

CYCLE4CLIMATE

PYÖRÄILYÄ ENEMMÄN LAB

TYÖMATKAPYÖRÄILYN EDISTÄMISTÄ ESPOOSSA

YHTEISKEHITTÄMISEN TYÖPAJASARJAN TULOKSIA JA TOIMENPIDEIDEOITA

JOHDANTO



Central Baltic Programme

Cycle4Climate

Pyöräily on kätevä, edullinen, ympäristöystävällinen ja usein myös nopea tapa liikkua kaupungissa. Yksilön liikkumisen ja hyvinvoinnin lisäksi pyöräilyllä on laajoja myönteisiä vaikutuksia kaupunkiympäristöön ja sen viihtyisyyteen yksityisautoiluun verrattuna. Pyöräilyn lisääminen arjen eri liikkumistarpeissa on tärkeää erityisesti päästöjen vähentämiseksi, ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi sekä kestävien ja viihtyisien kaupunkien rakentamiseksi.

Liikenne tuottaa globaalisti merkittävän osan hiilidioksidipäästöistä, ja toistuvat työmatkat muodostavat suuren osan kaupungeissa tapahtuvasta päivittäisestä liikkumisesta, mitkä näkyvät esimerkiksi aamu- ja iltapäiväruuhkina. Espoossa, tieliikenteestä muodostuu noin 40 % hiilidioksidipäästöistä, ja henkilöautojen osuus tästä on lähes kaksi kolmasosaa. Eri tulevaisuuteen katsovissa päästöskenaarioissa liikenne on suurin päästölähde Espoossa myös tulevaisuudessakin. ([Espoon kaupunki \(a\)](#).) Tarvitaan siis uusia kestävästi liikkumisen ratkaisuja ja niiden laajaa käyttöönottoa. Siksi myös työmatkaliikkumisen ohjaaminen kohti kestävämpiä kulkutapoja on keskeistä vähähiilisten kaupunkien kehittämisessä.

Loppuvuodesta 2025 käynnistettiin Espoossa työnantajille suunnattu yhteiskehittämiseen ja vertaisoppimiseen pohjautuva työpajasarja **Pyöräilyä enemmän Lab(oratorio)**, joka toteutettiin osana Cycle4Climate –hanketta (Interreg Central Baltic, 2024-2027). Työpajasarjan tavoitteena oli luoda tila ja aika verkostomaiselle yhteistyölle ja ideoida konkreettisia keinoja työmatkapyöräilyn edistämiseksi eri organisaatioiden sisällä ja välillä. Työpajasarja kokosi yhteen erityisesti toimijoita Tapiola–Otaniemi–Keilaniemi –alueelta, joka on Cycle4Climate hankkeen kohdealue.

Kokonaisuus sisälsi kolme yhteiskehittämisen työpajaa, joissa tarkasteltiin matalan kynnyksen toimia työmatkapyöräilyn lisäämiseksi eri näkökulmista, mukaan lukien eri case-esimerkkejä meiltä ja maailmalta. Lisäksi järjestettiin kolme työpajojen teemoja syventävää pilottiklinikkaa, joissa pureuduttiin työpajoissa syntyneisiin käytännön pilotti-ideoihin ja hahmoteltiin niiden ensimmäisiä mahdollisia toteutusaskleita asiantuntijoiden tuella.

Tämä dokumentti kokoaa yhteen työpajasarjan keskeiset sisällöt ja opit. Se on tarkoitettu erityisesti työnantajaorganisaatioille – niin pienille kuin suurillekin organisaatioille – jotka haluavat edistää työntekijöidensä kestävästi työmatkaliikkumista pyörällä. Dokumenttiin on koottu työpajoissa esiin nousseet tärkeimmät havainnot ja perustelut kestävästi liikkumisen ja työmatkapyöräilyn edistämiseksi ja kehittämiseksi sekä valikoitu joukko matalan kynnyksen pilotti-ideoita työmatkapyöräilyn lisäämiseksi.

Dokumentin sisältö pohjautuu työpajojen esitysmateriaaleihin ja työpajoissa syntyneisiin tuotoksiin. Työpajasarjan toteutuksesta ja suunnittelusta vastasi Espoon kaupunki yhteistyössä Metropolia ammattikorkeakoulun ja Sweco Finland Oy:n kanssa. Dokumentin on koontanut hankkeen Espoon kaupungin hanketiimi. Dokumentti on julkaistu toukokuussa 2026.

Cycle4Climate -hanke

(2024–2027, EU Interreg Central Baltic)

Cycle4Climate -hankkeen tavoitteena on vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä neljällä Itämeren alueen kaupunkiseudulla lisäämällä työikäisten pyörällä liikkumista ympärivuotisesti. Arjen pyöräilyä edistetään erilaisten tutkittuun tietoon perustuvien ”tuuppausten” (eng. *nudge*) avulla, joilla pyritään vaikuttamaan ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen tekemällä pyöräilystä entistä helpompi, näkyvämpi ja houkuttelevampi vaihtoehto arjessa.

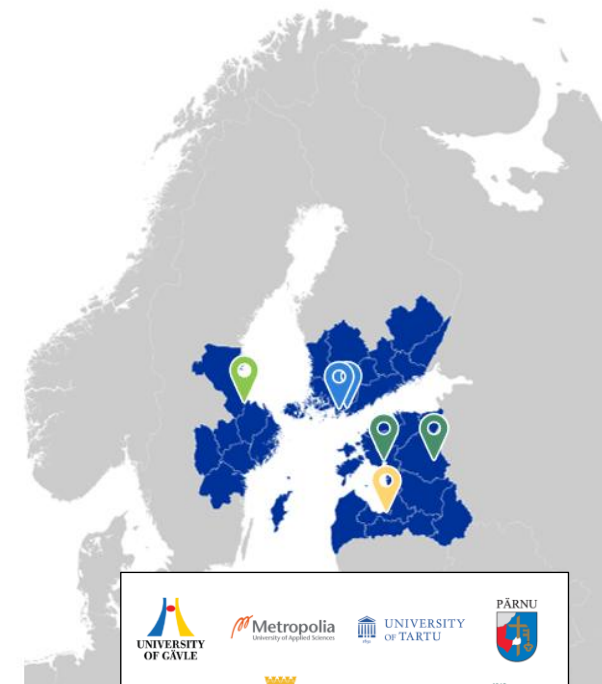
Hankeconsortion muodostavat kahdeksan toimijaa: neljä kaupunkia (Espoo, Gävle, Pärnu ja Riika) sekä neljä korkeakoulua (Metropolia Ammattikorkeakoulu, University of Gävle, University of Tartu ja Riga Technical University). Hanke tukee Espoon kaupungin hiilineutraali Espoo 2030 -tavoitetta ja Ilmastotiekartan toimeenpanoa sekä edistää YK:n kestävä kehityksen tavoitteita (tavoitteet 3, 9, 10, 11, 13 ja 17).

Espoossa hankkeen työ keskittyy erityisesti Tapiolan, Otaniemen ja Keilaniemen muodostamalle kohdealueelle, missä on tunnistettu olevan erityistä potentiaalia liikkumiskäyttäytymisen muutokselle johtuen alueen nykyisestä hyvästä pyöräilyinfrastruktuurin ja -palveluiden tasosta. Alueella on muun muassa laaja ja kehittyvä pyöräväyläverkosto, kaupunkipyöräasemia ja muita pyöräilyyn liittyviä palveluita, tehostettua talvikunnossapitoa osalla alueen pyöräreiteistä sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet, jotka mahdollistavat pyörän käytön

esimerkiksi yhdessä metrol liikenteen kanssa pidemmällä matkoilla. Hankkeen oppeja on tarkoitus hyödyntää myös laajemmin Espoossa sekä jakaa oppeja muualle Eurooppaan.

