin muuttui viimeisimmän uudistuksen jälkeen.”

”Mielestäni satsaaminen tähän oli turhaa. Edellinen muutos (yksi kaista keskellä autoille) olisi ollut riittävä. Toivottavasti tästä on kuitenkin ollut jotakin merkittävää hyötyä. Itse pyrin välttämään autoilua kyseisellä kadulla.”

”Mielestäni järjestely on turvaton sekä pyöräilijöille että autoilijoille. Se on sekava! Ei yhtään hyvä!”

”Muuten hyvä, mutta autoilijat tullessaan Jokikadulle eivät sisäistä kolmioita tarpeeksi. Kolmesti on käynyt kesän ja syksyn aikana niin, että kerran auto ja kahdesti kuorma-auto ovat tulleet vauhdilla pysähtymättä eteeni kolmion takaa pyöräillessäni kadulla. Varsinkin ammattikuskit, [kuten] kuorma-auto- ja taksikuskit, ovat todella varomattomia liikenteessä.”

”En näe pyöräkadussa mitään huomattavaa hyötyä. Haluaisin pyöräillä lasten (alle kouluikäisten) kanssa joenrannassa, mutta se on yleensä mahdotonta. Lasten pitäisi pärjätä yksin jalkakäytävällä samalla, kun itse ajan kadulla. Toisaalta katu ei ole kovin hyvä kenellekään. Siinä on vaikea ajaa, ja pyöräilijänä joutuu varomaan pysäköityjä autoja ja niistä nousevia ihmisiä. Käytännössä kävelen mieluummin joenrannassa, joten jos se oli tavoitteena, minun kohdallani onnistuitte hyvin.”

”Tällä hetkellä jalankulkijat, jotka tulevat kävelysillalta, ylittävät Jokikadun siitä, mistä pyörien pitäisi tulla Jokikadulle. Tämän lisäksi Jokikadulla on nopeudet suurentuneet huomattavasti, kun Jokikatu siltojen välissä on etuajo-oikeutettu. Omasta mielestäni erittäin vastuutonta. Kun Jokikadulle tullessa keskustasta oli etuajo-oikeus, niin nopeudet pysyivät paljon alhaisempina risteysalueilla. Nyt olen nähnyt monta kertaa valtavia ylinopeuksia siinä molemmissa risteyksissä. Omasta mielestäni jos tässä turvallisuuden nostamista haettiin, niin tässä mentiin todella metsään. Mutta ehkä teidän pitäisi poistaa autot kokonaan Jokikadulta, niin yrittäjät kiittäisivät!”

”Ottakaa mallia Amsterdamista mieluummin! Siellä kaikki antavat pyöräliikenteelle tilaa, eikä kukaan käytä kypärää, mutta se toimii silti! Eikä juurikaan onnettomuuksia! Miksi keksiä pyörää uudestaan, kun valmiita malleja on olemassa?”

”Muutos pyöräkaduksi on tuonut vain sekaannusta. Kesällä on vaikea kulkea, kun katu on täynnä jalankulkijoita, mutta pyöräilijöitä näkee harvoin. On usein vaikeaa tai mahdotonta väistää vastaantulevaa autoa, koska katu on niin kapea, reunoilla on pysäköityjä autoja, ja jalankulkijoita ja pyöräilijöitä tulee kaikkialta. Turvallisuus on myös heikentynyt, koska pyöräilijät ajavat nyt autoliikenteen keskellä, ja riski törmäyksiin on paljon isompi. Erityisesti nyt talvella, kun katu on täynnä lumikasoja, ja näkyvyys huononee entisestään.”

”Pyöräkadulla [on] pyöräilijöitä vain vähän. Moni pyöräilee edelleen jalkakäytävällä. Autot ja pyörät pyöräkadulla aiheuttavat usein vaaratilanteita. Sähköpotkulautailijat ajavat usein tosi kovalla vauhdilla aiheuttaen vaaratilanteita. Mielestäni tähän projektiin [on] upotettu turhan paljon rahaa, ja punainen katuosuus ei erotu talvikelillä.”

"Pyöräilijät ajavat silti jalkakäytävien puolella, ja autoilijat tuntuvat ajavan ihan polku-pyörissä kiinni."

"Saisi olla punaisempi. Eivät erota kunnolla vanhemman silmät."

"Lapsen kanssa ei ole niin turvallinen tunne pyöräillä, koska autot eivät kunnioita pyöräiteitä."

