

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2035 – lapsivaikutusten arviointi

11.10.2022



Sisällysluettelo

1. Vaikutukset lapsiin ja nuoriin
2. Vaikutukset lasten ja nuorten perheiden aikuisiin
3. Vaikutukset organisaatioon
4. Vaikutukset keskustan koululaisiin

Johdanto

Tämä selvitys on tehty syksyllä 2022 valmisteilla olevan keskustan pyöräliikenteen tavoiteverkon 2035 lisäselvitykseksi. Tässä selvityksessä arvioidaan miten mahdollinen pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen ja yksisuuntaiseen pyöräliikennejärjestelmään siirtyminen vaikuttaisi lapsiin ja nuoriin sekä heidän vanhempiinsa.

Selvityksen ovat tehneet Turun kaupungin liikennesuunnittelusta liikennesuunnitteluinsinöörit Taneli Pärssinen ja Hannu Holmberg sekä liikkumispalveluista projektikoordinaattori Anna-Kaisa Montonen. Työtä ohjaamiseen osallistui myös erityisasiantuntija Anri Niskala kaupungin järjestämistoiminnoista.

1. Vaikutukset lapsiin ja nuoriin

Vaikutuksen kohteena olevien lasten määrä

- Perheitä Turussa yhteensä 46 986, joista yksinhuoltajaperheitä 6 407 ja lapsellisia perheitä 20 217 (vuonna 2020)
- Keskustan suuralueella asui lapsia ja nuoria 31.12.2021:

	pojat	tytöt	yhteensä
0–9-vuotiaat	1460	1348	2808
10–19-vuotiaat	1534	1918	3452

- Oppilasmäärät selvitysalueen kouluissa lukuvuosi 2021-2022

1.-6.-luokkalaiset	7.-9.-luokkalaiset	yhteensä
2338	2084	4422

Vaikutukset lasten ja nuorten asumiseen ja kasvuympäristöön

- Pyöräliikenteen tavoiteverkon vaikutukset ovat hyvin kauaskantoisia ja eivät vaikuta nykyisiin lapsiin ja nuoriin välttämättä kovinkaan ripeästi.
- Etenkin uusilla asuinalueilla voidaan rakentaa ympäristöä, joka on turvallista ja houkuttelee liikkumaan itsenäisesti ja omin lihasvoimin. Vanhojen asuinalueiden puutteita toiminnallisuudessa ja turvallisuudessa pystytään korjaamaan usein vain osittain ja hitaammalla aikataululla.
- Tavoitteena on tehdä entistä useammasta keskustan kadusta entistä pyöräilyystävällisempi ja mahdollistaa eri ikäisten ja eri kykyisten ihmisten sujuva ja turvallinen pyöräily arkimatkoilla.
- Pyöräilyn oppiminen on haastavampaa ja turvattomampaa vilkkaasti liikennöidyillä väylillä.

Vaikutukset lasten ja nuorten mahdollisuuksiin liikkua paikasta toiseen

- Parhaimmillaan pyöräily mahdollistaa hyvin suurelle joukolle lapsia ja nuoria mahdollisuuden liikkua itsenäisesti paikasta toiseen. Itsenäisen liikkumisen edellytyksenä on kuitenkin turvallinen liikenneympäristö, jotta vanhemmat uskaltavat päästää lapsensa yksin liikenteeseen.
- Tavoitteena on tehdä pyöräilystä turvallisempaa, sujuvampaa ja houkuttelevampaa, mikä edesauttaa myös lasten ja nuorten itsenäistä liikkumista sekä kävellen että pyörällä.
- Pyöräilyolosuhteita parantamalla helpotetaan myös esimerkiksi koulupäivän aikana tapahtuvaa liikkumista paikasta toiseen.

Vaikutukset lasten ja nuorten ihmisissuhteisiin

- Pyörällä liikkuminen on eri tavalla sosiaalista kuin autolla tai julkisilla kulkuvälineillä liikkuminen. Omalla autolla omien vanhempien kyydissä liikuttaessa, ei matkan aikana synny samalla tavalla sosiaalisia kontakteja perheen ulkopuolisten ihmisten kanssa.
- Lasten ja nuorten liikkeessa itsenäisesti pyörällä voivat lapset jatkaa sosiaalista kanssakäymistä kavereidensa kanssa myös matkan aikana.
- Turvallinen ja viihtyisä katuympäristö, johon pyöräliikenteen tavoiteverkkokin pyrkii, edesauttaa myös vuorovaikutussuhteiden syntymistä muiden lähiympäristön asukkaiden ja työntekijöiden kanssa.

Vaikutukset lasten ja nuorten mahdollisuuden harrastaa ja viettää vapaa-aikaa

- Turvalliset pyöräilyreitit myös harrastuksiin ja vapaa-ajanviettopaikkoihin edesauttavat lasten ja nuorten itsenäistä liikkumista. Tällöin lapset ja nuoret eivät ole riippuvaisia esimerkiksi vanhempiensa kyydityksistä. Myös koulujen pihat ovat lasten ajanviettopaikkoja koulupäivän ulkopuolella ja koulujen liikuntasalit ovat harrastustoiminnan käytössä ilta-aikoina.
- Turvallinen liikenneympäristö myös tasa-arvoistaa lasten mahdollisuuksia osallistua harrastustoimintaan, niiden lasten kohdalla, joiden vanhemmat eivät tue lasten harrastamista esimerkiksi kyyditsemällä.
- Liikkuminen itsenäisesti pyörällä takaa paremmat mahdollisuudet olla tekemisissä kavereiden kanssa myös matkan aikana, toisin kuin silloin, jos kukin lapsi tulisi oman auton kyydissä.
- Turvallinen keskustaympäristö voi edesauttaa myös keskustan läpi tai keskustaan kulkevien kulkumuodon valintaan

