

Espoon Keskuspuiston maastopyöräilyreitit

Suunnitelmaselostus

LUONNOS 6.3.2026

Puistosuunnitelman selostus, ulkoilureittisuunnitelma

KAAVA-ALUEET TILLINMÄKI, ASEMAKAAVA 42. KAUP. OSA (SAUNALAHTI)
KORTTELIT 42014-42019, 42022-42055, 42057-42068, OSA KORTTELEISTA, LATOKASKI I
46001-46026, 46029, 46035-46043, 46045, OSA 46027, 46028 JA 46047, LATOKASKI II
46044, 46048-46055, 46058-46062, 46065-46067, LATOKASKI II C 46064, 46070-46073,
46075 JA OSA 46062, MALMINMÄKI 46130-46136

PUISTON NIMI Espoon keskuspuisto

1. Hankkeen tausta, lähtökohdat ja perustelut

Espoon keskuspuistossa on noussut esille käyttäjien toive maastopyöräilyreittien kehittämisestä ("Valtuustoaloite maastopyöräilyreittien kartoittamisesta ja mahdollisesta lisäämisestä ja keskuspuiston opastaulujen uusimisesta Espoossa", Arja Juvonen, 26.2.2024). Keskuspuistossa on nykyisin n. 4 kilometrin pituinen vanha, ainoastaan maastopyöräilylle suunnattu rengasreitti Puolarmarin alueella. Maastoon on muodostunut lisäksi epävirallisia polkuja, joita käytetään maastopyöräilyyn.

Hankkeessa suunnitellaan uusi 10 kilometriä pitkä maastopyöräreitti Keskuspuiston alueelle. Suunnittelun lähtökohtana on jo valmiiksi käytössä olevien polkujen kunnostaminen viralliseksi maastopyöräilyreitiksi, joka kulkee läpi koko Keskuspuiston. Tavoitteena on vähentää ympäristön kulumista ohjaamalla maastopyöräily merkitylle ja kestäväydille reitille.

Keskuspuiston luontoarvot on huomioitu maastopyöräreitin suunnittelussa. Luontoarvotietoja kerättiin aiemmista luontoselvityksistä ja täydennettiin kesän 2025 luontoselvityksessä (Faunatica Oy). Selvityksessä annettiin suosituksia ja ohjeita uhanalaisten eliölajien ja luontotyyppien suojeluun suunnittelualueella. Lisäksi suunnitellun maastopyöräreitin lähipuusto mitattiin ja kartoitettiin keväällä 2025 ja sijainnit otettiin huomioon suunnittelussa. Suunnittelun lähtötietoina on huomioitu myös arkeologiset kohteet, maanomistus, kaavoitustilanne, infrarakenteet sekä keskuspuiston ulkoilureitit, hiihtoladut, luonto- ja terveyspolut, maanalaiset rakenteet sekä voimajohtolinjat.

2. Suunnitelman sisältö

Suunniteltu, n. 10 kilometrin pituinen maastopyöräreitti sijoittuu itä-länsi-suuntaisesti Keskuspuiston eteläosan päästä päähän välille Harmaaniitty-Olari. Suunniteltu maastopyöräreitti on kapea, n. 60-100cm levyinen kivituhka- tai savisorapintainen valaisematon reitti.

Suunniteltu reitti on muodostettu yhdistämällä alueella olevia kulkemisen seurauksena syntyneitä polkuja ja valmiita reittirakenteita sujuvaksi reittikokemukseksi. Uusia

reittilinjauksia on suunniteltu maastokohtiin, joissa ei ole ollut tavoitellulle käyttäjäryhmälle soveltuvaa ja käyttöä kestävä polkulinjaa. Uudet polkulinjaukset on suunniteltu siten, että luontoarvot säilytetään; uhanalaiset luontokohteet kuten norot kierretään ja puita ei jouduta kaatamaan. Reitti noudattaa olevia maastonmuotoja; kalliroleikkauksia ja mittavia täyttöjä ei tehdä.

Maastopyöräreitti soveltuu yhteiskäyttöön sekä kävelijöille että maastopyöräilijöille. Sillä ei ole määrättyä kulkusuuntaa, vaan pääosin se soveltuu kumpaankin suuntaan liikuttavaksi. Poikkeuksena ovat muutamat maastonmuodoiltaan jyrkät kohdat, joissa reitti jakaantuu kahteen eri polkuun eri kulkusuuntineen. Jyrkästi alamäkeen kulkeva reitti on tarkoitettu vain maastopyöräilijöille, ylämäkeen kulkeva reitti sekä kävelijöille että maastopyöräilijöille. Reitti soveltuu kuljettavaksi päästä päähän (n. 10 km) tai pienempinä osuuksina.

Maastopyöräilyreitti on suunnattu kaiken tasoisille harrastajille.

Suunnitelmassa esitetään uusia kivituhka- tai saviorapintaisia reittejä 1,6 km, olevien polkujen kevyttä kestäväintä 5 km ja vahvaa kestäväintä 1,5 km ja siltoja 15 metriä. Olevia ulkoilureittejä, jotka eivät vaadi kunnostamista, on reitillä 2,6 km. Reitillä on myös 0,4 km kalliopintaisia osuuksia, jotka eivät vaadi rakennustoimenpiteitä. Luonnonkivistä ja sorasta suunniteltuja rakenteita on noin 56 metriä.

Osa suunnitellusta maastopyöräreitistä sijoittuu asemakaavoitetuille puistoalueille, pääosa osayleiskaava-alueelle. Osa reitistä sijoittuu yksityisten maanomistajien maille. Yksityisiltä maanomistajilta on saatu lupa suunnittelun edistämiseen.