"Pyöräkatu yksin ei hyödytä asiaa. Pyöräily pitäisi saada sujuvaksi Läntistä Mannerheiminväylää sillan yli Mannerheimintielle! Pyörällä kuljetaan, koska se on sujuvaa ja nopeaa. Nyt se ei ole, kun pitää koukkia länsirannan sekä jalankulun ja pyöräliikenteen sillan kautta. Kulkeminen mm. Vanhan Porvoon puolelle on hankalaa. Jos menee jalankulun ja pyöräliikenteen sillan kautta keskustaan, ajaa Runeberginpuiston kautta, eikä käytä pyöräkatua."

"On epäselvää, miten autolla pitäisi ajaa. Epäselvät merkinnät, mikä saa autoilijat ajamaan reunakivien päältä, erityisesti talvella."

"Autoilijat eivät osaa varoa pyöräilijää. Esim. kun pysäköity auto lähtee kadunvarresta, on syntynyt vaaratilanteita. Autoilijat myös ohittavat pyöräilijän huolimattomasti."

"Uudet pyörätelineet eivät sovi ollenkaan kauniiseen historialliseen Porvooseen."

"Tuntuu, että liikenne šikaanissa aiheuttaa enemmän vaaratilanteita kuin ennen."

"Jokikatu [on] muuttunut turvattommaksi pyöräilijälle! Epäonnistunut muutostyö."

"Jokikadulta on hankala kääntyä joen yli menevälle jalankulkusillalle. Etenkin jos on kiireen tuntua pyöräillessä."

"Kyllä pyöräilijänä ja sähköpotkulaudalla hirvittää ajaa jokikatua. Kakkoseksi jää, kun autoilijat ajattelevat, että he ovat etusijalla. Asfaltin värityskin on niin tumma, että välttämättä ei edes erota. Autoilijoille oma yksisuuntainen kaista ja pyöräilijöille oma kirkkaan punainen. Ja siltikin näkee Jokikadun jalkakäytävällä pyöräilijöitä. Muuten on kiva, kun ei tarvitse ainakaan itse ajella enää kävelijöiden seassa."

"Sekava alue, nimittäin pyöräilijöitä poukkoilee nyt sekä jalkakäytävällä että autoliikenteen seassa. Lisäksi kävelysillalta pyöräilijät tulevat kovalla vauhdilla alas kävelijöitä väistämättä."

"Jokikadun pyöräkadun toteuttamisen sivutuotteena pyöräily on kielletty entisellä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä rannan puolella. Tämä parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta, mutta aiheuttaa pyöräilyn reittiverkoston epäjatkuvuuskohdan, kun pyritään etelään Aleksanterinkadun sillan silta-aukon kautta johdetun yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän kautta. Miten ja mistä Jokikadulta pitäisi siirtyä tälle reitille? Pyöräkadulla pyöräilyn turvallisuus on heikentynyt tapauksissa, jossa autokaistan ajonopeus on alentunut kohtaavien ajoneuvojen vuoksi, ja pyöräilijä ajaa kaistaansa autoa kovempaa. On vaara, että kohtaavaa autoa väistävä autoilija ei huomioi pyöräkaistalle väistäessään, että takaa voi tulla pyöräilijä kovempaa vauhtia."

"Erittäin vaarallinen autolla liikkuessa. Kahdesta autostani lähtivät peilit polkupyöräilijän ajettua vastaan. Pyöräilijät eivät välitä muusta liikenteestä ollenkaan. Mielestäni on vain ajan kysymys ennen kuin käy pahasti."

"Mielestäni koko pyöräkatu on hyvin sekava ja todella vaarallinen, varsinkin aikana, jolloin joen varrella on paljon käyttäjiä. Sillalta tullessa risteys on supervaarallinen! Ohjeistus on heikkoa, ja talvella maassa olevia merkkejä ei edes näe. Jatkumo kävelysillalta ei [ole] looginen."

"Lisääntynyt pyöräily tekee kävelysillan käytöstä vaarallista jalankulkijoille."

"Väri ei ole oikeasti punainen ja konsepti on kaikkiaan sekava."

"Alue muuttunut vaaralliseksi autojen ja pyöräilijöiden näkökulmasta. Pieni lapsi kyydissä en halua autojen sekaan mennä pyöräilemään. Myöskään en pientä lastani päästä ajoradalle polkemaan autojen kanssa kilpaa."

"Melko merkityksetön projekti kadulla, jossa oli jo muutenkin vähän liikennettä. Heikensi turvallisuutta, kun kaikki liikennemuodot ovat nyt sekaisin samalla kadun osalla."