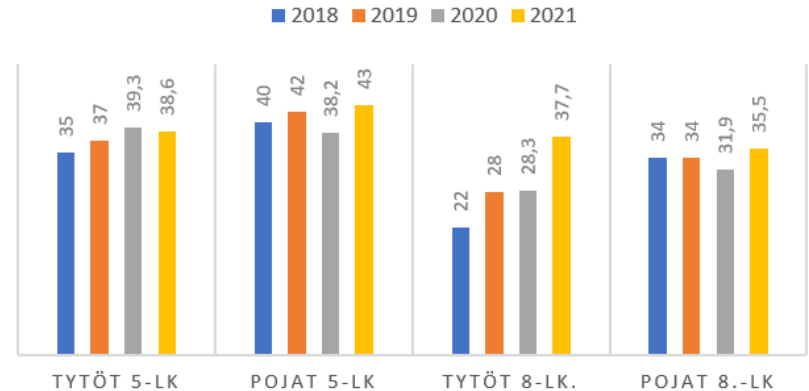
Vaikutukset lasten ja nuorten terveyteen

- Liikkumattomuus on yksi aikamme suurimmista haasteista ja se koskettaa myös lapsia ja nuoria. Rakentamalla liikenneympäristöä, jossa kävellen ja pyöräillen tehtävät matkat ovat turvallisia, sujuvia ja miellyttäviä parannetaan näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta ja torjutaan liikkumattomuutta.
- Kestävän liikkumisen edistämisen tavoitteena on vähentää autoliikennettä sekä siitä aiheutuvia melu-, pienhiukkas- ja kasvihuonepäästöjä.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkossa esimerkiksi moni koulu sijoittuu rauhallisen liikkumisen alueelle, jossa autoliikennettä on tarkoitus rauhoittaa ja läpiajoa vähentää.

Vaikutukset lasten ja nuorten terveyteen

- Lapset ja nuoret ovat heikossa kunnossa. MOVE! –testit kertovat, että 40 % lapsista on heikko kestävyyskunto.
- Arkiliikkumisen lisääminen on todella tärkeää, jotta saavutetaan riittävä päivittäinen liikkumismäärä

Kestävyyskunto heikko, % mitatuista



Vaikutukset lasten ja nuorten turvallisuuden tai turvallisuuden tunteeseen

- Pyöräliikenteen tavoiteverkon keskeinen tavoite on ollut tehdä pyöräilystä Turun keskustassa kaiken ikäisille ja kaiken kykyisille ihmisille entistä turvallisempaa ja miellyttävämpää entistä useammalla keskustan kadulla.
- Yksisuuntainen pyöräliikennejärjestelmä on tutkitusti turvallisempi, joskin se edellyttää kaupunkilaisilta uuden opettelua.
- Alakouluikäisiltä lapsilta kysyttäessä, koulumatkoilla pelottaa mm. muut pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat
- Vanhemmilta kysyttäessä liikenteen turvattomuus on yksi iso syy, miksi lapsia kyyditään autolla kouluun sekä erityisesti keskusta-alueen läpi kuljetaan ennemmin autolla kuin pyörällä.

2. Vaikutukset lasten ja nuorten perheiden aikuisiin

Vaikutukset perheiden arjen sujuvuuteen

- Kodin ja koulun lähiympäristön muuttaminen pyöräiltävämmäksi ja liikenneturvalliseksi vähentää liikenneköyhyyttä ja edesauttaa perheiden mahdollisuuksia liikkua arkimatkoja kävellen ja pyörällä.
- Perheet, joissa auton käyttäminen ja lasten saattaminen autolla esimerkiksi kouluun on välttämätöntä, saattaa sekä automatkat että kävelymatkat autolle/autolta pidentyä, kun paikalliskatuja rauhoitetaan ja läpiajoa hillitään.
- Uusi pyöräliikenneinfra mitoitetaan suuremmille ja leveämmille polkupyörille, joita etenkin lapsiperheet käyttävät lastensa kuljettamiseen. Erilaisilla pyöräperäkärriillä ja kuormapyörillä on helpompi liikkua uusia leveitä pyöräväyliä pitkin. Kuormapyörrien määrän odotetaan yleistyvän tulevina vuosina ja tätä yleistymistä myös pyritään edesauttamaan kaupungin taholta.

Vaikutukset perheiden taloudelliseen tilanteeseen

- Polkupyörän omistaminen ja sillä liikkuminen on edullista. Etenkin autoiluun verrattuna pyörällä liikkuminen tuo huomattavia säästöjä perheiden talouteen.
- Lasten liikkuminen itsenäisesti pyörillä vähentää kyyditsemisen tarvetta ja tuo myös taloudellisia säästöjä.
- Liikkumisvaihtoehtojen lisääntyminen ja autoilun houkuttelevuuden vähentyminen edesauttaa perheiden liikenneköyhyyden torjumista

3. Lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutukset organisaatioon

Vaikutukset henkilöstöön

- Turvalliset ja sujuvat pyöräilyreitit keskustan alueella edesauttavat henkilöstön työmatkapyöräilyä. Työmatkapyöräily kohentaa psyykkistä ja fyysistä terveyttä.
- Turvallisen tuntuinen, selkeä ja sujuva liikenneympäristö helpottaa lapsiryhmän kanssa liikkumista jalan ja pyörällä erityisesti keskustan alueella

Vaikutukset talouteen

- Aktiivisen liikkumisen eli kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen vähentää liikkumattomuudesta aiheutuvia yhteiskuntataloudellisia kustannuksia.
- Vuonna 2021 arvioitiin, että liikkumattomuus eli vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset ovat Turussa noin 133 milj. €/vuosi. Tästä suorat terveydenhuollon kustannukset ovat noin 21 milj. €/vuosi.
- Pyöräliikenteen kasvutavoitteen saavuttaminen toisi vuosittain 3–4 miljoonan euron terveyshyödyt.