Suunniteltu maastopyöräilyreitti kulkee Harmaakallion luonnonsuojelualueen läpi reitin länsipäässä. Reitin ulkopuolelle jäävät Keskuspuiston muut luonnonsuojelualueet: Rönängens, Mossenkärren, Majkärren ja Lilliträskbergetin luonnonsuojelualueet sekä lounaassa sijaitseva Tillinmäen jalopuumetsikkö.

2.1 Suunnitteluperiaatteet

Reitin kestävyyttä on tarkasteltu suunnitteluvaiheessa seuraavien teemojen kautta:

Sosiaalinen kestävyys: Käyttäjien ja tavoiteltavien kohderyhmien odotusarvoihin vastaaminen sekä yhteisön tarpeiden huomioiminen.

Ekologinen kestävyys: Reitin ja reittirakentamisen haittavaikutukset eläimiin, kasvillisuuteen, maaperään ja ympäristöön minimoidaan. Laadukas ja elämyksellinen reitti houkuttelee käyttäjiä ja käyttöpaine muualla luonnossa pienenee.

Taloudellinen kestävyys: Laadukkaalla suunnittelulla optimoidaan rakentamiskustannukset sekä hallinnoidaan huolto- ja käyttökustannuksia.

2.2 Rakenteet

Osa suunnitellusta reittilinjasta kulkee olevalla kuntopolulla, osa kunnostettavalla luonnonpolulla ja osa on uutta rakennettavaa polkua. Oleva kuntopolku sopii maastopyöräilyyn sellaisenaan. Kunnostettavalla luonnonpolulla maanpinnan tyyppi ja vaikeustaso määrittävät tarvittavat rakentamisen toimenpiteet. Kunnostettavat luonnonpolut

on jaettu neljään perustyyppiin: kestävä polkupohja, kostea/pehmeä polkupohja, vaihteleva kalliopohja ja silokallio.

Kestävällä polkupohjalla eloperäistä materiaalia on vähän ja polkupohja läpäisee vettä ja kuivuu nopeasti. Kostealla ja pehmeällä polkupohjalla paksu eloperäinen maakerros yhdistettynä märkyyteen ja kovaan käyttöön aiheuttaa voimakasta eroosiota. Vaihtelevalla kalliopohjalla on lyhyitä silokallio-osuuksia, joiden välissä on kalliopainanteita ja kalliokynnyksiä, sekä lyhyitä pehmeämpää polkupohjaa sisältäviä osuuksia. Silokallio on helppokulkuista kalliopolkua. Helppokulkuisuuden vuoksi silokalliolla kasvavat sammalet ja jäkälät kuluvat voimakkaasti, jos kulkua ei ohjata.

2.2.1 Kalliopintaiset polut

Kalliopintaisilla osuuksilla käyttäjiä ohjataan maalaamalla kulku-ura kalliopintaan. Eloperäinen materiaali poistetaan ja vettä kerääviä painanteita täytetään kivituhkalla tai savioralla. Isompiin kalliokynnyksiin rakennetaan luiska luonnonkivistä ja kivituhkasta tai saviorasta helpottamaan kulkua ja ehkäisemään kiertoreittien syntymistä.

2.2.2 Kevyesti kunnostettavat olevat polut

Kestävällä polkupohjalla luonnonpolku kunnostetaan poistamalla pehmeä maa-aines polku-uralta. Polku-ura täytetään kivituhkalla tai savioraseoksella. Isompia epätasaisuuksia ja kynnyksiä helpotetaan - juurakkoa tai kivikkoa täytetään materiaalilla, jotta kulku helpottuu. Polkupintaan jätetään luonnon epätasaisuuksia. Luonnollisia vedenvirtauspaikkoja ei padota. Erityisesti veden virtauksen kestoa vaativissa kohteissa reittipinta voidaan rakentaa luonnonkivistä.

2.2.3 Vahvasti kunnostettavat olevat polut

Kostealla ja pehmeällä maapohjalla kulkeva luonnonpolku vaatii vahvaa kunnostamista, jolloin myös luonnon epätasaisuudet osittain häviävät reittipinnalta. Eloperäinen aines poistetaan ja polkupohja rakennetaan/muotoillaan mahdollisuuksien mukaan paikallisesta maasta tai tuomalla kantava maa-aines rakennuspaikalle. Veden ohjaus rakennetaan kallistamalla reittipinta, tai korottamalla se ympäröivää maastoa korkeammalle ja johtamalla vesi reitin yli halutussa kohdassa. Reitin kulutuspinna rakennetaan savioraseoksesta tai kivituhkasta. Polun pinta on pääosin tasainen ja se voidaan tiivistää rakennusvaiheessa tärylätkällä. Polun reunat maisemoidaan polkupohjalta poistetulla kunnalla. Kunta suojaa myös polkurakenteen reunaa haurastumiselta.

2.2.4 Uudet rakennettavat polut

Reitille on suunniteltu uusia rakennettavia polkuosuuksia, kun olevat polut eivät täytä kestävyys- ja käyttäjävaatimuksia. Uudet reittilinjat on suunniteltu rakentamisen kannalta sopivaan maastoon. Uudet polut on suunniteltu käyttämällä seuraavia suunnitteluelementtejä:

Ennakoitavuus - Reitillä on hyvä näkyvyys ja tulevia maaston sekä reitin muutoksia on helppo ennakoida.

Rytminmuutokset - Vaihtelevat reittiosuudet seuraavat toisiaan tarkkaan suunnitellulla ja mielenkiintoisella tavalla.

Rollerit - Maaston muotoihin integroidut rollerit mahdollistavat lisävauhdin pumppaamisen ja lisäävät ajonautintoa sekä ohjaavat veden pois reitiltä.

Rock Gardenit - Kiviä integroidaan luonnolliseksi osaksi reittiä. Kiveä voidaan käyttää reitillä vauhtia hidastavina elementteinä ja erityisesti jyrkemmillä osuuksilla reittipinnan kestävyysvarmistamisessa, sekä vaativammassa vedenohjauksessa.

