

# Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien seurantatutkimus

Porvoon kaupunki

---

Loppuraportti

29.8.2023



# Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien seurantatutkimus

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>Johdanto .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Kohteen esittely.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Tutkimusmenetelmät ja keskeiset tulokset.....</b>	<b>11</b>
	3.1 Käyttäjäkysely .....	11
	3.2 Tarkkailututkimus .....	21
<b>4</b>	<b>Päätelmät ja suositukset.....</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>Yhteenveto .....</b>	<b>37</b>
	<b>Liitteet .....</b>	<b>38</b>

## 1 Johdanto

Tässä tutkimuksessa tarkkailtiin liikennekäyttäytymistä Porvoon Länsirantaan ja Näsiin rakennetuilla pyöräliikenteen väylillä yhtenä arki-aamuna ja yhtenä arki-iltapäivänä keväällä 2023. Havaintoja täydennettiin toteuttamalla asukkaille kysely, jossa selvitettiin heidän mielipiteitään ja kokemuksiaan uusista liikennejärjestelyistä.

Pyöräväylät, joilla havaintoja tehtiin, ovat osa Porvoon keskustan sekä Näsin ja Peippolan välistä pyöräliikenteen pääreittiä, joka kulkee Porvoonjoen ylittävältä kävelysilalta August Eklöfin puiston, Näse-Jutten kadun ja Maistraatinkadun kautta Tolkkistentielle.

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

Tutkimuksen laati konsulttityönä A-Insinöörit, jossa työn projektipäällikkönä toimi Piritta Laitakari. Tarkkailututkimuksen ja asukaskyselyn analyysistä vastasi Tuomas Kiuru. Työhön osallistuivat myös Heikki Salko ja Petra Carlson-Ahonen.

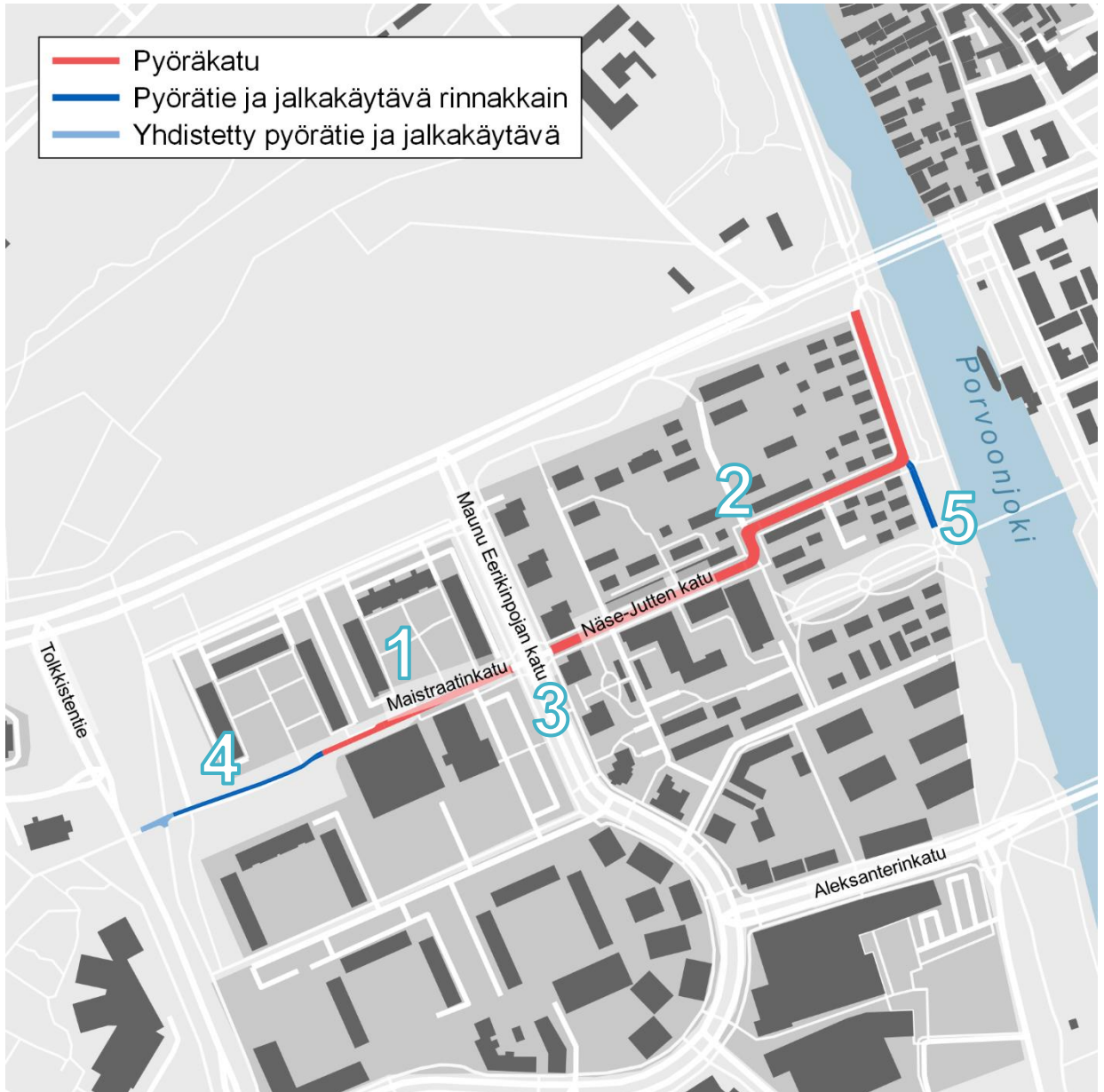
## 2 Kohteen esittely

Vuonna 2018 Porvoon kaupunki asetti strategiassaan (*Unelmien Porvoo 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.

Vuonna 2020 laaditussa Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelmassa Maistraatinkadun ja jokirannan välinen pyöräliikennereitti todettiin yhdeksi kaupungin tärkeimmistä pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämistoimista.

Vuonna 2022 Maistraatinkatu (1) ja Näse-Jutten katu (2) rakennettiin pyöräkaduiksi. Hankkeen yhteydessä rakennettiin myös liikennevalo-ohjaus Maunu Eerikinpojan

kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteykseen (3) sekä laatukäytävän kriteerit täyttävä pyörätie jalkakäytävän kanssa rinnakkain Maistraatinkadulta Tolkkistentien alittavaan Näsin alikulkukäytävään (4) ja Näse-Jutten kadulta August Eklöfin puistoon (5). Uudet pyöräliikenteen järjestelyt esitetään kartalla kuvassa 2.1.



**Kuva 2.1: Länsirannassa ja Näsissä toteutetut pyöräliikenteen järjestelyt.**



Ennen vuoden 2022 kehittämishanketta pyöräliikenteen reitti ei vastannut laadultaan pääreitit vaatimuksia:

- Maistraatinkadulla oli käytössä aluenopeusrajoitus 40 km/h, ja kadun pyöräliikenne kulki leveällä ajoradalla tai lainvastaisesti jalkakäytävällä (kuva 2.2).
- Maistraatinkatu päättyi lännessä reunakiveen, jonka yli pyöräliikenne jatkoi päällystämättömälle yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle (kuva 2.3).
- Osuudet Maistraatinkadun ja Näsin alikulkukäytävän (kuva 2.4) sekä Näse-Jutten kadun ja August Eklöfin puiston välillä (kuva 2.5) olivat kivituhkapintaisia puistokäytäviä, joilla pyöräliikenne ja jalankulku oli yhdistetty.



Kuva 2.2: Vuonna 2021 Maistraatinkadun ajorata oli leveä, eikä kadulla ollut pyöräteitä (kuva: Antero Eskelinen).



**Kuva 2.3:** Vuonna 2021 ennen kehittämishanketta Maistraatinkatu johti lännessä päällystämättömälle yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle, ja kadunosien saumakohdassa oli reunakivi (kuva: Antero Eskelinen).



**Kuva 2.4:** Vuonna 2021 pyöräliikenteen pääreitien osuus Maistraatinkadun ja Näsin alikulkukäytävän välillä oli kivituhkapintainen yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä (kuva: Antero Eskelinen).





**Kuva 2.5:** Vuonna 2021 pyöräliikenteen pääreitit osuus Näse-Jutten kadun ja August Eklöfin puiston välillä oli kivituhkapintainen yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä (kuva: Antero Eskelinen).

Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun kautta kulkeva pääreitti on yksi Porvoon tärkeimmistä itä-länsi-suuntaisista pyöräliikenteen yhteyksistä. Vuoden 2022 alussa toteutetun asukaskyselyn perusteella tiedetään, että reittiä käytetään sekä työ- että vapaa-ajanmatkoihin. Reitti on myös koululaisille tärkeä.

Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitit kehittämissuunnitelman tavoitteena oli jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu toisistaan, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä pyöräliikenteen pääreitit kehittäminen sujuvaksi, turvalliseksi ja houkuttelevaksi osaksi pyöräliikenteen pääverkkoa. Porvoon kaupungin vuonna 2022 tekemän asukaskyselyn vastaajista 37 prosenttia kertoi suunniteltujen muutosten lisäävän heidän kävelyään tai pyöräilyään. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi hankkeelle 370 000 euron investointiavustuksen vuosille 2020–2022.

Valmistuneen pyöräliikenteen pääreitit osuudet esitellään kuvissa 2.6–2.11.





**Kuva 2.6: Jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain Maistraatinkadun ja Näsin alikulkukäytävän välillä (kuva: Tuomas Kiuru).**



**Kuva 2.7: Maistraatinkadun pyöräkatu (kuva: Tuomas Kiuru).**





**Kuva 2.8:** Liikennevalo-ohjaus Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteyksessä (kuva: Tuomas Kiuru).



**Kuva 2.9:** Maunu Eerikinpojan kadulta vasemmalle kääntyvän pyöräliikenteen pitkän käännöksen ajorata-merkintä (kuva: Tuomas Kiuru).





**Kuva 2.10: Näse-Jutten kadun pyöräkatu (kuva: Tuomas Kiuru).**



**Kuva 2.11: Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain August Eklöfin puiston ja Näse-Jutten kadun välillä (kuva: Tuomas Kiuru). Pyörätien puuttuva keskiviivan ja pyöräliikenteen jalankulusta erottavan reunaviivan tiemerkinnyt lisätään myöhemmin.**

