

Kaupunginhallitus 15.06.2026

Valtuustokysymys liito-oravatorpista

Valmistelijat / lisätiedot:
Lundgren Laura

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Henna Kajavan sekä neljän muun valtuutetun 8.12.2025 tekemään valtuustokysymykseen miksi liito-oravatorppia on hankittu ja pystytetty ilman mitään näyttöä, ja mitkä niiden kustannukset ovat espoolaisille veronmaksajille. Vastaus toimitetaan tiedoksi muille valtuutetuille valtuuston seuraavan kokouskutsun yhteydessä.

Käsittely

Päätös

Selostus

Valtuustokysymys

Valtuutettu Henna Kajava sekä neljä muuta valtuutettua ovat jättäneet 8.12.2025 valtuustokysymyksen, jossa kysytään, miksi liito-oravatorppia on hankittu ja pystytetty ilman mitään näyttöä, ja mitkä niiden kustannukset ovat espoolaisille veronmaksajille.

Kysymyksessä tuodaan esiin, että:

Espooseen on hankittu liito-oravatorppia osin EU-rahoituksella. Torppia on kohonnut aivan viime aikoina esimerkiksi Kirkkojärventien junaradan ylittävälle sillalle. Torpilla pyritään säilyttämään viheryhteyksiä liitureita varten. Ei ole kuitenkaan minkäänlaista näyttöä, että liito-oravat käyttäisivät heille tarkoitettuja torppia. Australiasta on näyttöä liito-oravatorppien toimivuudesta, mutta sikäläinen oravalaji petaurus norfolcensis on niin erityyppinen kuin meidän liiturimme, että se ei suomalaisen silmään näytä edes oravalta.

Liito-oravatorpat eroavat merkittävästi elävistä puista, joiden rungoissa on tarttumapintaa toisin, kuin puutorppissa. Vaikuttaa epätodennäköiseltä, että liito-oravalle olisi riittävän riskitöntä liittää käytännössä oksattomaan torppaan. Puiden oksisto tarjoaa eräänlaisen suojaverkon oravalle, jolloin liidon ei tarvitse osua täysin nappiin, sekä myös näkösuojaa.

Vaikuttaakin siltä, että liito-oravatorpilla pyritään kiertämään liito-oravien suojelumääräyksiä. Liito-oravatorppia pystytetään, jotta voidaan toteuttaa

rakennushankkeita, jotka todellisuudessa katkaisevat liito-oravien käyttämät viheryhteydet. Oheishaittoina espoolaiset veronmaksajat joutuvat kustantamaan osan tolppien kustannuksista ja joutuvat ihmettelemään rumia, korkeuksiin kohoavia tolppia, joista voisi kirjoittaa hölmöläistarinan. Länsiväylä kirjoitti (11.1.2023), että kahdeksan tolppaa maksoi 200 000 €, eli yhden tolpan arvo on ollut 25 000 €.

Me Espoon kaupunginvaltuutetut kysymme:

1. Miksi liito-oravatorppia on hankittu ja pystytetty ilman, että on vaadittu minkäänlaista näyttöä siitä, että liito-oravat Suomessa tai edes Euroopassa käyttäisivät tolppia joskus?
2. Onko liito-oravatorppien toimivuudesta hankittu edes liito-orava- ja muiden luontoasiantuntijoiden arvioita - jos ei, niin miksi ei?
3. Liito-oravatorppien odotetaan toimivan monin paikoin vasta, kun niiden ympärille on kasvanut istutetuista puuntaimista suuria puita. Säilyvätkö liito-oravakannat elinvoimaisina alueella koko tämän odotusajan, kun niiden kulkureitin ei edes oleteta olevan mahdollisesti toimiva?
4. Kuinka monta hanketta ja mitä hankkeita olisi jäänyt toteuttamatta, jos liito-oravatorppia ei olisi hankittu mukamas säilyttämään liito-oravien käyttämiä reittejä?
5. Kuinka paljon Espoossa on liito-oravatorppia ja mitkä niiden kustannukset ovat olleet espoolaisille veronmaksajille? Onko liito-oravatorppien hankkimiseksi järjestetty kunnan kilpailutus, kun hinnat ovat niin korkeat vai johtuvatko tolppien korkeat kustannukset jonkinlaisesta liito-oravatorppamonopolista?
6. Kuinka pitkään liito-oravatorppia on vielä aikomus hankkia ja pystyttää, vaikka ei saataisi näyttöä, että liito-oravat käyttävät niitä?

Vastaus valtuustokysymykseen

1. Miksi liito-oravatorppia on hankittu ja pystytetty ilman, että on vaadittu minkäänlaista näyttöä siitä, että liito-oravat Suomessa tai edes Euroopassa käyttäisivät tolppia joskus?