Bermit - Oikein suunniteltujen ja toteutettujen kaarteiden avulla ajaja voi ylläpitää helpommin vauhtia.

Poistamalla eloperäinen materiaali reitiltä ja maata muokkaamalla varmistetaan reitin kestävyys, veden ohjaus ja tavoiteltu ajoelämys. Reitin ajopinta rakennetaan kivituhkasta tai savioraseoksesta, jos paikallinen materiaali ei sovellu reitin kulutuspinnaksi.

Rakentamisessa käytetään pieniä koneita, jotka sopivat rakennettavalle polku-uralle.

Kaikkien polkutyypin linjauksen suunnittelussa on pyritty mahdollisimman luonnonmukaiseen lopputulokseen ja minimoitu maaston muokkauksen ja puiden poistamisen tarve, jotta lopputuloksesta tulee mahdollisimman luonnonmukainen. Huolellisen maisemoinnin keinoin polut integroidaan luonnolliseksi osaksi ympäröivää luontoa.

2.2.5 Kivirakenteet ja täytöt

Kalliopainanteet ja –kynnykset ovat tyypillisiä kohteita, joissa tarvitaan kivituhkalla tai savioralla täyttöä ja luonnonkivistä toteutettuja tukirakenteita. Kulkua helpotetaan ja ajolinjoja selkeytetään.

2.2.6 Ojarummut ja sillat

Kuntopolkujen vieressä olevien rakennettujen ojien ylitys toteutetaan sorarakenteella. Vesi ohjataan rakenteen läpi rumpuputkea pitkin. Siltarakennetta tarvitaan syvempien ja leveämpien ojien/purojen ylitykseen. Silta suunnitellaan aina yksilöllisesti kohteeseen.

2.2.7 Opasteet

Reitti-info sijoitetaan jokaisen lähtöpisteen olevaan rakenteeseen tai tarvittaessa kokonaan uuteen rakenteeseen. Lähtöpaikkoina toimivat reitin päätepisteiden, eli Harmaaniityn ja Olarinniityn Jänisportin lisäksi keskuspuistoon johtavilla ulkoilureiteillä olevat viisi porttia: Sunan Huuhkajaportti, Suurpellon Kettuportti, Puolarmetsän Korentoportti, Latokasken Kaurisportti ja Vanttilan Konnaportti, sekä seuraavat pysäköintialueet: Ylismäentie, Malminkorpi ja Tikasmäentie. Lähtöpisteistä opastetaan varsinaiselle reitille suuntaviitoin. Maastossa reitillä pysyminen varmistetaan jatkuvilla reittiopasteilla, jotka sijoitetaan niin, että edellisen merkin ohitettuaan kulkija voi havaita seuraavan merkinnän. Risteävistä urista ja mahdollisista muista vaaroista varoitetaan varoitusmerkeillä.

3. Tutkitut vaihtoehdot

Maastopyöräreitien mahdollista sijaintia tutkittiin Espoon keskuspuiston alueella. Tavoitteena oli, että reitille olisi helppo saapua rakennetuilta ulkoilureiteiltä ja asuinalueiden läheisyydestä, ja se pystyisi palvelemaan mahdollisimman laajasti käyttäjien tarpeita. Tärkeimpänä kriteerinä valituille reiteille oli, että niillä olisi ollut jo valmiiksi paljon käyttöä.

Lähtökohtana oli hyödyntää olevia polkuja, ja suunnitella uutta polkua vain, jos sopivaa yhdistävää polkua ei ollut tarjolla.



Kuva 1. Polkukartta puiston keskiosasta (<https://web.trailmap.fi/>)

Erilaisia linjausvaihtoehtoja tutkittiin rakennettavuus, hulevedet, maastonmuodot, muut käyttäjät ja luontoarvot huomioiden. Tämän vuoksi tehtiin erilaisia kartta- ja maastotutkimuksia. Maastotutkimukset kohdennettiin paikkatietoanalyysin perusteella Keskuspuiston eteläosaan. Keskuspuiston eteläosassa kulkee lähes koko reittilinjauksen osalta jo olemassa oleva reittipohja, joka koostuu kulutuksen myötä syntyneistä luonnonpoluista.

Maastotutkimuksissa huomioitiin maastopyöräilyyn soveltuvien luonnonpolkujen kulumisen aste. Kulumista havaittiin erityisesti kangaspohjaisilla tasaisilla polkuosuuksilla, joissa vesi jää seisomaan ajouralle, sekä jyrkillä polkuosuuksilla, joilla sulamis- ja sadevesi virtaa polku-uraa pitkin. Virtaavan veden aiheuttaman eroosion myötä polut ovat paikoin kuluneet niin vaikeakulkuisiksi, että polut ovat levinneet usean metrin levyisiksi, kun käyttäjät ovat alkaneet kiertämään vaikeita kohtia. Valittuja polku-uria kunnostamalla estetään ympäristön eroosiota ja polkujen leviämistä uudelleen.



Kuva 2. Suunniteltu uusi reitti Espoon Keskuspuistossa.

4. Suunnitelman vaikutukset

4.1 Sosiaaliset vaikutukset:

Espoon keskuspuiston pitkät yhtäjaksoiset kalliopintaiset polut ovat jo nyt maastopyöräilijöiden suosiossa. Alueella on paljon pieniä jyrkkiä korkeusvaihteluja, jotka tarjoavat haasteita maastopyöräilijälle. Reitin kunnostamisen myötä jo käytössä olevien polkujen turvallisuus paranee, ja uudet reittilinjaukset mahdollistavat turvalliset yhteydet eri polkuosuuksien välillä. Reitin kunnostamisella tarjotaan käyttäjille turvallisesti eritasoisia haasteita. Suunnitellun maastopyöräilyreitin varrelle mahtuu useita erilaisia polkuosuuksia, jotka soveltuvat eritasoisille maastopyöräilijöille. Korkeusvaihtelujen vuoksi reittiä ei ole suunniteltu esteettömäksi.