Vaikutukset organisaation tehtäviin

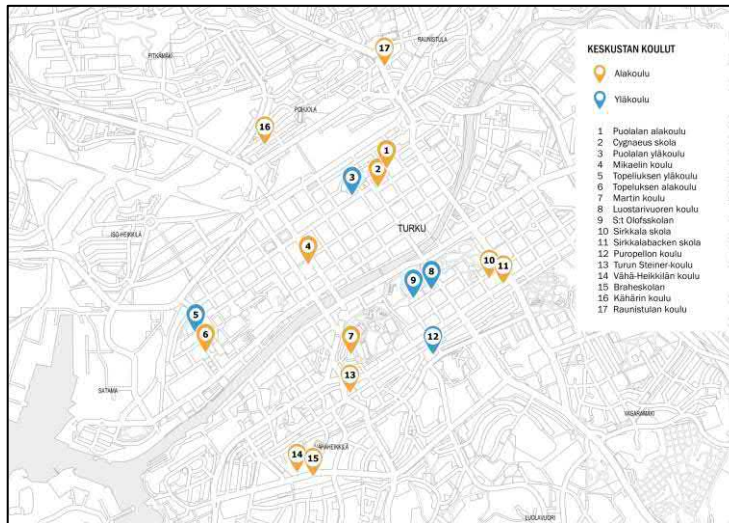
- Koulun ympäristön ollessa turvallinen jää vastuu kulkumuodon valinnasta lapselle ja tämän vanhemmille, eikä koulun ole tarvetta suositella eri luokka-asteille eri kulkumuotoja, kuten suositella pyöräilyn välttämistä alakoulun nuorimmille lapsille.
- Koulun toteuttama kestäväään liikkumiseen kannustaminen helpottuu, kun liikenneympäristö on turvallinen jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

4. Vaikutukset keskustan koululaisiin

JOHDANTO

Tässä tarkastelussa arvioidaan pyöräliikenteen tavoiteverkon 2035 vaikutuksia keskustan koulujen saavutettavuuteen ja oppilaiden koulureitteihin. Tarkastelussa mukana olevat koulut sijaitsevat Turun ruutukaava-alueella ja pyöräliikenteen tavoiteverkon vaikutuspiirissä (kuva 1). Tarkastelussa selvitetään koulujen lähimpiä katuja ja kadunylityspaikkoja. Yksityiskohtaista tietoa oppilaiden käyttämistä reiteistä ei ole ollut saatavilla, joten tarkastelussa on otettu huomioon saapumis- ja poistumisreitit, joita oppilaiden oletetaan käyttävän kaikkein todennäköisimmin. Osa mahdollisista reiteistä saattaa olla hyvinkin vähän lasten käyttämä koulureitti.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2035 on yleispiirteinen suunnitelma, jossa ei ole otettu kantaa yksittäisten katujen rakenteellisiin ratkaisuihin, vaan suunnitelmassa on esitetty periaatteet eri katujen kehittämiselle tulevaisuudessa. Kadut on luokiteltu sekä liikennettä välittäviin katuihin, joissa pyöräliikenne on eroteltu autoliikenteestä omalle väylälleen, että rauhallisiin katuihin (kuva 2), joissa pyöräily ajoradalla turvataan autoliikennettä rauhoittamalla. Tavallisimpia rauhoittamisen keinoja ovat läpiajoliikenteen estäminen ja



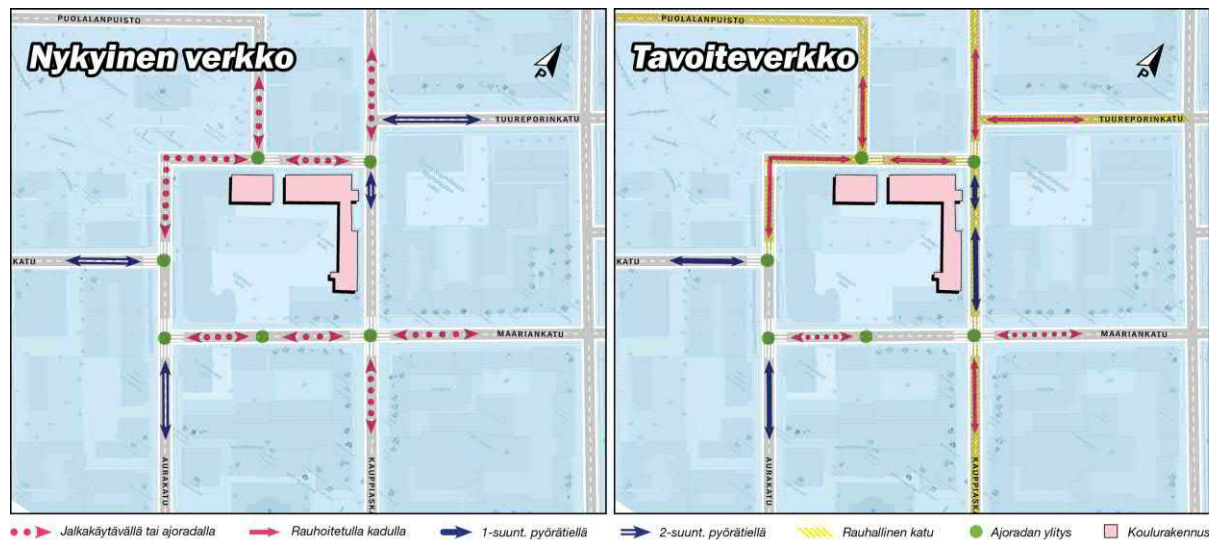
Kuva 1. Tavoiteverkon vaikutuspiirissä sijaitsevat ala- ja yläkoulut.