Hankkeen toimenpiteet jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen:

1. Käyttäytymiseen vaikuttavat toimet: Toteutetaan ympärivuotista pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä, tai *interventioita*, valituilla liikennealueilla.
2. Päästökehityksen seuranta: Arvioidaan liikenteen CO₂-päästöjen muutoksia ajan myötä sekä analysoidaan hankkeen toimenpiteiden ja laajempien kehitystrendien vaikutuksia kohdealueella.
3. Yhteinen oppiminen ja tiedonvaihto: Hanke sisältää jatkuvaa kansainvälistä yhteistyötä, jonka tuloksena syntyy avoin interventiotyökalupakki, joka kokoaa yhteen eri kaupunkien parhaat käytännöt ja hankkeessa kertyneet opit niin, että ne ovat hyödynnettävissä myös muissa kaupungeissa ja organisaatioissa.



TYÖMATKAPYÖRÄILYN EDISTÄMINEN OSANA KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KOKONAISUUTTA

Liikenne vastaa globaalisti merkittävästä osasta kaupunkien kasvihuonepäästöjä ([UN-Habitat 2011](#)). Liikenteen päästöt syntyvät suuresta määrästä yksittäisiä matkoja. Siihen, miten yksittäinen matka kuljetaan, vaikuttaa muun muassa yksilölliset kulkutapavalinnat, liikkumisen ja arjen rutiinit, erilaiset tarpeet, halut ja tottumukset, kaupunkirakenne ja -ympäristö ja niiden suunnittelu sekä joukkoliikenteen palvelutaso. Yksittäisten matkojen pienistä puroista kasvaa yhdessä suuri, kompleksinen ja moninainen kokonaisuus. Tämä myös tarkoittaa sitä, että kaupunkiliikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan laaja joukko samanaikaisia, erilaisia ja eri tasoilla toimivia kestävän liikkumisen muutosta tukevia ja vauhdittavia sekä kontekstisidonnaisia toimenpiteitä (ks. esim. [Shepherd et al. 2024](#)), yksittäisten toimien sijaan.

Kestävän työmatkaliikenteen kehittäminen on keskeinen osa tätä kokonaisuutta sillä työmatkat muodostavat suuren osan päivittäisestä liikkumistarpeesta. Esimerkiksi Espoossa kodin ja työpaikan välillä kuljetaan autolla lähes puolet matkoista (45%). Helsingin seudulla autoa käytetään yleisesti alle viiden (5) kilometrin matkoilla 39% kerroista. Lisäksi, Espoossa yhdessä autossa kulkee keskimäärin 1,35 matkustajaa, eli monesti autossa on kyydissä vain yksi henkilö. ([HSL 2024](#).) Erityisesti toistuvia, verrattain lyhyitä (alle viisi kilometriä) ja yksin kuljettavia automatkoja – eli monesti työmatkoja paikasta A paikkaan B – on mahdollista vaihtaa helposti (sähkö)pyörällä kuljettaviksi matkoiksi.

Pyöräilyllä on erityisen suuri rooli kestävässä kaupunkiliikumisessä: se on nopea, tilaa säästävä, edullinen, hiljainen ja päästötön kulkutapa, joka sopii hyvin kaupunkirakenteeseen. Kun pyöräilyn olosuhteita parannetaan ja pyöräilystä tehdään arjen kannalta helpompaa ja rutiininomainen osa arkea, tulee myös muutos kohti kestäviä valintoja mahdolliseksi. Samalla voidaan

vähentää myös niin kutsuttua liikenneköyhyttä – eli tilanteita, joissa liikkumisen vaihtoehdot ovat rajalliset tai riippuvaisia oman auton käytöstä ([Tiikkaja et al. 2018](#)). Maailmankuuluja oppeja ja onnistumisia pyöräilyn kehittämiseen ja edistämiseen löytyy Kööpenhaminasta, Alankomaista ja Belgiasta, missä pyöräilyyn on panostettu voimakkaasti ja saatu aikaan kaupunkitasoista liikennejärjestelmän muutosta (ks. esim. [Copenhaginize Index](#); [Vaismaa et al. 2011](#)). Kestävät työmatkat osana kestävän kaupunkiliikkumisen kokonaisuutta tukevat myös kaupunkikulttuurin kehittymistä kohti elinvoimaisempaa, viihtyisämpää ja kaikille saavutettavaa ympäristöä: ”Pyöräiliikenne on strateginen työkalu kaupungin elinvoiman, terveyden ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.” ([Vaarala 2026: 27](#)).

Espoossa kaupunginhallitus hyväksyi kaupungin toisen pyöräilynedistämisohjelman keväällä 2026 ([Espoon kaupunki 2026](#)). Tämä toinen ohjelmakausi kattaa vuodet 2026–2036 (aiempi ohjelmakausi 2013–2024). Ohjelman tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta 0,25% vuodessa – tällä hetkellä noin 9% kaikista Espoossa tehtävistä matkoista tehdään pyörällä ([HSL 2024](#)).

Kun kaupunki ja eri paikalliset organisaatiot tukevat pyöräilyä ja muita kestäviä kulkutapoja, hyötyvät sekä ympäristö, työntekijät että koko kaupunkialue. Syntyy arkea sujuvoittavia, terveellisiä ja aidosti kestäviä liikkumisvalintoja, jotka skaalautuvat laajaksi vaikutukseksi.

MIKSI TYÖNTEKIJÖIDEN LIIKKUMISEEN KANNATTAA VAIKUTTAA TYÖNANTAJANA ?

Työmatkojen kulkeminen kestäväillä tavoilla edistää hyvinvointia ja säästää paitsi ympäristöä myös organisaation resursseja muun muassa vähentyneiden sairauspoissaolojen ([Kalliolahti et al. 2025](#)), alempien parkkipaikkakustannusten ja pienemmän liikkumisen hiilijalanjäljen ansiosta.

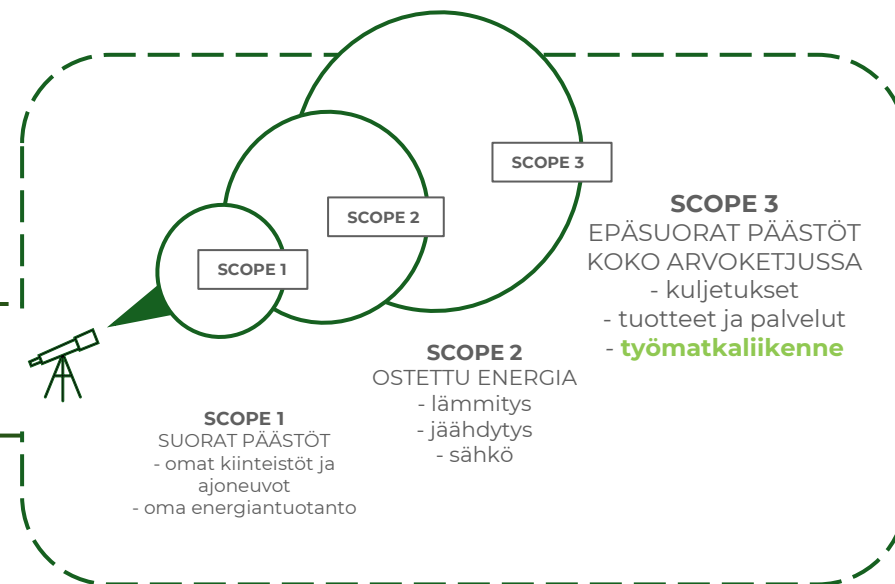
Hyvät kestävän liikkumisen olosuhteet (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) ja niiden käytön kannustaminen parantavat työntekijäkokemusta ja työn sujuvuutta. Kun työpaikalle on helppo saapua ilman omaa autoa, arjesta tulee joustavampaa. Toki on huomioitava yksittäisen työpaikan ja tietyn toimitilan lisäksi laajemmin pyöräilyinfrastruktuuri ja -palvelut kokonaisuutena alueellisesti, sekä pyöräilyn mahdollistava – tai sitä rajoittava – kaupunkirakenne. Kaupungilla on toimijana iso rooli pyöräilyn mahdollistamisessa infrastruktuurin ja julkisten palveluiden kautta.