Maastopyöräreitin ja muiden polkujen risteyksissä eri käyttäjäryhmien kohtaamiset voivat aiheuttaa vaaratilanteita. Vaaratilanteita vähennetään kiinnittämällä erityistä huomiota risteysalueiden näkymälinjoihin. Lisäksi risteyskiin asennetaan opastavia ja varoittavia kylttejä.

Muut käyttäjäryhmät voivat myös käyttää maastopyöräreittiä ulkona liikkumiseen. Tärkeintä on varmistaa hyvä näkyvyys reittiä pitkin, jotta muut reitinkäyttäjät havaitsevat maastopyöräilijän hyvissä ajoin. Lisäksi suuret nopeuserot aiheuttavat vaaratilanteita. Pyöräilyn nopeuksia vähennetään reittipinnan epätasaisuudella, reittilinjauksen mutkaisuudella ja erilaisilla ”ankkuri-elementeillä”, joiden kiertäminen hidastaa vauhtia.

Vauhdikkaimmilla reittiosuuksilla alamäkeen suuntautuva pyöräily ohjataan omalle yksisuuntaiselle reittilinjaukselle käyttäen maasto-opasteita. Ylöspäin nouseva reitti osoitetaan sekä maastopyöräilijöille että jalankulkijoille. Ylämäkeen kiivettäessä pyöräilijän vauhti hidastuu eikä aiheuta vaaraa jalankulkijalle. Jalankulkija voi kulkea nousureittiä turvallisesti sekä ylä- että alamäkeen.

Uuden maastopyöräilyreitin säännöt ja ohjeet tullaan jakamaan käyttäjille Espoon sivustolla.

4.2 Ekologiset vaikutukset:

Maastopyöräily ja muu ulkoilu keskuspuistossa on aiheuttanut uusien polku-urien syntymistä ja merkittävää maaston eroosiota. Olevien polkujen kestäväntä estää eroosion leviämistä tulevaisuudessa ja mahdollistaa metsässä kestävästi liikkumisen.

Maastopyöräreitin ekologisia vaikutuksia uhanalaisiin luontotyyppeihin ja eliölajeihin käsitellään luontoselvitysraportissa ”Espoon Keskuspuiston maastopyöräreitin luontoselvitykset vuonna 2025” (Faunatica Oy). Raportissa on esitetty toimenpidesuosituksia uhanalaisia luontotyyppejä ja uhanalaista kasvillisuutta, liito-oravia, lepakoita, linnustoa ja lahopaviosammalalueita koskien. Maastopyöräreitin selvitysalueella esiintyviin luontotyyppeihin kuuluu norot, purot, kalliot, kangasmetsät, lehdot ja suot. Selvitysalueelta löytyi myös valkolehdokkiesiintymiä, joka on rauhoitettu kasvilaji koko maassa.

4.2.1 Harmaakallion luonnonsuojelualue

Harmaakallion luonnonsuojelualue Vanttilan kaakkoispuolella on paikallisesti arvokas kallioalue ja 51 hehtaarin laajuisena suurin Keskuspuiston suojelualueista. Harmaakallio-Gråbergetin luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräysten mukaan maastopyöräily sille varattujen ja kestävien polkujen ulkopuolella on kielletty. Kuitenkin luonnonsuojelualueella harrastetaan jo luvattonta maastopyöräilyä. Olevaa polkua kunnostamalla sallitaan luvallinen maastopyöräily ja vähennetään maaston kulumista muualla luonnonsuojelualueella, kun kulku ohjautuu merkitylle maastopyöräilyreitille.

Espoon kaupunki on saanut Lupa- ja valvontavirastolta luvan luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräyksistä poikkeamiseen maastopyöräireitin kunnostamiseksi Harmaakallion luonnonsuojelualueella. Alueelle ei rakenneta uutta reittilinjausta.

4.2.1 Norot

Maastopyöräireitin luontoselvityksen mukaan reitti sivuaa muutamaa aiemmissa selvityksissä paikannettua noroa. Vesilain 2 luvun 11 §:n mukaisten pienvesikohteiden (norojen) luonnontilaa ei saa lain mukaan vaarantaa. Metsähallituksen suosituksissa pienvesien suojavaähykkeiden tulee olla 15–30 metriä. Selvityksen mukaan maastopyöräireitin rakentamisessa tulisiikin varmistaa, ettei norojen lähiympäristöä muuteta niin, että niiden suojaisuus heikentyisi.

Tarkemman karttatarkastelun perusteella kolme noroa on alle 15 metrin etäisyydellä maastopyöräireitistä. Kaikissa tapauksissa on kuitenkin kyse kunnostettavasta reitin osuudesta. Suositusetäisyyden voidaan katsoa koskevan toimenpiteitä, jotka aiheuttavat merkittäviä muutoksia ympäristöön. Kun kyse on olevan polun kunnostamisesta, suojaetäisyyttä ei voida suoraan soveltaa, sillä polun kunnostus ei merkittävästi muuta olevaa tilannetta.

Noron luonnontilaisuuden kannalta tärkeää on puuston ja paksun sammalpeitteisen metsänpohjan säilyminen. Olevan polun kohdalla metsänpohja on jo valmiiksi kulunutta, joten sammalpeitettä ei kunnostamisen yhteydessä tuhoudu. Reitin kunnostaminen toteutetaan siten, että myöskään puustoa ei tarvitse kaataa.

Jos tehtäisiin uusi polku olemassa olevan kunnostamisen sijaan, ihmiset kulkisivat molempia reittejä pitkin - silloin kasvaisi pinta-ala, jolla ihmiset kulkevat ja kahden rinnakkaisen reitin välille tulisi yhdistäviä polkuja. Metsänpohjaa kuluisi siis suuremmalta alueelta. Olevan polun kunnostaminen maastopyöräireitiksi säästää enemmän noron ympäristöä kuin olevan polun kanssa rinnakkainen reitti. Kun olevaa polkua kunnostetaan selkeämmäksi reitiksi, maastopyöräilijät pysyvät paremmin polulla.

