

Konsta Salo

ULKOILUREITTIEIDEN OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN JA YHDENMUKAISTAMINEN TAMPEREELLA

Diplomityö
Johtamisen ja talouden tiedekunta
Tarkastajat: Professori Heikki Liimatainen
Tutkijatohtori Roni Utriainen
Lokakuu 2022

TIIVISTELMÄ

Konsta Salo: Ulkoilureittien opastuksen kehittäminen ja yhdenmukaistaminen Tampereella
Diplomityö, 72 sivua, 6 liitesivua
Tampereen yliopisto
Tietojohdamisen diplomi-insinöörin tutkinto-ohjelma
Lokakuu 2022

Ulkoilureittien opastuksen nykytila Tampereella on hyvin sekalainen. Eri vuosikymmeninä reittien varteen on laitettu monenlaisia merkkejä ja opasteita, jotka eivät tänä päivänä ole enää linjassa keskenään. Esimerkiksi osa ulkoilureiteistä voi olla kesäkaudella mukana pyöräliikenteen reitti-verkossa, mutta talvisin ne voidaan muuttaa hiihtoladuiksi. Pyörätieverkon vuodenaikasadonnan muuttuminen luo ymmärrettävästi haasteita pyöräliikenteelle. Ulkoilureittien merkintätavan kehittämistarpeelle on ollut kaksi keskeistä taustasyitä: pyöräilijän paikan määrittäminen ulkoilureiteillä sekä oikeanlaisen opastuksen kehittäminen ulkoilureiteille, erityisesti eri reittityyppien risteyskohtiin.

Työn teoriaosuudessa tarkastellaan ulkoilureitteihin liittyviä käsitteitä ja ulkoilureittejä määrittävää lainsäädäntöä ja muita säännöksiä. Ulkoilureitit jäävät tieliikennelain vaikutuspiiriin ulkopuolelle eikä reiteillä voida käyttää tavallisia liikennemerkkejä. Siten ulkoilureiteillä on käytössä standardin SFS 4424 mukaiset opasteet. Koska standardi ei ole osa virallista lainsäädäntöä, ei sen mukaisia opasteita ole pakko ulkoilureiteillä käyttää. Sen sijaan reitinpitäjä voi halutessaan käyttää erilaisia opasteita vapaasti oman mielensä mukaan. Osin tästä johtuen ulkoilureittien opasteiden nykytila on sekalainen ympäri Suomen, mikä selvisi osana projektia tehdyssä haastattelututkimuksessa.

Tavoitteena tässä työssä on saavuttaa mahdollisimman yhdenmukainen ja tarkoituksenmukainen opastustyyli ulkoilureiteille Tampereen alueella. Tämä tehdään tunnistamalla nykytilan ongelmallisia tyyppitapauksia Tampereen nykyisillä ulkoilureiteillä ja luomalla tyyppitapauksille toimintamallit, miten opastus kohteissa olisi syytä toteuttaa. Tavoitteen saavuttamiseksi diplomityössä on toteutettu kirjallisuuskatsaus ja haastattelututkimus.

Tyyppitapausten esimerkkejä noudattamalla on mahdollista kehittää Tampereen reittien opastusta tulevaisuudessa siten, että opasteet olisivat yhdenmukaisia kautta reitistön. Toimiviin opastekäytäntöihin haetaan mallia haastatteluiden ja kirjallisuuden kautta esiin nousseista, hyväksi todetuista referenssikohteista. Työn lopputuloksena esitetään Tampereelle soveltuvat ulkoilureittien yleiset opastusperiaatteet. Sanallisia opastusperiaatteita täsmennetään eri reittityypeille soveltuvilla karttaesityksillä.

Avainsanat: Ulkoilureitti, puistoreitti, liikenteenohjaus, ulkoilun ja liikunnan merkit, ulkoilureittien opastus, reitinlöytäminen

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

ABSTRACT

Konsta Salo: Development and Standardization of the Recreational Trails' Signage in the City of Tampere

Master of Science Thesis, 72 pages, 6 appendix pages

Tampere University

Master's Degree Programme in Information and Knowledge Management

October 2022

The current status of the recreational trail's signage in Tampere is very miscellaneous. During different decades the routes have been marked with various kind of signs which are not uniform with each other. For example, in the summertime, some recreational trails may be part of the cycle route network of Tampere, whereas in the wintertime the same route can be transformed into a ski track. The seasonal changes in the cycling network understandably creates difficulties for cycle traffic. There are two core reasons behind the need for development of the recreational trails' signage: defining the place for cycling on the trails and developing a proper way of signage on the trails, especially in the crossing points of two different route types.

The concepts related to recreational trails and the legal issues defining recreational trails are handled in the theory part of the thesis. Since recreational trails are excluded from the Road Traffic Act's (2020) sphere of influence, regular traffic signs can not be used on the trails. Thus, the signs from the standard SFS 4424 are used instead. Because the standard is not part of the Finnish legislation, the signs in accordance with the standard are not mandatory to use on the recreational trails. Instead, the entity managing the route can freely use different kind signage. Partially due to this, the current status of the trails' signage is miscellaneous throughout Finland which became clear in the interviews made as a part of the thesis project.

The goal of the project is to achieve as standardized and suitable way of signage as possible to the trails of Tampere. This is to be done by recognizing the present problematic ways of signage in the recreational trails of Tampere and by creating operations models for different example cases, that how should the signage be implemented in each of them. There is a literature review and interviews done in the research to achieve this goal.

Following the example of the cases it is possible to develop the trails' signage in the future so, that signage is standardized throughout the route network in Tampere. Reasonable practices of signage and suitable reference objects are being searched through interviews and literature. General principles of signage, suitable for the routes of Tampere, are presented as the outcome of the research. The verbal principles are being clarified by map presentations suited for different route types.

Keywords: Recreational Trail, Recreational Path, Park Trail, Traffic Control, Signs for Outdoor Activities, Recreational Trails' Signage, Wayfinding

The originality of this thesis has been checked using the Turnitin OriginalityCheck service.

ALKUSANAT

Projekti Tampereen ulkoilureittien opastuksen kehittämisen ja yhdenmukaistamisen parissa aloitettiin yhteistyössä Tampereen kaupungin ja Sitowisen kanssa loppuvuonna 2021. Varsinaisen diplomityön rinnalla toteutettiin raportti samasta aiheesta Tampereen kaupungille. Molemmat työn osat ovat nyt syksyllä 2022 valmiita.

Työ tehtiin tarpeesta selkeyttää Tampereen kaupungin ulkoilureittien opastusta. Työn keskeisenä tavoitteena oli selvittää, miten Tampereen ulkoilureittien opastusta voidaan kehittää ja yhdenmukaistaa. Kaupungin organisaatiosta näitä tavoitteita olivat mukana edistämässä liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö, viheralueet ja hulevedet -yksikkö, liikunta ja nuoriso -yksikkö, ympäristönsuojeluyksikkö sekä kiinteistötoimi.

Kiitos yliopiston puolella työtä ohjanneille Heikki Liimataiselle ja Roni Utriaiselle. Kiitos myös Tampereen kaupungille ja Katja Seimelän johtamalle ohjausryhmälle sekä Sitowisen ohjaajille Tero Rahkoselle ja Kirsi Järvenpäälle. Neuvojenne ja näkemysten avulla diplomityöstä saatiin toteutettua niin yliopistoa kuin tilaajaa palveleva kokonaisuus. Kiitos haastateltaville, jotka vastauksillaan ja ajatuksillaan edesauttoivat osaltaan diplomityön valmistumista. Kiitos vertaistuesta, kirjoitusseurasta ja tsemppauksesta kollegoille, kurssikavereille ja perheelle kotiin.

Erityisesti tahdon kiittää ystäviä yliopistolla näistä kuudesta huikeasta opiskeluvuodesta! Matka opintojen ja niiden oheisaktiiviteettien parissa alkaa olla taputeltu. Keskitytään tästä eteenpäin työntekoon.

Tampereella, 27.10.2022

Konsta Salo

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	1
1.1 Tutkimuksen tausta	1
1.2 Työn tutkimuskysymykset ja rajaukset	3
1.3 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne.....	3
2. TEORIA	6
2.1 Yleistä ulkoilureiteistä.....	6
2.1.1 Ulkoilureittien jaottelu	8
2.1.2 Ulkoilu ja virkistäytyminen	10
2.2 Liikenteenohjaus	11
2.2.1 Liikenteenohjaus tieliikennelain voimassaoloalueella	11
2.2.2 Liikenteenohjaus tieliikennelain voimassaoloalueen ulkopuolella	16
2.3 Vastuut ulkoilureiteillä	21
2.4 Reitinlöytäminen	23
2.4.1 Reitinlöytäminen käsitteenä	23
2.4.2 Reitinlöytämisen suunnittelu	24
3. NYKYTILA-ANALYYSI	28
3.1 Tampereen ulkoilureittien opastuksen nykytila	28
3.2 Opastuksen nykytilan ongelmakohdat	34
4. HAASTATTELUTUTKIMUS	38
4.1 Haastatteluiden kuvaus	38
4.2 Haastattelujen tulokset	39
4.3 Haastatteluvastausten yhteenveto	44
5. MERKINTÄTAVAN KEHITTÄMINEN ULKOILUREITEILLÄ.....	46
5.1 Yleiset opastusperiaatteet	46
5.2 Opastusperiaatteiden peilaaminen reitinlöytämisen prosessiin.....	49
5.3 Tunnistetut tyyppitapaukset.....	50
5.3.1 Kategorian A tyyppitapaukset.....	51
5.3.2 Kategorian B tyyppitapaukset.....	57
5.3.3 Kategorian C tyyppitapaukset	62
5.4 Suositukset	65
6. YHTEENVETO.....	67
LÄHTEET	69
LIITE A: HAASTATTELUTUTKIMUKSESSA KÄYTETTY KYSYMYSRUNKO SUOMEKSI JA ENGLANNIKSI.....	73
LIITE B: MUISSA HAASTATTELUISSA KÄYTETYT KYSYMYKSET	75
LIITE C: TAMPEREEN ULKOILUREITIT.....	76
LIITE D: TAMPEREEN LUONTOPOLUT	77
LIITE E: LIPERIN KINTTUPOLKUJEN OPASTETAULU	78

1. JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

Tampereen kaupungin ylläpitämien ulkoilureittien nykyiset merkitsemiskäytännöt ovat epäselvät eikä merkitsemistä ole olemassa yhdenmukaista ohjeistusta. Puutteita ja virheitä on erityisesti reittien alkukohdissa ja eri reittityyppien liitoskohdissa. Vastuu merkinnöistä on hajautunut kaupunkiorganisaatiossa usealle eri yksikölle eikä nykyisiä ulkoilureittien merkintöjä ole saatavana paikkatietomuodossa.

Reittien merkinnöistä vastaavat nykyisin katualueilla liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö, puistoissa ja viheralueilla viheralueet ja hulevedet -yksikkö, ulkoilureiteillä liikunta ja nuoriso -yksikkö, retkeilyreiteillä (maastopyörä-, polkujuoksu- ja melontareitit) ja luonnonsuojelualueiden virkistysreiteillä kiinteistötoimi. Lisäksi ympäristönsuojeluyksikkö vastaa luontopoluilla ja luonnonsuojelualueilla luontoarvoihin liittyvistä informaatiotauluista yhdessä kiinteistötoimen kanssa.

Ulkoilureittien kehittäminen on Tampereella aloitettu 1970-luvulla ja reitistö on valmistunut 1980-luvulla. Ulkoilureitistöä kehitettiin sillä periaatteella, että pyöräily on sallittua reiteillä, jotka kulkevat paikasta toiseen, ja kehämäiset lenkit (esim. järven kiertävät reitit) ovat vain kävelyreittejä. Vuosien varrella virallisiin ulkoilureitteihin on ilmestynyt pistoina runsaasti yhteyksiä. Näiden yhteyksien lähtöpisteissä reitit on merkitty vaihtelevalla käytännöllä liikennemerkeillä jalkakäytävä, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä tai ei millään liikennemerkillä. Reitti on myös voitu merkitä kävelijän, pyöräilijän tai hiihtäjän symbolin sisältävällä viitalla tai jollain muulla tavoin. Opastusta on voitu myös toteuttaa projektiluontoisesti asukasyhdistysten tai seurojen toiveista, mutta ajan kuluessa merkkien ylläpito on unohtunut ja osa merkeistä kadonnut.

Katualueilla pyöräilijän paikka on lähtökohtaisesti ajoradalla ja pyöräily on sallittu muilla väylänosilla vain, jos se on liikennemerkillä osoitettu pyörätieksi. Puistoissa, viheralueilla ja muilla yleisillä alueilla sen sijaan pyöräily on lähtökohtaisesti sallittu, jos sitä ei ole erikseen liikennemerkein kielletty.

Tilanne on johtanut paikoin tapauksiin, että toisesta suunnasta reitti on osoitettu eri kulumuodoille kuin toisesta. Ristiriidoista tulee kaupungille jonkin verran palautetta ja

epäselvyys voi myös haitata reittien käyttöä ja aiheuttaa käyttäjissä ärtymystä tai turvallisuuden kokemuksia.

Viime vuosina erityisesti maastopyöräily ja polkujuoksu ovat kasvattaneet suosiotaan, ja luonnossa liikkumisesta on tullut korona-aikana entistä yleisempää. Sähköpyörien leistyksen myötä ajonopeudet ovat kasvaneet ja pyörillä voi liikkua uusiin paikkoihin, jonne lihasvoimin ei ole aikaisemmin pyöräilty. Pyöräilyreittien ympärivuotinen tarve on kasvanut. Latuverkon rinnalle onkin jatkossa entistä selkeämpi tarve toteuttaa ympärivuotiseen käyttöön kävelyn ja pyöräilyyn tarkoitettuja reittejä. Kaikkien kulkijoiden kannalta olisi tarkoituksenmukaista, että reitit ovat selkeitä ja turvallisia erilaisten käyttäjäryhmien käytettäväksi. Oikeanlaisella merkitsemisellä voidaan myös estää epätoivottua käyttäytymistä. Esimerkiksi sallimalla pyöräily tietyllä reitillä, voidaan vähentää pyöräilyä viereisellä luonnonsuojelualueella.

Merkitsemisen pelisääntöjen selkeyttäminen helpottaisi myös jo nykyisin tehtävää liikenteenohjaussuunnittelua esim. katualueen ja ulkoilureitin liitoskohdissa ja puistosuunnitelmissa. Liikenteenohjaussuunnittelussa haluttaisiin tukeutua yhteisiin ratkaisuperiaatteisiin eikä pohtia opastusta kohde kerrallaan. Selkeät yhteiset pelisäännöt olisivat hyvä tuki myös organisaation tuleville uusille työntekijöille.

Ulkoilureiteistä tehtyjä opinnäytetöitä on tiedonhakuvaiheessa tullut vastaan muutamia, mutta ne eivät keskity ulkoilureittien opastukseen. Liikenteen ohjaukseen liittyviä opinnäytetöitä on myös löytynyt muutamia, mutta nämä paneutuvat katuverkon liikenteenohjaukseen. Toisia Suomessa tehtyjä ulkoilureittien opastukseen keskittyviä opinnäytetöitä ei ole löytynyt työn aikana.

Tarve merkintätavan kehittämiseksi

Tampereen kaupungilla on tarve kehittää opastusta ulkoilureiteillä. Kaupungissa on tunnistettu erityisesti haaste pyöräilijän oikeasta paikasta ulkoilureiteillä. Pyöräilijän paikka on ollut 1970-luvulta lähtien sama, mutta viime vuosina on havaittu, että ei ole enää perusteita pitää pyöriä poissa ulkoilureiteiltä. Lisäksi jokamiehen oikeudet sallivat pyöräilyn luonnossa ja sen kieltämiseksi tulee olla erityisen painava syy.

Pyöräilyreiteiksi on myös merkitty reittejä, jotka lanataan talvella hiihtoladuiksi. Pyöräilijän paikka sekä pyöräily- ja ulkoilureittien roolit täsmennetään tässä työssä.

Toinen keskeinen tavoite kaupungilla on parantaa opastuksen järjestämistä katu- ja ulkoilureittien liitoskohdissa. Nykyään Tampereen ulkoilureittimaisilla alueilla opastus on

järjestetty sekavasti sekä tieliikennelain mukaisilla liikennemerkeillä että ulkoilureitti-merkeillä. Työssä käydään läpi opastuksen suunnittelun periaatteet erityisesti eri reittityyppien liitoskohdissa.

1.2 Työn tutkimuskysymykset ja rajaukset

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten Tampereen ulkoilureittien opastusta voidaan kehittää ja yhdenmukaistaa. Tavoitteeseen voidaan vastata seuraavien tutkimuskysymysten avulla:

- Mitkä ovat Tampereen ulkoilureittien opastuksen nykytilan ongelmakohdat? Mitä tyypillisesti toistuvia tapauksia voidaan tunnistaa?
- Mitä hyviä opastuskäytänteitä on muissa kohteissa Suomessa ja ulkomailla, erityisesti talvisissa olosuhteissa?
- Mitä lainsäädäntö sanoo aiheesta?
- Mitä kirjallinen lähdemateriaali kertoo ulkoilureittien käytöstä ja liikenteenohjauksesta tie- ja katualueen ulkopuolella?

Tutkimuskysymyksiin haetaan vastauksia lainsäädäntöön kohdistuvan kirjallisuuskatsauksen ja alan asiantuntijoille suunnatun haastattelututkimuksen avulla. Tässä diplomityössä tarkastellaan mainituista tutkimuskysymyksistä jokaista. Työstä tehdään lisäksi kaupungille toimitettava raportti, joka on karsitumpi versio diplomityöstä.

Tutkimuksessa rajataan opastuksen kehittämiseen ulkoilureiteillä sekä puistokäytävillä. Työssä tarkastellaan liikenteenohjausta myös muilla kävelyn ja pyöräilyn väylillä, mutta opastuksen kehittämiseen ei näillä väylillä paneuduta. Luvussa 5 läpikäytyt esimerkit on rajattu kattamaan Tampereen ulkoilureittien ongelmakohtia. Tyyppitapausten on tarkoitus olla sovellettavissa myös muille paikkakunnille, mutta on mahdollista, että muilla paikkakunnilla opastuksen ongelmakohtia on myös sellaisissa kohteissa, joita tässä työssä ei käydä läpi. Tampereen kaupungin organisaatorakenteesta johtuvien mahdollisten vaikutusten tarkastelu on tilaajan kanssa sovittu rajattavaksi työn ulkopuolelle.

1.3 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne

Tämä diplomityö on monimetodinen tutkimus. Tutkimusmetodeina on käytetty kirjallisuuskatsausta sekä haastatteluita. Kirjallisuuskatsauksessa on etsitty tietoa liikenteenohjauksesta ja ulkoilureiteistä monesta näkökulmasta. Aineistoa näihin on haettu lain, käytänteiden, suunnitteluohjeiden sekä kotimaisten ja ulkomaisten referenssien osalta. Lisäksi kirjallisuuskatsauksessa on haettu tutkimustietoa siitä, miten reitinlöytäminen

toimii. Kirjallisuusaineiston hakuun on käytetty yliopiston kirjastoa, sen Andor-tiedonhakupalvelua sekä muita tiedonhakupalveluita, kuten Google Scholar, Rakennustieto ja SFS Online.

Toinen käytetty tutkimusmenetelmä on laadullinen haastattelututkimus. Puolistrukturoidussa teemahaastattelussa on haastateltu kahdeksaa alan ammattilaista kuudesta eri organisaatiosta. Haastateltavat työskentelevät organisaatioissaan liikenne-, liikunta- tai kunnossapitupuolen tehtävissä. Lisäksi yksittäisiä asiakohtia on tarkennettu puhelimitse eri organisaatioiden, kuten Tukesin tai Suomen ladun edustajien kanssa. Tampereen ulkoilureitin nykytilaan liittyvät tiedot on kerätty omien havaintojen sekä tilaajan kanssa tehdyn ohjausryhmätyöskentelyn pohjalta.

Kirjallisuuskatsaus ja haastattelututkimus on todettu toimivimmiksi tutkimusmenetelmiksi yhteistoiminnassa Tampereen kaupungin ohjausryhmän kanssa. Kirjallisuuskatsauksessa on voitu etsiä aiheeseen liittyvä kirjallisuutta ja poimia sieltä soveltuvia esimerkkejä ja käytänteitä. Kirjallisuuskatsaus on keskeisessä osassa opastukseen liittyvän lainsäädännön ja muiden linjausten tarkastelussa. Haastattelujen kautta on voitu selvittää muiden soveltuvien kohteiden ajatuksia, havaintoja ja käytäntöjä ulkoilureittien opastamisesta. Näin Tampereen opastusta kehittäessä voidaan tunnistaa ja välttää muissa kohteissa aiemmin tehtyjä virheitä. Tutkimusmenetelminä kirjallisuuskatsaus ja laadullinen haastattelututkimus tukevat tehokkaimmin tutkimuskysymyksiin vastaamista.

Tämä laadullinen tutkimus on tehty interpretivistisestä tieteenfilosofisesta näkökulmasta. Työn tilaajaorganisaatioissa on henkilöitä mukana niin viideltä eri osastolta, joten he tulkitsevat tilannetta ja ongelmakohtia ulkoilureittien ympärillä hieman eri tavoin. Näin olleen tutkimusta tehdessä on jouduttu tulkitsemaan tilannetta kohdeorganisaation näkökulmasta. Tutkimuksessa on käytetty induktiivista päättelyä. Tutkimuksessa on lähdetty liikkeelle havaintojen keräämisestä niin kirjallisuuskatsauksen kuin haastattelun keinoin. Eri lähteistä saatujen havaintojen myötä on kehitetty ohjeistusta ja suosituksia oikeanlaisen opastuksen toteuttamiseksi. (Saunders et al. 2019, s. 144-145, 148-149, 152-155)

Johdantoluvun jälkeen luvussa 2 käydään läpi työn teoriaosuus. Teoriassa käydään läpi liikenteenohjausta tieliikenteen voimassaoloalueella ja sen ulkopuolella. Lisäksi käsitellään vastuita ulkoilureiteilla ja reitinlöytämistä. Luvussa 3 esitellään Tampereen ulkoilureittien nykytila-analyysi. Luvun alussa nykytila käydään läpi neutraalimmalla otteella ja lopussa nostetaan esiin ongelmakohtia. Luvussa 4 käydään läpi haastattelututkimus, sen toteutus ja tulokset. Haastatteluiden tulosten ja teorian pohjalta luodut työn

tulokset esitellään luvussa 5. Luvun alkupuolella käydään läpi ulkoilureittien suositellut opastusperiaatteet yleisellä tasolla, jonka jälkeen esitellään havainnollistavat tyyppitapauskartat eri esimerkkitapausten opastustilanteista. Luvussa 6 esitellään työn yhteenveto.

2. TEORIA

Tässä luvussa käydään kirjallisuuskatsauksen muodossa läpi työn teoriaa. Luvun ensimmäisessä alaluvussa käydään läpi yleisiä asioita ulkoilureiteistä. Toisessa alaluvussa tarkastellaan liikenteenohjausta tieliikennelain voimassaoloalueella ja sen ulkopuolella. Viimeisessä alaluvussa käydään läpi reitinlöytämistä ja sen suunnittelua.

2.1 Yleistä ulkoilureiteistä

Ulkoilureitin määritelmä vaihtelee maakohtaisesti. Suomessa ulkoilureitti on virallinen termi, jossa säädetään vuoden 1973 ulkoilulaisissa. Ulkoilulaki ei kuitenkaan esitä termille yksiselitteistä määritelmää, vaan tarkastelee ulkoilureittejä niiden perustamisen näkökulmasta. (Ulkoilulaki 606/1973, 1-15 §) Karjalainen & Verhe (1995) määrittelevät kirjassaan ulkoilureitin kartalle ja pääosin myös maastoon merkityksi reitiksi, joka tarjoaa pysyvästi käyttökelpoisen kulkureitin sekä mielenkiintoiseen että viihtyisään ulkoiluympäristöön. Pitkiin reitteihin voi liittyä myös erilaisia palveluita.

Jalankulun suunnitteluohje määrittelee ulkoilureitin yleisnimitykseksi viheralueiden reiteille. Sillä tarkoitetaan yleensä maastossa kulkevaa ulkoiluun varattua väylää. Ulkoilureittejä voidaan luokitella käyttötarkoitukseen tai sijaintiin perustuen. Ulkoilureittejä voidaan eritellä esimerkiksi laduiksi, kuntoradoiksi tai luontopoluiksi. (Väylävirasto 2022, s. 78-79) RT-ohjekortin mukaan ulkoilureitti on ulkoilukäyttöön varattu väylä maastossa. Ulkoilureitti on yleisnimike erityyppisille reiteille. Monet reitit sijaitsevat virkistysalueilla. Virkistysalueella tarkoitetaan erityisesti ulkona oleskeluun ja virkistykseen tarkoitettua, taajamarakenteen sisällä sijaitsevaa tai taajamaan rajoittuvaa aluetta. Myös laajemmat retkeily- ja ulkoilualueet ovat virkistysalueita. (RT 97-10869 2006) Käyttäjät jakautuvat retkeily- ja ulkoilualueiden sisällä pääosin siellä kulkeville reiteille ja poluille (Peterson et al. 2021). Esimerkki tavallisesta kuntoratatyypisistä ulkoilureitistä on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1: Ulkoilureitti Valkeakoskella.