Kestävän työmatkaliikenteen toteutuminen ei ole vain yksittäisten valintojen tulosta, vaan strategisen johtamisen ja organisaatiokulttuurin kysymys. Kun kestävät työmatkat nostetaan osaksi organisaation strategisia tavoitteita ja arjen johtamista, sille syntyy selkeä suunta, resursointi ja jatkuvuus. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että johto sitoutuu kestävän liikkumisen periaatteisiin, asettaa niille mitattavia tavoitteita ja seuraa kehitystä samalla vakavuudella kuin muita työhyvinvoinnin tai ympäristövastuun osa-alueita. Kulttuurimuutos syntyy, kun työntekijöille tarjotaan konkreettisia mahdollisuuksia ja kannustimia valita kestäviä kulkutapoja sekä kun arjen toimintatavat tukevat muutosta systemaattisesti. Organisaation esimerkillä ja johdon aktiivisella roolilla on merkittävä vaikutus siihen, miten luontevasti ja pysyvästi kestävä liikkuminen juurtuu osaksi työyhteisön arkea.

Työntekijöiden työmatkat ja työasointimatkat sisältyvät kasvihuonepäästöjen mittaamisen ja raportoinnin (*GHG-protokolla, Greenhouse Gas Protocol*) **scope 3** -kategoriaan ([Greenhouse Gas Protocol 2013](#)). Työmatkaliikenteen päästöt ovat sekä mitattavissa että aidosti vaikutettavissa – ja siten yksi selkeimmistä tavoista, joilla organisaatio voi edistää omia ilmastotavoitteitaan käytännössä.

Kestävät liikkumistavat vahvistavat myös organisaation resilienssiä ja riskienhallintaa. Kun työntekijöillä on sujuvat mahdollisuudet liikkua autoriippumattomasti, yritys on vähemmän altis ruuhkille, säätilojen ääri-ilmiöille, pysäköintiin liittyville ongelmille ja polttoaineen hintavaihteluille. Monipuoliset kulkutavat lisäävät työpäivän sujuvuutta ja parantavat koko organisaation toimintavarmuutta erityisesti kasvavilla ja tiheillä kaupunkialueilla.

Työntekijöiden kestävät liikkumistavat vahvistavat myös yrityksen mainetta vastuullisena ja edistyksellisenä työnantajana. Asiakkaille tarjotut kestävän liikkumisen palvelut ja järjestelyt toimivat konkreettisina ja näkyvinä vastuullisuusbrändin vahvistajina.



MIKÄ ON 'TUUPPAUS' [eng. 'NUDGE'] ?

Liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttavat monet tekijät, kuten arjen rutiinit ja kuormitustekijät, sosiaaliset normit, kustannukset, vuorovaikutussuhteet, palveluiden taso, maantieteellinen sijainti, liikkumisolosuhteet, terveydelliset rajoitteet ja kannusteet sekä tunteet ja mielikuvat – muiden muassa (ks. esim. [Cervero et al. 2017](#)). Koska liikkuminen ei ole (vain) mekaanista suorittamista ja kustannustehokkuuden optimointia vaan yhtäläillä inhimillistä ja kulttuurista ilmentymää, pelkkä infrastruktuurin tai palveluiden kehittäminen ei aina yksin riitä tietyn liikkumistavan edistämiseksi; tarvitaan myös käyttäytymiseen vaikuttavia keinoja.

Tuuppaus (eng. *nudge*) tarkoittaa ihmisten päätöksiin – tai ”valinta-arkkitehtuuriin” – vaikuttamista tekemällä tietyt vaihtoehdot helpommiksi, ymmärrettävämmiksi tai näkyvämmiksi – rajoittamatta kuitenkaan varsinaista valinnanvapautta ([Thaler & Sunstein 2008](#)). Tuuppauksessa on kyse ympäristöjen, palveluiden ja tilanteiden suunnittelusta ja muotoilusta siten, että ne luontaisesti kannustavat toivottuihin, esimerkiksi ympäristön kannalta positiivisiin, valintoihin, samalla kun kaikki muutkin vaihtoehdot säilyvät edelleen mahdollisina.

Tuuppauksia voi olla monenlaisia, muun muassa tiedon jakamista, vetoomuksia, sitoumuksia, koulutuksia, (reaaliaikaista) palautteen antamista / saamista, taloudellisia kannustimia ja yksilöiden / ryhmien / organisaatioiden välistä vertailua, tai erilaisia kokonaisuuksia, missä hyödynnetään samanaikaisesti useampaa keinoa. On esitetty, että eniten käyttäytymiseen vaikuttavat toimet liittyvät erityisesti sosiaaliseen vertailuun sekä taloudellisiin kannustimiin sekä siihen, kun eri keinoja hyödynnetään samanaikaisesti. ([Bergquist et al. 2023](#).)

Tuuppaus-lähestymistapaa koskeva kritiikki kohdistuu usein siihen, että se saattaa rajoittaa valinnanvapautta tai ohjata ihmisiä huomaamattomasti ([Hausman & Welch 2010](#)). Kuitenkin, esimerkiksi rakennettu ympäristö – niin sen tiedostetut kuin tiedostamattomatkin suunnitteluratkaisut – ohjaavat jatkuvasti käyttäytymistä ([Jensen & Lanng 2017](#)).

Toisaalta, tuuppaus yksinään – ja samalla *kaikkien* valintojen ja vaihtoehtojen avoinna pitäminen – ei aina riitä aikaansaamaan toivottua muutosta, vaan tarvitaan myös rakenteiden systeemiseen muutoksen tähtäviä toimia.

Esimerkiksi nykyinen autovaltainen yhteiskunta ja globaalisti yleinen autokeskeinen yhdyskuntarakenne ovat seurausta tietyistä suunnittelun paradigmoista, jotka ovat kehittyneet ajassa. Kööpenhaminan (Tanska) ja Utrechtin (Alankomaat) kaupunkien tapaiset menestystarinat pyöräilykaupunkeina ovat seurausta toisenlaisista suunnitteluratkaisusta, joilla aiempia autoilukeskeisen kaupunkisuunnittelun aiheuttamia haittoja on lähdetty korjaamaan (ks. esim. [Vaismaa et al. 2011](#)).

Tuuppaukset voivat myös vaikuttaa eri ihmisryhmiin eri tavoin – toimien vaikutusketjut eivät välttämättä ole aina näkyvissä, täysin kartoitettuja tai suunniteltuja. ([Thaler & Sunstein 2008](#); [Hausman & Welch 2010](#); [Mont et al. 2014](#).) Siksi toimenpiteiden vaikutuksista on tärkeää kerätä jatkuvasti tietoa ja analysoida sitä sekä tarvittaessa tehdä korjaavia toimia. Erilaiset kokeilut ja pilotit ovat yksi keino oppia tuuppausten vaikutuksista lisää.