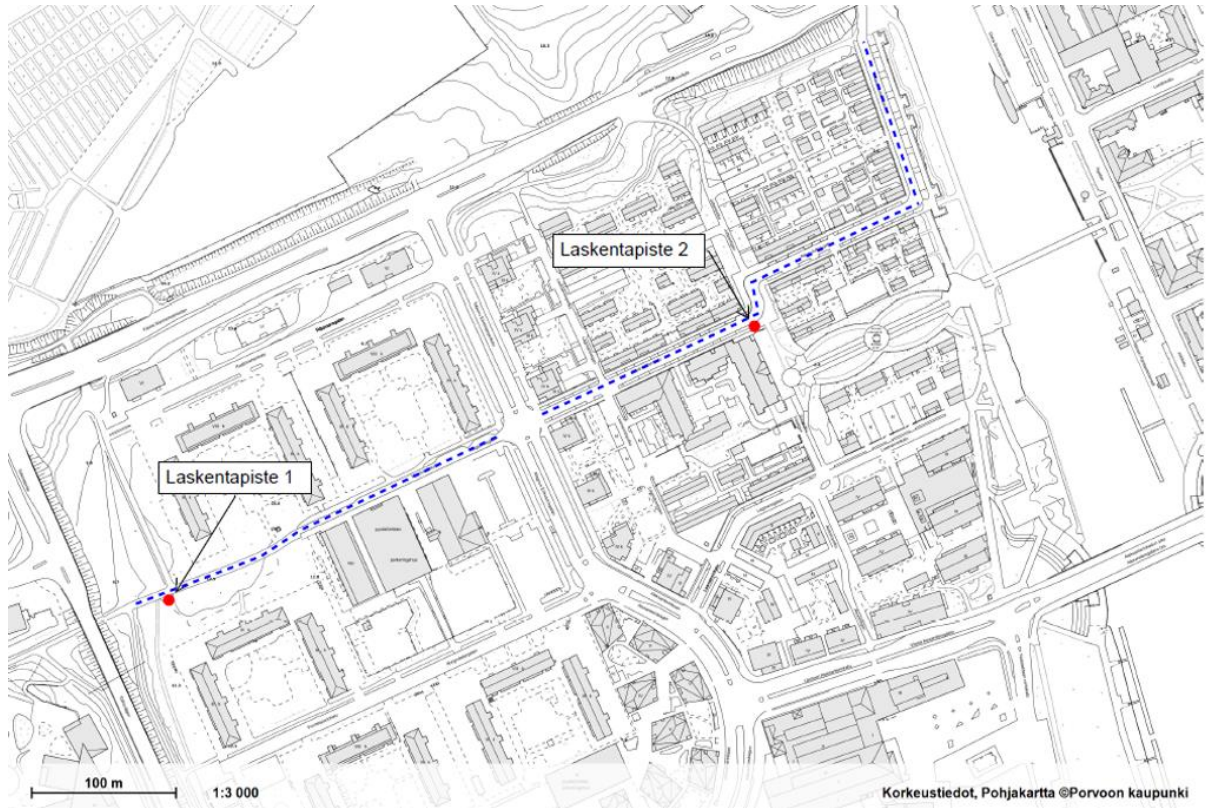


Pyöräkatu on korkeatasoinen pyöräliikenteen väylä, jossa pyöräliikenne on ensisijainen kulkutapa moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden (kuva 2.12). Pyöräkadulla saa siis ajaa myös esimerkiksi autolla tai moottoripyörällä, mutta ajonopeus on sovitettava pyöräliikenteen mukaiseksi. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen 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 2.12:** Alankomaisella pyöräkadun (holl. *fietsstraat*) ajoratamerkinnällä viestitään, että auto on pyöräkadulla vierailijana (kuva: Ben.manibog (CC BY-SA 4.0)). Oikealla kuva Maistraatinkadun pyöräkadun ajoratamerkinnästä ja liikennemerkistä E28 (kuva: Tuomas Kiuru).

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väyläviraston ohjeita 18/2020) mukaan 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. Näse-Jutten kadun liikennemääriä laskettiin 23. toukokuuta 2023 klo 13:20–15:00. Tuolloin kadulla havaittiin 124 jalankulkijaa, 126 pyörää tai sähköpotkulautaa ja 70 autoa, minkä perusteella se soveltuu hyvin pyöräkaduksi. Samalla laskettiin myös Maistraatinkadun ja Näsin alikulkukäytävän välisen jalkakäytävän rinnalla kulkevan jalkakäytävän jalankulkijamääräksi 200 ja pyörätien pyöräliikennemääräksi 185. Laskentapistet esitetään kuvassa 2.13.



Kuva 2.13: Laskentapisteet, joiden perusteella Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun liikennemääriä arvioidiin.

## 3 Tutkimusmenetelmät ja keskeiset tulokset

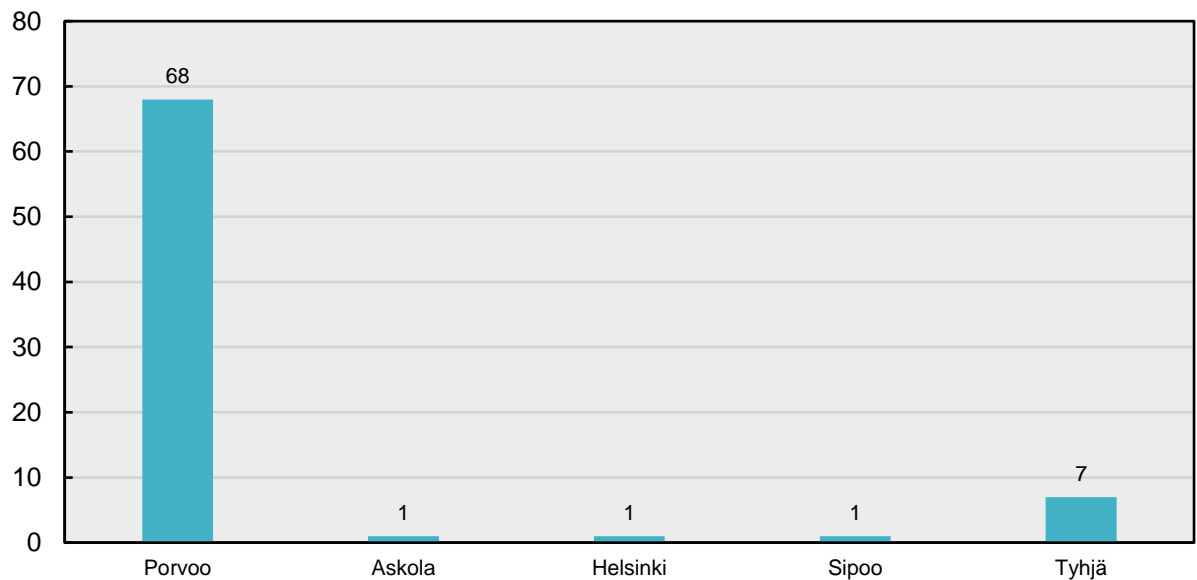
### 3.1 Käyttäjäkysely

Tutkimuksessa selvitettiin asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun pyöräkaduista ja muista uusista liikennejärjestelyistä kyselyn avulla. Porvoon kaupungin verkkosivuilla julkaistuun kyselyyn pystyi vastaamaan 15.–28. toukokuuta 2023. Kyselyn avautumisesta julkaistiin tiedote sekä kaupungin verkkosivuilla että oppilaitosten viestintäjärjestelmä Wilmassa. Kyselyyn pystyi vastaamaan suomeksi tai ruotsiksi. Kyselyyn vastanneista 59 prosenttia valitsi suomenkielisen ja 41 prosenttia ruotsinkielisen kyselylomakkeen. Kyselyn kysymykset esitetään kootusti liitteessä 1.

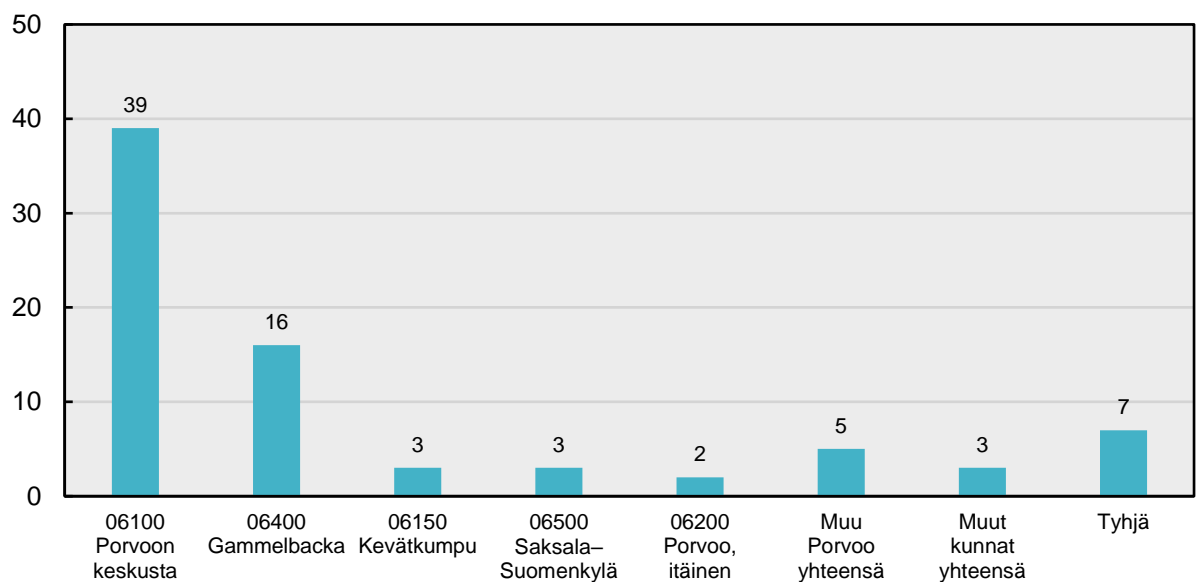
Kyselyyn vastasi 78 ihmistä, joista 68 ilmoitti asuvansa Porvoossa (kuva 3.1). Porvoossa asuvien vastaajien alueellisen jakautumisen selvittämiseksi vastaajilta kysyttiin



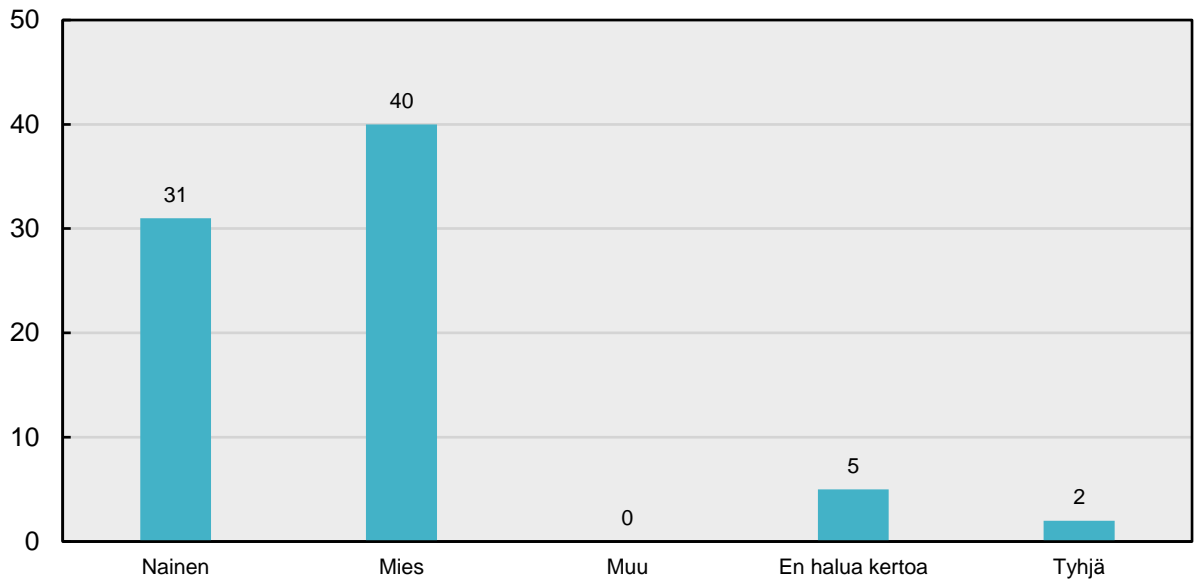
myös heidän postinumeroalueensa (kuva 3.2). Vastaajista naisia oli 31 ja miehiä 40 (kuva 3.3). Vastaajien ikäjakauma esitetään kuvassa 3.4.