Ulkoilureitti ei täytä tieliikennelaissa esitettyä tien määritelmää, joten tieliikennelakia ei voida soveltaa ulkoilureiteille (Tieliikennelaki 729/2018, 2 §). Koska ulkoilureitti ei ole tie, määrittää moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikkumista reiteillä maastoliikennelaki. Maastoliikennelain mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ei saa liikkua eikä sitä saa pysäyttää tai pysäköidä maastossa maa-alueella ilman maan omistajan tai haltijan lupaa. Tiettyjä poikkeuksia kuitenkin on esimerkiksi viranomaistoiminnasta aiheutuvien ajojen osalta, mutta voidaan todeta, että lähtökohtaisesti moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttö ulkoilureiteillä on kielletty. (Maastoliikennelaki 1710/1995, 4 §) Sähköavusteiset polkupyörät, joiden avustusteho on korkeintaan 250 W ja joilla on mahdollista saavuttaa korkeintaan 25 km/h nopeus, rinnastetaan polkupyöriin, joten ne ovat ulkoilureiteillä sallittuja (Traficom 2022).

Suomessa ulkoiluun käytetään paljon muitakin reittejä kuin varsinaisia ulkoilureittejä, sillä jokamiehenoikeudet mahdollistavat liikkumisen jalan, hiihtäen tai pyöräillen muualla kuin pihamaalla tai erityiseen käyttöön otetuilla alueilla, kuten viljelyksessä olevilla pelloilla tai istutuksilla (Suomen Iatu 2022, Ympäristöministeriö 2016). Muilla kuin edellä mainituilla alueilla jokamiehenoikeuksiin perustuvan liikkumisen kieltäminen Suomessa on hankalaa, sillä luonnonsuojelulain mukaan ”maa- tai vesialueelle ei saa

pystyttää sellaista kulkemisen, maihinnousun tai muun jokamiehen oikeuden käyttämisen kieltävää taulua, jonka asettamiseen ei ole lakiin nojautuvaa perustetta (Luonnonsuojelulaki 1096/1996, 36 §).

Ulkoilla ulkoilureittien määritelmät eivät ole täysin yhteneviä Suomen kanssa. Yhdysvalloissa ulkoilureitti määritellään reitiksi, joka on rakennettu tai käytön myötä kulkunut kulkuväylä, joka on kuljettavissa yhdellä tai useammalla seuraavista kulkumuodoista: jalan, vesitse, pyöräillen, rullaluistellen, pyörätuolilla, hiihtäen tai maastokelpoisella kulkuneuvolla, kuten moottoripyörällä, moottorikelkalla, mönkijällä ja nelivetoisella autolla (American Trails 2022). Australiassa ulkoilureitin taas määritellään olevan vaikiintunut polku, reitti tai ura, joka kulkee usein luontokohteiden läpi ja ihmiset käyttävät sitä ei-motorisoituun virkistykseen, kuten kävelemiseen, juoksemiseen, pyöräilyyn, maastopyöräilyyn tai ratsastukseen. (TRC Tourism 2015, s.4) Virossa ulkoilureitiksi määritellään pääsääntöisesti maastossa kulkeva reitti, jota pitkin voi kävellä, juosta, pyöräillä ja talvisin hiihtää. Reitti on tarkoitettu rentoutumiseen ja urheiluun. (Eesti Olümpiakomitee 2003)

Ulkoilureittejä käytetään useimmiten ei-motorisoituun virkistysliikuntaan. Kuitenkin joissain olosuhteissa reittejä voidaan suunnitella käytettäväksi pienillä renkailla varustetuilla kulkuneuvoilla, kuten sähköpyörätuoleilla, jotta reiteille pääsy mahdollistetaan myös liikkumisrajoitteisille käyttäjäryhmille. (TRC Tourism 2015, s.4)

Ulkoilureittien tulisi sijaita asuinalueiden lähellä ja niiden tulisi olla selkeästi ja mukavasti saavutettavia. Reittejä toteuttaessa tulee välttää suurempia maansiirtotöitä ja taata, että ympäristö säilyy mahdollisimman alkuperäisessä kunnossa. Ulkoilureitti voi olla yhteydessä luontopolkuihin tai talvella hiihtolatuina käytettäviin ulkoilureitteihin. Reitin lähellä voi olla huoltorakennus kunnossapitokalustoa varten. Lisäksi voi olla tarve tehdä huoltotiloja, parkkipaikkoja sekä reittivalaistusta käyttäjiä varten. (Eesti Olümpiakomitee 2003, s.4)

2.1.1 Ulkoilureittien jaottelu

Karjalainen & Vehren (1995) mukaan Ulkoilureitit voidaan jakaa neljään tyyppiin: eräretkeilyreitteihin, retkeilyreitteihin, luontoreitteihin sekä lähireitteihin. Taulukossa 1 on tarkasteltu reittityyppejä eri osa-alueiden mukaan.

Taulukko 1: Erilaiset ulkoilureittityypit (Muokattu kohteesta Karjalainen & Verhe 1995)

Reitti- tyyppi	Eräretkelyreitti	Retkeilyreitti	Luontoreitti	Lähireitti
Käyttö- tarkoitus	Loma-aikojen ulkoilu	Viikonlopun ja loma-aikojen ulkoilu	Ympäristö- ja luontokasvatus	Päivittäinen ulkoilu ja kuntoilu, asiointi- ja työmatkaliikenne
Sijainti	Kauempana taajamasta: virkistysalueet, kansallispuistot, retkeilyalueet, talousmetsät	Kauempana taajamasta: virkistysalueet, kansallispuistot, retkeilyalueet, talousmetsät	Luonnonsuojelualueet, kiinnostavat luontokohteet	Taajamien virkistysalueet, taajamat ja niiden lähialueet
Liikunta- muoto	Patikointi, hiihto, maastopyöräily	Patikointi, kävely, hiihto, maastopyöräily	Patikointi, kävely, hiihto, pyöräily	Kävely hölkkä, juoksu, pyöräily, hiihto
Reitti- pohja	Luonnonmukainen polku, rakennettu polku, raivattu ura	Luonnonmukainen polku, rakennettu polku, raivattu ura	Luonnonmukainen polku, rakennettu polku	Ulkoilutie, rakennettu polku, luonnonmukainen polku, kuntorata, kevyen liikenteen väylä, yleinen tie, raivattu ura
Ulkoilijan motiivi	Virkistys, yksinäisyys, luonnonrauha, luontokokemukset, maisemat, suoritukset, itsensä kehittäminen, ulkoiluharrastus	Virkistys, luonnonrauha, luontokokemukset, maisemat, suoritukset, itsensä kehittäminen, ulkoiluharrastus, matkailu, historia, sosiaalinen kanssakäynti	Luontoharrastus, opetus, luontokokemukset, maisemat, sosiaalinen kanssakäynti	Työmatkat, asiointi, virkistys, ulkoiluharrastus, kuntoilu, terveys, sosiaalinen kanssakäynti

On hyvä havaita, että taulukossa 1 esitetyt ulkoilureittityypit ja taulukossa käytetyt käsitteet ovat vuodelta 1995. Käsitteet ja niiden rajaukset ovat muuttuneet viime vuosikymmeninä, mutta taulukon mukainen luokittelu antaa hyvän pohjan sille, millaisia eri ulkoilureittityyppejä voi olla olemassa.

Taulukon 1 mukaiset lähireitit ovat usein kuntoreittejä. Näistä kuntoiluun suunnatuista, yleensä lähellä asutusta sijaitsevista, usein lyhyehköistä ja rengasmaisista reiteistä voidaan käyttää myös termiä kuntorata. Samalle virkistysalueelle voidaan tehdä tarvittaessa useampia kuntoreittejä eri lajien harrastajille. Reitiltä toiselle ei tulisi olla jatkuvaa näköyhteyttä. Rungas reitistö vaatii selkeän opastuksen siten, että reitiltä eksymisen riskiä ole. Kuntoreitit tulee mitoittaa käyttäjämäärän ja harrastettavien lajien määrän mukaan. Paljon käytettyjen reittien on sovelluttava kesäkaudella ainakin pyöräilyyn ja kävelyyn ja talvikaudella kävelyyn ja hiihtämiseen siten, etteivät eri lajien harrastajat häiritse toisiaan liiaksi. (RT 97-10869 2006)

Lisäksi yhtenä taulukon ulkopuolisena reittinä voidaan esitellä monikäyttöreitti (*Multi use trail, Shared-use path*). Reittityyppiä voidaan kutsua talvipoluksi (*Winter trail*). Tässä samaa reittiä hyödyntää useita kulkumuotoja samassa maastokäytävässä. Esimerkiksi rinnakkain voi kulkea talvikävelyreitti ja hiihtolatu tai vaihtoehtoisesti voi olla käytössä vain yksi kelkalla lanattu kulku-ura, jossa sekä hiihtäminen että kävely on sallittua. Myös esimerkiksi hiihtäjien ja läskipyörien yhteiskäyttöä samoilla reittiosuuksilla on tutkittu. (Riikonen & Rautiainen 2017, s. 5-7; Neumann & Mason 2019)

2.1.2 Ulkoilu ja virkistäytyminen

Luonnolla ja luonnossa liikkumisella on suomalaisille keskeinen merkitys. Luonto on tärkeä virkistäytymisympäristö useimmille suomalaisille. Luonnossa oleminen edesauttaa sekä mielen että kehon terveyttä. Ulkoilu virkistää, rentouttaa sekä kohottaa kuntoa ja elämänhalua. Luonnon rauhasta voidaan hakea vastapainoa työlle ja muulle arjelle. Luontoympäristöstä voi saada voimia ja elämyksiä. Siellä voi rauhoittua ja levätä. Katavien jokamiehenoikeuksien ansiosta suomalaisten luonnossa liikkuminen on ollut runsasta. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 17-18) Kaupungistumisen myötä suomalaisten luontosuhde on kehittynyt ja kaupunkien tarjoaman lähiluonnon rooli on tullut keskeisemmäksi osaksi suomalaisten luonnossa vietetystä ajasta.

Kaupunkien rooli virkistäytymisessä on tiedostettu viimeistään vuonna 1933. Tällöin eurooppalaiset arkkitehdit ja kaupunkisuunnittelijat tapasivat Ateenassa ja allekirjoittavat sveitsiläisen arkkitehdin Le Corbusierin johdolla Ateenan julistuksen (*engl. Charter of Athens*). Julistus käsittelee kaupunkien arkkitehtuurin tulevaisuutta ja siinä erotellaan ensimmäistä kertaa virkistäytyminen (*engl. recreation*) omaksi erilliseksi kaupungin keskeiseksi perustoiminnoksi yhdessä asumisen, työskentelyn ja liikkumisen kanssa. (Sim 2019, s. xi, Tummers & Zibell 2012, CIAM 1933) Päivittäisille ulkoilma-aktiviteeteille tarkoitettuja, virkistyskäyttöön soveltuvia saavutettavia ja myönteisiä julkisia tiloja on vailla yhä enemmän ihmisiä. Kaupunkien tulisi tarjota ihmisille mahdollisuuksia virkistäytyä ja antaa soveltuvia olosuhteita käyttöön virkistystoimintaa varten. (Yang 2016, s.128)

Ulkoilureittien käyttö on terveyttä edistävää käyttäytymistä. Käyttäytymismallilla on merkittävä potentiaali lisätä yleistä fyysistä aktiivisuutta, työmatkaliikkumista sekä altistumista viherympäristöille. (Reed et al. 2020) Virkistysympäristöjen luomiseksi myös kaupunkiympäristöjen ulkoilumahdollisuuksia on alettu kehittää. Tampereelle ulkoilureittiverkosto on kehitetty 1960- ja 70-luvuilla. Joensuun (2020) mukaan Jan Gehl (2011) toteaa, että ulkotilojen laatu vaikuttaa ihmisten haluun harrastaa ja viettää aikaa ul-

kona. Gehlin mukaan kehittyneet ja kunnostetut ulkotilat lisäävät käyttäjien määrää, pidentävät keskimääräistä ulkona vietettyä aikaa, laajentavat ulkoharrastusten kirjoa sekä edistävät sosiaalista aktiivisuutta.

2.2 Liikenteenohjaus

Tässä alaluvussa tarkastellaan kirjallisuuskatsauksen muodossa liikenteenohjausta. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan liikenteenohjausta tieliikennelain voimassaoloalueella, eli yleisesti tie- tai katualueella. Toisessa osassa tarkastellaan liikenteenohjausta tieliikennelain voimassaoloalueen ulkopuolella, eli ulkoilureittien osalta keskeisemmällä alueella. Kirjallisuuskatsauksessa tarkastellaan liikenteenohjausta Suomessa voimassa olevien lakien, määräysten ja asetusten pohjalta.

2.2.1 Liikenteenohjaus tieliikennelain voimassaoloalueella

Tie- ja katualueella liikenteenohjauksella tarkoitetaan liikennemerkkien, tiemerkintöjen ja liikennevalojen muodostamaa kokonaisuutta. Keskeisimpänä lakina on tieliikennelaki, jossa määritetään liikennemerkit, tiemerkinnät ja liikennevalo-opastimet. Väyläviraston ohjeissa kerrotaan näiden käytöstä tarkemmin. Ohjeita noudatetaan maantiellä ja sovelletaan kadulla. (Väylävirasto 2022, s. 100) Liikenteen ohjaamiseen voidaan käyttää liikennemerkkejä, liikennevaloja, tiemerkintöjä ja muita liikenteenohjauslaitteita sen mukaisesti, kuten tieliikennelaisissa niistä säädetään. (Kuntaliitto 2022, s. 8-9)

Lähtökohtana liikenteenohjauksessa on, että liikennemerkeillä annettava informaatio on mahdollisimman yksinkertaista ja selkeää. Liikenteenohjausta suunniteltaessa on huomioitava, että kaikki käyttäjäryhmät eivät tunne kaikkia liikennemerkkejä tai liikennesääntöjä. Tarpeettomat liikennemerkit vähentävät liikenteenohjauksen uskottavuutta ja heikentävät kaupunkikuvaa. Tämän vuoksi liikenneympäristö suunnitellaan siten, että liikennemerkkejä tarvitaan mahdollisimman vähän. Liikenteenohjauksessa suositaan merkkien lisäksi myös rakenteellisia ratkaisuja. Liikennealueen materiaali- ja värieroilla voidaan ohjata liikennettä optisesti ja esimerkiksi istutusruukuilla tai pollareilla voidaan estää autojen kulku tietyille katuosuudelle. (Väylävirasto 2022, s. 100)

Liikennemerkkien tarkoitus on ohjata liikkujaa toimimaan liikenneympäristössä halutulla tavalla. Sen vuoksi merkkien tulee olla yksinkertaisesti tulkittavia. Koska liikennemerkit ovat myös osa kaupunkikuvaa, on tärkeää, että liikennemerkkien sijoittelussa huomioidaan kyseisen liikenne- ja kaupunkiympäristön tarpeet. Liikennemerkit eivät saa hallita kaupunkikuvaa. Toisaalta niiden tulee erottua selkeästi, jotta ne voivat ohjata liikennekäyttäytymistä halutulla tavalla. Merkit eivät saa olla näkemäesteenä. (Kuntaliitto 2022,

s. 12) Merkit eivät myöskään saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa liikennealueen kunnossapidolle (Helsingin kaupunki 2014, s. 38).

Kuntaliiton ohje *Liikennemerkkien käyttö kaduilla* (2022) listaa seuraavia yleisperiaatteita, joita liikenteenohjauksessa on hyvä noudattaa:

- Liikennemerkkejä ei saa olla liikaa, jotta käyttäjä ehtii havaita ja ymmärtää merkin viestin.
- Liikennemerkin tarvetta harkittaessa selvitetään myös muut mahdolliset tavat hoitaa merkin viesti, esimerkiksi parantamalla ja selkeyttämällä liikenneympäristöä.
- Liikenneympäristön rakenteellisten ratkaisujen ja liikennemerkkien ohjauksen tulee tukea toisiaan ja antaa liikkujalle samansuuntainen viesti.
- Liikennemerkki on tarpeeton ja joskus jopa kielletty, jos kiello tai rajoitus perustuu lain säännökseen (VNa 34 §, Kieltoa tai rajoitusta osoittavaa merkkiä ei käytetä, jos tieliikennelain säännökset muutenkin edellyttävät vastaavan kiellon tai rajoituksen noudattamista).
- Samalla katuosuudella käytetään yhtenäistä merkintä- ja merkkien sijoittamista-paa.
- Liikennemerkit asennetaan huolellisesti. Liikennemerkkien kunnossapidossa huolehditaan, jotta liikennemerkit säilyvät puhtaina ja hyväkuntoisina ja pysyvät suorassa.
- Liikennemerkkien sijoittamisessa tulee ottaa huomioon myös liikenneympäristön esteettömyystarpeet ja -vaatimukset. (Kuntaliitto 2022, s. 12)

Kaikki liikennemerkit on määritelty tieliikennelaisissa ja sen liitteissä. Väylävirasto esittää sivuillaan julistemuodossa kaikki sallitut liikennemerkit kategorioittain (Väylävirasto 2020). Tieliikennelain 75 § jaottelee liikennemerkit seuraavasti: ”Liikennemerkkejä ovat varoitusmerkit, etuajo-oikeus- ja väistämismmerkit, kiello- ja rajoitusmerkit, määräysmerkit, sääntömerkit, opastusmerkit ja lisäkilvet sekä muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut liikennemerkit. Jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikennemerkkiä, josta ei ole tässä laissa säädetty, voidaan käyttää suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä.” (Tieliikennelaki 729/2018, 75 §)

Tieliikenteen 2 § määrittelee tien seuraavasti: *tiellä* tarkoitetaan maantietä, katu, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yle-

sesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Virallisia liikennemerkkejä saa tieliikennelain mukaan käyttää ainoastaan teillä. Muualla opastettaessa, kuten esimerkiksi ulkoilureiteillä, tulee käyttää muita opasteita, kuten standardin SFS 4424 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä. (Tieliikennelaki 729/2018, 2, 70, 71 §; SFS 4424 2020, s. 5)

Tieliikennelain 73 § mukaan ”Tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa kilpeä, merkintää tai laitetta, joka voidaan sekoittaa liikenteenohjauslaitteeseen tai joka voi heikentää sen näkyvyyttä tai tehokkuutta, häikäistä tienkäyttäjiä tai häiritä heidän tarkkaavaisuuttaan.” (Tieliikennelaki 729/2018, 73 §) Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että muunlaisia opasteita, kuin tieliikennelain mukaisia liikenteenohjauslaitteita, ei uuden tieliikennelain päivityksen mukaan tie- ja katualueella sallita. Myöskään liikenteenohjauslaitteeseen tai sen kannattajaan ei saa kiinnittää mitään, mikä ei vastaa laitteen tarkoitusta tai mikä vaikeuttaa liikenteenohjausta (Valtioneuvoston asetus liikenteenohjauslaitteiden käytöstä 379/2020, 2 §).

Liikennemerkkien sijoittelu

Liikenteenohjauslaite on mitoittettava ja sijoitettava siten, että se on tienkäyttäjälle riittävän etäältä havaittavissa ja että selvästi ilmenee, mille liikennesuunnalle se on tarkoitettu (Valtioneuvoston asetus liikenteenohjauslaitteiden käytöstä 379/2020, 2 §) Pääsääntöisesti liikennemerkki sijoitetaan osoittamaan kohtisuoraan sitä liikennesuuntaa vasten, jonka nähtäväksi se on tarkoitettu. Jotta liikennemerkistä ei aiheudu väärinkäsityksiä, merkki ei saa näkyä muuhun liikenteen tulosuuntaan. Pääsääntöisesti samaan pylvääseen tai telineeseen saa sijoittaa enintään kaksi liikennemerkkiä tarvittavine lisäkilpineen. (Kuntaliitto 2022, s. 20)

Liikennemerkeille tulisi lähtökohtaisesti varata oma 1,0 metrin erotuskaista, mikäli niitä ei voida sijoittaa muiden toimintojen kanssa yhteiselle, vähintään yhtä leveälle kaistalle. Jos liikennemerkki joudutaan sijoittamaan alle 0,5 metrin päähän ajoradasta, tulee erikseen tarkastaa, ettei se aiheuta haittaa tai vaaraa ajoradan käyttäjille. (Helsingin kaupunki, s. 38)

Liikennemerkin reunasta tulee olla ajoradan reunaan vähintään 0,15 metriä. Korkealuokkaisemmissa kaduilla etäisyyden tulee olla vähintään 0,5 metriä. Liikennemerkin reunasta tulee olla vähintään 0,15 metrin etäisyys pyörätiehen tai jalkakäytävään. Kuitenkin jos jalkakäytävä on vähintään 4 metriä leveä rakennuksen julkisivusta ajoradan reunaan, voidaan opasteita sijoittaa tarvittaessa myös jalkakäytävälle. (Helsingin kaupunki, s. 38) Samalla tieosuudella liikennemerkit on pyrittävä sijoittamaan tien poikki-leikkaukseen mahdollisimman yhtenäisesti (Kuntaliitto 2022, s. 20).

Puistokäytävien opastaminen

Puistokäytävä on puistoalueelle sijoittuva jalankulun tai jalankulun ja pyöräilyn reitti (Helsingin kaupunki 2020). Pääsääntöisesti puistokäytäviä ei ole tarpeen opastaa erikseen. Higgins et al. (2015) toteaa, että Hughes & Morrison-Saundersin (2005) sekä Moscardon (2003) mukaan ihmiset tulevat puistoon virkistäytymään, joten on tärkeää, että puistoalueilla vierailijoita ei ylikuormiteta opasteiden osalta. Kuitenkin mikäli nähdään liikenteellisistä syistä perustelluksi korostaa puistokäytävien käyttötarkoitusta, voidaan opastus hoitaa seuraavia periaatteita suosien:

- Määräys- ja kieltomerkit ovat tarpeellisia vain puistoreittien alueelle tultaessa, jos samat merkit ovat voimassa alueen kaikilla reiteillä.
- Alueen sisällä opastus voidaan järjestää merkeillä, kuten merkillä *F20: Pyöräilyn viitta*. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää tunnuksia, kuten *F50: Tietylle ajoneuvolle tarkoitettu reitti, polkupyörä* tai *F52: Jalankulkijalle tarkoitettu reitti*. (Kuntaliitto 2022, s. 55).

Esimerkki puistokäytävästä sekä edellä mainitut opasteet F20 ja F52 on esitelty kuvissa 2, 3 ja 4:



Kuva 2: Puistokäytävä Tampereen Hatanpäällä.

