



# Hevosista varoittamisen periaatteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

HANNA REIHE | ANNIKA ÖRNMARK | SINI MÄKINEN





# Hevosista varoittamisen periaatteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Vuonna 2017 valmistuneen raportin päivitys 1.6.2020  
voimaan tulleen tieliikennelain mukaiseksi

## **PÄIVITYS:**

**HANNA REIHE**

**ANNIKA ÖRNMARK**

**SINI MÄKINEN**

## **ALKUPERÄISET TEKIJÄT:**

**HANNA REIHE**

**MARIKA LEPPÄNIEMI**

**RAPORTTEJA 68 | 2021**

**HEVOSISTA VAROITTAMISEN PERIAATTEET UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN ALUEELLA  
VUONNA 2017 VALMISTUNEEN RAPORTIN PÄIVITYS 1.6.2020 VOIMAAN TULLEEN  
TIELIIKENNELAIN MUKAISEKSI**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Sini Mäkinen, Sitowise Oy**

**Kansikuva: Hanna Reihe, Sitowise Oy**

**Kartat:**

**Painotalo:**

**ISBN 978-952-314-981-6 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-981-6**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

## Sisältö

Johdanto .....	2
Hevosala ja hevoset Suomessa.....	4
Onnettomuustilastot.....	5
Onnettomuuskuvaus 1 .....	5
Onnettomuuskuvaus 2 .....	5
Onnettomuuskuvaus 3 .....	5
Onnettomuuskuvaus 4 .....	6
Lainsäädäntö .....	7
Nykyinen lainsäädäntö .....	7
Suunnittelu .....	10
Taustaa.....	10
Hevosen paikka liikenneväylillä .....	10
Hevonen jalankulku- ja pyöräilyväylällä .....	11
Hevonen ja mopot.....	12
Hevosen ja eri liikennemuotojen risteäminen.....	12
Ratsastusväylän tekniset ratkaisut ja pintamateriaalit.....	14
Ratsastusväylien poikkileikkaus .....	14
Tiedotus ja valistus .....	15
Kysely hevosalan ammattilaisille ja harrastajille .....	16
Taustatiedot.....	16
Liikkuminen maantieympäristössä .....	20
Koettu turvallisuus.....	23
Turvavälineet.....	23
Vaaratilanteet ja hevosten käyttäytyminen .....	25
Turvallisuuden parantaminen .....	25
Työpajatyöskentelyn tulokset.....	28
Ideointityöpaja .....	28
Toimintalinjan käsittely -työpaja.....	30
Hevosista varoittamisen toimintalinja.....	32
Toimintalinja.....	32
Varoittamistarpeen määrittely .....	34
Aloitteen tekeminen .....	35
Yhteenveto.....	38
Lähteet .....	40
Liitteet .....	41
Liite 1. ....	41
Liite 2. ....	41
Kuvailulehti.....	42
Presentationsblad.....	43
Documentation page .....	44



Kuva: Hanna Reihe, Sitowise Oy

## Johdanto

Suomen tieliikennelainsäädännön mukaan hevosen ja ratsastajan paikka on tiellä, mikäli ratsastustietä ei ole käytettävissä. Hevosen ja muun tienkäyttäjän kohdatessa voi syntyä vaaratilanteita, mikäli hevonen säikähtää esimerkiksi lähestyvää tai ohittavaa ajoneuvoa. Tiehallinto (nyk. Väylävirasto) on selvittänyt hevosiin liittyvien liikenneturvallisuusongelmien suuruutta viimeksi vuonna 2002. Tiehallinnon selvityksen mukaan hevosliikenteen turvallisuus taataan ensisijaisesti maankäytön keinoin erottamalla hevosliikenne moottoriajoneuvo-, jalankulku- ja pyöräliikenteestä. Mikäli erotteilu ei ole mahdollista, tulee tienylityskohdista tehdä mahdollisimman turvallisia muun muassa varmistamalla riittävät näkemät. Hevosista varoittavaa liikennemerkkiä suositellaan käytettävän vain ongelmallisissa kohteissa silloin, kun muita keinoja ei ole käytettävissä. Hevosista varoittava liikennemerkki voi antaa ratsastajille virheellisen turvallisuudentunteen. Tiehallinnon selvityksessä suositellaan, että yleisillä teillä ratsastavien tulisi käyttää taval-

lisen ratsastuskypärän sijaan esimerkiksi moottoripyöräilyyn tai mopoiluun tarkoitettua, paremmin suojaavaa kypärää.

Tämän työn tarkoituksena oli luoda yhtenäinen toimintalinja, jonka perusteella hevosista joko varoitetaan tai jätetään varoittamatta liikenteessä. Työssä on käsitelty Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen maanteitä Uudenmaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä, mutta työn tulokset ovat sovellettavissa myös muualle Suomeen. Työssä määritettiin hevosista varoittamisen kriteerit, jotka pohjautuvat muun muassa hevosliikenteen määrään ja säännöllisyyteen sekä väylän ominaisuuksiin, kuten nopeusrajoitukseen ja liikennemäärään. Mikäli hevosista varoittamisen kriteerit eivät täyty, voidaan liikenneympäristöä muokata tarvittaessa turvallisempaan suuntaan muilla keinoin. Työssä käydään läpi vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joiden avulla on mahdollista parantaa hevosliikenteen turvallisuutta maantieympäristössä. Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi nopeusra-

joitusten alentaminen, erillisten ratsastusväylien rakentaminen, jalankulku- ja pyöräilyväylien merkitseminen ratsastusteiksi sekä ratsastajille ja muille tienkäyttäjille suunnatun tiedotuksen lisääminen. Etenkin ajonopeuksiin vaikuttaminen on tärkeää paikoissa, joissa liikkuu hevosia muun liikenteen seassa.

Uudenmaan ELY-keskuksesta työtä ovat ohjanneet Herkko Jokela ja Marko Kelkka. Ramboll Finland Oy:ssä työstä vastasivat projektipäällikkö Hanna Reihe sekä suunnittelijat Marika Leppänen ja Petra Reimi. Työpajatyöskentelyyn ja/tai työn kommentointiin osallistuivat lisäksi Sonja Heikkinen Uudenmaan ELY-keskuksesta, Jaakko Klang ja Piritta Keto Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta, Tuomas Österman Liikennevirastosta, Nina Raitanen Suomen Tie-yhdistys ry:stä, Tuula Taskinen Liikenneturvasta, Sonja Holma Suomen ratsastajainliitto ry:stä (SRL), Pirjo Fager-Pintilä Suomen Hippos ry:stä, Marian Seppälä Ypäjän Hevosopistosta sekä Anne Laitinen Hippolis – Hevosalan osaamiskeskus ry:stä.

Vuonna 2017 valmistunut raportti on päivitetty vastaamaan kesäkuussa 2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain mukaisia säädöksiä. Raportin päivityksestä vastasivat Hanna Reihe, Annika Örnmark ja Sini Mäkinen Sitowise Oy:stä.

# Hevosala ja hevoset Suomessa

Hevonen on herkkä, suuri ja voimakas saaliseläin, joka painaa täysikasvuaisena rodusta riippuen 300–600 kiloa. Hevonen on reaktioltaan ja liikkeiltään nopea, ja ensisijaisesti pakenee kohdatessaan pelottavan tilanteen. Jos pakeneminen ei ole mahdollista, hevonen voi uhattuna puolustautua potkimalla tai puremalla. Hevosen näkökenttä on laaja, mutta hevonen ei näe suoraan eteen tai taakse kääntämättä päätä. Hevosen kuulo- ja hajuaistit ovat terävämmät kuin ihmisellä, ja hevonen myös reagoi erilaisiin ärsykkeisiin hyvin eri tavalla kuin ihminen.

Hevosten välillä on eroja käsiteltävyydessä, eikä täysin liikennevarmoja hevosia ole. Hevosen käyttäytymiseen vaikuttavat oleellisesti sen ikä ja aiemmat kokemukset. Liikenteessä hevonen saattaa säikähtää esimerkiksi liian lähelle tulevaa muuta tielläliikkujaa, kovaa vauhtia tai ääntä, äkillisiä ääniä tai pyöristä sinkoavia kiviä. Pelästynyt hevonen voi aiheuttaa vaaratilanteen niin hevosen kanssa liikkuvalla kuin muille tienkäyttäjille.

Hevosen kolme perusaskellajaa ovat (hitaimmasta nopeimpaan) käynti, ravi ja laukka. Käynnissä hevosen nopeus on noin 5–10 km/h hevosen koosta ja rodusta riippuen. Tiellä liikuttaessa ravin nopeus on yleensä noin 20 km/h, mutta ravikilpailuissa hevosen huippunopeus voi olla jopa 50 km/h. Laukan keskinopeus on noin 15–30 km/h. Hevosta taluttaessa ihmisen kävelynopeus määrää käytettävän nopeustason (yleensä noin 3,5–6 km/h).

