

# Espoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2026-2036



Olli Urpela, Pintaliitodesign

Kaupunkisuunnittelukeskus  
17.3.2026

Espoon kaupunki  
Kaupunkisuunnittelukeskus  
PL 43  
02070 ESPOON KAUPUNKI

ISBN (painettu)  
ISBN (pdf)

# Esipuhe

Espoossa tavoitellaan liikenteen päästöjen vähentämistä ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista. Pyöräliikenteen edistämishjelmassa on määritelty toimenpidekokonaisuudet ja ensimmäiset askeleet, joiden avulla tehostetaan ja kehitetään suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon käytäntöjä pyöräliikenteen edellytysten parantamiseksi sekä kannustetaan eri ikäisiä espoolaisia pyöräilyyn sekä arkimatkoilla että vapaa-aikana. Ohjelmassa tunnistetut ensimmäiset askeleet on tarkoitus toteuttaa seuraavan noin viiden vuoden kuluessa. Tarkoitus on, että seuraavia kehittämistoimenpiteitä tunnistetaan ja ryhdytään toteuttamaan toimenpidekokonaisuuksien sisällä sitä mukaa, kun nyt tunnistetut ensimmäiset askeleet on otettu.

Pyöräliikenteen edistämishjelman 2026–2036 tilaajina ovat toimineet Espoon kaupunkisuunnittelukeskus ja kaupunkitekniikan keskus. Ohjelma tehtiin päivittämällä vuonna 2013 laadittu pyöräliikenteen edistämishjelma. Työ on laadittu laajassa yhteistyössä kestävän kehityksen osaamiskeskuksen, Visit Espoon, liikunnan ja urheilun, ympäristönsuojelun sekä kasvun ja oppimisen toimialojen sekä Tilapalvelut-liikelaitoksen kanssa.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Susanna Kaitanen, kaupunkisuunnittelukeskus  
Mikko Kangasmäki, kaupunkisuunnittelukeskus  
Jenni Mikkola, kaupunkisuunnittelukeskus  
Heli-Maija Nevala, kaupunkisuunnittelukeskus  
Sofia Tennilä, kaupunkisuunnittelukeskus  
Antti Uusitupa, kaupunkisuunnittelukeskus  
Olga Veikkolainen, kaupunkisuunnittelukeskus

Salla Hänninen, kaupunkitekniikan keskus  
Kristiina Kartimo, kaupunkitekniikan keskus  
Simo Kesti, kaupunkitekniikan keskus  
Pauliina Kuronen, kaupunkitekniikan keskus  
Pekka Pakkala, kaupunkitekniikan keskus  
Heli Rautio, kaupunkitekniikan keskus  
Mari Pääatalo, kestävän kehityksen osaamiskeskus  
Lennart Pettersson, Visit Espoo  
Anna Kilpeläinen, kasvun ja oppimisen toimiala  
Maini Alho-Ylikoski, Tilapalvelut-liikelaitos  
Tapio Taskinen, liikunta ja urheilu  
Niko Torvela, ympäristönsuojelu

Työtä on ohjannut kaupunkiympäristön toimialan johtoryhmä ja soveltuvin osin kasvun ja oppimisen toimialan johtoryhmä. Työn aikana toteutettiin kysely kaupungin työntekijöille sekä järjestettiin työpajoja eri teemojen osalta. Lisäksi työssä tehtiin asukaskysely.

Konsulttina työssä on toiminut WSP Finland Oy. Työn sisällöstä vastasivat Riikka Kallio ja Leila Soinio ja raportin visuaalisesta ilmeestä ja taitosta Ilari Jounila.

Työ aloitettiin keväällä 2024 ja se valmistui keväällä 2025. Tekninen lautakunta käsitteli ohjelmaa 23.4.2025 ja esitti kaupunginhallitukselle ohjelman hyväksymistä ohjeellisena noudatettavaksi. Kaupunginhallitus käsitteli ohjelmaa marraskuussa 2025 selostuksena.

# Sisältö

Esipuhe.....	3
1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet.....	5
2. Pyöräliikenteen hyödyt.....	6
3. Pyöräliikenteen nykytila Espoossa.....	8
4. Sisäinen vuorovaikutus ja asukkaiden näkemykset.....	14
5. Pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet.....	18
6. Toimenpiteet.....	20
Teemat ja toimenpidekokonaisuudet.....	21
Maankäyttö, palveluverkko & liikennejärjestelmä.....	22
Pyöräliikenneinfran suunnittelu ja rakentaminen.....	25
Kunnossapito ja tilapäiset liikennejärjestelyt.....	28
Pyöräilyyn kannustaminen.....	32
Pyörämatkailu ja vapaa-ajanpyöräily.....	36
Seuranta.....	39
Edellytykset.....	42
Kärkitoimenpiteet.....	43
7. Pyöräliikenteen ja edistämishjelman toteutumisen seuranta.....	44



# 1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Espoossa on tehty pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2013. Edistämishjelmassa määriteltä pyöräilyn tavoite ja toimenpiteet ulottuvat vuoteen 2024. Pyöräilyn edistämisen ohjausryhmä on toimeenpannut ja seurannut ohjelman edistymistä. Pyöräilyn edistämishjelmassa Espoo sitoutui tavoittelemaan ohjelmakaudella pyöräilyn kulkutapaosuuden kaksinkertaistamista 8 prosentista 15 prosenttiin. Tavoite on osa Brysselin sopimusta, jonka allekirjoittaneet eurooppalaiset kaupungit tavoittelevat kulkutapaosuuden nostamista 15 prosenttiin.

Espoossa on tehty paljon pyöräilyn edistämistoimenpiteitä, mutta niistä huolimatta kaupungissa ei olla päästy tavoiteltuun pyöräilyn kulkumuoto-osuuteen. Nykyisen ohjelmakauden päättymisen vuoksi edistämishjelma on tarpeen päivittää.

Edistämishjelman päivitystyön tavoitteena oli löytää parhaat toimenpiteet pyöräliikenteen olosuhteita ja pyöräilyyn kannustamista edistävän toiminnan kehittämiseksi sekä kehittää pyöräliikenteen seuranta ja seurannan mittareita. Edistämishjelman painopisteenä oli kaupungin oma toiminta, ja ohjelma tehtiin aiempaa laaja-alaisempaan yhteistyönä toimialojen kesken.

## Pyöräilyn edistämisen kytkeytyminen kaupungin strategiaan ja liikennepoliittisiin tavoitteisiin

Pyöräliikenteen edistäminen on osa Espoon kaupunkistrategiaa eli Espoo-tarinaa, joka päivitetään valtuustokausittain. Espoo-tarinassa 2026–2029 tavoitellaan liikenteen päästöjen vähentämistä ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista. Liikenteen päästöjen vähentäminen on keskeinen osa Espoon tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä.

Kestävä ja luonnonläheinen Espoo -kehitysohjelma on poikkihallinnollinen kehitysohjelma, joka osaltaan toteuttaa Espoo-tarinaa. Pyöräiliikenteen edistäminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on nostettu esiin kehitysohjelman tavoitteissa.

Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartta kokoaa yhteen konkreettiset toimenpiteet hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi ja ohjaa kaupungin toimintaa. Liikenne ja liikkuminen on yksi tiekartan painopisteistä.

## Hiilineutraali Espoo -tiekartassa liikenteelle asetettuja tavoitteita:

Tavoitteena on, että kaikki espoolaiset **voivat liikkua sujuvasti ja vähäpäästöisesti arjen matkat** kouluun, päiväkotiin, töihin ja palveluihin sekä vapaa-ajan harrastuksiin ja läheisten luo.

Espolaisten **tyytyväisyys liikenneoloihin** jalankulkijan, pyöräilyn sekä autoilun kannalta paranee.

Toimiva **joukkoliikenteen runkoverkko täydentyy kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä** sekä liityntäliikenteellä. **Matkaketjujen toimivuus paranee** liikennepalveluiden ja automaattisen joukkoliikenteen avulla. Varmistetaan, että uusien alueiden suunnittelussa varaudutaan laadukkaaseen ja käyttäjiä houkuttelevaan liityntäliikenteen pysäköintiin, **pyöräpysäköintiin** ja sähköautojen latausinfraan.

**Työpaikat toimivat kestävän liikenteen edistäjinä ja Espoon kaupunki näyttää työnantajana esimerkkiä.** Kestävien kulkumuotojen edistämiseksi selvitetään mahdollisuus **työsuhdepolkupyörän** käyttöön ottamiselle.

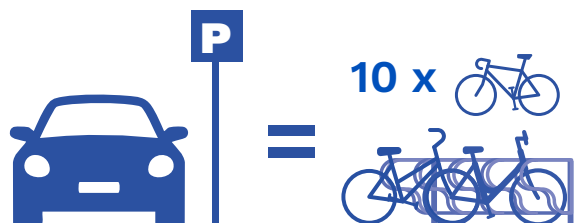
## 2. Pyöräliikenteen hyödyt

Turvallinen ja sujuva pyöräliikenteen infra on osa toimivaa liikennejärjestelmää. Pyöräliikennettä kannattaa edistää, koska sillä saavutetaan terveyshyötyjä, ympäristöetuja, aikasäästöjä, tehokkaampaa tilankäyttöä, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantumista. Pyöräliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo, vaan yksi keino turvallisemman, viihtyisämmän ja toimivamman kaupungin luomiseen.

### Pyöräily edistää kaupunkiympäristön viihtyisyyttä

Kasvavissa kaupungeissa on usein pulaa tilasta. Pyöräkaistan välityskyky on lähes kaksi kertaa niin suuri kuin autokaistan, mikä tekee pyöräliikenteestä hyvin tilatehokkaan kulkumuodon. Lisäksi kymmenen polkupyörää mahtuu pysäköimään samaan tilaan kuin yksi henkilöauto.

Pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun perustuvat keskustat ja asuinalueet koetaan viihtyisiksi, ja ne parantavat asumisen laatua ja asukkaiden tyytyväisyyttä elinympäristöön.



Pyöräliikenteen edellytysten parantaminen hyödyttää kaikkia liikennejärjestelmän käyttäjiä. Pyöräliikenteen edistäminen tasaa joukkoliikenteen ruuhkahuippuja. Pyörän ja joukkoliikenteen yhdistämisen matkaketjut vapauttavat autoliikenteen kapasiteettiä niille, jotka autoa tarvitsevat. Keskustojen elinvoimaisuus paranee, jos kaupunkitilaa saadaan lisää ja viihtyisyyttä parannetaan. Viihtyisässä ympäristössä kävellään enemmän ja viihdytään kauemmin.

### Pyöräily on yhdenvertaista

Pyöräileminen tekee arjen liikkumisesta yhdenvertaisempaa, koska pyöräily on mahdollista lähes kaikille, riippumatta iästä, liikkujan tiedoista ja taidoista, ajokortin omistuksesta tai tulotasosta.

Saksalaisen tutkimuksen mukaan erityisesti heikommassa asemassa oleville väestöryhmille, kuten pienituloisille perheille, ei-länsimaista lähtöisin oleville maahanmuuttajille ja vammaisille kansalaisille, pyöräily voi olla tärkeä keino itsenäisen ja omatoimisen elämäntavan turvaamisessa sekä edullisen liikkuvuuden ja sosiaalisten suhteiden mahdollistamisessa.<sup>1</sup>

Koetut liikenteen vaarat ovat yksi merkittävä syy lasten itsenäisen elinpiirin kaventumiseen Suomessa. Laadukas ja turvallinen pyöräily-ympäristö laajentaa erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäiden elinympäristöä, ja mahdollistaa itsenäisen liikkumisen.

Lähteet:

1) Schuster et al. (2023). Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior

## Pyöräily on päästötöntä



Pyörällä liikkuminen säästää ympäristöä, sillä pyöräiliikenne ei aiheuta ilmasto-, melu- tai lähipäästöjä. Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, ja Espoon tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Espoolaisten hiilidioksidipäästöistä noin kolmannes aiheutuu liikenteestä<sup>1</sup>.

Ilmansaasteet aiheuttavat Suomessa noin 1800–4000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain. Pienhiukkasista aiheutuu 1800 ennenaikaista kuolemaa vuosittain ja uusimpien tutkimusten mukaan jopa 4000 ihmistä vuodessa kuolee Suomessa ennenaikaisesti ilmansaasteisiin.<sup>2</sup>

Lähteet:

- 1) Espoon kaupunki (2024): Hiilineutraali Espoo 2030 tietokartta
- 2) Virpi Kollanius, THL 17.12.2014, HS 12.3.2019

## Pyöräilyn turvallisuus lisääntyy pyöräliikenteen määrien kasvaessa

Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt ja hyvä kunnossapito parantavat liikkumisen turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Oleellista on liikenneympäristö, joka ohjaa käyttäytymään liikenesääntöjen mukaan ja muita kunnioittavasti.

Kansainvälisten tutkimusten mukaan pyöräilyn suhteellinen turvallisuus lisääntyy pyöräilymäärien kasvaessa<sup>1</sup>.

Poliisin tietoon tulleista pyöräliikenteen onnettomuuksista suurin osa tapahtuu risteyksissä. Arvioiden mukaan 70 % kaikista loukkaantumiseen johtaneista pyöräliikenneonnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia<sup>2</sup>. Hyvällä kunnossapidolla voidaan ehkäistä pyöräliikenteen kunnossapidon puutteista johtuvia yksittäisonnettomuuksia, joita on Ruotsissa tehdyn tutkimuksen mukaan 40 % kaikista loukkaantumiseen johtaneista pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksista<sup>2</sup>.

Lähteet:

- 1) <https://swov.nl/en/fact-sheet/cyclists>
- 2) Cykelvegars standard, en kunnskassammanstalling med fokus på drift och underhåll 2011

## Pyöräily edistää terveyttä ja tuo säästöjä yhteiskunnalle



Säännöllisellä liikunnalla on positiivisia vaikutuksia sekä mielenterveyteen että fyysiseen hyvinvointiin.

Itä-Suomen yliopistossa tehdyn tutkimuksen mukaan 45 minuutin päivittäinen työmatkaliikunta on yhteydessä matalampiin elimistön

tulehdustasoihin.<sup>1</sup> Työmatkansa pyöräilevillä (3 tuntia pyöräilyä viikossa) on tanskalaisen tutkimuksen mukaan noin 28 % pienempi ennenaikaisen kuoleman riski<sup>2</sup>. Iso-Britanniassa tehty tutkimus osoittaa, että säännöllisesti pyöräilevillä on 15 % harvemmin määrätty masennus- ja ahdistuslääkkeitä<sup>3</sup>.

Vain 20 % suomalaisesta aikuisväestöstä<sup>4</sup> ja noin kolmasosa kouluikäisistä<sup>5</sup> saa riittävän määrän terveystoimintaa. 30 minuuttia pyöräilyä päivässä täyttää viikoittaisen kestävyysliikuntasuosituksen.

Fyysisen aktiivisuuden vähäisyys aiheuttaa Suomessa vuosittain noin 3,2–7,5 miljardin euron kustannukset yhteiskunnalle<sup>6</sup>. Pyöräliikenteen edistäminen tuo liikunnan lisääntymisen myötä yhteiskunnalle merkittäviä taloudellisia hyötyjä: Helsingissä on laskettu, että baanaverkon rakentamiseen sijoitettu euro tuo yhteiskunnalle 7,8 euron hyödyn<sup>7</sup>.