Cycle4Climate –hankkeessa pyritään lisäämään työikäisten espoolaisten pyöräilyä arkiliikennemuotona ympärivuotisesti. Tuuppausten kautta pyöräilystä – pyöräilyinfrastruktuurista, -palveluista ja -tiedosta – pyritään tekemään näkyvämpää, helpommin lähestyttävämpää, tehdä pyöräilystä arjen tasolla vaivattomampi valinta sekä lisätä yleisesti pyöräilymyönteistä kaupunki- ja liikennekulttuuria. Tavoitteena pyöräilyn kehittämisessä isossa kuvassa on päätyä lopulta tilanteeseen, jossa erillistä 'valintaa' pyöräillä ei tarvitse tehdä vaan se näyttäytyy arjen kannalta luontevimpana tapana liikkua, riippumatta elämäntilanteesta tai arjen aikatauluista.

Työmatkapyöräilyn lisäämiseksi, pyöräilyn tulee olla helpoin ja luontevin tapa liikkua koko matkan ajan – ei pelkästään kun ollaan jo pyörätiellä. Esimerkiksi: Onko lähtöpaikassa ja kohteessa pyöräpysäköinti sijoitettu selkeästi sisäänkäynnin läheisyyteen? Onko pyörävälille näkyvä opastus? Onko työpaikan viestinnässä nostettu esiin pyöräilyä arjen liikkumistapana?

PYÖRÄILYÄ ENEMMÄN LAB

YHTEISKEHITTÄMISEN TYÖPAJASARJA TYÖMATKAPYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

Työmatkapyöräilymäärien lisäämiseksi paikallisen kaupunki- ja seututasoisen pyöräilyinfrastruktuurin ja -palveluiden tulee olla laadukkaita ja riittäviä. Tämän lisäksi "tuuppauksilla" voidaan lisätä pyöräilyn mahdollisuuksia ja houkuttelevuutta.

Millaisia olisivat sitten toimivat työmatkapyöräilyn tuuppaukset? Millaisia toteutuksen kannalta matalan kynnyksen tuuppauksia voisi toteuttaa työnantajaorganisaatiossa työmatkapyöräilyn lisäämiseksi? Ja mikä on työnantajan, työyhteisön, työntekijän, paikallisen yhteisön ja kaupungin rooli tässä kokonaisuudessa?

Tähän kysymykseen pyrki löytämään vastauksia **Pyöräilyä enemmän Lab**(oratorio) - yhteiskehittämisen työpajasarja. Miten pyöräilyä voisi kehittää laaja-alaisesti kaupunkielämän ilmentymänä? Ja miten nämä tulisi huomioida kun edistetään ja kehitetään erityisesti työmatkapyöräilyä? "Pyöräilyä enemmän" nimi viittaa kahdenlaisiin merkityksiin:

- työpajasarjan tavoitteena on *lisätä* työmatkapyöräilyä konkreettisesti Espoossa eri toimijoiden ja työnantajaorganisaatioiden kanssa yhteistyössä, ja
- pyöräilyn kehittämisessä ja edistämisessä on kyse *enemmän* kuin yksin liikenteestä tai tietyistä liikennemuodosta, sillä se linkittyy erottamattomasti laajempaan paikalliseen liikkumis- ja kaupunkikulttuuriin, asenteisiin ja mielikuviin, kaupunkiympäristöön ja sen suunnitteluun, sosiaaliseen kanssakäymiseen ja kohtaamisiin sekä yleisesti arkielämään.

Työpajasarja koostui kolmesta (3) yhteiskehittämisen työpajasta (joista kaksi toteutettiin live-tilaisuuksina ja yksi etätilaisuutena) ja kolmesta (3) etänä pidetystä pilottiklinikasta, mitkä kaikki toteutettiin syksyn 2025 ja kevään 2026 aikana. Työpajat koostuivat luennoista ja case-esimerkkien esittelyistä, mitkä lähestyivät aihetta Espoon, pääkaupunkiseudun, Suomen, Euroopan ja maailman tasolta. Työpajojen teemoina olivat *työmatkapyöräilyn kevyet tuuppaukset, työmatkapyöräilyn tukeminen talvella sekä pyöräilylähettiläät ja kestävän liikkumisen tuki*.

Työpajasarjaan osallistui vastuullisuus-teeman ja henkilöstön osaamisen kehittämisen asiantuntijoita seitsemästä (7) Espoon ja pääkaupunkiseudun työnantajaorganisaatiosta. Näissä organisaatioissa työskentelee yhteensä yli 7000 henkeä.

Seuraavilla sivuilla on esitetty erilaisia tuoppaustoimia, joiden kautta työmatkapyöräilyä on mahdollista lisätä.

Pyöräilyä enemmän More (than) biking Työpajasarja | Workshop series

Työpaja #01

Työmatkapyöräilyn kevyet tuuppaukset
(marraskuu 2025, live-tilaisuus)

Pilottiklinikka (joulukuu 2025, etätilaisuus)

Työpaja #02

Työmatkapyöräilyn tukeminen talvella
(tammikuu 2026, live-tilaisuus)

Pilottiklinikka (helmikuu 2026, etätilaisuus)

Työpaja #03

Pyöräilylähettiläät ja kestävän liikkumisen tuki
(maaliskuu 2026, etätilaisuus)

Pilottiklinikka (huhtikuu 2026, etätilaisuus)

ENSIVAIHEEN TUUPPAUKSET – TYÖMATKAPYÖRÄILYN LISÄÄMISEN PERUSEDellytykset työpaikalla

Hyvin suunnitellut ja helposti saavutettavat pyöräilyolosuhteet ovat yksi tehokkaimmista tavoista tukea työmatkapyöräilyä. Se on yksinkertainen tuuppaus-toimi. Kun pyörällä kulkeminen on sujuvaa, turvallista ja arjen kannalta vaivatonta, yhä useampi valitsee pyörän päivittäiseksi kulkutavakseen.

Alla on koottu keskeisiä tekijöitä, joiden avulla työnantaja voi parantaa pyöräilyn edellytyksiä ja tehdä pyöräilystä aidosti houkuttelevan vaihtoehdon:

- ❑ Pyörävarkauksien pelko on yksi suurimmista syistä jättää pyöräilemättä. **Pyöräpysäköintiin panostaminen siis kannattaa!**
 - ❑ Pyöräpysäköinnin sijainti sisäänkäynnin yhteydessä: pyörätelineiden sijainti lähellä ovia tai maantasokerroksessa on erityisen tärkeää, jotta telineet löydetään ja ne ovat houkuttelevat
 - ❑ Pyöräpysäköinnin pitää olla laadukasta: runkolukitusmahdollisuus, katos tai osa telineistä lämpimissä sisätiloissa, hyvä valaistus, riittävän väljä mitoitus telineissä, ei korkeita kynnyksiä tai raskaita ovia, sähköpyörän latausmahdollisuus
 - ❑ Talvipyöräilyssä korostuu mahdollisuus pyöräpysäköintiin lämpimässä sisätilassa
- ❑ **Pyörällä pääsy kiinteistölle** on varmistettu (sujuvat ja turvalliset reitit, kunnossapito ympärivuotisesti)
- ❑ Siistit ja toimivat **sosiaalitilat** (suihkut, vessat, pukukaapit, hiustenkuivaajat, peilit jne.)
 - ❑ Työpaikalla pitää olla kunnolliset tilat peseytymiselle, vaatteiden vaihtamiselle, laittautumiselle ja tavaroiden säilytykselle ja kuivaamiselle
- ❑ Sähköpyörien yleistyminen lisää tarvetta panostaa pyörien **latausmahdollisuuksiin** työpaikoilla
- ❑ **Pyöränhuoltovälineiden** kuten pumpun ja muutaman työkalun hankkiminen työpaikalle on pieni kustannus mutta jollekin se voi olla päivän pelastus

Seuraaville sivuille on koottu joukko erilaisia työmatkapyöräilyn kehittämis- ja edistämistoimia, jotka syntyivät työpajatyöskentelyn kautta.