Reittien kunnostamisessa huomioidaan norojen vesitalous – veden annetaan virrata reitin läpi läpäisevillä rakenteilla, kuten rummuilla, silloilla ja pitkospuilla.

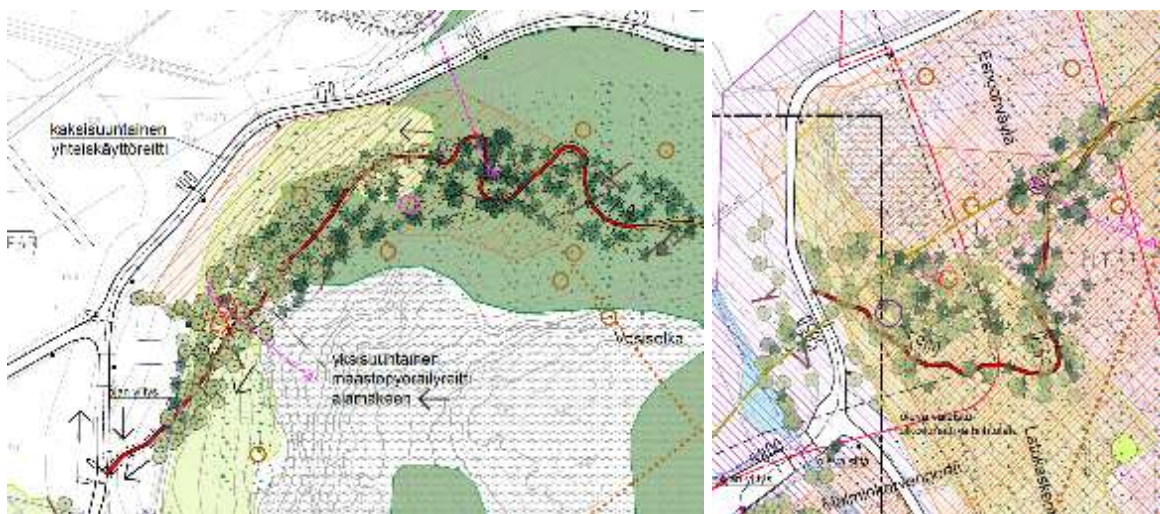
4.2.2 Purot

Maastopyöräireitin luontoselvityksessä todettiin, että reitti ylittää kaksi luonnontilaisen kaltaista puroa, Puolarinpuron ja Finnobäckenin, jotka ovat myös arvokkaita

virtavesikohteita. Maastopyöräreitti voi hyödyntää purojen ylityskohdassa jo olemassa olevia ulkoilureittien siltoja, joten maastopyöräreitin rakentamisella ei ole vaikutusta purojen luonnontilan säilymiseen.

4.2.3 Lehdot ja suot

Maastopyöräreitin luontoselvityksen mukaan lehto- tai suomaastoon ei ole suositeltavaa rakentaa pyöräilyreittiä, koska näiden luontotyyppien kasvillisuus kuluu liian herkästi. Kyse on kuitenkin suurimmaksi osaksi olevan polku-uran kunnostamisesta. Lehtomaasto on jo valmiiksi ulkoilijoiden käytössä kulunutta. Kulunutta polkua vahvistamalla ohjataan maastopyöräilijöitä pysymään polulla ja vähennetään muun lehto- ja suomaaston kulumista. On järkevämpää kunnostaa olevaa polku-uraa kuin rakentaa uutta rinnakkaista polkua, koska olevan polun käyttö ja siten maaston kuluminen silti jatkuisi.



Kuva 3. Lehtoalueet esitetty kellertävän vihreällä värillä Vesiselän puistossa ja lähellä suunniteltua Malminkorvenporttia. Suunniteltu reitti on esitetty punaisella, kunnostettava reitti oranssilla värillä.

Kunnostamisen lisäksi kahdella lehtoalueella Vesiselän puistossa ja lähellä suunniteltua Malminkorvenporttia on ehdotettu myös uutta maastopyöräilyreittiä. Näillä osuuksilla oleva polkulinja on niin jyrkkä, ettei turvallista maastopyöräreittiä voisi siihen rakentaa. Ilman uutta linjaa maastopyöräily olevalla polulla jatkuisi, ja lehtoalueen kuluminen edelleen myös jatkuisi. Ohjaamalla maastopyöräilijät riittävän loivalle reitille parannetaan pyöräilijöiden turvallisuutta ja annetaan kuluneille lehto-osuuksille tilaisuus elpyä. Reitin maisemoinnilla voidaan ohjata pyöräilijöitä pysymään reitillä.

Kunnostettavalta reitin osuudelta löytyy yksi suo Harmaakallion luonnonsuojelualueella. Kyseessä on korpiräme, joka on puustoinen ja kuivahko. Luontoselvityksen mukaan tasaisessa maastossa kulkevat polut ovat kuluneimpia räme- ja korpimaastoissa, ja saattavat olla myös syvempiä. Ihmiset mieluiten kiertävät kosteat kohdat polulla, jolloin polku vähitellen levenee. Kunnostamalla olevaa polkua kavennetaan reittiä ja estetään polun leviäminen. Reittiä kunnostaessa huomioidaan myös suon vesitalous mahdollistamalla

veden kulku läpäisevillä polkurakenteilla. Suon kosteimpaan kohtaan rakennetaan pitkospuut, joita pitkin suon voi ylittää.