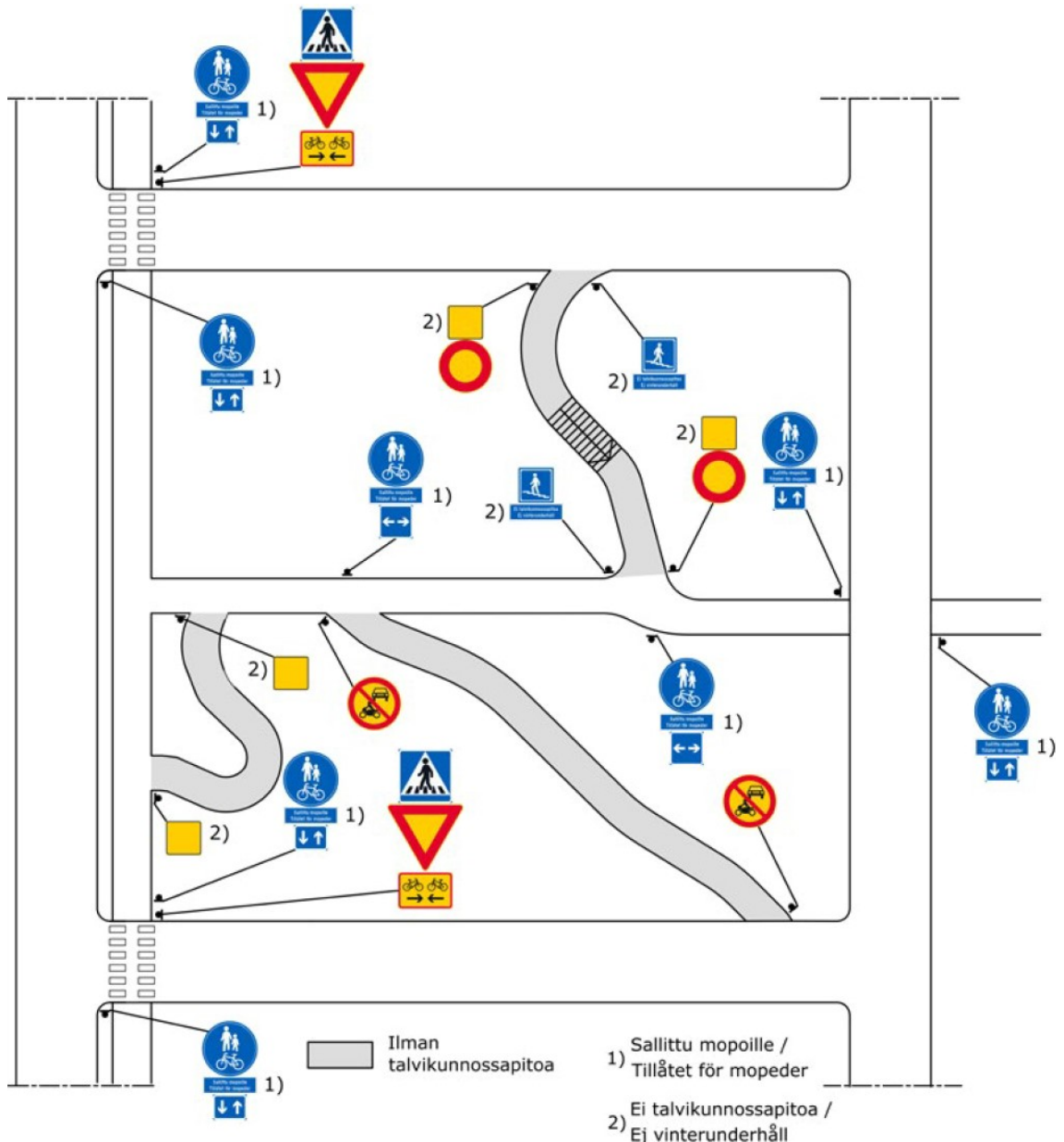


Kuva 3: F20.1 Pyöräilyn viitta. (Väylävirasto 2020)



Kuva 4: F52 Jalankulkijalle tarkoitettu reitti. (Väylävirasto 2020)

Puistokäytävillä ei yleensä käytetä jalankulun ja pyöräilyn määräysmerkkejä eikä jalankulun ja pyöräilyn opasteviittoja, mikäli niitä ei talvikunnossapidetä. Mikäli merkkejä halutaan käyttää, ne tulee talven ajaksi peittää tai poistaa ja korvata ”ei talvikunnossapitoa” -merkillä. (Kuntaliitto 2022, s. 56) Reitinpitäjälle tämä vaihtoehto on haasteellisempi toteuttaa ja se vaatii reittien opasteista vastaavan kunnan puistotoimelta tai vastaavalta suhteellisen paljon resursseja saavutettavaan hyötyyn nähden. Tarvittaessa ilman talvikunnossapitoa olevat puistokäytävät, voidaan merkitä merkeillä *C1: Ajoneuvolla ajo kielletty* tai *C2: Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty* (Kuntaliitto 2022, s. 56). Mikäli reitinpitäjä haluaa merkitä puistokäytävät opastein, kuvassa 5 on esitetty, kuinka puistokäytävien opastus voidaan toteuttaa, kun osalta niistä puuttuu talvikunnossapito.



Kuva 5: Puistokäytävien merkitseminen, kun osalta niistä puuttuu talvikunnossapito
(Kuntaliitto 2022, s. 56)

2.2.2 Liikenteenohjaus tieliikennelain voimassaoloalueen ulkopuolella

Ulkoilureitit ovat liikenteenohjauksen osalta lainsäädännössä heikommin määritellyllä alueella kuin tie- ja katualueen reitit. Tieliikennelaki on keskeisin liikenteenohjauksen määrittävä laki, mutta se ei ole voimassa ulkoilureiteillä, eikä ulkoilureiteillä siten käytetä tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä tai opasteita. (Tieliikennelaki 729/2018, 2, 70, 71 §) Myöskään maastoliikennelaki ei koske ulkoilureittejä, sillä ”lakia sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen maastossa ja moottorikelkkailureiteillä.”

(Maastoliikennelaki 1710/1995, 2 §) Ulkoilulaki käsittelee ulkoilureittejä, mutta ei sisällä materiaalia ulkoilureittien opastukseen liittyen. (Ulkoilulaki 606/1973, 1-15 §)

Ulkoilureiteillä opastuksen tavoitteena on taata reitin käyttäjälle turvallinen reitillä pysyminen sekä tarjota tietoa alueen reiteistä, luonnonpiirteistä sekä harrastusmahdollisuuksista. Alueen käytön opastaminen auttaa myös reittien kunnossapitoa. Opastuksessa voidaan käyttää esimerkiksi opastetauluja, karttoja, merkkejä, viittoja, nimikilpiä, maalattuja merkkisymboleita sekä muita mahdollisia opasteita. Opastuksen keskeisiin vaatimuksiin kuuluvat ainakin merkityt reitit ja polut, opastetaulu sekä mahdolliset kohdeopasteet. (RT 97-10869 2006)

Koska lainsäädäntö ei määritä ulkoilureiteillä käytettäviä opasteita, on reitinpitäjällä paljon vapauksia opastuksen suunnittelussa. Yleisesti liikenteessä käytettävien opasteiden tulisi kuitenkin suunnitteluperiaatteiden mukaan olla selvästi luettavissa ja ymmärrettävissä (Hess & Peterson 2015). Mikäli opastus halutaan suunnitella jonkinlaisen ohjeen mukaan, on Suomen Standardoimisliitto SFS:llä olemassa standardi *SFS 4424:2020 Ulkoilun ja liikunnan merkit*. Standardi on alan asiantuntijoiden kokoama ja suunnittelema sarja opasteita, merkeistä ja symboleista, joita ulkoilureiteillä voidaan käyttää, sekä niiden käyttöperiaatteista. Standardia sovelletaan opastamiseen tiealueen ulkopuolella. Standardia päivitettäessä on huomioitu vuoden 2020 tieliikennelain päivitys, joka kieltää tieliikennelain mukaisten merkkien käytön muualla kuin tiealueella. Standardin mukaisia merkkejä suositellaan käytettäväksi ulkoilureiteillä ja vastaavilla alueilla, mutta standardi ei ole velvoittava. (SFS 4424 2020, s. 5; Ollila & Kestilä 2018, s. 9)

Jotta standardin SFS 4424 mukaiset merkit eroavat riittävästi uuden tieliikennelain vaatimuksista, ovat päivitetyn standardin varoitus-, kielto- ja rajoitusmerkit keltamustia. Maastossa jo olevat keltapunaisten merkit ovat edelleen sallittuja, mutta uusia merkkejä asettaessa tulee noudattaa standardin mukaista väritystä. Varoitus-, kielto- ja rajoitusmerkkejä tulee käyttää ainoastaan hyvin perustellusti, kuten silloin, jos ne ovat välttämättömiä turvallisuuden, yleisen järjestyksen tai ympäristönsuojelun vuoksi. (SFS 4424 2020, s. 5-6) Esimerkki keltamustasta varoitusmerkistä on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6: Esimerkki ulkoilun ja liikunnan varoitusmerkeistä: A009 Risteys. Huolimatta merkin samankaltaisuudesta tieliikennelain mukaisen liikennemerkin A21 Tienristeys kanssa, se varoittaa käyttäjää ainoastaan risteyksestä. Tarvetta väistää oikealta tulevaa liikkujaa ei ole. (SFS 4424 2020, s. 9)

Ulkoilureittien opastekokonaisuuteen kuuluvat opastetaulut, viitat ja reittimerkit. Opasteiden pohjaväri on ruskea, teksti ja nuolet esitetään valkoisella. Ulkoilureitin lähtöpäikällä on opastetaulu, jolla vastataan kuluttajaturvallisuuslain tietojenantovelvoitteeseen. Näin käyttäjälle saadaan annettua riittävät ennakkotiedot reitistä. Näin käyttäjän tulisi kyetä arvioimaan onko reitti soveltuva hänelle ja hänen varustukselleen, sekä miten reitillä liikutaan turvallisesti ja omatoimisesti. (SFS 4424 2020, s. 29) Reitinpitäjän lakisääteisiä vastuita käydään tarkemmin läpi luvussa 2.3.

Tavallinen ulkoilureiteillä kohdattava opastetyyppi on ruskeapohjainen etäisyysviitta. Opasteessa on esitetty symbolilla käytettävä kulkutapa tai kohteessa olevat palvelut. Lisäksi esitetään sanallisesti paikannimi sekä etäisyysmerkintä. Reitien suuntaa esittäessä voidaan vaihtoehtoisesti käyttää pelkkää suuntaviittaa, jossa on esitetty ainoastaan reitin kulkutavan kuvatunnus. (SFS 4424 2020, s. 30) Kuvissa 7 ja 8 on esitetty esimerkit etäisyys- ja suuntaviitoista.



Kuva 7: Esimerkki etäisyysviitasta (SFS 4424 2020, s. 30).



Kuva 8: Esimerkki suuntaviitasta (SFS 4424 2020, s. 30).

Jatkuvassa reittimerkinnässä voidaan käyttää pääsääntöisesti kahta logiikkaa. Ensimmäisessä niistä hyödynnetään aiemmin esiteltyjä etäisyys- ja suuntaviittoja ja opastekarttoja. Tämä on toteutukseltaan yksinkertaisin merkitsemistapa ja se on havaittu toi-



Kuva 10: Värikoodattu reittiopaste maastossa Tallinnan Merimetsassa.

Ollila & Kestilä tarkastelevat julkaisussaan väri- tai symbolikoodausta. Heidän mukaansa hyvin toteutetulla koodauksella on etuja. Reittiä on yksinkertaista seurata maastossa: Kun käyttäjä on valinnut esimerkiksi sinisen reitin, seurataan punaisia merkintöjä alusta loppuun saakka. Matkan varrella, risteyksissä tai taukopaikoilla olevista kartoista voi tarkastaa oman sijaintinsa. Jokaisesta reitistön koodatusta reitistä voi tehdä oman reittikuvauksen, joten käyttäjän on helppo valita hänen tarpeisiinsa sopiva reitti. Koska reittikartassa käytetään lähtökohtaisesti samaa värikoodausta kuin maastossa, saadaan eri reitit erottumaan toisistaan selkeästi. Näin vähemmän karttoja lukeenkin on helppo seurata värein korostettua reittikarttaa. Kokemattoman kulkijan on helppo myös suunnistaa maastossa värien perusteella. (Ollila & Kestilä 2018, s. 26)

Väri- tai symbolikoodauksessa on Ollila & Kestilän mukaan tunnistetavissa myös haasteita. Reittivärien esittäminen kartalla vaatii hieman enemmän työtä kartan graafiselta suunnittelulta. Opasteiden määrä reiteillä ja reittiviivojen määrä kartalla voi kasvaa, jos eri reitit kulkevat osin samoilla kulku-urilla. (Ollila & Kestilä 2018, s. 26) Mikäli osuudet ovat vain lyhyitä, ei tämän pitäisi olla ongelma. Värikoodit reitin varressa voidaan hyvin merkitä samaan pylvääseen tai opasteeseen. Kartalla taas voidaan tarvittaessa käyttää katkoviivaa esittämään usean reitin päällekkäisyyden, kuten esimerkiksi kuvassa 9 reittien 3 ja 4 päällekkäisyyden osalta on toimittu. Mikäli reitit ovat monelta osin päällekkäisiä, ei reittien opastuksessa ole perustetta käyttää väri- tai symbolikoodausta.

Haasteina väri- tai symbolikoodatuissa reiteissä on myös heikkonäköisen tai väri-sokean käyttäjän kyky erottaa reittimerkinnot toisistaan. Liian selkeä opastus voi aiheuttaa käyttäjälle niin sanotun ”navigaattori-ilmiön” eli kulkija seuraa maastossa vain väriä, tietämättä itse missä on menossa. Mikäli reitistöä laajennetaan, on värikoodauksen toimivuus syytä varmistaa, jotta uusien reittien värit eivät aiheuta sekaannuksia alkuperäisten värikoodien kanssa. (Ollila & Kestilä 2018, s. 26),

2.3 Vastuut ulkoilureiteillä

Ulkoilureitit eivät ole teitä, joten ne eivät kuulu tieliikennelain piiriin. Sen sijaan ulkoilureitit lasketaan kuluttajaturvallisuuslain tarkoittamiksi kuluttajapalveluiksi yhdessä esimerkiksi urheilukenttien tai uimarantojen kanssa. Näiden kuluttajapalveluiden velvoitteiden noudattamisesta vastaa Suomessa Turvallisuus- ja Kemikaalivirasto (Tukes). (SFS 4424 2020, s. 5)

Tukesin mukaan reitin turvallisuudesta vastaa ulkoilureitin haltija eli reitinpitäjä. Reitinpitäjänä voi toimia esimerkiksi kunta, hiihtokeskus, kyläyhdistys, hotelli, seurakunta tai yleishyödyllinen yhdistys. (Tukes 2022a) Kuluttajaturvallisuuslain mukaan ulkoilureittien kannalta oleellisia kohtia ovat erityisesti huolellisuusvelvollisuus sekä tietojen antaminen kuluttajalle (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011, 5, 9 §).

Kuluttajaturvallisuuslain 5 § kertoo huolellisuusvelvollisuudesta seuraavaa: ”Toiminnanharjoittajan on olosuhteiden vaatiman huolellisuuden ja ammattitaidon edellyttämällä tavalla varmistauduttava siitä, että kulutustavarasta tai kuluttajapalvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.” (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011, 5 §) Tukes toteaa, että keskeistä tässä on se, että ulkoilureitti on oikein käytettynä turvallinen (Leinonen 2022). Palveluntarjoajan on tunnistettava palvelusta mahdollisesti aiheutuvat vaarat ja tehtävä toimenpiteitä vaaratilanteiden estämiseksi (Tukes 2022b). Ulkoilureiteillä näitä toimenpiteitä voidaan tehdä esimerkiksi opastusta kehittämällä.

Palveluntarjoajan eli reitinpitäjän tulee myös antaa riittävät tiedot ulkoilureitin käyttäjälle. Kuluttajaturvallisuuslain 9 § toteaa tietojenannosta seuraavaa: ”Toiminnanharjoittajan on selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla annettava kuluttajille ja kuluttajiin rinnastettaville tarvittavat tiedot, jotta he pystyvät arvioimaan kulutustavariin ja kuluttajapalveluihin liittyvät vaarat. Valvontaviranomainen voi vaatia, että toiminnanharjoittaja antaa kuluttajille sopivalla tavalla tavaraan tai palveluun liittyvän vaaran torjumisen tai ehkäisemisen kannalta tarpeellisia käyttö- tai toimintaohjeita, varoituksia tai muuta tietoa.” (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011, 9 §) Ulkoilureittien osalta tämä velvoite voidaan

täyttää kertomalla lain vaatimat tiedot käyttäjälle esimerkiksi opastetaulun yhteydessä reitin alussa.

Tukesin mukaan ulkoilureitin lähtöpaikan opastetaulun sisältö vastaa kuluttajaturvallisuuksilain tietojenantovelvoitteeseen. Tehtävänä on antaa käyttäjälle riittävät ennakkotiedot reitistä. Näin käyttäjän tulisi kyetä arvioimaan, onko reitti sopiva hänelle ja hänen varustukselleen sekä miten reitillä liikutaan turvallisesti ja omatoimisesti. (Leinonen 2022) Palveluista annettavat tiedot voidaan kirjallisten ohjeiden sijaan esittää vaihtoehdoisesti myös yleisesti tunnetuilla ohje- tai varoitusmerkeillä. (Tukes 2015, s. 20)

Ulkoilureitillä reitinpitäjän tulee antaa käyttäjille tarvittavat tiedot, jotta reitillä osataan toimia turvallisesti. Alueen ja reitin tai reitistön nimi tulee kertoa sekä esittää kartta, jossa on kerrottu reitin pituus, keskeiset etäisyydet ja palvelut sekä lähtöpaikan tiedot. Reitistä kerrotaan sen vaativuus, reittikuvaus ja reitin käyttöä koskevat ohjeet. Myös reitin merkintätapa esitetään sekä reitin symbolit käydään läpi. Lisäksi kerrotaan ylläpitäjän nimi ja yhteystiedot palautteen antamiseksi sekä toimintaohjeet hätätilanteita varten. (Tukes 2022a, SFS 4424 2020, s. 29)

Ollila & Kestilän (2018) mukaan opastetaulussa voidaan esittää käyttäjälle lisäksi seuraavia lisätietoja:

- Mietintä riskiarvion kautta: miten havaittuja riskejä voidaan pienentää lisätiedoilla?
- Mukana tarvittavat varusteet
- Eri reittien esittely, jos useampia reittejä
- Tauluun tai sen viereen on hyvä jättää paikka ajankohtaisille tiedotteille.
- Kuvaus viitoituksesta ja reittimerkinnästä piirroksin tai kuvin:
 - miten reitti on merkitty maastoon?
 - millaiset viitat reitillä on?
- Reitin käyttöaika: vuodenaajat, valaistus
- Matkapuhelinverkon katvealueet

Esimerkki ulkoilureitin opastetaulusta on esitetty kuvassa 11. Tarkempi esimerkki opastetaulusta on esitetty tutkimuksen liitteessä E.



Kuva 11: Birgitan polun opastetaulu Lempäälässä

2.4 Reitinlöytäminen

Tässä aluvuossa tarkastellaan kirjallisuuskatsauksen muodossa reitinlöytämistä ja reitinlöytämisteorioita. Tutkimusala tunnetaan kansainvälisissä tieteellisissä teksteissä englanninkielisellä termillä *wayfinding*, mutta tälle ei ole olemassa suomen kielessä vaikiintunutta käännöstä. MOT-sanakirja ehdottaa suomenkieliseksi käännöksiksi *suunnistamista* tai *reitin etsimistä*, mutta valitaan tässä työssä käytettäväksi suomenkieliseksi termiksi *reitinlöytäminen*, joka kuvaa alkuperäiskäsitettä paremmin (MOT sanakirjat 2022). Reitinlöytäminen on perusteltua tehdä helpoksi, sillä se lisää kävelyn houkuttelevuutta. Kävelyn tekeminen houkuttelevaksi kaupunkiliikumisessä on suositeltava strategia asukkaiden terveyden edistämiseksi (Borowik et al. 2019). Reitinlöytämistä on tarkasteltu kirjallisuudessa lähinnä urbaanien ympäristöjen näkökulmasta, mutta myös ulkoilureiteillä reitinlöytäminen on käyttäjän näkökulmasta erittäin keskeistä.

2.4.1 Reitinlöytäminen käsitteenä

Yleisesti ottaen reitinlöytäminen vaikuttaa olevan yksinkertainen prosessi yksilön liikkumiseen nykyisestä sijainnista haluttuun kohteeseen ajoissa. Kuitenkin reitinlöytämisen toiminto itsessään ja siihen sisältyvät periaatteet ja tekijät ovat monia muuttujia sisältävä monimutkainen kokonaisuus. Ensimmäisenä reitinlöytämisestä eli wayfindingistä

(alun perin muodossa *way-finding*) kirjoitti kaupunkiteoreetikko Kevin Lynch vuonna 1960 ilmestyneessä kirjassaan *The Image of the City*. Lynchin keskeinen viesti on, että reitinlöytämisen liittyy yksilön ympäristöstä luotavan mielikuvan muodostamisprosessiin aistihavaintoihin ja muistoihin pohjautuen. Lynch toteaa kirjassaan, ettei ole olemassa mitään reitin löytämisen vaistoa, vaan pikemmin reitin löytäminen on määrättyjen ulkoisen ympäristön aistihavaintojen johdonmukaista käyttöä ja organisointia. Urbanissa ympäristössä reitin löytämistä tuetaan esimerkiksi kartoin, katunumeroin tai reittiopastein. (Farr et al. 2012, s. 715; Gibson 2009, s. 14; Lynch 1960, s. 3–4)

A Dictionary to Human Geography määrittelee reitinlöytämisen seuraavasti: Kahden sijainnin välillä liikkumisen tehtävä käyttäen apuna ympäristöllisiä tai tilallisia vihjeitä, kuten suuntaviittoja tai karttaa. Reitinlöytämisen taito on keskeinen spatiaalinen kyky, ja se, miten ihmiset reitinlöytämisen tehtävään ryhtyvät, on keskeinen tutkimuskysymys spatiaalisen kognition ja käyttäytymismaantieteen aloilla. (Rogers et al. 2013) Zhang et al. (2021) toteaa tiiviisti reitinlöytämisen olevan prosessi, jossa yksilö yrittää löytää reittiä rakennetussa tai luonnonmukaisemmassa ympäristössä.

Vuonna 2009 *Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places* teoksen kirjoittaneen David Gibsonin mukaan reitin löytämisen suunnittelu tarjoaa ohjausta ja keinoja auttaa ihmisiä tuntemaan olonsa mukavaksi ympäristössään. Hän sanoo, että toimivat reitinlöytämisympäristöt hyödyntävät selkeitä opasteita sekä luontaisia symboleita ja maamerkkejä, jotka kommunikoivat yhdessä sujuvasti. (Gibson 2009, s. 12) Farr et al. toteavat, että reitinlöytämisen on haluttuun kohteeseen reitin löytämiseksi tutussa tai tuntemattomassa ympäristössä tapahtuva prosessi hyödyntäen mitä tahansa ympäristön tarjoamia vihjeitä (Farr et al., s. 715).

Global Designing Cities Initiative -hanke tarkastelee reitinlöytämistä kaupunkiympäristöihin painottuen. Sen mukaan reitinlöytämisen yhteistyössä muiden tarjolla olevien visuaalisten vihjeiden lisäksi auttaa ihmisiä suunnistamaan ympäristössään ja tarjoaa heille luottamusta siihen. Hanke kehottaa käyttämään hyödyntämään visuaalisuutta ja käyttämään standardeja ja karttoja, joita voidaan universaalisti ymmärtää. Kattavan opastuksen tulisi kyetä viestimään kaikille eri reitin käyttäjäryhmille asukkaista vierailijoihin. (Global Designing Cities Initiative 2022)

2.4.2 Reitinlöytämisen suunnittelu

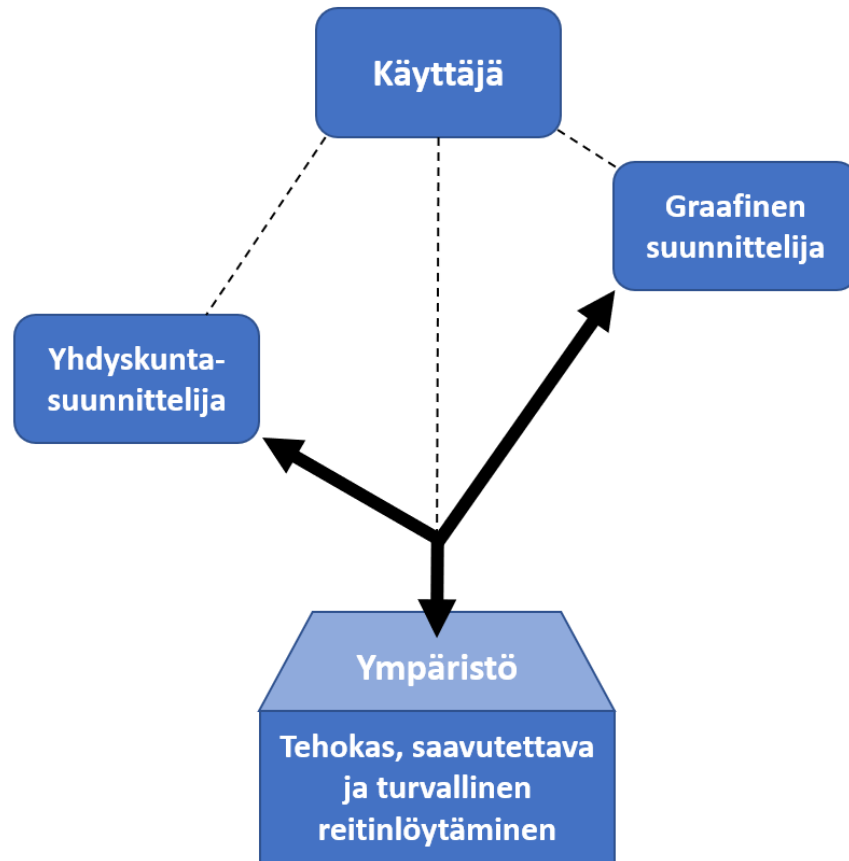
Downs & Stean (1973) mukaan reitinlöytämisen voidaan jakaa nelivaiheiseksi prosessiksi:

- *Orientaatio*: henkilö tunnistaa sijaintinsa suhteessa läheisiin maamerkkeihin ja haluttuun määränpäähän
- *Reitin valinta*: henkilö valitsee reitin, joka johtaa haluttuun määränpäähän
- *Reittikontrolli*: jatkuva varmuus siitä, että henkilö seuraa oikeaa reittiä
- *Kohteen tunnistus*: henkilön kyky tunnistaa, että on saavuttanut halutun kohteen

He loivat myös viitekehyksen, jonka mukaan voidaan arvioida reitinlöytämisyjärjestelmää. Onnistunut reitinlöytämisyjärjestelmä on sellainen, joka sallii henkilön tunnistaa hänen oikean senhetkisen sijaintinsa reitin alussa sekä saavuttaa haluttu kohde menestyksellä. (Downs & Stea 1973, Farr et al. 2012 mukaan, s. 712)

Arthur & Passini (1992) luovat kirjassaan katsauksen reitinlöytämisen suunnittelun hahmottamiseksi luotuun diagrammiin, joka nimetään teoksessa reitinlöytämisen pyramidiksi (*The wayfinding pyramid*). Diagrammi summaa reitinlöytämisen suunnittelun periaatteita. Pyramidin huipulla esitetään käyttäjä (*The users*), joka on lopullinen viite reitinlöytämässä. Toisella portaalla esitetään yhdyskuntasuunnittelija (*Spatial planners*) ja graafinen suunnittelija (*Graphic designers*). Reitinlöytämässä yhdyskuntasuunnittelijan vastuulla on ympäristön suunnittelu reitinlöytämisen näkökulmasta. Kirjassa tarkastellaan lähtökohtaisesti urbaaneja ympäristöjä, eli käytännössä tämä tarkoittaa reitinlöytämisen tapahtumapaikan asemapiirroksen (*layout*) suunnittelua. Graafisen suunnittelijan vastuulla on reitin opastusjärjestelmän tekeminen. Näiden tuotoksena tilaa voidaan suunnitella siten, että se mahdollistaa tehokkaan, saavutettavan ja turvallisen reitinlöytämisen. (Arthur & Passini 1992, s. 52-53)

Arthur & Passinin reitinlöytämisen pyramidi on suunniteltu lähtökohtaisesti urbaaneja ympäristöjä varten. Ulkoilureiteillä reitinlöytäminen on yhtä keskeistä kuin kaupunkiympäristöissä, mutta sen suunnittelun asetelma eroaa hieman. Reitinlöytämisen pyramidi sovellettuna ulkoilureittien suunnitteluun on esitelty kuvassa 12.