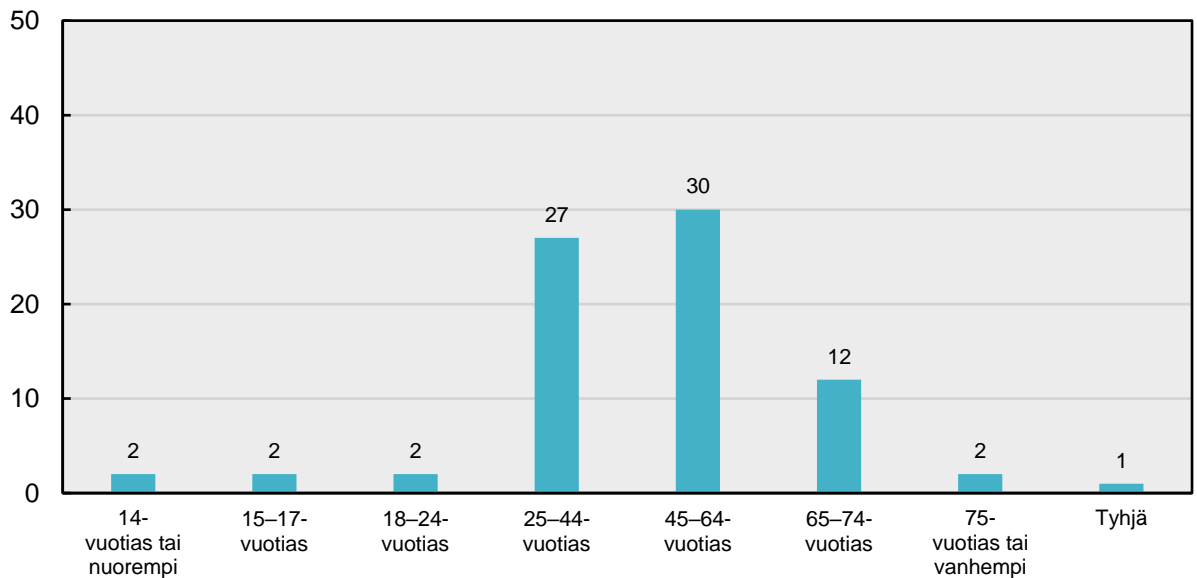
Kuva 3.1: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen asuinkunnittain ( $n = 78$ ).



Kuva 3.2: Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen postinumeroalueittain ( $n = 78$ ).

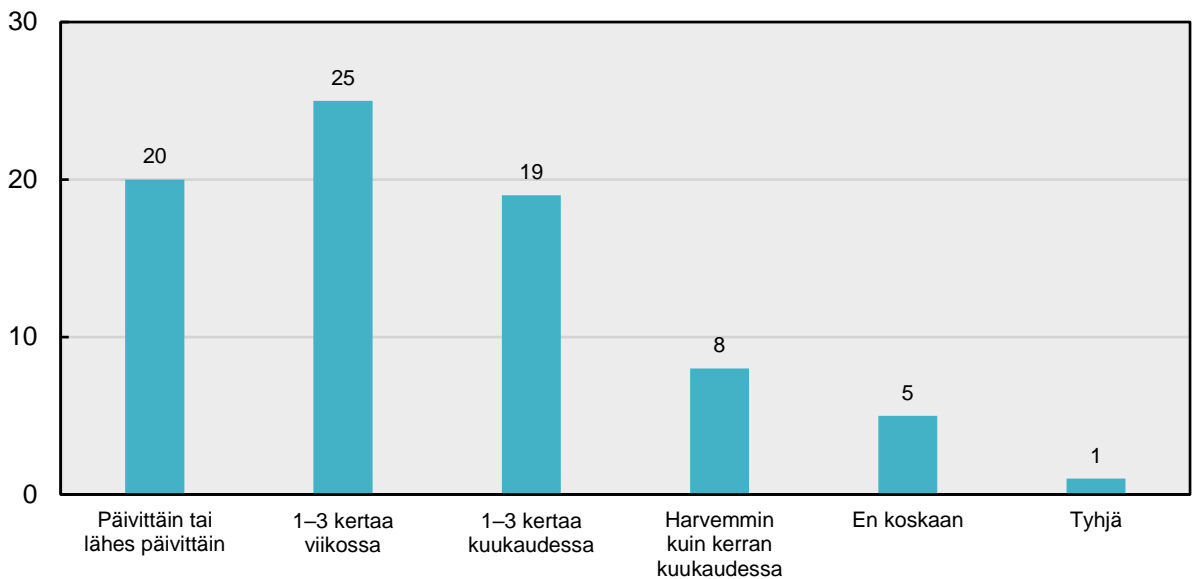


**Kuva 3.3:** Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen sukupuolen mukaan ( $n = 78$ ).



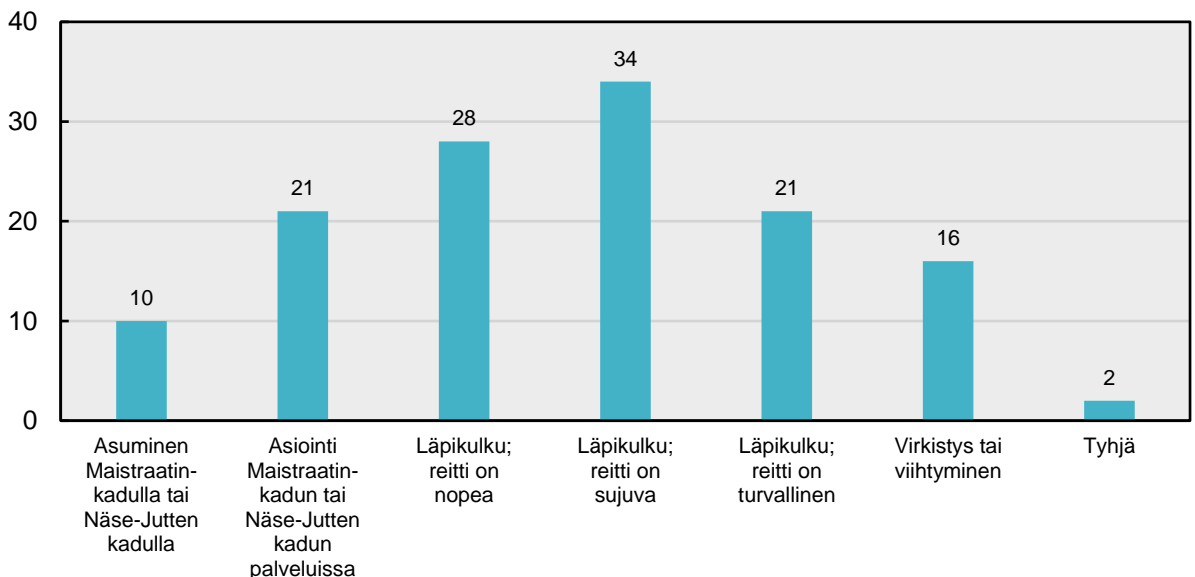
**Kuva 3.4:** Käyttäjäkyselyyn vastanneiden jakautuminen iän mukaan ( $n = 78$ ).

Kyselyssä asukkaita pyydettiin arvioimaan pyöräkatujen ja muiden liikennejärjestelyjen vaikutusta eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen, pyörällä ajamiseen jalkakäytävällä ja autoliikenteen nopeuksiin. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli kulkenut tarkkailtavilla katuosuuksilla liikennejärjestelymuutoksen jälkeen vähintään viikoittain (kuva 3.5).



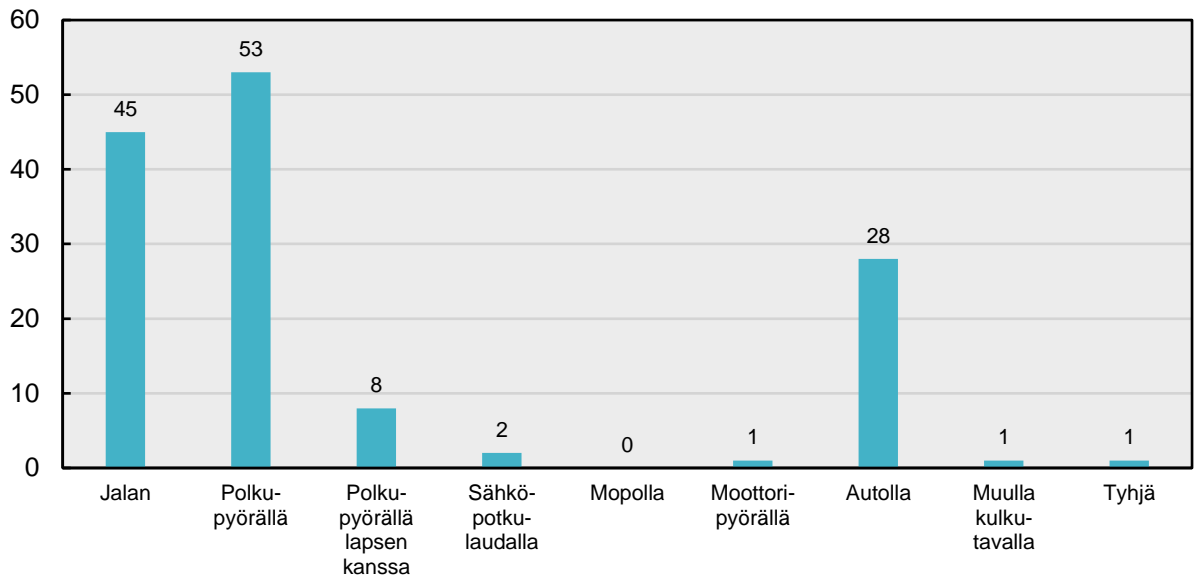
**Kuva 3.5:** Vastaukset kysymykseen: ”Kuinka usein olet kulkenut Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla keväällä 2023?” (n = 78).

Vastaajista merkittävä osa kertoi käyttävänsä Maistraatinkatua tai Näse-Jutten katua läpikulkuun (kuva 3.6). Myös asiointi kadunvarren palveluissa sekä virkistys ja viihtyminen olivat melko tärkeitä syitä liikkua kaduilla.



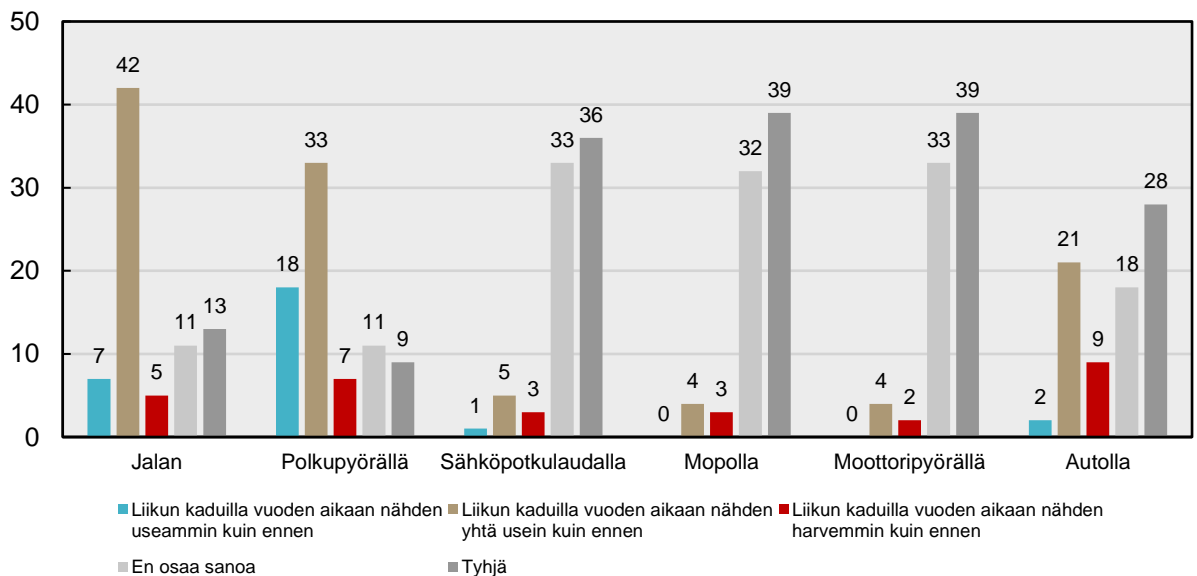
**Kuva 3.6:** Vastaukset kysymykseen: ”Mitkä ovat pääasialliset syyt kulkea Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?” (n = 78).

Kaksi kolmesta vastaajasta oli liikkunut pyöräkatuosuudella pyörällä, yli puolet jalan ja reilu kolmannes autolla (kuva 3.7). Muiden kulkutapojen osuus oli vähäinen.



Kuva 3.7: Vastaukset kysymykseen: ”Millä kulkutavoilla olet liikkunut Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla keväällä 2023?” (n = 78).