PUOLALAN ALAKOULU – 589 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyiset pyöräilyreitit koulun välittömässä läheisyydessä kulkevat pääosin ahtailla jalkakäytävillä tai viikkoilla ajoradoilla. Etelä- ja pohjoissuunnassa pyöräillään kaksisuuntaisia pyöräiteitä pitkin, mutta reitit eivät yllä koulun portille lukuunottamatta Kauppiaskadun pohjoispuolen lyhyttä osuutta.

Tavoiteverkolle suunnitellut yksisuuntaiset pyörätiet parantavat saavutettavuutta erityisesti Kauppiaskadun etelä- ja länsipuolelta lähestyessä. Tavoiteverkon mukaiset, pohjoispuolelle painottuvat rauhallisen liikkumisen alueet parantavat ajoradalla pyöräilyn turvallisuutta. Ajoradan ylitysten

määrä ei muutu nykyisen ja suunnitellun verkon välillä. Maariankadun osuudella voi joutua ylittämään ajoradan ilman suojatietä korttelin eteläpuolen portin kohdalla. Ylitys vaatii lisätarkastelua turvallisuuden näkökulmasta jatkosuunnitelmia laadittaessa.

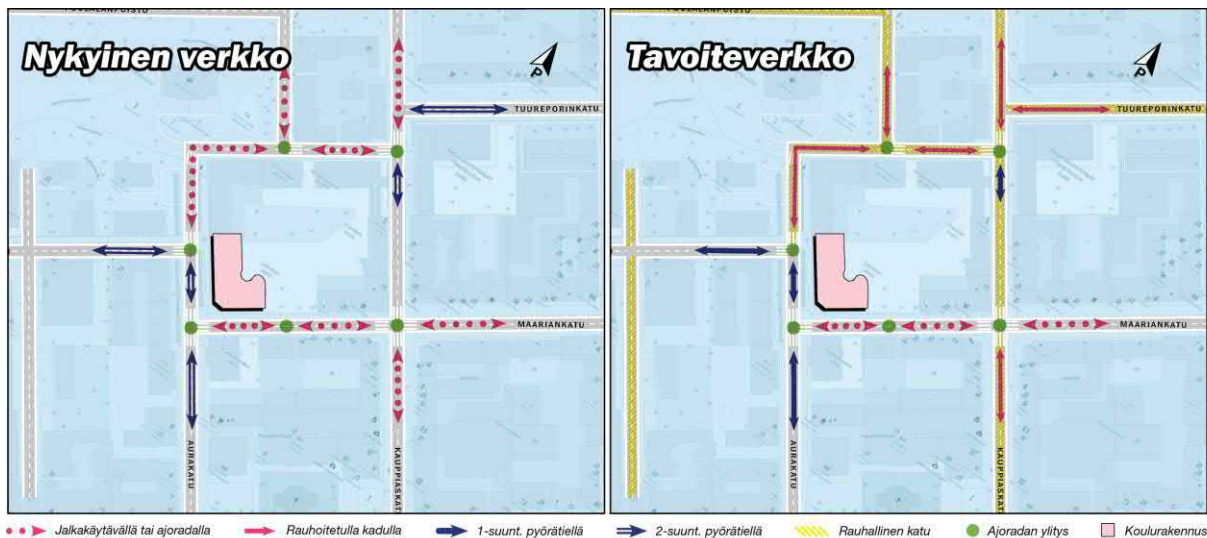


CYGNAEUS SKOLA – 569 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyiset pyöräilyreitit koulun välittömässä läheisyydessä kulkevat pääosin ahtailla jalkakäytävillä tai viikkailta ajoradoilla. Etelä- ja pohjoissuunnassa pyöräillään kaksisuuntaisia pyöriteitä pitkin. Pohjoisesta saavuttaessa on mahdollista käyttää Puolalan alakoulun porttia kadulla tapahtuvan

pyöräilyn välttämiseksi. Tavoiteverkon mukaiset, pohjoispuolelle painottuvat rauhallisen liikkumisen alueet parantavat ajoradalla pyöräilyn turvallisuutta. Mahdollisten ajoradan ylitysten määrä ei muutu nykyisen ja suunnitellun verkon välillä. Maariankadun osuudella voi joutua ylittämään ajoradan

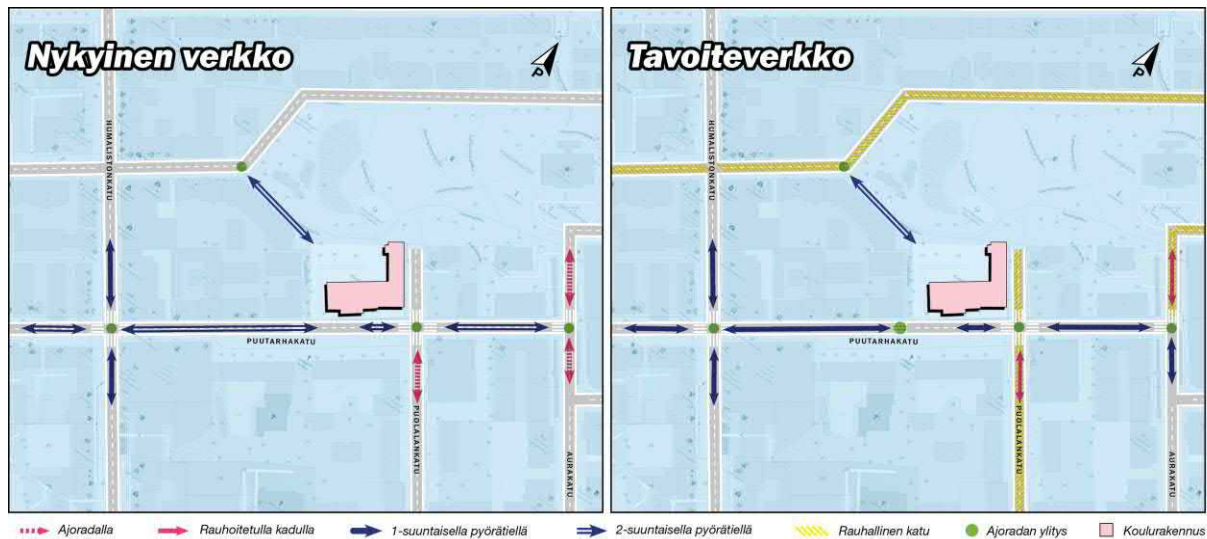
ilman suojatietä pyrkiessään korttelin eteläpuolen portille. Ylitys vaatii lisätarkastelua turvallisuuden näkökulmasta jatkosuunnitelmia laadittaessa.