Lähteet:

- 1) Alaleuat S, Halonen JI, Jussila JJ, et al. (2024). Association between active commuting and low-grade inflammation: a population-based cross-sectional study. *Eur J Public Health*.
- 2) Andersen, L.B., Schnohr, P., Schroll, M., & Ole Hein, H. (2000). All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Archives of Internal Medicine*, 160(11), 1621-1628
- 3) Berrie et al. (2024) Does cycle commuting reduce the risk of mental ill-health? An instrumental variable analysis using distance to nearest cycle path.
- 4) OPM 2018:30 Suomalaisten objektiivisesti mitattu fyysinen aktiivisuus, paikallaanolo ja fyysinen kunto
- 5) Husu P, Tokola K, Vähä-Ypyä H, Sievänen H, Kokko S, Villberg J, Vasankari T. (2024) Physical activity has decreased in Finnish children and adolescents from 2016 to 2022. *BMC Public Health* (2024) 24:1343
- 6) Tommi Vasankari, Päivi Kolu (toim.) 2018: Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018
- 7) Helsingin kaupunki 2014: Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä

## 3. Pyöräliikenteen nykytila Espoossa

### Pyöräliikennemäärien kehitys

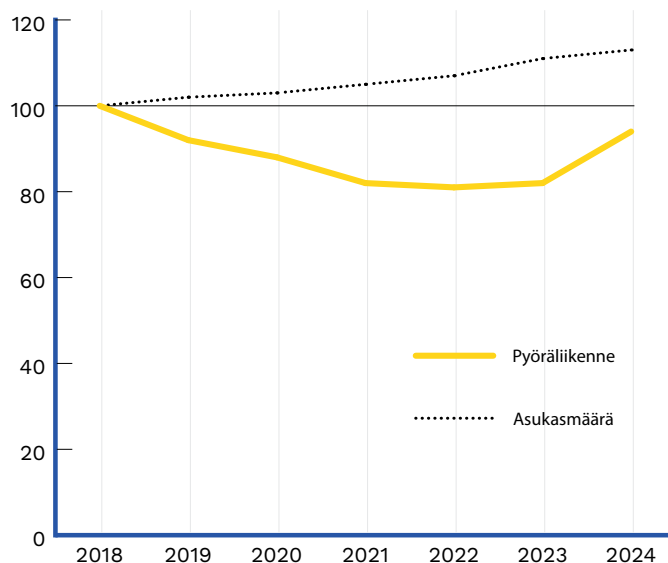
Espoossa on laskettu pyöräliikenteen määriä vuodesta 1997 lähtien automaattisten mittauspisteiden avulla. Liikennekäyttämistä seurataan lisäksi kulkutapajakauman avulla.

Pyöräliikenneindeksi kuvaa pyöräilijämäärien kehitystä kesäkaudella (15.5.–15.9.) arkivuorokausiliikenteessä (ma–pe). Indeksissä pyöräilijämääriä verrataan lähtövuotena pidettävään

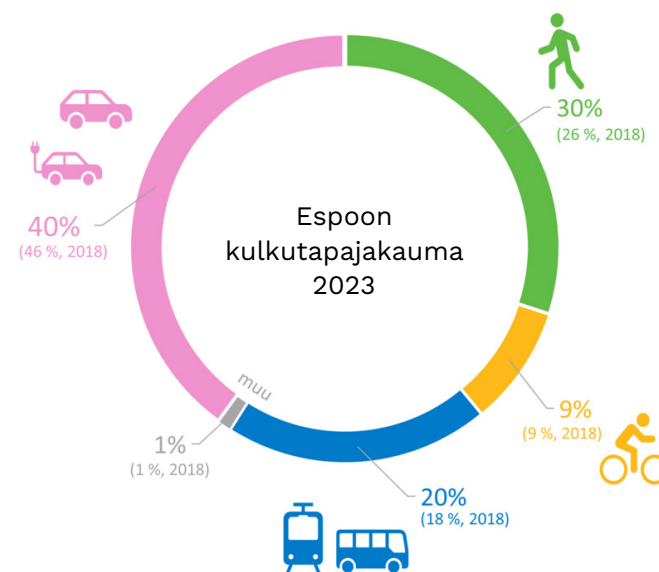
vuoteen 2018 (indeksin perustaso 100). Pyöräliikennemäärät saadaan Espoon automaattilaskimista, joita on 16 kappaletta. Indeksissä ovat mukana vain ne laskimet, jotka olivat käytettävissä sekä arvioitavana vuonna että sitä edeltävänä vuonna. Vuodesta 2018 pyöräliikenneindeksi on laskenut 6 prosenttiyksikköä. Viimeisen vuoden aikana kasvua on kuitenkin tapahtunut 12 prosenttiyksikköä.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuus Espoossa oli 9 % vuonna 2023 (HSL 2023). Pyöräliikenteen kulkutapaosuus on noussut vain hieman kymmenen vuoden takaisesta, jolloin se oli 8 %. Kestävän liikumisen (kävely, pyöräliikenne, joukkoliikenne) yhteenlaskettu osuus oli Espoossa yhteensä 59 %, mikä on selvästi maan keskiarvoa korkeampi.

Espon pyöräilijämäärien kehitys 2018–2024  
pyöräliikenneindeksillä mitattuna



Lähde: Espon pyöräilyindeksi



Lähde: HSL Liikkumistutkimus (2023)

## Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja sen toteutuminen

Espoon pyöräliikenteen tavoiteverkossa (yleiskaavan luonnosvaihe) on määritelty pyöräliikenteen baanat, pääreitit ja aluereitit. Baana on pyöräliikenteen valtaväylä, joka palvelee kaikkia, mutta varsinkin pitkämatkaista ja turvallista pyöräilyä. Baanat yhdistävät Espoon kaupunkikeskukset toisiinsa sekä naapurikaupunkeihin. Pääreitti on liikennemääriltään vilkas alue- ja paikalliskeskuksia yhdistävä reitti, joka kulkee työ-, palvelu ja asuinkehitymien kautta. Aluereitti on pääreitiverkkoa täydentävä tärkeä reitti. Tavoiteverkon lisäksi Espoossa on pyöräliikenteen paikallisreittejä.

Espoon yksi erityispiirre on rantaraitti, joka on Espoon merenrannan rantaviivaa seuraileva ainutlaatuinen virkistys- ja ulkoilureitti. Rantaraitti sijoittuu hyvin monipuolisiin ympäristöihin. Sen luonne vaihtelee luonnonsuojelualueen reunamilla kulkevasta kivituhkapintaisesta raitista asfalttipintaiseen kävely- ja pyörätiehen, tai modernin kaupunkiympäristön kivettyyn promenadiin.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko sisältää Helsingin seudun MAL-työssä tunnistetut seudun kanalta merkittävät baanat ja seudulliset pääreitit. Tavoitteellisen baanaverkon pituus on noin 65 km (lisäksi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan baanat noin 34 km) ja pääverkon pituus noin 156 km. Espoossa on yhteensä 1404 km pyörätieverkkoa.



Espoon baanaverkkoa on rakennettu tähän mennessä noin 8 km. Tavoitteena on, että vuonna 2030 baanaverkkoa olisi rakennettu 20 km.

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa toteutetaan pitkäjänteisesti. Tavoiteverkon toteuttamiselle luodaan edellytyksiä kaavoituksessa, ja sitä toteutetaan eri tavoin osana julkisen infrastruktuurin rakentamista. Pääosa verkosta ja sen parannuksista toteutetaan katu, tie- ja liikennehankkeiden yhteydessä. Osa rakennetaan pyöräliikenteen erillishankkeina teknisen lautakunnan vuonna 2020 hyväksymän pyöräilyn pääreittien toteuttamisohjelman mukaisesti määrärahojen puitteissa.

## Investointien taso ja kehitys

Espoossa varataan erillinen kävely- ja pyöräliikenneinfran kehittämiseen tarkoitettu määräraha, jolla rahoitetaan hankkeita, joissa toteutetaan vain kävely- ja pyöräliikenneinfra. Kävely- ja pyöräliikenneinfran rakentamiseen varattu määräraha on ollut viime vuosina 5–13 miljoonaa euroa/vuosi. Tästä summasta pyöräliikenneinfraan varatun määrärahan osuus on vaihdellut vuosittain 1–7 miljoonaa euron välillä. Summa ei sisällä investointeja pyöräpysäköintiin eikä kaupunkipyörien kustannuksia.

Lisäksi kävely- ja pyöräliikenneinfraa rakennetaan merkittävästi muiden katu- ja väylähankkeiden yhteydessä. Muiden hankkeiden yhteydessä rakennetusta pyöräliikenneinfraa ei tehdä erillistä kulkumuotoa kohtaisesti kustannuseurantaa.

Pyöräteiden ja jalkakäytävien uudelleenpäälystykset toteutetaan Espoossa pääosin investoinnin määrärahoista. Niiden osuutta koko päälylystysmäärärahasta ei ole eroteltu.

## Liityntäpyöräpysäköinti

Vuonna 2023 Espoossa oli 6 425 liityntäpysäköintipaikkaa polkupyörille. Määrä on kymmenen vuoden aikana lisääntynyt merkittävästi, sillä vuonna 2014 paikkoja oli 1 055. Uusia liityntäpyöräpysäköintipaikkoja on rakennettu erityisesti länsimetron asemille.

Pysäköityjen pyörien lukumäärä oli syyskauden 2024 laskennassa 1325 kappaletta ja kokonaiskäyttöaste noin 20 prosenttia. Käyttöasteen perusteella suosituin alue oli Aalto-yliopisto (käyttöaste 82 prosenttia). Alle 10 prosentin käyttöastealueita oli yhteensä seitsemän.



Ami Koiranen, Espoon kaupunki



Olli Häkämies, Espoon kaupunki / Espoon Rantaraitti

## Kaupunkipyörät ja sähköpotkulaudat

Vuonna 2024 kaupunkipyörillä tehtiin Espoossa reilu 310 000 matkaa. Vuonna 2024 Espoossa kaupunkipyörien päivakohtainen käyttöaste oli 1,3 matkaa/pyörä.

Kaupunkipyöriä käytetään erityisesti vapaa-ajan- ja asiointimatkoihin. Kaupunkipyörien käytön yhdistäminen joukkoliikenteeseen on yleistä. Espoossa kaupunkipyöriä käytetään eniten Otaniemessä. Matinkylän metroasemalta

ja Leppävaaran juna-asemalta löytyvät Otaniemen jälkeen Espoon suosituimmat asemat. Palvelun kokonaistyytyväisyys ja erityisesti palvelun suositteluhaluus ovat olleet korkealla tasolla nykyisen järjestelmän ensimmäisestä vuodesta 2016 lähtien. Vuonna 2024 Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelun NPS-luku oli 47, joka vastaa Taloustutkimuksen tulkintaohjeen mukaan erinomaista tulosta.

Yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat yleistyivät voimalla vuonna 2021 ja vaikuttivat osaltaan kaupunkipyörien käyttömääriin. Sähköpotkulaudat tuntuvat vakiinnuttaneen asemansa ja niillä tehtiin vuoden 2024 aikana yli 1,1 miljoonaa matkaa. Yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja oli Espoossa käytössä keskimäärin noin 3500 kappaletta vuonna 2024 toukokuusta syyskuuhun.

Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräpalveluiden sopimuskaudet päättyvät vuonna 2025. Helsingin seudun liikenne (HSL) on käynnistänyt seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun yhteistyössä kaupunkien kanssa. Tavoitteena on kilpailuttaa koko seudulle yhtenäinen kaupunkipyöräpalvelu vuodesta 2026 alkaen.

## Opastus

Pyöräliikenteen opastuksen parantamista on käynnistetty laatimalla vuonna 2023 yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Kauniainen kaupungin kanssa koko Espoon kattava viitoituksen yleissuunnitelma. Vuonna 2024 suunnittelua on jatkettu laatimalla rakennussuunnitelmia, jotka valmistuvat kesällä 2025. Viitoituksen rakentaminen koko Espooseen on tarkoitus aloittaa suunnitelmien valmistumisen jälkeen. Uusia pyöräliikenteen opastauluja on jo toteutettu Länsibaanalle Helsingin rajalta Matinkylään, Laajalahdenbaanalle Kehä 1:n varteen ja Merituulentielle.

## Talvikunnossapito

Talvisin pyöräväyliä aurataan ja liukkautta torjutaan reitistä riippuen hiekoittamalla tai harjaamalla ja suolaamalla.

Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät on jaettu Espoossa kahteen kunnossapitoluokkaan, joiden mukaan väyliä hoidetaan. Korkeampaan kunnossapitoluokkaan A kuuluu pyöräväyliä noin 380 kilometriä ja alempaan luokkaan B noin 780 kilometriä. Valtion talvikunnossapidettäviä pyöräväyliä on Espoossa A-luokassa 15 km ja B-luokassa 20 km.

Kunnossapidon tehtäväkorteissa A-luokassa aurauksen lähtökynnys on lumelle 3 cm ja sohjon poistolle on 2 cm. Edellytetty toimenpideaika on lähtökynnyksen ylittyessä 4 tuntia, kuitenkin siten, että auraus on suoritettu yöllisen lumisateen jälkeen klo 7:00 mennessä. Kunnossapidon B-luokassa aurauksen lähtökynnys on lumelle 5 cm ja sohjon poistolle 4 cm. B-luokassa edellytetty toimenpideaika on lähtökynnyksen ylittyessä 14 tuntia, kuitenkin siten, että auraus on suoritettu yöllisen lumisateen jälkeen klo 21:00 mennessä.

Näiden lisäksi harjasuolausmenetelmällä kunnossapidettäviä tehostetun talvihoidon reittejä on noin 22 kilometriä. Kunnossapitomenetelmänä harjasuolaus on Espoossa noin reilu kaksi kertaa kalliimpaa verrattuna perinteiseen A-luokan pyörätien talvikunnossapitoon. Harjasuolaus on tehokas menetelmä pyöräteiden talvihoitoon etenkin rannikkoalueilla, missä



Ami Koiranen, Espoon kaupunki / Läntinen Tarvonsilta Tarvonbaanalla

lämpötilat vaihtelevat nopeasti nollan molemilla puolilla. Haittoina on esitetty pyörien ruostuminen ja lemmikkieläimille aiheutuvat ongelmat. Toisaalta harjasuolatuista reiteistä hyötyvät kaikki lähiliikkujaryhmät ja erityisenä hyötynä kannattaa mainita kevään katupölyongelman välttäminen. Onnistunut harjasuolaus vaatii hyvää ammattitaitoa, reagointia ja valvontaa.

Pyöräteiden talvihoito on noussut asukaskeskeisessä yhdessä tärkeimmäksi aiheeksi, jonka kehittämistä toivotaan (ks. luku 4). Yhtenä nykyisenä haasteena Espoossa on ilta-aurauksen resurssivaje, mikä tietyissä olosuhteissa johtaa epätasaisen polanteen syntymiseen ja sohjon jäätymiseen. Polanteen poistaminen taas on selvästi hankalampaa ja hitaampaa kuin vastasataneen lumen auraaminen.



Olli Urpela, Pintaliitodesign

## Edellisen pyöräilyn edistämishjelman toteutuminen

Pyöräilyn edistämishjelmassa (2013–2024) oli 21 toimenpidettä. Monet toimenpiteistä ovat jatkuvaa työtä ja toiminnan kehittämistä. Suurin osa ohjelman toimenpiteistä on käynnistetty. Parhaiten ovat edistyneet toimenpiteet koskien asuinkiinteistöjen pyöräpysäköintiohjeita ja pyöräpysäköinnin toteuttamista joukkoliikenteen asemille, mutta kaupungin omien, olemassa olevien toimitilojen pyöräpysäköinnin parantamista ei ole aloitettu.

Espoon kaupungin työntekijöille keväällä 2024 tehdyn kyselyn mukaan Pyöräilyn edistämishjelman toteuttamisen aikana on saavutettu seuraavia merkittäviä onnistumisia: pyöräliikenteen edistämisen osaaminen on parantunut, pyöräliikenteeseen liittyvää tietoa ja dataa on paremmin saatavilla, yhteistyö muiden tiimien ja yksiköiden kanssa on parantunut ja pyöräliikenteen edistämiseen koetaan osoitetun enemmän henkilöresursseja.