Kuva 12: Reitinlöytämisen pyramidi sovellettuna ulkoilureittien suunnitteluun (muokattu kohteesta Arthur & Passini 1992)

Ulkoilureittien suunnitteluun sovelletussa reitinlöytämisen pyramidissa on Arthur & Passinin (1992) pyramidista poiketen kolme tasoa. Perusasetelma on kuitenkin sama: graafisen suunnittelijan ja yhdyskuntasuunnittelijan tehtävänä on suunnitella ympäristöä, joka mahdollistaa tehokkaan, saavutettavan ja turvallisen reitinlöytämisen. Kuitenkaan ulkoilureittien suunnittelussa yhdyskuntasuunnittelija ja graafinen suunnittelija eivät ole täysin samanarvoisia, vaan yhdyskuntasuunnittelija on sijoitettu yhtä porrasta korkeammalle. Koska ulkoilureitit suunnitellaan pääsääntöisesti luontoympäristöön ja reitit kulkevat usein maastonmuotoja mukailien tai vanhoja polkuja pitkin, ovat yhdyskuntasuunnittelijan mahdollisuudet vaikuttaa reitinlöytämisen onnistumiseen merkittävästi pienemmät kuin kaupunkiympäristössä.

Diagrammin toisella portaalla oleva graafinen suunnittelija on ulkoilureittejä suunniteltaessa keskeisemmässä roolissa reitinlöytämisen onnistumisessa kuin kaupunkiympäristössä. Vaikka ulkoilureitistö olisi linjattu tai se olisi ajan saatossa kulkijoiden toimesta muovaantunut kuinka sekavaksi tahansa, niin graafisen suunnittelijan toteuttamalla laa-

duksella opastuksella reitistöä saadaan toimiva ja reitinlöytäminen on käyttäjälle vaivatonta. Mikäli taas yhdyskuntasuunnittelija olisi linjannut ulkoilureitistön kulkemaan suoraviivaisesti luonnossa, ei reitinlöytäminen ole käyttäjälle vaivatonta ilman toimivaa opastusta.

3. NYKYTILA-ANALYYSI

Tässä luvussa tarkastellaan ulkoilureitistön opastuksen nykytilaa. Ensimmäisessä alaluvussa nykytilaa käsitellään neutraalimman tarkastelun kautta. Luvun toisessa alaluvussa käsitellään nykytilassa havaittuja ongelmakohtia.

3.1 Tampereen ulkoilureittien opastuksen nykytila

Reittien merkinnöistä vastaavat Tampereella nykyisin katualueilla liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö, puistoissa ja viheralueilla viheralueet ja hulevedet -yksikkö, ulkoilureiteillä liikunta ja nuoriso -yksikkö sekä retkeilyreiteillä (maastopyörä-, polkujuoksu- ja melontareitit) ja luonnonsuojelualueiden virkistysreiteillä kiinteistötoimi. Lisäksi ympäristönsuojeluyksikkö vastaa luontopoluilla ja luonnonsuojelualueilla luontoarvoihin liittyvistä informaatiotauluista yhteistoiminnassa kiinteistötoimen kanssa.

Tampereella ei ole aiemmin ollut yhdenmukaista periaatetta, jonka mukaan liikenteenohjaus ulkoilureiteillä olisi suunniteltu. Opastuksen tyyli riippuu pääosin opastuksen toteutuksen vuosikymmenestä. Yksi yleisistä opastuksen tyyleistä on Tampereen ulkoilureiteillä edelleen verrattain tiheästi esiintyvä jalkakäytävämerkki. Jalkakäytävän merkkejä on sijoitettu sellaisten reittien varteen, joilta on haluttu pitää pyöräily poissa. Nykyisin jalkakäytävämerkkejä löytyy Tampereen reiteiltä monenlaisista paikoista. Esimerkikohde on esitetty kuvassa 13.



Kuva 13: Jalkakäytävämerkki Tampereen Hervannassa.

Pyöräilyn sallittavuus Tampereen ulkoilureiteillä on vaihteleva. 1970-luvulta saakka pisteestä A pisteeseen B johtavilla ulkoilureiteillä (kuten Lukonmäki-Nirva) pyöräily on ollut sallittua, sillä pyöräilijöiden on voitu ajatella käyttävän ulkoilureittiä arkiliikkumisen reitteinä. Rengasmaisilla ulkoilureiteillä (kuten Suolijärven lenkki) pyöräilyä ei taas ole sallittu, sillä reitin ei ole ajateltu olevan arkiliikkumisessa tarpeellinen.





Pyörätiemerkeillä on merkitty reitinosia, joilla pyöräilyä ei ole haluttu kieltää. Kuitenkaan nämä reitinosat eivät vastaa luonteeltaan pyöräiteitä. Tampereella monien reittien kohdalle tehdään talvisin hiihtolatu, joten kaikki jalkakäytävä- ja pyörätiemerkit joudutaan poistamaan tai huputtamaan talven ajaksi. Kun kaavassa osaksi pyörätieverkkoa merkityt reitit otetaankin hiihtokäyttöön talvisin, muuttuu Tampereella käytössä oleva pyörätieverkko sesonkikohtaisesti. Keskeisiä reittejä poistuu kaupungin pyörätieverkosta talvikaudeksi. Kaavamerkinnät voivat olla ristiriidassa todellisen reittitilanteen kanssa, esimerkiksi jos pp-kaavamerkinnän tilalla sijaitsee todellisuudessa ulkoilureitti. Kuvassa 14 on esitetty pp-kaavamerkinnällä varustettu reitinosa.



Kuva 14: Kaavassa pp-merkinnällä varustettu reitti Tampereen Hervannassa.

Tampereen ulkoilureiteillä nykytilassa käytettäviä merkkejä esitetään taulukossa 2 ja tarkastellaan niitä eri osa-alueiden pohjalta.

Taulukko 2: Tampereen ulkoilureiteillä nykyisellään käytettäviä merkkejä.

Merkin osa-alue				Standardin SFS 4424 mukainen merkki, kuten: 
Kävely	Sallittu	Sallittu	Sallittu	Sallittu lumettomana aikana
Pyöräily	Kielletty	Sallittu	Sallittu	Sallittu lumettomana aikana
Moottori-ajoneuvo-liikenne	Kielletty	Kielletty	Kielletty	Kielletty
Pysäköintiä valvova taho	Pysäköinninvalvonta	Pysäköinninvalvonta	Pysäköinninvalvonta	Kaupungin hallinnoimilla alueilla pysäköinninvalvonta
Ulkoilureitin tunnistettavuus	Sekoittaa katuverkon reittiin. Ei kerro ulkoilureitin reittityypistä.	Sekoittaa katuverkon reittiin. Ei kerro ulkoilureitin reittityypistä.	Yksin käytettynä sekoittaa katuverkon reittiin. Ei kerro ulkoilureitin reittityypistä.	Tunnistaa ulkoilureitiksi. Reittityyppi voidaan opastaa selkeästi SFS:n merkeillä.
Talvikunnossapito	Kertoo käyttäjälle, että reittiä talvikunnossa pidetään kuten jalkakäytävää.	Kertoo käyttäjälle, että reittiä talvikunnossa pidetään kuten pyörätietä.	Ei kerro käyttäjälle reitin kunnossapitotapaa.	SFS:n merkit voivat kertoa reitin kunnossapitotavan.

Taulukkoa 2 tarkastellessa tulee jo aluksi huomioida se, että tieliikennelain päivityksen myötä jalkakäytävän ja pyörätien merkit ovat ulkoilureittien opastusratkaisuuksina laittomia. Liikennemerkki C2: *Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty* on yksin käytettynä epäselvä ja viestii käyttäjälle selkeämmin, kun sitä käytetään yhdessä jonkin tilanteeseen soveltuvan, standardin SFS 4424 mukaisen merkin kanssa.

Merkin C2 kanssa käytetään monesti myös *Huoltoajo sallittu* -lisäkilpeä. Reitin kunnossapitoon liittyvän liikenteen vuoksi lisäkilpeä ei ole tarve laittaa. Lisäkilven vaikutusalueelle saa ajaa monin eri perustein, kuten esimerkiksi taksi- tai jakeluliikenteen vuoksi tai LE-pysäköintitunnuksen kanssa (Tieliikennelaki 729/2018, liite 3.8). Lisäkilpeä ei ole syytä käyttää ulkoilureiteillä vähäisin perustein, jotta kaikki ylimääräinen autoliikenne saadaan pidettyä pois ulkoilureiteiltä.

Pysäköinninvalvonnan osalta Tampereen katutilavalvonnan alainen pysäköintivalvonta saa jakaa pysäköintivirhemaksuja jalkakäytävälle ja pyöräteille pysäköidyille ajoneuvoille. Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnan mukaan tieliikennelain päivityksen myötä laintulkinta vaihtelee kunnittain sen osalta, onko kaupungin pysäköinninvalvonnalla oikeutta jakaa pysäköintivirhemaksuja. Tampereella käytäntönä on se, että pysäköinninvalvonta jakaa pysäköintivirhemaksuja myös kyseisen merkin voimassaoloalueella. (Hurinki 2022) Ulkoilureittien pysäköinnin osalta sovelletaan maastopysäköintiä maastoliikennelaissa (Maastoliikennelaki 1710/1995, 4 §). Tampereella kaupungin hallinnassa olevilla ulkoilureiteillä pysäköinninvalvonta on oikeutettu kirjoittamaan pysäköintivirhemaksuja (Hurinki 2022).

Opasteita tarkasteltaessa voidaan todeta, että ulkoilureittiopasteita Tampereella on käytössä monia erilaisia. Käytettävä opastetyyli riippuu aikakaudesta eivätkä tyylit ole yhtenäisiä keskenään. Perinteisesti opasteet ovat olleet puupintaisia, mutta joillekin reiteille Tampereen kaupunki on yhteistyössä Ekokumppanit Oy:n kanssa suunnitellut uudet metalliset opasteet. Kuvassa 15, 16 ja 17 on esitetty kolme erilaista puista ulkoilureittiopastetta, jotka sijaitsevat Suolijärven ympäristössä. Kuvissa 18 ja 19 on esitetty päivitetty metallipohjaiset opasteet.



Kuva 15: Ulkoilureittiopaste Suolijärven lenkillä Tampereella.



Kuva 16: Ulkoilureittiposte Suolijärven lenkillä Tampereella.



Kuva 17: Ulkoilureittiposte Suolijärven lenkillä Tampereella.



Kuva 18: Ulkoilureittiposte Tampereen Kaupissa.



Kuva 19: Ulkoilureittiposte Hervantajärvellä Tampereella.

Kuten kuvista 15, 16 ja 17 nähdään, opastuksen yhdenmukaisuus samoilla reittiosuuk-sillakin on varsin rajallista. Kuvien 18 ja 19 mukaiset opasteet ovat keskenään yhden-mukaisia, mutta ne eivät noudata valtakunnallista ulkoilun ja liikunnan merkkien stan-dardia SFS 4424.

3.2 Opastuksen nykytilan ongelmakohdat

Yhdenmukaisen opastusperiaatteen puuttumisen vuoksi opastuksen nykytila Tampe-reen ulkoilureiteillä on verrattain sekalainen. Opastus on toteutettu eri vuosikymmeninä eri tavoin, ja tämä on osaltaan johtanut opastuksen osalta sekaviin tilanteisiin. Nykyti-lan ulkoilureitin opasteita ei ole olemassa sähköistä tietokantaa.

Vaikka Tampereen ulkoilureittejä merkittiin 70-luvulta alkaen jalkakäytävämerkeillä, ei-vät ulkoilureitit ole alun perinkään olleet jalkakäytävän luonteisia reittejä. Valittuja liiken-nerkkejä voidaan siis pitää virheellisenä. Laittomia merkeistä tuli kuitenkin vasta tie-liikennelain päivityksen myötä vuonna 2020. Luvussa 4 tarkemmin läpikäytävien haas-tattelun pohjalta voidaan havaita, että Tampereen tapa merkitä ulkoilureittejä jalkakäy-tävämerkkejä on ainutlaatuinen, eivätkä muut haastateltavat kaupungit ole käyttäneet samaa merkintätapaa. Esimerkki ulkoilureittityyppisellä reitillä käytettävästä jalkakäyt-ävämerkistä on esitetty kuvassa 20.



Kuva 20: Jalkakäytävämerkki Tampereen Lukonmäessä.

Pyöräilyn tila Tampereen ulkoilureiteillä on käyttäjälle sekava, kun pyöräily sallitaan tai kielletään sen riippuen siitä, onko reitti rengasmainen vai ei. Nykyään tälle rajoitukselle

ei ole enää perusteita, eikä pyöräilyä ulkoilureiteillä nähdä haitalliseksi. Tavoitetilassa pyöräily Tampereen ulkoilureiteillä sallitaan lähtökohtaisesti sulan maan aikana, vaikkei sitä erikseen opasteta.

Pyörällä liikkuminen on sallittu jokamiehenoikeuksissa, joten sen kieltämiseksi täytyy olla erityisen hyvät perusteet. (Suomen Latu 2022) Tampereella pyöräily on kielletty joillain luonnonsuojelualueilla, mutta muutoin kielloille ei ole perusteita. Oikea ajotapa ei maastopyöräillessä kuluta maastoa kävelyä enempää. Luontopolut on monesti suunniteltu kävelijöiden ehdoilla ja maastopyöräilijää voidaan kehottaa hillitsemään nopeutta näillä reiteillä, mutta pyöräilykielto ei ole näilläkään reiteillä perusteltu.

Opastuksen sekavuuden lisäksi pyöräilykielto on ainakin Suolijärven alueella aiheuttanut tarpeetonta maaston kulumaa. Kun laadukkaalla kuntoradalla pyöräily on kielletty, käyttäjät pyöräilevät sen sijaan Suolijärveä kiertävällä luontopolulla ja sen läheisillä poluilla. Kuntoratapohjalle ei oikein ajettaessa aiheudu maastopyöräilystä haittaa.

Pyörätiemerkkien käyttämistä reitinosilla, joilla ei haluta kieltää pyöräilyä ei voida pitää toimivana, sillä nämä reitinosat eivät vastaa luonteeltaan pyöräteitä. Tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä käytettäessä ulkoilureiteillä on kuitenkin lainsäädännön lisäksi muita haasteita. Yksi näistä on Tampereen tapa merkitä pyörätiemerkillä reitinosia, jotka muutetaan talvikaudella hiihtoladuksi. Pyörätieverkon muuttuminen vuodenajasta riippuen on pyöräliikenteen kannalta hyvin ongelmallista. Kuvassa 21 on esitetty esimerkki pyörätiemerkein reitinosasta, joka muutetaan talvella hiihtoladuksi.



Kuva 21: Pyörätiemerkki Tampereen Hervannassa reitillä, joka muutetaan talvella laduksi.

Reittiopasteiden osalta voidaan todeta, että uudet opasteet ovat muutoin visuaalisesti toimivia, mutta käytetty fontti- ja symbolikoko on liian pieni. Tämä voidaan havaita edellisen alaluvun kuvasta 19. Uusia, kuvan 18 mukaisia opasteita suunniteltaessa Tampereen kaupunki on todennut järkevimmäksi ratkaisuksi erotella kävely- ja hiihtoreitit keskenään tilapäisten tarraopasteiden liimaamisen kyltteihin. Ideana on, että esimerkiksi kuvan 18 opasteessa näkyvän hiihtäjäsymbolin päälle liimattaisiin sulan maan aikana kävelijäsymbolilla varustettu tarra. Toimintatapa vaatii kaupungin liikuntapaikkahoitajilta merkittävästi resursseja, sillä kaikki kaupungin vastaavanlaiset ulkoilureittiopasteet tulisi kiertää läpi keväisin ja syksyisin. Kuvassa 22 ja 23 on esitetty ulkoilureittiopasteita, joissa tarramerkintätapaa on tarkoitus hyödyntää.



Kuva 22: Ulkoilureittiopaste kesällä Tampereen Kaupissa.



Kuva 23: Ulkoilureittipaste talvella Tampereen Kaupissa.

Tarrojen liimaamiseen pohjautuva merkintäperiaate osoittautuu erityisen toimimattomaksi silloin, kun tarraopasteet jätetään liimaamatta. Kuvassa 22 esitetyt Kaupin ulkoilureittiviitat on kuvattu heinäkuussa 2022, jolloin jokaisen reitin perässä on esitetty ai-noastaan hiihtäjäsymboli. Kuvassa 23 esitetyt Kaupin ulkoilureittiviitat on kuvattu tam-mikuussa 2022, jolloin latukäytössä olevien reittien opasteiden perässä on esitetty ai-noastaan kävely- ja pyöräilyymbolit.

4. HAASTATTELUTUTKIMUS

Diplomityön osana toteutettiin haastattelututkimus. Haastattelut toteutettiin puolistruktuuroituina haastatteluina, joissa kysyttäviä kysymyksiä voitiin valikoida haastateltavan henkilön taustaryhmän mukaan. Tässä luvussa käydään läpi kuvaus haastatteluprosessista ja haastatteluista saadut tulokset.

4.1 Haastatteluiden kuvaus

Haastattelututkimuksen teemat ja kysymykset valikoitiin tutkimusongelman pohjalta. Haastattelujen avulla voidaan vastata tutkimuskysymykseen ”Mitä hyviä opastuskäytänteitä on muissa kohteissa Suomessa ja ulkomailla, erityisesti talvisissa olosuhteissa?”. Kysymysrunko luotiin itsenäisesti ja muokattiin lopulliseen muotoon yhteistyössä tilaajan kanssa. Haastattelukohteet valittiin sillä perusteella, missä tiedettiin olevan laadukasta liikenteenohjausta tai muutoin Tampereen ulkoilureittien kannalta soveltuvaa reitistöä.

Haastattelututkimukseen osallistui yhteensä kahdeksan henkilöä. He edustavat Espoon kaupunkia, Joensuun kaupunkia, Liperin kuntaa, Oulun kaupunkia, Tehvandin urheilukeskusta Otepäällä, Virossa sekä Ylläksen matkailuyhdistystä Kolarissa. Haastateltavat työskentelevät organisaatioissaan liikenne-, liikunta tai kunnossapitupuolen tehtävissä.

Espoo on Tampereen kanssa saman kokoluokan kaupunki, jossa ulkoilureittejä suunnitellaan järjestelmällisesti ”Kotiseudun ulkoilupolut 2021-2030” -ohjelman avulla (Priha & Vainio 2020). Tähän mennessä Espoon keskuspuistoon on rakennettu jo useita kilometrejä monikäyttöreittejä, joita Tampereella ei ole vielä toistaiseksi lainkaan. Oulussa laadukasta pyöräbaanaverkostoa on kehittynyt merkittävästi viime vuosina. Myös Joensuu on profiloitunut pyöräilykaupungiksi. Oulussa ja Joensuussa on Suomen korkein pyöräilyn kulkutapaosuus (Liikennevirasto 2018, s. 9) ja pyöräilyinfrastruktuuri on siellä verrattain kehittyntä, joten nämä olivat loogisia valintoja haastattelun kohteiksi. Liperissä on vasta toteutettu laaja ulkoilupolkuverkosto, jolla on potentiaalia toimia mallina Tampereelle.

Kuntien lisäksi haastatteluihin haluttiin ottaa mukaan matkailukeskuksia, joissa on paljon ulkoilijoita ja reittejä. Mukaan valikoituivat Ylläksen matkailukeskus Kolarista sekä Tehvandin urheilukeskus Otepäältä, Virossa. Ylläksellä alueen reittien opastus on toistaiseksi Ylläksen matkailuyhdistyksen vastuulla. Tehvandin urheilukeskus toimii suo-

raan Viron valtion alaisuudessa ja vastaa alueen liikunta- ja ulkoilureittien opastuksesta. Näiden organisaatioiden osalta haastattelukysymyksistä ei kysytty kaikkia kohtia, sillä Ylläs ja Tehvandi eivät ole kuntatason toimijoita. Lisäksi Virossa on voimassa eri tieliikenne- ja ulkoilulainsäädäntö, joka on huomioitava haastatteluissa.

Haastateltavat kontaktoitiin lähtökohtaisesti puhelimitse. Mikäli yhteyttä ei puhelimella saatu, lähetettiin haastateltaville sähköpostia. Kun haastatteluajat oli saatu sovittua, lähetettiin haastateltaville kysymysrunko etukäteen tutustuttavaksi. Itse haastattelut käytiin Teamsin välityksellä ja olivat kestoaltaan noin 30-60 minuuttia haastateltavasta riippuen. Haastattelukysymykset osoittautuivat tutkimukseen hyvin soveltuviksi ja sopivan laajoiksi. Pieneltä osin haastatteluja täydennettiin myöhemmin. Haastattelut toteutettiin helmi-maaliskuussa 2022. Haastattelut nauhoitettiin Teamsin avulla ja litteroitiin myöhemmin Word-muotoon.

Haastatteluissa käsiteltiin haastateltavan kunnan tai matkailukeskuksen ulkoilureittejä seuraavista näkökulmista:

- Reitistön kuvaus
- Reittimerkinnöistä vastaava taho
- Reiteille tarkoitetut kulkijaryhmät
- Reitin talvikunnossapidon viestiminen käyttäjälle
- Reitin opastustapa
- Reittien opastuksen suunnittelun periaatteet
- Kokemukset opastuksen toimivuudesta
- Kokemukset monikäyttöreiteistä ja talvipyöräilyreiteistä

Yhteistyössä ohjausryhmän kanssa viimeistelty kysymysrunko antoi mahdollisuuden kuulla laajasti haastateltavan kunnan tai matkailukeskuksen ulkoilureitistöstä sekä sen opastuksesta ja nykytilasta. Kysymykset on valikoitu osa-alueista, joiden osalta Tampereella koetaan kehittämisen tarvetta. Kysymysten avulla olisi mahdollista kuulla muiden reitinpitäjien kokemuksia Tampereella haastaviksi koetuista osa-alueista ja saada niiden avulla tietoon hyviä toimintamalleja. Kysymysrunko suomeksi ja englanniksi on esitetty liitteessä A.

4.2 Haastattelujen tulokset

Tässä alaluvussa käydään läpi haastattelujen tuloksia. Tulokset esitetään aluksi tiiviisti taulukkomuodossa sekä näiden jäljessä laajemmin sanallisesti. Tampereen nykytila on

esitetty vertailun vuoksi vastaustaulukoissa. Tampereen vastaukset haastattelun aiheisiin on muodostettu työn ohjausryhmän kanssa käytyjen keskusteluiden pohjalta. Tiivistetyt vastaukset on esitetty taulukoissa 3 ja 4.