Espoossa on pystytetty liito-oraville hyppytorppia neljässä eri maankäyttöhankkeessa (listattu toteutusjärjestyksessä): Väyläviraston hanke parantaa Kehä I Laajalahdessa (<https://vayla.fi/keha-i-laajalahti>), yksityisen maanomistajan hanke Sepänkyläntien ja Gerkin kartanon risteysalueella, liito-orava-LIFE -hankkeen (<https://www.espoo.fi/fi/liikunta-ja-luonto/tietoa-luonnosta/liito-orava-life-hanke>) aikana Länsiväylän ja Kuitinmäentien varteen rakennetut hyppytorpat Finnoonlaakson kohdalla sekä käynnissä oleva valtion hanke Espoon kaupunkirata (<https://vayla.fi/espookaupunkirata>), jossa liito-oravien hyppytorppia tulee radan varrelle useampaan kohtaan.

Kaikki Espooseen pystytetyt liito-oravien hyppytorpat, paitsi liito-orava-LIFE -hankkeessa Länsiväylän varrelle pystytetyt hyppytorpat, ovat olleet luonnonsuojelulakia valvovan viranomaisen (ennen vuotta 2026 Uudenmaan ELY-keskus, sen jälkeen Lupa- ja valvontavirasto) päätöksiä. Valvovan viranomaisen tehtävä on huolehtia siitä, että liito-oravien suojelun taso pysyy suotuisana ja että mikään toimenpide tai maankäytön hanke ei heikennä tai hävitä liito-oravien lisääntymis- tai levähdyspaikkoja. Tarvittaessa luonnonsuojelulakia valvova viranomainen on myöntänyt hankkeille poikkeuslupia lisääntymis- tai levähdyspaikkojen heikentämisen ja hävittämiskiellosta. Valvova viranomainen tekee luonnonsuojelulain tulkintaa itsenäisesti ja tukeutuu EU:n tuomioistuimen ratkaisuihin sekä Suomen hallinto-oikeuden vuosikirjapäätöksiin.

Oikeusasteet ovat jossain tapauksissa katsoneet, että liito-oraville tärkeän kulkuyhteyden katkaiseminen on verrattavissa lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentämiseen, vaikka liito-oravien pesäpuita ei kaadettaisi. Espoossa ELY-keskus katsoi, että Kehä I parantaminen Laajalahdessa sekä Espoon kaupunkirata katkaisi ja heikensi useampaa liito-oravalle tärkeää kulkuyhteyttä. Jotta liito-oravien suojeluun kohdistuva haitta jäisi vaikutuksiltaan riittävän lieväksi, ELY-keskus velvoitti näitä hankkeita parantamaan heikentyneiden kulkuyhteyksien laatuja puuistutuksilla ja hyppytolpilla. Hyppytolppia on laitettu Kehä I Laajalahdessa ja Espoon kaupunkiradalla kohtiin, joihin ei voida turvallisuussyistä istuttaa puita tai kookkaiksi kasvaville puille ei ole ollut riittävää kasvutilaa.

ELY-keskus on ohjeistanut, että liito-oravien kulkuyhteydet on ensisijaisesti turvattava puilla ja hyppytolppia saa käyttää vain, jos puita ei pystytä säilyttämään tai korkeiksi kasvavia puita ei voida istuttaa. ELY-keskus on päättänyt tähän ratkaisuun juuri sen takia, että ei ole saatu näyttöä siitä, että liito-oravat suostuisivat hyppytolppia käyttämään. Tämä on luontodirektiivin niin kutsutun varovaisuusperiaatteen noudattamista. Liito-oravat kuuluvat luontodirektiivin IV-liitteen suojeltuihin lajeihin.

Sepänkyläntien ja Gerkinkartanon risteysalueen hyppytolpat liittyvät saman maaomistajan mailla olevan Sepänkallion asemakaavan (049 331200) toteutukseen. Sepänkallion asemakaavan mukainen asuinkerrostalojen rakentaminen oli katkaisemassa liito-oravien kulkuyhteyttä. Uudenmaan ELY-keskus asetti Sepänkallion asemakaavan toteutuksen ehdoksi sen, että kaava-alueen viereen yksityinen maanomistaja rakentaa hyppytolpista ja puu istutuksilla uuden liito-oravien kulkuyhteyden, jonka on oltava toimiva siinä vaiheessa, kun Sepänkallion asemakaava-alueella puut kaadetaan. Hyppytolpparatkaisu oli ELY-keskuksen eikä Espoon kaupungin tai yksityisen maanomistajan päätös.