Kyselyyn vastanneet kokivat suurimmiksi haasteiksi pyöräliikenteen edistämistyölle poliittisen tuen puutteen ja pyöräliikenteen heikon aseman ratkaistaessa suunnitteluratkaisuihin liittyviä ristiriitatilanteita. Lisäksi määrärahojen ja henkilöresurssien niukkuus aiheuttavat haasteita edistämistyölle.

## 4. Sisäinen vuorovaikutus ja asukkaiden näkemykset

### Kaupungin sisäinen vuorovaikutus

Pyöräliikenteen edistämishjelman päivityksen aikaisella vuorovaikutuksella haluttiin parantaa kaupungin asiantuntijoiden tietoisuutta ja sitoutuneisuutta pyöräliikenteen edistämiseen, saada tietoa ja ideoita käytännön työssä esiintyvistä haasteista ja kehittämisehdotuksista ja varmistaa tiedonkulku eri osapuolten välillä.

Kehittämisohjelman laatimisesta ja käytännön organisoinnista vastasi työryhmä, johon kuuluivat konsultin avainhenkilöt ja pyöräliikenteestä vastaavat suunnittelijat kaupunkitekniikan keskuksista ja kaupunkisuunnittelukeskuksesta. Työryhmä oli tiiviissä vuorovaikutuksessa koko työn tekemisen ajan.

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat edustajat kaupunkisuunnittelukeskuksesta, kaupunkitekniikan keskuksista, kestävän kehityksen osaamiskeskuksista, Visit Espoosta, liikunnasta ja urheilusta, ympäristönsuojelusta, kasvun ja oppimisen toimialalta sekä Tilapalvelut-liikelaitoksesta. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa. Lisäksi työtä ohjasivat kaupunkiympäristötoimialan ja kasvun ja oppimisen toimialan johtoryhmät.

Työn alussa keväällä 2024 kerättiin kyselyn avulla näkemyksiä nykyisen edistämishjelman toteutumisesta ja päivitettävän

edistämishjelman sisällöstä pyöräliikenteen edistämisen parissa työskenteleviltä Espoon kaupungin työntekijöiltä. Suurin osa kyselyyn vastanneista 80 henkilöstä työskentelee kaupunkitekniikan keskuksessa ja kaupunkisuunnittelukeskuksessa. Kyselyssä saatuja ideoita konkreettisiksi kehittämistoimenpiteiksi hyödynnettiin keskustelun pohjana keväällä pidetyissä työpajoissa. Kyselyn mukaan tärkeimmät kehitettävät asiat pyöräliikenteen edistämiseksi olisivat:

- asenteisiin ja mielikuviin vaikuttaminen markkinointia ja tiedotusta lisäämällä,
- pyöräliikenteen reittien ja infran selkeyden ja jatkuvuuden parantaminen ja
- kunnossapidon laadun parantaminen.

Kehitystarpeita ja konkreettisia toimenpiteideoita kerättiin keväällä 2024 teemakohtaisissa työpajoissa, joihin oli kutsuttu laajasti aiheen parissa työskenteleviä asiantuntijoita. Työpajoja järjestettiin yhteensä viisi alla luetelluista teemoista. Suluissa työpajaan osallistuneiden henkilöiden määrä.

- pyöräliikenteen seuranta ja datan kerääminen (11),
- pyöräliikenne kaava- ja liikennejärjestelmätasolla ja suunnitteluohjeet (13),
- pyöräliikenteen infra, pysäköinti, opastus ja kaupunkipyörät (10),

- pyöräväylien kunnossapito, talvihoito ja tilapäiset liikennejärjestelyt (14) ja
- liikkumisen ohjaus, vapaa-ajanpyöräily ja viestintä (15).

Teemojen kehittämistarpeita ja edistämishjelmassa esitettäviä toimenpiteitä syvennettiin syksyllä 2024 pidetyissä ryhmäkeskusteluissa. Keskusteluja oli yhteensä yhdeksän. Lisäksi toimenpiteiden kokonaisuuden ja sisällön tarkentamisesta on järjestetty useita sisäisiä palaverieja ja pienempiä työkokouksia.

### Asukkaiden näkemykset

Asukkaiden näkemyksiä ja toiveita pyöräliikenteen edistämiseen kerättiin sekä aiemmin tehdyistä kyselytutkimuksista että tämän työn yhteydessä toteutetun kyselyn avulla. Työssä hyödynnettyjä aiemmin tehtyjä kyselytutkimuksia olivat Yhdyskuntatekniset palvelut 2024 -tutkimus ja vuonna 2021 toteutettu MAL seutubarometri. Lisäksi edistämishjelman päivittämistyön aikana syksyllä 2024 toteutettiin Espoon liikennebarometri, johon saatiin muutama pyöräliikenteeseen liittyvä lisäkysely.

## Espoon liikennebarometri 2024

Liikennebarometri on sukupuolen ja iän perusteella kiintiöity otostutkimus, jonka tulokset kuvaavat liikkumista syksyllä.

Espoon liikennebarometrin 2024 mukaan 65 % vastaajista arvioi pyöräilijöiden liikkumisolosuhteiden olevan Espoossa melko tai erittäin hyvät. Luku on säilynyt samalla tasolla vuodesta 2016. Tyytyväisyys pyöräilijöiden olosuhteisiin asuinalueilla vaihtelee jonkin verran suuralueittain: tyytyväisimpiä (4,06, asteikko 0–5) ollaan Suur-Tapiolan alueella ja tyytymättömiä (3,65) Vanhan Espoon alueella.

Pyöräilyn omalla asuinalueella turvallisesti tai melko turvallisesti kokee 83 % vastaajista. Osuus on pienempi verrattuna kävelyn (93 %) tai autoilun (90 %) turvallisesti kokeviin.

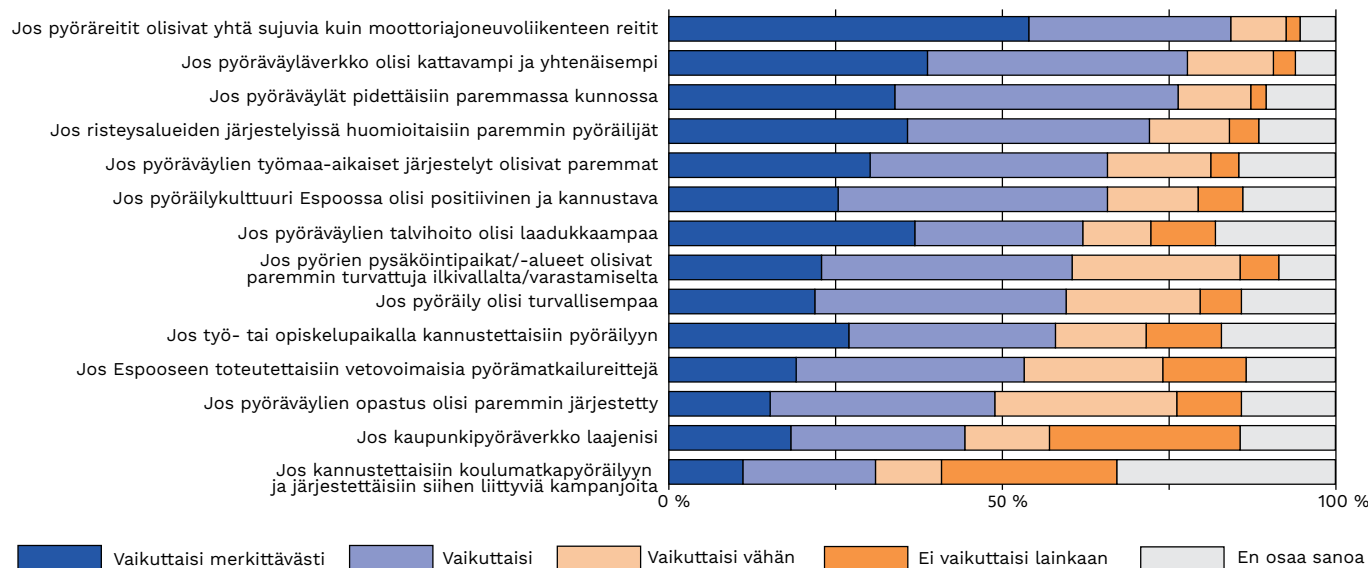
Merkittävämmäksi parantamiskohteeksi pyöräilyn aloittamiseen tai lisäämiseen mainitaan pyörätieverkon parempi kattavuus ja yhtenäisyys (29 % vastaajista), pyöräpysäköintipaikkojen parempi turvallisuus ilkeivallalta ja varastamiselta (27 %) ja pyöräväylien laadukkaampi talvihoito (24 %). Toisaalta 25 % vastaajista sanoo, että mikään infraan liittyvä parannus ei saisi heitä aloittamaan pyöräilyä tai pyöräilemään enemmän. Tätä tukevat vastaukset kysymykseen ”Mikä tekijä on eniten vaikuttanut

pyöräilemättä jättämiseen tai pyöräilyyn harvoin?” Vastauksissa korostuvat olosuhteiden sijaan henkilökohtaiset syyt, pitkä välimatka ja pyörän saatavuus.

Pyöräteiden talvihoitoon tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä on liikennebarometrin mukaan 20 % vastaajista. Yhdyskuntatekniset palvelut 2024 kyselyssä lumenauraus jalankulku- ja pyöräteillä sai 2,85 pistettä (asteikko 0–5), mikä on heikoimpia tuloksia tutkimuksessa mukana olleista kunnista. Saman tutkimuksen mukaan muita tärkeimpiä katujen parantamiseen liittyviä asioita ovat päällysteiden kunnossapito, jalankulku- ja pyöräteiden lumen poisto tai hiekoitus ja katujen lumen poisto.

Liikennebarometriin vastanneista 87 % suhtautuu pyöräilyn edistämisen tavoitteeseen positiivisesti.

### Seuraavaksi luetellaan pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastaa jokaisen kohdalla kuinka paljon kukin parannus vaikuttaisi halukkuuteesi pyöräillä.



N=1004

Lähde: Espoon liikennebarometri 2024

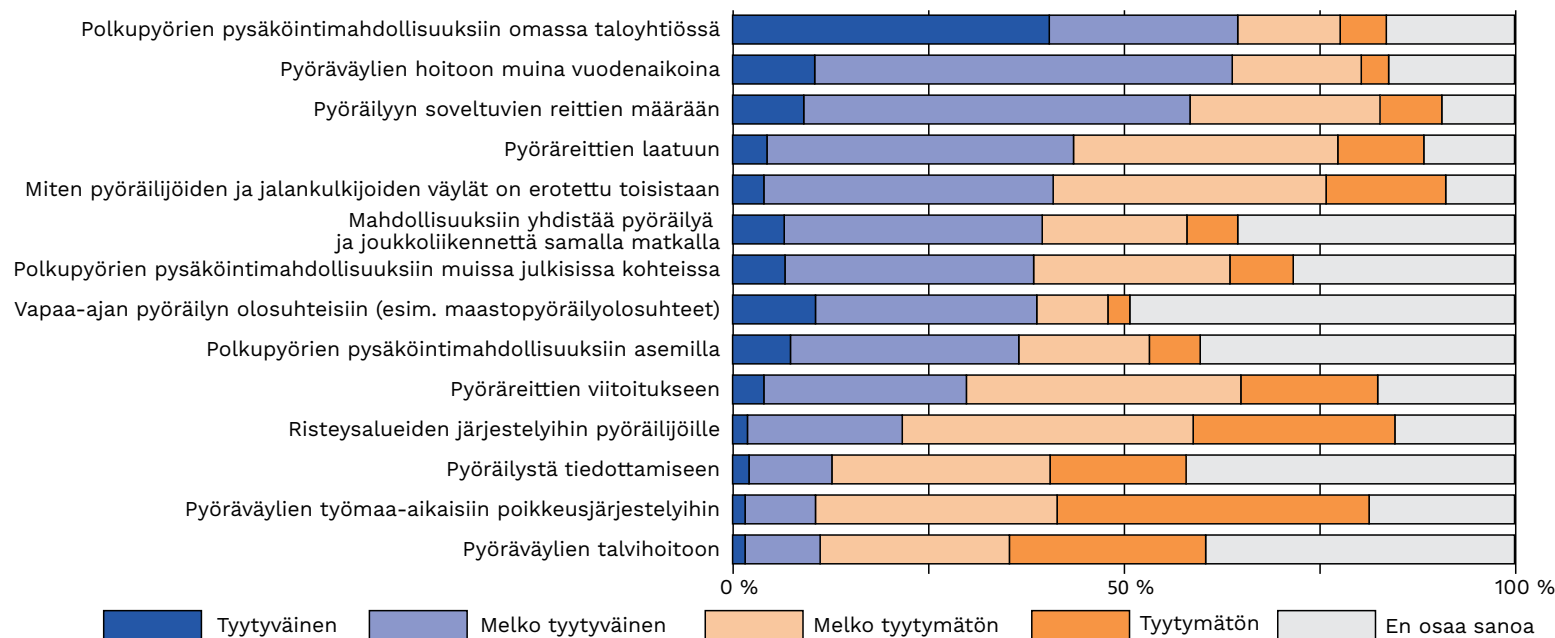
## Pyöräliikenteen edistämishjelman kysely asukkaille

Tutkimus toteutettiin nettikyselynä, jota markkinoitiin pääasiassa sosiaalisen median kanavissa. Kyselyyn vastasi yhteensä 439 henkilöä. Vastaajista 86 % oli 30–64-vuotiaita ja 94 % ilmoitti pyöräilevänsä vähintään kerran viikossa ja 44 % ympäri vuoden. Vastausten voidaan siis katsoa edustavan aktiivisesti pyöräilevien espooalaisten näkemyksiä.

Kyselyssä Espoo sai pyöräilykaupunkina arvosanan 2,7 asteikolla yhdestä viiteen. Vastajat ovat tyytyväisimpiä polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin omassa taloyhtiössä, pyöräreittien määrään, sekä reittien hoitoon muulloin kuin talvisin. Lisäksi Rantaraitti sai vastauksissa kiitosta kauniista maisemistaan ja virkistysmahdollisuuksistaan. Eniten tyytymättömyyttä aiheuttavat talvikunnossapidon epäjohtonmukaisuus sekä pyöräliikenteen reittien jatkuvuuden ja sujuvuuden puutteet.

Suurimmat esteet vastaajien pyörällä liikkumiseen liittyvät puutteelliseen infrastruktuuriin, kuten pyöräteiden verkoston ja kunnossapidon ongelmiin, etenkin uusilla asuinalueilla. Talviaikainen kunnossapito saa kyselyssä paljon kritiikkiä, sillä vastaajat kokevat lumenpoiston ja hiekoituksen riittämättömiksi. Turvallisuuteen liittyvät ongelmat keskittyvät erityisesti risteysjärjestelyihin ja autoilijoiden väistämismellisuuden noudattamatta jättämiseen. Pitkät välimatkat heikentävät pyöräilyn houkuttelevuutta erityisesti työmatkoilla. Lisäksi turvallisten ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen puute nousee vastauksissa esille.

