

# **Ulkoilureitistön suunnittelu**

Case Virtain monikäyttöreitti



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Rakennetun ympäristön koulutus

Kevät 2022

Heikki Roponen

---

Tekijä	Heikki Roponen	Vuosi 2022
Työn nimi	Ulkoilureitistön suunnittelu. Case Virtain monikäyttöreitti.	
Ohjaaja	Heikki Peltoniemi	

---

## TIIVISTELMÄ

Kuntien tulee huolehtia väestön omatoimisen liikunnan olosuhteiden edistämisestä, kuten liikuntapaikkojen rakentamisesta ja ylläpitämisestä. Paikallisiin luontoliikunnan mahdollisuuksiin panostaminen lisää kunnan vetovoimaa myös matkailun näkökulmasta. Viime vuosina lisääntynyt omatoimisen liikkumisen kasvu asettaa haasteita erityisesti reittien ja retkeilyalueiden turvallisuudelle. Turvallisuuden näkökulmasta on keskeistä, että etenkin kokemattomat reittien käyttäjät ja uudet liikkumisen muodot huomioidaan reitistöjen suunnittelu- ja muutostöissä.

Opinnäytetyön teoreettisen osassa selvitettiin ulkoilureittisuunnitteluprosessin kulku, suunnittelua ohjaavat määräykset ja suositukset sekä monikäyttöisyyden vaikutukset ulkoilureitistön suunnitteluun. Toiminnallisessa osassa kuvattiin Virtain kaupungin tilaaman monikäyttöisen ulkoilureitistön suunnitteluprosessia sekä tehtyjä suunnitteluratkaisuja.

Virtain keskustaajaman läheisyyteen suunniteltiin noin 35 km pituinen lähivirkistysalueena toimiva monikäyttöinen ulkoilureitistö. Ulkoilureitistön suunnittelun tärkeimmät osuudet ovat suunnitteluprosessin alkuvaiheet. Suunnittelu edellyttää koko hankkeen ajan hyvää yhteistyötä sidosryhmien kanssa ja laajaa osallistamista suunnitteluprosessiin.

Monikäyttöisen reitistön toteutus vaatii tavallista laajempaa turvallisuusnäkökohtien huomioimista ja panostusta reitistöä annettavaan informaatioon. Reitin ylläpitäjän vastuut reitistön turvallisuuteen liittyen määräytyvät kuluttajaturvallisuuslain perusteella.

Avainsanat Reittisuunnittelu, ulkoilureitti, ulkoilualue, lähivirkistysalue, monikäyttöreitistö  
Sivut 35 sivua ja liitteitä 3 sivua

---

Author Heikki Roponen

Year 2022

Subject Planning of the Outdoor Route.

Case Multi-purpose Outdoor Route of Virrat Municipality.

Supervisor Heikki Peltoniemi

---

#### ABSTRACT

Municipalities must ensure that they promote the conditions for independent physical activity of the population. Investing in local outdoor exercise opportunities will also increase the attractiveness of the municipality from the perspective of tourism. In recent years, the increase of independent exercise has caused challenges to the safety of outdoor routes and recreation areas. From the point of view of safety, it is essential that inexperienced route users and new type of sport activities are considered in the outdoor planning and alteration work of routes.

The theoretical part of the study examines the outdoor route planning process, the regulations and recommendations guiding the planning and the effects of multifunctional use on the planning of the outdoor route. The operational part describes the planning process of the multi-purpose outdoor route, as well as the design solutions made. The work is commissioned by the City of Virrat.

Approximately 35 km multi-purpose outdoor route was planned in the vicinity of the city centre. The most important stages of the outdoor route planning are the initial stages of the planning process. Planning requires good cooperation with stakeholders throughout the project, as well as their extensive involvement in the planning process. The implementation of a multi-purpose outdoor route requires extensive consideration of safety aspects.

Act.Keywords Outdoor route planning, outdoor route, outdoor recreation area, nearby recreation area, multi-purpose outdoor route

Pages 35 pages and appendices 3 pages

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Ulkoilureitistön suunnittelu ja toteutus .....	3
2.1	Reitistöhanke vaiheet.....	3
2.1.1	Tavoitesuunnittelu .....	4
2.1.2	Käynnistämisaikavaihe.....	4
2.1.3	Yleissuunnittelu .....	5
2.1.4	Toteuttamissuunnittelu .....	7
2.1.5	Rakentamisaikavaihe .....	8
2.1.6	Viestintä .....	9
2.1.7	Ylläpito ja kehittäminen .....	10
2.2	Reitistösuunnittelua ohjaavat tekijät, suositukset ja määräykset.....	11
2.2.1	Kaavoitus ja kaavamääräykset .....	11
2.2.2	Kuluttajaturvallisuus .....	13
2.2.3	Maiseman huomioiminen suunnittelussa.....	14
2.2.4	Reitistön mitoitus, maasto ja pintamateriaali.....	17
2.2.5	Viitoituksen ja opastuksen suunnittelu.....	17
2.2.6	Kestävän kehityksen huomioiminen suunnitteluhankkeessa.....	19
2.2.7	Ulkoilureitistön monikäytön vaatimukset.....	20
3	Virtain monikäyttöreitistön suunnittelu.....	22
3.1	Virrat toimintaympäristönä .....	22
3.2	Reitistön tavoitesuunnitteluvaihe.....	23
3.3	Reitistön käynnistämisaikavaihe .....	24
3.4	Reitistön yleissuunnittelu .....	25
3.5	Reitistön toteuttamissuunnittelu.....	26
3.6	Reitistöhanke viestintä.....	28
3.7	Ehdotuksia reitistön ylläpitoon ja kehittämiseen .....	29
4	Johtopäätökset .....	31
	Lähteet.....	33

## **Kuvat, taulukot ja kaavat**

Kuva 1. Reitistöhanke vaiheet. ....	3
Kuva 2. Draaman kaari (Komulainen, 2013, s. 50). ....	16
Kuva 3. Reitin alustava linjaus hankesuunnitelmassa. ....	24

## **Liitteet**

Liite 1	Virtain maastoliikuntareitti, reitistön linjaus ja retkeilyrakenteet
Liite 2	Virtain maastoliikuntareitti, reittimerkintöjen sijoittuminen maastoon
Liite 3	Virtain maastoliikuntareitti, luonnos opastetaulusta

## 1 Johdanto

Pääosa Suomen liikuntapaikoista on kuntien omistuksessa. Kuntien järjestämän liikuntatoiminnan velvoitteista säättävät Suomen perustuslaki, kuntalaki, terveydenhuoltolaki ja liikuntalaki. Liikuntalain mukaan kunnan peruspalveluluonteisena tehtävänä on yleisten paikallistason edellytysten luominen liikunnalle. Julkisten liikuntapalveluiden järjestämisen lisäksi tällä tarkoitetaan, että kunnan on huolehdittava väestön omatoimisen liikunnan olosuhteiden edistämisestä, kuten liikuntapaikkojen rakentamisesta ja ylläpitämisestä. Kuntien panos omatoimisen liikunnan edistäjänä nähdään välttämättömänä ja tämän vuoksi valtion liikuntapaikkarakentamisen tuki ohjataankin liikuntalain nojalla ensisijaisesti kuntien liikuntapaikkatarjontaa tukeviin hankkeisiin. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2018, ss. 29–30; Virta, 2016, ss. 78–85, 88)

Liikunnan olosuhteiden edistämistä kunnissa tulee tukea käsittelemällä liikuntaa osana kunnan yleistä kehittämistä ja asukasviihtyvyyttä. Liikuntaan liittyvien toimenpiteiden osalta päätökset tuleekin tehdä koko kunnan näkökulman lisäksi myös kunnan eri toimialojen näkökulmasta. Liikkumisen olosuhteet muodostuvat kokonaisuudesta, jossa rakennettu ja luontoympäristö sekä niihin liittyvät palvelut mahdollistavat kuntalaisten fyysisen aktiivisuuden. Kuntien alue- ja maankäytön suunnittelussa sekä kaavoituksessa tulee erityisesti huomioida kävely-, pyöräily- ja luontoliikuntamahdollisuuksien lisääminen, sillä näiden lajien osuus omatoimisesta liikunnasta on merkittävä. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2018, ss. 29–30)

Hyvät luontoliikuntamahdollisuudet lisäävät myös kunnan vetovoimaa matkailun näkökulmasta. Matkailun merkitys elinkeinona korostuu erityisesti maaseutumaisilla alueilla. Matkailu tukee alueiden kehittymistä kasvukeskusten ulkopuolella ja vahvistaa tasapainoista aluerakennetta, jonka myötä matkailun tuoma kysyntä mahdollistaa monipuolisempia rakenteita myös paikallisille asukkaille. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019, ss. 15–16)

Matkailun toimialaraportin (Marski, 2021, s. 57) mukaan viime vuosina on havaittu selkeää matkailijoiden omatoimisuuden kasvua erityisesti luontopalvelujen käytön osalta. Koronapandemian vauhdittama ulkona liikkumisen lisääntyminen näkyy merkittävänä

kasvuna kansallispuistojen ja ulkoilualueiden kävijämäärissä. Omatoimisen liikkumisen kasvu asettaa haasteita erityisesti reittien ja retkeilyalueiden turvallisuudelle. Uusien ja kokemattomien luonnossa liikkujien turvallisuuden takaaminen edellyttää vahvaa panostusta reittien ennakkoinformaation suhteen sekä opastukseen ja viitoitukseen itse luontokohteissa. Ulkoilureittien ja retkeilyalueiden turvallisuuteen vaikuttavat myös uudet liikkumisen muodot ja sitä kautta lisääntynyt tarve reittien monikäytölle. Turvallisuuden näkökulmasta onkin keskeistä, että uudet lajit ja kokemattomat käyttäjäryhmät huomioidaan reitistöjen suunnittelu- ja muutostöissä. (Marski, 2021, ss. 57–58)

Opinnäytetyön tilaajana on Virtain kaupunki. Tarve maastoon merkityn ulkoilureitistön suunnittelutyölle havaittiin kesällä 2020. Syksyllä aloitettiin suunnitteluprosessi useat käyttäjäryhmät huomioivan reitistön toteuttamiseksi kuntalaisten ja matkailijoiden käyttöön. Työn teoreettisen osan tietopohjan tarkoituksena on kuvata ulkoilureitihankkeen suunnittelun ja toteutuksen prosessi, sekä selvittää suunnittelua ohjaavat määräykset ja suositukset. Työn rajaus käsittää kuntataajamiin kytkeytyvät maastoon rakennettavat lähiliikuntareitistöt, joilla liikkuminen tapahtuu käyttäjän omin voimin. Toiminnallisessa osuudessa kuvataan Virtain alueelle suunnitellun monikäyttöisen ulkoilureitistön suunnitteluprosessia, sekä tehtyjä suunnitteluratkaisuja. Opinnäytetyö vastaa kysymyksiin: Mitä tietoa ja ohjeistusta on saatavilla ulkoilureitistön suunnitteluun ja toteutukseen? Mitä asioita on huomioitava reitistöä suunniteltaessa? Miten toteutetaan toimiva ja eri kohderyhmiä palveleva monikäyttöreitistö Virtain kaupunkikeskustan läheisyyteen?

## 2 Ulkoilureitistön suunnittelu ja toteutus

Suunnitteluhankkeen toteutus vastaa pääpiirteissään yleisesti julkisten rakentamishankkeiden prosessia. Reitistösuunnittelussa tärkeintä on mahdollistaa sidosryhmien laaja osallistuminen suunnitteluprosessin eri vaiheisiin, sillä reitistöä tehdään ensisijaisesti sen käyttäjille.

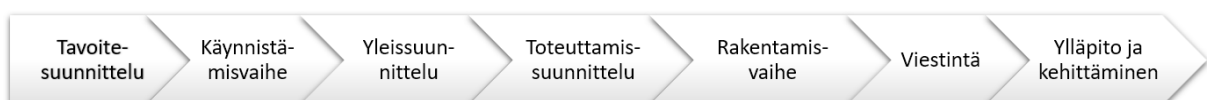
Suunnitteluprosessiin liittyvää laadukasta tietoa on löydettävissä runsaasti eri tietolähteistä. Tieto on kuitenkin melko hajallaan eri lähteissä ja uusimmat julkaisut lähinnä hankelähtöisesti tuotettua. Vanhempi painettu alan kirjallisuus on teknisestä näkökulmasta tänä päivänäkin kohtuullisen ajantasaista.

### 2.1 Reitistöhankkeen vaiheet

Reitistöhankkeen vaiheet ovat samankaltaiset erilaisissa suunnittelukohteissa, suunnittelun painotus vain muuttuu. Matkailukeskusten läheisyyteen sijoittuvien reitistöjen suunnittelussa painottuvat paikallisten yritysten tarpeet ja toiveet, sekä maankäytön suunnitelmat. Kunnallisen lähivirkistysalueen reitistösuunnittelun painotus on kuntalaisten jokapäiväisen ulkoilutarpeen tukemisessa. Lisäksi reitistön suunnittelutyötä ohjaa sen pääasiallinen käyttömuoto.

Kuvassa 1 esitetyt reitistöhankkeen vaiheet on nimetty Rakennustietosäätiön (2006) Kuntoreitit -ohjetiedostossa sekä Karjalainen & Verhe (1995) Ulkoilureitti -teoksessa kuvattujen prosessien termejä yhdistellen. Samat hankkeen vaiheet kuvataan myös muualla lähdekirjallisuudessa hieman eri termein kuvattuna.

Kuva 1. Reitistöhankkeen vaiheet.



Opinnäytetyön seuraavissa alaluvuissa on kuvattuna kunkin vaiheen sisältöä yksityiskohtaisemmin.