Vuonna 2015 Suomessa oli 74 200 hevosta ja 16 000 tallia. Hevosten kokonaismäärä on kasvanut hieman viime vuosina, sillä vuonna 2009 Suomessa oli 72 300 hevosta. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna hevosten määrä on kasvanut merkittävästi, sillä hevosten määrä on kaksinkertaistunut kolmen viime vuosikymmenen aikana. Ratsastusta harrastaa arviolta 170 000 suomalaista. Suomessa on noin tuhat ratsastustallia, joista kolmasosa on Suomen Ratsastajainliiton hyväksymiä talleja (vuoden 2015 tieto).

Uudenmaan alueella on arviolta noin 13 000 hevosta ja 1300 tallia. SRL:n hyväksymistä ratsastus-

talleista vajaa kolmannes (99 kpl/325 kpl) sijaitsee Uudellamaalla. Hämeessä on lähes 8 000 hevosta ja arviolta 800–1000 tallia. SRL:n hyväksymistä ratsastustalleista noin 10 % sijaitsee Hämeessä.

Ratsastusta harrastetaan koko maassa. Selvästi suurimmat hevostihentymät ovat pääkaupunkiseudun ja Tampereen ympäristössä. Suomessa olevista hevosista arviolta noin 17 % on Uudellamaalla, 9 % Pirkanmaalla ja 9 % Hämeessä (tiedot perustuvat omistajan asuinpaikkakuntaan). Kooltaan suurimmat tallit, jotka ovat ratsastuskouluja, hoitohevosalleja ja ravivalmennustalleja, sijaitsevat myös näillä seuduilla.

Suurimpia, useiden kymmenien hevosten talleja löytyy pääkaupunkiseudulta (Vihti, Siuntio, Kirkkonummi, Espoo, Vantaa, Kerava, Tuusula, Järvenpää, Porvoo), Lahden ympäristöstä (Lahti, Orimattila, Mäntsälä) sekä Turun ja Tampereen ympäristöstä. Alan yritykset ovat keskittyneet kaupunkien läheisyyteen. Hevosalan tärkeimpiä järjestöjä, organisaatioita ja viranomaistahoja on listattu alla:

- Suomen Hippos ry
- Hevosjalostusliitot
- Suomen Ratsastajainliitto ry (SRL)
- MTK (Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto)
- ProAgria keskuskeskukset ja ProAgria keskustusten liitto
- Luonnonvarakeskus (Luke) hevostutkimus
- Suomen Hevostietokeskus ry
- Hippolis – Hevosalan osaamiskeskus ry
- Suomen Hevosenomistajain Keskusliitto
- Fintoto Oy
- Hevosopisto Oy
- SEY Suomen Eläinsuojeluyhdistysten Liitto ry
- Ratsujalostusliitto ry
- Suomen Ravivalmentajat ry
- Raviradat
- Maa- ja metsätalousministeriö
- Maaseutuvirasto (Mavi)
- Elintarviketurvallisuusvirasto (Evira)
- Aluehallintovirasto (AVI)
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset).



# Onnettomuustilastot

Tieliikenneonnettomuudet, joissa hevonen on ollut osallisena, on Suomessa tilastoitu tarkasti vain ihmisen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta. Väyläviraston onnettomuusrekisterin mukaan hevonen tai poni oli osallisena 13 tieliikenneonnettomuudessa 1/2015–7/2016. Tilastoissa on huomioitu vain poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, eikä niiden osalta ole eritelty, oliko kyseessä henkilövahinkoon vai omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus.

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet. Tutkinnan tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta, eikä onnettomuustutkinnassa oteta kantaa syyllisyys- tai korvauskysymyksiin. Vuosina 1995–2014 Suomessa on tapahtunut yhdeksän ihmisen kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa on ollut osallisena myös hevonen. Kolmessa tapauksessa hevoset olivat karanneet aitauksesta, yksi kuolemantapaus liittyi sairauskohtaukseen ja yhdessä tapauksessa oli kyse tasoristeysonnettomuudesta. Neljä muuta onnettomuutta on käyty läpi tässä työssä tutkijalautakuntien tutkintaselostusten perusteella. Selostuksissa ei yksilöidä onnettomuudessa osallisena olevien henkilöiden tai ajoneuvojen tunnistetietoja.

## Onnettomuuskuvaus 1

Ravihevosen ohjastaja ja hevonen olivat olleet harjoituslenkillä metsäautotiellä, kun hevonen oli säikähtänyt kengännauhojaan sitomassa ollutta lenkkeilijää. Ohjastaja putosi kärryiltä ja hevonen lähti juoksemaan vauhkona kohti kotitallia. Jyrkässä kaarteessa hevonen törmäsi toiseen jalankulkijaan, joka menehtyi tapahtuman seurauksena. Tutkijalautakunnan mukaan onnettomuuden suurin riskitekijä oli kokematon ohjastaja. Turvallisuuden parannusehdotukseksi lautakunta nimesi ohjastajien valmiuksien lisäämisen hevosen hallinnassa.

## Onnettomuuskuvaus 2

Metsäpolulta tullut ratsukko törmäsi yhdystietä ajaneeseen autoon. Ratsukko tuli näkemäesteenä toimineen rakennuksen takaa tielle, eikä auton kuljettaja onnistunut jarruttamaan ajoissa välttääkseen yhteentörmäyksen. Ratsastaja kuoli törmäyksessä saamiinsa vammoihin. Tutkijalautakunnan mukaan ratsukko lähestyi yhdystietä todennäköisesti sellaisella nopeudella, että turvallinen väistäminen oli jo vaarantunut. Ratsastaja on saattanut olettaa, ettei väistämistilannetta ole odotettavissa. Ratsastusympäristö muodosti riskitekijän tien liikenteen ja erittäin huonojen näkemäolosuhteiden vuoksi. Tutkijalautakunnan mukaan ei ollut näyttöä siitä, että ratsu olisi käyttäytynyt vastoin ratsastajan käskyjä. Turvallisuuden parannusehdotukseksi lautakunta nimesi ratsastusympäristön valinnan siten, että liikenteen aiheuttamat vaaratekijät minimoituvat.

## Onnettomuuskuvaus 3

Ratsastaja ratsasti hevosella paikallistiellä. Ratsukon perässä tuli traktori, joka veti peräkärriä. Hevonen käyttäytyi levottomasti ja todennäköisesti pelästyi traktorin kovaa ääntä. Kun traktori oli saavuttamassa ratsukon, ei ratsastaja kyennyt hallitsemaan hevosta vaan putosi tielle. Ratsastaja jäi traktorin alle. Tutkijalautakunnan mukaan onnettomuuden tärkeimmät riskitekijät olivat hevosen hallinnan vaikeus yleisellä kapealla tiellä ratsastettaessa; traktorin voimakas ääni, mikä pelästyi hevosen; jäinen ja liukas tienpinta, joka vaikeutti traktorin hallintaa; traktorin kova tilannenopeus sekä huono tievalaistus, joka vaikeutti ratsukon havaitsemista ja ennakoimista ja täten lyhensi toiminta-aikaa. Turvallisuuden parannusehdotukseksi lautakunta nimesi opastuksen ja neuvonnan lisäämisen talleilla hevosen käyttäytymisestä poikkeavissa olosuhteissa.

## Onnettomuuskuvaus 4

Kaksi ratsastajaa ratsasti kävelyvauhtia poneilla yksityistien reunassa. Heidän kulkusuunnassa oli vasemmalle ohjautuva tien kaarre, jonka sisäkaarteessa kasvoi näkemiä haittaavia puita. Täysperävaunullinen kuorma-auto tuli vastakkaisesta suunnasta kaarteeseen. Ponit pelästyivät ajoneuvoyhdistelmää, ja toinen poneista kääntyi kohti kuorma-auton perävaunua. Ohitustilanteessa toinen poneista jäi osittain perävaunun paripyörien alle, jolloin kuljettaja jarrutti ja teki väistöliikkeen. Ponin selässä ollut ratsastaja putosi ja jäi perävaunun renkaiden alle. Tutkijalautakunnan mukaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja saapui kaarteeseen olosuhteisiin nähden liian suurella nopeudella eikä hiljentänyt nopeutta havaittuaan ratsukot. Tien nopeusrajoitus (80 km/h) oli liian korkea suhteutettuna tien leveyteen (6 m). Turvallisuuden parannusehdotukseksi lautakunta nimesi hevosliikenteen välttämisen ajoneuvoliikenteen seassa, erillisten maastoratsastusreittien suunnittelemisen, ratsastajien valistamisen ajoradalla ratsastamisen vaaroista, hevosen taluttamisen tiellä, nopeusrajoituksen alentamisen, kuljettajien valistamisen oikeista toimintatavoista havaittaessa hevosia tiellä ja tienvarsikasvillisuuden raivaamisen näkemien parantamiseksi.