### Miten tyytyväinen olet Espoossa...?

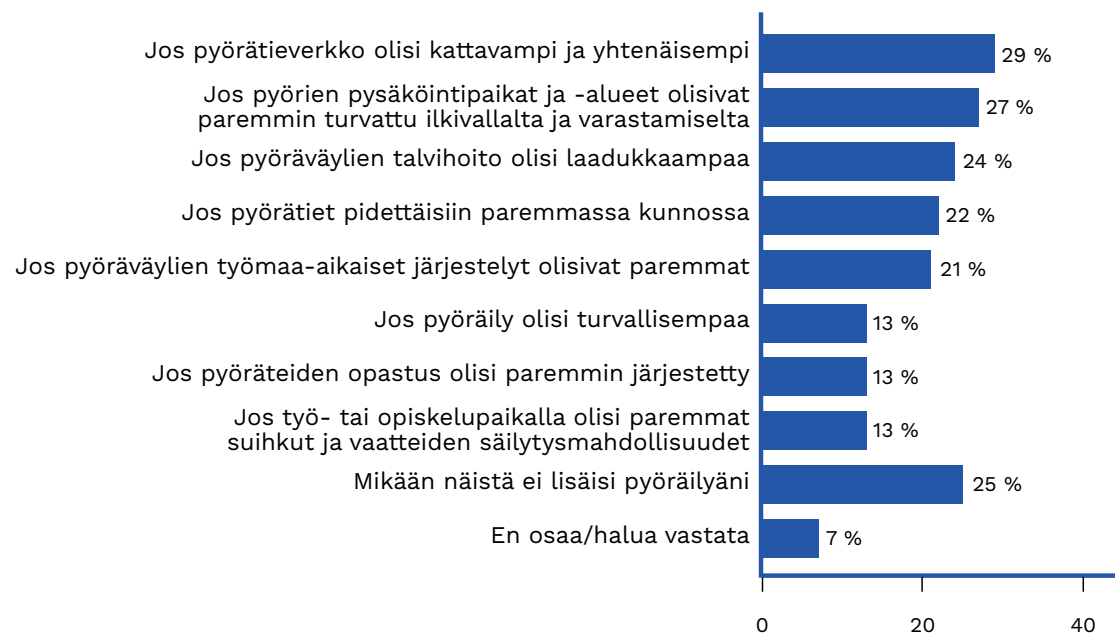


Lähde: Kysely pyöräliikenteen edistämishjelmistä Espoon asukkaille (2024)

Kun tuloksia vertaa liikennebarometriin, havaitaan samankaltaisuuksia infrastruktuuriin, kunnossapitoon ja turvallisuuteen liittyvissä huolissa.

Vastaajien mielestä merkittävimmät toimenpiteet pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi olisivat yhtenäisen ja kattavan pyöräliikenneverkon rakentaminen, talvikunnossapidon selkeä parantaminen sekä turvallisuuden lisääminen risteysjärjestelyjä selkeyttämällä. Näillä parannuksilla olisi vastaajien mukaan huomattava vaikutus pyöräilyn houkuttelevuuteen ja määrään Espoossa.

### Seuraavassa on pyöräliikenteeseen liittyviä parannuksia. Mitkä näistä parannuksista saisivat sinut pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?



Lähde: Kysely pyöräliikenteen edistämisestä Espoon asukkaille (2024)

## 5. Pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

Pyöräliikenteen edistämisen uudet päätavoitteet pitävät sisällään tavoitteet pyöräilymäärien kasvusta sekä pyöräilyn olosuhteiden parantumisesta, eli kytkennän maankäytön ja infrastruktuurin kehittämiseen. Lisäksi päätavoitteessa pyöräilyn edistäminen kytketään osaksi laajempaa asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä.

### **Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päätavoitteet:**

**Espoon tavoitteena on, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus ja pyöräilijöiden määrä kasvavat.**

Espoossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista kaikille.

Lisääntynyt arkiliikkuminen pyörällä edistää espoolaisten hyvinvointia.

Espoon pyöräilyn edistämishjelman 2013–2024 päätavoitteena oli kasvattaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta 15 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä. Lisäksi tavoitteena oli olla matkaketjujen ja laatureittien mallikaupunki. Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päivityksessä haluttiin päivittää myös tavoitteet vastaamaan kaupungin tämänhetkistä kehitysuuntaa ja tahtotilaa.

Ohjelman tavoitteiden päivittämiseen kerättiin kaupungin asiantuntijoiden näkemyksiä kyselyn avulla. Kyselyn lisäksi ohjelman tavoitteita ideoitiin hankkeen ohjausryhmässä, joka koostui eri toimialoilla työskentelevistä asiantuntijoista. Päätavoitteeseen haluttiin näkyviin pyöräilyn lisääminen ja aiempaa vahvemmin pyöräilyn edistämisen laaja-alaisuus.

Päätavoitetta tarkentamaan määriteltiin kuusi alatavoitetta, jotka kuvaavat konkreettisimmin, miten päätavoite pyritään saavuttamaan. Alatavoitteiden teemat koskettavat kaikkia eri kaupungin toimialoja, joilla pyöräilyä halutaan edistää. Alatavoitteiden teemat ovat maankäyttö, palveluverkko ja liikennejärjestelmä, pyöräliikenneinfran suunnittelu ja rakentaminen, kunnossapito ja tilapäiset liikennejärjestelyt, pyöräilyyn kannustaminen, pyörämatkailu ja vapaa-ajanpyöräily sekä seuranta.

Alatavoitteiden lisäksi tunnistettiin pyöräilyn edistämisen edellytyksiä, joita ovat päätöksenteko, resurssit ja yhteistyö. Edellytysten kehittymiselle tunnistettiin muiden teemojen mukaisesti muutamia kehittämistoimenpiteitä, jotka on esitetty kohdassa toimenpiteet.



Ami Koiranen, Espoon kaupunki / Veräjänpellonreitin pääpyörätie Leppävaarassa

# PÄÄTAVOITTEET

Espon tavoitteena on, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus ja pyöräilijöiden määrä kasvavat.

Espossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista kaikille.

Lisääntynyt arkiliikkuminen pyörällä edistää espoolaisten hyvinvointia.

## EDELLYTYKSET

### Päätöksenteko

Päätöksenteossa annetaan painoarvoa pyöräilylle

### Resurssit

Pyöräilyn edistämiseksi varataan riittävät resurssit

### Yhteistyö

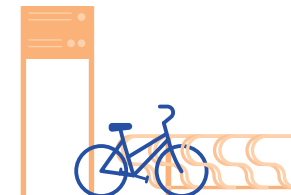
Pyöräilyn edistämistä tehdään laaja-alaisessa yhteistyössä

## TEEMAT JA ALATAVOITTEET



**Maankäyttö, palveluverkko & liikennejärjestelmä**

Maankäytön, palveluiden ja liikenneverkon suunnittelu tukee pyöräliikenteen kehittymistä



**Pyöräliikenneinfran suunnittelu ja rakentaminen**

Espossa on jatkuva, laadukas ja turvallinen pyöräliikenteen verkko, laadukas pyöräpysäköinti ja toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä



**Kunnossapito ja tilapäiset liikennejärjestelyt**

Kunnossapidon ja tilapäisten liikennejärjestelyiden laatu kannustaa ympäri-voitukseen pyöräilyyn



**Pyöräilyyn kannustaminen**

Espoo kannustaa ja kasvattaa pyöräilyyn



**Pyörämatkailu ja vapaa-ajanpyöräily**

Espossa on monipuoliset ja tunnetut reitit pyörämatkailuun ja vapaa-ajanpyöräilyyn



**Seuranta**

Pyöräliikenteen infran, määrien ja vaikutusten kehitystä seurataan ja tietoa hyödynnetään suunnittelussa ja päätöksenteossa

## 6. Toimenpiteet

Pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää kuuden alatavoitteen alle sijoittuvat 18 toimenpidekokonaisuutta, joiden kehittäminen on työssä tunnistettu tärkeäksi. Jokaisen toimenpidekokonaisuuden sisään on tunnistettu ns. ensimmäisiä askelia eli konkreettisia toimenpiteitä, joita aiheen piirissä tulisi ensimmäisenä lähteä toteuttamaan. Ensimmäisten askeleiden määrittelyssä on otettu huomioon tällä hetkellä käytettävissä olevat henkilöresurssit ja investointimäärärahat eikä merkittäviä lisäresursseja edellyttäviä toimenpiteitä ole esitetty.

Ensimmäisiä askeleita eli konkreettisia toimenpiteitä määriteltiin yhteensä 49 kappaletta. Näistä toimialat tunnistivat pyöräliikenteen edistämisen kannalta tärkeimmiksi 11. Näitä tärkeimpiä toimenpiteitä kutsutaan kärkitoimenpiteiksi. Kärkitoimenpiteet on esitetty toimenpidetaulukoissa tähdellä ja lisäksi ne on koottu omaan taulukkoonsa luvun loppuun.

Espoossa tehdään paljon hyvää työtä pyöräliikenteen edistämiseksi jo nyt. Kehittämistoimenpiteiden lisäksi jokaisen teeman alle onkin tunnistettu asioita, joita jo nyt tehdään hyvin ja joista kannattaa pitää kiinni jatkossakin.

Tässä ohjelmassa tunnistetut ensimmäiset askeleet on tarkoitus toteuttaa seuraavan noin viiden vuoden kuluessa. Toimenpiteet pyritään käynnistämään mahdollisimman pian

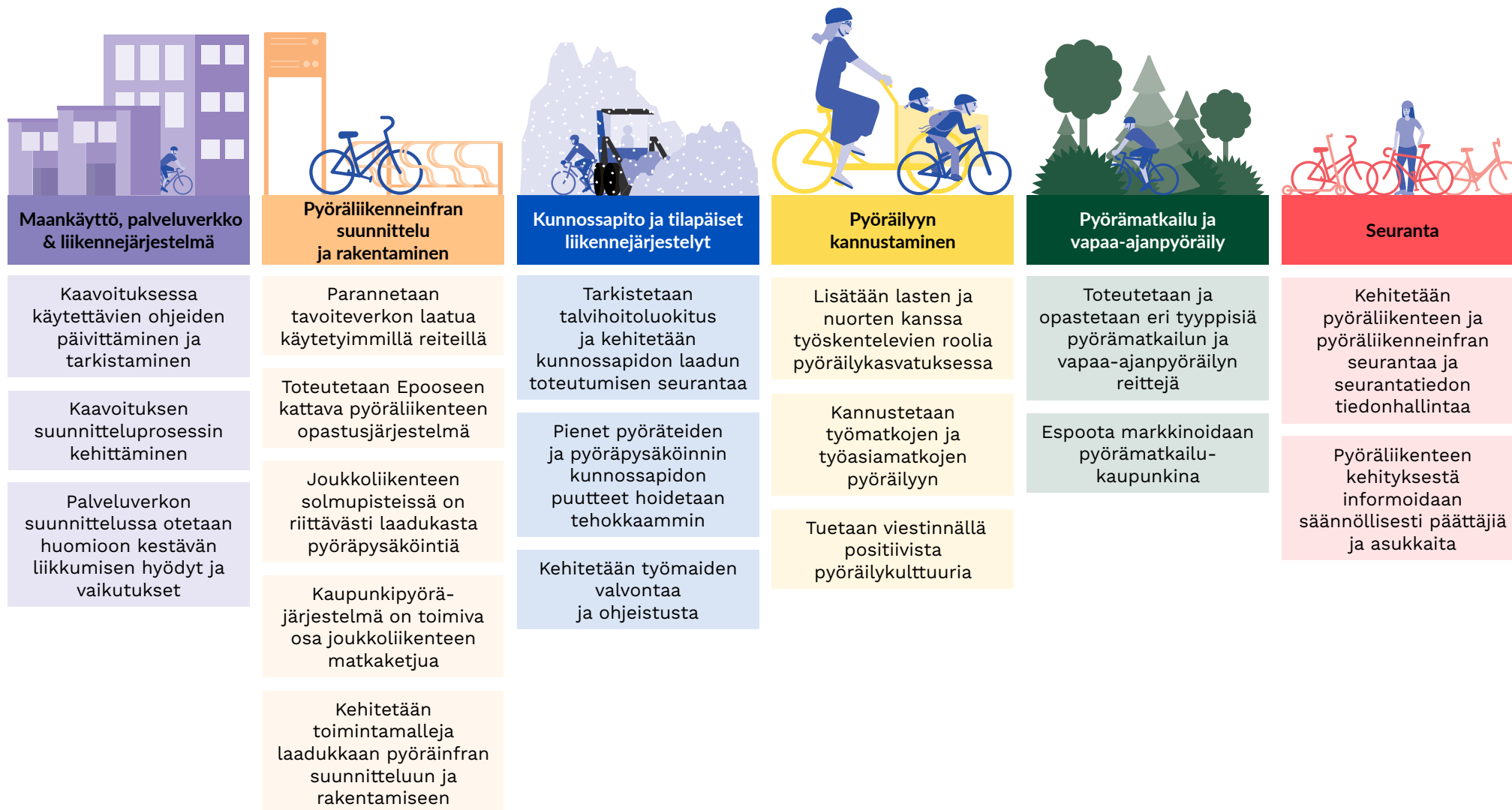
tunnistaen, että osa toimenpiteistä vaatii enemmän aikaa käytäntöön viemiseksi, ja osa toimenpiteistä on jatkuvaa työtä. Tarkoitus on, että seuraavia kehittämistoimenpiteitä tunnistetaan ja ryhdytään toteuttamaan toimenpidekokonaisuuksien sisällä sitä mukaa, kun nyt tunnistetut ensimmäiset askeleet on

otettu. Seuraavien toimenpiteiden tunnistamisessa auttavat jokaisen teeman alle kirjatut haasteet ja kehittämistarpeet, joihin vain osaan on pystytty tarttumaan työn tässä vaiheessa. Lisäksi toimintaympäristössä voi joskus tapahtua nopeitakin muutoksia, jotka edellyttävät toimenpiteiden päivittämistä.



Ami Koiranen, Espoon kaupunki / Valmistunut osuus Länsibaanaa Matinkylässä

# Teemat ja toimenpidekokonaisuudet





## Maankäyttö, palveluverkko & liikennejärjestelmä

### Alatavoite

Maankäytön, palveluiden ja liikenneverkon suunnittelu tukee pyöräliikenteen kehittämistä

### Toimenpidekokonaisuudet

Kaavoituksessa käytettävien ohjeiden päivittäminen ja tarkistaminen

Kaavoituksen suunnitteluprosessin kehittäminen

Palveluverkon suunnittelussa otetaan huomioon kestävä liikuminen hyödyt ja vaikutukset

## Maankäyttö, palveluverkko & liikennejärjestelmä

Maankäytön, palveluverkon ja liikennejärjestelmän suunnittelulla luodaan edellytykset pyöräliikenteen kasvulle Espoossa. Yleis- ja asemakaavoituksella mahdollistetaan laadukkaiden pyöräliikenteen reittien, suunnitteluratkaisuiden ja pyöräpysäköinnin toteuttaminen. Lisäksi omin lihasvoimin tehtyjen arjen matkojen edellytyksenä on, että lähipalvelut sijaitsevat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä asutuksesta.

Pyöräliikenne on osa liikennejärjestelmää, jossa eri kulkumuotoja tulee suunnitella kokonaisuutena, ei toisistaan irrallaan. Auto- ja joukkoliikenteen verkon suunnittelu on keskeinen osa myös pyöräliikenteen suunnittelua. Pyöräliikenteen houkuttelevuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta voidaan parantaa liikenneympäristöä rauhoittamalla.

Kaupunkisuunnittelukeskus vastaa kaavoitustasolla kestävästä liikkumisesta tukevan kaupunkirakenteen ja laadukkaiden pyöräliikenteen ratkaisujen mahdollistamisesta. Kaavat ohjaavat maankäyttöä, palveluiden sijoittamista ja liikenneverkon ratkaisuja. Myös katualueiden mitoitus ratkaistaan kaavavaiheessa.