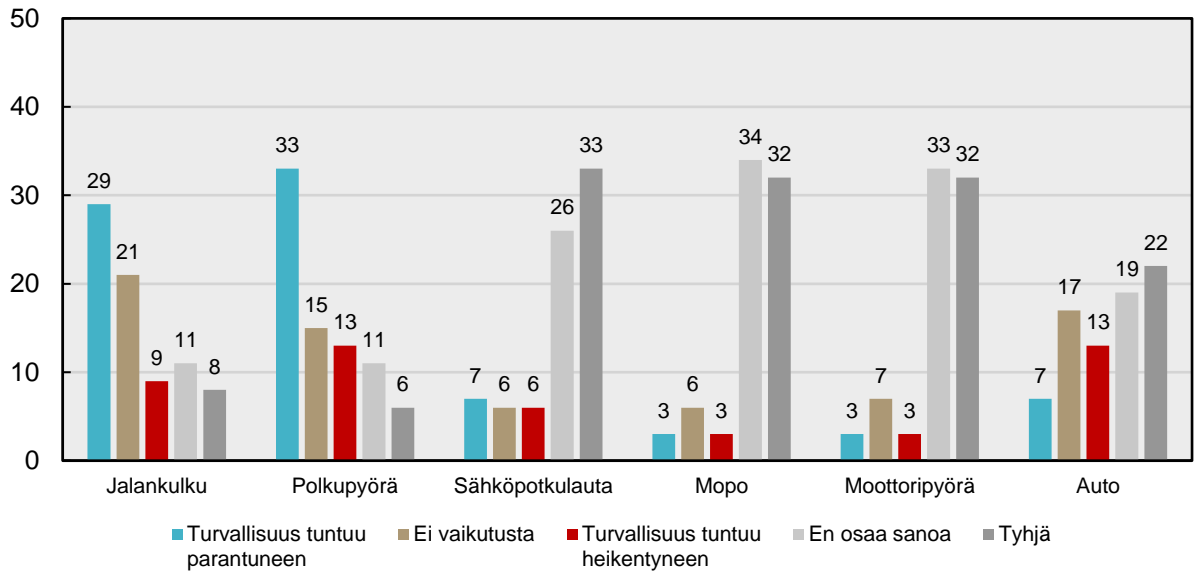
Merkittävä osa vastaajista kertoi, ettei liikennejärjestelyjen muuttaminen ole vaikuttanut heidän liikkumiseensa Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla. Vastaajat liikkuvat Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla kuitenkin hieman useammin pyörällä ja hieman harvemmin autolla kuin ennen liikennejärjestelyjen muutoksia (kuva 3.8).



Kuva 3.8: Vastaukset kysymykseen: ”Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on vaikuttanut liikkumiseesi Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla seuraavilla kulkutavoilla?” (n = 78).

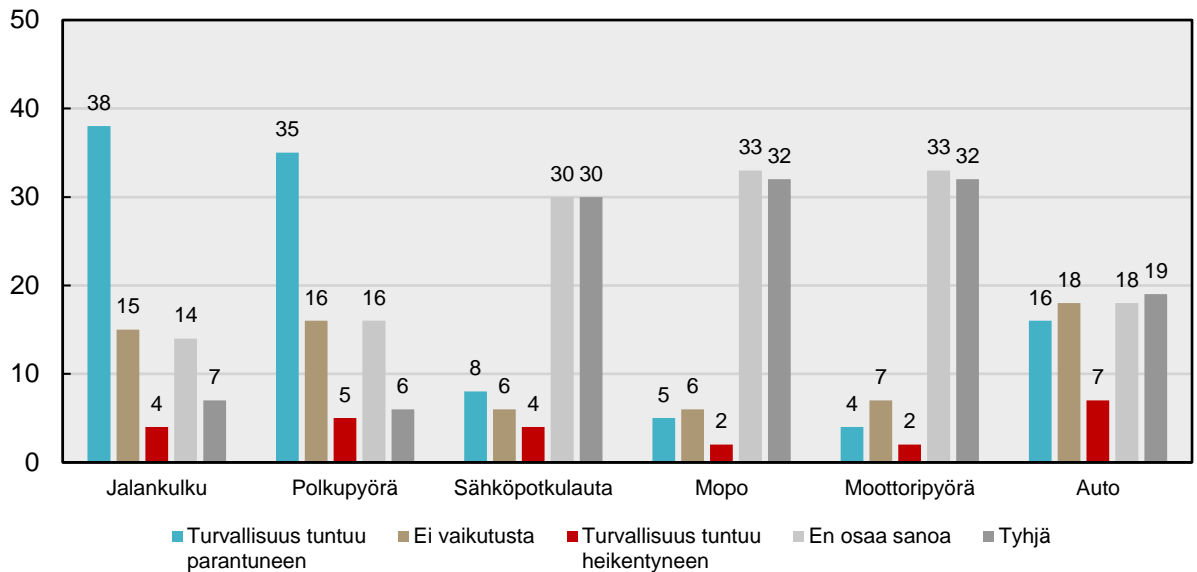


Merkittävä osa vastaajista piti pyöräkatujärjestelyä jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta parantavana (kuva 3.9). Toisaalta osa vastaajista oli sitä mieltä, että turvallisuus tuntuu heikentyneen.



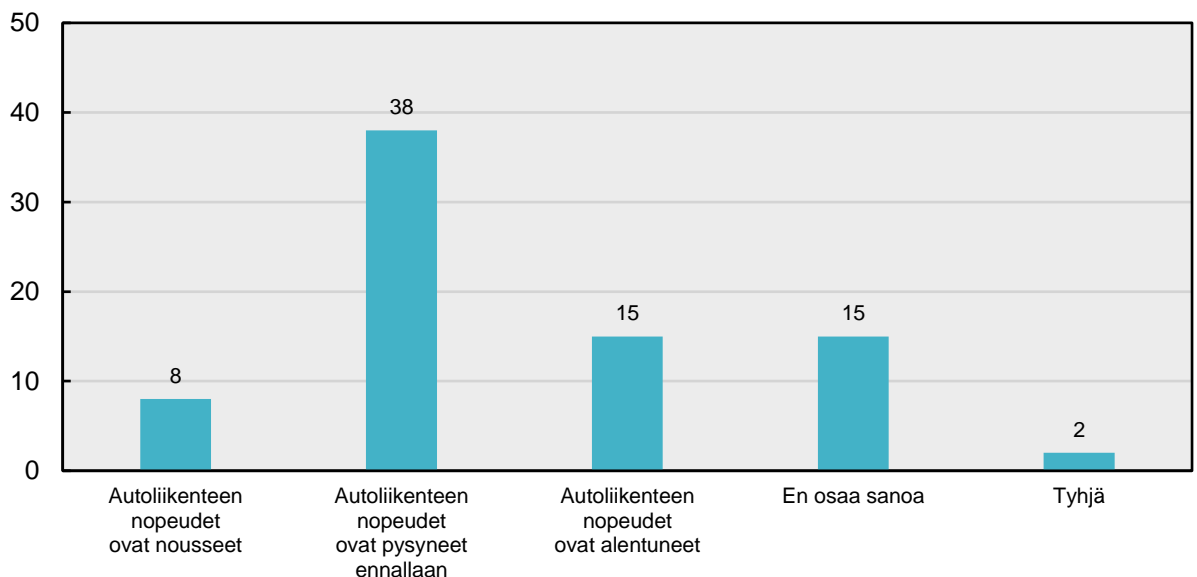
Kuva 3.9: Vastaukset kysymykseen: ”Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?” (n = 78).

Vastausten perusteella liikennevalojen asentaminen Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteykseen on parantanut kaikkien kulkutapojen turvallisuutta (kuva 3.10).



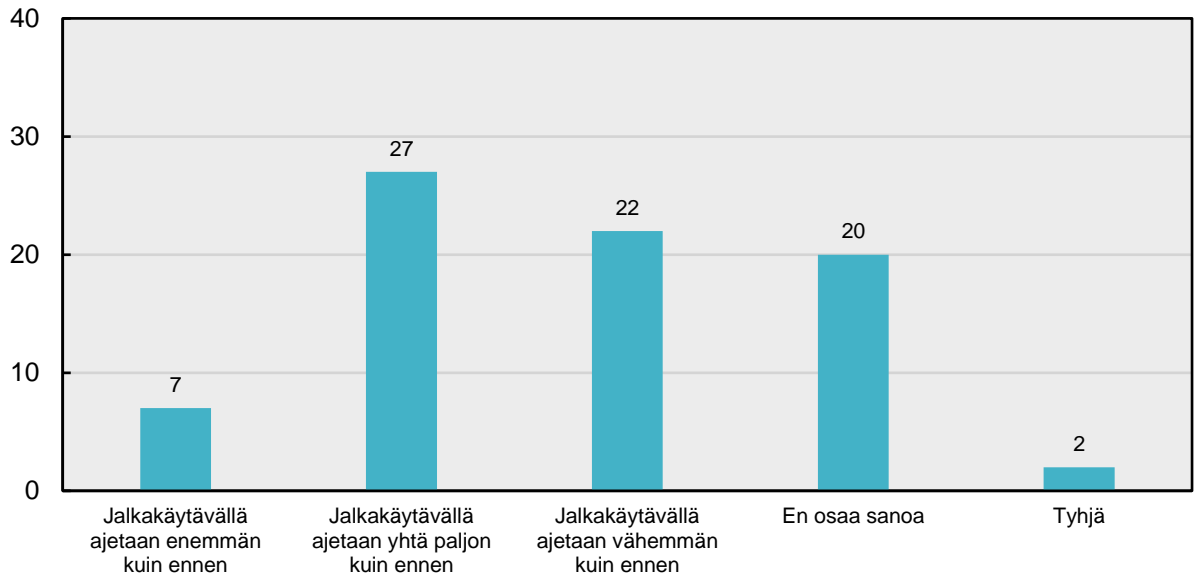
Kuva 3.10: Vastaukset kysymykseen: ”Miten liikennevalo-ohjauksen käyttöönotto loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Maunu Eerikinpojan kadun ja Maistraatinkadun risteyksessä?” (n = 78).

Vastausten perusteella vaikuttaa siltä, että Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun autoliikenteen nopeudet ovat alentuneet hieman (kuva 3.11), mikä saattaa osaltaan selittää koetun turvallisuuden parantumista.



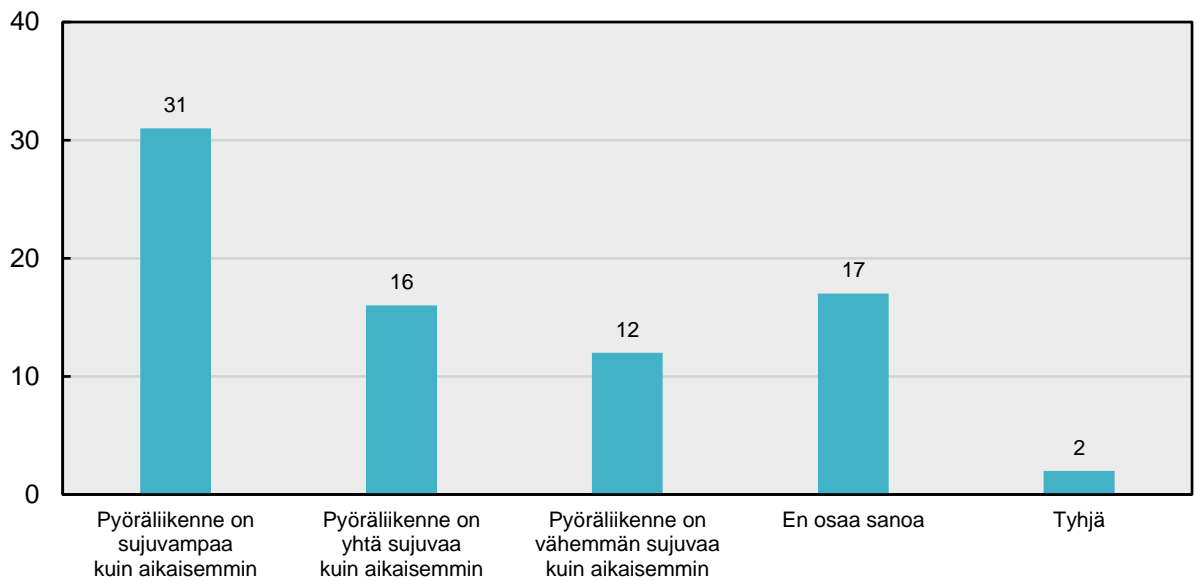
Kuva 3.11: Vastaukset kysymykseen: ”Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut autoliikenteen nopeuksiin Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?” (n = 78).