# Lainsäädäntö

## Nykyinen lainsäädäntö

**Suomen tieliikennelainsäädännön mukaan** eläimiä, joita kuljetetaan tiellä, on pidettävä kytkettyinä tai niitä on valvottava siten, etteivät ne aiheuta vaaraa eikä huomattavaa haittaa muille tienkäyttäjille. Ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä. (Tieliikennelaki 729/2018, 53 §) Ajoneuvojen paikasta ajoradalla ja tien eri osien käytöstä tieliikennelaissa sanotaan seuraavaa:

*Ajoneuvolla on ajettava ajoradalla. Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta päinssä, polkupyörää tai muuta moottoritonta ajoneuvoa on kuitenkin ajettava oikeanpuoleisella pientareella. Ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat eikä siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. (Tieliikennelaki 729/2018, 18 §)*

*Ajoneuvolla on kaksisuuntaisella ajoradalla ajettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. (Tieliikennelaki 729/2018, 19 §)*

Nykyisen tieliikennelainsäädännön mukaan hevosajoneuvossa tulee olla kulkusuunnassa vasemmalla puolella edessä eteenpäin suunnattu valkoinen ja takana taaksepäin suunnattu punainen E-tyyppihyväksytty heijastin. Mikäli hevosajoneuvoa käytetään tiellä pimeän tai hämärän aikana tai näkyvyys on sään tai muun syyn vuoksi huonontunut, on ajoneuvossa oltava kulkusuunnassa vasemmalla puolella eteenpäin valkoista ja taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin. Tieliikennelainsäädännössä ei oteta kantaa ratsastajan kypärän käyttöön, mutta esimerkiksi Suomen Ratsastajainliitto edellyttää jäsentalleillaan ratsastavilta kypärän käyttöä.

**Ratsastukseen liittyviä liikennemerkkejä** on esitetty seuraavissa kuvissa (Kuva 1). Ratsastustiemerkillä osoitetaan ratsastustie, jota ratsastajan on käytettävä asianomaiseen suuntaan kuljettaessa. Ratsastustietä eivät saa käyttää muut kuin ratsastajat. Yhdistetty ratsastustie ja pyörätie tai jalkakäytävä osoitetaan allekkain asetetuilla merkeillä. Rinnakkainen ratsastustie ja pyörätie tai jalkakäytävä osoitetaan rinnakkain asetetuilla merkeillä. (Laki tieliikennelain muuttamisesta 1040/2020) Ratsastus kielletty -merkillä voidaan kieltää väylällä ratsastaminen. Ratsastuspaikka-merkki kuuluu palvelukohteiden opastusmerkkeihin. Ratsastuspaikka-merkillä voidaan osoittaa kaikille vierailijoille avoinna oleva ratsastuspaikka, jolla on matkailu- tai harrastuskohteena paikkakunnalle alueellista merkitystä. Yleisesti ratsastuspaikaksi katsotaan ratsastustallit, jotka täyttävät Suomen Ratsastajainliiton asettamat hyväksymiskriteerit.

Kuva 1. Ratsastamiseen liittyviä liikennemerkkejä.



Ratsastustie (liikennemerkki D9)



Ratsastus kielletty (liikennemerkki C16)



Ratsastuspaikka (liikennemerkki G40)

Suomessa ei ole käytössä erillistä vain hevosista tai ratsastajista varoittavaa liikennemerkkiä. Varoittamiseen voidaan käyttää muu vaara -liikennemerkkiä (liikennemerkki A33) ja lisäkilpeä "Hevosia" tai "Ratsastajia" (Kuva 2). Varoitusmerkki sijoitetaan vähintään 150 ja enintään 250 metriä ennen vaarapaikkaa. Erityisestä syystä varoitusmerkki voidaan sijoittaa lähemmäksi vaarapaikkaa, jos nopeusrajoitus on enintään 60 km/h, tai jos ajoneuvon nopeus muusta syystä on riittävän alhainen vaarallista tienkohtaa lähestyttyessä. Sijoittamisessa on otettava huomioon, että ajoneuvon kuljettajalle jää riittävästi aikaa toimia merkissä edellytyksillä tavalla. Jos varoitusmerkki sijoitetaan yli 250 metrin päähän kohteesta, on merkin yhteydessä käytettävä etäisyys kohteeseen -lisäkilpeä (liikennemerkki H4). (Laki tieliikennelain muuttamisesta 1040/2020)

**Järjestyslain** mukaan ratsastaminen ja hevosajoneuvolla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla ajaminen on kielletty kuntopolulla tai muulla sen kaltaisella juoksuradalla, yleiseen käyttöön kunnostetulla ladulla ja urheilukentällä, jollei muuta ole osoitettu. Kielto ei koske välttämätöntä huolto- ja kunnossapitotyötä eikä järjestyksenpitoon liittyvää viranomaisten toimintaa. (Järjestyslaki 612/2003, 15 §)

**Ajoneuvolain** mukaan moottorittomaksi ajoneuvoksi katsotaan tieliikenteeseen tarkoitettu ja varustettu eläimen vetämä vaunu ja reki, jolta koon ja käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää keskeisten ajoneuvoja koskevien turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä (Ajoneuvolaki 82/2021, 28 §). Jos hevonen vetää vaunuja, kärryjä tai rekeä, valjakko rinnaste-

taan ajoneuvon. Hevosajoneuvolla liikkuminen jalkakäytävällä, pyörätiellä tai ratsastustielle on kielletty. Hevosajoneuvolla ei saa mennä jalankulku- ja pyöräilyväylälle edes silloin, kun se on merkitty ratsukoille sallituksi.

Suomessa käytössä olevat **jokamiehenoikeudet** ovat melko laajat. Ratsastajien tulee huomioida muut ulkoilijat ja ratsastuksen aiheuttamat vaikutukset ympäristöön. Ratsastaminen on yleensä sallittua luonnontilaisilla tai niihin verrattavilla alueilla, jos ratsastamisesta ei aiheudu vahinkoa tai vähäistä suurempaa haittaa. Asumusten pihoille ei saa mennä ilman lupaa. Jokamiehenoikeuteen perustuvaa ratsastusta ei voida ennalta määrittää tai rajoittaa. Ratsastus saattaa kuluttaa maastoa tai tiestöä, minkä vuoksi ratsastuksen vaikutukset maankäyttöön tai tienpitoon tulee arvioida aina tapauskohtaisesti. Jos ratsastus aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa tai vahinkoa puustolle tai tiestölle, tulee ratsastuksesta sopia maanomistajan kanssa. Haitan aiheuttaja vastaa mahdollisesta haitasta. Korvausperusteet koskevat kaikkea hevos toimintaa suurista ravi- ja ratsutalleista maatilan tai asuinkiinteistön yksittäisiin hevosiin, mikäli käyttö ylittää satunnaiskäytön, eli jokamiehenoikeuden rajan. Maanomistajalla on oikeus kieltää vähäistä suurempaa haittaa tai häiriötä aiheuttava ratsastus. Kansallispuistoissa ja luonnonsuojelualueilla voi olla voimassa **poikkeussäännöksiä**, jotka kieltävät ratsastamisen.

Hevosen omistajalle ei ole lainsäädännössä asetettu velvollisuutta kerätä hevosen jätöksiä. Järjestyslain mukaan koiran omistajan tai haltijan on huolehdittava siitä, että koiran uloste ei jää ympä-



Kuva 2. Vasemmalla hevosista varoittava liikennemerkki ja oikealla ratsastajista varoittava liikennemerkki.

ristöön hoidetulla alueella taajamassa. Suomen **jätelain** mukaan ympäristöön ei saa jättää jätettä, hylätä konetta, laitetta, ajoneuvoa, alusta tai muuta esinettä eikä päästää ainetta siten, että siitä voi aiheutua epäsiisteyttä, maiseman rumentumista, viihtyisyyden vähentymistä, ihmisen tai eläimen loukkaantumisen vaaraa tai muuta niihin rinnastettavaa vaaraa tai haittaa. Lainsäädäntö on epäselvä sitä osin, onko käsittelemätön hevosen lanta jäte- laissa tarkoitettua jätettä vai ei.