Seudullista pyöräliikenteen ja kävelyn kehittämistä tehdään yhteistyössä Helsingin seudun liikenteen vetämässä KÄPSE-ryhmässä. Vuonna 2022 valmistui Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon (PÄÄVE) päivitys, jossa määriteltiin pyöräliikenteen pääverkko koko seudulle yhtenäisin kriteerein ja tunnistettiin tärkeimmät kehityskohteet seudulla.

### Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

- Espoon pyöräliikenteen tavoiteverkko on päivittyvä kokonaisuus, joka huomioidaan yleis- ja asemakaavoissa sekä katusuunnitelmissa.
- Kaavoissa määrätään asumisen pyöräpysäköinnistä, mitä ei juurikaan tehty reilu 10 vuotta sitten.
- Kaavoituksessa käytettäviä ohjeita pyöräliikenteen ja pyöräpysäköinnin suunnitteluun on laadittu ja päivitetty.
- Uusissa kaavoissa palvelut sijoitetaan siten, että ne ovat kävellen ja pyöräillen saavutettavissa.
- Maankäytön tiivistäminen tukee kestävästä liikkumisesta.

### Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Haasteena laadukkaiden infraratkaisuiden toteuttamiseen ovat asemakaavat, joissa tilaa on vähän. Kaavavaiheessa voidaan joutua tinkimään pyöräliikenteen ratkaisuihin, jolloin toteutusvaiheessa ei jää riittävästi tilaa ohjeiden mukaisille ratkaisuille. Kaavoituksen ja toteutuksen välinen aikajänne saattaa myös olla pitkä, jolloin suunnitteluperiaatteet ovat ehtineet muuttua, eikä kaavassa välttämättä ole tilaa uusien ohjeiden mukaisille ratkaisuille.

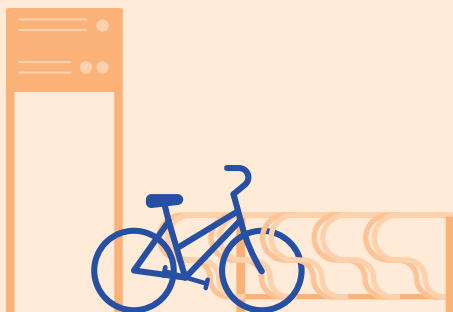
Asemakaavoituksessa haasteena on tilasta kamppailevien toimintojen moninaisuus. Tavoitteet eri toiminnoille ovat selkeät, mutta kompromisseja tilavarauksissa joudutaan tekemään.

#### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Pyöräliikenteen tavoiteverkon jatkuva ylläpito.
- Yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräteiden tilannekuva ja tavoitetilan määrittäminen.
- Kaavoituksen suunnitteluohjeiden ylläpito.
- Pyöräliikenteen suunnitteluosaamisen edelleen kehittäminen.
- Pyöräliikenteen aseman vahvistaminen suunnittelun ristiriitatilanteissa.
- Pyöräliikenteen suunnitteluhyhteistyön edelleen vahvistaminen.
- Asumisen pyöräpysäköinnin uusien ohjeiden jalkauttamisen varmistaminen.

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kaavoituksessa käytettävien ohjeiden päivittäminen ja tarkistaminen</b>				
1*	<b>Pyöräliikenteen tavoiteverkon tarkentaminen</b>	Tarkennetaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoa sisältämään tavoitteellinen suunnitteluratkaistus, jotta pyöräliikenteelle voidaan varmistaa kaava- ja katusuunnitteluhankkeissa riittävä tilavaraus. Toimenpide sisältää yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräteiden tavoitetilanteen.	2026-2027	Kaupunkisuunnittelukeskus
2	<b>Pyöräliikenteen reittien mitoituksen ja jatkuvuuteen liittyvien ohjeiden päivittäminen</b>	Tarkistetaan ja päivitetään Espoon pyöräinfran suunnitteluohjeet ja tyyppipiirustukset tukeutuen Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen. Tunnistettuja päivitystä vaativia ohjeita ovat: - Katujen poikkileikkausohje - Kaavoituksen sisäinen ohje pyöräliikenteen mitoituksesta (ylläpidetään)	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkitekniikan keskus
3	<b>Pyöräpysäköintinormin täydentävät päivitykset</b>	Tarkistetaan eri tyyppisten toimitilojen (toimistot, kaupalliset palvelut, julkiset palvelut) ja muun kuin kerrostaloasumisen pyöräpysäköintinormin määrälliset tavoitteet ja määritetään pysäköinnille laatuvaatimukset.	2026-2027	Kaupunkisuunnittelukeskus
4	<b>Pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeiden täydentäminen</b>	Päivitetään kaavoituksen pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeeseen erilaisten toimitilojen ja pihojen pyöräpysäköinnin periaatteet ja esimerkkejä laadukkaista ratkaisuista.  Kaavoituksen pyöräpysäköinnin suunnitteluohjetta hyödyntämällä päivitetään pyöräpysäköinnin periaatteet myös korttelisuunnitteluohjeeseen.	2026-2027	Kaupunkisuunnittelukeskus, asemakaavoitus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kaavoituksen suunnitteluprosessin kehittäminen</b>				
5	<b>Pyöräliikenteen lähtötietoaineistojen yhtenäistäminen</b>	Yhtenäistetään käytännöt pyöräliikenteeseen liittyvien aineistojen kokoamisessa ja toimittamisessa suunnitteluhankkeiden lähtötiedoiksi.	2026-2027	Kaupunkisuunnittelukeskus
6	<b>Liikennekaavion käyttöönotto suunnittelussa</b>	Hyödynnetään kaavahankkeessa liikennekaavion käyttöä suunnittelussa. Liikennekaaviossa osoitetaan pyöräliikenteen reitit kaava-alueella, pyöräliikenteen reittien kytkytyminen reittiverkkoon kaava-alueella laajemmalla alueella ja pyöräliikenteen reittien risteys- ja liittymäpinnat jalankulkuun ja autoliikenteeseen.	2026	Kaupunkisuunnittelukeskus
7	<b>Pyöräliikenteen hyödyt kaavaselostukseen</b>	Kirjoitetaan kaavaselostuksiin kaavaratkaisujen vaikutukset pyöräliikenteeseen ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantumisen hyödyt.	2026-2027 →	Kaupunkisuunnittelukeskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Palveluverkon suunnittelussa otetaan huomioon kestävän liikkumisen hyödyt ja vaikutukset</b>				
8	<b>Hankkeiden liikenteelliset vaikutukset</b>	Otetaan palveluita koskevien hankkeiden vaikutusten arviointiin mukaan hankkeen vaikutukset kestävän liikkumisen olosuhteisiin.	2026-2030	Kaupunkisuunnittelukeskus, Tilapalvelut, Kasvun ja oppimisen toimialan tilat-palvelualue

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.



## Pyöräliikenneinfran suunnittelu ja rakentaminen

### Alatavoite

Espoossa on jatkuva, laadukas ja turvallinen pyöräliikenteen verkko, laadukas pyöräpysäköinti ja toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä

### Toimenpidekokonaisuudet

Parannetaan tavoiteverkon laatua käytetyimmillä reiteillä

Kaupunkipyöräjärjestelmä on toimiva osa joukkoliikenteen matkaketjua

Toteutetaan Espooseen kattava pyöräliikenteen opastusjärjestelmä

Kehitetään toimintamalleja laadukkaan pyöräinfran suunnitteluun ja rakentamiseen

Joukkoliikenteen solmupisteissä on riittävästi laadukasta pyöräpysäköintiä

## Pyöräliikenneinfran suunnittelu ja rakentaminen

Sujuvat, turvalliset ja mukavat pyöräliikenteen väylät ovat edellytys pyöräliikenteen roolin merkittävälle kasvulle arjen liikkumismuotona. Hyvässä pyöräilykaupungissa pyörällä liikkuminen on sujuvaa ja helppoa. Pyöräliikenneverkon jatkuvuuden, loogisuuden ja käytettävyyden takia on oleellista, että väylän tehtävä, käyttäjämäärä ja liikennejärjestely ovat tasapainossa keskenään.

Pyöräliikenteen väylien ja pysäköinnin suunnittelussa on otettava huomioon erilaisten käyttäjien tilantarpeet. Erilaisten pyörien kirjo on nykyisin laaja, ja esimerkiksi sähkö- ja tavarapyörien määrä on lisääntynyt merkittävästi viime vuosina.

Pyöräpysäköinti joukkoliikenteen solmukohdissa on tärkeä osa matkaketjuja ja toimivaa liikennejärjestelmää. Kaupunkipyöräjärjestelmä toimii myös tärkeänä osana joukkoliikennejärjestelmää.

Pyöräliikenneinfraan liittyvästä katu-, puisto- ja rakennussuunnittelusta ja rakentamisesta sekä kaupunkipyöristä vastaa kaupunkitekniikan keskus.

### Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

- Pyöräliikenneinfran suunnittelussa ja suunnitteluosaamisessa on tapahtunut merkittävää kehitystä viime vuosina.
- Pyöräliikenteen opastusta kehitetään parhaillaan.
- Henkilöstön koulutusta pyöräliikenteen suunnitteluratkaisuista on lisätty.
- Pyöräliikenteen liityntäpysäköintiä on rakennettu merkittävästi lisää metro- ja rautatieasemille.
- Espoo on mukana Helsingin kanssa yhteisessä kaupunkipyöräjärjestelmässä, ja sen käyttöaste on ollut hyvä.
- Baanaverkon rakentaminen on aloitettu.



Ami Koiranen, Espoon kaupunki / Valmistunut osuus Länsibaanaa Matinkylässä

### Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Pyöräliikenteen suunnittelun ohjeet ja periaatteet ovat viime vuosina muuttuneet vauhdikkaasti, kun taas infrarakentamisen aikajänne suunnittelusta toteutukseen on usein pitkä. Haasteita aiheuttaa myös uusien ohjeiden mukaan suunnitellun infran yhdistäminen olemassa oleviin ratkaisuihin. Lisäksi koetaan, että suunnitteluratkaisuihin liittyvissä ristiriitatilanteissa pyöräliikenteellä ei ole riittävän vahvaa asemaa.

Nykyisin käytettävissä olevilla määrärahoilla pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutuminen ja olemassa olevien väylien laadun parantaminen on hidasta.

Kaupunkitekniikan keskuksen viestinnän resurssit ovat hyvin niukat. Pyöräliikenteen infrahankkeisiin liittyvää viestintää ei ole mahdollista nykytilassa lisätä.

#### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Suunnittelukäytäntöjen kehittäminen mm. liittymien sujuvuuden parantamiseksi.
- Pyöräliikenteen aseman vahvistaminen edelleen suunnittelussa.
- Liityntäpyöräpysäköinnin laadun parantaminen.
- Kaupunkipyöräjärjestelmän toiminnan jatkumisen ja kehittämisen turvaaminen
- Pyöräliikenneinfran rakentamiseen kohdistettujen määrärahojen lisääminen.



nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
<b>Toimenpidekokonaisuus: Parannetaan tavoiteverkon laatua käytetyimmillä reiteillä</b>				
9*	<b>Erillishankkeiden toteutusohjelman päivittäminen ja tavoiteverkon toteuttaminen</b>	Päivitetään pyöräteiden tavoiteverkon erillishankkeiden toteutusohjelma ja hankkeiden kustannusarviot. Esitetään hankkeiden toteuttamiselle määrärahaa talousarviossa. Suunnitellaan ja toteutetaan laadukkaita pyöräliikenteen pääreittejä myönnettujen määrärahojen puitteissa.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus
10*	<b>Pyöräteiden pienet parannukset ja pyöräilyhäiriöiden poistaminen</b>	Laaditaan järjestelmällinen toimintatapa pyöräteiden pienten parannusten suunnitteluun ja toteutukseen. Varataan nykyisistä määrärahoista vuosittain summa pieniin parannuksiin. Suunnitellaan ja toteutetaan laadukkaita pyöräreittejä myönnettujen määrärahojen puitteissa.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kehitetään toimintamalleja laadukkaaseen pyöräinfran suunnitteluun ja rakentamiseen</b>				
11	<b>Pyöräliikenteen järjestelyt rauhallisilla tonttikaduilla</b>	Muutetaan mahdollisuuksien mukaan rauhallisilla tonttikaduilla sijaitsevat yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät jalkakäytäväksi, jolloin pyöräily siirtyy ajoradalle.	2026-2028	Kaupunkitekniikan keskus
12	<b>Liikennevalojen ohjauksen periaatteiden tarkistaminen</b>	Selvitetään mahdollisuuksia kehittää liikennevalojen ohjausta pyöräliikenteen sujuvoittamisen näkökulmasta pyöräilyn pääreiteillä.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus
13	<b>Henkilöstön pyöräliikenteen suunnitteluosaamisen kehittäminen</b>	Järjestetään jatkuvaa koulusta Kaupunkisuunnittelukeskuksen ja Kaupunkitekniikan keskuksen projektipäälliköille, kaavoittajille, liikennesuunnittelijoille ja katusuunnittelijoille pyöräliikenteen suunnittelun periaatteista, mitoituksista ja laadukkaista suunnitteluratkaisuista sekä käytössä olevista ohjeista ja aineistoista. Järjestetään kaikille uusille työntekijöille info pyöräliikenteestä.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkitekniikan keskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Toteutetaan Espooseen kattava pyöräliikenteen opastusjärjestelmä</b>				
14*	<b>Pääreittien opastus</b>	Toteutetaan pyöräliikenteen pääreittien opastus laaditun opastuksen yleis- ja rakennussuunnitelman mukaisesti.	2026-2027	Kaupunkitekniikan keskus
15	<b>Pyörätiemerkkien ja väistämismuunnosten tarkistaminen</b>	Tarkastetaan koko pyörätieverkostolta pyörätiemerkkien johdonmukaisuus ja väistämismuunnokset pyöräliikenteen pääreittejä risteävillä kaduilla, ja korjataan puutteet.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Joukkoliikenteen solmupisteissä on riittävästi laadukasta pyöräpysäköintiä</b>				
16	<b>Solmupisteiden liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen</b>	Varmistetaan liityntäpyöräpysäköinnille riittävät tilavaraukset uusissa suunnitelmassa. Kehitetään yhteistyötä liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Parannetaan nykyisten raideliikenneasemien puutteellisten pyöräpysäköintipaikkojen laatua.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkitekniikan keskus, Rakennusvalvonta, Kestävän kehityksen osaamiskeskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kaupunkipyöräjärjestelmä on toimiva osa joukkoliikenteen matkaketjua</b>				
17*	<b>Kaupunkipyöräverkoston kattavuuden parantaminen</b>	Laajennetaan kaupunkipyöräverkostoa vaihteittain kattamaan Espoon tiiviimmät alueet.	2026/2027 →	Kaupunkitekniikan keskus

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.



## Kunnossapito ja tilapäiset liikennejärjestelyt

### Alatavoite

Kunnossapidon ja tilapäisten liikennejärjestelyiden laatu kannustaa ympärivuotiseen pyöräilyyn

### Toimenpidekokonaisuudet

Tarkistetaan talvihoitoluokitus ja kehitetään kunnossapidon laadun toteutumisen seurantaa

Pienet pyöräteiden ja pyöräpysäköinnin kunnossapidon puutteet hoidetaan tehokkaammin

Kehitetään työmaiden valvontaa ja ohjeistusta

## Kunnossapito ja tilapäiset liikennejärjestelyt

Hyvin hoidetut jalankulku- ja pyörätiet osoittavat, että kaupunki arvostaa kestävästä liikkumisesta ja asukkaiden hyvinvointia. Jalankulku- ja pyöräväylien talvihoito muodostaa oleellisen osan kävelyn ja pyöräliikenteen kilpailukyvästä liikennemuotoina sekä toteuttaa tasa-arvoista liikennejärjestelmää. Hyvin hoidetut väylät mahdollistavat eri käyttäjäryhmien itsenäisen liikkumisen myös liukkaaseen ja lumiseen aikaan. Laadukas talvikunnossapito vähentää onnettomuusriskiä. Ruotsissa tehdyn tutkimuksen mukaan 78 % kaikista pyöräilijöiden onnettomuuksista on kaatumistapaturmia. Kaatumisista 44 % johtui hoidon ja ylläpidon puutteista.<sup>1</sup>

Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvat työmaat aiheuttavat haittaa kaikille liikkumismuodoille. Rakennustyömaiden, tietöiden ja muiden tilapäisten esteiden aikana on tärkeää varmistaa, että jalankulkijoille ja pyöräilijöille on turvalliset ja jatkuvat reitit ilman suuria kiertoteitä tai pysähdyksiä. Reittien jatkuvuus työmaiden aikana on erityisen tärkeää työmatkapyöräilijöille ja muille, jotka luottavat pyörään päivittäisessä säännöllisessä liikkumisessaan.