Taulukko 3: Tiivistetyt haastatteluvastaukset kunnittain, osa 1

Osa-alue	Kuka vastaa merkinnöistä?	Pyöräily luontopoluilla sallittua?	Miten reitti osoitetaan käyttäjälle?	Yhdenmukaista periaatetta opastuksen suunnittelussa?
Oulu	Tekninen toimi, liikuntatoimi, luonnonsuojeluyksikkö	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, ulkoilun ja liikunnan merkeillä	Tapaus kerrallaan. Maastoliikuntapoluille tulossa yhdenmukaiset opasteet.
Joensuu	Tekninen toimi, liikuntatoimi	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, ulkoilun ja liikunnan merkeillä	Tapaus kerrallaan. P-Karjalan alueen reiteillä käytössä yhdenmukaisia opasteita
Liperi	Tekninen toimi, liikuntatoimi	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, ulkoilun ja liikunnan merkeillä	Yhdenmukainen opastusperiaate (pl. hiihtoladut) käytössä kunnan ja osin muilla P-Karjalan reiteillä
Espoo	Kaupunkitekniikka, liikuntapalvelut, luonnonhoitoyksikkö	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, ulkoilun ja liikunnan merkeillä	Kotiseudun ulkoilupolut -ohjelma 2021-2030 tuo yhdenmukaisuutta suunnitteluun
Ylläs	Ylläksen matkailuyhdistys, tulevaisuudessa Kolarin kunta	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, ulkoilun ja liikunnan merkeillä	Tapaus kerrallaan. Opastuksen siirtyessä kunnan vastuulle toiveissa on enemmän resursseja.
Tehvandi	Keskus itse, saa valtiolta tukea reitinpitämiseen	Keskuksen alueella ei luontopolkuja	Viittaopasteilla, erityisillä urheilureittien opasteilla	Keskus suunnittelee omat opasteet itse, ei sen suurempaa periaatetta
Tampere	Liikennejärjestelmän suunnittelu, viheralueet ja hulevedet, liikunnan olosuhteet, kiinteistötoimi, ympäristönsuojelu	Sallittu, mutta ei erikseen opastettu	Viittaopasteilla, kävely- ja pyörätiemerkeillä	Yhdenmukainen periaate paraikaa tarkastelussa

Taulukko 4: Tiivistetyt haastatteluvastaukset kunnittain, osa 2

Osa-alue	Ovatko opasteet samoja kesät talvet?	Onko reittimerkintöjen toimivuuteen oltu tyytyväisiä?	Onko käytössä talvimonikäyttö- reittejä?
Oulu	Kyllä, merkkejä ei vaihdeta tai huputeta.	Käytettäviä merkkejä ei ole koettu parhaiksi mahdollisiksi	Vain kelkalla lanattu pitkän matkan retkeilyreitti
Joensuu	Kyllä, merkkejä ei vaihdeta tai huputeta.	Ei ole, opastus voisi olla kattavampaa	Vain kelkalla lanattu pitkän matkan retkeilyreitti
Liperi	Kyllä, merkkejä ei vaihdeta tai huputeta.	On, tosin laduilla parantamisen varaa.	On. Lanatuilla talvipoluilla hiihto sallittu, mutta latua ei tehdä.
Espoo	Kyllä, merkkejä ei vaihdeta tai huputeta.	Opasteiden yhteensovittamisessa muun verkon kanssa haasteita	On. Rinnakkain kulkevia latuja ja lanattuja reittejä noin 10km.
Ylläs	Kyllä, merkkejä ei vaihdeta tai huputeta.	Ei ole, etenkin ulkomaisilla turisteilla haasteita opasteiden noudattamisessa	On, joillain laduilla luistelu-ura on monikäyttöreittinä.
Tehvandi	Pääosin. Urheiluratojen avaamis- ja sulkemisajat opastetaan tilanteen mukaan.	On, värit ja kaksikielisyys selkeyttävät opasteita	Ei ole
Tampere	Merkkejä huputetaan ja vaihdetaan vuodenajan mukaan	Ei, on epäselviä merkintä-tilanteita ja opasteiden kausittaista vaihtuvuutta.	Ei ole

Reitistön ja opastuksen vastuut

Kaikilla haastateltavilla on alueellaan käytössä hyvin erilaisia ulkoilureittejä: puistoreittejä, kuntoratoja sekä talvisin hiihtolatuja. Kaikkien haastateltavien alueelta paitsi Tehvandin urheilukeskukselta löytyy myös luontopolkuja. Espoossa ja Liperissä on lisäksi käytössä talvimonikäyttöreittien tai talvipolkujen verkosto. Oulussa ja Joensuussa monikäyttöreittiä on sovellettu vain pitkän matkan reitillä, Ylläksellä taas lyhyen matkan tilapäisratkaisuna.

Laaja, ylläpidettyjen maastopyöräreittien verkosto haastattelukohteista löytyy Liperistä ja Ylläkseltä. Espoossa on yksi kunnan ylläpitämä maastopyöräreitti ja Joensuun alueella yksi pitkän matkan maastopyöräreitti. Ouluun on rakenteilla 400 kilometrin mittainen maastoliikuntareitistö. Tehvandissa yhden maastopyöräreitin lisäksi alueella on asfaltoituja urheiluratoja, jotka ovat kesällä rullahiihdon käytössä ja talvella maasto- ja ampu-mahiihdon käytössä.

Suurimmassa osassa haastattelukohteista ulkoilureittien opastuksesta vastaa kunta. Kunnasta ja reittityypistä riippuen reittien opastuksesta vastaa tekninen toimi, liikunta-toimi, luonnonsuojelutoimi tai muu näitä vastaava, eri nimellä toimiva yksikkö. Poikkeuksen muodostavat Ylläs ja Tehvandi. Ylläksellä matkailuyhdistys vastaa toistaiseksi opastuksesta, mutta vastuu on siirtymässä Kolarin kunnalle. Tehvandin urheilukeskus vastaa itse koko alueen reitistön opastuksesta Viron valtion tuen avulla.

Käyttäjryhmät ja talvikunnossapito

Kaikki haastattelujen kohteet tarjoavat reittejä kaikille kulkijaryhmille. Suurimmalla osalla kesäreiteistä sekä kävely ja maastopyöräily ovat sallittuja kulkumuotoja. Luontopolut taas on toteutettu pääsääntöisesti kävelyn ehdoilla. Maastopyöräilyä ei missään haastattelukohteessa sinne ohjata, mutta toisaalta sitä ei ole myöskään kielletty. Hiihtoladut ovat pääsääntöisesti tarkoitettu pelkästään hiihtäjille lukuun ottamatta Ylläksen satunnaisia monikäyttöosuuksia sekä Oulun ja Joensuun pitkän matkan monikäyttöreittejä. Myös osa maastopyöräreiteistä on tarkoitettu yksinomaan polkupyörille, samoin kuin Tehvandin rullasuksiradat vain rullahiihtäjille.

Talvikunnossapidosta haastattelukohteiden laduilla ei pääsääntöisesti viestitä käyttäjälle erikseen. Käyttäjiltä oletetaan sen verran maalaisjärkeä, että liian huonon sään tai lumitilanteen aikana laduille ei lähdetä hiihtämään. Kuntien nettisivuilla löytää tarkempaa tietoa siitä, miten alueen latuverkosto on auki. Tehvandissa latuverkoston osan kilpahiihtoluonteen vuoksi latujen aukioloajat kerrotaan keskuksen nettisivujen lisäksi käyttäjälle erikseen laduille tuotavilla opasteilla.

Opastuksen tyyli ja opastusperiaatteet

Reitin opastuksen käytännöissä haastatteluissa ilmenee suuri ero Tampereen ja haastateltavien tahojen välillä. Toisin kuin muissa kohteissa, Tampereen ulkoilureiteillä on käytössä liikennemerkkejä, kuten jalkakäytävämerkki tai yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä -merkki. Muissa haastatteluissa mukana olleissa suomalaisissa kohteissa ulkoilureitit opastetaan käyttäjälle viittaopastein sekä standardin SFS 4424 mukaisilla tai sen kaltaisilla ulkoilun ja liikunnan merkeillä.

Liperissä opastus on onnistunut erityisen selkeästi. Siellä jokaiselle reitille on annettu nimen lisäksi värikoodi, jonka avulla on helppo löytää maastossa oikeat opasteet. Lisäksi kohteessa käytetään hyvin esimerkiksi mutkasta tai risteyksestä varoittavia merkkejä,

jotta nämä eivät tule reitin käyttäjälle yllätyksenä. Nämä symbolit ovat tosin SFS:n standardista poikkeavia. Myös Viron Tehvandissa on selkeästi muista haastattelukohteista eriyvä opastustyyli, sillä Suomen tieliikennelaki tai SFS:n standardit eivät ole voimassa. Tehvandissa opastukseen käytetään erityisiä ulkoilun ja liikunnan merkkejä, jotka eroavat virolaisista liikennemerkeistä. Keskuksen reitit on nimeämisen sijaan värikoodattu, joten halutun reitin suunnan pystyy tunnistamaan nuolen värin perusteella.

Tampereella tunnistettu ongelma siitä, että reittien opastuksen suunnittelusta puuttuvat yhdenmukaiset periaatteet, on havaittu myös monissa muissa haastattelukohteissa. Ainoastaan Espoossa ja Liperissä on selkeät periaatteet opastukselle. Espoossa noudatetaan ”Kotiseudun ulkoilupolut – ohjelma 2021-2030” -suunnitelmaa ja Liperissä kaikki reitit opastetaan kunnan liikuntatoimen hyväksi kokemilla käytännöillä. Tehvandin urheilukeskusta lukuun ottamatta yhdenmukaisen opastusperiaatteen puuttuminen haastateltavien keskuudessa ongelmakohdaksi.

Tyytyväisyys reittien opastamiseen

Suurin osa haastateltavista ei ollut tyytyväisiä reittien opastuksen toimivuuteen omalla alueellaan. Opasteiden kanssa koetut ongelmat ovat moninaisia. Oulussa nykytilassa käytettyjä merkkejä ei ole koettu kaikista optimaalisimmiksi. Joensuussa opastusta ei ole koettu riittävän kattavaksi. Espoossa reitinpitäjä on kokenut haastavaksi ulkoilureittipastusten yhdistämisen muiden opasteiden kanssa esimerkiksi Espoon keskuspuistossa, jossa ulkoilureittiverkoston kanssa risteää paljon katuverkon kävely- ja pyöräliikenteen väyliä. Ylläksellä reittien käyttäjinä on paljon turisteja, joille reitit eivät ole tuttuja. Etenkin ulkomaalaisturistien keskuudessa on havaittu ongelmia, että reittejä ei käytetä tarkoituksenmukaisella tavalla. Esimerkiksi laduilla kävely on Ylläksellä yleinen ongelma.

Liperissä ja Tehvandissa on koettu, että reittien merkinnöissä on onnistuttu pääosin hyvin. Erityisesti Liperin polkuverkosto on koettu toimivaksi ja opasteet hyvin ymmärrettäviksi. Latuverkoston opasteet on kuitenkin tunnistettu Liperissä puutteellisiksi ja niiden kehitystyön parissa aletaan työskentelemään lähitulevaisuudessa. Tehvandin urheilukeskus on paljon kansainvälisten urheilijoiden ja ulkoilijoiden käytössä. Siellä opasteiden toimivuutta parantavaksi tekijäksi on havaittu värikoodausten lisäksi kaksikielisten opasteiden käyttö.

Talviajan monikäyttöreitit

Talviajan monikäyttöreiteissä ja niiden toteutustavoissa havaittiin haastatteluissa paljon hajontaa. Tampereen tapaan ainoastaan Tehvandissa ei ole lainkaan talvimonikäyttöreittejä. Espoossa monikäyttöreitit on toteutettu yhteen maastokäytävään rinnakkain siten, että toiselle puolelle ajetaan latu ja toinen puoli aurataan ja hiekoitetaan. Mitään tarkkaa erottelukaistaa ei ole, sillä kävelijät ymmärtävät pysyä hiekoitetulla puolella eikä hiihtäjillä ole tarvetta mennä sinne.

Ouluun ja Joensuuhun monikäyttöreitti on toteutettu ainoastaan yhdelle pitkän matkan ulkoilureitille. Täällä kunnossapito on hoidettu moottorikelkan perässä vedettävällä lannalla. Tätä yhteistä väylää voi käyttää hiihtäjät, kävelijät ja läskipyöräilijät. Väylää ei hiekoiteta eikä perinteisen hiihdon uraa tehdä. Liperissä talvipolkujen ylläpito on toteutettu samalla tavalla. Ylläksellä monikäyttöosuuksia käytetään tilapäisesti, esimerkiksi alikulkusiltojen kohdalla. Kun kävelijöiden talvipolku erkanee taas omakseen, voidaan käyttäjälle ilmaista opasteilla esimerkiksi, että ”yhteiskäyttöosuus päättyy”. Lisäksi turistien lauduilla kävelyn yleisyyden vuoksi Ylläksellä on suunniteltu kokeiltavaksi sitä, että kaikkein vilkkaimmilla alueilla luisteluhiihtouria voitaisiin muuttaa yhteiskäyttöisiksi.

Kaikissa haastattelujen kohteina olleissa kunnissa ja matkailukeskuksissa, joissa talvimonikäyttöreittejä on, on pidetty samat merkit ja opasteet esillä ympäri vuoden, eikä merkkien huputtamista ole tehty. Varta vasten pyöräilylle tarkoitettuja talviajan ylläpidettyjä pyöräilyulkoilureittejä ei Espoon yhtä reittiä lukuun ottamatta ole missään haastattelun kohteessa.

4.3 Haastatteluvastausten yhteenveto

Tähän alalukuun on poimittu muutamia keskeisiä huomioita haastatteluista. Poiminoissa keskitytään erityisesti tutkimuskysymysten ja Tampereen tilanteen kannalta keskeisiin havaintoihin.

Kaikissa haastattelukohteissa on sallittu luontopoluilla pyöräily, vaikka pyöräilyä ei niille erikseen ohjeisteta. Joissain kohteissa on ollut toiveita pyöräilyrajoitusten asettamisesta, mutta jokamiehen oikeuksiin vedoten rajoitusten asettaminen on ollut mahdollisia vain erityisen luontoherkillä alueilla.

Missään haastattelukohteessa ei käytetä opastetta, joka viestii käyttäjälle, että latujen kunnossapitokausi on alkanut tai päättynyt. Tämä on käyttäjän itse pääteltävä sää- ja lumitilanteen mukaan, eikä tämän kanssa ole ilmennyt merkittäviä ongelmia. Latujen ylläpitoa voidaan seurata esimerkiksi reitinpitäjän sähköisissä palveluissa. Reitinpitäjä voi

kertoa käyttäjälle sähköisen latuseurantapalvelun verkko-osoitteen esimerkiksi reitistön opastekartoissa.

Laduilla kävely ei ole laissa millään tavalla kielletty, vaan ainoastaan kulttuuriin muodostunut hyvä tapa. Laduilla kävely voidaan kuitenkin kieltää erillisellä kyltillä sellaisissa kohteissa, joissa se koetaan tarpeelliseksi.

Mikään haastattelukohteista ei käyttänyt tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä (jalkakäytävä, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä) ulkoilureittien opastuksessa. Kuitenkin ”Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty” -merkkiä on käytetty kohteissa, joissa se on koettu tarpeelliseksi. Näin saadaan varmistettua autoliikenteen pysyminen poissa ulkoilureiteiltä.

Kaikissa haastattelukohteissa ulkoilureiteistä vastaava organisaatorakenne on Tampereen vastaavaa rakennetta yksinkertaisempi. Tyypillisesti reittien vastuutaho on kunnan tekninen toimi. Kuitenkin Tampereen kaupunki on tunnistanut selkeät rajat eri organisaatioiden vastuualueiden välillä, joten organisaatorakennetta ei tässä työssä tarkastella sen perusteellisemmin.

5. MERKINTÄTAVAN KEHITTÄMINEN ULKOILUREITEILLÄ

Tässä luvussa tarkastellaan ulkoilureittien merkintätavan kehittämistä Tampereen ulkoilureiteillä. Alaluvussa 5.1 kerrotaan suositukset siitä, mitä periaatteita noudattamalla Tampereen kaupunki saa reitinpitäjänä kehitettyä ja yhdenmukaistettua ulkoilureittien opastusta. Esiteltyjä opastusperiaatteita myös peilataan reitinlöytämisen teoriaan. Alaluvussa 5.2 käydään asian havainnollistamiseksi läpi karttamuodossa eri tyyppitapauksia opastustilanteista. Tyyppitapauksissa kerrotaan, miten karttakuvan kaltainen esimerkkutilanne tulisi oikeaoppisesti opastaa luvun 5.1 yleisiä opastusperiaatteita noudattaen. Opastusperiaatteiden ja tyyppitapausten avulla pyritään vastaamaan luvussa 1 esitettyihin tarpeisiin opastuksen kehittämisestä. Alaluvussa 5.3 esitellään tiiviisti suositukset Tampereen kaupungille ulkoilureittien opastuksen kehittämisen osalta.

5.1 Yleiset opastusperiaatteet

Tässä alaluvussa käydään läpi yleisiä opastusperiaatteita, joita ulkoilureittien opastuksessa käytetään. Luvussa 5.2 läpikäytävät tyyppitapaukset on opastettu tässä luvussa määriteltävien periaatteiden pohjalta.

Ulkoilureiteillä ei käytetä tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä. Uuden tieliikennelain mukaan liikennemerkkejä on tarkoitus käyttää vain tie- ja katualueella. (Tieliikennelaki 729/2018, 2, 70, 71 §) Koska tieliikennelaki ei ole voimassa ulkoilureiteillä, täytyy reiteillä myös käyttää erilaisia opasteita kuin katuympäristössä. Laki ei määritä ulkoilureiteillä käytettäviä opasteita, vaan päätösvalta jää reitinpitäjälle. Jotta opasteet Tampereen ulkoilureiteillä olisivat mahdollisimman yhdenmukaisia keskenään sekä suhteessa muihin Suomen reitteihin, suositellaan opastukseen käytettäväksi standardin SFS 4424 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä ja opasteita. Esimerkiksi nykytilassa ulkoilureiteillä olevat jalkakäytävämerkit korvataan jatkossa esimerkiksi ruskeilla etäisyys- tai suuntaviitoilla.

Puistoreittien opastuksessa noudatetaan Kuntaliiton *Liikennemerkkien käyttö kaduilla* -ohjetta, jonka mukaan puistokäytäviä ei ole yleensä tarvetta merkitä erikseen liikennemerkein. Myös Tampereen kaupunki toivoo puistoalueille mahdollisimman vähän liikennemerkkejä. Kuitenkin mikäli on tarve korostaa puistokäytävien käyttötarkoitusta liikenteellisistä syistä, voidaan liikennemerkkejä käyttää. Oulun kaupungilla on tavoitteena,

että liikenteellistä tarvetta merkitä pyöräreittejä puistoalueille ei synny, eli pyöräreitit pyritään lähtökohtaisesti linjaamaan asfalttipohjaisia pyöräliikenteen väyliä pitkin. Vastaava linjaus on hyvä tavoite pidemmällä tähtäimellä myös Tampereelle.

Pyöräilyn pääreitit Tampereella merkitään puistoalueilla liikennemerkein, mutta muuten puistoalueille pyritään olemaan asettamatta liikennemerkkejä tai opasteita. Lähtökohtaisesti pyöräily Tampereen puistoreiteillä on sallittua, vaikka sitä ei erikseen opasteta. Pyöräily on myös sallittu kaikilla ulkoilureiteillä sulan maan aikana lukuun ottamatta tiettyjä luonnonsuojelualueiden reittejä. Vaikka pyöräily ulkoilureiteillä on sallittua, pyörätieverkkoon kuuluvat reitit linjataan käyttämään ainoastaan pyöräteitä ja sekaliikennekatuja, ei ulkoilureittejä.

Kaikki reitit on tarkoitus kyetä luokittelemaan joko katuliikenteen reitteihin, ulkoilureitteihin tai puistoreitteihin. Katuliikenteen reitin ja ulkoilureitin väliin saattaa jäädä kuitenkin reittiosia, jotka voivat olla luonteeltaan epäselviä. Nämä reitit on lähtökohtaisesti pyritty luokittelemaan osaksi ulkoilureittejä, sillä nämä eivät ole katualuetta eikä tieliikennelaki ole näillä voimassa. Yhdysreittien alussa opastetaan reitti ulkoilureiteille standardin SFS 4424 mukaisilla ruskeilla viittaopasteilla nykyisten jalkakäytävämerkkien sijaan. Ruskeilla viittaopasteilla käyttäjät tietävät nykyistä paremmin, mihin yhdysreitti johtaa ja minkä tyyppinen reitti se on.

Ulkoilureittien merkkejä tai opasteita ei vaihdeta tai peitetä vuodenajan vaihtuessa. Esimerkiksi latumerkit ovat reitillä ympäri vuoden. Talvella latumerkeillä opastetut reitit ovat ainoastaan hiihtäjien käytössä. Sulan maan aikaan reitit ovat muiden ulkoilijoiden käytössä. Kuvassa 24 on esitetty esimerkki ympärivuotisista ulkoilureittiopasteista.



Kuva 24: Esimerkki ympärivuotisesta merkintätavasta Oulussa talvella 2022.

Tavallista kuntoratatyypistä ulkoilureittiä ei ole tarpeen merkitä standardin SFS 4424 mukaisella ulkoilureittimerkillä. Kuitenkin mikäli kyseessä on jokin erityinen reitti, kuten latu tai maastopyöräreitti, käytetään soveltuvia standardin SFS 4424 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä.

Kun ulkoilureitti risteää toisen väylätyypin kanssa, varoitetaan ulkoilureitin käyttäjää tästä standardin SFS 4424 mukaisella risteysmerkillä. Tällaisia risteysmerkkejä voivat olla esimerkiksi ladun ja autotien tai maastopyöräreitin ja pyörätien risteäminen. Myös kahden erityyppisen ulkoilureitin risteämisestä voidaan varoittaa käyttäjää risteysmerkillä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi monikäyttöreitit ja ladun tai ladun ja maastopyöräreitin risteäminen. Väistämisvelvollisuutta ei luonnossa liikkuessa tunneta, joten väistämisvelvollisuus risteyksessä tai pakollinen pysähtyminen -liikennemerkkejä ei ulkoilureiteillä voida käyttää. Tarvittaessa käyttäjälle voidaan tarkentaa erityistä huomiota vaativa asia esimerkiksi risteysmerkin alle sijoitetulla lisäkilvellä.

Reittien alkupisteisiin ja keskeisiin risteyskohtiin voidaan sijoittaa opaskartta, joissa näkyy vähintään reitistön kartta sekä käyttäjän nyky sijainti kartalla. Vaihtoehtoisesti kartan tilalle voidaan sijoittaa opastetaulu, jossa on kerrottu reitistöstä, sen ominaisuuksista ja vaatimuksista laajemmin. Tarkemmin opastetauluista ja niiden vaatimuksista on kerrottu luvussa 2.3.

Tyyppitapauskartat on suunnattu erityisesti Tampereen kaupungin liikenteen tai liikuntapaikkojen parissa työskentelevän henkilöstön käyttöön. Tarkoituksena on, että karttoja soveltamalla voidaan suunnitella toimivat ja yhdenmukaiset SFS:n standardia noudattavat merkinnät eri reittityyppien risteämiskohtiin.

5.2 Opastusperiaatteiden peilaaminen reitinlöytämisen prosessiin

Luvussa 2.4.2 tarkastellaan reitinlöytämisen suunnittelun teoriaa. Tässä alaluvussa peilataan luvussa 5.1 valittuja yleisiä opastusperiaatteita luvussa 2.4.2 esiteltyyn Downs & Stean (1973) reitinlöytämisen nelivaiheisen prosessin osa-alueisiin.

Ensimmäinen osa-alue on orientaatio. Ulkoilureiteillä henkilö voi maastosta ja puustosta riippuen kyetä tunnistamaan sijaintinsa suhteessa läheisiin maamerkkeihin tai haluttuun määränpäähän, mutta usein se ei ole mahdollista. Orientaation takaamiseksi reittien alkupisteisiin ja keskeisiin risteyspisteisiin on sijoitettuna opaskartta, josta käyttäjä myös näkee nykyisen sijaintinsa kartalla.

Toinen osa Downs & Stean prosessissa on reitin valinta. Reitin alussa käyttäjä voi mainittujen opaskarttojen avulla suunnitella haluamansa reitin. Reitit voi olla eroteltu kartalla esimerkiksi värikoodein, jolloin on helppo seurata maastossa saman värin mukaisia merkintöjä. Esimerkki laadukkaasti toteutetusta opaskartasta on esitetty kuvassa 9. Lisäksi käyttäjä voi halutessaan aloittaa suunnittelun jo kotona ja tutustua ennakkoon reitistöä tarjolla oleviin sähköisiin kartta-aineistoihin.

Prosessin kolmas vaihe, eli reittikontrolli, on erityisen keskeistä ulkoilureiteillä. Reitit tulee merkitä siten, että eksymisen riski on pieni. Tästä voidaan huolehtia esimerkiksi standardin SFS 4424 mukaisilla ruskeilla viittaopasteilla. Näiden mukaisilla opasteilla käyttäjää voidaan opastaa kohdeopasteiden tai värikoodattujen opasteiden avulla. Lisäksi värikoodatuilla reiteillä voidaan merkitä väritunnisteita esimerkiksi tolppien päihin tai puiden runkoihin.