"Todella sekava ohjeistus, miten kadulla kuuluisi ajaa autolla tai pyörällä. Vältän koko katuä siitä syystä. Mielestäni olisi ollut todellakin tärkeämpiä kohteita, joihin kaupungin rahoja olisi tullut käyttää."

"Pyöräreitit ovat sekavat. Kukaan ei oikein tiedä, miten pitäisi toimia, ja kyltit huonoja. Varsinkin autoilijat toimivat, miten sattuu. Pyöräilijöiden pitää varoa. Joen kävelysillalta tuleessa pitää pyöräilijöiden varoa erityisesti, kun saapuvat vauhdilla suoraan Jokikadulle. Tämä kohta on vaarallinen ihan kaikille. Tulisi muuttaa siten, ettei ajeta suoraan kadulle vaan sivuille ensin, kuten jalankulkijat ohjataan."

"Erittäin epäkäytännöllinen. Kuljen pyörällä ympäri vuoden. Tämä katu on pelottava, koska siellä on rinnakkain asuinrakennusten ja joen välissä 3 väylää jalankulkijoille, vaikka yksi tai kaksi riittäisivät ja yhden niistä voisi laittaa pyöräkaistaksi. Nyt siellä on yksi kapea väylä, jossa autot ja pyörät joutuvat menemään sekaisin molempiin suuntiin, eli hengenvaarallista pyörille. Välttelen katuä parhaani mukaan. Viimeksi siellä pyöräillessä tuli taksi keskellä katuä vastaan eikä väistänyt senttiäkään. Jouduin polkemaan kävelytielle karkuun. Ennen uudistusta kuljin sieltä lähes päivittäin."

"En ole nähnyt pyöräkadun rakentamisella vaikutusta liikennekäyttäytymiseen. Tämä aiheuttaa vaaran pyöräilijöille, koska autoliikenne ei välttämättä aina huomaa pyöräilijää, joka tulee lähelle katvealueeseen. Vaaraa voi aiheuttaa niin autokuljettajan piittaamattomuus tai väärin ajaminen kuin myös pyöräilijän piittaamattomuus, vaikka heillä etuajo-oikeus(?) pyöräkadulla on. En myöskään ole huomannut, että pyöräilijät olisivat täysin siirtyneet pois joenpuoleiselta jalankulkuväylältä, joka ilmeisesti kadun tavoite on osin ollut."

"Miksi moottoripyörille varatussa pysäköintiruudussa on ruutuverkko, joka on "väärin päin" eli moottoripyörä pitäisi pysäköidä keula edellä joen suuntaan? Raskasta moottoripyörää ei halua pysäköidä alamäkeen (vaikkakin loiva), sillä sen saaminen takaisin ajoradalle on sekä vaikeaa että hidasta (joka heikentää turvallisuutta). Nykyisellään Glückaufin kohdalla on tyhjä parkkiruutu varattuna moottoripyörille, ja sen edessä ja takana olevissa autoille varatuissa ruuduissa on moottoripyöriä paikoittuneina "oikein päin" eli perä edellä kanttariin. Tapa saada toispaikkakuntalaiset motoristituristit pysymään poissa rannalta?"

"Itse en halua ajaa pyörällä autojen seassa. Kukaan ystäväpiiristäniään valitettavasti ei käytä pyöräkatua muulloin kuin autolla. Valitettavasti ajelen hissukseen kävelytiellä poissa autojen seasta. Turvallisempaa kaikille. Kun pienet lapset ajellee autojen seassa, on suuri riski pahalle onnettomuudelle. Harva edes kulkee polkupyörällä paahdimon ja Aleksanterinkadun väliä."

"Jokikadun ongelma on "turistikauden" ihmismassat. Kävelijöitä on alueella paljon, ja ihmiset ylittävät tietä, miten sattuu. Päivittäin syntyy vaaratilanteita. Lasten kanssa pyöräillessä jännittää. Autoillessa hirvittää. Kävellessä pelottaa. Uusi järjestely on entistä sekavampi. Citymarketin takaa Runeberginkadulta lähdetessä Näsiin päin on helpoin ajaa Jokikadun kautta pois. Muuten joutuu ajamaan poispäin tai keskustaan päin ennen kuin pääsee oikeaan suuntaan. Tämä on osa ongelmaa."