### 2.1.1 Tavoitesuunnittelu

Reitistöhankeen tavoitesuunnittelu aloitetaan, kun sille havaitaan tarve joko osana alueellisia ja kunnallisia tavoitteita tai kuntalaisten ja muiden sidosryhmien aloitteena. Tavoitesuunnittelu toteutetaan ennen varsinaisen suunnittelutyön aloittamista ja sen päätteeksi voidaan myös päättää olla toteuttamatta reitistöä. Tavoitesuunnitteluvaiheessa toteutetaan tarveselvitys, jolla selvitetään reitistön todellinen kysyntä, mahdollinen käyttötarkoitus ja käyttäjäpohjan suuruus. Tarveselvitystä voidaan tehdä väestöpohjaisten kyselyiden avulla, sekä keskustelemalla eri tahojen kanssa reitistön tarpeellisuudesta. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 68–69; Rautiainen, 2003, s. 39)

Reittien tarve voi pohjautua esimerkiksi kuntalaisten ulkoilumahdollisuuksien lisäämiseen, ohjaamaan alueen- ja sen kulkureittien käyttöä, matkailun edistämiseen tai se voi perustua erityisten kohderyhmien tarpeisiin. Reitit tulisi lisäksi aina kytkeä kuntatasolla osaksi laajempaa kokonaisuutta, tukien kunnan pitkän tähtäimen tavoitteita ja maankäytön tarpeita, sekä virkistyspalvelujen toteuttamissuunnitelmaa. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 68–69)

Reitin tarve ja käyttötarkoitus määrittelevät reittityypin. Reitille on hyvä määritellä myös teema, joka tuo esiin sen vetovoimatekijät ja erityispiirteet. Hankkeen lähtökohtia arvioitaessa on otettava useimmiten huomioon myös reitistöhankeen rahoituksen suunnittelu. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 68–69)

### 2.1.2 Käynnistämisvaihe

Käynnistämisvaiheessa hankkeelle laaditaan alustava aikataulu sekä varmistetaan hankkeelle rahoitus ja riittävä työvoima. Hankkeelle kootaan laajapohjainen suunnitteluryhmä. Yleisvastuu reitistöhankeesta tulee olla kuitenkin selkeästi yhdellä taholla ja sovitulla henkilöllä, joka seuraa työn edistymistä ja jakaa informaatiota hankkeen eri osa-alueita toteuttaville. Useimmissa tapauksissa ulkoilureitin suunnittelee ja toteuttaa kunta, yhdessä sidosryhmiensä kanssa. Suunnittelussa on aina hyvä olla mukana sellaiset kunnan viranhaltijat, joiden vastuualueelle hankkeen eri osa-alueet kuuluvat. Suunnitteluryhmässä tulisi lisäksi olla mukana kaikki hankkeeseen liittyvät ja siitä kiinnostuneet sidosryhmät.

Reitistön sijainnista ja laajuudesta riippuen hankkeesta on hyvä konsultoida myös alueellista ELY-keskusta etenkin, mikäli reitistö tullaan muodostamaan reittitoimituksella.

Reittitoimituksesta kerrotaan opinnäytetyön luvussa 2.1.4. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 70–71; Rautiainen, 2003, s. 39)

Suunnittelualueen maanomistajat kannattaa ottaa mukaan keskusteluihin jo hankkeen käynnistämävaiheessa, jolloin suhtautuminen hanketta kohtaan on todennäköisesti myönteisempi. Maanomistajilta saadaan myös ajankohtaista tietoa reittilinjauksia estävistä toiveista ja toimenpiteistä, jotka kohdistuvat suunnittelualueelle. Suurempien maanomistajien, kuten Metsähallituksen, kuntien ja seurakuntien maita hyödyntämällä, voi yhdellä luvalla saada rakennettua kilometrien pituisia reittejä. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 70–71)

Muita reitistöistä kiinnostuneita sidosryhmiä ovat esimerkiksi erilaiset yhdistykset. Luonnonsuojeluyhdistyksillä voi olla arvokasta tietoa reitistön vaikutuksesta luontoon ja ympäristöön. Paikallista latuyhdistystä voi kiinnostaa reitin vaikutukset ulkoiluun ja luontoliikuntaan. Kyläseuroja saattaa innostaa kylän tunnetuksi tekeminen reitistön avulla. Urheiluseurat haluavat todennäköisesti olla mukana kehittämässä erilaisten maastoliikuntalajien olosuhteita. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 70–71)

Kunnan vakituisilla ja kesäasukkailla saattaa olla myös toiveita ja ideoita reitistön suhteen. Matkailijoille voi esittää kysymyksiä, minkälainen reitistö saisi tulemaan paikkakunnalle ja viipymään pidempään. Matkailuyrittäjät ja muut luontopohjaisia palveluita tarjoavat paikalliset yritykset tuntevat paikallisen tarpeen ja kaipaavat kenties reitistöihin liittyvää infraa omien toimiansa tueksi. Kunnallinen tai seudullinen matkailutoimija on myös hyvä antamaan laajempaa näkemystä matkailijoista ja heidän tarpeistaan. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 70–71)

### **2.1.3 Yleissuunnittelu**

Reitistön varsinainen suunnittelutyö aloitetaan alueen taustatietojen selvittelyllä. Yleissuunnitteluvaiheessa reitistölle haetaan alustavaa linjausta selvittämällä käyttöön sopivat ja vältettävät alueet. Reittivaihtoehtoja voidaan kartoittaa hyödyntämällä

karttatietoa, olemassa olevan polkuverkostoa, sekä esimerkiksi erilaisten harrastajaryhmien verkossa jakamaa reittidataa. Paikkatietojärjestelmien käyttöä voidaan pitää keskeisenä osana nykyaikaista suunnitteluprosessia. Paikkatietoa voidaan kerätä aineistoa eri viranomaistahoilta, analysoida ja tulokset voidaan helposti visualisoida osallistavan suunnittelun ja päätöksenteon välineiksi. Paikkatiedon yhteiskäytöllä voidaan tehostaa ja lisätä kaikkien suunnitteluosapuolien keskinäistä vuorovaikutusta etenkin, myös useiden eri organisaatioiden yhteisissä projekteissa. Paikkatietoa voidaan hyödyntää myös maisemälähtöisessä maankäytönsuunnittelussa, esimerkiksi luontomatkailukeskusten maisemarakenneanalyysissä. Analyysin avulla voidaan ohjata ja hallita matkailurakentamisen vaikutuksia elinympäristöön ja ekologiaan ja löytää eri maankäyttömuodoille kulutuskestävyytensä ja uusiutumiskykynsä puolesta soveltuvat alueet. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 75, 78; Sarala, 2007, ss. 23–24; Sarala & Uusitalo, 2007, ss. 29–30)

Maakunta-, yleis- ja asemakaavoista tutkitaan alueiden suunniteltu käyttö. Mikäli alue on kaavoitettu esimerkiksi rakentamisen käyttöön, reittilinjauksen vienti kyseiselle alueelle vaatii kaavamuutosta ollakseen pysyvä. Reitistölinjauksia tehdessä otetaan huomioon myös kaavoihinkin merkityt arvokkaat luontokohteet. Merkitty reitti ohjaa suurimman osan kävijöistä kulkemaan reittiä pitkin, jolloin reitin linjauksella on mahdollista kiertää suojeltava ja ekologisesti herkkä alue kokonaan tai ohjata kulkeminen jollekin tietylle kulkuväylälle. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 78)

Vuodenajat vaikuttavat reitin käytettävyyteen. Keväisin ja syksyisin maaperän kosteus lisääntyy ja polut ja reitit pehmenevät osin käyttökelvottomiksi. Reittilinjauksia mietittäessä reitit kannattaa suunnitella pääsääntöisesti kulutusta hyvin kestäville alueille. Reitin monipuolisuuden ja maisemakohteiden saavutettavuuden kannalta tämä ei aina onnistu. Erilaisilla rakenteilla ja kestäväinneillä, kuten silloilla, pitkospuilla, portailta ja sorastuksilla, saavutetaan myös herkimpiä ja vaikeapääsyisimpiä luontokohteita. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 75–77)

Reitistön pääasiallinen käyttäjäryhmä vaikuttaa reittilinjausten suunnitteluun. Esteettömät ja saavutettavat polut suunnitellaan erilaisin kriteerein, kuin erämaahan sijoittuvat vaellusreitit. Vaikka korkeusvaihtelut lisäävät reitin kiinnostavuutta, niin suunnittelussa ylä-

ja alamäet tulee suunnitella tavoitesuunnitteluvaiheessa sovitun pääkäyttäjärühmän ehdoilla. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 75–76)

Maisema- ja kulttuurikohteet lisäävät usein reitistön kiinnostavuutta. Reitien käyttäjärühmästä ja teemasta riippuen reitti voidaan tarinallistaa esimerkiksi historia- tai luontotiedon avulla. Uudet reitit kannattaa mahdollisuuksien mukaan liittää jo valmiisiin ulkoilureitteihin ja niiden palveluverkostoon. Saavutettavuuden kannalta reitit on hyvä viedä reitit mahdollisten matkailukohteiden, jolloin reitistö palvelee mahdollisimman hyvin myös paikallisten matkailuyritysten asiakkaita. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 77)

Yleissuunnitteluvaiheessa kerättyjä tietoja verrataan alueen maanomistustietoihin, jotta saadaan tietoa alueiden käytettävyydestä. Maanomistajien suhtautuminen reitistöhankeeseen vaikuttaa ratkaisevasti reitistön suunnitteluun. Hyvällä keskusteluyhteydellä saavutetaan yhteisymmärrys reitin linjauksesta. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 78)

Taustatietojen kartoituksen jälkeen, reitistön alustava linjaus voidaan suunnitella kartalle esimerkiksi paikkatieto-ohjelmiston avulla. Reitien linjaus saadaan hahmoteltua soveltuville alueille taustatietona kerättyä paikkatietoa yhdistelemällä ja vertailemalla. Kartalle merkitään tiedossa olevat soveltuvat alueet reitistön kulkulinjoiksi, mahdollisesti tiedossa olevat reitin lähtö- ja päätepisteet ja muut reitistön kannalta tärkeät alueet. Myös eri syistä vältettävät alueet kannattaa merkitä kartalle. Suunnittelussa kannattaa mahdollisuuksien mukaan hyödyntää jo olemassa olevaa polku- ja reittiverkostoa. Pidemmillä reiteillä täytyy huomioida myös riittävä määrä muita retkeilyrakenteita, kuten taukopaikkoja. Taukopaikkojen etäisyydet riippuvat reitistön pääasiallisesta käyttömuodosta ja reitin vaativuudesta. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 78)

#### **2.1.4 Toteuttamissuunnittelu**

Toteutussuunnitelmassa suunnitellaan reitin tarkka linjaus, sekä tarvittavat rakenteet ja niiden sijoittaminen. Maanomistuksiin liittyvien käyttöoikeuksien hankinta kannattaa aloittaa varsinkin keskeisille osioille hyvissä ajoin, viimeistään toteuttamissuunnitteluvaiheen

alussa. Muita toteutussuunnitteluun liittyviä vaiheita ovat toteutusasiakirjojen ja kustannusarvion laadinta. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 81)

Maapohjan käyttöoikeuksien osalta yksinkertaiset käyttöoikeussopimukset ovat yleisesti käytetty tapa reitin perustamisessa. Käyttöoikeussopimus on maanomistajan ja reitin haltijan välille tehtävä määräaikainen sopimus ja menettelynä kevyin mahdollinen. Käyttöoikeussopimusmenettely soveltuu alueille, joissa maanomistajia on kappalemääräisesti suhteellisen vähän ja he suhtautuvat myönteisesti reitin rakentamiseen. Käyttöoikeussopimusten huonona puolena voidaan mainita sopimusten määräaikaisuus. Yksi reitistön varrella purkautuva sopimus voi pahimmillaan estää koko reitin käytön. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 81–82)

Toinen tapa muodostaa ulkoilureitti on ulkoilulain mukainen reittitoimitus. Ulkoilureitin perustaminen edellyttää, että kunta laatii reittisuunnitelman ja hyväksyytään sen alueellisella ELY-keskuksella. Reittisuunnitelmaa ei tarvita, mikäli ulkoilureitti on merkitty vahvistettuun asema- tai yleiskaavaan tai asianosaiset ovat ennalta sopineet alueen luovuttamisesta ulkoilureittikäyttöön. Maanmittauslaitos suorittaa reittitoimituksen, jonka yhteydessä reitti merkitään kiinteistörekisteriin pysyvänä käyttöoikeutena kiinteistöjä rasittamaan. Reittitoimituksen yhteydessä kunta maksaa maanomistajille yksityistielain mukaisen korvauksen reitin alle jäävästä maapohjasta. Ulkoilureittitoimituksen avulla voidaan hakea reitistölle pysyvyyttä, mikäli reitistölle tullaan tekemään pitkäaikaisia investointeja kunnan tai paikallisten yrittäjien toimesta. Reittitoimitus on prosessina raskaampi ja pidempi kuin käyttöoikeussopimuksin tehtävä reitistö, mutta se kannattaa etenkin silloin, kun alueen maanomistus on pirstaloitunut tai reitistöstä sopiminen riitaantuu. (Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 82–83; Maanmittauslaitos, n.d.-a)

### **2.1.5 Rakentamisvaihe**

Rakentamisvaiheessa reitistölle toteutetaan suunnitellut rakenteet, kuten reittimerkinnot, opastetaulut, reitin maapohjan kestäväinnit ja retkeilyrakenteet. Rakentaminen voidaan toteuttaa kunnan omana työnä tai osallistaa paikallisia yhdistyksiä ja seuroja talkootyössä. Rakentamisvaiheen edetessä reitille tulisi myös laatia tarvittavat asiakirjat, kuten huoltosuunnitelma ja kuluttajaturvallisuuslain mukainen turvallisuusasiakirja.