**Yksityisteitä koskevan lainsäädännön** mukaan yksityistien tieosakkaat tai tiekunta voivat kieltää kaikilla tai joillakin moottori- tai hevosajoneuvoilla tapahtuvan tien käytön tai työkoneiden kuljettamisen niiltä, joilla ei ole oikeutta tiehen. Jos valtio tai kunta avustaa tiekuntaa tai tieosakkaita tien kunnossapidossa, yksityistien käyttämistä ei voi kieltää muilta tienkäyttäjiltä avustusta koskevana ajanjaksona. Mikäli tiekunta tai tieosakkaat ovat saaneet valtion tai kunnan avustusta tien parantamiseen, uuden tien rakentamiseen tai tie on tehty kokonaan tai osittain kunnan varoilla, ei muuta liikennettä voi kieltää kymmeneen vuoteen avustuksen tai kunnan tekemän tietyön päättymishetkestä alkaen. (Yksityistielaki 560/2018, 29 §; 85 §)

Säännöllisen liikenteen harjoittamiseen ja muun kuin tieosakkaan hyväksi tapahtuviin tilapäisiin kuljetuksiin tarvitaan tiekunnan tai tieosakkaiden lupa. Työhevosella tapahtuviin tilapäisiin maa- ja metsätalouden kuljetuksiin ei tarvita lupaa. Tien käyttämiseen tarvitaan lupa, mikäli tietä käytetään muuhun kuin tieosakkaan järjestämään toimintaan ja toiminta lisää selvästi yksityistien kunnossapitokustannuksia. Tien käyttämisestä voidaan periä käyttömaksu kuljetuksen tai toiminnan järjestäjältä. Jos muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle, voidaan kunnan suostumuksella muiden kuin tieosakkaiden tienkäyttö kieltää tai sitä voidaan rajoittaa. (Yksityistielaki 560/2018, 29 §; 85 §)

Vuonna 2016 ilmestyi Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton (MTK ry), Svenska lantbruksproducenternas centralförbundetin (SLC rf) ja Suomen Tiejhdistys ry:n julkaisema päivitetty **suositussopimus hevosreiteistä yksityisillä mailla ja yksityisteillä**. Suositussopimuksen tarkoituksena on kannustaa hevosyrittäjiä sopimaan maanomistaji-

en sekä yksityisteiden tieosakkaiden tai tiekuntien kanssa yhteisistä pelisäännöistä. Edellä mainitut organisaatiot suosittelevat, että hevosreitissopimusta ja korvausperusteita sovelletaan ratsastus- tai ravital-lien sekä tieosakkaiden, tiekuntien ja maanomistajien väliseen sopimiseen, joka koskee hevosreittejä. Suositeltavaa on, että sopimuksen solmii tallin pitäjä, eikä jokainen hevosenomistaja erikseen. Mikäli suunniteltu reitti kulkee useiden maanomistajien mailla ja yksityisillä teillä, voidaan sopimus tehdä joko yhdessä kaikkien osapuolten kesken tai erikseen jokaisen osapuolen kanssa.

# Suunnittelu

## Taustaa

Hevosten ja ihmisten turvallista liikkumista maantienympäristössä voidaan edistää huolellisella liikenneympäristön suunnittelulla, jossa hevosliikenteen erityistarpeet on huomioitu. Hevosliikenteen suunnittelusta ei ole laadittu kattavaa ohjeistusta Suomessa. Hevosliikenteen suunnittelussa voidaan kuitenkin tapauskohtaisesti soveltaa jalankulku- ja pyöräilyväylien sekä mopoilun suunnitteluperiaatteita esimerkiksi eri kulkumuotojen erottamisperusteiden, mitoituksen, risteysalueiden suunnittelun ja valaistuksen osalta. Hevosliikenteen suunnittelussa tulee kuitenkin aina huomioida myös muiden tienkäyttäjien asettamat vaatimukset ja tarpeet, kun hevosliikenne ja muu liikenne kohtaavat.

Tämän luvun tavoitteena on nostaa esiin hevosella liikkumisen suunnittelussa huomioitavia asioita. Raportissa esitetyt suunnitteluperiaatteet ovat suosituksia ja viime kädessä suunnittelun tuleekin täyttää lainsäädännön asettamat vaatimukset ja reunaehdot. Periaatteiden taustalla on hyödynnetty pääosin Liikenneviraston julkaisemaa Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjetta (2014) sekä Mopon paikka liikenneympäristössä -ohjetta (2013).

## Hevosen paikka liikenneväylillä

1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain myötä hevonen rinnastetaan ajoneuvoon. Ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikennemerkkejä ja liikennesääntöjä. Ratsastaja ja suurikokoisen eläimen taluttaja voi kuitenkin tilapäisesti poiketa näistä säännöistä, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat eikä se vaaranna tai haittaa muita tielläliikkujia. Pääsääntöisesti hevosen paikka on ajoradan oikeanpuoleisella pientareella, ja mikäli piennarta ei ole, ajoradan oikeassa reunassa. Ratsastamista varten voidaan osoittaa eril-

linen ratsastustie, joka merkitään liikennemerkillä D9. Ratsastustietä saavat käyttää vain ratsastajat. Ratsastustie voi sijaita rinnakkain pyörätien tai jalkakäytävän kanssa tai se voi olla yhdistettynä pyörätiehen tai jalkakäytävään (Kuva 3). Yhdistetyllä jalankulku- ja pyöräilyväylällä ja ratsastustiellä mopoilu on sallittua, mikäli se on osoitettu ”Mopoilu sallittu” -lisäkilvellä.

Hevonen voi pelästyä muita tielläliikkujia niiden aiheuttaman äänen tai liikkeen takia. Myös tienkäyttäjien mukana olevat erilaiset varusteet, kuten sateenvarjat tai lastenvaunut, voivat pelottaa hevosta. Hevosella liikkuminen ajoradalla, pientareella tai jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa samalla tilassa on turvallisuusriski sekä ratsastajalle että hevoselle, mutta myös muille tienkäyttäjille. Moottoriajoneuvoliikenteen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä hevosliikenteen erottelulla voidaan kuitenkin parantaa kaikkien kulkumuotojen turvallisuutta sekä tienkäyttäjien kokemaa turvallisuuden tunnetta liikenteessä. Kulkumuotojen erottelu voi siten olla perusteltua, vaikka ne mahtuisivat fyysisesti samaan tilaan. Erottelutarve riippuu pääosin eri käyttäjäryhmien nopeus- ja kokoeroista sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suojaamattomuudesta.

Hevosliikenteen paikkaan liikenneympäristössä vaikuttavat muun muassa seuraavat asiat:

- alue (taajama/haja-asutusalue)
- tien ominaisuudet, kuten liikennemäärä, nopeusrajoitus, tien geometria (esim. piennar), valaistus
- jalankulku- ja pyöräilyväylän ominaisuudet, kuten liikennemäärä ja mahdollinen mopoilu
- hevosliikenteen määrä, yleisyys ja hevosilla liikkuvien ominaisuudet
- muut alueen erityispiirteet ja mahdolliset riskitekijät.

Erottelutarvetta voidaan pyrkiä vähentämään vaikuttamalla maantien nopeusrajoituksiin tai liikennemäärään. Liikenneviraston (2013) mukaan ajoradalla mopoilua voidaan helpottaa varsinkin



Kuva 3. Yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä sekä ratsastustie (Kuva: Elina Tamminen).

taajama-alueella alentamalla ajoradan nopeusrajoitus 60 km:sta/h 50 km:iin/h, mikä vähentää moottoriajoneuvoliikenteen nopeuseroista aiheutuvia ongelmatilanteita. Sama periaate on sovellettavissa myös hevosliikenteeseen, jolloin nopeusrajoitusta alentamalla voidaan parantaa pientareella tai ajoradalla turvallisesti kulkemisen edellytyksiä.

## Hevonen jalankulku- ja pyöräilyväylällä

Ratsastus jalankulku- ja pyöräilyväylällä on lain mukaan kielletty, ellei sitä ole osoitettu liikennemerkillä ratsastustieksi. Ratsastustie voidaan merkitä pyörätien tai jalkakäytävän yhteyteen joko yhdistettynä väylänä tai rinnakkaisena väylänä (tiemerkintä- tai materiaalierottelu). Jalankulku- ja pyöräilyväylistä kokonaan erillisiä ratsastustieitä tulisi suosia taajama-alueilla sekä silloin, kun mopolla ajo on sallittu jalankulku- ja pyöräilyväylällä. Erillisen ratsastustien rakentamista puoltavat hevosliikenteen suuri

määrä ja säännöllisyys, tien korkea nopeusrajoitus ja liikennemäärä sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän vilkas liikenne. Suunnitteluohjeissa ei ole otettu kantaa, millä liikennemäärän tai nopeusrajoituksen tasolla ratsastustie tulisi rakentaa, vaan väylän tarve arvioidaan tapauskohtaisesti.