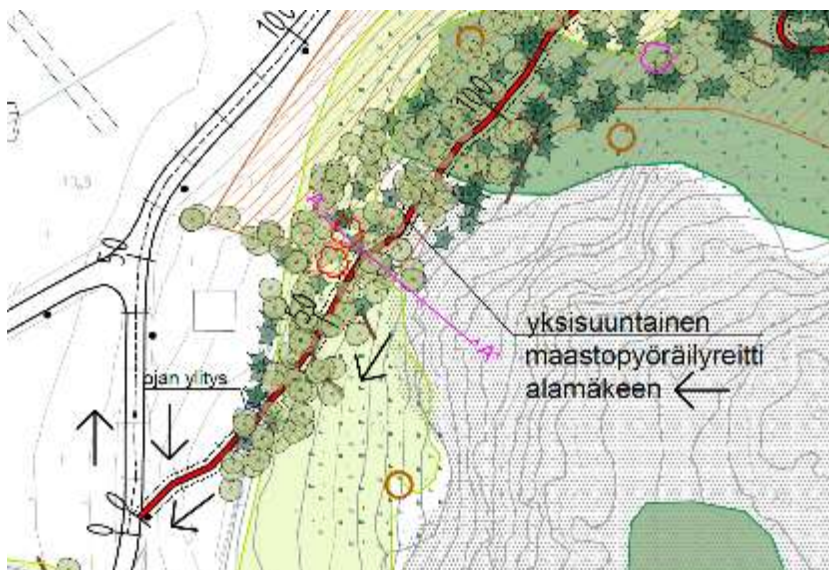
4.2.4 Kalliot ja kangasmetsät

Maastopyöräreitien luontoselvityksen mukaan kallioalueiden jäkäliköt ja sammaleet ovat herkkiä kulumiselle. Selvityksessä todettiin, että kallioilla on kuitenkin nyt jo havaittavissa laajaa maastopyöräilystä ja muusta virkistyskäytöstä johtuvaa kuluneisuutta. Ohjaamalla maastopyöräilyä siihen tarkoitetulle reitille vähennetään kuluneisuutta muualla kalliolla ja kangasmetsissä. Selvityksen mukaan kuivahkot ja tuoreet kankaat kestävät paremmin kulutusta kuin lehtomaiset kankaat.

4.2.5 Liito-oravat

Liito-orava kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) lajeihin, ja sen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulain 78 §:n nojalla. Kielto on voimassa ympäri vuoden. Selvityksen mukaan lajille soveltuvalla alueella olevia potentiaalisia pesäpaikkoja, kuten kolopuita, tulee varovaisuusperiaatteen mukaisesti kohdella lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Sekä pesä- että kolopuita ei saisi liito-oravan elinalueella siis kaataa. Lisäksi ei saa kaataa puita, jotka välittömästi suojaavat liito-oravan pesä- ja kolopuita.

Aiemmissa liito-oravaselvityksissä on kartoitettu useampia liito-oravan elinalueita ja ydinalueita, joiden läpi maastopyöräreitti kulkee. Myös liito-oravan pesä- ja kolopuut on kartoitettu. Reitien rakentamisella ei ole vaikutusta liito-oravan nykyisiin tai potentiaalisiin pesäpuihin, sillä maastopyöräreittiä rakennettaessa ja kunnostaessa ei ole tarvetta kaataa täysikasvuisia puita. Näin ollen ei siis heikennetä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Yhdellä reitin osuudella suunniteltu reitti kulkee melko lähellä liito-oravan kolopuita, mutta koska puita ei kaadeta, rakentamisen yhteydessä ei vaikuteta näiden puiden olosuhteisiin.



Kuva 4. Liito-oravan kolopuut (punaisella)

Liito-oravan pesäpuut ja kolopuut ovat kuitenkin todennäköisemmin valmiiksi huonokuntoisia. Myöhemmin ylläpidon näkökulmasta voi olla tarvetta kaataa huonokuntoisia puita, jotka ovat vaarassa kaatua reitille. Lähtökohtaisesti ei kaadeta sellaisia puita, jotka voisivat heikentää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja – tämän voi tehdä vain Lupa- ja valvontaviraston myöntämällä poikkeusluvalla. Huonokuntoiset puut katselmoidaan ympäristösuojelun kanssa ennen kuin mahdollisesta kaatamisesta päätetään.

4.2.6 Valkolehdokki

Maastopyöräreitien luontoselvityksen mukaan maastopyöräreitin 100 m leveältä selvitysalueelta löytyi rauhoitetun valkolehdokin esiintymiä. Maastopyöräreitin rakennusalue on n. 3 metrin levyinen. Lähimmät valkolehdokkilöydökset ovat n. 30 metrin päässä reitin rakennusalueesta, joten rakentamistoimenpiteet eivät ulotu rauhoitettujen kasvien alueelle.