Laajempia reitistön rakennustöitä tehdessä tulee huomioida rakentamisaikainen turvallisuus. Rakennushankkeisiin liittyvä tiedotusvelvollisuus edellyttää työmaataulun pystyttämistä rakennuspaikan läheisyyteen. Työmaataulusta tulee selvittää rakennustöiden alkamis- ja valmistumisaika, kuvaus työmaatoimenpiteistä sekä rakennuttajan yhteystiedot mahdollisia yhteydenottoja varten. Työmaalla käytettävät rakennusmateriaalit tulee säilyttää suojattuna. Rakentamisalueen maisemallisesti arvokkaat puut ja merkittävät luonnontilaiset alueet tulee suojata tarvittaessa huolellisesti. (Kuntaliitto, n.d.-b)

### **2.1.6 Viestintä**

Kuntien tehtävänä on luoda paikallistason edellytyksiä liikunnalle siten, että kyseisten tehtävien toteuttaminen kunnassa tapahtuu eri toimialojen yhteistyönä sekä kunnan asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksista huolehtien. Hyviä tapoja kuulla kunnan asukkaita ovat erilaiset keskustelu- ja kuulemistilaisuudet, sekä palveluita käyttävien asukkaiden kutsuminen mukaan kunnan toimielimiin ja suunnitteluryhmiin. (Kuntalaki 410/2015 § 22; Liikuntalaki 390/2015 § 5)

Viestintä on tärkeässä roolissa etenkin liikuntapaikkojen suunnitteluvaiheessa. Viestintä tulee kohdentaa oikealle kohderyhmä ja eri-ikäiset kuulijat huomioiden. Esimerkiksi lasten ja nuorten huomioiminen viestinnässä onnistuu piirustus-, kuva- tai videokilpailuiden avulla. Vanhempia kohderyhmiä saavutetaan someviestinnällä ja työpajoissa. Monipuolisella viestinnän keinovalikoimalla varmistetaan laaja osallisuus myös liikuntahankkeiden valmistelussa. (Virta, 2016, s. 90)

Reitistöhanke loppuvaiheessa viestintä painottuu reitistön monipuoliseen markkinointiin kunnan tiedotuskanavissa sekä potentiaalisten käyttäjäryhmien saavuttamiseen monikanavaisen tiedottamisen keinoin. Myös reitistön markkinointivaiheessa markkinointikeinojen ja -materiaalin tulee olla tietyille käyttäjäryhmille kohdennettua ja perustua reitin eri vetovoimatekijöihin kyseiselle käyttäjäryhmälle tärkeiden ominaisuuksien mukaisesti. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 114; Rautiainen, 2003, s. 39)

### 2.1.7 Ylläpito ja kehittäminen

Ulkoilureitin haltija on vastuussa reitin kunnosta ja turvallisuudesta huolellisuusvelvoitteen nojalla. Huolellisuusvelvoitteen valvovana viranomaisena toimii Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Ulkoilureitin ylläpidon hyvä taso on käytön edistämisen ja turvallisuuden kannalta hyvin tärkeää. Reittien tulee olla käytettävissä turvallisesti kaikkina vuodenaikoina ja kaikissa olosuhteissa, ellei opasteissa ole määritelty ylläpitoa vain tiettyinä vuodenaikoina. Mikäli ulkoilureitille on laadittu kuluttajaturvallisuuslain edellyttämä turvallisuusasiakirja, tulee asiakirja päivittää aina tarvittaessa. Turvallisuusasiakirjan tarpeellisuudesta ja sisällöstä kerrotaan opinnäytetyön luvussa 2.2.2. (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011 § 5, § 7, § 13; Rautiainen, 2003, s. 103)

Ulkoilureitin haltijan tulee laatia ulkoilureitille huoltosuunnitelma sekä pitää huoltopäiväkirjaa osana reitistön omavalvontaa. Huoltosuunnitelmasta selviää mitä kohteella tarkastetaan ja kuinka usein. Esimerkiksi sulanmaan aikaisen reitin infotaulut ja reittimerkinnot tarkistetaan keväällä kauden alkaessa ja tarkastus toimenpiteineen kirjataan huoltopäiväkirjaan. (Riikonen & Rautiainen, 2017, s. 20)

Liikuntaympäristölle tuotettavassa hoito- ja käyttösuunnitelmassa esitetään suuntaviivat alueen eri toiminnoille sekä ratkaisuja alueen kehittämiseksi. Suunnitelman avulla kartoitetaan nykytilanne alueen käytön ja ympäristön tilan suhteen. Suunnitelmassa sovitaan ympäristöhoidon, maiseman, luonnon ja kulttuuriperinnön säilyttämisen keinoista sekä pyritään yhdistämään eri osa-alueiden vaatimukset toisiinsa. Suunnitelmassa kannattaa käsitellä myös alueen saavutettavuutta, kuten pysäköintijärjestelyiden toimivuutta. Suunnitelmassa esiintuotuja kehityskohteita voidaan toteuttaa vähitellen suunnitellun aikataulutuksen mukaan. Kestävästi ja laadukkaasti kehitettyä liikuntaympäristöä voidaan pitää myös alueen kilpailu- ja vetovoimatekijänä. (Pouta & Heikkilä, 1998, s. 58; Pyykkönen, 2013, ss.79–80)

Palautteen käsittely sekä käyttäjätyytyväisyyden mittaaminen ovat tärkeä osa reitistön kehittämistoimenpiteiden suunnittelua (Rautiainen, 2003, s. 39).

## **2.2 Reitistösuunnittelua ohjaavat tekijät, suositukset ja määräykset**

Ulkoilureittisuunnitteluhankkeen toteutus edellyttää useiden suunnittelun yksityiskohtien sekä suositusten ja määräysten huomioimista suunnitteluprosessissa. Huomioitavat määräykset ja suositukset määräytyvät reitistön tyyppin ja kohderyhmän pohjalta ja ovat siten osittain reitistökohtaisia.

Opinnäytetyössä esitellään tärkeimmät huomioon otettavat suunnittelua ohjaavat tekijät kuntataajamiin kytkeytyvien ja maastoon rakennettavien lähiliikuntareitistöjen osalta, joilla liikkuminen tapahtuu käyttäjän omin voimin. Ulkoilureitistön monikäyttö pyritään huomioimaan yhtenä osana näitä ohjaavia tekijöitä.

### **2.2.1 Kaavoitus ja kaavamääräykset**

Liikuntapaikkarakentamista edistetään yhdyskuntasuunnittelun ja kaavoituksen keinoin, joista ensisijainen vastuu on kunnilla. Liikunnan olosuhteiden tavoitemäärittelyä tulee tehdä vuorovaikutuksessa asukkaiden, liikunnan asiantuntijoiden sekä liikennesuunnittelun edustajien kanssa. Kaavoituksen näkökulmasta kaavoitusprosessin osallisia ovat alueen maanomistajat, viranomaiset ja yhteisöt sekä ne asukkaat, joiden asumiseen tai työntekoon kaava saattaa olennaisesti vaikuttaa. Kaavaprosessin vuorovaikutteisuus varmistetaan laatimalla kaavoituksen aloitusvaiheessa osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jossa suunnitellaan osallistumisen käytänteet ja tarvittavat sidosryhmät. Liikuntasuunnittelun ja kaavoitusprosessin tärkeitä näkökohtia ovat erityisesti palveluiden saavutettavuus, kävely- ja pyörätieverkoston kehittäminen sekä luontoliikunnan mahdollisuuksien edistäminen. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2018, ss. 29, 31; Tenhola, 2012, ss. 45–46)

Virkistyskäyttöön haluttavan alueen varaaminen tapahtuu osoittamalla tarkoitukseen soveltuva alue maankäyttöä ohjaavista suunnitelmista eli kaavoista. Kaavajärjestelmä on kolmiportainen ja eri kaavatasojen välillä vallitsee hierarkia, jossa yleispiirteisempi kaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavaa. Kuitenkin yleispiirteisemmän kaavan oikeusvaikutus väistyy, mikäli alueelle vahvistetaan yksityiskohtaisempi kaava. Esimerkiksi kaavoista yleispiirteisien eli maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleis- tai asemakaavan



alueella muutoin, kuin yksityiskohtaisempien kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Kunnan tuleekin huolehtia kuntakaavojen ajantasaisuudesta ja maakuntakaavassa osoitettu uusi maankäyttöratkaisu voi olla keskeinen peruste yleis- ja asemakaavojen tarkistamiselle. Maakuntakaavan laatii ja hyväksyy maakunnan liitto ja kaavan vahvistaa ympäristöministeriö. Yleis- ja asemakaavan laatii ja hyväksyy kunta. (Haapanala ym., 2002, s. 43; Pouta & Heikkilä, 1998, ss. 24, 26)

Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan kehittämiselle tarpeelliset alueet. Maakuntakaavoitusta ohjaavat valtioneuvoston asettamat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Yksi alueidenkäytön päätavoitteista on kiinnittää huomiota laadultaan ja tavoitavuudeltaan hyvien virkistysalueiden riittävyteen ja virkistysyhteyksien jatkuvuuteen, jolloin yhtenäisiä luonnonalueita ei tulisi pirstoa tarpeettomasti muulla alueidenkäytöllä. Maakuntakaavassa virkistysaluevaraus on osoitettu merkinnällä V. Nämä alueet ovat virkistystoimintoihin varattuja alueita, joiden lopullinen luonne määritellään vasta yksityiskohtaisemman kaavasuunnittelun yhteydessä. Lisäksi MU-merkinnällä varustetut alueet ovat maa- ja metsätalousvaltaisia alueita, joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. (Pouta & Heikkilä, 1998, ss. 26–27; Tenhola, 2012, ss. 44–45; Ympäristöministeriö, 2017, s. 8; Ympäristöministeriö, 2000, ss. 17, 19)

Yleiskaava ohjaa yleispiirteisesti kunnan maankäyttöä sekä suoraa maankäyttöä ja rakentamista niillä alueilla, joille ei laadita asemakaavaa. Kunnalle voidaan yleiskaavan avulla luoda virkistysaluejärjestelmä, joka ohjaa virkistysalueiden pitkän tähtäimen suunnittelua kuntatasolla. Kunnan viheralueille voidaan laatia myös teemakohtaisia yleiskaavoja, jotka käsittelevät virkistystä ja luonnon elinvoimaisuuden ylläpitoa. Osayleiskaavojen avulla voidaan suunnitella esimerkiksi rakentamisoikeuksia, rantojen käyttöä tai virkistysaluekokonaisuuksia ja niiden välisiä yhteyksiä siten, että virkistysalueiden toteuttaminen helpottuu. Yleiskaavassa virkistyskäytön merkintöjä ovat V virkistysalue, VL lähivirkistysalue, VU urheilu- ja virkistyspalvelujen alue ja VR retkeily- ja ulkoilualue. MU-merkinnällä on esitetty maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. (Pouta & Heikkilä, 1998, s. 28; Tenhola, 2012, s. 45; Ympäristöministeriö, 2000, s. 30)

Asemakaava ohjaa alueidenkäytön yksityiskohtaiseen järjestämiseen, rakentamiseen ja kehittämiseen. Asemakaavalla voidaan säädellä kunnan virkistysalueen viherrakentamisen tasoa. Lähivirkistysaluumerkintää VL käytetään silloin, kun alue tulee säilyttää luonnonmukaisena. Muita kaavassa käytettyjä virkistysaluumerkintöjä voivat olla VU urheilu ja virkistyspalvelujen alue, VR retkeily- ja ulkoilualue ja MU maa- ja metsätalousalue, jolla erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. (Pouta & Heikkilä, 1998, s. 29; Ympäristöministeriö, 2000, ss. 44–45, 49)

Lähivirkistysalueet ja taajamametsät sijaitsevat lähes poikkeuksetta kuntien kaavoittamilla alueilla, jolloin yleis- ja asemakaava ohjaavat ulkoilureitin suunnittelua.

Virkistysaluumerkintöjen lisäksi kaavoissa voi olla huomioitavia päällekkäisiä alueiden erityisominaisuuksia ilmaisevia merkintöjä. Nämä voivat liittyä maiseman-, luonnon- tai kulttuuriympäristön sekä luonnonvarojen erityisiin arvoihin. Kaavamerkintöjen lisäksi kaavaan voi liittyä erillisiä suojelumääräyksiä, jotka voivat etenkin taajamametsäalueella rajoittaa metsänkäsittelyä. Esimerkiksi kunta tai paikallinen ELY-keskus voi antaa määräyksen, että maisemaa muuttavaa toimenpidettä ei saa tehdä ilman maisematyölupaa. (Tenhola, 2012, ss. 45–47)

### **2.2.2 Kuluttajaturvallisuus**

Ulkoilureitit ja merkityt polut ovat yleensä kunnan tarjoamia kuluttajapalveluita, joita koskee kuluttajaturvallisuuslain vaatimukset. Useista kuntoliikunnan ja ulkoilun palveluista tulee laatia turvallisuusasiakirja, mikäli olosuhteet niin vaativat. Yleisesti ottaen turvallisuusasiakirja tulee laatia kuluttajapalveluista, joista voi aiheutua vähäistä merkittävämpää vaaraa ihmisten turvallisuudelle. Myös ulkoilureiteistä, joilla liikkumiseen liittyy merkittäviä riskejä, tulee laatia turvallisuusasiakirja. Riskejä arvioitaessa huomioitavia tekijöitä ovat muun muassa alueen koko, sijainti, maasto- ja ympäristöolosuhteet, alueen käyttötarkoitus ja toiminnot sekä erityiskäyttäjryhmät. Lisäksi esimerkiksi reitin monikäyttöisyys lisää riskejä reitille ja saattaa näin ollen vaatia turvallisuusasiakirjan. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a)

Turvallisuusasiakirja on palveluntarjoajan kirjallinen kuvaus palvelun turvallisuusjärjestelystä. Turvallisuusasiakirjassa kuvataan palveluun liittyvät vaarat, sekä

toimenpiteet riskien hallitsemiseksi ja hätätilanteisiin varautumiseksi. Turvallisuusasiakirja kokoaa yhteen palveluun liittyvät turvallisuusasiat ja auttaa palveluntarjoajaa turvallisuuden jatkuvassa parantamisessa. Turvallisuusasiakirja on palveluntarjoajan omavalvonnan työkalu ja se toimitetaan Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle vain erikseen pyydettyäessä.

(Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-b)

Turvallisuusasiakirjan laatimisedellytysten täyttymisestä voi keskustella Turvallisuus- ja kemikaaliviraston asiantuntijan kanssa. Vapaaehtoisesti laadittua turvallisuusasiakirjaa voi käyttää apuna kohteen turvallisuuden parantamisessa. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a)

### **2.2.3 Maiseman huomioiminen suunnittelussa**

Maisemakokemuksen miellyttävyyteen vaikuttavia ominaisuuksia ovat maiseman monimuotoisuus, järjestys, luettavuus ja salaperäisyys. Monimuotoinen maisema sisältää virikkeitä, mutta silti maiseman tulee olla yhtenäinen ja selvästi jäsentyvä. Miellyttäväksi koettu maisema sisältää korkeuseroja, vettä, vehreyttä, vanhoja suuria puita ja polkuja. Maiseman tulee olla avara sekä muotojen ja niiden reunavyöhykkeiden tulee olla luonnollisia ja muutosten asteittaisia. Omaleimaisuus ja ainutkertaisuus ja erilaisten maisematilojen ja näkymien vaihtelu lisäävät ulkoilureitin kiinnostavuutta ja monipuolisuutta. Maiseman avoimuus tai sulkeutuneisuus vaikuttavat voimakkaasti maisemakokemukseen. Avointa maisemaa ovat suot, järvet, niityt sekä perinteinen maatalousmaisema. Suljettu luonnonmaisema on esimerkiksi metsää, jossa näkyvyys kauas on rajattu. Viihtyisän ulkoilureitin maisemat vaihtelevat painottuen kunkin alueen luonteenomaisiin piirteisiin.