Hevosliikenteen erottaminen jalankulusta ja pyöräilystä parantaa erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta, mutta myös hevosen ja ratsastajan tai taluttajan turvallisuutta. Erottelutarve riippuu väylän luonteesta ja funktiosta, mutta erottelutarve kasvaa, mikäli alueella on paljon lapsia, toimintarajoitteisia tai iäkkäitä henkilöitä. Turvallinen liikennemuotojen erottelu on selkeä, toimiva ja helposti havaittava. Lisäksi erottelukäytännön tulee olla yhtenäinen ja johdonmukainen.

Mikäli suunnittelussa harkitaan yhdistetyn ratsastustien ja pyörätien tai jalkakäytävän muodostamista, tulee kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin:

- hevosliikenteen määrä ja säännöllisyys
- pyöräilyverkon toiminnallinen luokitus
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä
- pyöräliikenteen nopeus
- alueen luonne (taajama/haja-asutusalue)
- aluekohtaiset käytännöt (yhtenäisyys).

Kävely, pyöräily ja hevosliikenne voidaan sekoittaa väylän koko leveydelle erottelun sijaan. Tällaisen sekaliikenneväylän edellytyksenä on vähäinen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä sekä sopiva pintamateriaali. Myös mopoliikenteen salliminen ja määrä vaikuttavat sekaliikenteen edellytyksiin. Sekaliikenteen (kävely, pyöräily, hevosliikenne) väylän yksityiskohtaisella suunnittelulla tulee huolehtia kaikkien tienkäyttäjien turvallisuudesta ja liikkumisympäristön viihtyisyydestä esimerkiksi turvaamalla riittävän alhaiset nopeudet ja näkemät. Samassa tasossa ja samalla väylällä risteämisessä on tärkeää, että tielläliikkujat havaitsevat toisensa riittävän ajoissa.

## Hevonen ja mopot

Nykyisen tieliikennelainsäädännön mukaan taajaman ulkopuolella mopoa on ajettava pientareella tai ajoradan reunalla, jos se käy haitatta päinsä. Mopoilu voidaan sallia pyörätiellä ”Sallittu mopoile” -lisäkilvellä.

Väyläviraston ohjeistuksessa on määritetty mopon paikka maantieympäristössä. Taajamassa mopolla ajoa pyörätiellä ei yleensä sallita. Mopoilu voidaan sallia taajamassa pyörätiellä seuraavissa tilanteissa:

- Tien nopeusrajoitus on 60 km/h ja tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (yhteensä alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, mopojen suositellaan käyttävän ajorataa.
- Valta- tai kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkalla, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.

Taajaman ulkopuolella mopoa kuljetetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai alhaisempi. Mopoilu voidaan sallia pyörätiellä taajaman ulkopuolella seuraavissa tilanteissa:

- Valta- tai kantatiehen kuuluvalla pyörätiellä.
- Muuhun maantiehen kuuluvalla pyörätiellä, kun nopeusrajoitus tiellä on 100 km/h.
- Muun maantiehen kuuluvalla pyörätiellä, kun nopeusrajoitus tiellä on 70 km/h tai 80 km/h ja tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (yhteensä alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa).
- Valta- tai kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkalla, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.

Mopoliikenteen suunnitteluperiaatteet ja raja-arvot pyöräteillä liikkumiseen ovat sovellettavissa myös hevosella liikkumiseen, jolloin mopon ja hevosen paikka jalankulku- ja pyöräilyympäristössä olisi sama. Mopojen ääni ja nopeus herättävät kuitenkin usein pelkoa hevosissa, minkä vuoksi sekä mopojen että hevosten liikkuminen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa samalla väylällä lisää konfliktiriskiä eri osapuolten välillä. Vaaratilanteiden välttämiseksi sekä mopoilua että hevosliikennettä ei tule sallia samoilla jalankulku- ja pyöräilyväylillä. Mikäli liikenneympäristön ominaisuudet puoltavat sekä mopojen että hevosten sijoittumista pyörätielle, on käytettävä tapauskohtaista harkintaa, kumpi liikkumismuoto sallitaan jalankulku- ja pyöräilyväylällä.

## Hevosen ja eri liikennemuotojen risteäminen

Nykyisen tieliikennelain mukaan hevonen rinnastetaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen, mutta laki ei suoraan ota kantaa hevosliikenteen tienylityksiin. Liikenneturvan aiemman tulkinnan mukaan hevosen taluttaminen on rinnastettavissa jalankulkijaan, jolloin myös tienylitys olisi mahdollista tehdä suojatietä pitkin hevosta taluttaen. Uuden suojatien rakentaminen tai olemassa olevan suojatien parantaminen voi olla tarpeellista hevosliikenteen turvallisuuden takaamiseksi. Uuden suojatien



tarve määritellään ympäristön, käyttäjämäärien sekä olemassa olevien risteämisympäristöjen perusteella. Uusien suojaiteiden toteuttamisessa tulee aina käyttää tarveharkintaa ja tarkastella seuraavia asioita tapauskohtaisesti:

- uuden suojaiteiden tarve
- uuden suojaiteiden sijainti
- olemassa olevan suojaiteiden puutteet ja ongelman tutkiminen niiden taustalla (esimerkiksi olemassa olevan suojaiteiden muuttaminen toimivaksi puuttamalla muihin liikenneympäristön ominaisuuksiin, kuten ajonopeuksiin ja liikennemääriin)
- nykyisen suojaiteiden riskien arviointi
- mahdolliset parantamistoimenpiteet.

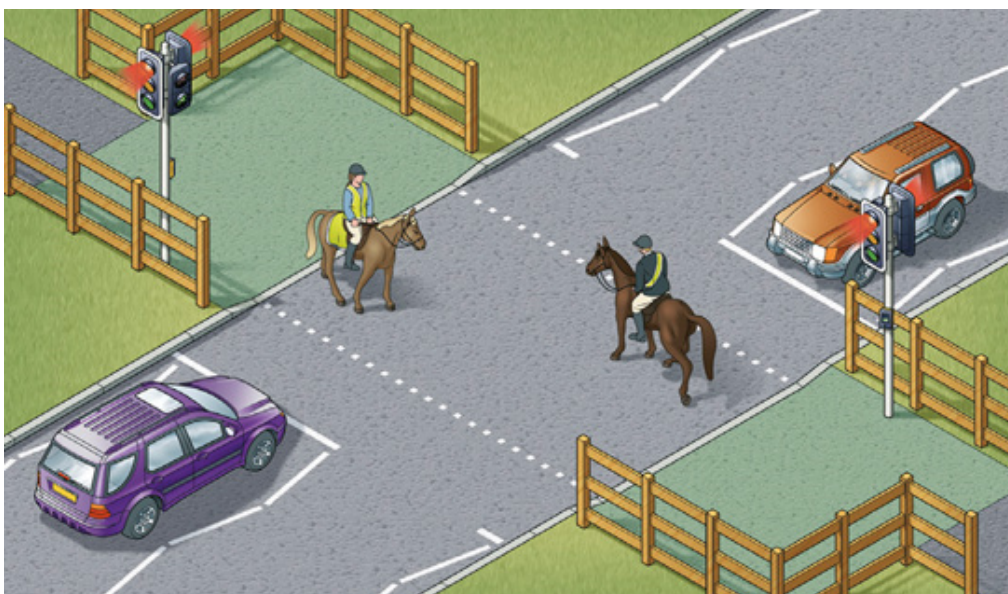
Suojaiteita voidaan merkitä esimerkiksi silloin, kun suojaiteella on vähintään 200 tienkäyttäjää (jalankulkijat, pyöräilijät, hevosen kanssa liikkuvat tienkäyttäjät) vuorokaudessa. Suojaiteiden rakentamista voidaan myös harkita, mikäli suojaiteella on vähemmän käyttäjiä (kuitenkin yli 100 hlö/vrk), mutta tiellä liikkuu esimerkiksi paljon koululaisia tai ikääntyneitä (20 hlö/vrk). Samaa periaatetta voitaisiin soveltaa myös hevosten kanssa liikkuviin, ja uuden suojaiteiden toteuttamista voitaisiin harkita erityisesti silloin, kun tiellä liikkuu paljon esimerkiksi lapsiryhmiä. Uusien suojaiteiden toteuttamisessa tulee kuitenkin aina käyttää tapauskohtaista tarveharkintaa, ja tavoitteena on, ettei suojaiteita rakenneta turhaan.