Kyselyn perusteella vaikuttaisi myös siltä, että pyörällä ja sähköpotkulaudalla jalkakäytävällä ajaminen olisi vähentynyt ainakin jonkin verran (kuva 3.12). Tämä lienee osaltaan yksi jalankulun turvallisuutta parantanut seikka.



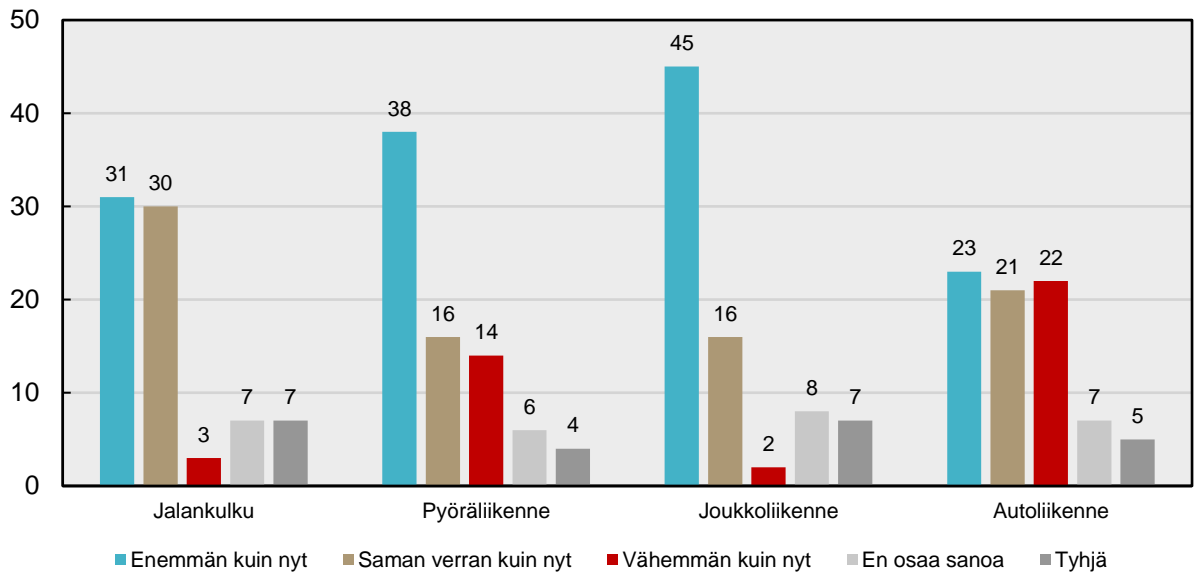
**Kuva 3.12: Vastaukset kysymykseen: ”Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajamiseen jalkakäytävällä Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?” (n = 78).**

Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteysten uudet pyöräliikenteen järjestelyt ovat vastausten perusteella sujuvoittaneet pyöräliikennettä jonkin verran (kuva 3.13).



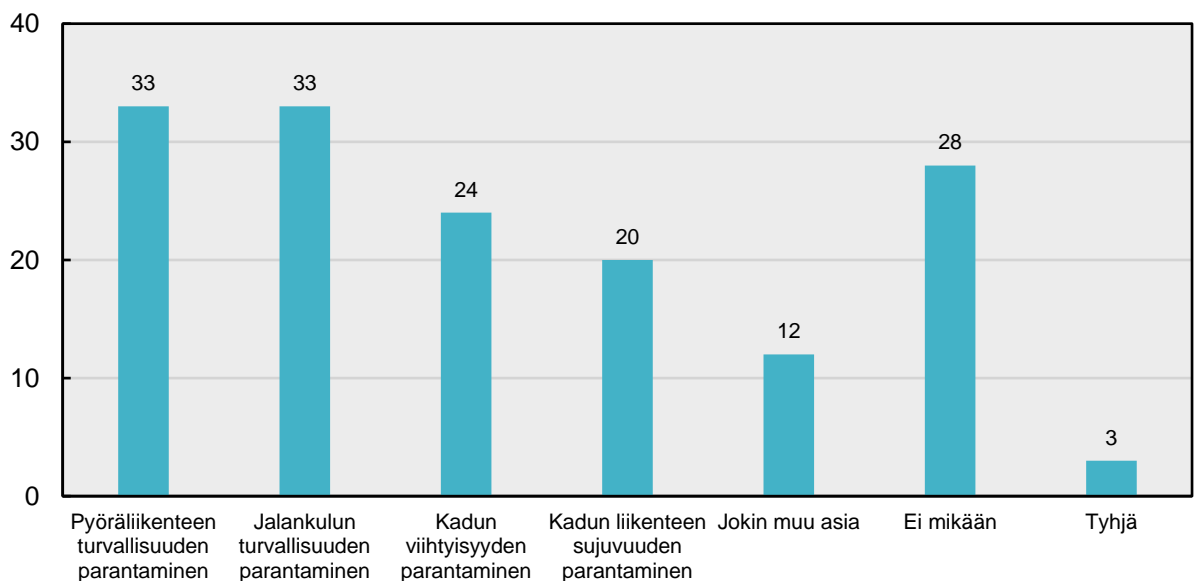
**Kuva 3.13: Vastaukset kysymykseen: ”Miten Maunu Eerikinpojan kadun ja Maistraatinkadun risteyksen uudet pyöräliikenteen järjestelyt ovat vaikuttaneet pyöräliikenteen sujuvuuteen?” (n = 78).**

Kyselyssä selvitettiin myös, miten vastaajat asennoituvat yleisesti eri kulkutapojen edistämiseen. Selvä enemmistö oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteisiin pitäisi panostaa Porvoossa nykyistä enemmän (kuva 3.14). Suhtautuminen autoliikenteeseen panostamiseen oli selvästi jakautuneempaa: vastausvaihtoehdot ”enemmän kuin nyt”, ”saman verran kuin nyt” ja ”vähemmän kuin nyt” saivat lähes saman määrän vastauksia.



**Kuva 3.14: Vastaukset kysymykseen: ”Kuinka paljon Porvoossa pitäisi mielestäsi panostaa seuraavien kulkutapojen olosuhteiden kehittämiseen?” (n = 78).**

Kyselyn lopussa vastaajilta kysyttiin vielä, minkä asioiden he kokivat pyöräkatujärjestelyssä onnistuneen (kuva 3.15). Sekä pyöräliikenteen turvallisuuden parantamista että jalankulun turvallisuuden parantamista piti onnistuneena yli kolmannes vastaajista. Joka kolmas vastaaja oli kuitenkin sitä mieltä, ettei mikään muutoksista ollut onnistunut.



**Kuva 3.15: Vastaukset kysymykseen: ”Mitkä asiat Maistraatinkadun tai Näse-Jutten kadun pyöräkadussa ovat mielestäsi onnistuneet?” (n = 78).**

Kyselyyn vastanneesta 78 henkilöstä 29 jätti kyselyyn myös vapaamuotoisen tekstipalautteen. Palautteista kahdeksan oli selvästi myönteisiä, viisi selvästi kielteisiä ja viisi melko neutraaleja. Näiden lisäksi kahdeksassa palautteessa suhtauduttiin järjestelyihin hieman kielteisesti, mutta toivottiin lisäpanostuksia pyöräliikenteeseen. Näiden lisäksi annettiin viisi kielteistä palautetta, joissa ei käsitelty tämän kyselyn aiheita. Poimintoja avoimista tekstipalautteista esitetään liitteessä 2.

### 3.2 Tarkkailututkimus

Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien liikennejärjestelyjen toimivuutta arvioitiin tarkkailemalla eri kulkutavoilla liikkuneiden käyttäytymistä aamu- ja iltapäiväliikenteessä. Tarkkailuajankohdiksi valikoituivat tiistaiamu 9. toukokuuta 2023 klo 7:30–9:00 ja keskiviikkoiltapäivä 10. toukokuuta 2023 klo 14:00–16:00. Näin pyrittiin saamaan havaintoja työ- ja koulumatkalaisten meno- ja paluuliikenteestä.

Tarkkailututkimuksessa havainnoitiin sekä polkupyörällä, sähköpotkulaudalla, autolla että jalan kulkeneiden ihmisten toimintaa. Mopo- ja moottoripyöräliikennettä ei juuri havaittu.

Havaintojaksojen merkittävimpiä vaaran aiheuttajia olivat yksittäiset autonkuljettajat, jotka ajoivat (kuva 3.16) tai pysäköivät (kuva 3.17) Näse-Jutten kadun jalkakäytävällä, ajoivat Näse-Jutten kadulle pysähtymättä STOP-merkin kohdalla (kuva 3.18) tai ajoivat pyöräkadulla autolla osittain vastaantulevan liikenteen puolella (kuva 3.19). Näiden lisäksi havaittiin, että Maistraatinkadulla päivittäistavarakauppa Lidlin lastauslaiturille kuorma-autolla peruuttaminen saattaisi aiheuttaa vaaran (kuva 3.20).

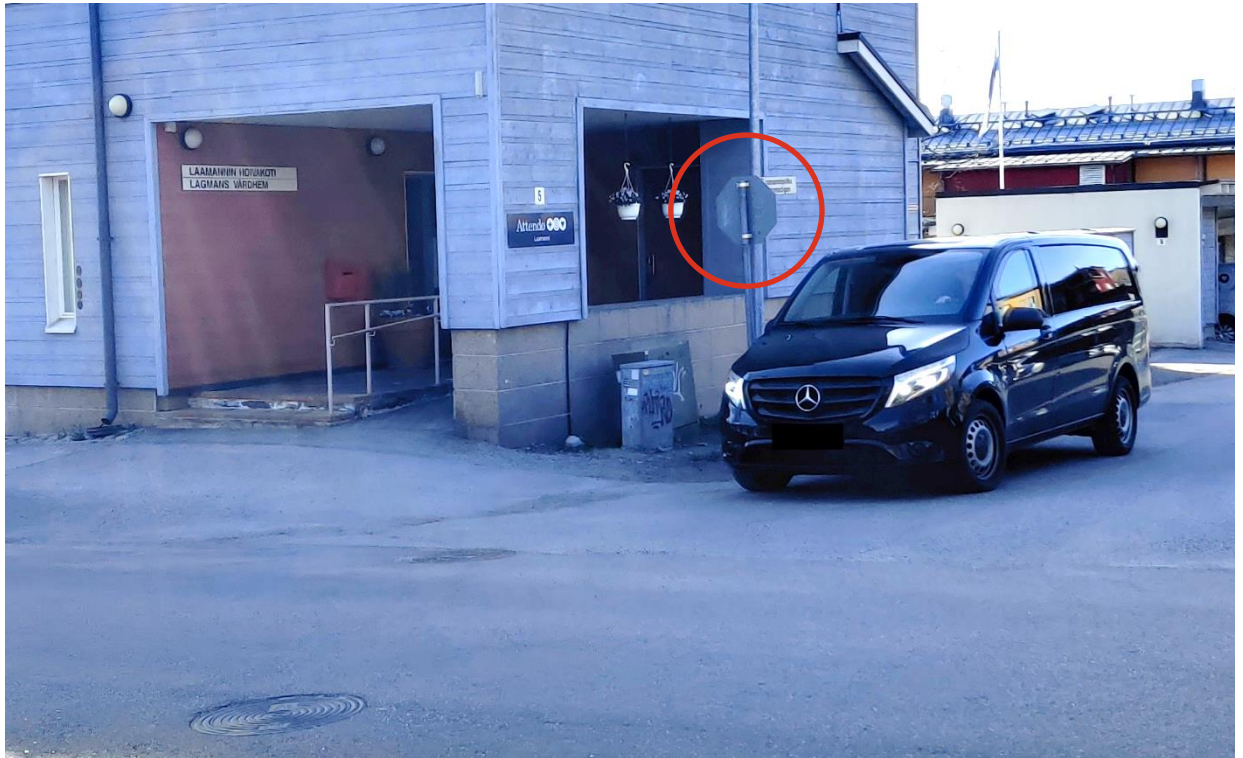


**Kuva 3.16: Autolla ajetaan Näse-Jutten kadun jalkakäytävällä.**



**Kuva 3.17: Pysäköity auto tukkii Näse-Jutten kadun jalkakäytävän.**





**Kuva 3.18: Autolla ajetaan Näse-Jutten kadulle pysähtymättä STOP-merkin kohdalla.**



**Kuva 3.19: Kuorma-autolla ajetaan keskellä katua eli osittain vastaantulevan liikenteen puolella Näse-Jutten kadulla.**