(Karjalainen & Verhe, 1995, ss. 47–51)

Näkymällä tarkoitetaan tietyistä sijainnista katsoen erityistä arvoa tuottavaa maiseman aluetta. Houkuttelevassa näkymässä tulee olla sekä yhtenäisyyttä, että kiinnekohtia. Tällöin näkymän selväpiirteiset osa-alueet ja ryhmittely järjestelevät näkymää eri osien yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Kiinnekohta tai selväpiirteinen alue maisemassa ohjaavat katsetta ja toimivat lähtökohtana näköalan tarkastelulle, kun taas liiallinen elementtien ryhmittely aiheuttaa katseen harhailua. Kiinnekohdat siis muodostavat kontrastin taustansa suhteen ja vangitsevat hyvällä tavalla katsojan huomiota. Reitillä näköalojen suunnittelu edellyttää

näkymätyyppien ja katselusuuntien kartoittamista. Näköalapaikkojen hoidossa tulee varoa, että maiseman etualan puut eivät kilpaile näkymän kanssa, vaan lähinnä kehystävät näkymää. Suuren maisemapuun jättäminen etualalle antaa syvyyttä pitkälle ulottuvalle näkymälle ja luo näkymälle perspektiivin. (Komulainen, 2012, s. 154)

Ulkoilureiteillä metsäiset osuudet kattavat yleensä valtaosan pituudesta, jolloin metsäosuuksien linjaukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Käytännössä reitin maisematekijöitä voi olla vaikeaa huomioida, sillä reitti on usein linjattava maanomistusolojen sekä maaston kulkukelpoisuuden perusteella. Jatkuvasti muuttuvan metsän maisemakuvaa ei voida pysäyttää mihinkään tilaan, jonka vuoksi metsän ja reittiympäristön puustoa ja kasvillisuutta hoidetaan siten, että se luo monipuolisen ja viihtyisän tunnelman. Ihanteelliseksi koettu ulkoilumetsä on yleensä avara ja väljä, kookkaiden ja vanhojen puiden muodostama metsää. Kerroksellinen, erikokoisia ja -ikäisiä puita kasvava ja luonnontilaiselta vaikuttava metsikkö on mielenkiintoisempi kuin tasaikäinen. Vanhat ja suuret puut ovat maisemallisesti tärkeitä ja useat puulajit saavat aikaan maiseman vaihtelua. Metsissä hyvä näkyvyys lisää turvallisuuden tunnetta, mutta tiheillä osuuksilla voidaan kuitenkin peittää ikävännäköisiä alueita. Suhteellisen runsas pensaskerros monipuolistaa maisemaa ja jäsentää metsikkönäkymää. (Karjalainen & Verhe, 1995, s.53)

Maiseman huomioimisen lisäksi ulkoilureitin kiinnostavuutta voidaan lisätä hyödyntämällä dramaturgiassa käytettyä draaman kaari-menetelmää. Tällöin kuljettava polku ohjaa kokemusta maisemasta ja kuljettaa käyttäjää tilasta, näkymästä ja kokemuksesta toiseen. Kuvassa 2 on kuvattu draaman kaarimenetelmä ruotsalaisen dramaturgi Ola Olssonin mukaan. (Komulainen, 2013, s. 50)

Kuva 2. Draaman kaari (Komulainen, 2013, s. 50).



Polun alku houkuttelee matkaan ja motivoi kulkijaa antamalla pieniä vihjeitä siitä, mitä on tulossa. Tämä voi tarkoittaa sitä, että opasteissa annetaan tietoa polun teemasta ja reiteistä. Tie polulle voi kulkea hienon portin tai muun maisemakohteen ohitse. Keskivälin kiihdytysosuus lisää odotuksen tunnetta ennen draaman kaaren lakipistettä. Tätä voidaan lisätä lisäämällä maiseman kerroksellisuutta. Puiden runkojen läpi pilkistävä maisema tuo syvyyssulottuvuutta maisemaan. Suuret yksittäiset luontoelementit, kuten puut ja kivet ovat tärkeitä lähimaiseman aksentteja, jotka korostavat maisemaa. Polun kohokohta voi olla esimerkiksi maiseman korkein kohta, näköalapaikka, joka avautuu pienen ponnistelun jälkeen. Luontevia paikkoja kohokohdalle ovat maamerkit ja maiseman reunakohtat ja portit. Mittakaava korostaa luontoon sulautumisen tunnetta. Lähtöpaikalle paluu antaa kokemuksen siitä, että matkan aikana on oppinut tai kokenut jotain uutta ja luontokokemus on elvyttänyt tai koskettanut kulkijaa. (Komulainen, 2013, ss. 50–51)

Maiseman lisäksi ulkoilureitin vetovoimatekijöitä voivat olla esimerkiksi luonnonsuojelun tai kulttuurihistorian näkökulmasta arvokkaat kohteet. Tärkeintä on, että erilaisia kohokohtia on riittävästi reitin pituudella ja pidempien reittien jokaisella päiväetapilla. Reitin läheisyydessä oleviin vetovoimaisiin kohteisiin voidaan tehdä pistoja varsinaiselta reitiltä. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 57)

#### 2.2.4 Reitistön mitoitus, maasto ja pintamateriaali

Reitistön mitoitus riippuu reitistön sijainnista ja käyttötarkoituksesta. Käyttöpaine reitistöillä on suurempi taajamissa ja matkailukeskuksissa kuin taajamien ulkoilupuolella. Reitien käyttötarkoitus vaikuttaa ulkoilureitin leveysuuntaiseen mitoitukseen. Mikäli reitillä on tarkoitus kulkea yksi kerrallaan tai jonomuodossa, riittää reitin leveydeksi 1,5 metriä. Kolme metriä leveällä ulkoilureitillä kaksi rinnakkaista jalankulkijaa ja pyöräilijä pystyvät kohtaamaan toisensa turvallisesti. Reitien leveydellä ei ole havaittu olevan vaikutusta pyöräilijöiden käyttämiin nopeuksiin. Leveyteen vaikuttavat käytön lisäksi myös käytettävissä oleva tila, ympäröivä maankäyttö ja maisemalliset näkökohdat. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 89; Rautiainen, 2003, s. 113; RT 97-10869/2006, s. 7)

Reitistön polkujen pintamateriaali riippuu kävijäpaineesta, kulkumuodosta ja halutusta reittimuodosta. Luonnonmukaiselle polulle tehdään vähiten kestäväintä tai muita toimenpiteitä. Ainoastaan pehmeimpiin kohtiin suunnitellaan ojitus tai kestäväintä ja kaikkia kiviä ja juuria ei ole tarkoitus poistaa. Kevytrakenteiselle polulle suunnitellaan pinnan muotoilua ja kestäväintä lisäämällä suodatinkangasta ja kiviainesta. Maaston epätasaisuuksia on mahdollista peittää esimerkiksi kivituhkan avulla. Mahdolliset kosteat paikat katetaan pitkospuilla tai vastaavilla siltarakenteilla. Ylityksiä saatetaan rakentaa myös herkän luontoalueen suojaamiseksi. Pyöräilyn näkökulmasta pitkospuita käyttökelpoisempia ovat tiheällä poikittaisella laudoituksella tehtävät vähintään 80–100 cm leveät siltarakenteet. (Karjalainen & Verhe, 1995, s. 101; Peltonen, 2017, ss. 22, 30)

Maastopyöräilyn näkökulmasta maastossa kulkevien reittien tulisi olla riittävän monipuolisia ja maastoltaan vaihtelevia. Lähiliikunnan ja monikäyttöisyyden vuoksi vaativuudeltaan vaikeammille osuuksille tulee tehdä kiertomahdollisuus ja merkitä ne selkeästi maastoon. (Peltonen, 2017, s. 21)

#### 2.2.5 Viitoituksen ja opastuksen suunnittelu

Hyvän opastuksen ja viitoituksen tarkoituksena on, että reitistön käyttäjä saa kaiken sen tarvittavan tiedon ja opastuksen kulkeakseen reitillä turvallisesti. Reittien ja kohteiden

selkeä nimeäminen on myös osa turvallisuutta. On myös hyvä opastaa käyttäjä reitin lähtöpaikalle ja merkitä lähtöpaikka selkeästi. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a)

Reittimerkintäkokonaisuus muodostuu kolmen tasoista opasteita; opastetauluista, reittiviitoista sekä jatkuvasta reittimerkinnästä. Reitistön lähtöpisteisiin sijoitettava opastetaulu kertoo kävijöille kartoin ja tekstein ennakkotiedot reiteistä sekä antaa ohjeet liikkumiseen ja toisten kulkijoiden huomioimiseen reiteillä. Reitille sijoitetun viitoituksen tehtävänä on kertoa kulkijoille oikea suunta haluttuun kohteeseen epäselvissä reitinosissa tai risteyksissä. Maastoon tehty jatkuva reittimerkintä pitää huolen siitä, että reitin käyttäjä pysyy oikealla reitillä, eikä eksymisen vaaraa ole. (Riikonen & Rautiainen, 2017a, s. 17)

Opastekokonaisuutta suunniteltaessa on huomioitava monia reittimerkintään vaikuttavia seikkoja. Jatkuvan reittimerkinnän korkeuteen vaikuttaa reitin käyttö eri vuodenaikoina. Sulan maan aikaan käytettävän reitin reittimerkinnät voivat sijaita matalammalla, kun taas talviaikaan käytetyn reitin merkinnöissä tulee suunnitella merkkien sijoittaminen ylempäs hankien korkeus huomioiden. Reitillä liikkujien pääasiallinen nopeus vaikuttaa reitin merkitsemiseen. Hitaasti edetessä merkintään riittävät hillitymmät merkinnät, vauhdikkaasti edettävään reittiin tarvitaan helpommin havaittavia merkkejä. Reittitietoa olisi hyvä jakaa selkein ymmärrettävin symbolein, myös kansainväliset liikkujat huomioiden.

Reittimerkintöjen tulee näkyä hyvin, mutta ne eivät saa viedä liikaa huomiota ympäristöstä. Merkkien värimaailmaa suunniteltaessa huomioidaan merkkien näkyminen näkörajoitteisille, sekä hämärässä, huonossa kelissä tai valaisimien avulla pimeässä liikkujille. (Riikonen, T. & Rautiainen, A. 2017a, ss. 6, 17–21)

Hankalissa maasto-olosuhteissa ja risteävien polkujen kohdalla täytyy huomioida, että reittimerkintöjä on riittävän tiheässä. Suositus on, että jokaisen reittimerkinnän kohdalla kohdalta näkyy 1–2 seuraavaa merkkiä. (Räsänen, 2017, s. 320)

Lähtöpaikan opastetaulun tehtävänä on kertoa reitille lähtijälle oleelliset tiedot reitistä. Matkat kilometreinä sekä myös reitin vaatavuus ja kuvaus on merkittävä tauluun. Opastetaulusta täytyy löytyä myös lähtöpaikan osoite ja ohjeet hätätilanteissa toimimiseen. Tauluun on myös laitettava reitin ylläpitäjän tiedot. Kartta auttaa hahmottamaan sijainnin ja suunnat kohteisiin. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a)

Reiteillä opastamiseen tulisi käyttää SFS-standardin 4424:2020 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä silloin, kun kyse ei ole tieliikennelain rajoittamasta tiealueesta (SFS 4424/2020, s. 6).

### **2.2.6 Kestävän kehityksen huomioiminen suunnitteluhankkeessa**

Kestävä kehitys voidaan määritellä kehitykseksi, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omia tarpeitaan. Kestävän kehityksen osa-alueita ovat ekologinen, sosiaalinen tai sosio-kulttuurinen, taloudellinen sekä teknologinen kestävä kehitys. Kestävästä kehityksestä voidaan käyttää myös käsitteitä vastuullisuus tai yhteiskuntavastuu. (Kuntaliitto, n.d.-a; Roiha ym., s. 11)

Kestävän kehityksen eri osa-alueet tulisi huomioida tasapuolisesti kunnan päätöksenteossa ja toiminnassa, sillä kestävä kehitys edistäminen kunnissa on kirjattu kuntalain tavoitteisiin. Yksinkertaisuudessaan kestävä kunta ottaa huomioon kaikessa päätöksenteossa, suunnittelussa ja budjetoinnissa toiminnan vaikutukset ihmiselle, ympäristölle, talouteen ja teknologiseen kehitykseen. Myös liikuntalain avulla luodaan pohjaa kestävä kehityksen edistämiseksi, sillä sen lähtökohtina ovat terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen lisäksi tasa-arvo, yhteisöllisyys ja ympäristön kunnioittaminen. (Kuntaliitto, n.d.-a; Roiha ym., ss. 4, 11)

YK:n kestävä kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 määrittelee 17 tavoitetta alatavoitteineen, joilla saadaan aikaan ympäristöä, taloutta ja ihmisten tasavertaista kohtelua edistävää kehitystä. Liikkumista ja liikuntaa koskettavia tavoitteita ovat ihmisten terveyttä ja hyvinvointia edistävät tavoitteet, kuten liikuntapaikkojen kestävä rakentaminen, ikäystävällisyys sekä erilaisten liikunnan rajoitteiden ja sukupuolten välisen tasa-arvon huomioiminen liikunnan edistämistoimissa. Ulkoilua, kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet sekä lähiliikuntapaikkojen ja ulkoilureitistöjen mahdollistaminen maankäytönsuunnittelulla, ovat itsessään osa kestävä kaupunkisuunnittelua. Julkisten hankintojen vastuullisuuden arviointi rakentamishankkeissa on osa kestävä kehityksen mukaista arviointia ja merkittävä osa kunnan toimintaa. Hankintojen kestävä ohjauksella



kehitetään myös kestävän kehityksen huomioivia yrityksiä. (Kuntaliitto, n.d.-a; Roiha ym., ss. 17, 19–20)

Erilaiset indikaattorit ja mittarit ovat keskeisimpiä työvälineitä toiminnan kestävän kehityksen edistämiseen. Kunnan strategiatyön yhteydessä on tärkeä pohtia kestävän kehityksen mittareita ja sitoa ne osaksi muita kunnan strategiaindikaattoreita ja säännöllistä raportointia ja suunnittelua. (Kuntaliitto, n.d.-a)