SEURAAVAT ASKELEET – TUNNISTETUT KEVYET TYÖMATKAPYÖRÄILYN TUUPPAUS-MAHDOLLISUUDET ORGANISAATIOTASOLLA (1/2)

PESTAA TYÖPAIKALLE PYÖRÄILYLÄHETILÄÄT

- ❑ **PYÖRÄILYLÄHETILÄÄT** auttavat ja kannustavat työpaikalla niin uusia kuin vanhojakin työntekijöitä alkuun työmatkapyöräilyssä, esimerkiksi esittelemällä työpaikan pyöräilytilat ja -palvelut sekä tarjoamalla apua työmatkan suunnitteluun. Työnantajan nimeäminä, pyöräilylähettäjällä on työnantajan tuki ja resurssit käytössään, ja tehtävän hoitaminen kuuluu osaksi työaikaa. Myös erilaiset teemaan liittyvien tapahtumien ja informaation tuottaminen kuuluvat rooliin. **Pyöräilylähettäjäs voi olla avainasemassa edistämässä kaikkia alla olevia yksittäisiä työmatkapyöräilyn kehittämisen tuuppauksia** ([katso tarkemmin s. 12–13](#)).

MADALLA ESTEET TYÖMATKAPYÖRÄILYN ALOITTAMISEKSI

- ❑ **PYÖRÄNHUOLLON** tarjoaminen työntekijöille säännöllisesti helpottaa työmatkapyöräilyn aloittamista ja jatkamista. Yhteistyö paikallisen palveluntarjoajan kanssa.
- ❑ **YHTEISKÄYTTÖPYÖRÄT** (jotka työnantaja huollattaa ja ylläpitää, esimerkiksi yhteistyössä paikallisen toimijan kautta) lisäävät pyöräilyn edellytyksiä työyhteisössä ja mahdollistavat esim. työasiointimatkojen tekemisen pyörällä, mitkä voivat lisätä valmiutta myös työmatkapyöräilyyn. Erityisesti sähköpyörät ovat käteviä ja nopeita työmatka-ajossa.
- ❑ **SÄHKÖPYÖRIEN KOKEILUMAHDOLLISUUS** henkilöstölle työpaikalla voi laskea kynnystä sähköpyörän hankintaan, mikä voi puolestaan lisätä valmiutta työmatkapyöräilyyn. Tilaisuuden järjestelyt voi toteuttaa esimerkiksi yhteistyössä paikallisten palveluntarjoajien kanssa.
- ❑ **OPASTUS PYÖRÄN KULJETTAMISEEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ**, kuten metrossa tai lähijunassa. Tehdään yhteistyötä opastuksessa joukkoliikennetoimijoiden kanssa ([katso tarkemmin s.17](#)).
- ❑ **PYÖRÄILYTAITOJEN OPETTELU / KERTAUS** esimerkiksi yhteisissä tapahtumissa tai pyöräretkillä ([katso tarkemmin s. 15](#)). Voidaan toteuttaa ohjatusti myös paikallisen palveluntarjoajan kanssa.

LISÄÄ TIETOA PYÖRÄILYN FASILITEETEISTA TOIMIPISTEILLÄ

- ❑ **ORGANISAATION PYÖRÄILYN INFOPAKETIN** kautta voi tarjota laadukasta, ajantasaista ja helposti löydettävissä olevaa tietoa työpaikan ja lähiympäristön pyöräilyfasiliteeteista, -eduista, -käytännöistä ja -infrastruktuurista (mm. reitit, pyöräpysäköinti). Tieto voi olla esimerkiksi sisällytetty kootusti uusien työntekijöiden perehdytysmateriaaliin ja organisaation sisäisiin viestintäkanaviin. Työpaikan pyöräilymyönteisyyden esiin tuomiseksi voi esimerkiksi myös hakea Pyöräilykuntien verkosto Ry:n *Pyöräily-ystävällinen työpaikka* -tunnusta ([katso tarkemmin s. 17](#)).
- ❑ **NETTISIVUILLE TOIMIPISTEIDEN PYÖRÄILYINFON** kokoaminen, mm. saapumisohjeet (esim. organisaation tai toimitilan nettisivuilla) pyörällä töihin saapuvalla sekä toimitiloissa vierailijoille, voivat lisätä pyörällä liikkumisen helppoutta, varmuutta ja houkuttelevuutta.

SEURAAVAT ASKELEET – TUNNISTETUT KEVYET TYÖMATKAPYÖRÄILYN TUUPPAUS-MAHDOLLISUUDET ORGANISAATIOTASOLLA (2/2)

KANNUSTA JA MOTIVOI HENKILÖSTÖÄ

- KANNUSTIMIEN TARJOAMINEN** työmatkapyöräilyn aloittaville, esimerkiksi aamiaisen järjestäminen työmatkapyöräilijöille ([katso tarkemmin s.16](#)).
- PYÖRÄILYHAASTE**, esimerkiksi työpaikan yhteisen tai laajemmin paikallisen työnantajaverkoston kisa tai muu pelillistäminen. Eri kansalliset ja kansainväliset kisat sekä teemapäivät ovat tässä hyviä lähtökohtia, esimerkiksi Pyöräilykuntien verkosto Ry:n järjestämä Kilometrikisa ([katso tarkemmin s.17](#)).
- VERTAISRYHMÄT JA SOMEYHTEISÖT** tukevat motivaatiota. Kun työpaikalla on muita työmatkapyöräilijöitä, se luo myönteistä ryhmäpainetta ja inspiraatiota kokeilla itsekin.
- TYÖKYVYN JA TERVEYDEN SEURANTA**, esimerkiksi kuntotestien kautta, tekee hyvinvoinnin kehityksen näkyväksi, joka voi motivoida elämäntapamuutosta ja kunnon kohotusta hakevia jatkamaan liikunnallista elämäntapaa.

OSALLISTU TEEMAPÄIVIIN, JÄRJESTÄ TAPAHTUMIA

- TEEMAPÄIVIIN OSALLISTUMINEN** organisaationa, esimerkiksi "pyörällä töihin -päivä" (osa vuosittaista kansallista Pyöräilyviikkoa, toukokuun alku) ja "kansainvälinen autoton päivä" (osa vuosittaista *Euroopan liikkujan viikkoa*, syyskuu) ([katso tarkemmin s.17](#)).
- MOTIVOINTI** osana teemapäiviä, kuten palautekyselyn toteutus (esim. pyöräilyn esteet ja niiden poistaminen + palautteeseen reagoiminen) tai infotilaisuus aiheeseen liittyvästä teemasta.
- PYÖRÄPALAVEREIHIN** kannustaminen ja niiden mahdollistaminen yhteisistä kokouskäytännöistä sopimalla.