PUOLALAN YLÄKOULU – 391 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyisten koulureittien pyöräily tapahtuu pääosin yksi- ja kaksisuuntaisilla pyöräteillä. Osa reiteistä vaatii ajoradalla pyöräilyä. Tavoiteverkon mukaiset yksisuuntaiset pyörätiet selkeyttävät pyöräteiden liikennettä entisestään. Nykytilan ajoradalla pyöräiltävät osuudet muuttuvat

rauhoitetuiksi katuosuuksiksi parantaen niiden turvallisuutta. Tavoiteverkon mukaisissa väyläjärjestelyissä Puutarhakadulla joudutaan yllittämään ajorata lähellä koulua. Tämä ylitys on otettava huomioon tavoiteverkon jatkosuunnitelmien yhteydessä.

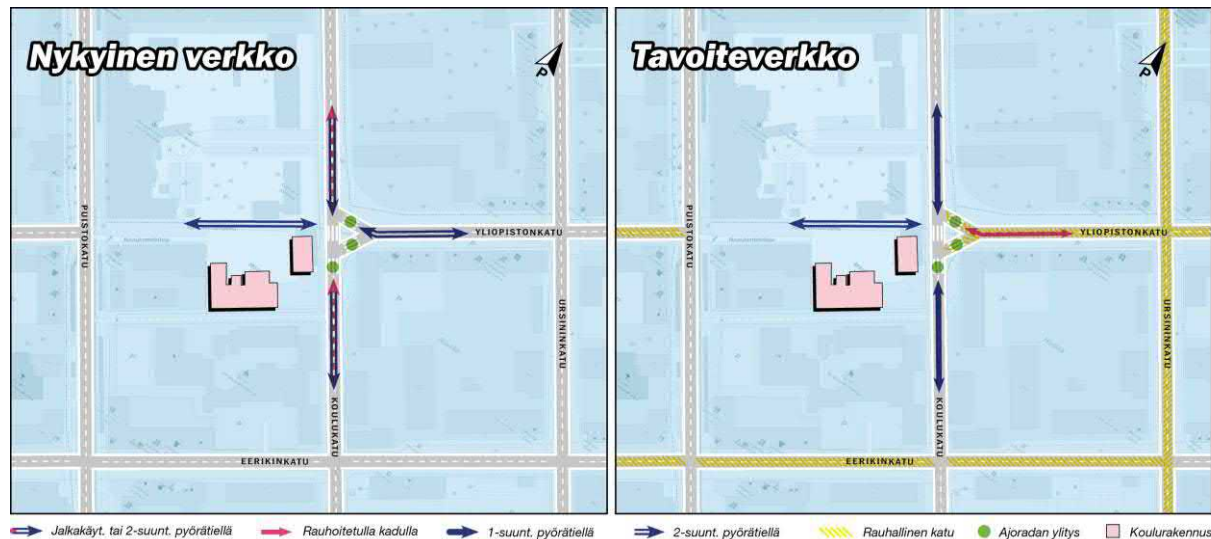


MIKAELIN KOULU – 216 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun oppilaaksiottoalue on tavallista laajempi. Pidempien välimatkojen johdosta voidaan olettaa, että koulumatkapyyräilyn potentiaali on tavallista pienempi. Nykyiset pyöräilyreitit koululle kulkevat osittain ahtaita jalkakäytäviä pitkin, mikä ei ole tavoiteltavaa. Koulukadun vastakkai-

sella puolella kulkevalla pyörätiellä kulkeminen vaatii ajoratojen ylityksen koululle päästäkseen. Tavoiteverkon mukaiset yksisuuntaiset pyörätiet selkeyttävät pyöräliikennettä. Koulun välittömiin lähestymis- ja poistumisreitteihin sisältyy vain muutama ajoradan ylitys suojaiteita pitkin. Mah-

dollisten ylitysten määrä ei muutu tavoiteverkon mukaisissa järjestelyissä.



TOPELIUKSEN YLÄKOULU – 309 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyisten koulureittien pyöräily tapahtuu pääosin kaksisuuntaisilla pyöräteillä. Osa reiteistä vaatii ajoradalla pyöräilyä. Koko koulun ympäristö on suunniteltu tavoiteverkossa rauhoitettavaksi. Toimenpiteillä tähdätään kouluympäristön liikenneturvallisuuden parantamiseen. Etenkin

Hansakadun ja Pakkarinkadun välinen läpiajo olisi syytä estää turvallisuuden parantamiseksi. Hansakadun pyöräteiden yksisuuntaistaminen, lukuunottamatta koulun edustan osuutta, selkeyttää pyöräliikennettä ja parantaa turvallisuutta entisestään. Hansakujalla turvallisuutta

parannetaan parhaiten poistamalla pyörätie ja siirtämällä pyöräily ajoradalle. Pakkarinkadun pyöräiliikenteen järjestelyt edellyttävät tarkempaa suunnittelua. Ensisijainena ratkaisuna voidaan tarkastella kadun katkaisemista ja pyöräilyn siirtämistä ajoradalle.