Reitistöhankeen näkökulmasta erityisesti hankkeen sosiaalisten-, ekologisten- ja taloudellisten näkökulmien arviointi on osa päätöksenteon prosessia. Sosiaalisen kestävyyden ydintä ovat yhteiskunnallinen oikeudenmukaisuus ja osallisuus. Sosiaalisen kestävän kehityksen kannalta on siis tärkeää eri käyttäjäryhmien riittävä huomioiminen kunnan liikuntapalveluissa, sillä kuntien toimet edistävät merkittävästi kuntalaisten liikkumista. Kuntalaisten mahdollisuus vaikuttaa suunnitteluhankkeisiin tulee turvata. Ekologisen kestävyyden näkökulmasta liikuntaympäristöistä huolehtiminen jo itsessään kannustaa fyysiseen liikkumiseen, jonka voidaan nähdä vähentävän autolla liikkumista ja siten ilmastonmuutoksen vaikutusta. Taloudellisesti kestävä toiminta toimii pohjana muiden osa-alueiden toteutumiselle. Esimerkiksi työmatkaliikunnan lisääntyä voidaan julkisen liikenteen osalta saavuttaa kustannussäästöjä ja parantaa taloudellista kestävyttä. Toisesta näkökulmasta kunnan taloudelliset toimintaedellytykset voivat heikentyä kasvavien toiminnan kustannusten kautta, mikäli ekologista- ja sosiaalista kestävyttä ei huomioida. (Kuntaliitto, n.d.-a; Roiha ym., s. 33, 41)

### **2.2.7 Ulkoilureitistön monikäytön vaatimukset**

Tarve monikäyttöisille ulkoilureiteille on kasvanut lajikirjon kasvamisen ja harrastustapojen muuttumisen myötä. Erityisesti taajamien lähellä sijaitseville ulkoilureiteille on alkanut kohdistua painetta käyttötarkoituksen muuttamisesta useamman käyttäjäryhmän monikäyttöreiteiksi. Asukkaiden liikkumisen ja maankäytön suunnittelun kannalta onkin tarkoituksenmukaista, että reiteille voidaan mahdollistaa monien käyttäjäryhmien samanaikainen aktiivinen liikkuminen. (Suomen latu 2020a, s. 15)

Reittien monikäyttö voi tarkoittaa reitin tuottamista monen eri liikkumistavan käyttöön, jossa eri liikkumismuodot tapahtuvat samalla reitillä. Vaihtoehtoisesti monikäyttöä voi olla reitin käyttäminen eri vuodenaikoina eri liikuntalajien harrastamiseen. Reittien monikäyttöä voi olla myös paikallisten palvelujen yhdistäminen reitteihin ja niillä tapahtuvaan toimintaan tai kulttuurin, taiteen tai jonkin muun sisällön yhdistämistä reittiin erilaisin teemoin, joissa yhdistyy tietty sisältö ja aktiviteetti. (Rautiainen & Riikonen 2017a, ss. 7–8)

Monikäyttöreitit palvelevat monenlaisia liikkumistarpeita, mahdollistavat uusien lajien harrastamisen. Reittien kautta voidaan huomioida esimerkiksi vähälumisten talvien aiheuttamat muutokset liikuntatapoihin ja reittitarpeisiin. Reittien ylläpitäjä hyötyy monikäytöstä monessa mielessä; reittien perustamisessa ja ylläpidossa syntyvien kustannussäästöjen muodossa, luontoalueiden säästymisenä ja maankäytön tehostumisena. Ylläpitäjän vastuut keskittyvät pienemmälle alueelle, kun samat opasteet ja rakenteet palvelevat monia käyttäjäryhmiä. Monikäyttö tuo usein myös lisäkäyttöä jo olemassa oleville huolletuille reiteille ja oheispalveluille, kuten taukopaikat ja matkailupalvelut. (Rautiainen & Riikonen 2017a, ss. 8–9)

Erilaisten kulkumuotojen yhteensovittaminen samoille reiteille edellyttää reittien suunnittelijoilta ja ylläpitäjiltä näkemystä eri liikkumismuotojen erityispiirteistä, sekä sellaisia toimia, joilla kaikkien reiteillä liikkuvien turvallisuus voidaan varmistaa. Lisääntyneet liikkujamäärät kuluttavat polkuja ja rakenteita sekä vaativat aiempaa enemmän resursseja alueiden ja reittien huoltoon ja kunnossapitoon. (Marski, 2021, ss. 57–58)

Reittien monikäyttö avointa kokeilumieltä reittien ylläpitäjiltä sekä käyttäjien sopeutumista monikäyttöön. Monikäyttöreitien suunnittelu edellyttää lajasiantuntemusta reitin suunnitteluun ja ylläpitoon sekä toimivia opastauluja ja jatkuvia merkintöjä, viitoitusta ja kartoja. Lisäksi monikäyttöisyys edellyttää informaation selkeää jakamista kaikille käyttäjille, käyttäjäkunnan palautteiden huomioimista, koordinaatiota reitin ylläpitäjien kesken, sekä notkeutta päätöksentekoon. (Rautiainen & Riikonen, 2017a, s. 9)

### 3 Virtain monikäyttöreitistön suunnittelu

Opinnäytetyön tavoitteena oli suunnitella erityisesti usean eri käyttäjäryhmän tarpeisiin soveltuva ulkoilureitistö Virtain keskustaajaman ympäristöön. Työn lopputuloksen syntyivät reittisuunnitelma karttoineen, opastetaululuonnos, sekä suunnitelmat reitin merkitsemisestä. Työn edetessä käytiin alustavat neuvottelut maanomistajien kanssa maapohjan käytöstä ulkoilutarkoituksiin. Suunnittelussa pyrittiin ottamaan huomioon kaiken tasoiset liikunnan harrastajat sekä mahdollistamaan eri tavoin liikkuvien ulkoilu alueella.

#### 3.1 Virrat toimintaympäristönä

Virrat on 6465 asukkaan kaupunki Pohjois-Pirkanmaalla, noin 100 km Tampereelta pohjoiseen. Kesäisin kaupungin asukasmäärä on reilusti suurempi, runsaan kesämökkien määrän vuoksi. Vuonna 2021 Virtain väestön alle 15-vuotiaiden osuus oli 11,8 %, 15–64-vuotiaiden osuus 50,3 % ja yli 64-vuotiaiden osuus 37,9 %. Kaupungin taajamissa asuvien osuus väestöstä oli Virroilla vuonna 2020 51,8 %. Virroilla toimii yli 10 aktiivista liikuntajärjestöä. (Hänninen ym., 2021, s. 13; Tilastokeskus, 2022)

Virtain keskustaajamaa ympäröivät laajat metsäiset alueet, joiden omistus jakautuu kunnan, seurakunnan sekä yksityisten kiinteistönomistajien kesken. Metsäalueilla kulkee paljon epävirallisia sekä myös karttaan merkittyjä polkuja, joita paikalliset hyödyntävät omatoimisessa liikunnassa paikallistuntemuksensa avulla. Virallista merkittyä kuntorataa on keskustaajamassa Pukkivuorella noin 10 km, jota käytetään talvisin hiihtolatuverkoston pohjana. Lisäksi Virtain kaupungin alueella risteilee osa Pirkan taival -ulkoilureitistä, joka on usean kunnan alueella kulkeva pidempi vaellusreitistö. Näitä täydentävät Torisevan luontopolku ja Myllyjojan metsäluontopolku, jotka tarjoavat kävijälle hienoja maisemia ja tarinallistettuja luontokohteita. (Hänninen ym., 2021, ss. 11–12)

Virtain kaupungin liikuntapoliittinen ohjelma vuosille 2021–2029 linjaa, että tällä hetkellä kaupungin liikuntamahdollisuuksia kehitetään eri ikä- ja käyttäjäryhmät huomioiden. Liikuntapaikkoja kehitetään aktiivisesti harrastajien muuttuvat tarpeet ja toiveet huomioiden. Olemassa olevia liikuntapaikkoja halutaan ylläpitää ja huoltaa hyvin, jotta niiden käytön mielekkyys ja turvallisuus säilyisivät. Vuosina 2021–2029 teknisen toimen ja

ympäristötoimen tavoitteeksi on asetettu erityisesti lähiliikuntapaikkojen rakentamisen ja ylläpidon kehittäminen. Liikuntapoliittisessa ohjelmassa on tunnistettu luontoliikunnan kasvava kysyntä ja sen asettamat tarpeet omatoimisen liikunnan mahdollisuuksien edistämiseksi. Luontoliikunnan matkailupotentiaalia ei ole toistaiseksi täysin osattu hyödyntää. Liikuntapaikkojen keskittäminen kaavoituksessa tiiviille keskustaajama-alueelle on osoittautunut toimivaksi niin käyttäjien kuin ylläpidon resurssienkin kannalta. (Hänninen ym., 2021, ss. 8–9, 15–16)

### **3.2 Reitistön tavoitesuunnitteluvaihe**

Reitistöhankeen suunnittelu alkoi syksyllä 2020, jolloin Virtain kaupungin aloitteesta tunnistettiin tarve vetovoimaisille hyvin merkityille maastoreiteille. Ensimmäisessä koolle kutsutussa palaverissa todettiin, että reitistö olisi luontevinta suunnitella hyödyntämään pääosin jo olemassa olevia reittejä Virtain kaupunkikeskustan läheisyydessä. Tällöin reitistö saataisiin ilman kaavamuutoksia suhteellisen nopeasti kuntalaisten, mökkiläisten ja matkailijoiden käyttöön, omatoimista liikuntaa edistämään.

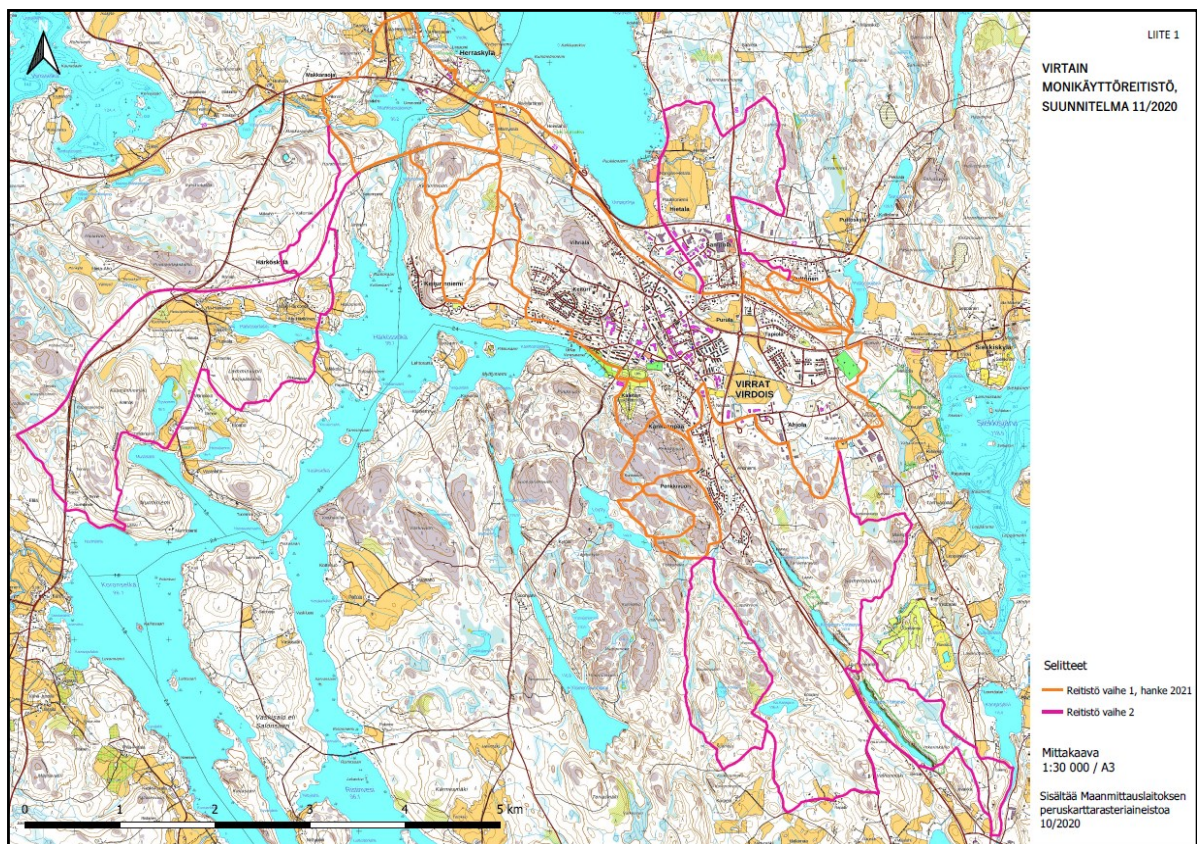
Hankkeen yhtenä tarpeena tunnistettiin Nuorisokeskus Marttisen sijoittuminen reitistön varrelle. Nuorisokeskuksen pääasiallisia asiakasryhmiä ovat leirikoululaiset sekä erilaiset ryhmät, jotka hakeutuvat luontoaktiiviteettien pariin. Nuorisokeskuksella on käytössään sähkömaastopyöriä, jonka lisäksi tarve on myös jalan tapahtuvalle luonnossa liikkumiselle. Nuoren asiakaskunnan vuoksi reittien tulisi olla hyvin maastoon merkittyjä.

Suunnittelun alkuvaiheessa todettiin, että reitistön kohderyhmää tulisivat olemaan pääasiallisesti jalan ja pyörällä kulkevat liikkujat. Reitistö tulisi suunnitella kaikenikäisten käyttäjien näkökulmasta nämä kulkumuodot huomioiden. Reitistö päätettiin suunnitella ainoastaan sulan maan aikaiseen käyttöön, sillä reitillä tulitisiin osin hyödyntämään kaupungin latupohjia. Hiihtolajien tuominen samalle ulkoilureitille lisää tarvetta reitin leveyden lisäämiselle (RT 97-10869/2006, s. 7). Tällä hetkellä reitistön talviaikaiselle käytölle ei nähty tarvetta, jonka lisäksi lisääntynyt tilantarve olisi vaatinut radikaalimpia suunnitteluratkaisuja sekä lisärahoituksen tarvetta.