Katujen kunnossapidosta ja tilapäisistä liikennejärjestelyistä vastaa kaupunkitekniikan keskus.

<sup>1</sup>) Niska, A. & Eriksson, J. (2013). Statistik över cyklisters olyckor. VTI rapport 801. Utgivningsår 2013.

## Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

### Kunnossapito:

- Tehostetun talvikunnossapidon reiteille on varattu määräraha seuraavalle neljälle vuodelle. Tehostettuun kaupungin vastuulla olevaan talvikunnossapitoon kuuluu yhteensä 22 kilometriä harjasuolattuja reittejä.
- Kaupunki seuraa aktiivisesti harjasuolauksesta ja suolauksesta käytävää yleistä ja tieteellistä keskustelua. Kaupunki voi tarvittaessa osallistua erilaisiin liukkauden torjunnan pilottikokeiluihin. Kaupunki on valmis muuttamaan toimintamalleja perustuen harkittuihin hyötyjen ja haittojen arviointeihin.
- Kunnossapidon ja tilapäisten liikennejärjestelyjen valvontaan on palkattu uusi määräaikainen henkilö.

### Tilapäiset liikennejärjestelyt:

- Kaupunki on laatinut tilapäisten järjestelyiden mallikuvat urakoitsijoiden käyttöön, joiden avulla suunnitelmien laatu on parantunut.
- Kaivuulupa edellyttää pääkaupunkiseudun katutyökoulutuksen käymistä. Katutyökoulutus sisältää nykyisin osion pyöräliikennejärjestelyistä.
- Espoon alueenkäyttötaksat on päivitetty vuonna 2024. Uusilla taksoilla ohjataan toteuttamaan etenkin pienet työmaat nopeasti.



Pasi Hornamo, Summit Media Oy

### Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Pyöräteiden talvikunnossapidon laatuvaatimukset kunnossapidon tehtäväkorteissa ovat pääosin riittävät, mutta laadun toteutuminen on puutteellista. Laadukkaan työn tekemisen kulttuurissa on puutteita, ja laadunvalvontaan ei ole resursseja. Resursseja puuttuu myös talvihoidosta, ja nykyiset resurssit eivät riitä jatkuvasti siihen, että väyliä ja tonttikatuja aurattaisiin myös iltaisin. Arkimatkoja kävellen ja pyörällä harrastuksiin, asiointiin ja töihin tehdään usein iltaisin, minkä takia ilta-aurauksen puuttuminen on merkittävä palvelutasopuute.

Oikea-aikaisen aurauksen puuttuminen vaikeuttaa kunnossapitotyötä myöhemmin, kun lumi ehtii pakkautua ja jäätyä. Lämpötilan vaihtelut nollan molemmin puolin ovat lisänneet uudelleen jäätymistä, polanteen syntymistä ja urautumista. Kalustoa polanteen poistamiseen on lisätty, mutta asiaan on syytä panostaa jatkossa nykyistä enemmän.

Katujen kunnossapitoluokitus on vanha, ja sitä ei ole yhteensovitettu jalankulun ja pyöräliikenteen käytetyimpien reittien kanssa. Kunnossapitoluokituksen päivittäminen ottamaan huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen käytetyimmät reitit sekä pitkämatkaisessa pyöräliikenteessä että jalan ja pyörällä tapahtuvassa lähiliikkumisessa olisi tarpeen.

Yleisillä alueilla tehtävään työhön tarvittavan luvan saaminen edellyttää luvan hakijalta tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitelmaa. Edellä mainitut suunnitelmat ovat usein puutteellisia, eikä niitä ole tehty tyyppikuvien ja suunnitteluohjeiden mukaisesti. Tilapäisiä liikennejärjestelyjä ei myöskään aina toteuteta kaupungin hyväksymän

suunnitelman mukaisesti. Kaupungilla ei ole resursseja neuvoa jokaista työmaata erikseen suunnitelman laadinnassa, tai valvoa jokaisella työmaalla tilapäisten järjestelmien toteuttamista työmaan jokaisessa vaiheessa. Lisäksi rikkeistä sanktioiminen on tällä hetkellä vaikeaa nykyisen lain puitteissa.

Kunnossa- ja puhtaanapitolakia ollaan parhaillaan uudistamassa. Uudistuksen tavoitteena on parantaa kuntien mahdollisuuksia ohjata katualueen käyttöä.

Ongelmia on myös suunnittelijoiden ja toteuttajien asenteissa – kävelyä ja pyöräliikennettä ei nähdä yhtä tärkeinä liikkumismuotoina kuin autoliikennettä, mikä näkyy tilapäisten liikennejärjestelyjen toteutuksissa. Lisäksi työmaan valmistuttua jalankulku- ja pyörätieltä saattaa puuttua päällyste useita kuukausia.

#### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Talvikunnossapidon laadunvalvonnan kehittäminen.
- Katujen kunnossapitoluokituksen päivittäminen ottamaan huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen käytetyimmät reitit.
- Kunnossapidon henkilöstön ymmärryksen lisääminen pyöräliikenteen tarpeista.
- Kunnossapidon sopimusten kehittäminen asiakastyytyväisyyden ja vaikuttavuuden lähtökohdista.
- Talvihoidon resurssien lisääminen vastaamaan lisääntyneitä väyläkilometrejä sekä haastavammaksi muuttuneita olosuhteita ja palvelutasotarpeita.
- Työmaiden sopimusten ja valvonnan kehittäminen.

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
<b>Toimenpidekokonaisuus: Tarkistetaan talvihoitoluokitus ja kehitetään kunnossapidon laadun toteutumisen seuranta</b>				
18*	Talvihoitoluokituksen tarkistaminen	Tarkistetaan pääpyöräreittien ja muiden käytetyimpien reittien talvihoitoluokitus ja nostetaan taloudellisten mahdollisuuksien mukaan reittien kunnossapitoluokkaa tai muita olosuhteita parantavia toimenpiteitä.	2026-2027	Kaupunkitekniikan keskus
19	Reittien hoitomenetelmät jatkuvassa tarkastelussa	Talven ilmasto-olosuhteiden muuttuminen ja hoitomenetelmien arviointi vaatii jatkuvaa alan seuranta ja valmiutta muuttaa toimintatapoja.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus
20	Talvikunnossapidon laadunvalvonta	Edellytetään seuraavilla kilpailutuskierröksellä talvihoidon urakkasopimuksissa tehokkaampaa omavalvontaa. Oman tuotannon työnjohdon koulutusta ja toimintatapojen yhtenäistämistä varmistetaan kunnossapidon tehtäväkorttien avulla.	2026-2028	Kaupunkitekniikan keskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Pienet pyöräteiden ja pyöräpysäköinnin kunnossapidon puutteet hoidetaan tehokkaammin</b>				
21	Pyöräilypäivystäjäkokeilu	Palkataan kesätöihin pyöräilypäivystäjä. Pyöräilypäivystäjän tehtäviin kuuluu mm. pyöräteiden pienten kunnossapidollisten puutteiden havainnointi.	2026	Kaupunkitekniikan keskus
22	Kasvillisuuden tehokkaampi poisto	Huomautetaan kiinteistöjä nykyistä tehokkaammin kasvillisuuden hoitovastuusta ja hoidetaan tehokkaammin ylikasvaneen kasvillisuuden poisto yleisillä alueilla.	2026	Kaupunkitekniikan keskus
23	Pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapito	Tarkennetaan vastuita hylättyjen ja rikkinäisten pyörien säännölliselle poistamiselle liityntäpyöräpysäköintipaikoilta. Ollaan valmiita ottamaan uusia keinoja käyttöön, mitkä lisäävät pysäköintipaikkojen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Kaupunkipyöräasemien kunnossapitovastuut selkeiksi uuden kilpailutuksen yhteydessä.	2026-2028	Kaupunkitekniikan keskus, Katukunnossapito, Urakka-alueet, Kaupunkiliikenne
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kehitetään työmaiden valvontaa ja ohjeistusta</b>				
24	Väliaikaisten päällysteiden ohjeet	Varmistetaan kaupungin infratyömaiden urakka-asiakirjoihin sopivat määräykset koskien työmaiden väliaikaista päällystettä.	2027 →	Kaupunkitekniikan keskus/Rakentaminen
25*	Kaupungin omien työmaiden käytännöt yhtenäisiksi ja toimiviksi	Kehitetään laatua parantavia menetelmiä kaupungin tilaamien infratöiden työmaiden sopimukseen, ohjaukseen ja valvontaan.	2026 →	Kaupunkitekniikan keskus, Rakentaminen, Infrapalvelut
26	Luvanhakijan tarkistuslista	Laaditaan hakijan avuksi tarkistuslista siitä, mitä tilapäisten liikennejärjestelyiden luvan hakijan tulee ottaa huomioon lupaa hakiessa, tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitelmassa ja työnmaan aikana.	2027 →	Kaupunkitekniikan keskus
27	Kunnossapidon, tilapäisten liikennejärjestelyjen ja hallinnan loukkauksien valvonnan tehostaminen	Parannetaan kunnossapidon ja tilapäisten liikennejärjestelyjen valvontaa vakainaistamalla tehtävänkuvaa osaksi toimintaa.	2027	Kaupunkitekniikan keskus



## Pyöräilyyn kannustaminen

### Alatavoite

Espoo kannustaa ja kasvattaa pyöräilyyn

### Toimenpidekokonaisuudet

Lisätään lasten ja nuorten kanssa työskentelevien roolia pyöräilykasvatuksessa

Kannustetaan työmatkojen ja työasiamatkojen pyöräilyyn

Tuetaan viestinnällä positiivista pyöräilykulttuuria

## Pyöräilyyn kannustaminen

Pyöräilyyn edistäminen ei ole ainoastaan infrastruktuuriin ja olosuhteisiin vaikuttamista. Tärkeässä roolissa on kaikenikäisten asukkaiden kannustaminen ja hienovarainen ohjaaminen ympäristöystävällisten ja terveellisten liikkumisvalintojen tekemiseen viestinnän, kampanjoiden ja erilaisten aktiviteettien keinoin. Oleellista on muodostaa kaupunkiin sellainen kulttuuri ja ilmapiiri, jossa pyöräily on luonteva osa jokapäiväistä liikkumista, ja siihen kannustetaan monin keinoin ja kanavoin.

Keskeisiä kohderyhmiä ovat erityisesti työikäiset, joiden työmatkat muodostavat merkittävän osan kaikista Espoossa tehtävistä matkoista. Työmatkapyöräilyyn perusedellytyksenä on, että työpaikalta löytyy turvallinen pyöräpysäköintipaikka sekä sosiaalililat vaatteiden vaihtoa ja säilytystä varten.

Lasten ja nuorten kannustaminen omin voimin liikkumiseen on satsaus sekä lasten hyvinvointiin että tulevien aikuisten terveisiin elintapoihin. Lasten ja nuorten liikkumiskasvatuksessa kouluilla, varhaiskasvatuksen yksiköillä ja huoltajilla on merkittävä rooli. Koulujen riittävä pyöräpysäköinti ja koulureittien turvallisuus ovat edellytyksiä koulumatkapyöräilyyn lisäämiselle.

Pyöräilyyn kannustaminen on laaja kokonaisuus, jota tekevät osaltaan monet toimialat, eikä sille ole yhtä vastuutahoa. Jokaisella toimialalla on oma viestintätiimi, joka hoitaa toimialan viestintää. Lisäksi kestävän kehityksen osaamiskeskus osallistuu viestintään liikkumisen ohjauksen hankkeiden kautta.

## Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

### Kaupunkiorganisaation oma henkilöstö

- Espoon kaupunkitekniikan keskuksen Otaniemen toimipisteessä henkilöstön työasiointimatkoille on käytössä pyöriä ja sähköpyöriä.

### Lapset ja nuoret

- Kaikki kaupungin opetussuunnitelmat korostavat liikunnan iloa ja ohjaavat lapsia ja nuoria monipuoliseen sekä kestävään liikkumiseen. Myös valtakunnallisesti tavoitteena on lisätä liikunnallinen elämäntapa osaksi esi- ja perusopetuksen tavoitteita.
- Pyöräilykasvatus sisältyy perusopetuksen opetussuunnitelmaan. Useassa koulussa oppilaita kannustetaan kulkemaan koulumatkat kävellen ja pyöräillen. Retkillä liikkumiseen käytetään kävelyä, pyörää tai joukkoliikennettä.
- Espoon suomenkielisessä varhaiskasvatuksessa vietetään joka vuosi pyöräilyviikkoa, jolloin varhaiskasvatustyöyksiköiden henkilöstöä innostetaan ja rohkaistaan pyöräilykasvatukseen yhdessä perheiden kanssa.
- Espoon päiväkotien yhteiskäytössä on kolme muksubussia, eli sähköavusteista kuormapyörää. Muksubussit ovat tarkoitettu varhaiskasvatusryhmien kestävään lähiretkeilyyn.
- Joihinkin kouluihin on hankittu polkupyöriä oppilaiden käyttöön.

### Muu liikkumisen ohjaus

- Kestävän kehityksen osaamiskeskus toteuttaa Espoossa pyöräilyyn kannustamiseen liittyviä hankkeita. Osa hankkeista on toteutettu yhteistyössä työnantajien ja koulujen kanssa.

## Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Espoon kaupungin henkilöstön liikkumisen ohjauksen kehittämiseen ei ole vastuuhenkilöä. Henkilöstön kannustus työmatkapyöräilyyn (esim. Kilometrikisan organisointi) on ollut yhden työntekijän aktiivisuuden varassa.

Kaupungin toimitilojen pyöräpysäköinnissä ja pukuhuone- ja suihkutiloissa on puutteita eikä niiden nykytilaa ole kartoitettu. Kaupungin toimitilojen ylläpidon osalta pyöräpysäköinti on määritetty olevan käyttäjäpalvelun vastuulla eikä pyöräpysäköinnin parantamiseen ole määrärahoja. Pyöräpysäköinnin parannuksia kaupungin toimitiloissa toteutetaan tällä hetkellä vain laajempien peruskorjausten yhteydessä.

Espoon koululaisten koulumatkaliikkumisesta ja koulujen liikunnallisuuden nykytilasta ei ole riittävää kokonaiskuvaa. Kaikilla lapsilla ja nuorilla ei nykyisin ole polkupyörää käytössään eikä pyöräilytaito ole enää itsestäänselvyys. Tämä on huomioitava koulujen liikunnallisuuden kehittämisessä.

Pyöräilyyn kannustavaa viestintää tehdään Espoossa, mutta viestintän kärkeä, sävyä tai aikataulutusta ei koordinoita kaupungin sisäisesti. Viestintään käytettävät resurssit toimialoilla ovat hyvin vähäiset eikä pyöräilyyn liittyvää viestintää ole priorisoitu.

### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Kaupungin henkilöstön kannustaminen työmatkapyöräilyyn.
- Kaupungin toimitilojen pyöräpysäköinnin parantaminen (koulut, päiväkodit, toimistot, palvelut).
- Pyöräilyyn kannustavan viestinnän lisääminen.
- Yhdenvertaisuuden laajempi huomio on ottaminen pyöräilyyn edistämistoimenpiteissä.





\*kärkitoimenpide

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
<b>Toimenpidetkokonaisuus: Tuetaan viestinnällä positiivista pyöräilykulttuuria</b>				
35*	<b>Pyöräilyyn liittyvän viestinnän kehittäminen</b>	Kehitetään kaupunkitasoista, hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä pyöräilyyn liittyvässä viestinnässä. Yhteinen viestintä tukee pyöräilyn edistämishjelman toteutumista.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkiteknikan keskus, Kestävän kehityksen osaamiskeskus, Visit Espoo, Liikunnan ja urheilun tulosityksikkö
36	<b>Kaupungin verkkosivuston kehittäminen pyöräilyn näkökulmasta</b>	Parannetaan pyöräliikenteeseen liittyvää informaatiota kaupungin verkkosivuilla. Kootaan yhteen paikkaan perustietoa pyöräilymahdollisuuksista sekä pyöräliikenteen edistämisestä Espoossa.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkiteknikan keskus, Liikunnan ja urheilun tulosityksikkö, Kestävän kehityksen osaamiskeskus, Visit Espoo. Vetovastuu siirtyy käynnistyksen jälkeen kaupunkitasolle.

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.



## Pyörämatkailu ja vapaa-ajanpyöräily

### Alatavoite

Espoossa on monipuoliset ja tunnetut reitit pyörämatkailuun ja vapaa-ajanpyöräilyyn

### Toimenpidekokonaisuudet

Toteutetaan ja opastetaan eri tyyppisiä pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn reittejä

Espoota markkinoidaan pyörämatkailukaupunkina

## Pyörämatkailu ja vapaa-ajanpyöräily

Pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn mahdollisuuksien edistämisellä on monia hyötyjä kaupungille, paikallisille toimijoille ja kaupungin asukkaille. Pyörämatkailijoita ovat niin kaupunkiin tulevat vierailijat kuin päiväretkiä tekevät espoolaiset. Vapaa-ajan pyöräilyyn soveltuvat reitit toimivat usein myös arjen matkojen miellyttävinä reitteinä. Pyörämatkailun lisääntyminen voi tukea merkittävästi paikallista taloutta, kun matkailijat käyttävät paikallisia majoitus- ja ravintolapalveluita ja kauppiaita. Lisäksi pyöräily vapaa-ajalla tuottaa terveyshyötyjä ja lisää tutkimusten mukaan pyöräilyä myös työ- ja asiointimatkoilla.

Monipuoliset pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn reitit ja palvelut houkuttelevat erilaisia matkailijoita, mikä voi monipuolistaa kaupungin matkailutarjontaa ja edelleen parantaa kaupungin matkailullista houkuttelevuutta. Pyöräilyreiteistä ja palveluista hyötyvät myös kaupungin asukkaat. Pyörämatkailun edistäminen tukee kestävästä matkailusta, joka on ympäristöystävällistä ja sosiaalisesti vastuullista.

Pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn viestinnästä ja markkinoinnista sekä reittien suunnittelusta vastaavat yhdessä Visit Espoo ja liikunta ja urheilu -tulosityksikkö. Reittien rakentamisesta vastaa kaupunkitekniikan keskus.

### Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

- Espoon vapaa-ajanpyöräilyn reitistöt ovat laajat ja hyvässä kunnossa. Espoossa on monipuolisesti erilaisia reittejä ja yksittäisiin lajeihin on hyvät olosuhteet (esim. BMX, alamäkipyöräily, gravel).
- Visit Espoo on koonnut pyörämatkailutoimijoita yhteen. Innostusta on ilmassa ja pyörämatkailun potentiaali on tunnustettu.
- Pyörämatkailun markkinointia on tehty somekanavissa, Visit Espoon sivuilla, matkailualan tapahtumissa ja matkanjärjestäjien tapaamisissa.

### Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Tieto tämän hetken pyörämatkailupalveluista on hajallaan ja puutteellista. Reittejä ja palveluita on, mutta niiden löytäminen on vaikeaa, ja tiedon hajanaisuus vaikeuttaa palvelujen markkinointia.

Puhtaasti pyöräilyyn keskittyviä toimijoita on Espoossa vähän (esim. pyörävuokraamot). Kaupungissa ei ole keskeistä toimijaa, jonka tavoitteena olisi viedä pyörämatkailua eteenpäin.

Nykytilassa matkailupalvelut ja reitit eivät aina kohtaa, eikä reittikokonaisuuksia pystytä tuotteistamaan riittävän hyvin. On tunnustettu, että halu ja tahtotila pyörämatkailun edistämiseen pitää lähteä yrityksistä, ja yhä useammat yritykset tulisi saada innostumaan aiheesta.

#### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Pyörämatkailureittien tuotteistaminen, tiedon löydettävyyden ja viestinnän kehittäminen.
- Opastuksen kehittäminen myös pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn näkökulmasta.
- Pyörämatkailun toimijoiden törmäyttäminen, yritysten kannustaminen, ja tietoisuuden lisääminen pyörämatkailun potentiaalista ja pyörämatkailijoiden tarpeista.



Joonas Vinnari, DSP Media



\*kärkitoimenpide

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
<b>Toimenpidekokonaisuus: Toteutetaan ja opastetaan eri tyyppisiä pyörämatkailun ja vapaa-ajanpyöräilyn reittejä</b>				
37	<b>Pyörämatkailun reittikuvaukset ja verkkosivut</b>	Päivitetään olemassa olevien pitkien pyörämatkailureittien, maastopyöräreittien ja kaupunkireittien gpx-jäljet, kartat ja reittikuvaukset. Kootaan reittikuvaukset ja kaikki pyörämatkailuun liittyvä tieto samalle sivulle ja päivitetään tiedot säännöllisesti.	2026 →	Visit Espoo ja Liikunnan ja urheilun tulosityksikkö
38*	<b>Maastopyöräreittien kehittäminen</b>	Rakennetaan ja opastetaan Reitti 2000 -maastopyöräreitin Espoon alueella kulkeva osuus (noin 40 km) sekä Espoon keskuspuiston maastopyöräreitti (n. 10 km). Maastopyöräreittejä kehitetään luontoarvot turvaten yhteistyössä Espoon ympäristönsuojelun kanssa.	2026 →	Reitti 2000 suunnittelu: Uudenmaan virkistysalueyhdistys toteutus: Kaupunkitekniikan keskus  Keskuspuiston MTB suunnittelu: Liikunta- ja urheilu toteutus: Kaupunkitekniikan keskus
39	<b>Selvitys pyöräharjoitteluradoista</b>	Selvitetään mahdollisuutta toteuttaa Espooseen pieniä paikallisia pyöräharjoitteluratoja pyöräilytaitojen opetteluun.	2026 →	Liikunnan ja urheilun tulosityksikkö  Toteutus Liikunnan ja urheilun tulosityksikkö tai yhteistyössä Kaupunkitekniikan keskus kanssa.
<b>Toimenpidekokonaisuus: Espoota markkinoidaan pyörämatkailukaupunkina</b>				
40	<b>Toimijaverkoston vahvistaminen</b>	Lisätään tietoisuutta pyörämatkailusta ja pyörämatkailijoiden tarpeista Visit Espoon toimijaverkostossa. Kannustetaan toimijaverkoston Welcome cyclists -tunnuksen hakemiseen.	2026 →	Visit Espoo
41	<b>Pyöräilyteeman lisääminen osaksi matkailun markkinointia</b>	Tuodaan Espoon pyörämahdollisuudet mukaan aiheeksi matkailutoimijoiden tapaamisiin ja tapahtumiin.	2026 →	Visit Espoo

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.



## Seuranta

### Alatavoite

Pyöräliikenteen infran, määrien ja vaikutusten kehitystä seurataan ja tietoa hyödynnetään suunnittelussa ja päätöksenteossa

### Toimenpidekokonaisuudet

Kehitetään pyöräliikenteen ja pyöräliikenneinfran seuranta ja seurantatiedon tiedonhallintaa

Pyöräliikenteen kehityksestä informoidaan säännöllisesti päättäjiä ja asukkaita

## Seuranta

Pyöräliikenteen infrastruktuurin, määrien ja vaikutusten säännöllinen seuranta on keskeinen ja tärkeä osa pyöräliikenteen edistämistyötä. Jos asioita ei mitata, niitä ei voida seurata eikä niiden kehittymistä voida raportoida. Tiedon puute vaikeuttaa oman toiminnan ohjaamista ja suunnittelua.

Pyöräliikenteen seurantatiedot auttavat arvioimaan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia liikkumiseen, ympäristöön, hyvinvointiin ja asukkaiden tyytyväisyyteen sekä auttavat kohdentamaan resurssit vaikuttavimpiin toimenpiteisiin ja kohteisiin, joissa pyöräliikenne on vilkkainta. Seurantatiedot tukevat lisäksi päätöksentekoa ja auttavat perustelemaan pyöräliikenteen investointeja. Seurantatietoja avulla voidaan osoittaa pyöräilyn hyödyt ja tarpeet. Seurantatietoja tarvitaan myös kaupungin kestävän liikkumisen tavoitteiden saavuttamisen seurantaan.

Seurannan vastuut jakautuvat seurattavan asian mukaisesti eri toimialoille.



Jyrki Vesa, Espoon kaupunki

### Asioita, joita tällä hetkellä tehdään hyvin

- Pyöräliikenteen määrien kehitystä seurataan pyöräilyindeksin avulla. Indeksini muodostetaan 16 automaattilaskimen datasta. Pyöräliikenteen määrien kehittymisestä raportoidaan vuosittain osana Espoon liikennekatsausta.
- Pyöräliikenteen seuranta kehitetään mm. sääolosuhteiden vaikutuksen huomioinnin osalta.
- Liikennebarometri-tutkimus toteutetaan neljän vuoden välein. Barometri sisältää pyöräilyyn liittyviä kysymyksiä, joiden avulla seurataan mm. asukkaiden tyytyväisyyttä pyöräliikenteen olosuhteisiin.

### Tunnistetut haasteet ja kehitystarpeet

Toimialojen välinen pyöräilyn edistämisen työryhmä on kokoontunut viime vuosina 1–2 kertaa vuodessa. Edeltävän pyöräilyn edistämishjelman valmistumisesta on kulunut jo yli 10 vuotta, mikä useiden henkilövaihdosten lisäksi on aiheuttanut epäselvyyttä edistämistyön tavoitteissa, tehtävissä ja rooleissa.

Pyöräilyn edistämishjelmaan liittyvän seurantatiedon kerääminen ei ole ollut kaikilta osin systemaattista. Lisäksi on koettu, että edellisessä edistämishjelmassa valitut seurantamittarit eivät ole parhaalla tavalla kuvanneet pyöräliikenteen ja sen olosuhteiden kehittymistä.

Erityisesti pyöräliikenteen infran tilannekuvan, pyöräliikenneinvestointien ja pyöräliikennemäärien seurannan menetelmissä on koettu haasteita.

#### Tärkeimmät tunnistetut kehitystarpeet

- Pyöräliikenteen verkon tilannekuvan, pyöräliikenneinfrastruktuurin investointien ja pyöräliikennemäärien seurannan menetelmien edelleen kehittäminen.
- Pyöräliikenteen ja pyöräliikenteen olosuhteiden seurantaan käytettävien mittareiden määrittäminen, vastuista sopiminen ja säännöllisen seurannan käynnistäminen.
- Seurantatiedon kokoamisen, tiedon analysoinnin ja hyödyntämisen prosessin kuvaaminen ja käyttöönotto.
- Seurannan raportoinnin kehittäminen.



\*kärkitoimenpide

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus		Vastuutahot
<b>Toimenpidekokonaisuus: Kehitetään pyöräliikenteen ja pyöräliikenneinfran seurantaa ja seurantatiedon tiedonhallintaa</b>				
42	<b>Pyöräliikenteen pääverkon toteutumisen tilannekuva ja seuranta</b>	Kehitetään pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumisen ja laadun seurantaa. Sovitaan vastuut ja tavoiteverkon tilannekuvan päivitysprosessi.	2026 →	Kaupunkitekniiikan keskus, Kaupunkisuunnittelukeskus
43*	<b>Pyöräliikenteen ennustemalli</b>	Käynnistetään Brutus-ennustemallin hankinnan selvittäminen pyöräliikenteen suunnittelun ja hankkeiden priorisoinnin tueksi.	2026-2027	Kaupunkisuunnittelukeskus & Kaupunkitekniiikan keskus
44	<b>Pyöräliikenteen määrien seurannan kehittäminen</b>	Kehitetään pyöräliikenteen laskentaa, jotta pyöräliikenteen määrien kehittymisestä saadaan mahdollisimman todenmukainen kuva. Tarkastetaan automaattilaskureiden sijainnit, määritetään periaatteet siirrettävien laskinten käyttöön ja kehitetään laskentadatan tulosten analysointia.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus
45	<b>Investointien seurannan kehittäminen</b>	Kehitetään pyöräliikenteeseen kohdistuvien hankkeiden investointien seurantaa valtakunnallisen suosituksen menetelmää mukaillen.	2028-2029	Kaupunkitekniiikan keskus
46	<b>Pyöräliikenteen aineistopankki</b>	Kehitetään pyöräliikenteen suunnitteluun ja seurantaan liityvää tiedonhallintaa, jotta aineistot ja ohjeet ovat kaikkien suunnittelijoiden käytettävissä.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, Kaupunkitekniiikan keskus
<b>Toimenpidekokonaisuus: Pyöräliikenteen kehityksestä informoidaan säännöllisesti päättäjiä ja asukkaita</b>				
47	<b>Seurantatiedon kokoaminen ja julkaisu</b>	Kootaan tiedot pyöräliikenneinfran ja liikennemäärien kehityksestä, muista tehdyistä toimenpiteistä, asukkaiden tyytyväisyydestä ja vaikutuksista. Päätetään tiedon esitystapa ja julkaisu-/päivityssykli.	2026 →	Kaupunkisuunnittelukeskus, tukena kaupunkitekniiikan keskus

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.

## Edellytykset

Ohjelman kuusi alatavoitetta ja niihin tunnistetut toimenpidekokonaisuudet tarvitsevat toteutuakseen laaja-alaista yhteistyötä, riittävät resurssit ja päätöksentekoa, jossa pyöräliikenne tunnistetaan yhdeksi keinoksi kaupungin laajempien tavoitteiden saavuttamiseksi ja tasa-arvoiseksi liikennemuodoksi muiden liikennemuotojen rinnalla.

Moni ohjelmaan kirjatusta toimenpidekokonaisuuksista ja ensimmäisistä askeleista edellyttää poikkihallinnollista yhteistyötä ja sopivien käytäntöjen luomista sille. Yhteistyön kehittäminen ei ole irrallinen tehtävä, vaan yhteydet ja käytännöt kehittyvät samalla kun ensimmäisiä toimenpiteitä ryhdytään toteuttamaan. Tämän vuoksi yhteistyöstä ei ole kirjattu ohjelmaan erillisiä toimenpiteitä.

Ohjelmaan tunnistetut ensimmäiset askeleet on määritetty ottaen huomioon käytettävissä olevat henkilöresurssit ja investointimäärärahat. Toimenpiteet kohdistuvat ennen kaikkea oman toiminnan kehittämiseen ja pyöräliikenteen mukaan ottamiseen olemassa oleviin rakenteisiin ja toimintamalleihin. Toimenpiteiden toteuttamiseksi on tärkeää, että käytettävissä olevat resurssit säilyvät vähintään nykytasolla. Jos pyöräliikenteen edistämistä halutaan merkittävästi lisätä ja pyöräliikenteen väylien rakentamista nopeuttaa, edellyttää se lisää resursseja niin henkilötyöhön kuin investointimäärärahoihin.