Espoon kaupunki osallistui vuosina 2018 – 2025 Metsähallituksen vetämään liito-orava-LIFE -hankkeeseen (LIFE17/NAT/FI000469). Hankkeen aikana Espoon kaupunki paransi puuistutuksilla heikentyneitä liito-oravien kulkuyhteyksiä ja teki hyppytolpilla sekä puuistutuksilla liito-oraville uuden Länsiväylän ylityspaikan Finnoonlaakson kohdalle. Finnoonlaakson hyppytolpat eivät korvaa katkaistua liito-oravien kulkuyhteyttä eikä luonnonsuojelulakia valvova viranomainen ole velvoittanut Espoon kaupunki laittamaan liito-oravien hyppytolppia Länsiväylän varteen. Kun Espoon kaupunki on keskustellut ELY-keskuksen kanssa liito-oravien suojelun tilanteesta, on ELY-keskus todennut, että suotuisan suojelutason kannalta on tärkeää, että liito-oravat pystyvät ylittämään Länsiväylän monesta kohdasta.

ELY-keskus on katsonut, että mikäli liito-oravat eivät pääse Länsiväylän yli, muodostuu Länsiväylän eteläpuolelle osapopulaatio. Osapopulaatioiden osalta suotuisaa suojelun tasoa tarkastellaan osapopulaation esiintymisalueella eikä koko Espoon alueelta. Tämä tarkoittaisi sitä, että Länsiväylän eteläpuolella liito-oravien suojelutoimia tulisi kiristää nykyisestä. Liito-oravien elintilaa ei saisi enää pienentää, mikä käytännössä tarkoittaisi, että Länsiväylän eteläpuolella ei saisi enää kaataa puita, mikä tekisi maankäytöstä, rakentamisesta sekä viheralueiden ylläpidosta haastavaa.

Liito-orava-LIFE -mahdollisti liito-oravien suojelutason parantamisen ennakoivilla ja kokeellisilla toimenpiteillä. Espoossa päätettiin LIFE -tuilla

rakentaa liito-oraville yksi uusi Länsiväylän ylityspaikka, jotta Länsiväylän eteläpuolelle ei muodostuisi osapopulaatiota. Osa puustosta, joka tällä hetkellä mahdollistaa liito-oraville Länsiväylän ylityksen, on huonokuntoista eikä puustoa pystytä joka kohdalla hoitamaan tai uudistamaan. Finnoonlaakson uudelle ylityspaikalle hyppytolppia laitettiin vain niihin kohtiin, mihin ei pystynyt istuttamaan puita joko liikenneturvallisuuden tai sen takia, että korkeaksi kasvavalle puulle ei ollut riittävästi kasvutilaa. Finnoonlaakson ylityspaikalla kaikki istutukset ja muu rakentaminen on tehty valmiiksi, mutta liito-oravat pääsevät käyttämään ylityspaikkaa vasta kun istutetut puut ovat kasvaneet onnistuneita liitoja varten riittävän korkeiksi.

2.Onko liito-oravatulppien toimivuudesta hankittu edes liito-orava- ja muiden luontoasiantuntijoiden arvioita - jos ei, niin miksi ei?

Espooseen pystytettyjen hyppytulppien toimivuudesta ei ole hankittu asiantuntija-arvioita. Hyppytulppien suunnitelmat on hyväksytetty luonnonsuojelulakia valvovalla viranomaisella (nyt Lupa- ja valvontavirasto, ennen Uudenmaan ELY-keskus). Viranomaiset eivät olisi sallineet hyppytulppien rakentamista, jos he olisivat tienneet, että liito-oravat eivät hyppytulppia pysty käyttämään.

Yksi syy miksi Espoossa liito-oravien hyppytulppille ei ole tehty toimivuuden arviointia on se, että luonnonsuojelua valvova viranomainen ei ole edellytetty arviointia. Toinen syy on se, että hyppytulppia on laitettu vain sellaisiin kohtiin, joihin ei voi istuttaa puita. Eli hyppytulpat ovat kohdissa, jossa tulpat ovat ainoa mahdollinen ratkaisu. Toimivuuden arvioinnille ei ole tarvetta, jos muuta toimintatapaa ei ole tarjolla. Kolmanneksi Suomessa ei ole löydetty keinoa, jolla voitaisiin tutkia, käyttävätkö liito-oravat hyppytulppia.

Ennen kuin Espooseen pystytettiin liito-oravien hyppytulppia, hyppytulppia on pystytetty muualle Suomessa. Hyppytulppiin ja niiden läheisyyteen on asennettu kameroita, joilla on pyritty saamaan näyttöä siitä, että liito-oravat käyttävät tulppia. Valitettavasti yksikään kameraseuranta ei ole onnistunut.