TUE YMPÄRIVUOTISTA TYÖMATKA-PYÖRÄILYÄ

- TALVIVARUSTEIDEN VUOKRAUSPALVELU** poistaa talvipyöräilyn aloittamiseen liittyviä taloudellisia esteitä ja tekee kokeilemisesta helppoa. Se myös helpottaa työntekijöitä löytämään laadukkaat varusteet ilman pitkää selvittelyä yksin.
- TALVIRENKaiden vaihtopalvelu** työpaikalle järjestettynä poistaa käytännön teknisen esteen, joka monille on talvipyöräilyn suurin käytännön haaste, eli vaihto nastarenkaisiin. Palvelu myös tekee aloittamisesta sujuvampaa juuri oikeaan aikaan kauden vaihteessa ([katso tarkemmin s.14](#)).
- TALVIPYÖRÄILYKOKEILU OSANA VIRKISTYSPÄIVÄÄ** ja muut ohjatut kokeilutilaisuudet voivat olla hauska ja helppo tapa tutustua talvipyöräilyyn. Samalla niissä voidaan tarjota turvallisuusvinkkejä ja jakaa konkreettisia kokemuksia työntekijöiden kesken.
- VALMIIT REITTISUOSITUKSET TALVIKAUDELLE**, esimerkiksi dataa hyödyntäen, auttaa tunnistamaan reittejä, mitkä ovat esimerkiksi talvikunnossapidon osalta prioriteetteja ja ensimmäisenä hoidettuja tai mitkä väylät ja reitit ovat muiden käyttäjien suosiossa. Selkeät kartat ja ohjeet tekevät aloittamisesta helpompaa, turvallisempaa ja ennakoitavampaa.

KOHTI TYÖMATKAPYÖRÄILYN EDISTÄMISEN PILOTIN SUUNNITTELUA – APUKYSYMYKSIÄ SUUNNITTELUN TUEKSI

Miten työmatkapyöräilyn tukemista organisaatiossa voisi lähteä edistämään ja kokeilemaan erilaisia tuuppauksia käytännössä – sen jälkeen kun organisaatiossa on työmatkapyöräilyn osalta perusedellytykset ([katso s. 8](#)) kunnossa?

Alla on lista apukysymyksiä, joita voi hyödyntää, kun lähdetään suunnittelemaan matalan kynnyksen työmatkapyöräilyn edistämisen tuuppauksia. Varsinaisten toimenpiteiden suunnittelussa voi hyödyntää esimerkiksi aiemmin esiteltyjä pilotti-ideoita, jotka sisältävät toimenpiteitä esimerkiksi yhteisöllisyyden, tapahtumien ja ympärivuotisen työmatkapyöräilyn tukemisen toteuttamiseen ([katso s. 9-10](#)).

Seuraavilla sivuilla on esitelty neljä esimerkkiä työmatkapyöräilyn edistämisen kokeiluista: pyöräilylähettilästoiminnan käynnistäminen, talvipyöräilyvarusteiden kokeilumahdollisuus, yhteisen pyöräretken toteuttaminen, ja aamiaistilaisuuden järjestäminen pyörällä töihin saapuville.

- ✓ **MITÄ?** Mitä halutaan tehdä? Mitä resursseja ja / tai päätöksiä sen toteuttamiseksi tarvitaan?
- ✓ **KENELLE?** Kenelle se on suunnattu? Mikä henkilöstöryhmä halutaan tällä kertaa tavoittaa?
- ✓ **MIKSI?** Miksi juuri tämä toimenpide? Miksi henkilöstö motivoituisi osallistumaan siihen?
- ✓ **MITEN?** Miten se käytännössä toteutetaan? Miten osallistujat rekrytoidaan? Miten seuranta ja palautteen keruu hoidetaan? Miten tulokset viestitään organisaatiossa?
- ✓ **KUKA?** Kuka vastaa toimenpiteen suunnittelusta? Kuka vastaa sen toteutuksesta? Kuka vastaa viestinnästä henkilöstölle?
- ✓ **MISSÄ?** Missä toimenpide toteutetaan (fyysisesti tai virtuaalisesti)? Missä vaikutukset näkyvät (hyvinvointi, kustannukset, ilmasto)?
- ✓ **MILLOIN?** Milloin se toteutetaan? Kuinka kauan se kestää? Toteutuuko se kerran vai toistuvasti?

PILOTTI ?

ESIMERKKI #01: ORGANISAATION PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄ(T) VASTUUHENKILO(T) PYÖRÄILYLÄHETILÄS -TOIMINNAN ALKUKARTOITUS (1/2)

Pyöräilylähettiläs on organisaation sisäinen innostaja ja mahdollistaja: henkilö, joka omalla toiminnallaan ja käytännön vinkeillään kannustaa kollegoita kulkemaan arjessa useammin pyörällä. Hän tekee pyöräilystä näkyvää ja saavutettavaa – ei valmentajana tai asiantuntijana, vaan vertaisena, joka tuntee työyhteisön arjen.

Pyöräilylähettilään rooliin voi sisältyä erilaisia asioita: esimerkiksi, pyöräilylähettiläs voi järjestää ja/tai koordinoita pieniä tempauksia pyöräilyn näkyvyyden ja tunnettavuuden lisäämiseksi, jakaa tietoa turvallisesta pyöräilystä ja työpaikan pyöräilyfasiliteeteista, auttaa uusia pyöräilijöitä alkuun esimerkiksi esittelemällä työpaikan pyöräilyyn liittyvät tilat ja palvelut, toimia linkkinä henkilöstön ja työnantajan välillä pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä, tai auttaa nostamaan keskusteluun esteitä ja ratkaisuja, jotka madaltavat kynnyksiä pyöräillä.

Parhaimmillaan pyöräilylähettiläät voivat muodostaa muiden työpaikkojen vastaavien pyöräilylähettiläiden kanssa laajemman yhteisön ja verkoston, joka mahdollistaa suurempien pyöräilyyn kannustavien toimien suunnittelun ja toteutuksen työyhteisöissä alueellisesti.

Pyöräilylähettiläs-ideointipaja tarjoaa selkeän ja helposti omaksuttavan työpajamallin, jonka avulla työnantajaorganisaatio voi käynnistää pohdinnan oman pyöräilylähettilästoiminnan käynnistämisestä. Alla olevan linkin takaa löytyvä ohjeistus avaa työpajan kulun, harjoitukset ja keskusteluteemat, minkä avulla organisaatiot voivat tunnistaa omat ja

henkilöstön tarpeet ja toiveet pyöräilyn ja lähettilästoiminnan osalta, nimetä sopivat lähettiläät, ja rakentaa toimivan, innostavan ja pitkäjänteisen pyöräilylähettiläsverkoston. Materiaali toimii valmiina pakettina työpajan suunnitteluun ja toteutukseen.

Nappaa vinkit valmiista työpajapohjasta ja suunnittele ja toteuta oma työpaja. (Linkki ohjaa Cycle4Climate hankkeen Interreg Central Baltic sivustolle.)

Katso myös käytännön esimerkki seuraavalla sivulla siitä, miten pyöräilylähettilästoiminnan aloitus voisi tapahtua organisaatiossa.



Työpajasarjassa tunnistettiin työmatkapyöräilyn lisäämisen keskeisimmäksi haasteeksi se, että **työmatkapyöräily** – tai laajemmin kestävien työmatkojen – **edistämisen osalta puuttuu selkeä roolitus ja vastuunjako organisaatiossa.**

Tarvitaan päivitettyä asenneilmapiiriä sekä uusia toimintakulttuuria ja -tapoja.
Voisiko pyöräilylähettiläs olla ratkaisu nykyiseen edistämistyön yleiseen roolituksen ja vastuunjaon puuttumiseen?