### 3.3 Reitistön käynnistämisvaihe

Reitistön suunnitteluun ja rakentamiseen päätettiin hakea Kuntien lähivirkistysalueiden kunnostus- ja kehittämisavustusta Uudenmaan ELY-keskukselta. Hankkeelle tuotettiin hankesuunnitelma, joka sisälsi alustavat suunnitelmat reitin linjauksesta, suunnittelun ja toteutuksen kustannuksista sekä aikataulusta. Avustuksen rahoitusehdoissa määriteltiin, että suurimman osan reitistöstä tulee sijaita kunnan omistamalla maapohjalla. Tämän vuoksi karkeaa reittilinjausta suunniteltiin jo hankkeen käynnistämisvaiheessa pääosin maanomistusolojen pohjalta. Karkeaa reittisuunnittelua toteutettiin maastossa hyödyntämällä jo olemassa olevia polkuverkostoja ja merkittyjä reittejä. Reittisuunnitelma tallennettiin sähköiseen muotoon ajamalla mahdollisia reittejä läpi ja keräämällä dataa puhelimeen ladatulla GNSS-sovelluksella OruxMapsilla. Paikkatieto- ja siirrettiin avoimen lähdekoodin QGIS-paikkatieto-ohjelmaan ja näin reiteistä saatiin kartalle ensimmäinen reittiluonnos. Reitistön alusta linjaus hankesuunnitelmassa on esitetty kuvassa 3.

Kuva 3. Reitien alustava linjaus hankesuunnitelmassa.



Luontoliikunnan VoimaVirrat -hankkeelle saatiin myönteinen rahoituspäätös helmikuussa 2021. Käynnistämisvaiheessa hankkeen suunnitteluryhmään kuuluivat opinnäytetyön tekijän lisäksi kaupungin hallinnon, teknisen- ja ympäristötoimen ja liikuntatoimen viranhaltijoita sekä kaupungin liikelaite Marttisen edustaja. Muita viranhaltijoita konsultoitiin tarvittaessa suunnittelun edetessä. Kokonaisvastuu hankkeen toteutuksesta päätettiin olevan kaupungin ympäristötoimella.

Suunnittelun käynnistämisvaiheessa kontaktoitiin joitakin sidosryhmiä erilaisten suunnittelutarpeiden selvittämiseksi. Näitä sidosryhmiä olivat paikalliset liikunnan harrastajat ja seura-aktiivit, paikallinen latuyhdistys sekä alueella toimiva luontomatkailuyrittäjä. Lisäksi paikalliselta luonnonsuojeluyhdistykseltä saatiin työn pohjaksi kirjallista dokumentaatiota alueen luontoarvoihin liittyen. Keskusteluissa sidosryhmien kanssa nousi esiin tarve luvitetuille ja merkityille reitistöille. Lisäksi esitettiin joitakin toiveita reitistöön linjaukseen liittyen.

### **3.4 Reitistön yleissuunnittelu**

Yleissuunnitteluvaiheen reittisuunnittelua toteutettiin hankesuunnitelman alustavan reittilinjauksen pohjalta, alueesta saatavilla olevan paikkatiedon pohjalta sekä tekemällä reittikartoitusta maastossa. Lisäksi yleissuunnitteluvaiheessa haastateltiin paikallisia liikuntaharrastajia. Maastossa hyödynnettiin karttojen lisäksi myös maastopyöräilyä harrastavien kuntalaisten paikallistuntemusta, sekä maastopyöräilyharrastajien internetsivuilta löytyneistä reiteistä tuotettuja GPS-jälkiä. Työn kannalta tärkeässä osassa oli myös opinnäytetyöntekijän oma luontoliikunnan harrastuneisuus, jonka vuoksi paikallisista reiteistä oli olemassa jo alustavaa tuntemusta. Maanomistussuhteita tutkimalla löydettiin alustava linjaus reitille, joka hyödyntäisi mahdollisimman paljon kunnan, seurakunnan, Metsähallituksen ja Väyläviraston omistamaa maapohjaa.

Alueen kaavoitustilannetta selvitettiin yhteistyössä kunnan kanssa sekä kaavakartoista tutkimalla. Maakuntakaavassa reitistön alue sijoittuu virkistys- ja taajamatoimintojen alueelle sekä matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealueelle. Alueella on voimassa Virtain keskustan osayleiskaava, jossa pääosa reitistä sijoittuu alueille, joiden merkintöinä ovat VL lähivirkistysalue, VU urheilu- ja virkistyspalvelujen alue sekä MU maa- ja

metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. Reitistö ei sijoitu asemakaava-alueelle. Kaavatarkastelun perusteella alue soveltuu hyvin ulkoilureitistön pohjaksi. Saatavilla olevan valtakunnallisen paikkatietodatan perusteella arvioitiin, että reitistö ei myöskään vaaranna kulttuurisesti tai ekologisesti tärkeitä kohteita ja suojelualueita. (Maanmittauslaitos, n.d.-b; Virtain kaupunki, n.d.)

Maapohjan osalta reitistö päätettiin toteuttaa maapohjan käyttöoikeussopimusten avulla, sillä reitistö kulkee pääsääntöisesti kunnan ja seurakunnan omistamilla maa-alueilla ja siten riski reittilinjauksen myöhemmälle muuttamiselle on pieni. Muutamien reittilinjaukselle osuvien yksityisten maanomistajien kanssa aloitettiin neuvottelut maapohjan käytöstä reitistön tarkoituksiin. Kaupungin kanssa yhteisessä työnjaossa sovittiin, että kaupunki hoitaa sopimukset maankäyttöoikeuksista. Sopimusten liitteiksi tuotettiin kiinteistöistä kartat, joista näkyi reitin linjaus sekä metrimääräinen pituus kiinteistöllä. Käyttöoikeussopimusten laatiminen osui ajallisesti suunnittelun yleissuunnittelu- ja toteuttamissuunnitteluvaiheisiin. Reitistön linjaus tarkentui hieman käyttöoikeussopimusten teon yhteydessä. Toteuttamissuunnitteluvaiheen loppuvaiheessa tuli myös kaupungin kunnossapitohenkilöstöltä muutamia ehdotuksia reittilinjauksiksi, jotka otettiin huomioon.

### **3.5 Reitistön toteuttamissuunnittelu**

Kiireisen hankeaikataulun vuoksi reitin suunnittelu ja rakentaminen päädyttiin jakamaan kahteen eri vaiheeseen. Vaihe 1 käsittää Virtain kaupunkikeskustan alueen, Keiturinvuoren alueen, Nuorisokeskus Marttisen alueen sekä Pukkivuoren-Penkkiavuoren kuntoradan ympäristöt. Luontoliikunnan VoimaVirrat -hankkeen puitteissa suunniteltiin reitistön vaiheessa 1 mainitulle alueelle reittilinjaus, opastukset sekä infotaululuonnos, joita voidaan hyödyntää suoraan reitistön laajentamissuunnittelussa. Reitistön 1. vaiheen pituudeksi tuli noin 35 km. Kokonaisuudessaan reitistöstä on arvioitu alustavasti tulevan noin 65 km mittainen. Reitistö on tarkoitus avata käyttöön kesällä 2022.

Reitistö päätettiin nimetä Virtain maastoliikuntareitiksi. Reitistölle suunniteltiin kaksi virallista karttaan merkittyä lähtöpaikkaa. Toinen sijoittuu luontaisesti keskustan tuntumaan kaupungin liikuntapuistoon ja toinen Nuorisokeskus Marttisen piha-alueelle. Nämä olivat

luontevia paikkoja reitistön lähtöpisteiksi parkkipaikkojen sijoittumisen vuoksi. Tämän lisäksi reitistölle pääsee kulkemaan useista kartalle merkitsemättömistä kohdista, jotka varmasti palvelevat paikallisia käyttäjiä. Suunniteltu reitistö hyödyntää pääasiallisesti olemassa olevaa kuntorata- ja polkuverkostoa, joten uusien retkeilyrakenteiden tarvetta reitillä ei tässä vaiheessa ole. Keskustaajaman läheisyydessä kulkevalla reitistöllä myös kaupungin ruoka- ja majoituspalvelut ovat jatkuvasti suhteellisen lähellä reittilinjausta. Reitistön nähdään palvelevan pääasiallisesti päiväretkeilijöitä. Käyttäjien käytössä on reitistön varrella kolme valmista laavua.

Reitistön vaihe 1 reittilinjaus hyödyntää keskustaajaman kuntoratapohjan lisäksi vaihtelevasti metsäpolkuja, metsäautoteitä, käytöstä poistettuja radanvarsia. Osa reitin siirtymistä kulkee jalkakäytäviä ja katuja pitkin ja osa on hyvinkin luonnonmukaista maastoon luontaisesti syntynyttä polkua. Pääosa reittipohjasta on kuivahkoa kangasmetsän pohjaa tai huollettua latupohjaa. Tämän vuoksi reitistöllä tehtävät varsinaiset rakentamistyöt tulevat olemaan vähäiset, lähinnä muutamien kosteampien paikkojen kestäväintejä ja ojanylitysten rakentamistöitä. Kartta reitistön linjauksesta, lähtöpaikkojen ja laavujen sijainnista löytyy opinnäytetyön liitteenä 1.

Reittimerkinnät suunniteltiin maastoon jatkuvana merkintänä siten, että eksymisen vaara reitillä on minimoitu. Suunnittelua vahvistamaan tutustuttiin muutamaa suhteellisen uusiin monikäyttöreitteihin Etelä-Suomen alueella. Jatkuvaan merkintään päätettiin käyttää Ulkoilun ja liikunnan merkit-standardin mukaista sinivalkoista monikäyttöä osoittavaa jaetun reitin merkkiä sekä sinipohjaisia nuolimerkkejä, jotka painatettiin muovipinnoitetulle alumiinilevyille. Sininen väri kertoo monella merkityllä reitillä myös reitin vaikeusasteen olevan helppo/helpohko, jonka määriteltiin kuvaavan hyvin Virtain maastoliikuntareitin vaikeusastetta (SFS 4424/2020, s. 34).

Merkinnät suunniteltiin maastoon siten, että jaetun käytön merkki muistuttaa kulkijaa säännöllisesti varomaan reitin muita kulkijoita. Nuoliopastetta käytetään ohjaamaan kulkua reitin risteyskohdissa ja myös reitin suuntaisesti välttämään reitiltä eksymistä. Opasteet kiinnitetään riittävän korkeiden puutolppien päihin. Lumettomaan aikaan kuljettavan reitin merkinnät voidaan sijoittaa suhteellisen matalalle, esimerkiksi 40 cm korkeuteen (SFS 4424/2020, s. 33). Tolppien sijoituksessa on otettava huomioon niiden sijaitseminen siten,



että ne eivät häiritse kaupungin kuntoradan latupohjan huoltoa tai muuta aurausta. Varsinaisten opastemerkkien lisäksi maastoon tullaan lisäämään maalimerkkejä lisäohjausta tarvitseviin kohtiin. Suunnitelma reittimerkintöjen sijainnista löytyy opinnäytetyön liitteenä 2.

Lähtöpaikoille sijoitettavia infotaulut sijoitetaan reitin lähtöpisteisiin. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ohjeistaa opastetaulujen sisällöstä. Opastetaulussa haluttiin antaa kulkijalle sellaiset tiedot, että eri käyttäjien kulkeminen reitillä olisi mahdollisimman sujuvaa. Opastetaululuonnos löytyy opinnäytetyön liitteenä 3. Varsinainen opastetaulu tuotetaan yhteistyössä graafisen suunnittelijan ja kanssa. Luonnoksesta poiketen siihen tullaan lisäämään reitinosien pituudet, laavujen paikat sekä lisäämään reitinosille kiertosuuntamerkit.

Paikannuspistemerkki osoittaa paikannuspisteen tiedot ja koordinaatit maastossa reitin varrella ja sen merkin tehtävänä on reitistön turvallisuuden parantaminen pelastustilanteissa. Paikannuspisteiden sijainti tallennetaan pelastusviranomaisten tietokantaan. Paikannuspistemerkkejä tulee lisätä maastoon riskinarvioinnin perusteella esimerkiksi laavupaikkojen läheisyyteen ja reitin risteyskohtiin. (SFS 4424/2020, s. 29)

### **3.6 Reitistöhankeestien viestintä**

Suomen Ladun paikallisyhdistykseen, Virtain Vaeltajiin, oltiin yhteydessä jo suunnittelun käynnistämävaiheessa. Latuyhdistyksen hallitukselle sekä jäsenille tiedotettiin reitistöhankeesta osallistumalla yhdistyksen omiin tilaisuuksiin. Paikallisyhdistyksen jäsenillä on tietämystä paikallisista poluista ja reiteistä sekä reittien ongelmakohdista. Yhteistyö kantoi pitkälle ja Virtain Vaeltajista saatiin talkooväkeä reitin merkitsemiseksi maastoon. Virtain Vaeltajien lisäksi myös muita luontoliikunnan harrastajaryhmiä kontaktoitiin prosessin aikana.

Reitistöhankeesta tiedotettiin kuntalaisille kahden paikallislehden lehtiartikkelin avulla. Viestinnässä tuotiin reitistösuunnittelun ohella esille liikunnan tuomia terveyshyötyjä sekä lisääntyvän matkailun tarpeita. Näiden avulla toivottiin yleisen ilmapiirin reitistöhankeesta

kohtaan olevan suotuisa. Lehtiartikkelit poikivat muutamia yhteydenottoja kuntalaisilta, joista saatiin hyvää taustatietoa suunnittelutyön tueksi.

Yleisviestinnän jälkeen alueen maanomistajia lähestyttiin henkilökohtaisesti ja kerrottiin tulevista suunnitelmista. Tässä vaiheessa on tärkeää kuunnella maanomistajien mielipiteitä ja ehdotuksia reittivaihtoehdoiksi. Reitistösuunnittelun 1. vaiheessa suurin osa reiteistä kulkee julkisten toimijoiden hallinnoimilla maa-alueilla.

Reitistöhankeesta tiedotettiin erikseen kaupungin työntekijöitä ja viranhaltijoita niiltä osin, kun suunnittelu koski heidän toimenkuvaansa.