Koska luonnonsuojelulakia valvova viranomainen on itse ehdottanut espoolaisille maankäyttökohteille liito-oravien hyppytulppia ei Espoon kaupunki ole nähnyt tarpeelliseksi vaatia arviota hyppytulppien toimivuudesta.

3.Liito-oravatulppien odotetaan toimivan monin paikoin vasta, kun niiden ympärille on kasvanut istutetuista puuntaimista suuria puita. Säilyvätkö liito-oravakannat elinvoimaisina alueella koko tämän odotusajan, kun niiden kulkureitin ei edes oleteta olevan mahdollisesti toimiva?

Ainoastaan Finnoonlaaksossa Länsiväylän ja Kuitinmäentien varrella liito-oravien ylityspaikka perustuu siihen, että pelkästään hyppytulpat eivät mahdollista liito-oravien liikkumista vaan hyppytulppien läheisyyteen istutettujen puiden on ensiksi kasvettava niin korkeiksi, että liito-oravat voivat liittää istutettuihin puihin ja niistä hyppytulppiin. Muille Espoon kohteilla hyppytulpat itsessään muodostavat liito-oravien kulkuyhteyden.

Finnoonlaakson kohde eroaa muista Espoon kohteista siinä, että Finnoonlaakson ylityspaikalla ei ollut alun perin yhtään liito-oravan liitoa mahdollistavaa puuta. Finnoonlaaksoon on liito-oraville rakennettu täysin uusi Länsiväylän ylityspaikka puuistutuksin sekä hyppytulpin. Muilla

kohteilla Espoossa ennen hyppytolppien asentamista kohteessa on ollut runsaasti puustoa, joka on jouduttu poistamaan rakentamisen yhteydessä ja osa kaadetuista puista on korvattu hyppytolpilla, jotta liito-oravat pääsevät edelleen liikkumaan.

Liito-oravilla on kuusi kohtaa, mistä ne voivat liittää Länsiväylän yli. Vaikka Finnoonlaaksossa istutetut puuntaimet ovat vielä liian matalia liito-oravien liitoihin, niin liito-oravat pääsevät muilta kohdilta ylittämään Länsiväylän. Finnoonlaakson ylityspaikalla varaudutaan siihen, että joku nykyisestä kuudesta ylityspaikasta menetetään esimerkiksi, jos puuta kuolee kesähelteillä tai kaatuu myrskyssä.

4. Kuinka monta hanketta ja mitä hankkeita olisi jäänyt toteuttamatta, jos liito-oravatulppia ei olisi hankittu mukamas säilyttämään liito-oravien käyttämiä reittejä?

Hyppytolpat ovat olleet Uudenmaan ELY-keskuksen määrittämäni ehtoina Kehä I parantamiselle, Sepänkallion asemakaavalle sekä Espoon kaupunkiradalle. Ilman liito-oravien hyppytolppia nämä hankkeet olisi pitänyt toteuttaa niin, että liito-oravien puustoiset kulkuyhteydet olisivat säilyneet. Hankkeet olisi jouduttu toteuttamaan toisella tavalla (väylän tai junaradan toisen muotoinen linjaus) tai vähäisemmällä rakentamisella (vähemmän asuinkerrostaloja Sepänkallion asemakaava-alueelle, vähemmän vierekkäisiä junaratoja kaupunkiradalle, vähemmän ajokaistoja Länsiväylälle).

Mikäli liito-orava-LIFE -hankkeessa EU-tukirahoja ei olisi saanut käyttää hyppytolppiin Länsiväylän yli ei olisi rakennettu liito-oraville uutta ylityspaikkaa.

5. Kuinka paljon Espoossa on liito-oravatulppia ja mitkä niiden kustannukset ovat olleet espoolaisille veronmaksajille? Onko liito-oravatulppien hankkimiseksi järjestetty kunnan kilpailutus, kun hinnat ovat niin korkeat vai johtuvatko tolppien korkeat kustannukset jonkinlaisesta liito-oravatulppamonopolista?

Espoossa on pystytetty liito-oraville hyppytolppia neljässä eri maankäyttöhankkeessa : Väyläviraston hanke parantaa Kehä I Laajalahdessa (<https://vayla.fi/keha-i-laajalahti>), yksityisen maanomistajan hanke Sepänkyläntien ja Gerkin kartanon risteysalueella, liito-orava-LIFE -hankkeen aikana Länsiväylän ja Kuitinmäentien varteen rakennetut hyppytolpat Finnoonlaakson kohdalla sekä käynnissä oleva valtion hanke Espoon kaupunkirata, jossa liito-oravien hyppytolppia tulee radan varrelle useampaan kohtaan.