Suojaiteiden suunnittelussa sovelletaan yleisiä suunnitteluperiaatteita. Uuden suojaiteiden tulee esi-

merkiksi olla mahdollisimman lyhyt (alle 7 metriä ilman keskikoroketta), ja riittävästä valaistuksesta tulee huolehtia. Hevosen kanssa liikuttaessa kannattaa välttää keskikorokkeellisia suojaiteiden ratkaisuja hevosten vaatiman tilan ja pysähtymisen välttämisen vuoksi. Suojaiteita toteutetaan valo-ohjaamattomana yleensä vain taajamatyypisessä ympäristössä, kun nopeus on 50 km/h tai vähemmän. Suojaiteiden kohdalla korkein nopeusrajoitus on 60 km/h, ja tällöin edellytetään liikennevalo-ohjausta.

Suojaiteita ei pääsääntöisesti tehdä eritasoratkaisujen välittömään läheisyyteen (noin 100 metriä). Alikulun poikkileikkauksessa tulee huomioida hevosliikenteen tarpeet. Mikäli alikulun kautta johdetaan ratsastusreitti, tulee vapaan tilan korkeuden olla 2,8 metriä. Tämä mahdollistaa hevosen taluttamisen alikulussa. Myös tavallisesti alikulun korkeuden tulee olla vähintään 2,8 metriä, ja mitoituskorkeus tulee saavuttaa vähintään 2,5 metrin leveydeltä.

Isossa-Britanniassa on käytössä vain ratsastajille tarkoitettu tien ylityskohta (Kuva 4). Ylityskohta on tehty varsinaista ratsastusväylää leveämmäksi, mikä parantaa ratsukoiden havaittavuutta ja mahdollistaa ratsukoiden sujuvan kohtaamisen. Ylityskohta on merkitty tiemerkinnoin ajorataan, ja tien reunakiviä on madallettu ylityspaikalla. Liikennevaloissa on ratsukon hahmo ja liikennevalojen painonappi on sijoitettu siten, että sitä on mahdollista painaa hevosen selästä laskeutumatta maahan.



Kuva 4. Ratsastajille tarkoitettu tien ylityskohta Isossa-Britanniassa (Lähde: The Highway Code, rule 27).

## Ratsastusväylän tekniset ratkaisut ja pintamateriaalit

Liikenneviraston (2014) ohjeistuksen mukaan ratsastusreittiä ei tulisi johtaa sorapintaiselle jalankulku- ja pyöräilyväylälle tai ulkoilureitille tai niiden reunaan, sillä hevoset pehmittävät tien kulkukelvottomaksi muille liikkujille. Ratsastusta ei ole suositeltavaa ohjata myöskään asfaltti-päällysteiselle jalankulku- ja pyöräilyväylälle pitkälle matkalle onnettomuusriskin vuoksi. Tien päällysteen materiaalivalintoihin vaikuttavat siis väylän käyttäjien tarpeet, kunnossapidon edellytykset ja pintamateriaalin tehtävä toimintoja ohjaavana tai varoittavana elementtinä. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota esteettömyysvaatimuksiin sekä siihen, että päällyste sopii ympäristöönsä (taajamissa).

Ratsastustien tai muun ratsastukseen tai ohjastukseen osoitetun tien pohjan tulee olla soraa ja riittävän joustava. Ratsastustien pinnan päällysteeksi sopii hyvin esimerkiksi pehmeä kivituhka. Mikäli kyseessä on yhdistetty ratsastustie sekä jalankulku- ja pyöräilyväylä, on asfalttibetoni parempi pintamateriaali kuin kivituhka (Tiehallinto 2004; Liikennevirasto 2014). Mikäli väylä on tarkoitettu lyhyeen siirtymiseen esimerkiksi varsinaiselle ratsastusreitille, ei tien pohjalla ja pinnoituksella ole yhtä suurta merkitystä.

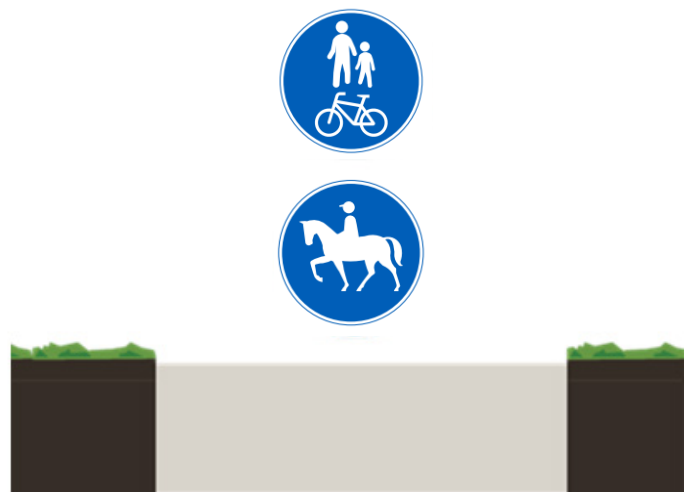


Kuva 5. Erillinen kavioura ratsastajille (Liikennevirasto 2014).

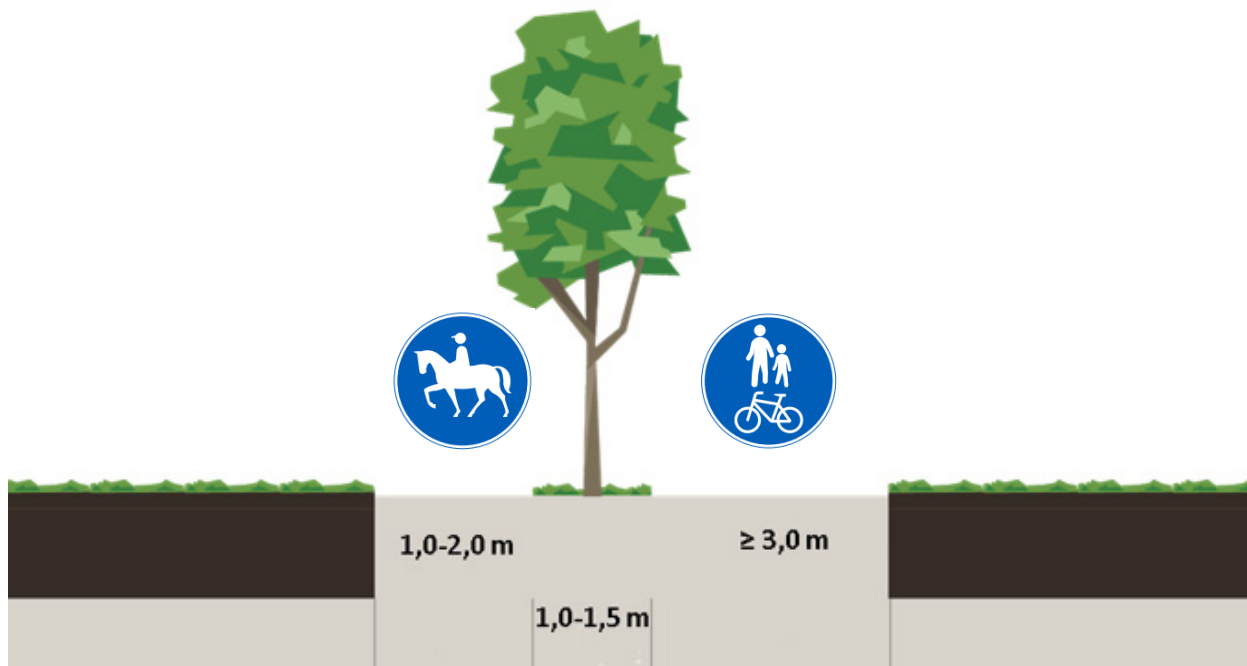
Hevosliikenteen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota myös tien geometriaan. Väylän sopiva sijainti ja linjaus, riittävät näkemät, tienylitysten ja tasoisteiden yksityiskohdat sekä mahdollisimman pienet korkeuserot ovat osa toimivaa ja turvallista liikenneympäristöä. Liikenneympäristön valaistus parantaa yleistä viihtyvyyttä sekä lisää turvallisuutta. Valaistus esimerkiksi korostaa reittien jatkuvuutta ja auttaa hahmottamaan liikenneympäristöä.