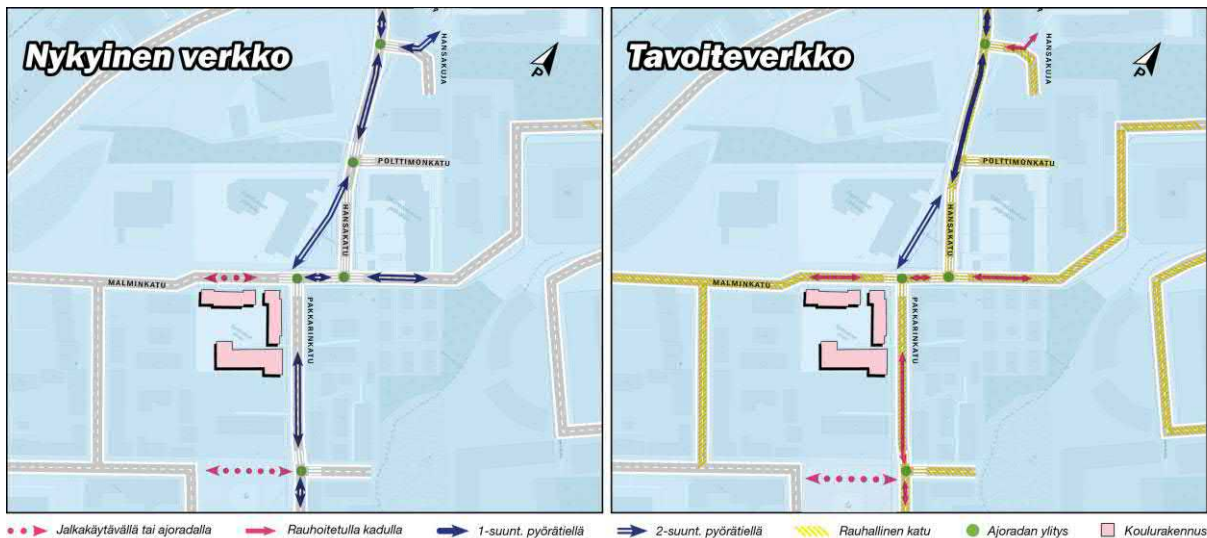


TOPELIUKSEN ALAKOULU – 243 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyisten koulureittien pyöräily tapahtuu pääosin kaksisuuntaisilla pyöräteillä. Osa reiteistä vaatii jalkakäytävällä pyöräilyä. Koko koulun ympäristö on suunniteltu tavoiteverkossa rauhoitettavaksi. Toimenpiteillä tähdätään kouluympäristön liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Etenkin Hansakadun ja Pakkarinkadun välinen läpiajo olisi syytä estää turvallisuuden parantamiseksi. Hansakadun pyöräteiden yksisuuntaistaminen, lukuunottamatta koulun edustan osuutta, selkeyttää pyöräliikennettä ja parantaa turvallisuutta entisestään. Hansakujalla turvalli-

suutta parannetaan parhaiten poistamalla pyörätie ja siirtämällä pyöräily ajoradalle. Pakkarinkadun pyöräiliikenteen järjestelyt edellyttävät tarkempaa suunnittelua. Ensisijaisena ratkaisuna voidaan tarkastella kadun katkaisemista ja pyöräilyn siirtämistä ajoradalle.



LUOSTARIVUOREN KOULU – 312 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyisten koulureittien pyöräily tapahtuu pääosin ajoradalla pyöräillen. Koulun edustaa ei ole rauhoitettu ja saapuminen kouluun pyörällä ei ole turvallista. Pyöräiliikenteen tavoiteverkon muutoksilla ei ole välttömiä vaikutuksia nykytilaan verrattuna. Kaskenkadun pyöräkaistat ovat

jo nykyisin tavoiteverkkoon sopivia ja Itäisen Pitkätien yksisuuntaiset pyörätiet eivät vaikuta koulun edustan turvallisuuteen. Luostarikadun, Sepänkadun ja Vuorikadun rauhoittaminen parantaisi koululaisten turvallisuutta ja pyöräily houkuttelevuutta, mutta koska toimenpiteet ei-

vät suoraan liity pyöräliikenteen tavoiteverkkoon, niille pitäisi osoittaa erillinen rahoitus.



SIRKKALA SKOLA – 220 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun oppilaaksiottoalue on tavallista laajempi. Pidempien välimatkojen johdosta voidaan olettaa, että koulumatkapöyryilyn potentiaali on tavallista pienempi. Koulun edusta ei ole liikenneturvallinen eikä miellyttävä. Nykyläntiläessä koululaiset pyöräilevät todennäköisesti jalka-

käytäviä pitkin, sillä Sirkkalankatu ei ole riittävä turvallinen koulumatkareitiksi. Sirkkalankatu tulisi rauhoittaa ja ohjata autojen läpiajoliikenne Itäiselle Pitkädulle sekä Uudenmaankadulle. Rauhoittamisen myötä Sirkkalankadulle ei ole tarpeen rakentaa erillistä pyörätietä. Paras tapa

tehdä ajoradalla pyöräilyä turvallisena on katkaista Sirkkalankatu koulun edustalta. Itäiselle Pitkädulle suunnitellut yksisuuntaiset pyörätiet parantavat koulun saavutettavuutta mikäli koululle saavutettiin pihan poikki Itäisen Pitkädun portista.