Viimeisenä vaiheena reitinlöytämisen prosessissa on kohteen tunnistus. Ulkoilureiteillä liikkumiseen tämä vaihe ei sovellu aivan yhtä hyvin kuin urbaanissa ympäristössä liikkumiseen, sillä ulkoillessa lähtö- ja päätepiste ovat usein samoja. Kuitenkin pidemmillä reiteillä voi olla esimerkiksi kiinnostavia kohteita matkan varrella, jotka käyttäjä haluaa tunnistaa. Kohde voidaan tunnistaa kiinteiden maamerkkien ja opastuksen avulla.

Standardin SFS 4424 ruskeista opasteviitoista voidaan hyödyntää paikannimiviittoa, joka kertoo käyttäjälle nykyisen sijainnin. Esimerkki paikannimiviitasta on löydettävissä luvussa 5.3.1 tyyppitapauksen A5 yhteydessä esitetystä kuvasta 29.

5.3 Tunnistetut tyyppitapaukset

Työn aikana on tunnistettu ulkoilureittien opastukseen liittyen erilaisia tyyppitapauksia. Tyyppitapaukset ovat yksinkertaistettuja mallinnuksia maastossa löydettävistä ulkoilureittien ja muiden väylätyyppien rajapinnoista. Tyyppitapausten tarkoituksena on osoittaa käytettävät opastusperiaatteet ja toimia sovellettavina malleina erilaisissa monimutkaisemmissa opastustilanteissa. Tyyppitapaukset on laadittu siten, että Tampereen kaupunki reitinpitäjänä suunnittelee ulkoilureittinsä seuraavissa dioissa esitetyissä karttakuvissa ja seliteteksteissä kerrottujen asioiden mukaisesti.

Tässä luvussa käydään läpi tunnistettuja tyyppitapauksia esimerkkikarttojen avulla ja esitetään luvussa 5.1 esitettyjen opastusperiaatteiden mukaiset ratkaisut. Tyyppitapaukset on jaoteltu kategorioihin A, B ja C.

- **Kategorian A** tyyppitapauksissa ulkoilureitti risteää yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän tai muun tieliikennelain mukaisen kävely- tai pyöräliikenteen väylän kanssa.
- **Kategorian B** tyyppitapauksissa ulkoilureitti risteää autoliikenteen väylän kanssa.
- **Kategorian C** tyyppitapauksissa ulkoilureitti ei risteä minkään tieliikennelain mukaisen liikennealueen/liikenneväylän kanssa.

Tyyppitapauksissa esiintyvät pyörätiet voivat olla joko yhdistettyjä tai erotettuja ratkaisuja. Esimerkkikuvissa on käytetty yhdistetyn pyörätien liikennemerkkiä. Taulukossa 5 on esitelty sanallistettu tiiviisti tunnistettujen tyyppitapausten keskeinen sisältö.

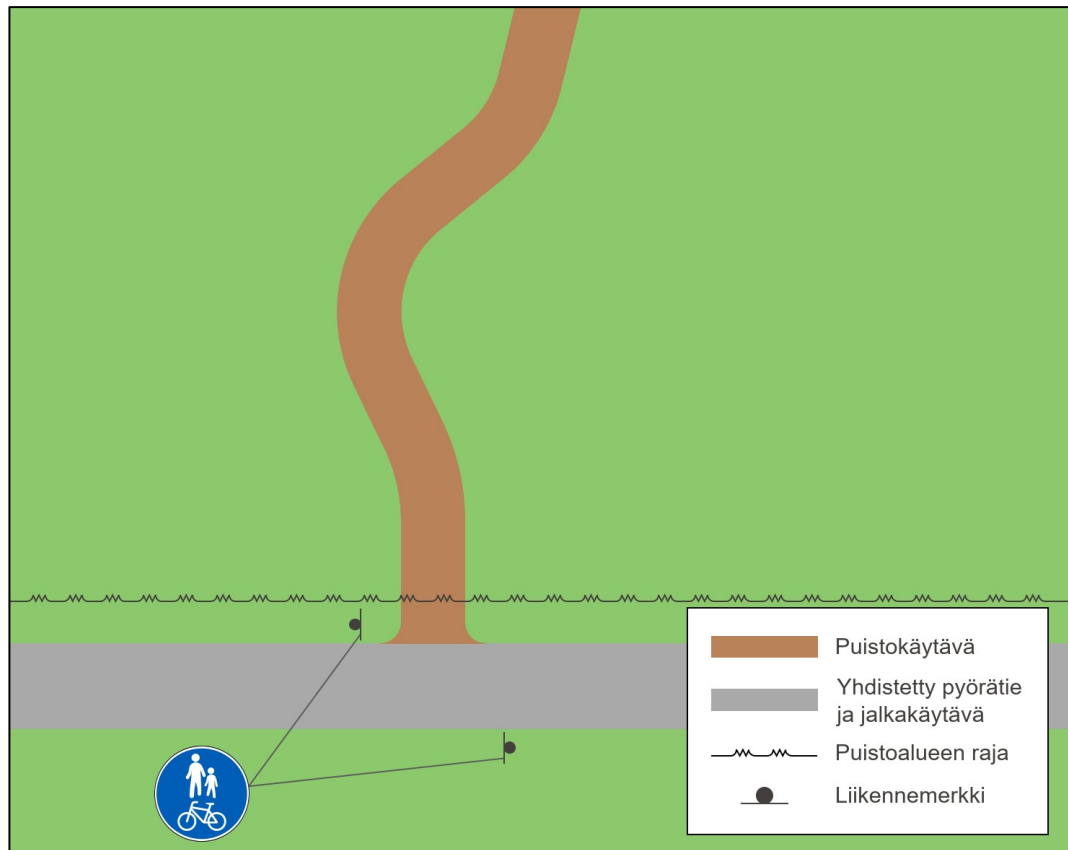
Taulukko 5: Tyypitapausten keskeinen sisältö tiivistettynä.

Tyypitapaus	Tyypitapausten kuvaus
A1	Pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee puistokäytävä
A2	Pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee pyöräilyn pääreitteinä toimiva puistokäytävä
A3	Pyörätie ja jalkakäytävä risteää ulkoilureitin kanssa
A4	Pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee ulkoilureitti, jota käytetään talvella latuna
A5	Pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee talvella latuna käytettävälle ulkoilureitille johtava yhdysreitti
A6	Pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee monikäyttöreitteinä käytettävälle ulkoilureitille johtava yhdysreitti
B1	Autotieltä erkanee puistokäytävä
B2	Autotie risteää ulkoilureitin kanssa
B3	Pysäköintialueelta erkanee ulkoilureitti, jota käytetään talvella latuna
B4	Pysäköintialueelta erkanee talvella latuna käytettävälle ulkoilureitille johtava yhdysreitti
B5	Ulkoilureitti kohtaa yksityistien, jolla se kulkee lyhyen matkaa
C1	Ulkoilureitti risteää maastopyöräreitin kanssa
C2	Ulkoilureitti kulkee luonnonsuojelualueen läpi, jossa pyöräily on sallittu vain karttaan merkityllä reitillä ja alueen ympäri kulkee kiertoreitti
C3	Ulkoilureitti kulkee luonnonsuojelualueen läpi, jossa pyöräily on kielletty eikä alueen ympäri kulje kiertoreittiä

5.3.1 Kategorian A tyypitapaukset

A1: Jalkakäytävältä ja pyörätieltä erkaneva puistokäytävä

Tyypitapauksessa A1 esitellään tilanne, jossa pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee puistokäytävä. Tyypitapaus A1 esitetään kuvassa 25.

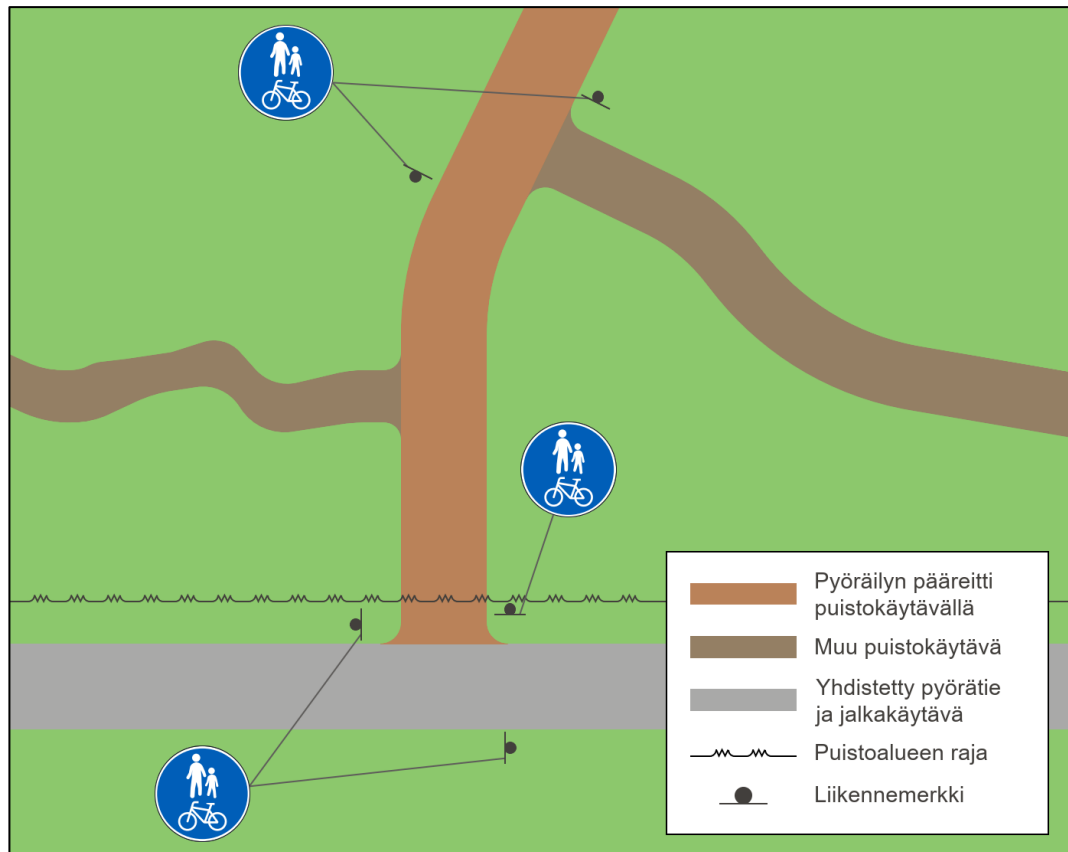


Kuva 25: Tyypitapaus A1.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä puistokäytävän risteyskän molemmiin puolin. Pienempien polkumaisten yhteyksien risteyksissä voidaan käyttää harkintaa opastuksen tarpeesta. Puistokäytävää ei lähtökohtaisesti merkitä liikennemerkillä, ellei se ole keskeinen pyöräliikenteen väylä. Mikäli puistokäytävä on pyöräilyn pääreitillä, merkitään se soveltuvin pyöräliikenteen väylän liikennemerkkein. Puistokäytävän päiden lisäksi opastus voidaan toistaa myös keskellä väylää, kun se risteää pienempien puistokäytävien kanssa. Puistokäytävien opastus on käyty tarkemmin läpi luvussa 2.2.1.

A2: Pyöräilyn pääreitillä toimiva puistokäytävä

Tyypitapauksessa A2 esitellään tilanne, jossa pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkaneva puistokäytävä toimii pyöräilyn pääreitillä. Tyypitapaus A2 esitetään kuvassa 26.

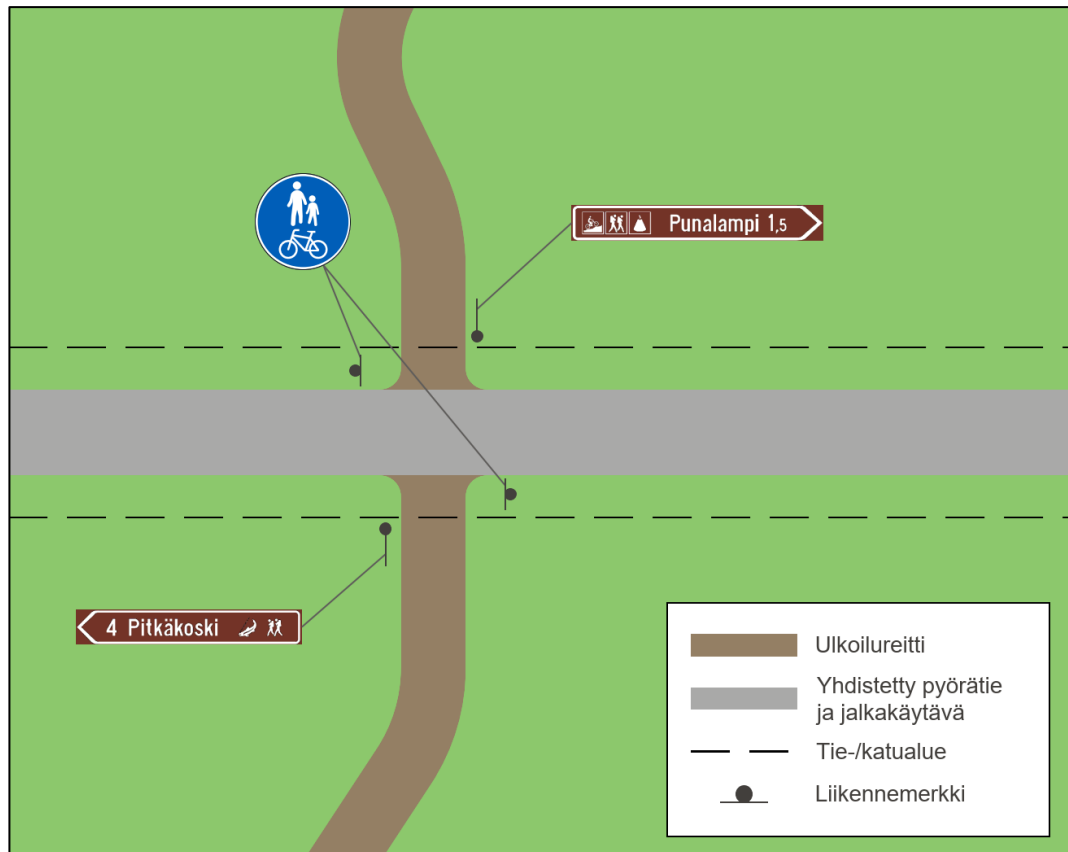


Kuva 26: Tyypitapaus A2.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä puistokäytävän risteuksen molemmin puolin. Erkaneva pyöräliikenteen pääreitteinä toimiva puistokäytävä, merkitään se soveltuvien pyöräliikenteen väylän liikennemerkkein. Kun pyöräilyn pääreitteinä toimivan puistokäytävä risteää tavallisten puistokäytävien kanssa, voidaan opastus tarvittaessa toistaa myös keskellä väylää. Opastuksen toisto on tarpeen erityisesti silloin, kun pyöräilyn pääreitteinä toimiva puistokäytävä risteää visuaalisesti samantasoisesta puistokäytävän kanssa. Vähäisten risteävien puistokäytävien kohdalla opastuksen toistossa voidaan käyttää harkintaa. Puistokäytävien opastus on käyty tarkemmin läpi luvussa 2.2.1.

A3: Jalkakäytävän ja pyörätien kanssa risteävä ulkoilureitti

Tyypitapauksessa A3 esitellään tilanne, jossa pyörätie ja jalkakäytävä risteää ulkoilureitin kanssa. Tyypitapaus A3 esitetään kuvassa 27.

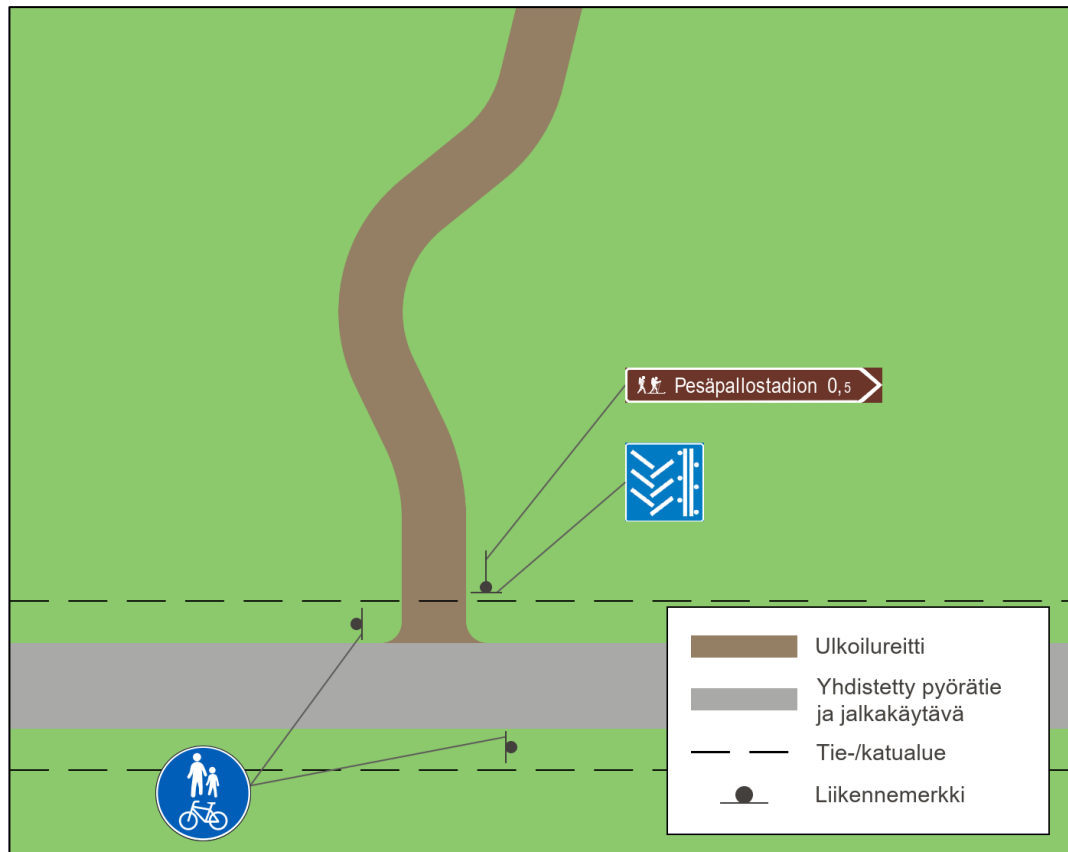


Kuva 27: Tyyppitapaus A3.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä risteuksen molemmin puolin. Pienempien polkumaisten yhteyksien risteyksissä voidaan käyttää harkintaa opastuksen tarpeesta. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Halutut kohteet ulkoilureiteillä opastetaan tarkoituksenmukaisin opastein.

A4: Jalkakäytävältä ja pyörätieltä erkaneva latu

Tyyppitapauksessa A4 esitellään tilanne, jossa pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee ulkoilureitti. Ulkoilureittiä käytetään kesällä tavallisena kuntoratana, mutta talvella se on käytössä latuna. Tyyppitapaus A4 esitetään kuvassa 28.

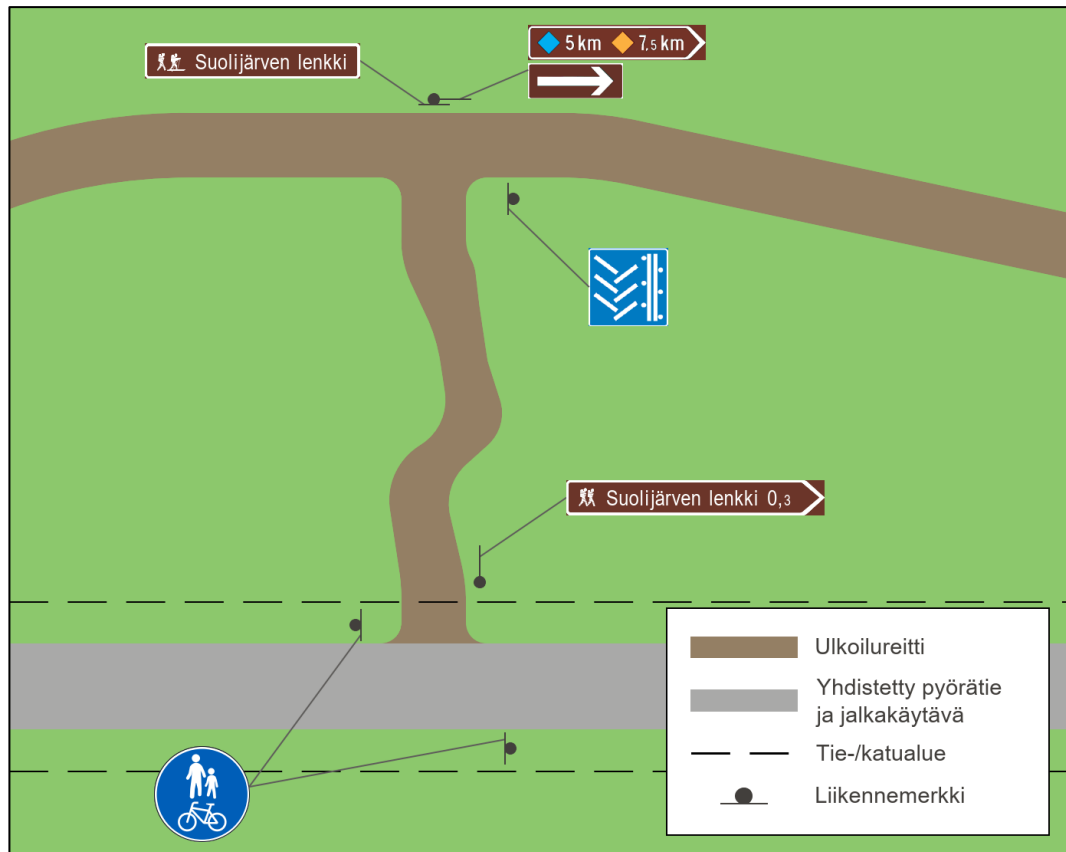


Kuva 28: Tyyppitapaus A4.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä risteuksen molemmin puolin. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Latumerkki esitetään ulkoilureitin alussa. Lisäksi reitti haluttuihin kohteisiin opastetaan tarkoituksenmukaisin opastein.

A5: Jalkakäytävältä ja pyörätieltä ladulle johtava yhdysreitti

Tyyppitapauksessa A5 esitellään tilanne, jossa pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee ulkoilureitille johtava yhdysreitti. Kuvan yläosassa esitettyä ulkoilureittiä käytetään kesällä tavallisena kuntoratana, mutta talvella se on käytössä latuna. Vaikka ulkoilureitille johtava yhdysreitti ei ole osa varsinaista ulkoilureittiä, luokitellaan se silti ulkoilureitiksi, eikä tieliikennelaki ole voimassa sillä. Tyyppitapaus A5 esitetään kuvassa 29.



Kuva 29: Tyypitapaus A5.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkeillä ulkoilureitin risteyskosen molemmin puolin. Pienempien polkumaisten yhteyksien risteyksissä voidaan käyttää harkintaa opastuksen tarpeesta. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Yhdysreitillä alussa reitti varsinaiselle ulkoilureitille opastetaan tarkoituksenmukaisella opasteella. Varsinainen ulkoilureitti merkitään latumerkein kulkusuunnan mukaan. Lisäksi opastetaan ladun kulkusuunta, lenkkikohtaiset pituudet sekä vaihtoehtoisesti joko lenkin värisymboli tai opastuksen kohde.

A6: Jalkakäytävältä ja pyörätieltä monikäyttöreitille johtava yhdysreitti

Tyypitapauksessa A6 esitellään tilanne, jossa pyörätieltä ja jalkakäytävältä erkanee monikäyttöreitillä käytettävälle ulkoilureitille johtava yhdysreitti. Kuvan yläosassa esitetty ulkoilureitti on kesällä käytössä tavallisena kuntoratana, mutta talvella sitä käytetään hiihdolle, kävelyille ja pyöräilylle sallittuna monikäyttöreitillä. Varsinaiselle ulkoilureitille johtava yhdysreitti ei ole ylläpidettyä monikäyttöreitillä, mutta se luokitellaan kuitenkin ulkoilureitiksi, eikä tieliikennelaki ole voimassa sillä. Tyypitapaus A6 esitetään kuvassa 30.