## Ratsastusväylien poikkileikkaus

Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien sekä ratsastustien yhdistelmälle ei ole määritetty vähimmäisleveyttä suomalaisissa ohjeissa. Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen suositeltu minimileveys on 3,0 metriä (Kuva 6). Siirtymäreitinä varsinaiselle ratsastusreitille voidaan rakentaa kavioura jalankulku- ja pyöräilyväylän viereen (Kuva 5). Kavioura erotetaan jalankulku- ja pyöräilyväylästä 1,0–1,5 metrin levyisellä välikaistalla (Liikennevirasto 2014) (Kuva 7). Kaviouran minimileveys on 1,0 metriä ja vapaan tilan tarve 1,5 metriä. Korkeussuunnassa vapaan tilan tarve on 3 metriä (Tiehallinto 2004). Vapaaseen laukkaan tarvittavan uran leveys on 2,0 metriä (SRL 2003, Tiehallinnon 2004 mukaan).



Kuva 6. Yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä sekä ratsastustie



Kuva 7. Ratsastajille tarkoitetun kaviouran mitoitus yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän rinnalla.

## Tiedotus ja valistus

Fyysisen ympäristön parantamistoimenpiteiden ja varoittamisen lisäksi tiedottamisella ja valistuksella voidaan pyrkiä vaikuttamaan hevosliikenteen turvallisuuden liikuttaessa maantieympäristössä. Esimerkiksi Liikenneturvan ja Suomen Ratsastajainliiton kotisivuilla on tietoa hevosen kohtaamisesta tiellä ja hevosen kuljettamisesta kuljetusajoneuvolla. 2000-luvun alussa Suomen Ratsastajainliitto (SRL) kampanjoi näkyvästi hevosliikenteen turvallisuuden puolesta. Valtakunnallisessa kampanjassa olivat SRL:n lisäksi mukana Suomen Hippos, Ypäjän Hevosopisto, Liikenneturva, Autokoululiitto, Rat-supoliisi, Lastensuojelun Keskusliitto, Tapiola-yhtiöt sekä Volvo Auto Land Rover. Kampanjan tavoitteena oli lisätä hevosten ja ratsastajien turvallisuutta maastossa ja teillä sekä neuvoa tielläliikkujiä, miten kohdata hevonen ja hevoskuljetusajoneuvo turvallisesti liikenteessä. Kampanjamateriaalit sisälsivät muun muassa autokouluille suunnattuja opetuskalvoja, lehtijuttuja sekä hevoskuljetusvaunuun kiinnitettäviä "Varo! Anna hevoselle tilaa tiellä!" -tarroja.

Muiden tienkäyttäjien valistamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota ratsastajien osaamiseen ja edellytyksiin liikkua muun liikenteen seassa. Isossa-Britanniassa ratsastajien on mahdollista suorittaa

the British Horse Society:n järjestämä Ratsastus ja tieturvallisuus -testi, joka muodostuu kolmesta osasta: teoriaosuudesta, harjoittelusta suljetulla alueella ja ratsastamisesta muun liikenteen seassa tiellä. Testissä käydään läpi tieliikennelainsäädäntöä, hevosen käsittelyä, vuorovaikutusta muiden tienkäyttäjien kanssa ja tyypillisiä vaaratilanteita liikenteessä. Yhdistyksen mukaan vuosittain yli 4000 ratsastajaa suorittaa testin Isossa-Britanniassa.

# Kysely hevosalan ammattilaisille ja harrastajille

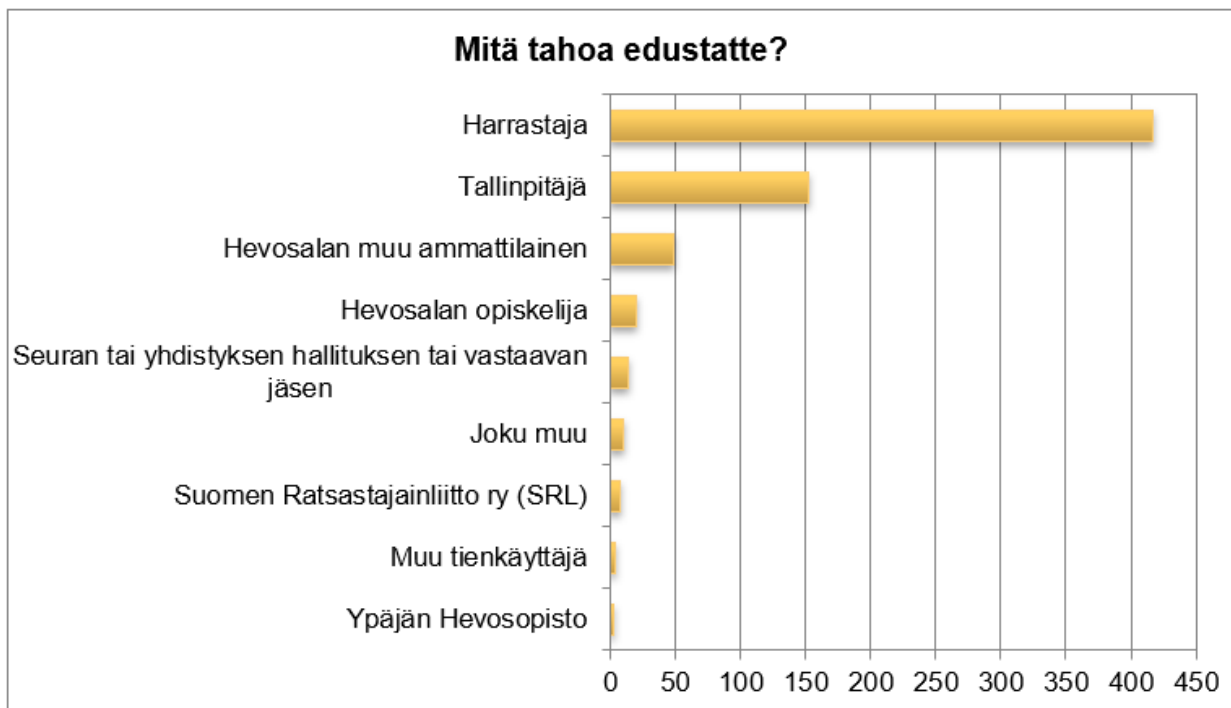
## Taustatiedot

Maantieympäristössä liikkumisen turvallisuusongelmien kartoittamiseksi ja hevosliikenteen turvallisuuden parantamiseksi toteutettiin sähköinen kysely 25.8.–11.9.2016. Kysely oli suunnattu pääasiassa Uudenmaan ELY-keskuksen alueen hevosalan ammattilaisille ja harrastajille, mutta myös muille tienkäyttäjille annettiin vastausmahdollisuus. Ammattilaisiin kuuluu muun muassa tallinpitäjiä, hevosten kouluttajia ja valmentajia, ammattiratsastajia ja -ohjastajia, ratsastusvalmentajia ja -opettajia, harrasteohjaajia, hevosenhoitajia, hevoshie-rojia sekä tallityöntekijöitä. Kyselyyn vastasi myös hevosten omistajia ja kasvattajia, muita hevosalan yrittäjiä sekä hevosalan opiskelijoita.

Kyselyllä kartoitettiin maantieympäristössä liikkumisen yleisyyttä, käytettyjen reittien ominaisuuksia,