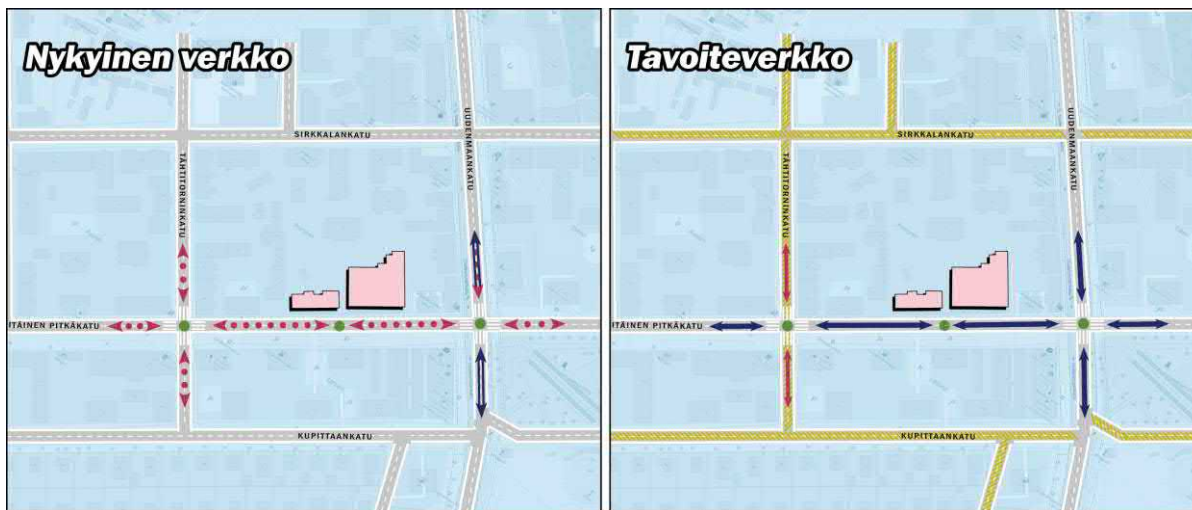


SIRKKALABACKENS SKOLA – 32 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun oppilaaksiotalue on tavallista laajempi. Pidempien välimatkojen johdosta voidaan olettaa, että koulumatkapyöräilyn potentiaali on tavallista pienempi. Koulun edusta ei ole liikenneturvallinen eikä miellyttävä. Itäiselle Pitkädulle suunnitellut yksisuuntaiset pyörätiet parantavat

koulun saavutettavuutta ja tekevät pyöräilystä houkuttelevan vaihtoehdon koulumatkoille. Koulun edustan turvallisuuden tulevaisuus riippuu pitkälti Itäisen Pitkädun jatkosuunnitelusta. Koulun edustalla on tarve uudelle ajoradan ylityspaikalle. Ilman ylityspaikkaa koululaisten on

tehtävä U-käännös läheisimmissä risteyksissä tai talutettava pyörä lähimpään risteykseen, jossa kadun puolta voi vaihtaa. Sirkkalankadun rahoittaminen voi helpottaa kouluun saapumista pyörällä, jos koululle saavutaan Sirkkalankadun puoleisesta portista.



PUROPELLON KOULU – 480 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koululle saavutaan huomattavan monesta suunnasta, pääosin ajoradalla pyöräillen. Koulun edustan turvallisuudessa on parantamisen varaa. Koulun välittömässä läheisyydessä on lukuisia ajoradan ylityksiä. Tavoiteverkossa läpiajoliikennettä Kupittaankadulla ja Sepänkadulla pitäisi

rajoittaa. Etenkin Kupittaankatu kannattaisi katkaista Puropellon koulun läheltä. Lähikadut on suunniteltu rahoitettaviksi, joten erillisille pyöräiteille ei ole tarvetta Sepänkadulla eikä Kupittaankadulla. Kunnallisairaalan tien yksisuuntaista pyöräiteistä huolimatta tavoiteverkolla ei ole

merkittävää vaikutusta koureitteihin. Luolavuorentien tule uusi ylitys kun koululle saavutaan. Kunnallisairaalan tien eteläpuolella ei ole nykyisin pyörätietä eikä jalkakäytävää lainkaan, joten koulun saavutettavuus paranee niille, jotka pyöräilevät Kunnallisairaalan tien kautta koululle.



MARTIN KOULU – 441 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun edustaa on jo rauhoitettu kohtuullisesti, mutta suurimmat turvallisuuspuutteet ovat läheisissä risteyksissä Martinkadulla, Kuninkaankartanonkadulla ja Itäisellä Pitkädellä. Betaniankadulla on hyvin pieni paikallinen kokoojakadun rooli, joten Betaniankadulla saattaa olla tarvetta

erillisille yksisuuntaisille pyöräteille ainakin Itäisen Pitkätien läheisyydessä. Betaniankatu edellyttää joka tapauksessa liikenteen rauhoittamista ja ajoradalla pyöräilyn turvallisuuden parantamista. Koulureitit ovat hyvin moninaiset ja on vaikea arvioida, mitä reittejä koululaiset käyttävät eniten.

Pyöräiliikenteen näkökulmasta on Betaniankatu luontevin reitti saavuttaessa Martin koululle, sillä katu ei ole erityisen jyrkkä. Tämän takia Betaniankadun turvallisuudesta on huolehdittava ja pidettävä se tulevaisuudessakin houkuttelevana pyöräilyreitinä.



TURUN STEINER -KOULU – 300 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun oppilaaksiottoalue on tavallista laajempi. Pidempien välimatkojen johdosta voidaan olettaa, että koulumatkapyöräilyn potentiaali on tavallista pienempi. Kupittaankatu kannattaa katkaista Kuninkaankartanonkadun kohdalta. Mestarinkadun ja Kuninkaankartanonka-

dun risteyskeskuksen turvallisuudella on erittäin suuri merkitys sille minkä kulkumodon koululaiset ja heidän vanhempansa valitsevat. Kuninkaankartanonkadun pyöräteiden yksisuuntaistamisella ei ole vaikutuksia koulun saavutettavuuteen. Uusi pyörätie Askaistenkadun länsipuolella hel-

pottaa ja selkeyttää koulusta poistumista etelän suuntaan.