4.2.7 Lahokaviosammal

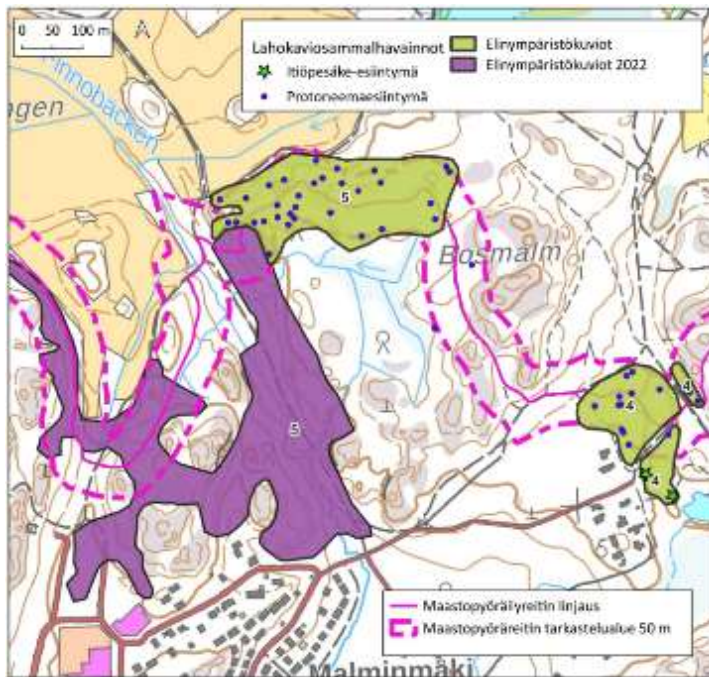
Lahokaviosammal on rauhoitettu koko maassa. Luonnonsuojelulain 74 §:n mukaan ”rauhoitettua kasvia, sen osaa tai siemeniä ei saa poimia, kerätä, leikata irti, ottaa juurineen eikä hävittää.” 74 §:n yleispoikkeaman mukaan sen esiintymisaluetta saa kuitenkin käyttää rakennustoimintaan, mutta tällöin on vältettävä vahingoittamista rauhoitettuja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Reittilinjaus kulkee paikoin lahokaviosammaleille soveltuvien alueiden läpi, mutta uusilla reittiosuuksilla on väistetty havaittuja lahokaviosammalyksilöitä. Suurimmaksi osaksi maastopyöräreitillä kunnostetaan olevaa reittipohjaa, jossa lahokaviosammalta ei esiinny. Lahokaviosammalta kasvaa yleensä maahan kaatuneissa lahokuissa, jotka voidaan siirtää pois reitiltä.

Luonnonsuojelulain 79 §:n mukaan ELY-keskus voi päättää suojella luontodirektiivin liitteessä II mainitun eliölajin suotuisan suojelutason saavuttamisen tai säilyttämisen kannalta merkittävän esiintymispaikan. 83 § poikkeuksen mukaan Lupa- ja valvontavirasto voi myös myöntää luvan poiketa 70, 73, 74 ja 77–79 §:ssä säädetystä, jos siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiselle tai sen saavuttamiselle. Luontoselvityksessä tunnistettiin 10 lahokaviosammaleen elinympäristökuvioita, joista kaksi (elinympäristökuviot 5 ja 4) on todennäköisesti lajin suotuisan suojelutason saavuttamisen tai säilyttämisen kannalta merkittäviä esiintymispaikkoja, joten ne tulisi säilyttää mahdollisuuksien mukaan nykytilassa ainakin pääosin. Muille lahokaviosammalalueille suunnitellut reittilinjaukset eivät siis vaikuta eliölajin suojelutason säilyttämiseen, mutta alueilla 5 ja 4 noudatetaan erityistä varovaisuutta reitin rakentamisessa ja kunnostuksessa. Näillä alueilla kunnostetaan suurimmaksi osaksi olevaa reittiä, uutta reittiä rakennetaan vain vähän. Oleva reitti on jo valmiiksi kulunut ja sen kunnostamisen voidaan katsoa ohjaavan kulkua siten, että se vähentää kulutusta muualla lahokaviosammalalueella.

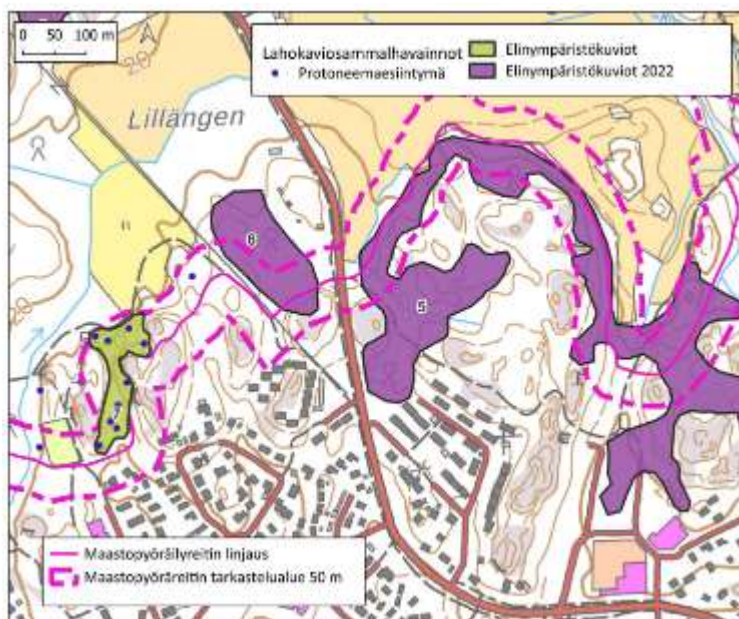
Maastopyöräreitien luontoselvityksen mukaan on huomioitava, että kuviorajaukset ovat arvioita yhtenäisistä lajille soveliaista alueista, eikä kuvioden säästäminen sataprosenttisesti ole lajin säilymisen kannalta välttämätöntä. Maankäytön muutokset ovat joillain kuviolla tai kuvioden osilla mahdollisia ilman, että olennaisesti heikennetään tärkeimpiä esiintymispaikkoja tai suotuisaa suojelutasoa. Kunnostettavan ja rakennettavan reitin pinta-

ala onkin pieni verrattuna laajoihin lahokaviosammaleelle soveltuviin alueisiin, joten vaikutus lahokaviosammaleen säilyttämisen kannalta merkittäviin esiintymispaikkoihin on vähäinen.

Lahokaviosammalen elinympäristön kannalta on tärkeää lahopuujatkumon ja pienilmaston sopivuuden säilyminen. Reitin rakentamisen yhteydessä ei kaadeta puita, mutta jos kunnossapidon kannalta tulee myöhemmin tarvetta kaataa huonokuntoisia puita, kaadetut rungot jätetään maastoon lahopuiksi, joissa lahokaviosammal voi kasvaa.



