

FinnCycle 2

Kävelyn ja pyöräliikenteen foorumi
30.9.2026

Harri Vaarala
Väitöskirjatutkija
Tampereen yliopisto



FinnCycle2: Pyöräliikenteen kehitysloikan varmistaminen 1/3

FinnCycle 1 kertoi, mitä pitäisi tehdä.

FinnCycle 2 kysyy: miten muutos saadaan oikeasti tapahtumaan?



FinnCycle2: Pyöräliikenteen kehitysloikan varmistaminen 2/3

1. Taustalla FinnCycle 1-vaihe, jossa laadittiin 13 suositusta suomalaisille kaupungeille
2. FinnCycle 1 suositusten jalkauttaminen ja pyöräliikenteen elinvoiman varmistaminen sekä hyvän kehityksen jatkaminen
3. Talvikunnossapidon toimintamallit eri ilmastonmuutosskenaarioissa

FinnCycle2: Pyöräliikenteen kehitysloikan varmistaminen 3/3

1. Suositukset → käytäntöön
Miten hyvät tavoitteet muuttuvat kaupunkien päätöksiksi, suunnitteluksi ja toteutukseksi?
2. Hyvä kehitys → pysyväksi
Miten pyöräliikenteen kehitys ei jää yksittäisten hankkeiden tai henkilöiden varaan?
3. Talvet muuttuvat → toimintamallien pitää muuttua
Miten pyöräliikenteen infra ja kunnossapito sopeutetaan tuleviin talviolosuhteisiin?

13 suositusta käytännön muutokseksi

Kaupungeissa

- Seurataan suositusten toteutumista
- Sparrataan kaupunkia
- Jaetaan parhaat käytännöt

Valtakunnallisesti

- Tunnistetaan yhteiset esteet
- Edistetään suunnitteluohjeiden päivittämistä ja laajentamista
- Käydään aktiivista vuoropuhelua Traficomin, Väyläviraston ja Kuntaliiton kanssa

Harri Vaarala

FinnCycle-tutkimushanke 2023-2025

Loppuraportti ja suositukset suomalaisille kaupungeille



FinnCycle-loppuraportti

1

Talvikunnossapito: miksi tämä on kriittinen kysymys nyt?

Taustaa

- Talvikunnossapito määrittää, toimiiko pyöräily ympärivuotisena kulkumuotona
 - Suuri kausivaihtelu tarkoittaa myös infrainvestointien huonompaa kannattavuutta (pyöräinfra on talvella vajaakäytöllä)

Ilmastonmuutos muuttaa talviolosuhteita:

- Enemmän nollan tuntumassa vaihtelevia kelejä
- Lisääntyvä liukkaus ja kunnossapidon epävarmuus
- Kausivaihtelu saattaa kasvaa entisestään olosuhteiden muuttuessa

Kaupungeissa on kehitetty erilaisia kunnossapidon toimintamalleja, mutta tieto on:

- Hajanaista
- Osin kokemuspohjaista ja katoavaa
- Vaikeasti vertailtavaa



Talvikunnossapidon toimintamallit

- Uutta tietoa talvikunnossapidon mallikaupunkien toimintamalleista (Karlstad, Kööpenhamina, Tukholma, neljäs kaupunki?)
- Parhaat käytännöt ja uusin tutkimustieto harjasuolausmenetelmistä ja uusista operointimalleista
 - Yhteistyö Ruotsin VTI:n [Cykelcentrumin](#) kanssa alan uusimman tutkimustiedon saamiseksi Suomeen
- Uusin tieto ja uusimmat kokemukset talvikunnossapidon urakkamalleista
- Parhaat käytännöt ja suositukset talvikestävän infran suunnittelusta
- Kunnossapidon ja suunnittelun toimintamallit eri tulevaisuusskenaarioissa ilmastonmuutoksen edetessä



TUTKIMUKSEN TAVOITE:

- Tuottaa systemaattista, vertailevaa ja ajantasaista tutkimustietoa talvikunnossapidosta parhaista käytännöistä ja tulevaisuuden toimintamalleista pyöräliikenteen näkökulmasta
- Tukea päätöksentekoa ja talvikunnossapidon kehittämistä



Talvikestävän infran suunnittelu

- Parhaat käytännöt talvikestävien pyörävylien suunnitteluun:
 - Rakenteelliset ratkaisut
 - Kunnossapidettävyyttä tukevat suunnitteluperiaatteet
 - Ilmastön ääri-ilmiöihin varautuminen
- Parempi ROI (Return-On-Investment) kunnossapidettävyyden parantuessa ja kausivaihtelun pienentyessä

Ilmastomuutoskenaariot

- Kunnossapidon ja infrasuunnittelun toimintamallit:
 - Nykyilmastossa
 - Keskipitkän aikavälin siirtymävaiheessa (10-20v)
 - Pitkän aikavälin muuttuvissa talviolosuhteissa (20+ vuotta)

Hyödyt kaupungeille:

- Vertailukelpoista ja uusinta tutkimustietoa talvikunnossapidosta
- Konkreettisia suosituksia päätöksenteon tueksi
- Tukea pitkän aikavälin kunnossapidon strategioihin ja kilpailutuksiin

Kiitos, kysymyksiä