ESIMERKKI #01: ORGANISAATION PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄ(T) VASTUUHENKILÖ(T)
PYÖRÄILYLÄHETILÄS -TOIMINNAN ALOITUS (2/2)

Toiminnan vetovastuu siirtyy HR /
vastuullisuustiimiltä uusille
pyöräilylähettiläille

1. ETSI JA VALITSE

- Toteuta alkukartoitukseksi toiminnan **ideointityöpaja** ([ks. edellinen sivu](#))
- Hae vapaaehtoisia organisaation työntekijöiden joukosta, ml. eri toimipaikoista ja tiimeistä
- Toteuttajana esimerkiksi HR tai organisaation vastuullisuustiimi, johdon tukemana

2. KOULUTA JA MOTIVOI

- Nimetyt pyöräilylähettiläät koulutetaan organisaation / toimipisteen käytäntöihin
 - Turvalliset reitit työpaikalle
 - Pyöräilyn perusturvallisuus ja varusteet
 - Työpaikan pyöräilyfasilitetit
 - Pyöräilylähettiläs-toiminta osana organisaation kestävä liikunnan tukemana ja tavoitteita
- Hyödynnä alkukartoitustyöpajan tuloksia sekä valittujen pyöräilylähettiläiden toiveita oikean motivaatiotekijän löytämiseksi
 - Esimerkiksi nimetyille pyöräilylähettiläille voidaan kohdentaa työaika lähettiläs-toiminnalle (esim. 1–2 h/vk tai 4 h/kk) ja lisäksi myöntää pieni budjetti toiminnan toteutusta ja kehittämistä varten (esim. 500–2000 €/v).

3. KÄYNNISTÄ TOIMINTA

- Pyöräilylähettiläät neuvovat kollegoita arjen kysymyksissä
 - Millainen pyörä kannattaa hankkia työmatkalle?
 - Mitä vaatetusta / varusteita tarvitaan?
 - Mikä reitti on turvallisin?
 - Mistä löytyy pyöräpysäköinti?
 - Missä voi käydä suihkussa tai vaihtaa vaatteet?
- Pyöräilylähettiläät järjestävät tapahtumia, jotka tekevät työmatkapyöräilystä näkyvää ja madaltavat kynnystä pyöräilyn aloittamiseen
- Tapahtumien kautta lisätään yhteisöllisyyttä ja tietoa työmatkapyöräilystä.

4. KEHITÄ JA KYSY PALAUTETTA

- Pyöräilylähettiläät kehittävät toimintaa ja keräävät palautetta ja seuraavat edistymistä mm. liikkumiskyselyiden avulla.



**CASE: TALVITYÖMATKAPYÖRÄILYN KYNNYKSEN MADALTAMINEN
TALVIPYÖRÄILY- JA NASTARENGASKOKEILU**

Osana työpajakokonaisuutta järjestettiin talvityömatkapyöräilyyn kannustanut nastarengaskokeilu joulukuun 2025 – maaliskuun 2026 välisenä aikana. Siinä 20 osallistujaa sai talveksi käyttöönsä nastarenkaat ja talvipyöräilyn pikaoppaan ([ks. tarkemmin s. 17](#)), ja kokeilun vaikutuksia seurattiin alku- ja loppukyselyillä.

Kokeilun tulokset osoittavat, että mahdollisuus konkreettisesti testata talvipyöräilyvarusteita voi merkittävästi muuttaa asenteita talvella pyöräilyä kohtaan ja madaltaa kynnystä kestäviin liikkumistottumuksiin ympärivuotisesti pohjoisilla leveysasteilla, missä talvet ovat kylmiä ja lumisia.

Suurin osa (88%) kokeiluun osallistuneista pyöräili jo lähtötilanteessa arjessaan, mutta talvella liikkuminen vaihtui pääosin auton tai joukkoliikenteen käyttöön. Ennen kokeiluun osallistumista, suurimmiksi esteiksi talvikелеillä pyöräilylle koettiin puuttuvat varusteet, sääolosuhteet sekä turvallisuuteen, kuten liukkauteen ja kaatumiseen, liittyvät huolenaiheet. Puolet osallistujista ei ollut aiemmin kokeillut nastarenkailla ajamista lainkaan.

Pilotin aikana osallistujat tarttuivat pyörään työmatkansa taittamiseksi vähintään satunnaisesti, ja lähes puolet pyöräili ne myös säännöllisesti. Suurimmat pilotin aiheuttamat muutokset näkyivät asenteissa ja kokemuksissa: **talvipyöräilyyn liittyvä koettu epävarmuus väheni ja vastaavasti sen koettu miellyttävyyttä lisääntyi selvästi.** Samalla kokemus omasta talvipyöräilyosaamisesta ja -tiedosta sekä turvallisuuden tunne kasvoivat. Myös käsitys talvipyöräilyn vaivattomuudesta ja sopivuudesta omaan arkeen parani.

Samalla tunnistettiin toisaalta myös pysyviä haasteita ja pullonkauloja säännölliselle talvipyöräilylle: sääolosuhteet nousivat selvästi suurimmaksi yksittäiseksi syyksi jättää nastarenkailla varustettu pyörä käyttämättä, ja myös talvikunnossapidon laatu vaikutti kokemukseen.

Tulokset kuitenkin osoittavat, että käytännön kokeilumahdollisuuksia tarjoamalla voidaan purkaa ympärivuotiseen työmatkapyöräilyyn liittyviä epävarmuuksia. Kokeilu yksinään ei riitä liikkumisrutiinien muuttamiseen – tarvitaan muun muassa soveltuvaa reitti- ja kunnossapitotietoa sekä muuta tukea ja kannustimia – mutta kokeilujen kautta kynnystä tähän on mahdollista madaltaa. Talvipyöräilyn edistäminen on mahdollista suhteellisen pienillä toimenpiteillä, ja kokeiluihin perustuvat ratkaisut voivat olla keskeinen keino muuttaa liikkumisen tapoja pysyvästi.

Työnantajaorganisaatioilla on potentiaalisesti merkittävä rooli pyöräilyn talvivarusteiden kokeilujen mahdollistamisessa. Esimerkiksi yhteiset kokeilutapahtumat tai varusteiden vuokrausmahdollisuudet voivat olla avainasemassa vaikuttamassa työmatkojen kulkutapoihin talvella. Yli puolet kokeilun aikana pyöräilyistä matkoista olisi muuten tehty autolla: tämä viittaa selkeään päästövähennyspotentiaalinsa saamiseen maltillisilla investoinneilla pyöräilyvarusteisiin.

ESIMERKKI #02: TYÖNTEKIJÖIDEN INNOSTAMINEN PYÖRÄILYYN
YHTEISTEN PYÖRÄRETKIEN JÄRJESTÄMINEN TYÖNTEKIJÖILLE

**1. VALITSE
AJANKOHTA**

- Päätä kuinka usein pyöräretki järjestetään
- Eri vuodenaikoina pyöräretkiä voi järjestää eri teemoilla

**2. VALITSE RETKIKOHDE JA
RETKEN TAVOITE**

- Jokin kohde ja tavoite retkellä on hyvä olla mutta: tärkeintä ei ole päämäärä vaan itse matka
- Ihmisten pyöräilytaidot ovat hyvin erilaisia, joten älä suunnittele liian pitkää ja vaativaa retkeä
- Talvella voidaan keskittyä turvallisen talvipyöräilyn opetteluun ja rohkaista pyöräilemään talvella.
- Keväällä ja syksyllä on helpompi lähteä isolla porukalla pidemmälle luontoon ja liittää mukaan erilaista oheisohjelmaa
- Pyöräretki voi olla myös osa tyky-päivää

**3. SUUNNITTELE RETKEN
KÄYTÄNNÖN-
JÄRJESTELYT**

- Mieti, vetääkö retken joku työntekijä vai hankitaanko ulkopuolinen kokenut retkienvetäjä
- Suunnittele ja tarvittaessa koeaja retken reitti
- Hanki vuokrapyörät, jos tarpeen
- Vuokraamalla sähköpyörät madalletaan kynnystä kokeilla jotain uutta ja vähennetään retken vaativuutta
- Muista myös retken turvallisuus ja muut varusteet kuten kypärä