Espoon kaupungilla ei ole tietoa siitä, mitkä ovat olleet hyppytolppien kustannukset tai miten hyppytolppien hankintojen kilpailutus on hoidettu valtion, Väyläviraston tai yksityisen maanomistajan hankkeissa. Valtion ja yksityisten maanomistajien hankintoihin ei kulu espoolaisten veronmaksajien varoja.

Liito-orava-LIFE -hankkeessa EU:n myöntämät tuet kattoivat 70% kustannuksista. Finnoonlaakson liito-oravien hyppytolpat on liito-orava-LIFE -hankkeen aikana kilpailutettu Espoon kaupungin toimintatapojen mukaisesti urakkana. Urakka sisälsi koko uuden ylityspaikan rakentamisen eli hyppytolppien lisäksi myös puuntaimien hankinnan, puuntaimien istutuksen ja hoidon sekä työkoneiden vuokrauksia. Finnoonlaaksossa maa ei ole kantavaa, mikä lisäsi istutusten ja hyppytolppien pystyttämisen

kustannuksia. Hyppytolpille piti tehdä isot perustukset ja suuret ankkurit. Jos hyppytolpat olisi isketty sellaisinaan maahan, ne olisivat pian kaatuneet.

Liito-orava-LIFE-hankkeen vetovastuu Espoon kaupungilla oli Ympäristönsuojelun palvelualueella mutta hankkeen puustutuskohteet suunniteltiin ja urakat kilpailutettiin kaupunkitekniikkakeskukseen. Kaupunkitekniikkakeskus sai kaksi tarjousta Finnoonlaakson uuden ylityspaikan rakentamiseen (mikä sisälsi hyppytolpat). Tarjouksista edullisempi valittiin.

6. Kuinka pitkään liito-oravatoilppia on vielä aikomus hankkia ja pystyttää, vaikka ei saataisi näyttöä, että liito-oravat käyttävät niitä?

Liito-oraville tärkeän kulkuyhteyden toimivuuden turvaaminen hyppytolpilla vaatii aina luonnonsuojelulakia valvovan viranomaisen (tällä hetkellä Lupa- ja valvontaviraston) hyväksynnän. Espoon kaupunki ei voi ottaa kantaa siihen, kuinka luonnonsuojelulakia valvova viranomainen tulkitsee liito-oravien suojelun suotuisaa tasoa ja hyväksyy tai kieltää hyppytolpat liito-oravien kulkuyhteydellä.

Espoon kaupungin oma periaate on, että liito-oravien kulkuyhteyksien tulisi olla puustoisia käytäviä ja aina kun se on mahdollista, liito-oraville tulee jättää olemassa olevaa puustoa liikkumista varten. Espoon kaupungin oma kanta on, että liito-oravien hyppytolppia tulee käyttää vain niissä kohteissa, joissa puita ei pystytä säästämään ja uusia puita ei voida istuttaa.

Espoon kaupungin oma periaate liito-oravien suojelussa on se, että jokaiselle liito-oravien ydinalueelle (ydinalue sisältää lisääntymis- tai levähdyspaikkoja) tulisi turvata vähintään kaksi kulkuyhteyttä. Mikäli toisella kulkuyhteydellä tapahtuu jotain, toinen kulkuyhteys jää olemaan ja liito-oraville ei tarvitse rakentaa kulkuyhteyksiä. Olemassa olevan puuston säilyttäminen tulee edullisemmaksi kuin puustoistutusten suunnittelu ja istutusten hankinta sekä niiden hoito. Lupa- ja valvontaviraston tulkinta luontodirektiivin suotuisasta suojelun tasosta on, että jokaisella liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikalla tulee olla vähintään yksi kulkuyhteys liito-oravan seuraavalle elinalueelle.

Espoon kaupungilla ei tällä hetkellä ole suunnitteilla kohdetta tai kohteita, joissa liito-oravien kulkuyhteys turvattaisiin hyppytolpin. Valtion kaupunkirata -hankkeessa pystytetään radan varteen useampi hyppytolppa kuluvan vuoden aikana. Espoon kaupunki ei osallistu kaupunkiradan hyppytolppien kustannuksiin.

Päätöshistoria

Liitteet

1

Oheismateriaali

- Valtuustokysymys Miksi liito-oravatoilppia on hankittu ja pystytetty ilman mitään näyttöä, ja mitkä niiden kustannukset ovat espoolaisille veronmaksajille?

Tiedoksi