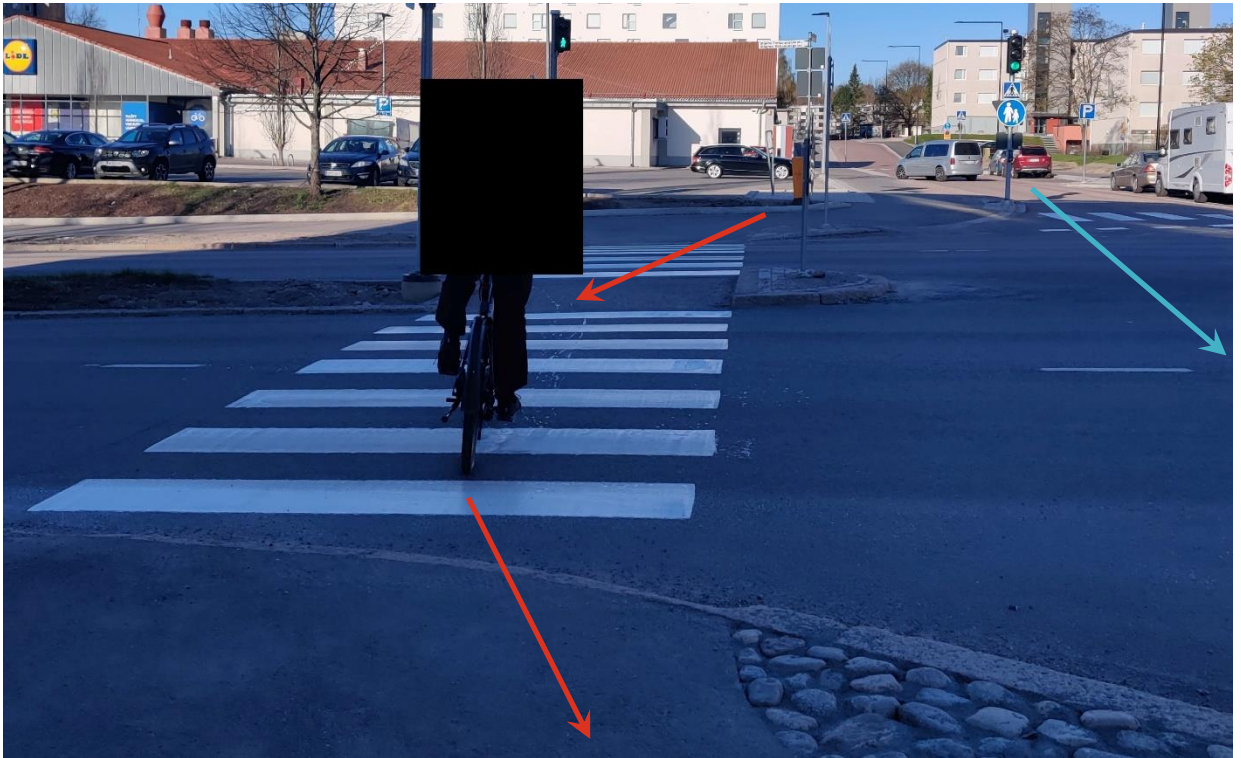


Kuva 3.20: Päivittäistavarakaupan lastauslaiturille kuorma-autolla peruuttaminen saattaa aiheuttaa vaaratilanteen.

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

**Sekä Maistraatinkadun että Näse-Jutten kadun pyöräliikenteestä suurin osa kulki pyöräkadun ajoradalla sääntöjen mukaisesti.** Oli kuitenkin melko tavallista, että Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteyksessä pyöräliikenne siirtyi ajoradalta hetkellisesti jalkakäytävälle käyttääkseen suojatietä sen sijaan, että jatkaisi matkaa suoraan ajorataa pitkin (kuvat 3.21–3.25). Suojatietä pitkin kulkemisen jälkeen osa pyöräliikenteestä myös jatkaa matkaansa jalkakäytävää pitkin (kuva 3.26). Alle 12-vuotiaat lapset saavat ajaa pyörällä jalkakäytävällä, mikä johtaa siihen, että perheen aikuinen ja lapsi saattavat käyttää eri kadunosia (kuva 3.27). Jalkakäytävällä havaittiin kuitenkin myös sille kuulumatonta pyöräliikennettä (kuvat 3.28–3.31). Maistraatinkadulla pyöräliikenne siirtyi usein jalkakäytävälle päivittäistavara-kauppa Lidlin pysäköintialueen luiskatun reunakiven kohdalla (kuva 3.32).



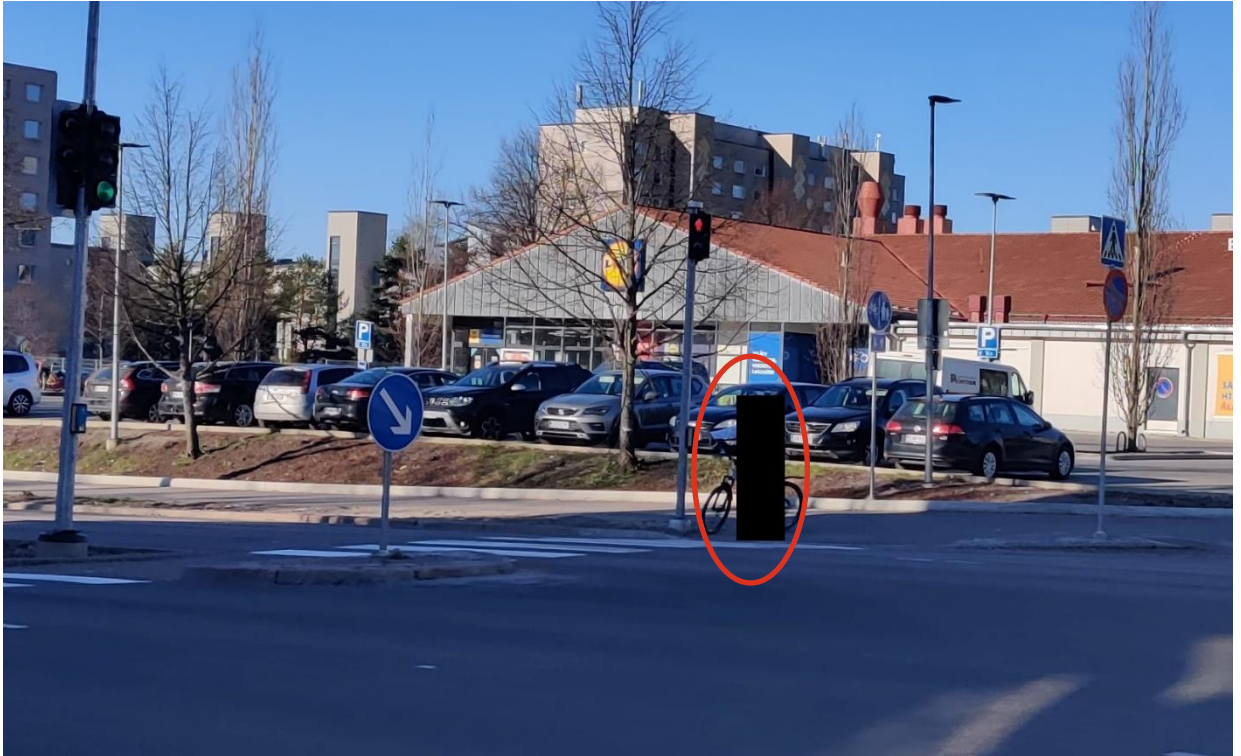


**Kuva 3.21: Näse-Jutten kadulta Maistraatinkadulle ajetaan pyörällä usein eteläisen suojatien kautta.**



**Kuva 3.22: Osa Näse-Jutten kadun ja Maistraatinkadun välisestä pyöräliikenteestä käyttää myös pohjoista suojatietä.**





Kuva 3.23: Osa pyöräliikenteestä siirtyy jalkakäytävälle odottamaan jalankulun liikennevalon vaihtumista.



Kuva 3.24: Maistraatinkadun pyöräliikennettä sekä ajoradalla että jalkakäytävällä.



Kuva 3.25: Osa pyöräliikenteestä kulki suoraviivaisesti ajoradan suuntaisesti, mutta jalkakäytävän kohdalta.



Kuva 3.26: Osa Maistraatinkadulle suojatietä pitkin saapuvasta pyöräliikenteestä siirtyi jalkakäytävälle.





**Kuva 3.27:** Aikuinen ajaa pyörällä pyöräkadun ajoradalla alle 12-vuotiaan laillisesti jalkakäytävällä ajavan lapsen rinnalla. Pyöräkatu voi siis johtaa tilanteeseen, jossa samaan seurueseen kuuluvat ja yhdessä matkaavat ihmiset kulkevat eri kadunosilla. Lapsi saisi tietysti ajaa myös ajoradalla, mutta on ymmärrettävää, että hän valitsee jalkakäytävän.



**Kuva 3.28:** Pyöräliikennettä Maistraatinkadun jalkakäytävällä.





**Kuva 3.29: Pyöräliikennettä Näse-Jutten kadun jalkakäytävällä.**



**Kuva 3.30: Pyöräliikennettä Näse-Jutten kadun jalkakäytävällä.**





**Kuva 3.31: Näse-Jutten kadun jalkakäytävällä ajetaan myös sähköpotkulaudalla.**



**Kuva 3.32: Osa Maistraatinkadun pyöräliikenteestä siirtyy pyöräkadun ajoradalta jalkakäytävälle päivittäistavarakauppa Lidlin pysäköintialueen kohdalla olevan luiskatun reunakiven kautta.**

Maunu Eerikinpojan kadulta vasemmalle kääntyvän pyöräliikenteen pitkän käännökseen alueita ei havaittu kertaakaan käytettävän suunnitellulla tavalla. Sen sijaan nähtiin, että Maistraatinkadulta Näse-Jutten kadulle jatkanut pyöräliikenne ohitti punaisen liikennevalo-opasteen, ylitti suojatien ja pysähtyi pitkän käännökseen ruutuun odottamaan liikennevalon vaihtumista (kuva 3.33). He siis käyttivät ruutuja ikään kuin ne olisivat odotustiloja eli pyörätaskuja. On mahdollista, että näitä Suomessa uudehkoja ajorata-merkintätapoja ei vielä tunneta kovin hyvin.

Tarkkailututkimuksessa havaittiin myös, että Maunu Eerikinpojan kadun vasemmasta reunasta oikealle kääntyminen saattaa johtaa vaikeasti ennakoitaviin ajolinjoihin (kuva 3.34). Kadun itäreunaan ei ole liikennemerkillä merkitty pyörätietä, mutta kaupungilta saatujen tietojen mukaan merkit ovat vain jääneet asentamatta. Kadunosalla myös kulkee pyöräliikennettä (kuva 3.35).

Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun liikennevalo-ohjauksessa risteyksessä havaittiin jonkin verran punaista päin kulkemista (kuva 3.36).