4. VIESTI PYÖRÄRETKESTÄ

- Tee kutsu ja ilmoittautumislomake pyöräretkelle ja jaa sitä sisäisissä viestintäkanavissa
- Voit järjestää myös äänestyksen retken teemasta tai kohteesta, ja sitä kautta innostaa työntekijöitä osallistumaan pyöräretkelle
- Osallistujien ja vuokrapyörien määrä on olennaista tietää etukäteen
- Retken jälkeen jaa onnistumiset työnantajan somekanavissa

**5. KYSY
PALAUTETTA JA
KEHITÄ
TOIMINTAA**

- Kun ensimmäinen retki on järjestetty, on varmasti asioita jotka olisi voinut tehdä paremmin
- Kysy palautetta, kehitysideoita ja toiveita seuraavista koh-teista retkelle osallistuneilta



1. VALITSE AJANKOHTA

- Päätä kuinka usein tapahtuma järjestetään
- Tapahtumasta ei kannata tehdä itsestään selvyttä mutta liian harvoin järjestettynä ydinviesti unohtuu
- Talvella pyöräillään vähemmän, joten tapahtumalla on vähemmän osallistujia, mutta silloin on suurempi potentiaali saada ihmisiä pyöräilemään

2. SUUNNITTELE TAPAHTUMAN SISÄLTÖ JA TILAA TARJOILUT

- Mieti, mikä pyöräilijöitä houkuttaa ja mikä on helppo järjestää
- Tapahtuman suosiota ei voi tietää etukäteen, joten huolehdi, että yli jääneet tarjoilut päätyvät jonnekin muualle kuin roskiin

3. KERRO TAPAHTUMASTA AJOISSA JA VIESTI AKTIIVISESTI ENNEN TAPAHTUMAA

- Viestinnällä vaikutetaan ihmisten asenteisiin ja ennakkoluuloihin, luodaan positiivista mielikuvaa työnantajasta ja kannustetaan työmatkapyöräilyyn
- Vaikka itse tapahtuma ei keräisikään suurta joukkoa, on siitä tärkeä viestiä
- Liitä viestintään mukaan faktaa pyöräilyn hyödyistä sekä työnantajan tarjoamista eduista ja fasiliteeteista pyöräilyn tueksi

4. PIDÄ TAPAHTUMA HELPOSTI LÄHESTYTTÄVÄNÄ

- Tapahtuman tulee olla näkyvä ja kaikille avoin, vaikka se onkin suunnattu pyöräilijöille
- Pyri pitämään tapahtuma kaikkia innostavana tempauksena
- Ennakoilmoittautumista ei tarvita, koska se karsii osallistujia

5. KYSY PALAUTETTA JA KEHITÄ TOIMINTAA

- Kun ensimmäinen tapahtuma on järjestetty on varmasti asioita jotka olisi voinut tehdä paremmin
- Kysy palautetta sekä tapahtumaan osallistuneilta että sitä järjestäneiltä



LÄHDELUETTELO

Cervero, R., Guerra, E. & Al, S. 2017. *Beyond Mobility : Planning Cities for People and Places*. Washington: Island Press.

Bergquist, M., Thiel, M., Goldberg, M.H., & van der Linden, S. 2023. Field interventions for climate change mitigation behaviors: A second-order meta-analysis. *Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A.* 120: 13. <https://doi.org/10.1073/pnas.2214851120>.

Copenhaginize n.d. *Copenhaginize Index : The Global Ranking of Bicycle-Friendly Cities : EIT Urban Mobility Edition*. Copenhaginize & EIT Urban Mobility. Saatavissa: <https://copenhaginizeindex.eu/>.

Espoon kaupunki (a). Päästöt sektoreittain. *Espoon ilmastovahti*. Nettisivu. Espoon kaupunki. Saatavissa: <https://ilmastovahti.espoo.fi/hiilineutraali-espoo/p%C3%A4%C3%A4st%C3%B6sektorit>

Espoon kaupunki 2026. *Espoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2026-2036*. Kaupunkisuunnittelukeskus, Espoon kaupunki. Saatavissa: <https://espoo.oncloudos.com/kokous/20261656-11-350296.PDF>

Greenhouse Gas Protocol 2013. *Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions*. Greenhouse Gas Protocol.

HSL 2024. *Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2023*. Helsingin seudun liikenne. Saatavissa: https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/hsl/tutkimukset/liikku mistutkimus/liikkumistutkimus_2023_14-2024_final.pdf

Jensen, O.B. & Lanng, D.B. 2017. *Mobilities Design : Urban Designs for Mobile Situations*. Abingdon: Routledge.

Kalliolahti, E., Gluschkoff, K., Lanki, T., Halonen, J.I., Salo, P., Oksanen, T. & Ervasti, J. 2024. Associations Between Active Commuting and Sickness Absence in Finnish Public Sector Cohort of 28485 Employees. *Scand J Med Sci*

Sports 34: e70001. <https://doi.org/10.1111/sms.70001>.

Mont, O., Lehner, M. & Heiskanen, E. 2014. *Nudging : A tool for sustainable behaviour?* The Swedish Environmental Protection Agency.

Shepherd, M., Shealy, T., Urquhart, L., Harrington, D. and Maier, A. 2024. Towards cycling engagement by mapping design interventions to observed barriers: an example from Glasgow's bike share programme. *International Design Conference – Design 2024*. <https://doi.org/10.1017/pds.2024.109>.

Thaler, R.H. & Sunstein, C.R. 2008. *Nudge : Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. New York: Penguin Books.

Tiikkaja, H., Pöllänen, M. & Liimatainen, H. 2018. *Liikenneköyhyys Suomessa – näkökulmia liikkumisen sosiaaliseen kestävyteen*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Vaarala, H. 2026. *FinnCycle-tutkimushanke 2023-2025 : Loppuraportti ja suositukset suomalaisille kaupungeille*. Tampereen yliopisto, Rakennetun ympäristön tiedekunta, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. 2011. *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämässä*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

UN-Habitat 2011. *Cities and Climate Change: Global Report on Human Settlements*. United Nations Human Settlements Programme.

MUITA LINKKEJÄ

Espoo pyöräilee (Espoon kaupunki): <https://www.espoo.fi/fi/liikenne-ja-kadut/espoo-pyorailee>

Euroopan liikkujan viikko (Motiva Oy, Traficom): <https://www.liikkujanviikko.fi/>

HSL Tietoa pyöräilijälle (Helsingin seudun liikenne): <https://www.hsl.fi/matkustaminen/pyoraily>

Kilometrikisa (Pyöräilykuntien verkosto ry): <https://www.kilometrikisa.fi/>

Pyöräilylähettiläs ideointityöpaja (Cycle4Climate): https://centralbaltic.eu/wp-content/uploads/2024/06/Tyopajaohjeistus_espoo_C4C.pdf

Pyöräilyviikko (Pyöräilykuntien verkosto ry): <https://pyorailyvuosi.fi/pyorailyviikko/>

Pyöräily-ystävällinen työpaikka –tunnus PYSTY (Pyöräilykuntien verkosto ry): <https://pyorailyvuosi.fi/pysty/>

Talvella pyöräilyn pikaopas (Cycle4Climate): https://centralbaltic.eu/wp-content/uploads/2024/06/Winter-Cycling-Guideline_FL.pdf

Lue lisää Cycle4Climate –hankkeesta:

<https://centralbaltic.eu/project/cycle4climate/>