Reitistöhanke loppuvaiheessa on ensiarvoisen tärkeää tiedottaa monikäyttöreitistön etiketistä, jotta kulkijat osaisivat ottaa huomioon myös muut reitillä liikkujat liikuntavälineestä tai -tavasta riippumatta. Maastoreittien viestinnässä tulee myös tuoda esiin, että reiteillä ei ole vastaavaa kunnossapidon tasoa kuin rakennetuilla jatkuvasti huollettavilla reiteillä. Käyttäjän onkin hyvä ymmärtää, että osittain luonnonmukaisiakin polkuja sisältävällä reitillä tavanomaiset riskit sisältyvät polkulajien luontaisiin ominaisuuksiin. (Riikonen & Rautiainen, 2017, s. 78)

### **3.7 Ehdotuksia reitistön ylläpitoon ja kehittämiseen**

Suunniteltu monikäyttöreitistö sijaitsee Virtain kaupunkikeskustan tuntumassa ja liittyy olemassa oleviin kaupungin ulkoilualueisiin ja reitistöihin Tästä syystä onkin luontevaa, että reitistö tulee jatkossa kaupungin henkilöstön hoidon ja tarkkailun piiriin. Reitistölle tulisi laatia säännölliset toimenpiteet sisältävä huoltosuunnitelma, jolla varmistettaisiin reitistön kunto ja viihtyvyys jatkossakin. Alueiden hoitamiseen liittyvät vastuut sekä tarvittava rahoitus tulisi sopia viimeistään heti reitistön valmistuttua.

Hoito- ja käyttösuunnitelma on työkalu erilaisten viherympäristöjen, kuten puistojen ja lähivirkistysalueiden kehittämiseen. Virtain keskustaajamasta ja sen ympäristöstä löytyy useita kulttuurin, maiseman ja ympäristön kannalta arvokkaita kohteita, joiden yhteensovittaminen virkistyskäytön kanssa on tärkeää. Jatkotoimenpiteenä hoito- ja käyttösuunnitelman laatiminen maastoliikuntareitin alueelle nähdään tarpeelliseksi alueen

kehittymisen näkökulmasta. Suunnitelma lisää alueen kehittämisen ja ylläpidon suunnitelmallisuutta ja edistää edellä mainittujen arvokkaiden kohteiden säilymistä. Reitistön teemoitusta ja maisemakohteiden korostamista, tulisi miettiä osana tulevia kehittämistoimenpiteitä.

Virtain maastoliikuntareitti on monikäyttöreitistö, jossa voi liikkua eri kulkuvälineillä. Monikäyttöisyys lisää aina riskejä käyttäjien turvallisuudelle, jolloin reitistölle olisi hyvä laatia kuluttajaturvallisuuslain mukainen turvallisuusasiakirja. Omavalvontanakin toimivan turvallisuusasiakirjan avulla kartoitetaan reitistön riskit käyttäjäturvallisuudelle ja suunnitellaan toimenpiteet niiden ehkäisemiseksi. Reitistöllä havaittuihin riskeihin tulee puuttua välittömästi niiden ilmettyä, jotta vältetään mahdollisilta onnettomuuksilta.

Reitistöjen tarkoituksena on mahdollistaa kuntalaisten omatoiminen liikunta sekä toimia matkailun vetovoimatekijänä. Tämän vuoksi reittien kehittämisen tärkein voimavara ovat sen käyttäjät. Reitistöjen käyttäjäkokemusten kerääminen sekä jatkuvan palautejärjestelmän avulla, että jatkossa mahdollisesti erilaisten kyselyiden avulla on tärkeää. Käyttäjäkokemusten myötä saadaan arvokasta tietoa reittien mahdollisista ongelmakohdista ja kehitystarpeista.

Reitistöstä viestintä on ensiarvoisen tärkeää reitistön tunnettuuden lisäämiseksi. Matkailun näkökulmasta reitistön merkitseminen kaupungin paikkatietopalveluun sekä matkailuesitteisiin ja -sivustoille on ensiarvoisen tärkeää. Pyöräilyn harrastajien keskuudessa käytettävät ladattavat GPS-jäljet olisivat hyvä lisä naapurikuntien pyöräilyharrastajien tai mökkiläisten houkuttelemiseksi reitille.

## 4 Johtopäätökset

Ulkoilureittisuunnittelun tueksi on hyvin tietoa saatavilla, mutta tieto on osin hajallaan eri lähteissä ja lähinnä hankelähtöisesti tuotettua. Aihetta käsittelevää kirjallisuutta on vähän ja teokset ovat vanhoja, mutta ne ovat sisällöltään pääosin käyttökelpoisia.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto huolehtii kuluttajaturvallisuuslain mukaisesta ulkoilureittien turvallisuuden valvonnasta. Virasto myöskin ohjeistaa, tiedottaa ja jakaa tietoa reittien ylläpitäjille reitistöjen turvallisuuden edistämiseksi. Metsähallitus suurimpana yksittäisenä reittien ylläpitäjänä on tuottanut useita julkaisuja reitistöjen suunnittelusta ja rakentamisesta. Lapin ammattikorkeakoulu on hankkeissaan koostanut julkaisuja reitistöjen suunnittelun, merkitsemisen ja rakentamisen kannalta tärkeitä asioita. Valtakunnallisena liikunnan edistäjänä toimiva Suomen Latu on toiminut mukana näissä hankkeissa ja tehnyt lukuisia ohjeita eri maastoliikuntalajien reitistöjen suunnitteluun.

Reitistösuunnittelu sisältää monia eri vaiheita, joissa on otettava huomioon useita asioita. Reittien käyttäjien toiveet tulee ottaa huomioon reittejä suunniteltaessa. Reitin tulee olla sovitulle kohderyhmälle oikein suunniteltu, sopivan pitkä ja vaativa sen pääasiallisten käyttäjien kuntoon ja taitoihin nähden. Reitillä tulee olla monipuolisesti nähtävää ja koettavaa. Lisäksi reitin opastuksen tulee olla järjestetty siten, että käyttäjille ei aiheudu reitiltä eksymisen vaaraa. Reitistä ennakkoon annettava tieto tulee olla sellaista, että retkeilijän on helppo valita itselleen soveltuva reitti.

Reitin ylläpitäjän näkökulmasta reitistön tulee olla helppohoitoinen ja maaston kulumisen tulee pysyä kohtuullisena. Taukopaikkojen tulee olla huollon näkökulmasta saavutettavia ja niitä olisi määrältään sopivasti, jotta niiden hoito pystytään järjestämään niin taloudellisesti kuin työvoimaresurssienkin puolesta. Reitistön maapohjan osalta maankäytön sopimusten tulee olla pitkiä ja riidattomia. Kun ylläpitäjä on kunta, niin toiveena on, että kuntalaiset vaalisivat terveyttään liikkumalla ulkoilureitistöillä ja reitistö houkuttelisi matkailijoita paikkakunnalle.

Maanomistajien näkökulmasta tärkeää on kiinteistöomaisuuden arvon ja tulojen säilyminen ennallaan. Luonnon kannalta reittien olisi hyvä kulkea kulutusta kestäville alueilla

turmelematta herkimpiä alueita. Eläimistöltään ja kasvustoltaan ainutlaatuisten alueiden luonnon monimuotoisuus tulisi säilyä ennallaan.

Reitistösuunnittelu edellyttää onnistunutta viestintää, hyvää yhteistyötä ja sidosryhmien laajaa osallistamista. Mitä aikaisemmassa vaiheessa kaikkien osapuolten näkemykset saadaan käsittelyyn, sitä todennäköisempää on hankkeen saattaminen loppuun saakka. Kuntalaisten sitoutuminen reitistöhankeisiin on vahvempaa silloin, kun jokaisella on mahdollisuus päästä vaikuttamaan asioihin alusta lähtien.

Reitistösuunnittelun suunnitteluprosessi etenee kuten yleensäkin rakennushankkeissa. Tavoitesuunnitteluvaiheen esiselvitys on kenties tärkein osa prosessia, jolla luodaan pohja koko tulevalle suunnittelutyölle.

Monikäyttöisen reitistön toteutus vaatii tavallista laajempaa turvallisuusnäkökohtien huomioimista. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ohjeistuksen mukaan reitistön monikäyttöisyys lisää onnettomuuksien riskiä ja monikäyttöiselle reitistölle täytyy tuottaa turvallisuusasiakirjat. Lisäksi reitti-informaatioissa ja lähtöpisteen opastetaulussa on oltava esillä riittävä ohjeistus reittietikettiin. Tärkeitä informoitavia asioita ovat esimerkiksi reitin kiertosuunta sekä väistämishjeet toisia käyttäjiä kohdattaessa. Maastoon tehtävissä reittimerkinnoilla tulee muistuttaa reitin monikäyttöisyydestä ja vaarallisille reitinosille tulee lisätä asianmukaiset varoitusmerkit.

Virtain monikäyttöreitistö suunniteltiin keskustan lähivirkistysalueeksi. Reitistö koostuu kokonaisuudesta, jossa on hyödynnetty mahdollisimman paljon olemassa olevaa reitti-infraa ja polkuja. Reittien luokitus ja kuvailut helpottavat uuden kävijän reitin valintaa. Kaupallisille ja ohjatuille maastopyöräretkille muodostuu monikäyttöreitistön myötä sallitut reitistöt. Merkityt reitit ohjaavat kulkijoita merkityille reiteille ja uusien polkujen muodostuminen maastoon vähenee. Reitistön muodostuminen liikuntapuiston ja Nuorisokeskus Marttisen ympäristöön tekee reitistöstä helposti saavutettavan myös muualta tuleville maastossa liikkujille. Reitistö kulkee monien luontokohteiden ja historiallisten paikkojen kautta, tarjoten hyvän kattauksen Virtain luonto- ja kulttuuriympäristöä.

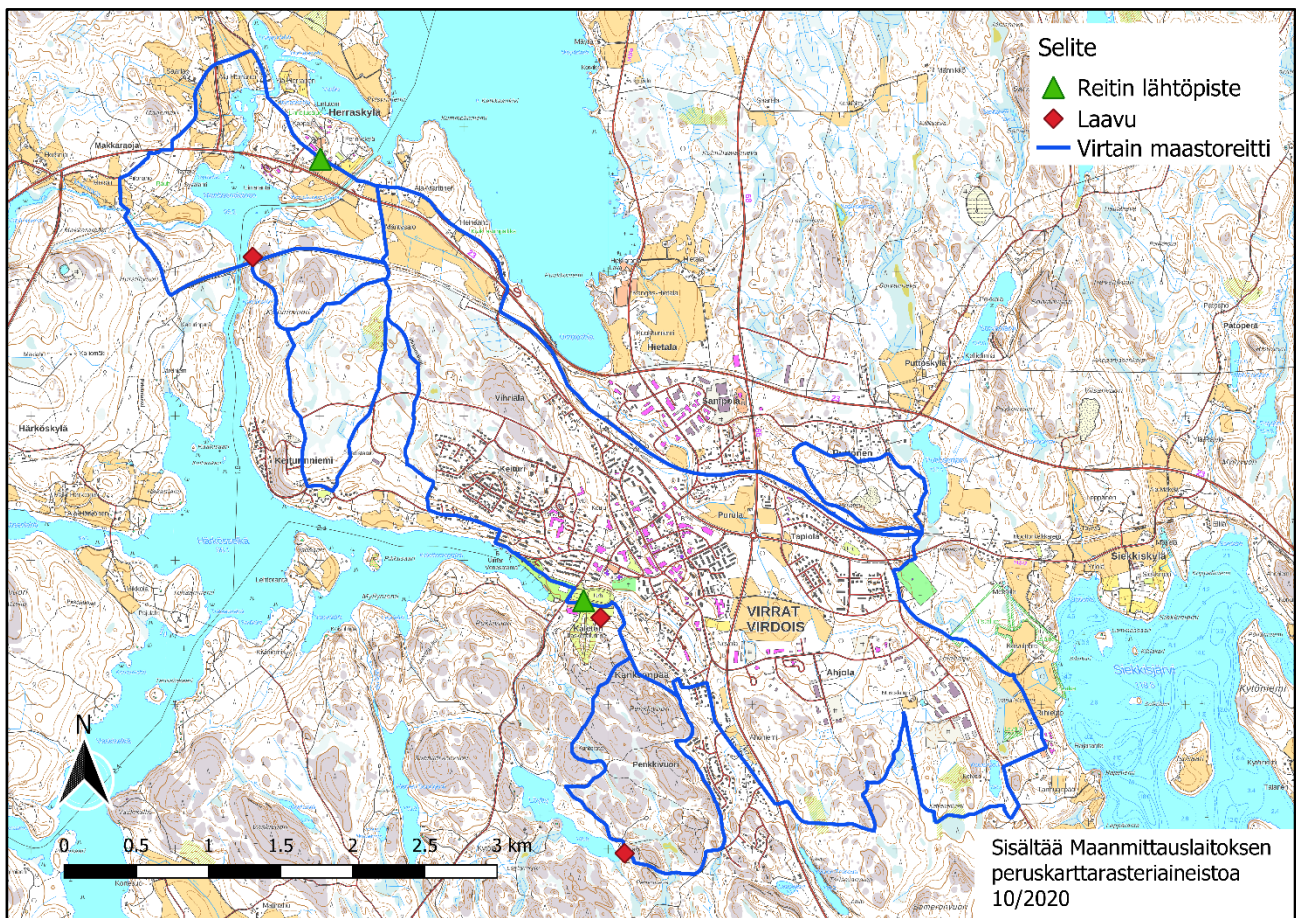
## Lähteet

- Haapanala, A & Mikkonen, P. & Reinikainen, J. (2002). Maakuntakaavan oikeusvaikutukset. Ympäristöministeriön Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000-julkaisusarja. Opas 7. Edita. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-731-246-6>
- Hänninen, M. & Kellomäki, M. & Tarvainen, H. & Viitanen, S. & Vilén, S. Jokinen, T. & Mansikkaviita R. & Kellomäki, V. (2021). *Virtain kaupungin liikuntapoliittinen ohjelma 2021–2029*. Virtain kaupunki. <https://www.virrat.fi/client/virrat/userfiles/liikuntapoliittinen-ohjelma-5-2021.pdf>
- Karjalainen, E. & Verhe, I. (1995). *Ulkoilureitti. Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille*. Rakennusalan Kustantajat RAK ja Suomen Latu.
- Komulainen, M. (2013). Miten liikkeelle? -Työkaluja kehittämiseen. Teoksessa M. Komulainen (toim.), *Maiseman tarina. Opas maisemapalveluiden luomiseen*, ss. 34–56 (2.p). Sitra ja Maa- ja kotitalousnaisten Keskus. <https://www.sitra.fi/julkaisut/maiseman-tarina/>
- Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110920>
- Kuntalaki 410/2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150410>
- Kuntaliitto (n.d.-a). *Kestävä kehitys*. Haettu 14.2.2022 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/kehittaminen-ja-digitalisaatio/kestava-kehitys>
- Kuntaliitto (n.d.-b). *Rakennustyön aikaiset järjestelyt*. Opas rakennusjärjestyksen laatimiseen. Haettu 20.5.2022 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/opas-rakennusjarjestyksen-laatimiseen/6-opas-ja-mallimaarayksia/612-rakennustyon-aikaiset>
- Liikuntalaki 390/2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150390>
- Marski, L. (2021). *Matkailun suuntana kestävä ja turvallinen tulevaisuus*. TEM toimialaraportit 2021:1. Työ- ja elinkeinoministeriö. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162841/TEM\\_2021\\_01\\_t.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162841/TEM_2021_01_t.pdf)
- Maanmittauslaitos (n.d.-a). *Reittitoimitukset*. Haettu 23.3.2022 osoitteesta <https://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/osallisena-maanmittaustoimituksessa/reittitoimitukset>
- Maanmittauslaitos (n.d.-b). Suojellut alueet paikkatietoaineistot. *Kansallinen paikkatietoportaali Paikkatietoikkuna*. <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