**Kuva 3.33:** Osa Maistraatinkadun pyöräliikenteestä käyttää Maunu Eerikinpojan kadun pitkän käännökseen ruutua pyörätaskun tapaan ja siirtyy siihen odottamaan liikennevalon vaihtumista.





**Kuva 3.34:** Maunu Eerikinpojan kadun itäreunan pyörätietä (jonka liikennemerkki puuttuu) pitkin pohjoisesta saapuva Maistraatinkadulle oikealle kääntyvän pyöräliikenteen ajolinjat eivät ole ennalta arvattavia.



**Kuva 3.35:** Maunu Eerikinpojan kadun yhdistetyltä pyörätieltä ja jalkakäytävällä puuttuvat tarkoituksenmukaiset liikennemerkit. Väylällä on pyöräliikennettä siitä huolimatta.





Kuva 3.36: Sähköpotkulaudalla ajetaan kohti Näse-Jutten katua punaisen liikennevalon palaessa, eikä risteys ole tyhjä.

Siitä huolimatta, että sekä Maistraatinkadulla että Näse-Jutten kadulla pyöräliikenteen paikka on pyöräkadun ajoradalla, merkittävä osa pyöräliikenteestä ei kulje suoraviivaisesti näiden katujen välillä, vaan kiertää suojatien kautta. Vaikka suojatien kautta kiertäminen on laillista, se ei välttämättä ole yhtä turvallista tai sujuvaa kuin suoraan ajorataa pitkin ajaminen. Kuvassa 3.37 esitetään tilanne, jossa kääntyvän autoliikenteen ja suojatien kautta suoraan kulkevan pyöräliikenteen ajolinjat risteävät, jolloin syntyy törmäysriski. Jos pyöräliikenne olisi kulkenut tässä tilanteessa suoraan ajorataa pitkin, se olisi päässyt nopeammin risteuksen läpi, minkä lisäksi pyörän kuljettajan ei olisi tarvinnut olla huolissaan siitä, noudattaako auton kuljettaja väistämisvelvollisuuttaan kääntyessään.



**Kuva 3.37:** Suojatien kautta kulkevan pyöräliikenteen ja kääntyvän autoliikenteen ajolinjat risteävät. Ajortaa pitkin ajaminen olisi sujuvampaa ja turvallisempaa, koska tällaista tilannetta ei syntyisi. Suojatien kautta todennäköisesti kuljetaan siksi, että suunnittelussa ei pitkään tunnistettu jalankulkua ja pyöräliikennettä omiksi erillisiksi kulkutavoikseen, jolloin ihmiset ovat tottuneet käyttämään jalankulun reittejä myös pyörällä (tai sähköpotkulaudalla) ajaessaan.

Tarkkailututkimuksen perusteella valtaosa keskustan ja Näse-Jutten kadun välisestä pyöräliikenteestä kulkee August Eklöfin puiston eikä pyöräkadun itäosan kautta (kuva 3.38). Tämä on ymmärrettävää, koska puiston kautta kulkeva reitti muodostaa suoran linjan Porvoonjoen ylittävän sillan kanssa. Lisäksi pyöräliikenteen viitoitus ohjaa kulkemaan puiston kautta (kuva 3.39). Viitoitukseen on kuitenkin suunniteltu tehtävän muutoksia niin, että opastus olisi jatkossa pyöräkadun itäosan kautta.





**Kuva 3.38: Suuri osa keskustan ja Näsin välisestä pyöräliikenteestä kulkee August Eklöfin puiston kautta.**



**Kuva 3.39: Viitoitus ohjaa Näse-Jutten kadun ja keskustan välisen pyöräliikenteen kohti August Eklöfin puistoa. Viitta on myös pystytetty jalkakäytävän kohdalle, mikä voi aiheuttaa sekaannusta pyöräliikenteen paikasta pyöräkadulla.**



## 4 Päätelmät ja suositukset

Tarkkailututkimuksen havaintojen perusteella Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun pyöräkadut toimivat hyvin, ja pyöräliikenne kulkee kaduilla sille tarkoitetulla paikalla. Tästä huolimatta yksittäisiä jalkakäytävällä pyöräilleitä ihmisiäkin havaittiin. Vaikuttaa siltä, että porvoalaiset ovat tottuneet vuodesta 2020 alkaen tieliikennelaissa olleeseen uuteen katutyyppiin, kun niitä on rakennettu useampaan paikkaan kaupungissa.

Tutkimuskohteen hankalin paikka on selvästi Maunu Eerikinpojan kadun, Maistraatinkadun ja Näse-Jutten kadun risteys, jossa pyöräliikenteen paikka oli monelle kulkijalle epäselvä: suurin osa pyöräliikenteestä kulki suojateiden kautta. Tähän vaikuttanee se, että pyöräliikennettä on Suomessa pitkään ohjattu samoille väylille jalankulun kanssa.

Käyttäjäkyselyn vastausten perusteella pyöräliikenteen pääreitit kehittäminen on otettu vastaan melko myönteisesti. Yleisesti vastaajat pitivät pyöräliikenteeseen panostamista tärkeänä, ja moni heistä kulki tutkituilla katuosuuksilla säännöllisesti.

Seurantatutkimus toteutettiin melko pian uusien liikennejärjestelyjen valmistumisen jälkeen. Onkin mahdollista, että myös pitkän käännöksen risteysjärjestelyt ja pyöräkadun ajoradan liikennevalojen mukaan ajaminen tulevat ihmisille tutuiksi ajan saatossa. Kaikilla katuosuuksilla pyöräliikenne oli melko vilkasta, ja liikkeellä oli kaikenikäisiä ihmisiä. Tutkimuksen ajoitus onnistui siis hyvin. Jos seuranta katuosuuksilla halutaan jatkaa, seuraavat tarkkailut voidaan toteuttaa esimerkiksi syksyllä 2023 tai keväällä 2024. Tutkimus on hyvä ajoittaa vuodenaikaan, jolloin pyöräliikennettä on paljon, mutta kuitenkin siten, että koulujen lukukausi on käynnissä.

Jotta liikennejärjestelyt olisivat kaikille mahdollisimman selvät, Näse-Jutten kadulle on tarkkailututkimusten jälkeen lisätty pyöräkadun liikennemerkit. Myös kadun jalkakäytävät ja pysäköintitaskut on merkitty liikennemerkein. Lisäksi molempien pyöräkatujen ajoratamerkinnyt kannattaisi tehdä uudelleen riittävän suurina, jotta niiden havaitseminen olisi helpompaa. Väyläviraston ohjeen *Tiemerkintöjen suunnittelu (30/2020)* mukaan ajorataan maalattavan liikennemerkin leveys on 2,5 metriä ja korkeus 3,5 metriä. Myös pitkän käännöksen tilan merkinnät olisi syytä vahvistaa, jotta ne havaittaisiin

paremmin. Ensimmäinen talvi ja lumenaeraus ovat kuluttaneet näitä ajoratamerkintöjä jonkin verran.

## 5 Yhteenveto

Porvoon kaupunki muutti keskustan länsipuolella sijaitsevat Näse-Jutten kadun ja Maistraatinkadun pyöräkaduiksi vuonna 2022. Samalla näiden ja Maunu Eerikinpojan kadun risteykseen rakennettiin liikennevalo-ohjaus. Järjestelyllä on pyritty parantamaan jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta jäsentämällä katu ympäristö uudelleen sellaiseksi, jossa kaikkien kulkijoiden paikka on helposti hahmotettavissa. Samalla on pyritty pyöräliikenteen reittien verkollisen jatkuvuuden parantamiseen ja autoliikenteen rauhoittamiseen.

Koska pyöräkatu on Suomen tieliikennelaisissa melko uusi järjestely, tämän seurantatutkimuksen lähtökohtana oli, että kaikki eivät välttämättä vielä osaa toimia pyöräkaduilla oikein. Asiaa selvitettiin tarkkailemalla katujen liikennettä yhtenä arki-aamuna ja yhtenä arki-iltapäivänä. Lisäksi Porvoon asukkaille järjestettiin kysely, johon vastaamalla pääsi kertomaan mielipiteensä ja kokemuksensa uusista liikennejärjestelyistä.

Käyttäjäkyselyn ja tarkkailututkimuksen perusteella uudet liikennejärjestelyt toimivat hyvin ja niihin ollaan melko tyytyväisiä. Suuri osa katujen 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 ratkaisuihin, mutta annettiin myös kehuja pyöräliikenteen edistämisestä ja uudenlaisten ratkaisujen kokeilemisestä rohkeasti. Osassa vastauksia toivottiin myös suorasanaisesti lisää vastaavanlaisia parannuksia pyöräliikenteen oloihin.

Tarkempaa tietoa liikenneratkaisujen toimivuudesta saadaan ajan myötä, kun ihmiset tottuvat uuteen pyöräliikenteen pääreittiin. Suomeen rakennetaan jatkuvasti uusia pyöräkatuja, mikä edistää sopeutumista ja uuden katutyypin sisäistämistä.

## Liitteet

Liite 1: Käyttäjäkyselyn kysymykset

Liite 2: Otteita käyttäjäkyselyn avoimesta palautteesta



## Liite 1: Käyttäjäkyselyn kysymykset

Porvoon kaupungin toimeksiannosta laaditussa Näsin ja Peippolan -suunnan pyöräliikenteen pääreitien seurantatutkimuksessa toteutettiin käyttäjäkysely, jonka tarkoituksena oli selvittää asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä muutetuista liikennejärjestelyistä. Porvoon kaupungin verkkosivuilla julkaistun kyselyn kysymykset esitetään tässä liitteessä.

### Tutkimuskysymykset

1. Kuinka usein olet kulkenut Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla keväällä 2023?
  - Päivittäin tai lähes päivittäin
  - 1–3 kertaa viikossa
  - 1–3 kertaa kuukaudessa
  - Harvemmin kuin kerran kuukaudessa
  - En koskaan.
2. Mitkä ovat pääasialliset syysit kulkea Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?
  - Asuminen Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla
  - Asiointi Maistraatinkadun tai Näse-Jutten kadun palveluissa
  - Läpikulku; reitti on nopea
  - Läpikulku; reitti on sujuva
  - Läpikulku; reitti on turvallinen
  - Virkistys tai viihtyminen.

3. Millä kulkutavoilla olet liikkunut Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla keväällä 2023?

- Jalan
- Polkupyörällä (myös sähköavusteisella)
- Polkupyörällä lapsen kanssa
- Sähköpotkulaudalla
- Mopolla
- Moottoripyörällä
- Autolla
- Muulla kulkutavalla; millä? \_\_\_\_\_

4. Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on vaikuttanut liikkumiseesi Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla seuraavilla kulkutavoilla?

	Liikun Maistraatin- kadulla tai Näse- Jutten kadulla vuo- denaikaan nähden useammin kuin ennen	Liikun Maistraatin- kadulla tai Näse- Jutten kadulla vuo- denaikaan nähden yhtä usein kuin ennen	Liikun Maistraatin- kadulla tai Näse- Jutten kadulla vuo- denaikaan nähden harvemmin kuin ennen	En osaa sanoa
Jalan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörällä (myös sähköavusteisella)	<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 pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?

	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 liikennevalo-ohjauksen käyttöönotto loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut seuraavien kulkutapojen turvallisuuteen Maunu Eerikinpojan kadun ja Maistraatinkadun risteyksessä?

	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"/>

7. Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut autoliikenteen nopeuksiin Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?