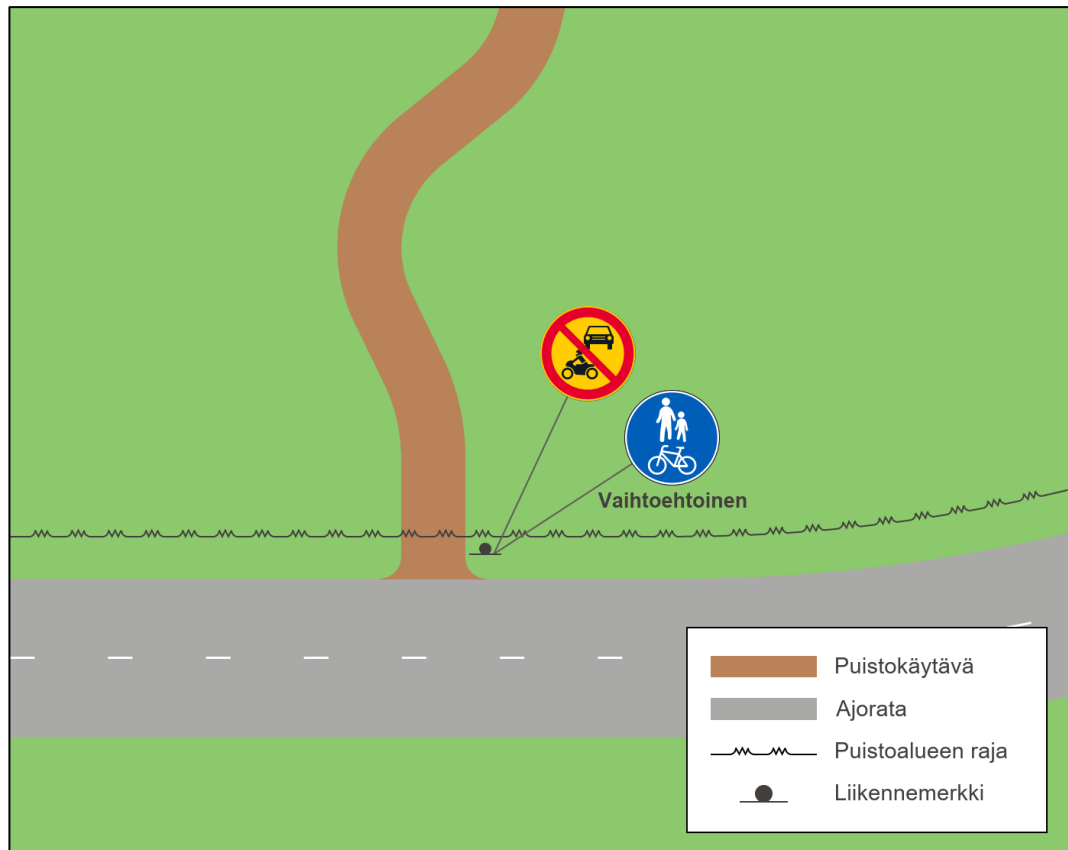
Kuva 30: Tyypitapaus A6.

Pyörätie ja jalkakäytävä merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä ulkoilureitin risteuksen molemmin puolin. Pienempien polkumaisten yhteyksien risteyksissä voidaan käyttää harkintaa opastuksen tarpeesta. Tie tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Yhdysreitillä alussa reitti varsinaiselle ulkoilureitille opastetaan tarkoituksenmukaisella opasteella. Varsinainen ulkoilureitti merkitään monikäyttöreitimerkein molempiin suuntiin kuljettaessa. Lisäksi opastetaan lenkkikohtaiset pituudet sekä vaihtoehtoisesti joko lenkin värisymboli tai opastuksen kohde.

5.3.2 Kategorian B tyypitapaukset

B1: Ajoradalta erkanee puistokäytävä

Tyypitapauksessa B1 esitellään tilanne, jossa ajoradalta erkanee puistokäytävä. Tyypitapaus A esitetään kuvassa 31.

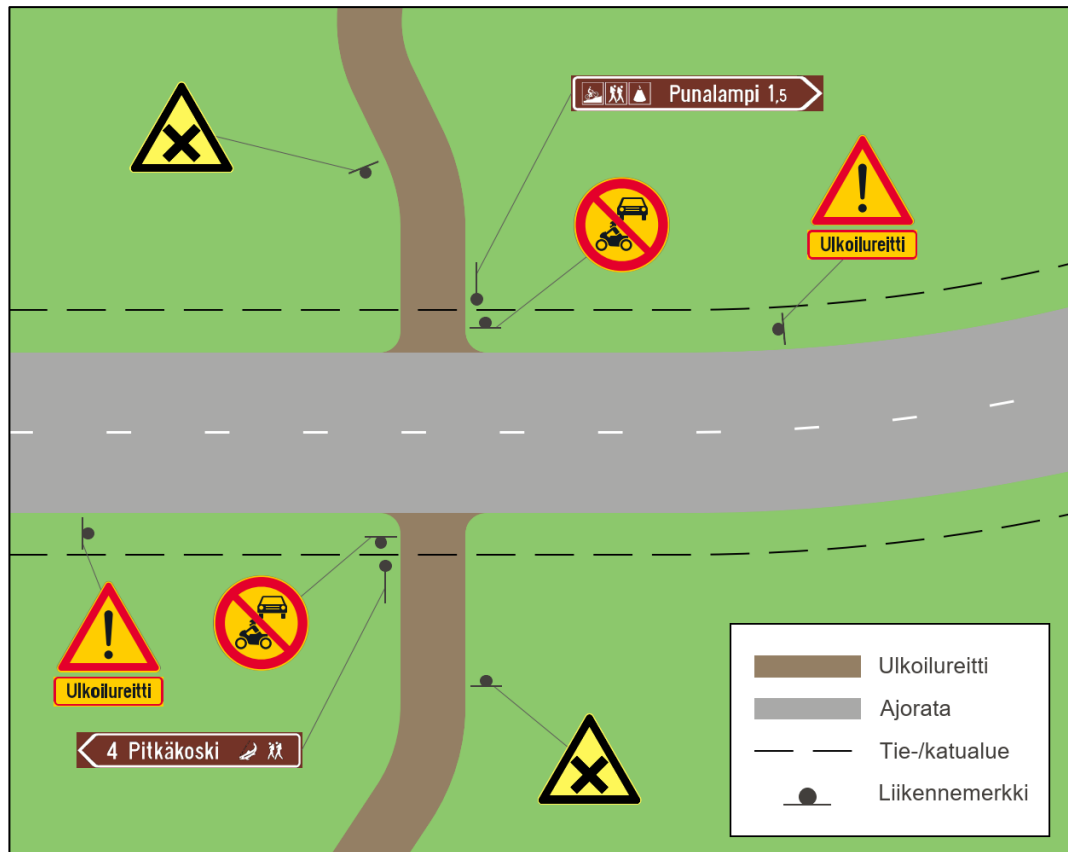


Kuva 31: Tyypitapaus B1.

Jotta autoliikenne ei eksy ulkoilureitille, voidaan merkitä erikseen liikennemerkillä, että ulkoilureitillä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty. Puistokäytävää ei lähtökohtaisesti merkitä pyöräliikenteen tai jalankulun liikennemerkkeillä, ellei se ole keskeinen pyöräliikenteen väylä. Mikäli puistokäytävä on pyöräilyn pääreitti, korvataan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkki soveltuvalla pyöräliikenteen väylän liikennemerkillä. Puistokäytävän päiden lisäksi opastus voidaan toistaa myös keskellä väylää, mikäli se risteää toisten puistokäytävien kanssa.

B2: Ajoradan kanssa risteävä ulkoilureitti

Tyypitapauksessa B2 esitellään tilanne, jossa ajorata risteää ulkoilureitin kanssa. Tyypitapaus B2 esitetään kuvassa 32.



Kuva 32: Tyypitapaus B2.

Ajorataa ei merkitä opastein. Jotta autoliikenne ei eksy ulkoilureitille, voidaan merkitä erikseen liikennemerkillä, että ulkoilureitillä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Halutut kohteet ulkoilureiteillä opastetaan tarkoituksenmukaisin opastein. Ajoradan risteyksestä varoitetaan ulkoilureitillä molemmista kulkusuunnista lähestyttäessä. Myös autoilijoita varoitetaan ajoradan ylittävästä ulkoilureitistä muu vaara -liikennemerkillä ja lisäkilvellä.

B3: Pysäköintialueelta erkaneva latu

Tyypitapauksessa B3 esitellään tilanne, jossa pysäköintialueelta erkanevat ulkoilureitit. Ulkoilureitti on kesällä käytössä tavallisena kuntoratana, mutta talvella sitä käytetään latuna. Tyypitapaus B3 esitetään kuvassa 33.



Kuva 33: Tyyppitapaus B3.

Pysäköintialue merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä. Koska pysäköintialueella on autoliikennettä, opastetaan erikseen, että ulkoilureitillä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Latumerkki esitetään ulkoilureitin alussa. Lisäksi reitti haluttuihin kohteisiin opastetaan tarkoituksenmukaisin opastein.

B4: Pysäköintialueelta ladulle johtava yhdysreitti

Tyyppitapauksessa B4 esitellään tilanne, jossa pysäköintialueelta erkanee ulkoilureitille johtava yhdysreitti. Kuvan yläladassa esitettyä ulkoilureittiä käytetään kesällä tavallisena kuntoratana, mutta talvella se on käytössä latuna. Vaikka yhdysreitti ei ole osa varsinaista ulkoilureittiä, luokitellaan se silti ulkoilureitiksi, eikä tieliikennelaki ole voimassa sillä. Tyyppitapaus B4 esitetään kuvassa 34.

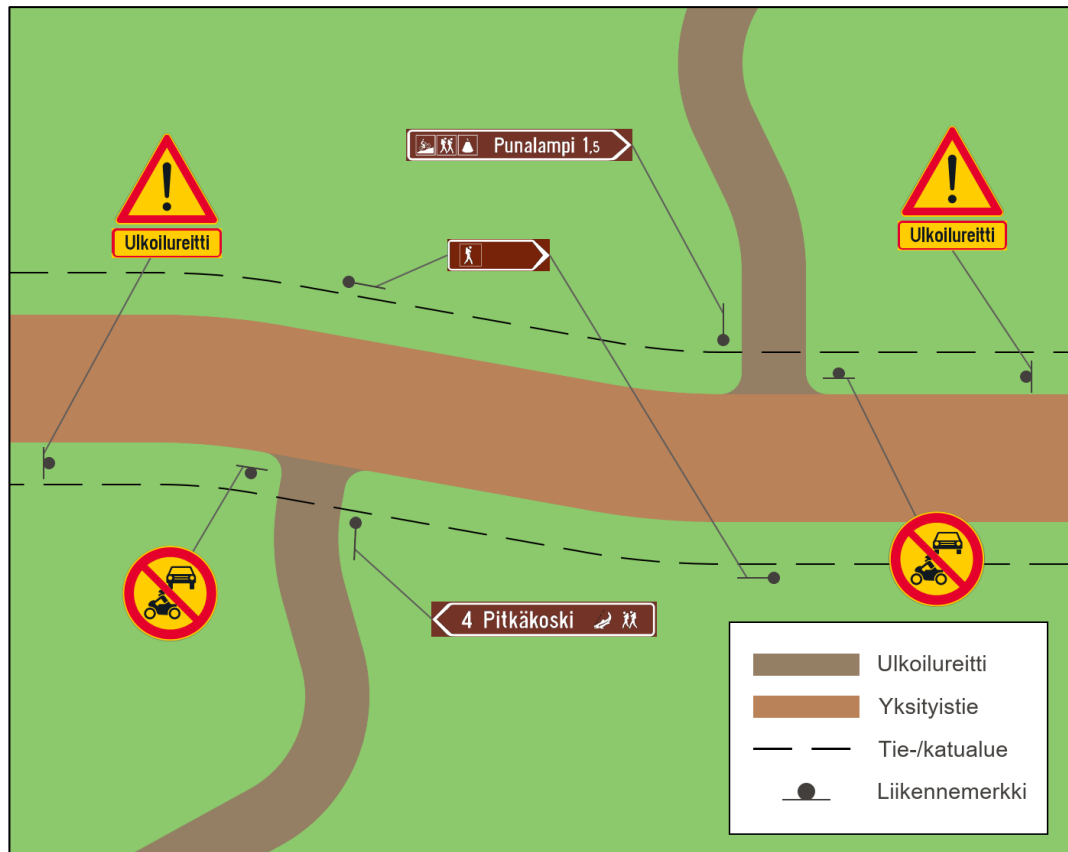


Kuva 34: Tyypitapaus B4.

Pysäköintialue merkitään tarkoituksenmukaisilla tieliikennelain mukaisilla liikennemerkkeillä. Koska pysäköintialueella on autoliikennettä, kerrotaan erikseen, että ulkoilureitillä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty. Tie- tai katualueen rajan ulkopuolella olevilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Yhdysreitillä alussa reitti varsinaiselle ulkoilureitille opastetaan tarkoituksenmukaisin opastein. Varsinainen ulkoilureitti merkitään latumerkein molempiin suuntiin kuljettaessa. Lisäksi opastetaan lenkkikohtaiset pituudet sekä vaihtoehtoisesti joko lenkin värisymboli tai opastuksen kohde.

B5: Yksityistietä pitkin kulkeva ulkoilureitti

Tyypitapauksessa B5 esitellään tilanne, jossa ulkoilureitti kohtaa yksityistien ja kulkee sitä pitkin lyhyen matkaa. Tyypitapaus B5 esitetään kuvassa 35.



Kuva 35: Tyypitapaus B5.

Opastuksen järjestämiseen tulee saada yksitystiekunnan lupa. Ulkoilureittien etäisyys- ja suuntaviivat merkitään maastoon tiealueen ulkopuolella, sillä uusi tieliikennelaki ei salli virallisten liikennemerkkien lisäksi muita opasteita tiealueella. Yksitystienkäyttäjää varoitetaan ulkoilureitistä muu vaara -merkillä ja lisäkilvellä. Pääsy moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ulkoilureiteille kielletään liikennemerkkein. Ulkoilureitti opastetaan molempiin suuntiin etäisyysviitalla. Siirtymäosuus yksitystiellä opastetaan suuntaviitalla.

5.3.3 Kategorian C tyypitapaukset

C1: Ulkoilureitti ja maastopyöräreitti

Tyypitapauksessa C1 esitellään tilanne, jossa ulkoilureitti risteää maastopyöräreitin kanssa. Ulkoilureittiä käytetään kesällä tavallisena kuntoratana, mutta talvella se on käytössä latuna. Tieliikennelaki ei ole alueella voimassa. Tyypitapaus C1 esitetään kuvassa 36.

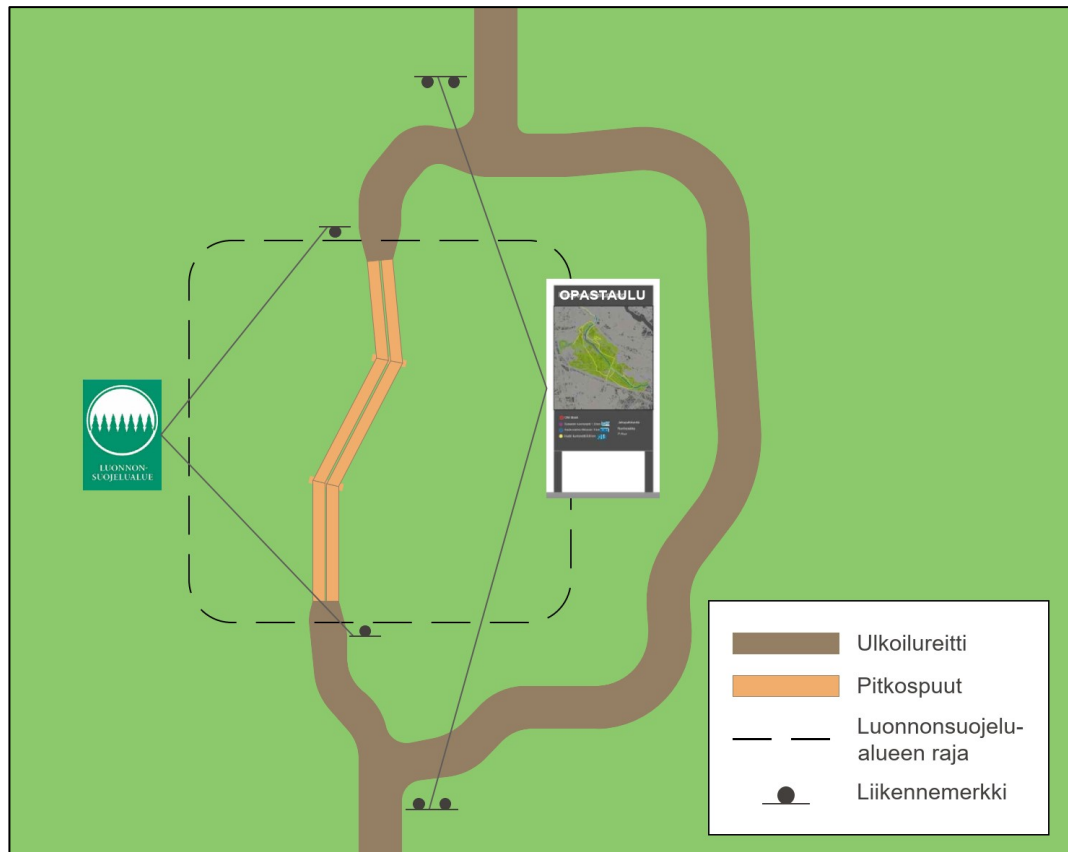


Kuva 36: Tyypitapaus C1.

Molemmilla reiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Latu- ja maastopyöräreittimerkit merkitään maastoon risteysalueella. Ulkoilureitin ja maastopyöräreitin risteyksestä varoitetaan kaikista kulkusuunnista lähestyessä. Etäisyysviittoja risteyksessä ei ole tarpeen käyttää, sillä reittejä käyttävät lähtökohtaisesti eri liikumismuodot.

C2: Luonnonsuojelualue ja rajoitettu pyöräily

Tyypitapauksessa C2 esitellään tilanne, jossa ulkoilureitti kulkee luonnonsuojelualueen läpi. Tällä tyypitapauksen luonnonsuojelualueella liikumista pitkospuiden ulkopuolella ei suositella. Tyypitapaus on sama, vaikka luonnonsuojelualueen läpi kulkeva reitti olisi pitkospuiden sijaan polku. Maastopyöräily on sallittu vain karttaan merkityllä reitillä. Tieliikennelaki ei ole alueella voimassa. Tyypitapaus C2 esitetään kuvassa 37.

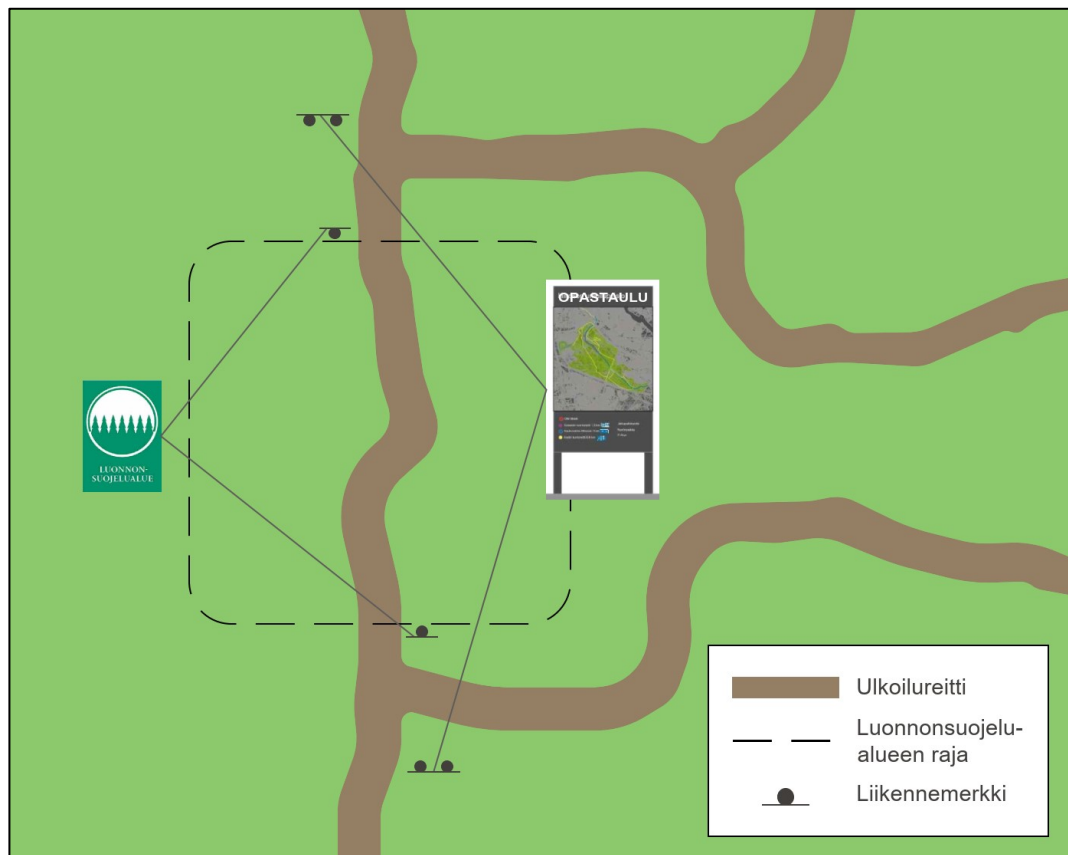


Kuva 37: Tyypitapaus C2.

Luonnonsuojelualue halkaisee ulkoilureitin, mutta vaihtoehtoinen kiertotie sen ympäri on olemassa. Opaskartta esitetään ulkoilureitillä molemmin puolin luonnonsuojelu-
 aluetta hyvissä ajoin ennen kiertotiemahdollisuutta. Opaskartalla esitetään alue ja sen rei-
 tit sekä kerrotaan kyseisen luonnonsuojelualueen liikkumisrajoituksista. Näin reitin
 käyttäjä voi valita hänelle sopivan reitin, eivätkä luonnonsuojelualueen rajoitukset jää
 käyttäjälle epäselviksi. Luonnonsuojelualueen alkaminen ilmoitetaan erikseen omalla
 opasteella.

C3: Luonnonsuojelualue ja kielletty pyöräily

Tyypitapauksessa C3 esitellään tilanne, jossa ulkoilureitti kulkee luonnonsuojelu-
 alueen läpi. Maastopyöräily kartan luonnonsuojelualueella on kielletty eikä alueen ympäri
 kulje kiertoreittiä. Muuta kartassa kuvattua ulkoilureitistöä saa käyttää vapaasti ilman
 luonnonsuojelualueen rajoituksia. Muuta kartassa kuvattua ulkoilureitistöä saa käyttää
 vapaasti ilman luonnonsuojelualueen rajoituksia. Tällä tyypitapauksen luonnonsuoje-
 lualueella liikkumista kartassa merkityn polun ulkopuolella ei suositella. Tyypitapaus
 on sama, vaikka luonnonsuojelualueen läpi kulkeva reitti olisi polun sijaan pitkospuut.
 Tieliikennelaki ei ole alueella voimassa. Tyypitapaus C3 esitetään kuvassa 38.



Kuva 38: Tyyppitapaus C3.

Opaskartta esitetään ulkoilureitillä molemmiin puolin luonnonsuojelualuetta hyvissä ajoin ennen luonnonsuojelualueelle johtavaa reitinhaaraa. Opaskartalla esitetään alue ja sen reitit sekä kerrotaan kyseisen luonnonsuojelualueen liikkumisrajoituksista, kuten maastopyöräilykiellosta. Näin reitin käyttäjä voi valita hänelle sopivan reitin, eivätkä luonnonsuojelualueen rajoitukset jää käyttäjälle epäselviksi. Luonnonsuojelualueen alkaminen ilmoitetaan erikseen omalla opasteella.

5.4 Suositukset

Tässä alaluvussa esitellään tiiviisti teoria- ja haastatteluaineistoista tehtyjen havaintojen pohjalta luodut suositukset ulkoilureittien opastuksen kehittämiseksi ja yhdenmukaistamiseksi. Seuraavien kappaleiden linjauksia suositellaan Tampereen kaupungille noudatettavaksi ulkoilureittien opastuksen osalta.

Tie- ja katualueen reiteillä käytetään tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä. Ulkoilureiteillä käytetään standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Jotta opastustyylin valinta on yksiselitteinen, kaikki reitit on tarkoitus kyetä luokittelemaan joko katu liikenteen reitteihin, ulkoilureitteihin tai puistoreitteihin.

Puistokäytäviä ei lähtökohtaisesti opasteta liikennemerkkein, ellei erityistä liikenteellistä perustetta ole. Esimerkiksi pyöräilyn pääreittien kulkiessa puistokäytävää myöten, reitti voidaan merkitä.

Pyöräily on sallittu kaikilla ulkoilureiteillä sulan maan aikana lukuun ottamatta tiettyjä luonnonsuojelualueiden reittejä. Vaikka pyöräily ulkoilureiteillä on sallittua, pyörätieverkkoon kuuluvat reitit linjataan käyttämään ainoastaan pyöräteitä ja sekaliikennekatuja, ei ulkoilureittejä. Pyöräliikenteen reiteille tulee osoittaa oma liikenneväylä, joka on erillinen ulkoilureitistä. Tämä väylä voi olla joko samassa maastokäytävässä ulkoilureitin kanssa tai olla kokonaan erillinen linjaus.