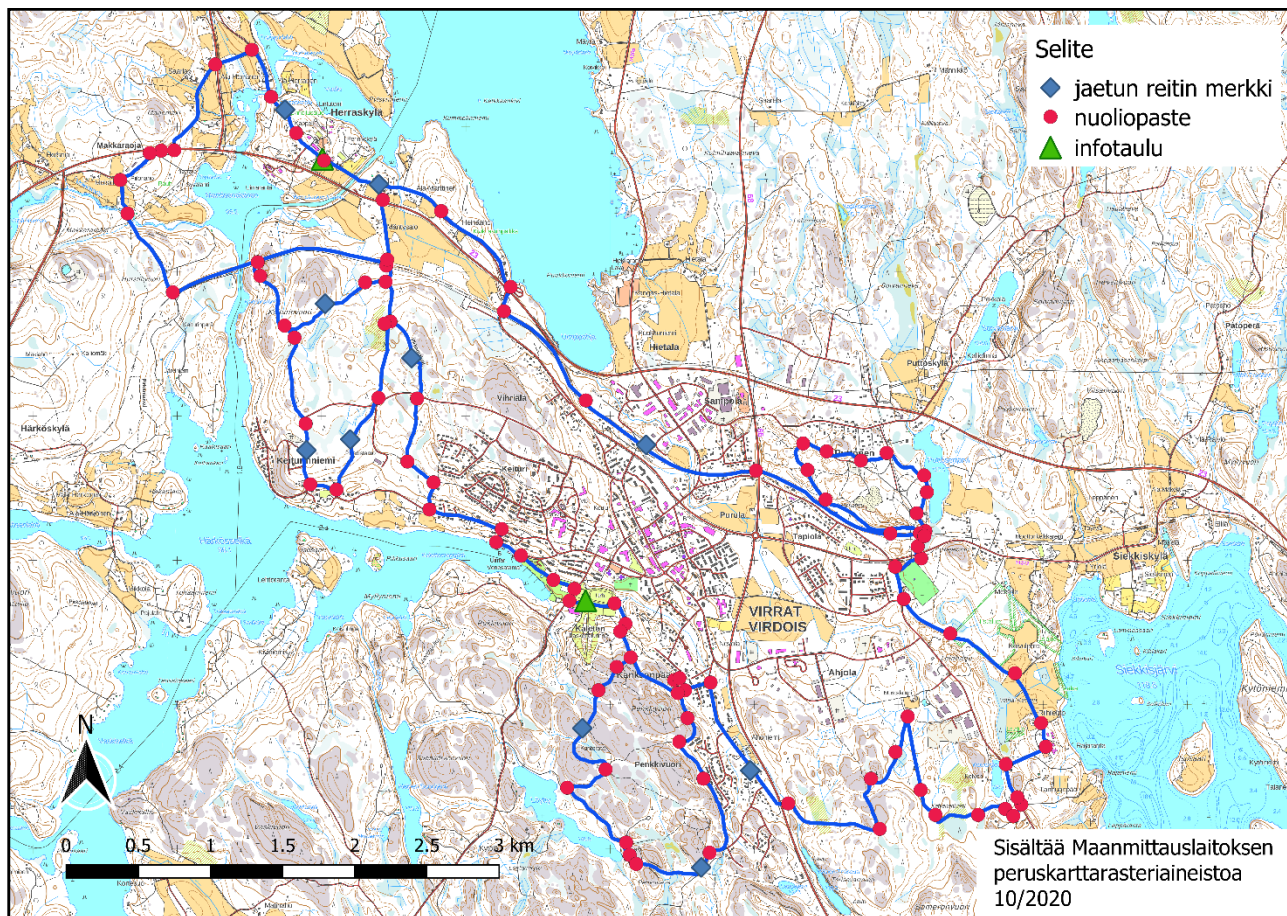
- Ollila, E. & Kestilä, S. (2018). *Turvallinen ja asiakaslähtöinen opastekokonaisuus*. Lapin amkin julkaisuja sarja D. Muut julkaisut 1/2018. Lapin ammattikorkeakoulu.  
[https://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkinnat/files/2015/09/opastekokonaisuus\\_30052018\\_pakattu.pdf](https://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkinnat/files/2015/09/opastekokonaisuus_30052018_pakattu.pdf)
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2018). *Valtioneuvoston selonteko liikuntapolitiikasta*. Valtioneuvoston selonteko OKM/2018/85.  
<https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805e5361>
- Peltonen, M. (2017). *Pyöräilyradat ja -reitit. Suunnittelu ja rakentaminen*. Opetus- ja kulttuuriministeriön liikuntapaikkajulkaisu no 112. Rakennustieto.
- Pouta, E. & Heikkilä, M. (toim.) (1998). *Virkistysalueiden suunnittelu ja hoito*. Ympäristöministeriön ympäristöopas 40. Edita.
- Pyykkönen, T. (toim.) (2013). *Liikuntaympäristöt kulttuuriperintönä - opas arviointiin*. Liikuntatieteellisen Seuran julkaisu nro 170. Liikuntatieteellinen Seura ja Museovirasto. <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/liikuntaymparistot-kulttuuriperintona.pdf>
- Rautiainen, A. (2003). *Kuntoreitti: opas kuntoreittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille*. Rakennusalan kustantajat.
- Riikonen, T. & Rautiainen, A. (2017a). *Maastossa olevien ulkoilureittien monikäyttö: nykytila, esteet ja mahdollisuudet*. REILA-hankkeen julkaisu. Suomen Latu.  
[https://www.suomenlatu.fi/media/reila1\\_monikaytto\\_final.pdf](https://www.suomenlatu.fi/media/reila1_monikaytto_final.pdf)
- Riikonen, T. & Rautiainen, A. (2017b). *Maastossa olevien ulkoilureittien ylläpitäjän vastuu, yrittäjän vastuu ja ulkoilijan omavastuu*. REILA-hankkeen julkaisu. Suomen Latu.  
<https://www.suomenlatu.fi/media/maastossa-olevien-ulkoilureittien-vastuut.pdf>
- Roiha, U. & Järvelin, A.-M. & Haila, K. (2022). *Kestävä kehitys valtion liikuntaa ja urheilua edistävissä toimenpiteissä*. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2022:1. Opetus- ja kulttuuriministeriö / valtion liikuntaneuvosto.  
<https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2022/01/Kestava-kehitys-valtion-liikuntaa-ja-urheilua-edistavissa-toimenpiteissa-loppuraportti.pdf>
- RT 97-10869. (2006). *Kuntoreitit*. RT-ohjetiedosto. Rakennustieto.
- Sarala, P. (2007). Paikkatietojärjestelmien hyödyntäminen matkailukeskusten suunnittelussa. Teoksessa J. Jokimäki (toim.), *Maisemalähtöinen maankäytönsuunnittelu luontomatkailukeskuksissa* (ss. 23-29). Arktisen keskuksen tiedotteita 49. Lapin yliopisto.

- Sarala, P. & Uusitalo, M. (2007). Maisemarakenne ja maankäyttö. Teoksessa J. Jokimäki (toim.), *Maisemälähtöinen maankäytönsuunnittelu luontomatkailukeskuksissa* (ss. 29-35). Arktisen keskuksen tiedotteita 49. Lapin yliopisto.
- SFS 4424:2020. (2020). *Ulkoilun ja liikunnan merkit*. SFS Online.
- Tenhola, T. (2012). Taajamametsiä koskeva lainsäädäntö ja maankäyttö. Teoksessa L. Hamberg & I. Löfström & I. Häkkinen (toim.), *Taajamametsät -suunnittelu ja hoito* (ss. 44–51). Metsäkustannus.
- Tilastokeskus (2022). Virtain avainluvut. *Kuntien avainluvut-tietokanta*. Haettu 15.5.2022 osoitteesta <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html>
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2019). *Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. Suomen matkailustrategia 2019-2028 ja toimenpiteet 2019-2023*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:60.  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-472-3>
- Tuominiemi, R. (2012). *Hyvän viitoittamisen perusteet*. Metsähallitus.  
<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/viitoitusopas.pdf>
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (n.d.-a). *Kuntoilu- ja ulkoilureitit*. Haettu 10.11.2021 osoitteesta <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/kuntoliikunta-ja-ulkoilu/kuntoilu-ja-ulkoilureitit>
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (n.d.-b). *Turvallisuusasiakirjan laatiminen ja hyödyntäminen*. Haettu 10.11.2021 osoitteesta <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/palveluntarjoajan-velvollisuudet/turvallisuusasiakirja#8a38554d>
- Virta, S. (2016). Liikunta ja kunnat. Teoksessa K. Aaltonen (toim.), *Liikuntalakiopas* (ss. 84-92). Tietosanoma.
- Virtain kaupunki (n.d.). Virtain kaupungin kaavatilanne. Pirkanmaan maakuntakaava ja osayleiskaava. *Virtain kaupungin karttapalvelu*. Haettu 2.5.2021 osoitteesta <https://virrat.karttatiimi.fi/Default.aspx>
- Ympäristöministeriö (2017). *Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista*. Valtioneuvoston päätös YM/2017/81.  
<https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f80577688>
- Ympäristöministeriö (2000). *Kaavamerkinnot*. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000-julkaisusarja. Opas 1. Edita Publishing Oy. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe202102033632>




**Liite 1: Virtain maastoliikuntareitti, reitistön linjaus ja retkeilyrakenteet**

## Liite 2: Virtain maastoliikuntareitti, reittimerkintöjen sijoittuminen maastoon




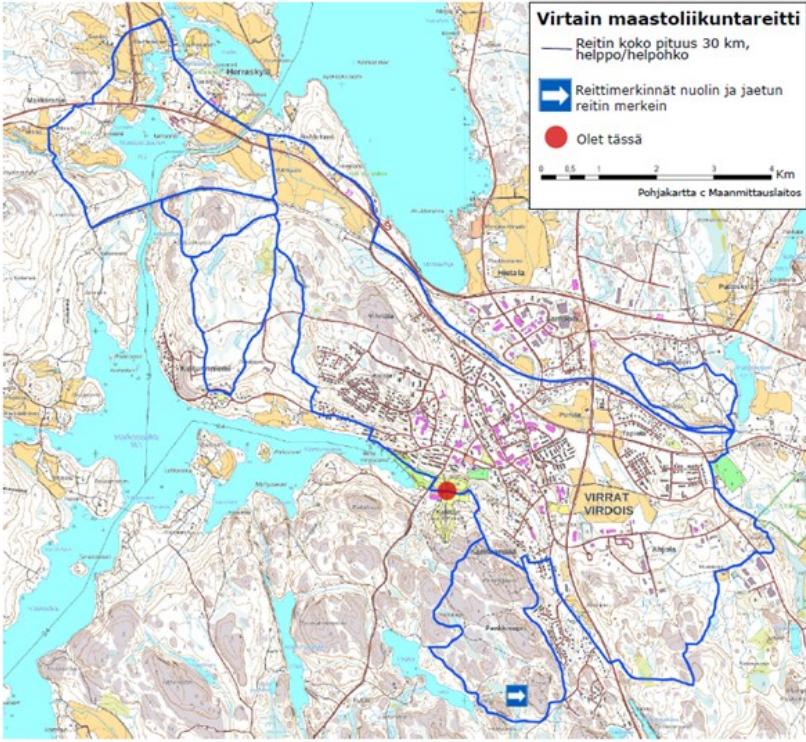
## Liite 3: Virtain maastoliikuntareitti, luonnos opastetaulusta



# Virtain maastoliikuntareitti

## - Tervetuloa ulkoilemaan





**Virtain maastoliikuntareitti**

— Reitin koko pituus 30 km, helppo/helppohko

➔ Reittimerkinnot nuolin ja jaetun reitin merkein

● Olet tässä

0 0,5 1 2 3 4 Km

Pohjakartta © Maanmittauslaitos

**Ohjeita reitin käyttäjille**

Maastoliikuntareitti on tarkoitettu jalkaisin ja maastopyörillä tapahtuvaan ulkoiluun sulan maan aikaan.

Ota huomioon reitistön muut käyttäjät ja käytä tilanteeseen sopivaa nopeutta. Valmistaudu pysähtymään tarvittaessa. Kohtaamistilanteessa nopeampi väistää.

Reitillä on ohjeellinen kiertosuunta ja reittimerkinnot on asetettu sen mukaisesti. Ota kuitenkin huomioon, että reitillä voi olla vastaantulijoita. Koirat tulee pitää kytettyinä.

Reitti sisältää pääsääntöisesti maastopolkuja, metsäautoteitä, radanvarsia, siirtymiä jalkakäytävillä ja kaduilla. Reitillä myös valtatien ylityksiä, toimi varovaisuutta noudattaen.


Polkuosuuksilla on juuria, kiviä ja puunrunkoja, jotka voivat olla kosteina liukkaista.

Reitistö on käytössä sulan maan aikaan, ei talvikunnossapitoa. Reitin ylläpidosta vastaa Virtain kaupunki, puh.(03)485 111

**Hätätilanteessa soita 112**

Lähtöpaikan osoite: Urheilukuja 2, 34800 Virrat

Koordinaatit N62°23.618 E23°76.223 (WGS84)



**Rahoittaja**