"Kävelysillalta kaupunkiin päin pitäisi avata puistoon suora reitti, nyt joutuu poukkoilemaan. Reunakivetykset pois puiston puolelta. Pyörätelineet haittaavat näkyvyyttä ja näyttävät sekavalta. Vaikea hahmottaa kävelysillalta tuleva pyöräliikenne."

"Vaikea hahmottaa, miten siellä pitäisi liikkua. Autolla erittäin hankalaa ja pyörällä turvatonta. Ei tule enää käytyä niin kuin ennen."

"Anteeksi, mutta en voi kehua. Kaunis ajatus, mutta hirveä toteutus. Viime kesänä oli kaksi läheltä piti -tilannetta autoilijan ja pyöräilijän kanssa. Koen itse autoilijan roolissa, että vaatii erityistä tarkkuutta, ettei mitään satu, ja pyöräilijänä oli pelko perseessä koko ajan. Liian ahdasta autoille, liikaa kaikenlaista liikennettä. Ehkä tässä on yritetty Tanskan-mallia mutta se vaatisi kyllä leveämmät tiet, selkeämmät ohjeet, erilliset valot pyöräilijöille."

"Uudistus on ollut todella sekava ja aiheuttanut vaaratilanteita kadulla. Toivon, että uudistus poistetaan, eikä vastaavia tehdä muualle."

"Kävelysillalta alamäki suoraan ajotielle on pienten pyöräilijöiden kannalta vaarallinen. Autot antavat hyvin tietä jalankulkijoille."

"Pyöräkatu liikennetarkkaisu on haasteellinen sekä autoilijoille kuin myös pyöräilijöille – epäselvät säännöt. Kävelysillan ja Jokikadun risteysalue on tehty autoille liian kapeaksi jo sulanmaan aikana, ja mutka autoilijoille aiheuttaa vaaratilanteita autoilijöiden

keskuudessa, kun tielinjaus kaartaa, ja autot eivät osaa ryhmittyä ajoväylällä. Talvella kyseinen tielinjan kavennus ei toimi lainkaan ainakaan, kun maassa on lunta, sillä lumenajajat eivät osaa huomioida tielinjan muotoa.”

”Ei mielestäni oikein onnistunut ratkaisu. Pyöräilijät ajavat nyt sekä pyöräkadulla että jalkakäytävällä. Autoilevat turistit olivat kesälläkin ymmällään ja talviaikana lumi vielä peittää tiemerkinnot. Lasten kanssa suorastaan hirvittää liikkua katuosuudella jalan.”

”Erittäin vaaralliseksi on muodostunut Mannerheiminkatu 1:n kohdalla oleva luiska sillalta alas. Sieltä tullaan laudoilla ja pyörillä hurjaa vauhtia. Lapsenlapset olleet monta kertaa vaaratilanteessa. Sillan alikulku on liian ahdas.”

”Ensimmäisillä kerroilla erittäin hämmentävä, vieläkin epäselvää, vaikka kesällä tuli kuljettua kymmeniä kertoja.”

”Ennen suojatie ei ollut jalankulkusillan kohdalla. Nyt on. Sieltä tullaan kovaa pyörällä suoraan kadulle katsomatta, tuleeko ketään. Turvallisuus Jokikadulla muuttui huonompaan suuntaan, kun kuljetaan pyörällä. Kyllä, kuljen itse monella eri kulkupelillä, autoiluun se ei ole vaikuttanut mutta en tykkää enää pyöräillä siellä. Monesti pyöräillessä siellä on läheltä piti -tilanteita, ei suinkaan autojen, vaan kanssapyöräilijöiden kanssa, jotkut kuvittelevat, että nyt ei enää tarvitse varoa ketään tai mitään.”

Muita palautteita

”Pyöräilin ennenkin ajoradalla, joten en näe mitään uutta pyöräkadussa. Liikenne on muutenkin hiljaista Jokikadulla.”

”Mielestäni Jokikadun pitää pysyä nykyisellään toistaiseksi. Länsirannalla on pyöräilyn kannalta kehitettäviä kohteita, jotta pyöräily saadaan turvallisemmaksi. Sinne siis sat-saus.”

”Pyörällä ajaminen kävelysillalta kohti kaupunkia on hankalaa. Itse mieluummin talutan, koska alas sillalta risteävät jalankulun sekaan ja siitä saman tien ajoradalle ajaminen tuntuu turvattomalta.”