Ulkoilureittien merkkejä ja opasteita ei vaihdeta tai peitetä vuodenajan vaihtuessa. Kun pyörätieverkko pidetään ympäri vuoden yhdenmukaisena, ei pyörätiemerkkejä ole tarpeen enää peittää talvikaudeksi. Latumerkit ulkoilureitin varressa eivät itsessään indikoi ladun olevan hiihtokelpoinen, joten ei ole estettä pitää latumerkkejä ulkoilureitin varressa ympäri vuoden. Kaupunki voi ilmoittaa ladun hiihtokelpoisuuden voidaan ilmoittaa esimerkiksi omilla nettisivuillaan.

6. YHTEENVETO

Tämä tutkimus on tehty Sitowise Oy:n kautta Tampereen kaupungille. Diplomityön lisäksi projektin aikana on toteutettu Powerpoint-raportti Tampereen kaupungin käyttöön.

Tampereen ulkoilureittien opastuksen nykytila on sekalainen, sillä eri vuosikymmeninä toteutetut reitit on opastettu erilaisilla opasteilla merkintävuodesata riippuen. Osin tämän vuoksi opasteet eivät enää nykypäivänä ole keskenään linjassa. Osa ulkoilureiteistä esimerkiksi merkitään pyöräliikenneverkon reiteiksi kesäkaudella, vaikka talvella ne ajetaan hiihtoladuiksi. Ymmärrettävästi tämä ei ole optimaalinen pyöräliikenteen eikä ulkoilijoiden kannalta. Vastuu Tampereen ulkoilureittien opastamisesta jakautuu usealle taholle. Reitistä vastaava yksikkö on reitin sijainnista riippuen joko liikennejärjestelmän suunnittelu, viheralueet ja hulevedet, liikunnan olosuhteet, kiinteistötoimi tai ympäristönsuojelu.

Työn teorialuvussa tarkastellaan ulkoilureitteihin liittyviä käsitteitä sekä Suomen lainsäädäntöä ja muita säännöksiä, jotka vaikuttavat ulkoilureitteihin ja määrittävät niiden roolia. Ulkoilureitti ei täytä tieliikennelain määritelmää tiestä, joten reittien opastamiseen ei voida käyttää liikennemerkkejä. Laki näkee ulkoilureitit enemmänkin palveluna. Reitillä on mahdollista ja suositeltavaa käyttää standardin SFS 4424 mukaisia merkkejä ja opasteita. Standardi ei ole osa lainsäädäntöä, joten mikään ei velvoita reitinpitäjää käyttämään standardin mukaisia merkkejä ja opasteita ulkoilureiteillä. Reitinpitäjä saa opastaa reitit vapaasti oman harkintansa mukaan. Ulkoilureittien opastuksen nykytila on osin tästä johtuen sekalainen ympäri Suomen. Tämä selvisi osana tutkimusta tehtyjen haastatteluiden myötä.

Valtakunnallista yhdenmukaisuutta opastukseen on nykyllä lainsäädännön puitteissa miltei mahdotonta saavuttaa standardimerkkien ja -opasteiden käytön vapaaehtoisuudensuuden vuoksi. Tavoitteena tässä työssä on, että Tampereella opastusta käytettäisiin yhdenmukaisesti. Tämä tehdään tunnistamalla nykytilan ongelmallisia tyyppitapauksia Tampereen nykyisillä ulkoilureiteillä ja luomalla tyyppitapauksille toimintamallit, miten opastus kohteissa olisi tarkoituksenmukaista toteuttaa. Tyyppitapausten esimerkkejä noudattamalla on mahdollista kehittää Tampereen reittien opastusta tulevaisuudessa siten, että opastus olisi yhdenmukaista kautta reitistön.

Työn keskeisimpänä antina ovat kaupungille annettavat suositukset suunnitteluperiaatteiksi. Periaatteita täsmennetään opastuksen tyyppitapauskartoilla. Tyyppitapauskartat

on suunnattu erityisesti Tampereen kaupungin henkilöstön käyttöön. Tarkoituksena on, että karttoja soveltamalla voidaan suunnitella toimivat ja yhdenmukaiset SFS:n standardia noudattavat opasteet eri reittityyppien risteämiskohtiin.

Keskeisimpien työssä luotujen periaatteiden mukaan ulkoilureiteillä ei käytetä tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä. Yhdenmukaisuuden vuoksi Tampereen ulkoilureiteillä suositellaan käytettäväksi standardin SFS 4424 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä. Puistokäytäviä ei ole tarvetta merkitä liikennemerkkein, ellei kyseessä ole pyöräilyn pääreitti. Pyöräily on sallittu kaikilla ulkoilureiteillä sulan maan aikana lukuun ottamatta tiettyjä luonnonsuojelualueiden reittejä. Pyörätieverkkoon kuuluvat reitit linjataan käyttämään ainoastaan pyöräteitä (ja sekaliikennekatuja), ei ulkoilureittejä. Ulkoilureittien merkkejä tai opasteita ei vaihdeta tai peitetä vuodenajan vaihtuessa.

Työn tutkimuskysymyksiin on kyetty vastaamaan työssä. Nykytilan ongelmakohtat on tunnistettu ja tyypillisesti toistuvat tapaukset opastusratkaisut on esitelty karttojen avulla työn tuloksissa. Suomesta ja ulkomaiden osalta Virossa on löydetty haastattelujen avulla toimia opastuskäytänteitä. Lainsäädännön osuutta ulkoilureitteihin on käsitelty laajasti teorialuvussa. Kirjallisuuskatsauksessa on lisäksi tarkasteltu ulkoilureittien käyttöä sekä liikenteenohjausta tie- ja katualueen ulkopuolella.

Tämä tutkimus on tehty tarkastellen Tampereen ulkoilureittejä ja niiden ongelmakohtia opastuksen näkökulmasta. Jatkotutkimuskohteena voisi olla samasta aiheesta tarkastelun tekeminen valtakunnallisesta näkökulmasta. Haastatteluiden pohjalta selvisi, että ulkoilureittien opastuksen kanssa on haasteita ympäri Suomea, joten valtakunnallisen ohjeen tekeminen aiheesta voisi olla perusteltua. Työssä on tarkasteltu liikenteenohjausta teoreettisten ulkoilureittikohteiden osalta. Toinen tarpeellinen jatkotutkimuskohde voisi olla soveltaa työtä käytäntöön ja selvittää, voidaanko tutkimuksen opastusperiaatteiden avulla luoda toimivat liikenteenohjaussuunnitelmat määrätyille ulkoilureiteille.

LÄHTEET

- American Trails (2022). What is the definition of a trail?, verkkosivu. Saatavilla (viitattu 9.2.2022): <https://www.americantrails.org/resources/faq-what-is-the-definition-of-a-trail>
- Arthur, P. & Passini, R. (1992). Wayfinding – People, Signs, and Architecture, McGraw-Hill Ryerson Limiter, Whitby, Ontario, Kanada 219 s.
- Borowik, A., Tessier, D., Guinot, M. & Flore, P. (2019). Evaluation of long-term effect of pedestrian signage with time travel indication in Grenoble city (France). *Movement & Sport Sciences*, 106, 7-17. DOI: 10.1051/sm/2018021
- CIAM (1933). CIAM's The Athens Charter, peruskirja. Harvard University, The Library of the Graduate School of Design. Saatavissa: https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html
- Eesti Olümpiakomitee, (2003). Terviserajad: spordiplatsid, mänguväljakud. Prisma Print, Tallinna, Viro.
- Farr, A. C., Kleinschmidt, T., Yarlagadda, P. & Mengersen, K. (2012). Wayfinding: A simple concept, a complex process, *Transport Reviews*, Vol. 32, No. 6, 715– 743, November 2012, s. 715-743.
- Gibson, D. (2009). *The Wayfinding Handbook – Information Design for Public Places*, Princeton Architectural Press, New York, 144 s.
- Global Designing Cities Initiative (2022) Wayfinding, verkkosivu. Saatavilla (Viitattu 8.3. 2022): <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/wayfinding/>
- Helsingin kaupunki (2014). Katutilan mitoitus – Suunnitteluohjeet Helsingin kaupungille, Helsingin kaupunki, 55 s. Saatavilla: https://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/ohjeet/katutila_mitoitus.pdf
- Helsingin kaupunki (2020). Puistokäytävien periaateratkaisut, mitoitus ja pintamateriaalit, kaupunkitilaohje, verkkosivu. Saatavilla: <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/puistokaytavien-periaateratkaisut-mitoitus-ja-pintamateriaalit/>
- Hess, G., Peterson, M.N. (2015). "Bicycles May Use Full Lane" Signage Communicates U.S. Roadway Rules and Increases Perception of Safety. *PLoS ONE* 10(8). DOI: 10.1371/journal.pone.0136973
- Higgins, J. W., Brewster, L., Buxcey, J. & Robinson, S.-R. (2019). Interpretive by Design: Engaging a Community to Create Interpretive Park Signage, *Journal of Park and Recreation Administration*, Volume 33, Fall 2015, Number 3, pp. 48–61
- Hurinki, S. (2020) vastaava pysäköinnintarkastaja, Tampereen kaupunki, Tampere. Haastattelu.
- Joensuu, M. (2020). Yhteyksiä – ikäystävällisen puiston ideasuunnitelma Kurikan joki-rantapuistoon, diplomityö, Arkkitehtuurin laitos, Aalto-yliopiston taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, Aalto-yliopisto, 109 s. Saatavissa: <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/44821>

Karjalainen, E. & Verhe, I. (1995). Ulkoilureitti – Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille, Rakennusalan kustantajat RAK, Suomen Latu ry, Helsinki, 192 s.

Kuluttajaturvallisuuslaki 920/22.7.2011. Saatavissa (9.6.2022): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110920>

Kuntaliitto (2022). Liikennemerkkien käyttö kaduilla, 3. uudistettu painos, Suomen Kuntaliitto, Helsinki, 178 s. Saatavilla: <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2022/2147-liikennemerkkien-kaytto-kaduilla>

Leinonen, J. (2022) ylitarkastaja, Tukes, Rovaniemi. Haastattelu.

Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016 – Suomalaisten liikkuminen, liikenneviraston tilastoja 1/2018, Liikennevirasto, Helsinki, 113 s. Saatavilla: https://www.motiva.fi/files/14639/Henkilöliikennetutkimus_2016_Suomalaisten_liikkuminen.pdf

Liperin kunta (2022). Kinttupolut, verkkosivu. Saatavilla (viitattu 16.2.2022): <https://www.liperi.fi/kinttupolut#kinttupolut>

Luonnonsuojelulaki 1096/20.12.1996. Saatavissa (viitattu 25.8.2022): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19961096>

Lynch, K. (1960). The Image of the City, The M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 181 s.

Maastoliikennelaki 1710/22.12.1995. Saatavissa (viitattu 7.4.2022): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710>

MOT-sanakirjat (2022). Verkkosivu. Saatavilla (viitattu 8.3.2022): <https://www.sanakirja.fi/>

Neumann, P. & Mason, C. W. (2019). Managing land use conflict among recreational trail users: A sustainability study of cross-country skiers and fat bikers, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, Volume 28, 2019, 100220, s. 1-10.

Ollila, E. & Kestilä, S. (2018). Turvallinen ja asiakaslähtöinen opastekokonaisuus, Lapin AMK:n julkaisuja, Sarja D, muut julkaisut, Lapin ammattikorkeakoulu, 40 s. Saatavissa: https://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkit/files/2018/02/opastekokonaisuus_21082018_verkko.pdf

Oskari-karttapalvelu (2022). Verkkosivu. Saatavissa (viitattu 1.9.2022): <https://kartat.tampere.fi/oskari/>

Peterson, B. A., Brownlee, M. T. J., Hallo, J. C., Beeco, J. A., White, D. L., Zajchowski, C. A. B. & Bowen, B. B. (2021). Grid Analysis of Visitor Travel Patterns in a Dispersed Outdoor Recreation Setting, *Journal of Park and Recreation Administration*, Volume 39, Issue 2, Summer 2021, pp. 64–82

Priha, A. & Vainio, P. (2020). Kotiseudun ulkoilupolut – ohjelma 2021-2030, kaupunkitekniikan keskuksen julkaisuja, Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, 92 s. Saatavissa: <https://espoo.oncloudos.com/kokous/2020188-5-9749.PDF>

Reed, J. A., Ballard, R. M., Hill, M. & Berrigan, D. (2020). Identification of Effective Programs to Improve Access to and Use of Trails among Youth from Under-Resourced Communities: A Review, *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17(21), DOI: 10.3390/ijerph17217707

Retkikartta (2022). Metsähallitus, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 1.9.2022): <https://www.retkikartta.fi/>

Riikoinen, T. & Rautiainen, A. (2017). Maastossa olevien ulkoilureittien monikäyttö: nykytila, esteet ja mahdollisuudet, *Suomen Latu*, 84 s. Saatavissa: <https://www.suomenlatu.fi/media/ulkoilureittien-monikaytto.pdf>

Rogers, A., Castree, N. & Kitchin, R. (2013). *A Dictionary of Human Geography (way-finding)*, Oxford University Press, published online. Saatavissa: <https://www-oxfordreference-com.libproxy.tuni.fi/view/10.1093/acref/9780199599868.001.0001/acref-9780199599868-e-2032?rskey=3qM3sk&result=2021>

RT 97-10869 (2006). Kuntoreitit, Rakennustietosäätiö, 18 s.

Saunders, M. N. K., Lewis, P. & Thornhill A. (2019). *Research Methods for Business Students*, 8. painos, Pearson Education Limited, Harlow, Yhdistynyt Kuningaskunta, 770 s.

SFS 4424:2020 (2020), *Ulkoilun ja liikunnan merkit*. Suomen Standardisoimisliitto, 5. painos, 41 s.

Sim, David (2019). *Soft City: Building Density for Everyday Life*, Island Press, Washington, DC, USA, 231 s.

Suomen latu (2022). Jokamiehen oikeudet, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 9.6.2022): <https://www.suomenlatu.fi/vaikuta/jokamiehenoikeudet-2.html>

Tieliikennelaki 729/10.8.2018. Saatavissa (viitattu 16.3.2022): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

Traficom (2022). Sähköiset liikkumisvälineet, verkkosivu. Saatavilla (viitattu 24.8.2022): <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/sahkoiset-liikkumisvalineet>

TRC Tourism (2015). *Guidelines for trail planning, design and management*, Victoria, Australia, 64 s. Saatavissa: https://www.mtba.org.au/wp-content/uploads/guidelines_for_trail_planning_design_and_management_280515.pdf

Tukes (2015). *Kulutustavaroista ja kuluttajapalveluista annettavista tiedoista*, Tukes-ohje 6/2015, Turvallisuus ja kemikaalivirasto, 30 s. Saatavissa: <https://tukes.fi/documents/5470659/6406815/Tukes-ohje+6-2015+Kulutustavaroista+ja+kuluttajapalveluista+annettavat+tiedot/d7c433c9-6aec-44c2-a47c-7f1445d7e6b1?version=1.1>

Tukes (2022a). Kuntoilu- ja ulkoilureitit, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 2.8.2022): <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/kuntoliikunta-ja-ulkoilu/kuntoilu-ja-ulkoilureitit>

Tukes (2022b). *Palveluntarjoajan velvollisuudet*, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 2.8.2022): <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/palveluntarjoajan-velvollisuudet>

Tummers, L. & Zibell, B. (2012). What can Spatial Planners do to create the 'Connected City'? A Gendered Reading of the Charters of Athens, Built Environment, Volume 38, Number 4, 2012, s. 524-538.

Ulkoilulaki 606/13.7.1973. Saatavissa (viitattu 7.4.2022): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1973/19730606>

Valtioneuvoston asetus liikenteenohjauslaitteiden käytöstä 379/20.5.2020. Saatavissa (viitattu 18.7.2022): <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200379>

Väylävirasto (2020). Liikennemerkkit, 1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain mukaiset liikennemerkkit, juliste. Saatavilla: https://vayla.fi/documents/25230764/0/liikennemerkkijuliste_2020_a0.pdf/b75c581b-b84e-4ddf-b46a-30ff059887fb

Väylävirasto (2022). Jalankulun suunnittelu (Luonnos 25.4.2022), Väyläviraston ohje. 110 s.

Yang, Y. (2016). The practice and exploration of Shanghai recreational trail system planning, Urban Transitions Conference, Shanghai, Procedia Engineering 198, s. 127-138.

Ympäristöministeriö (2016). Jokamiehenoikeudet – Lainsäädäntöä ja käytäntöä, esite. Saatavissa (viitattu 9.6.2022) <https://www.ymparisto.fi/download/no-name/%7B1A3F4736-3223-48E6-8FD0-A38CD8C8E544%7D/57648>

Zhang, Z., Jia, L. & Qin, Y. (2021). Location-Allocation Model for the Design of Guidance Signage Systems for Pedestrian Wayfinding in Public Spaces., IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, vol. 22, no. 12, pp. 7531-7546.

LIITE A: HAASTATTELUTUTKIMUKSESSA KÄYTETTY KYSYMYSRUNKO SUOMEKSI JA ENGLANNIKSI

Ulkoilureitit, haastattelu / *Recreational Trails, interview*

Haastattelurunko ulkoilureittien merkitsemisestä. Kysymykset ovat avoimia kysymyksiä.
/ Questionnaire on signage of the outdoor and recreational trails. Questions are open-ended questions.

Teemakysymykset / *Theme questions:*

- Millaista ulkoilureitistöä teidän kunnan/matkailukeskuksen alueella on käytössä? / *What kind of outdoor or recreational trails do you have in use in your center/municipality?*
- Mikä taho reittien merkinnöistä ja merkintöjen ylläpidosta vastaa? / *What entity is responsible for marking and maintaining the trails?*
- Onko reitit tarkoitettu kaikille kulkijaryhmille vai vain tietyille? / *Are the trails meant for all modes of transportation (walking, skiing, cycling etc.) or only for some specific mode?*
 - Miten vuodenajat vaikuttavat tähän? Onko samalla reitillä eri vuodenaikana eri käyttäjiä, vai onko olemassa reittejä, jotka ovat ympärivuotisesti esim. kävelijöiden tai pyöräilijöiden käytössä? / *How do seasons affect this? Does the same trail have different user groups in different seasons, or are there trails which are in bicycles' or pedestrians' use all year around?*
 - Miten käyttäjälle viestitään, onko reitti talvikunnossapidetty? / *How do you signal the user in the wintertime that if the trail is maintained?*
 - Onko opastetuilla luontopoluilla pyöräily sallittu (jos teillä on niitä)? / *Is it allowed to cycle in your nature trails (if you have them)?*
- Miten reitti osoitetaan käyttäjälle? Käytetäänkö virallisia liikennemerkkejä (esimerkit alla seuraavissa kuvissa) vai muuta opastusta? / *How do you signal the trail to the user? Do you use official traffic signs (Finnish examples in the following pictures) or other type of guidance?*



- Onko reittien opastusten suunnittelussa olemassa jokin selkeä periaate? Jos on, niin miten siihen on päädytty ja onko sitä kehitetty ajan kuluessa? / *Do you have a clear principal to follow when planning the signage of the trails? If so, how have you ended up with it and have you developed it over time?*
- Miten reittien opasteet ovat toimineet? Miten koette onnistuneenne merkinnöissä? Millaisia ongelmia tai kehitystarpeita olette löytäneet? / *How has the signage of the trails worked? How do you think you have succeeded with the signage?*
- Jos teillä on monikäyttöreittejä, niin miten niillä on saatu hiihtäjät ja muut reitin käyttäjät pysymään eri osuuksilla? Ovatko opasteet samoja kesällä ja talvella? Miten monikäyttöreittien talvikunnossapito hoidetaan? / *If you have multi-use trails in the wintertime, how have you managed to keep skiers and other trail users in different parts of the trail? Are the signs in these trails same in summer and wintertime? How do you do winter maintenance in these trails?*
- Onko teillä ylläpidettyjä pyöräreittejä käytössä talvisin? Miten ne opastetaan? / *Do you have maintained bicycle trails also in wintertime? How do you signal them?*

LIITE B: MUISSA HAASTATTELUISSA KÄYTETYT KYSYMYKSET

Jaakko Leinonen, ylitarkastaja, Tukes. Puhelinhaastattelu, käyty 31.5.2022

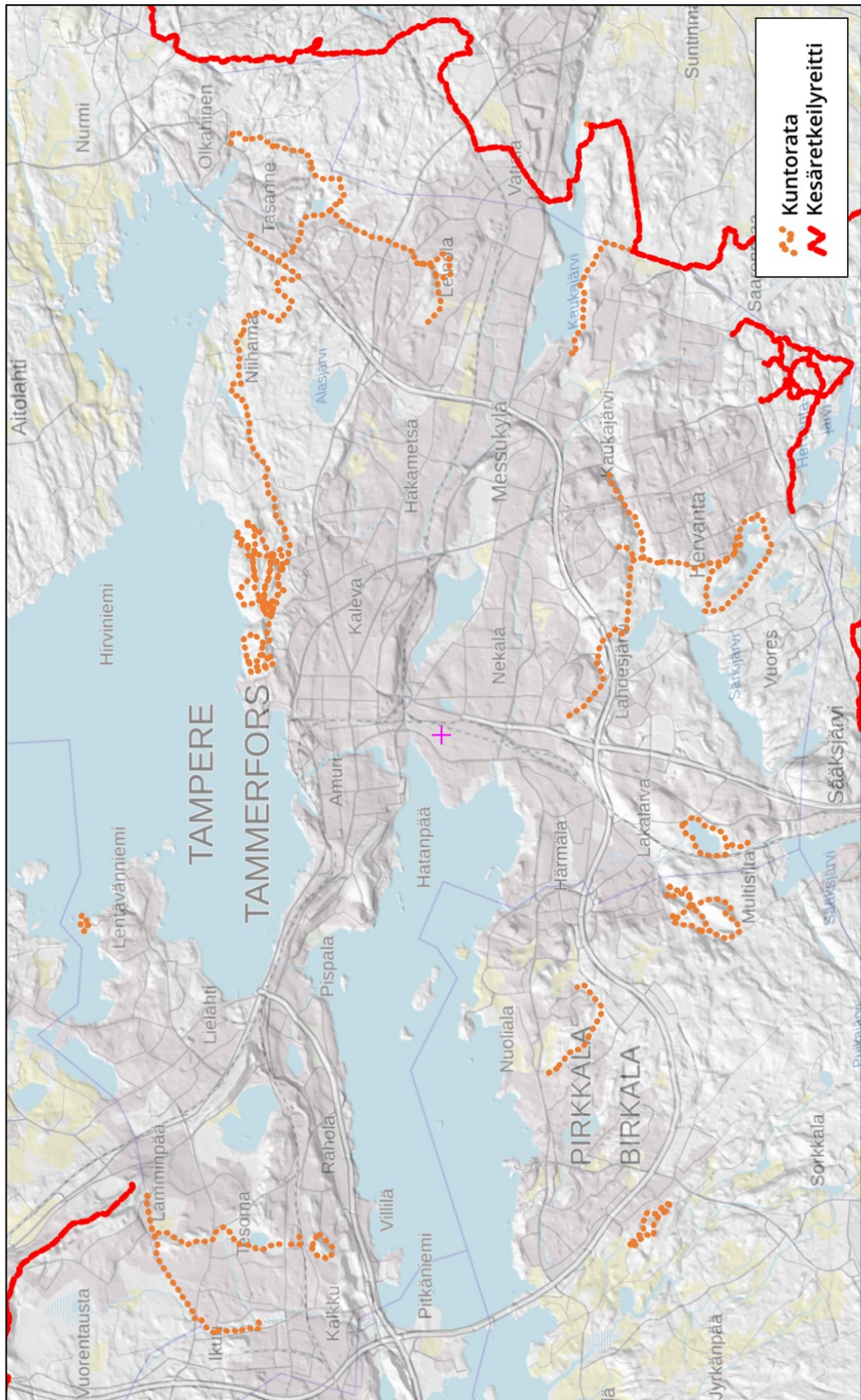
Kahden ulkoilureitin (esim. latu ja kunnan maastopyöräreitti) risteyksessä SFS-standardin risteysopaste, onko tämä riittävä merkintä?

Jos ladulla on ympärivuotisesti SFS:n latuopasteet, niin onko tarve opastaa käyttäjille, että "latu ei tällä hetkellä ole käytössä"? Vai riittääkö esimerkiksi se, että reitinpitäjän nettisivuilla kerrotaan ladun senhetkinen kunto ja opastaulussa kerrotaan, että "ladulle on tultava asianmukaisin välinein ja latu on käytössä vain sään salliessa"?

Sami Hurinki, vastaava pysäköinnintarkastaja, Tampereen kaupunki. Puhelinhaastattelu, käyty 12.8.2022

Voiko uuden tieliikennelain myötä kaupungin pysäköinninvalvonta sakottaa kaikilla teillä ja reiteillä Tampereella?

LIITE C: TAMPEREEN ULKOILUREITIT



Muokattu kohteesta Retkikartta 2022.

LIITE D: TAMPEREEN LUONTOPOLUT



Muokattu kohteesta Oskari-karttapalvelu 2022.