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



8. Miten pyöräkatujen valmistuminen loppuvuonna 2022 on mielestäsi vaikuttanut polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajamiseen jalkakäytävällä Maistraatinkadulla tai Näse-Jutten kadulla?
- Jalkakäytävällä ajetaan enemmän kuin ennen
  - Jalkakäytävällä ajetaan yhtä paljon kuin ennen
  - Jalkakäytävällä ajetaan vähemmän kuin ennen
  - En osaa sanoa.
9. Miten Maunu Eerikinpojan kadun ja Maistraatinkadun risteyksen uudet pyöräliikenteen järjestelyt ovat vaikuttaneet pyöräliikenteen sujuvuuteen?
- Pyöräliikenne on sujuvampaa kuin aikaisemmin
  - Pyöräliikenne on yhtä sujuvaa kuin aikaisemmin
  - Pyöräliikenne on vähemmän sujuvaa kuin aikaisemmin
  - En osaa sanoa.
10. 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"/>

11. Mitkä asiat Maistraatinkadun tai Näse-Jutten kadun pyöräkadussa ovat mielestäsi onnistuneet?

- Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Jalankulun turvallisuuden parantaminen
- Kadun viihtyisyyden parantaminen
- Kadun liikenteen sujuvuuden parantaminen
- Jokin muu asia, mikä? \_\_\_\_\_
- Ei mikään

12. Voit vielä kertoa omin sanoin mielipiteesi Maistraatinkadun tai Näse-Jutten kadun pyöräkadusta.

\_\_\_\_\_



### Taustakysymykset

13. Missä kunnassa asut?

---

14. Mikä on postinumeroalueesi?

---

15. Mikä on sukupuolesi?

- Nainen
- Mies
- Muu
- En halua kertoa

16. 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: Otteita käyttäjäkyselyn avoimesta palautteesta

### Kiittäviä palautteita

"Sopii hienosti ympäröivään rakentamiseen."

"Mukava siitä on polkupyöräillä, kun on turvallista ja aivan selvästi nähtävillä eli selvillä tien merkit ja kyltit miten liikkua ettei aiheudu muiden liikkujien kanssa epäselvyyksiä sekä katujen suunnittelu on positiivisen näköistä ja puhdasta josta kulkeminen on [miellyttävää]."

"Pyöräkatu toimii loistavasti ja sujuvoittaa matkaa töihin tai [keskustaan] muille asioille. Hienoa, että pyöräilyn ja kävelyn olosuhteisiin panostetaan. Myös jokikadun jätärjestykset ovat loistavat pyöräilijän näkökulmasta."

"Ehdottomasti hyvä asia tämä parannus! Liikenne on sujuvampaa ja selkeämpää! On ilo pyöräillä!"

"Hyvä asia."

"Aivan loistavia! Päälyste on tasainen. Vielä kun pidetään talvella kunnossa niin kyllä kelpaa."

"Hienoa, että pyöräkaduilla sujuvoitetaan liikkumista keskustassa! Toivoisin jotain vastaavaa myös Raatihuoneenkadulle välillä Vänrikinkatu-Jokikatu, jotta pyöräliikenne sujuisi mutkattomasti isojen väylien (Mansku, Alekski) ulkopuolella myös joen itäpuolella."

"Pyöräilevät ovat jo ajotiellä ja kävely on turvallisempaa. Autolla [ajaussakin] pyöräilijät ovat selkeämmin näkyvillä ja se lisää turvallisuutta. Risteyksessä on ollut vaikea nähdä pyöräilijöitä aiemmin."



### **Palautteita, joissa toivottiin lisää panostuksia pyöräliikenteeseen**

”Pyöräkadulla liikennevalojen vihreä on aika lyhyt. Lapsen kanssa pyöräillessä saa olla tarkkana, että ehtii yli.”

”Epäonnistunut ratkaisu, koska sujuva pyöräily pysähtyy Jokikatuun. Jokikadulle voitaisiin vaan tehdä laaja pyörien pysäköintialue keskustan tarpeita varten. Tehkää laajempi suunnitelmaehdotus miten länsirannalta pääsee sujuvasti ja turvallisesti Tarmolaan töihin. Jalkakäytävä-pyörätiet ovat todellinen este keskustassa, miksi tällaiset pitää olla molemmilla puolilla katua?”

”Det känns råddigt när du med cykel ska hålla koll på vart du ska vara när och att du ibland ska vara på bilvägen, andra gånger (sku ha varit städigare) på egen cykelbana med olika fält för olika riktning, sedan blandas mitt i allt gående och cyklande när man ska under Tolkisvägen och farliga situationer uppstår! Där kommer ofta skolbarn och ungdomar, på olika fordon och till fots, och på samma ställe upplöser man cykelfält och separat gångbana. Ett enda kaos! Jag kan tyvärr inte undvika korsningen då jag bor nära och färdas på väg till och från arbetet. På fritiden väljer jag oftast en annan väg.”

”Pyöräkatu pitäisi merkitä paremmin. Vaikka asfaltti on punertava yllättävän moni ei tunnista sitä pyöräkaduksi. Ehkä moni ei edes tiedä mikä pyöräkatu on. Autoilijat ohittelee usein pyöräilijöitä, ehkä tiedotus säännöistä olisi paikallaan.”

”Punainen asfaltti voisi olla oikeasti punaista. Nyt haalea väri ei juuri erotu tavallisesta asfaltista, jolloin sen huomioarvo on vähäinen.”

”Pyöräkatujen jatkuvuutta ja yhtymistä keskustan [kevyenliikenteen] väyliin voisi parantaa. Nyt päättyvät vähän niin kuin ”seinään”. Talvikunnossapitoa pitäisi myös parantaa sillä meitä talvipyöräilijöitä on yllättävän paljon.”

”Lika otryggt p.g.a. massvis parkerade bilar som skymmer sikten och vars dörrar plötsligt kan öppnas (1 m minimum avstånd krävs då cyklar på gatan förbi bilar), samt van-sinneskörande aggressiva bilister, då cykling sker på gatan, där det fattas cykelväg. Tryggheten har inte förbättrats: det finns ingen cykelväg på Magistratsgatan, endast

ovanför Lidl, där det tidigare gick en trevligare sand/parkväg med några träd, vilka Borgå Stad högg ner åter igen i sitt trädhat. Staden går i motsatt riktning till invånarnas åsikter om den stora bristen på gröna lungor, parker, samt har fullständigt sparat ur klimat- och miljöförebyggande linjen. Att hugga ner allt grönt dödar staden och förstör människors hälsa. På Magistratsgatan utanför Lidl är det ett livsfarligt kaos, då bilar får köra in och ut och där är ingen cykelväg - körning måste ske på bilvägen. Korsningen Magnus Erikssons gata/Magistratsgatan är ett enda kaos, där ingen cykelväg existerar, utan cyklar måste på något sätt köra till fotgängarnas övergångsställe. Trottoarkanterna är vansinnigt höga och hindrar på alla tänkbara sätt cykeltrafikens "smidighet", så Borgå Stad har inte arrangerat detta i förmån för den miljövänliga trafiken! Näse-Juttes gata är ytterst otryggt fastän cykelväg på sidan, då bilar plötsligt kan uppenbara sig i utfarterna och sikten är noll, därför kör de flesta jag vet på bilvägen. Massor med parkerade bilar längs med sidorna gör upplevelsen på cykel till en mardröm, då både tänkbara öppnande av parkerade bilars dörrar samt utkörande bilar bakom parkerade bilar med nollsyfte måste beaktas. Vem ansvarar för miljöarbetet inom Borgå Stad? Jag är [chockerad] över ert fumlande. Vill ni skapa klimatmåls- och miljöförebyggande lösningar måste ni eliminera biltrafiken inom stadskärnan, så som ni (en av de enda goda lösningar) gjort på västra åstranden med 100% bilfri zon (endast cykel och gångväg) men även här [chockeras] man av grönbristen: inte ett enda träd! Vad har Borgå stad emot gröna lungor och träd av alla de slag, som ger skugga och svalka i hettan, bättre luftkvalitet och bättre trivsel???"

"Pyöräkatu on hyvä idea Näse-Jutten kadulla, mutta mutkissa saa pelätä kun autoilijat tulevat kovaa ja oikaisten naapurikaistan kautta. Mutkiin pitäisi saada korotettu kohta, niin vauhti autoilijoilla hiljenisi."

### Moittivia palautteita

”Turhaa rahan haaskausta. Mitä tekemistä tällä kyselyllä on Peippolan kanssa? Jos täältä Peippolasta lähdän fillarilla keskustaan, en todellakaan kierrä tuolta puolen Näsiä. Lidlillekin pääsee suurempaa reittiä.”

”Pyöräilijöillä ei ole tietoa miten pitäisin ajaa, suuri osa ajaa edelleen jalkakäytävällä. Siirtymiset pyöräkadulta muille kaduille, esim. Mauno Erikinpojan kadulle, epämääräistä ja ennalta-arvaamatonta, [autoilijan] on mahdotonta tietää, mitä pyöräilijä aikoo. Näse-Jutten kadun ylitys haasteellista sekä kävellen että pyörällä, esim. reitillä Juttenpolulta puistoon; ei merkittyä suojatietä.”

”Pyöräilijät autojen seassa vaatii aiempaa enemmän tarkkaavaisuutta niin autolla kuin pyörällä liikkeessä ja erityisesti lasten kanssa. Tämä vähentää turvallisuuden tunnetta.”

”Täysin turhaa kikkailla kalliilla [pinnoitteilla], tuollakin ajaa lähinnä ihmiset jotka asuvat alueella eikä ole erityisen vilkas paikka edes. Ihmiset ajaa pyörällä joka tapauksessa miten sattuu jalkakäytävillä ja kadulla. Perus liikennesäännöillä olisi selkein koko kaupunki, aikuiset ajoradalla ja pikkulapset jalkakäytävällä, pyörätiet on ainut selkeä keino ohjata pyöräliikennettä oikealle väylälle, eikä sitäkään kaikki huomio.”

”Tämä pyöräilyvouhotus tämän mittakaavan kaupungissa saisi jo loppua. Liikaa karsinoidaan liikkujia ketä millekin puolelle ja katuja maalataan [punaisiksi] joiden väri ei edes pysy. Unohdetaan täysin ihmisten vapaus liikkua millä tahtoo/kykenee. Nyt osoitellaan sormilla ja huudetaan jos sattuu vähänkään pyöräilemään muualla kuin merkityillä alueilla.”



## Muita palautteita

”Sähköpotkulaudoilla ajaminen pitäisi siellä kieltää.”

”Näse-Jutten kadulla suurin osa liikenteestä kohdistuu asuinkiinteistöille. Oman kokemuksen mukaan autoliikennemäärät eivät ole suuria ja nopeudet ovat aiemminkin olleet matalarajoitteiset. Maistraatinkadun osalta suurin liikennemäärä on Maunu Eerikinpojankadun ja Lidlin alle 50 metrin katuosuudella. Suurin muutos valoristeyksen pyörätasku. Ihan kiva reitti. Pyöräkatua voisi olla muuallakin kaupungissa. Reiteillä, joissa liikutaan pyörillä keskustaan ja ihan keskustassakin. Pidemmällä reiteillä, joissa olisi enemmän liikennettä (sekä pyörä- että autoliikennettä). Tällöin pyöräliikenteen sujuvoitumisen ja turvallisuuden vaikutukset olisi todettavissa selkeämmin.”

”Polkupyörä on siitä kätevä kulkuneuvo, että sillä pääsee ajamaan ihan missä tahansa, joten fiksumpi tyyppi löytää kyllä hyvät ja turvalliset väylät jo nykyisistäkin vaihtoehdoista.”

”Märker ingen skillnad.”

”Ingen märkbar skillnad.”

”Skulle vara bra om cyklisterna höll sig på det område de är tänkta att vara och så kunde de hålla vettig hastighet. Skulle heller inte skada att uppmåna skoleleverna från de båda skolorna på andra sidan Tolkisvägen att använda Magistratsgatan [i stället] för att dårcykla över gårdarna på Borgmästargatan.”

”Cykelvägen ska vara trygg att cykla bilarna ska köra försiktigare och laga cykel väg bara för cyklister inga andra fordon det tryggar säkerheten också.”

”Cykelgatan används ganska litet de flesta cyklar i parken.”

”Man kommer nu smidigt o lätt in till torget över gångbron så ingen ny cykelbro vid sidan om bron vid [Mannerheimvägen] behövs.”

”Vid gångbron kommer det cyklar, gående från alla håll – farligt. Känns som att cyklister inte tar hänsyn till gående.”