BRAHE SKOLAN – noin 80 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulun oppilaaksiottoalue on tavallista laajempi. Pidempien välimatkojen johdosta voidaan olettaa, että koulumatkapyöräilyn potentiaali on tavallista pienempi. Koulun edustalla olevat Vähäheikkiläntie ja Valtaojantie eivät ole liikenneturvallisia eikä miellyttäviä.

Koululle saavutaan kaksisuuntaisia pyöräteitä pitkin kaikista suunnista. Tavoiteverkon mukainen rauhallisen liikkumisen alue käsittää koulun lähimmät kadut Vähäheikkiläntietä lukuun ottamatta. Mahdollisten ajoradan ylitysten määrä ei muut nykyisen ja suunnittelun verkon

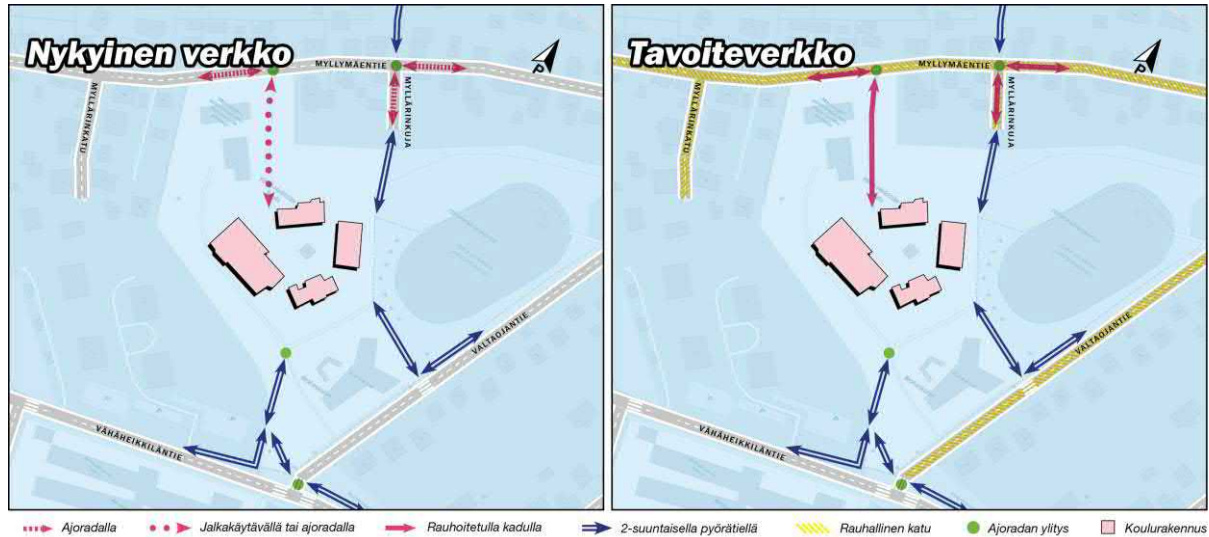
välillä. Valtaojantien rauhoittaminen eli esimerkiksi autoliikenteen läpiajon estäminen tukee koulun lähiympäristön turvallisuutta ja lisää pyöräilyn houkuttelevuutta.



VÄHÄ-HEIKKILÄN KOULU – 555 oppilasta lukuvuonna 21–22

Koulu sijaitsee keskellä rauhallista korttelia ja lähimmät kadut ovat hieman etäämmällä koulun porteista. Pyöräliikenteen tavoiteverkolla on hyvin vähän vaikutuksia koulun lähimpien katujen liikennejärjestelyihin. Myllymäentien ja Valtaojantien rauhoittaminen eli esimerkiksi

autoliikenteen läpiajon estäminen tukee koulun lähiympäristön turvallisuutta ja lisää pyöräilyn houkuttelevuutta. Tavoiteverkossa ei ole esitetty alueen pyöräliikenteen järjestelyihin muita uudistuksia kuin katujen rauhoittaminen.



KÄHÄRIN KOULU – noin 120 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyiset pyöräilyreitit koululle kulkevat Vakka-Suomentien pyöriteitä sekä lähikatujen ajoroja pitkin. Pietari Valdin kadulla pyöriteitä ei ole ja autoliikenteen läpiajo luo turvallisuusrisikin koulun lähistölle. Pyöräiliikenteen tavoiteverkossa koulun lähimmät kadut ovat Vakka-Suomen-

tietä lukuun ottamatta merkitty rauhallisen liikku-
misen alueiksi. Katujen rauhoittaminen eli esi-
merkiksi autoliikenteen läpiajon estäminen edes-
auttaa koulun ympäristön turvallisuuden ja viih-
tyisyyden lisäämistä. Osa lähimmistä kaduista
on jo nykyisin erittäin rauhallisia kuten Kähärilän-

Kuja, mutta esimerkiksi koulun saattoliikennet-
tä vähentämällä ja uudelleen järjestelemällä
voidaan parantaa liikenneturvallisuutta entises-
tään.



RAUNISTULAN KOULU – 480 oppilasta lukuvuonna 21–22

Nykyiset pyöräilyreitit koululle kulkevat Oikotien, Raunintien ja Satakunnantien kautta. Pyöräili-
kenteen tavoiteverkossa ei ehdoteta muutoksia
Satakunnantien tai Oikotien pyöräili-
kenteihin. Raunintie ja muut läheiset kadut on
merkitty rauhallisen liikkumisen alueiksi.

Raunintien ympäristöä rauhoittamalla paranee
erityisesti koettua liikenneturvallisuutta ja
sitä myöden lisätään pyöräilyn houkuttelevuutta.
Koulun lähiympäristön liikkumisen kannalta kes-
keisintä on sekä Satakunnantien että Oikotien
ylityksen koettu ja aito turvallisuus.