Kuva 5. Lahokaviosammaleesiintymät (Espoon Keskuspuiston maastopyöräreitin luontoselvitykset vuonna 2025)



Kuva 6. Lahokaviosammaleesiintymät (Espoon Keskuspuiston maastopyöräreitin luontoselvitykset vuonna 2025)

4.2.8 Lepakot

Vuoden 2025 maastopyöräreitien luontoselvityksessä ei alueelta todettu lakisääteisesti suojeltavia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja tai lepakoiden tärkeitä ruokailualueita, mutta aiemmissa luontoselvityksissä on todettu lepakoiden tärkeä ruokailualue ja siirtymäreitti reitin keskivaiheilla.

Luontoselvityksen mukaan lepakot suosivat lentolinjoinaan ympäristön linjamaisia rakenteita, kuten polkuja ja metsänreunoja. Paikoitellen reitin avaaminen tiheään metsään voisi tarjota lepakoille jopa lisää sopivaa saalistusympäristöä.

Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei ole havaittu reitin läheisyydessä. Lepakoiden levähdys- ja lisääntymispaikkoja on mm. puiden koloissa ja irtaavan kaarnan alla.

Vaikutukset lepakoihin jäävät vähäiseksi, koska reitin rakentaminen ei edellytä isojen puiden kaatamista. Reittiä ei myöskään valaista. Valosaaste voisi häiritä lepakoita, sillä ne välttävät valaistuja alueita.

4.2.9 Linnusto

Maastopyöräreitien luontoselvityksen mukaan maastopyöräilyreitien selvitysalueella, n. 50m säteellä suunnitellusta reitistä, havaittiin yksi Suomessa uhanalaiseksi luokiteltu ja kolme silmälläpidettäväksi luokiteltua lintulajia. Muita erityisesti huomioon otettavia lajeja oli puolestaan 9. Selvityksen mukaan selvitysalue on sekä monimuotoisten metsätyyppiensä että runsaan erityisesti huomioon otettavan lintulajiston ansiosta kokonaisuudessaan ja osana yhtenäistä keskusmetsää tavanomaista arvokkaampaa metsälinnuston elinaluetta koko Espoon mittakaavassa.

Maastopyöräreitien rakentamisen yhteydessä ei ole tarvetta puuston kaatamiseen, joten reitin rakentamisella ei ole vaikutusta alueen linnustoon. Ylläpidon kannalta voidaan kuitenkin myöhemmin joutua kantamaan huonokuntoisia puita reitin varrelta. Tällöin puiden kaatamista vältetään pesimäaikaan. Suurin osa lintulajeista pesii huhtikuun puolivälistä heinäkuun loppuun. Alueella tavattu uhanalainen töyhtötiainen pesii huhti-toukokuussa, silmälläpidettävä kanahaukka maaliskoukokuussa, silmälläpidettävä närhi huhti-toukokuussa ja silmälläpidettävä västäräkki touko-kesäkuussa.

5. Kustannukset

Maastopyöräilyreitien rakennuskustannukset ilman arvonlisäveroa ovat yhteensä noin 1 milj €. Rakennuskustannukset koostuvat kunnostettavista poluista, uusista rakennettavista poluista, silloista ja opasteista sekä erityisrakenteita vaativista polkuosuuksista. Kustannusarvioon sisältyy myös suunnittelutehtävät ja työmaatehtävät.

Maastopyöräilyreitien rakentaminen on hidasta ja suurelta osin käsityövaltaista työtä. Reitti toteutetaan pienillä koneilla, jotta se voidaan sovittaa tarkasti maaston muotoihin ja jotta ympäristöön kohdistuvat vaikutukset jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Pienillä koneilla reitin rakentamiseen ja kestäväntiini tarvittavia kiviaineksia voidaan kuljettaa noin 1000 kiloa

kerrallaan ja materiaalin tarve on noin 100:sta kilosta 500:an kiloon metriä kohden. Työalueille on usein pitkät siirtymät, mikä lisää rakentamiseen kuluva aikaa.

Koneellisen työn jälkeen reitin pinta viimeistellään käsin. Esimerkiksi luonnonkivistä rakennetut ajopintaa tukevat kohdat tehdään sovittamalla kiviä paikoilleen yksitellen. Näin varmistetaan rakenteiden kestävyys ja turvallisuus, sekä reitin sulautuminen ympäröivään luontoon.

Rakentamisen aikana reitin toimivuutta myös kokeillaan käytännössä. Kaarteita, kallistuksia, veden poisjohtamista ja ajolinjoja muokataan tarvittaessa useita kertoja, jotta reitti olisi mahdollisimman turvallinen ja miellyttävä käyttää. Ratkaisut tehdään aina maaston ehdoilla, eikä valmiita ratkaisumalleja useinkaan ole käytettävissä.

Lisäksi reitin reunat ja ympäristö maisemoidaan huolellisesti. Työllä pyritään siihen, että reitti näyttää luonnolliselta osalta metsää ja että liikkuminen ohjautuu hallitusti kulutusta kestäväälle uralle.

Pienkaluston käyttö, haastava työmaaliikenne, laaja käsityön määrä, rakenteiden yksilöllinen toteutus sekä jatkuva testaaminen ja hienosäätö lisäävät rakentamisen kustannuksia, mutta niiden avulla saadaan turvallinen ja pitkäikäinen reitti, joka vähentää ylläpito- ja huoltokustannuksia tulevaisuudessa.

Vuotuinen ylläpitokustannus on noin 4 - 7% rakennuskustannuksista. Reitin talvikunnossapito on mahdollista koneellisesti.

6. Vuorovaikutus

Suunnitelmaluonnos on Ota kantaa.fi sivuilla kommentoitavana 1.4-19.4.2026 välisenä aikana.

7. Muuta (aikataulu)

Suunnitelmaluonnokset menevät nähtäville tekniseen lautakuntaan kevään 2026 aikana. Suunniteltujen reittiyhteyksien rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2027.