Pyöräliikenteen edistämisestä saatavat hyödyt auttavat kaupunkia saavuttamaan mm. tasa-arvoon, terveyteen, liikennejärjestelmään, hiilidioksidipäästöihin ja kaupunkitilan

viihtyisyyteen liittyviä tavoitteita. Siksi on tärkeää, että pyöräliikenteen edistäminen tunnistetaan yhdeksi keinoksi edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamista, ja se otetaan huomioon päätöksenteossa. Pyöräliikenteen edistäminen tulee jatkossakin kytkeä ja huomioida riittävän konkreettisesti osaksi kaupunkitasoisia strategioita ja ohjelmia, kuten Espoo-tarinaa, Kestävä ja luonnonläheinen Espoo -kehitysohjelmaa ja hyvinvointiohjelmaa.

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
48	<b>Pyöräilyn linkitys kaupungin tavoitteisiin ja muihin ohjelmiin</b>	Pyöräily tunnistetaan yhdeksi keinoksi saavuttaa kaupunkitasoisia tavoitteita (mm. hyvinvointi, terveys, kestävyys, ilmasto). Pyöräilyn edistäminen linkittää osaksi kaupungin strategisia tavoitteita ja toiminnan ohjausta.	2026 →	Pyöräilyn seurantaryhmä
49	<b>EU-rahoituksen hyödyntäminen</b>	Hyödynnetään EU-rahoitusta pyöräilyn kehittämishankkeiden edistämisessä.	2026 →	Kestävän kehityksen osaamiskeskus

Ohjelmakauden viimeisen viiden vuoden toimenpiteet kootaan ohjelman alkukauden aikana.

# Kärkitoimenpiteet

Ohjelman laatimisessa mukana olleet toimialat tunnistivat teemakohtaisista toimenpiteistä ne, jotka ovat pyöräliikenteen edistämisen kannalta tärkeimpiä ja joiden toteuttamiseen

ja seurantaan kiinnitetään erityistä huomiota. Näitä toimenpiteitä kutsutaan kärkitoimenpiteiksi. Kärkitoimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

nro	Toimenpiteen nimi	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Vastuutahot
1	<b>Pyöräliikenteen tavoiteverkon tarkentaminen</b>	Tarkennetaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoa sisältämään tavoitteellinen suunnitteluratkaisu, jotta pyöräliikenteelle voidaan varmistaa kaava- ja katusuunnitteluhankkeissa riittävä tilavaus. Toimenpide sisältää yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräteiden tavoitetilanteen.	2026-2027	Kaupsu
9	<b>Erillishankkeiden toteutusohjelman päivittäminen ja tavoiteverkon toteuttaminen</b>	Päivitetään pyöräteiden tavoiteverkon erillishankkeiden toteutusohjelma ja hankkeiden kustannusarviot. Esitetään hankkeiden toteuttamiselle määrärahaa talousarviossa. Suunnitellaan ja toteutetaan laadukkaita pyöräreittejä myönnettyjen määrärahojen puitteissa.	2026 →	Kake
10	<b>Pyöräteiden pienet parannukset ja pyöräilyä haittaavien kanttikivien poistaminen</b>	Laaditaan järjestelmällinen toimintapa pyöräteiden pienten parannusten suunnitteluun ja toteutukseen. Varataan nykyisistä määrärahoista vuosittain summa pieniin parannuksiin.	2026 →	Kake
14	<b>Pääreittien opastus</b>	Toteutetaan pyöräliikenteen pääreittien opastus laaditun opastuksen yleis- ja rakennussuunnitelman mukaisesti.	2026-2027	Kake
17	<b>Kaupunkipyöräverkoston kattavuuden parantaminen</b>	Laajennetaan kaupunkipyöräverkostoa vaiheittain kattamaan Espoon tiiviimmät alueet.	2026/2027 →	Kake
18	<b>Talvihoitoluokituksen tarkistaminen</b>	Tarkistetaan pääpyöräreittien ja muiden käytetyimpien reittien talvihoitoluokitus ja nostetaan taloudellisten mahdollisuuksien mukaan reittien kunnossapitoluokkaa tai muita olosuhteita parantavia toimenpiteitä.	2026-2027	Kake
25	<b>Kaupungin omien työmaiden käytännöt yhtenäisiksi ja toimiviksi</b>	Kehitetään laatua parantavia menetelmiä kaupungin tilaamien infratöiden työmaiden sopimuksiin, ohjaukseen ja valvontaan.	2026 →	Kake
28	<b>Kaupunkitasoinen kannustusviestintä lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkoista</b>	Laaditaan kaupunkitasoinen viestintämateriaali, jonka avulla lapsia ja nuoria kannustetaan liikkumaan harrastusmatkat sekä päiväkotit-, eskari-, koulu- ja toisen asteen opiskelumatkat omin voimin - kävellen tai pyöräillen, mikäli se on mahdollista ja turvallista.	2026 tai 2027 →	KOTO
35	<b>Pyöräilyyn liittyvän viestinnän kehittäminen</b>	Kehitetään kaupunkitasoista, hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä pyöräilyyn liittyvässä viestinnässä. Yhteinen viestintä tukee pyöräilyn edistämishjelman toteutumista.	2026 →	Kaikki viestintätoimijat
38	<b>Maastopyöräreittien kehittäminen</b>	Rakennetaan ja opastetaan Reitti 2000 -maastopyöräreitin Espoon alueella kulkeva osuus (noin 40 km) sekä Espoon keskuspuiston maastopyöräreitti (n. 10 km). Maastopyöräreittejä kehitetään luontoarvot turvaten yhteistyössä Espoon ympäristönsuojelun kanssa.	2026 →	Liikunta ja urheilu ja UUVI
43	<b>Pyöräliikenteen ennustemalli</b>	Käynnistetään Brutus-ennustemallin hankinnan selvittäminen pyöräliikenteen suunnittelun ja hankkeiden priorisoinnin tueksi.	2026-2027	Kaupsu ja Kake

## 7. Pyöräliikenteen ja edistämishjelman toteutumisen seuranta

### Pyöräliikenteen kehittymisen seuranta

Pyöräliikenteen edistämiseksi asetettujen alavoitteiden toteutumista arvioidaan seurantamittareiden avulla. Seurantamittarit määritettiin osana edistämishjelman laadintaa.

Mittareiden muodostamisessa mukailtiin neliportaista vaikuttavuuden arviointimallia, joka koostuu panoksista, tuotoksista, vaikutuksista ja vaikuttavuudesta.

Seurattaviksi valikoidut pyöräliikenteen mittarit koskevat tuotoksia, eli toimenpiteitä ja asioita, joita Espoon kaupunki pyöräliikenteen edistämiseksi tekee, sekä vaikutuksia, jotka kuvaavat konkreettisia muutoksia ihmisten käyttäytymisessä, tyytyväisyydessä ja näkemyksissä.

Seurattavaksi pyrittiin valitsemaan mahdollisimman herkästi muuttuvia mittareita, jotta kaupungin toiminnan vaikutuksia pystyttäisiin

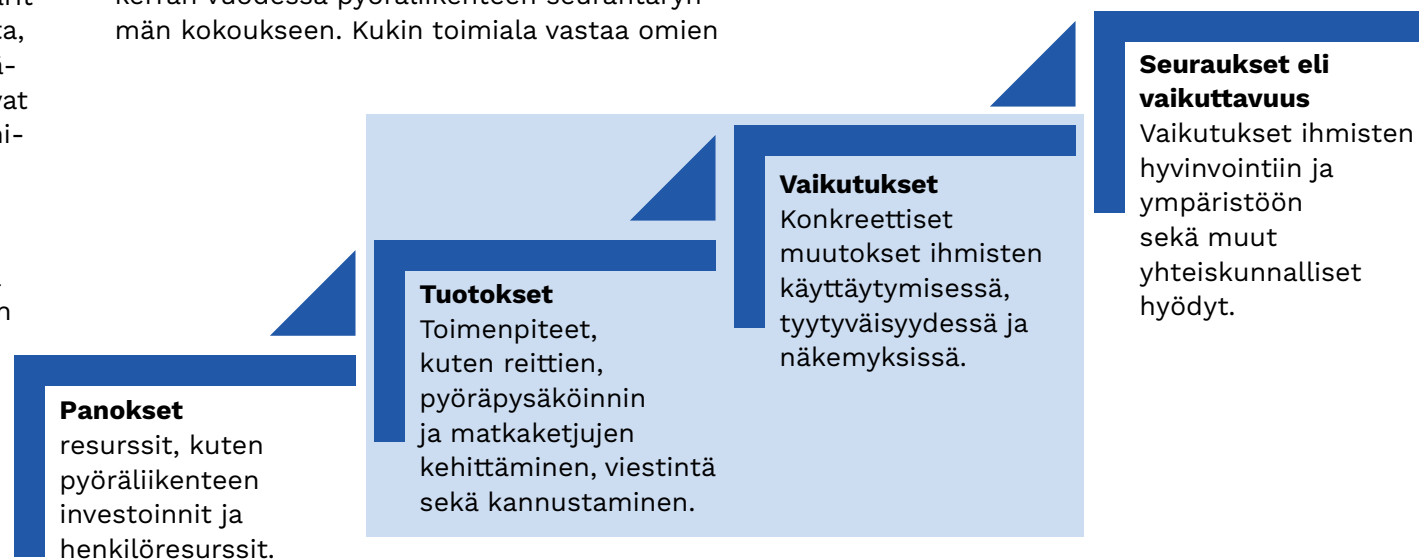
saamaan aiempaa paremmin näkyviin. Lisäksi pyrittiin valitsemaan pääosin mittareita, joiden tieto on saatavilla olemassa olevista tietolähteistä.

Ohjelmaan valittujen mittareiden lisäksi kaupunki tarvitsee suunnittelun ja päätöksenteon tueksi perustietoja pyöräliikenteen olosuhteista, liikkumisesta ja asukkaiden mielipiteistä. Näitä seurantamittareita täydentäviä perustietoja kerätään osana muuta tiedonkeruuta ja seurataan sisäisesti.

Seurantamittareiden tiedot kerätään yhteen kerran vuodessa pyöräliikenteen seurantaryhmän kokoukseen. Kukin toimiala vastaa omien

mittareidensa tietojen keräämisestä, tulosten analysoimisesta ja mahdollisten toimenpide-ehdotusten laatimisesta sekä näiden toimittamisesta pyöräliikenteen seurantaryhmälle.

Kerätyt tiedot julkaistaan asukkaiden ja päätäjien käyttöön esimerkiksi osana liikennekat-  
sausta.



### Neliportainen vaikuttavuuden arviointimalli

## Seurantamittarit

TUOTOKSET

Mittari	Nykytila	Lähde
Baanaverkon toteutuminen (km)	8 km/ 65 km (2024)	Kaupunkitekniiikan keskus
Talvihoitoluokkien A ja tehostettu hoito määrä (km)	A-luokka: 386 km ja 22 km harjasuolaus (talvi 24-25)	Kaupunkitekniiikan keskus
Kaupunkipyörät, asemien ja pyörien määrä (kpl)	109 asemaa 1090 pyörää (2024)	Kaupunkitekniiikan keskus
Liityntäpyöräpysäköintipaikkojen määrä raskaan raideliikenteen asemilla (kpl)	6285 (Syksy 2024)	Kaupunkisuunnittelukeskus
Maastopyöräreittien määrä (km)	tietoa ei vielä saatavilla, uusi mittari	Visit Espoo
Pyörämatkailureittien määrä (kpl)	6 (2024)	Visit Espoo

VAIKUTUKSET

Mittari	Nykytila	Lähde
Pyöräliikenteen toteutunut kulkumuoto-osuus (% , syksyn arkivrk)	9 % (2023)	HSL liikumistutkimus
Kestävien kulutapojen yhteenlaskettu kulutapaosuus (% , syksyn arkivrk)	59 % (2023)	HSL liikumistutkimus
Pyöräliikennemäärät, indeksi (2018–2024)	-6 % (2024)	Automaattilaskimet
Talvella pyöräilevien määrät, indeksi (2019–2024)	26 % (2024)	Automaattilaskimet
Liityntäpyöräpysäköintipaikoille pysäköityjen pyörien määrä (kpl)	1175 (2024)	Pysäköintilaskennat
Tyytyväisyys pyöräilijöiden liikkumisolosuhteisiin Espoossa (%)	65 % (2024)	Liikennebarometri
Pyörällä liikkumisen turvalliseksi kokevien määrä (%)	83 % (2024)	Liikennebarometri
Tyytyväisyys pyöräpysäköintiin yleisillä alueilla (%)	50 % (2024)	Liikennebarometri
Tyytyväisyys pyöräväylien talvikunnossapitoon (%)	20 % (2024)	Liikennebarometri
Kaupunkipyörien käyttö (matkojen kokonaismäärä/kausi)	310 000 matkaa (2024)	Kaupunkitekniiikan keskus
Visit Espoon uusien pyöräily sivujen kävijämäärä (vierailut sivuilla / vuosi)	tietoa ei vielä saatavilla, uusi mittari	Visit Espoo, nettisivujen kävijälaskuri
Espoon kaupungin uusien pyöräliikennesivujen kävijämäärä (vierailut sivuilla / vuosi)	tietoa ei vielä saatavilla, uusi mittari	Nettisivujen kävijälaskuri



WSP / Espoon keskuksen liityntäpyöräpysäköintiä

## Ohjelman seuranta

Ohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantaan perustetaan pyöräliikenteen seurantaryhmä. Seurantaryhmän tehtävänä on seurata tavoitteiden kehittymistä ohjelmassa määriteltyjen pyöräliikennettä ja pyöräliikenteen olosuhteita kuvaavien seurantamittarien avulla. Lisäksi ryhmä seuraa ohjelmassa määriteltyjen toimenpiteiden toteutumista sekä kartoittaa tarpeellisia jatkotoimenpiteitä ohjelmakauden loppupään toimenpiteiksi.

Pyöräliikenteen seurantaryhmä on poikkiallinen ja siihen kuuluu riittävä edustus kaikista ohjelmassa mukana olevilta toimialoilta. Kaupunkisuunnittelukeskuksen liikennesuunnittelupäällikkö toimii seurantaryhmän puheenjohtajana. Ryhmä kokoontuu koko laajuudessaan kerran vuodessa keväisin, jolloin käsitellään seurantamittarien ja toimenpiteiden edistymistä sekä tarpeita ohjelmakauden loppuosan toimenpiteiksi. Syksyn kokous voi

keskittyä johonkin ajankohtaiseen teemaan ja olla osallistujamäärältään rajatumpi. Jokainen toimiala/tulosyksikkö valmistelee yhteistä kokousta varten hyvissä ajoin tilannekatsauksen omien toimenpiteiden edistymisestä, seurantamittareiden tiedoista ja ohjelmakauden loppupään toimenpide-ehdotuksista.

Kullekin toimialalle kohdistettujen toimenpiteiden jalkautus ja koordinointi on toimialan tulosalueiden vastuulla. Toimenpiteiden toteuttamisen ohjaamiseen ja seurantaan käytetään tulosalueiden valmiita ryhmiä.

Pyöräliikenteen, sen olosuhteiden ja edistämishjelman edistymisestä raportoidaan vuosittain julkaistavassa liikennekatsauksessa, joka tuodaan kaupunkisuunnittelulautakuntaan sekä tekniseen lautakuntaan. Kevään kokous aikataulutetaan liikennekatsauksen aikataulun mukaan.