”Ehdottomasti ISOT pyöräily kielletty -merkit jalkakäytävän osuudelle, että kaikki ymmärtävät, ettei jalkakäytävällä saa pyöräillä. Tämä kaupunki on autoilukeskeinen kaupunki. Hyvä, että me pyöräilijätkin saadaan jotain!”

”Jotkut autoilijat eivät ilmeisesti tykkää pyöräkadusta tai eivät tunne liikennesääntöjä. Pyöräilijänä olen usein kohdannut autoilijan, joka kaasuttaa ohitseni vaarallisesti ja sitten melkein törmää johonkuhun edessä. Olen kiitollinen tasaisista pyöräteistä Porvoossa! Toivoisin, että niitä olisi enemmän sekä itä-länsisuunnassa keskustan läpi että pohjois-eteläsuunnassa. Esim. Raatihuoneenkadun muutos pyöräkaduksi?”

”Periaatteessa ihan OK idea, mutta kun ne pyöräilijät myös käyttäisivät sitä eivätkä ajaisi jalkakäytävillä. Autoilijoiden ajonopeus on kasvanut, kun kadulla on nyt liikennettä vähemmän kuin ennen pyöräkatua.”

”Mielestäni siellä ongelmana on, että ihmiset eivät tiedä kadun sääntöjä, ja jostain syystä koko pyöräkatu herätti niin paljon kiukkua erilaisilla foorumeilla, että osa autoilijoista joko kiilasi tietämättään tai sitten aggressionsa takia pari kertaa pyörästämme ohi. Sähköavustuksen takia vauhtimme oli kyllä ihan kohdillaan, eli ohittamiseen ei olisi pitänyt olla tarvetta. Valitettavasti en tiedä, olisiko tätä parannettavissa viestinnällä, vai miten. Lasten kanssa en tuonne vielä useampaan vuoteen uskalla. Toki he [ovat] vasta pyöräilemään oppineita päiväkotilaisia, mutta käytämme siksi pyöräteitä, kun kaikilla on omat pyörät alla. Näin saan ajaa samalla kaistalla heidän kanssaan.”

"Aivan väärä aika kysellä. Väylä ei edes valmistunut kesällä, ja silti kyselyyn pitäisi vastata, kuin se olisi valmistunut. Noin 10 kk liian aikaisin tehty kysely."

"Tehkää sitten samalla Jokikatu ja Rantakatu myös, ja siirtäkää autoliikenne pois jokirannasta Rantakadulle saakka, jolloin olisi edes jotain hyötyä melutasojen laskun osalta tästä. Nyt rannassa ajaa järkyttävä määrä autoja joka päivä ja ylinopeudella suurin osa."

"Tämän kyselyn ajankohta on täysin väärä. Oletteko katsoneet ulos?"

"Vältän autolla ajoa tämän läpi."

"Jokikadulle tullessa vaatisi autoilijoille STOP-merkin. Usein on tilanne, että auto lähtee ajamaan ja on lähellä, ettei tule pyöräilijän tai sähköpotkulautailijan kylkeen, koska ei pysähdy. Ihmisten päämäärättömään harhailemiseen ja toisiinsa törmäilyyn on tullut selkeyttä kulkusuuntien ja kaistojen merkitsemisellä (kulje oikealla, ohita vasemmalta). Näitä opasteita saisi olla ympäri kaupunkia enemmän. Tekee liikenteestä ja ihmisvirtojen kulusta sujuvampaa. Vertaa Koneen sloganiin "Managing people flow"."

"Niin, en tiedä, kuinka paljon vaikutusta yhdellä lyhyellä tienpätkällä ja sen muuttamisella on pyöräilyyn ja sen sujuvuuteen. Tietysti jos ajalee sitä Jokikadun pätkää edestakaisin päivät pitkät, niin onhan se sujuvaa. Mutta muualla Porvoossa pyöräilyreitit ovat häpeällisen huonoja. Tiet ovat muhkuraisia, täynnä reikiä tai juuria, ja väylät ovat kapeita tai niitä on liian vähän. Ja liikennemerkit ovat keskenään ristiriitaisia niin, että yhdestä suunnasta näyttää olevan yhdistetty väylä ja toisesta suunnasta se on jaettu väylä. Eli summa summarum: ei paljon kehumista. Oli Jokikadun pätkä kuinka hieno tahansa."

"Mielestäni jalankulun ja pyöräliikenteen tilan leventäminen olisi ollut parempi ratkaisu kuin autojen ja pyörien sotkeminen sekaisin. Erillinen ajorata, pyörätie ja jalkakäytävä paras!"