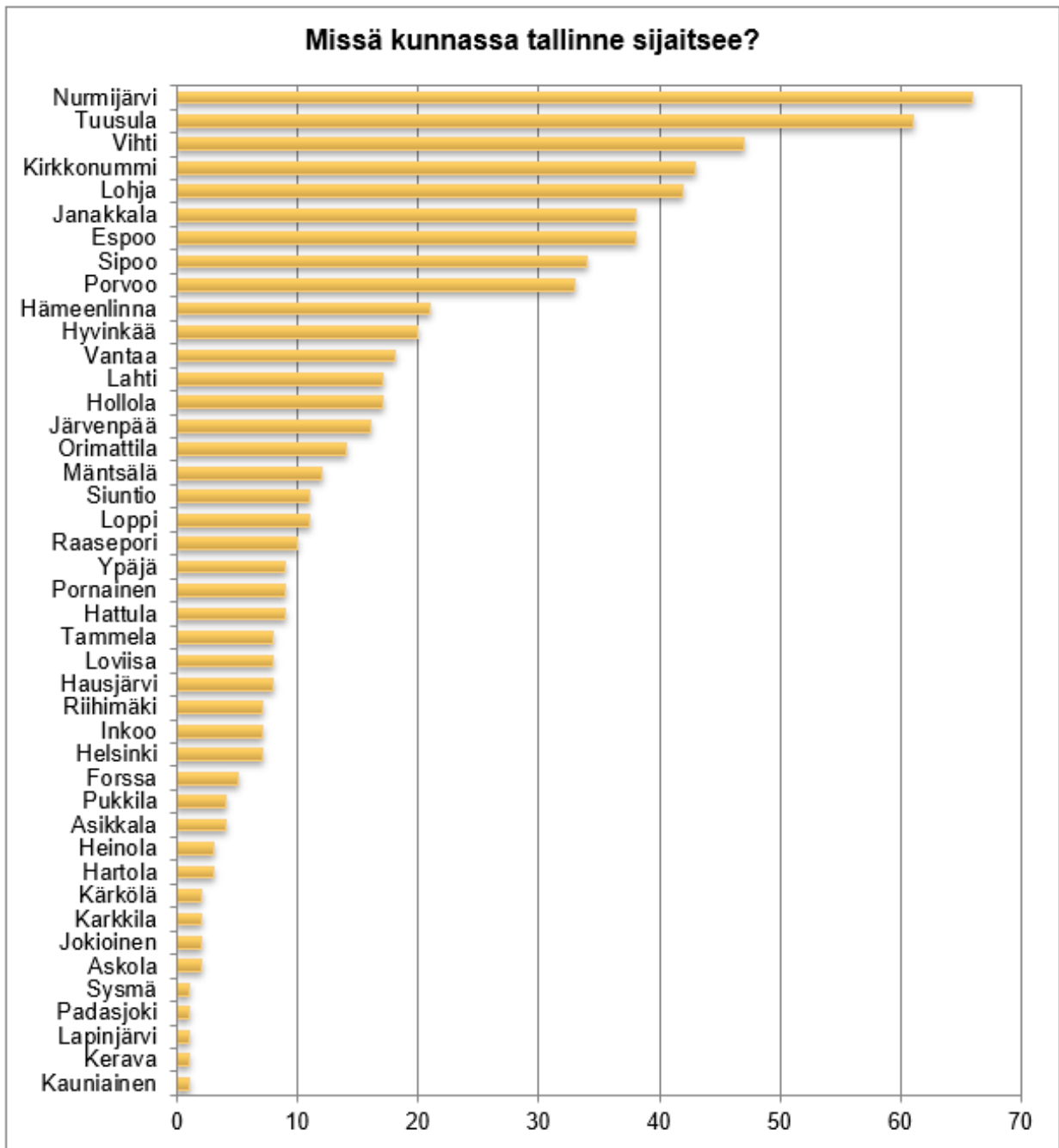
erilaisten turvavälineiden käytön yleisyyttä sekä turvallisuuden riskitekijöitä ja kehittämismahdollisuuksia. Kyselyn tavoitteena oli selvittää hevosella tai hevosen kanssa liikkumiseen liittyviä liikenneturvallisuusongelmia hevosista varoittamisen käytäntöjen yhtenäistämiseksi.

Kyselyyn vastasi yhteensä 1177 henkilöä. Vastauksista 673 koski Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sijaitsevia talleja ja 504 muuta Suomea. Analyysissä on huomioitu ainoastaan Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta (Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme) tulleet vastaukset. Kyselyyn vastanneista valtaosa oli harrastajia (62 %) tai tallinpitäjiä (23 %). Seuraavaksi eniten vastauksia saatiin hevosalan muilta ammattilaisilta (7 %). (Kuva 8)



Kuva 8. Kyselyyn vastanneiden edustama taho.

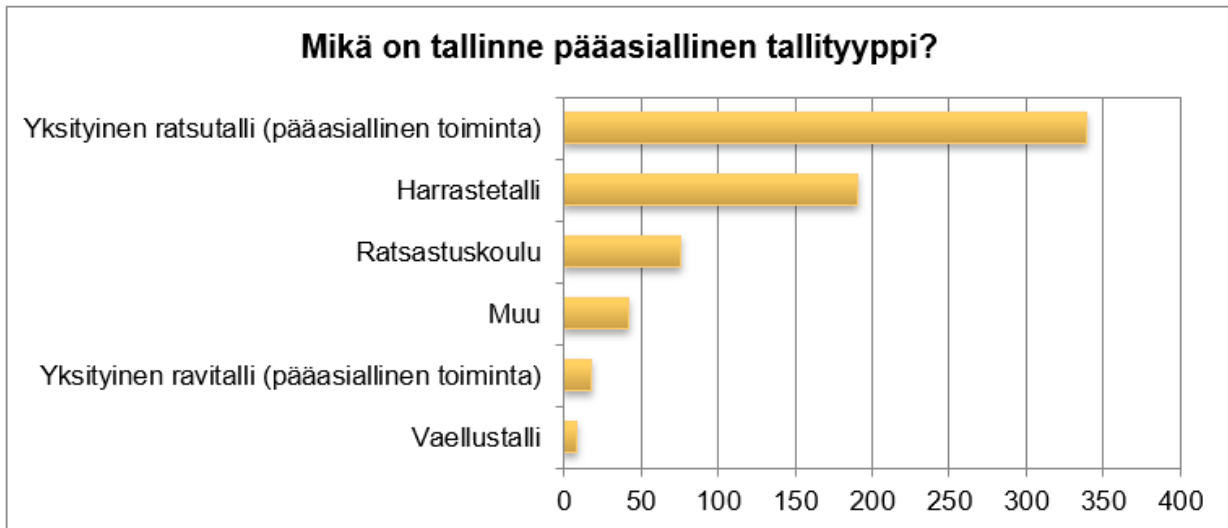
Eniten vastauksia saatiin Nurmijärven (66 kpl) ja Tuusulan (61 kpl) alueelta. Kyselyyn osallistuttiin ahkerasti myös Vihdistä, Kirkkonummelta ja Lohjalta, joista tuli kustakin 40–50 vastausta. Janakkalasta, Espoosta, Sipoosta ja Porvoosta saatiin puolestaan 30–40 vastausta kustakin, ja kaikista muista ELY-keskuksen alueen kunnista yhteensä 271 vastausta. (Kuva 9)



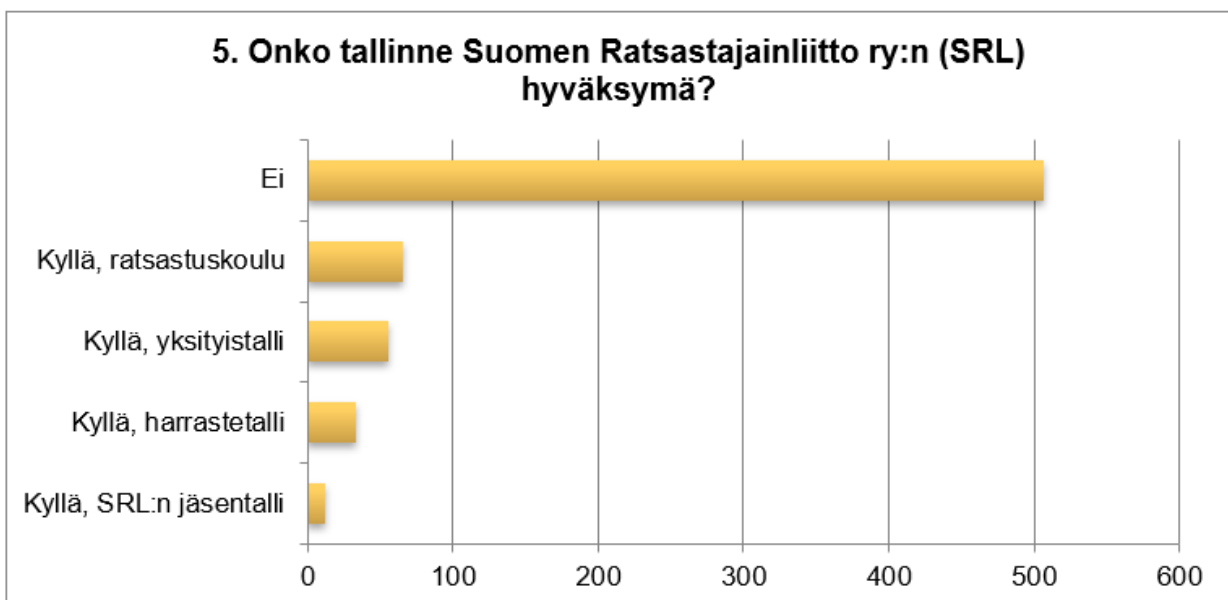
Kuva 9. Vastaajien tallin sijaintikunta.

Taustatietoina selvitettiin myös vastaajien pääasiallinen tallityyppi. Eniten vastauksia tuli yksityisiltä ratsutalleilta, seuraavaksi eniten harrastetalleilta ja kolmanneksi eniten ja ratsastuskouluilta. 10 % kyselyyn vastanneista ilmoitti pääasiallisesti tallityypikseen yksityisen ravitallin, vaellustallin tai muun tallin, kuten maatilan, kasvatustallin, kotitallin tai valmennustallin. (Kuva 10)

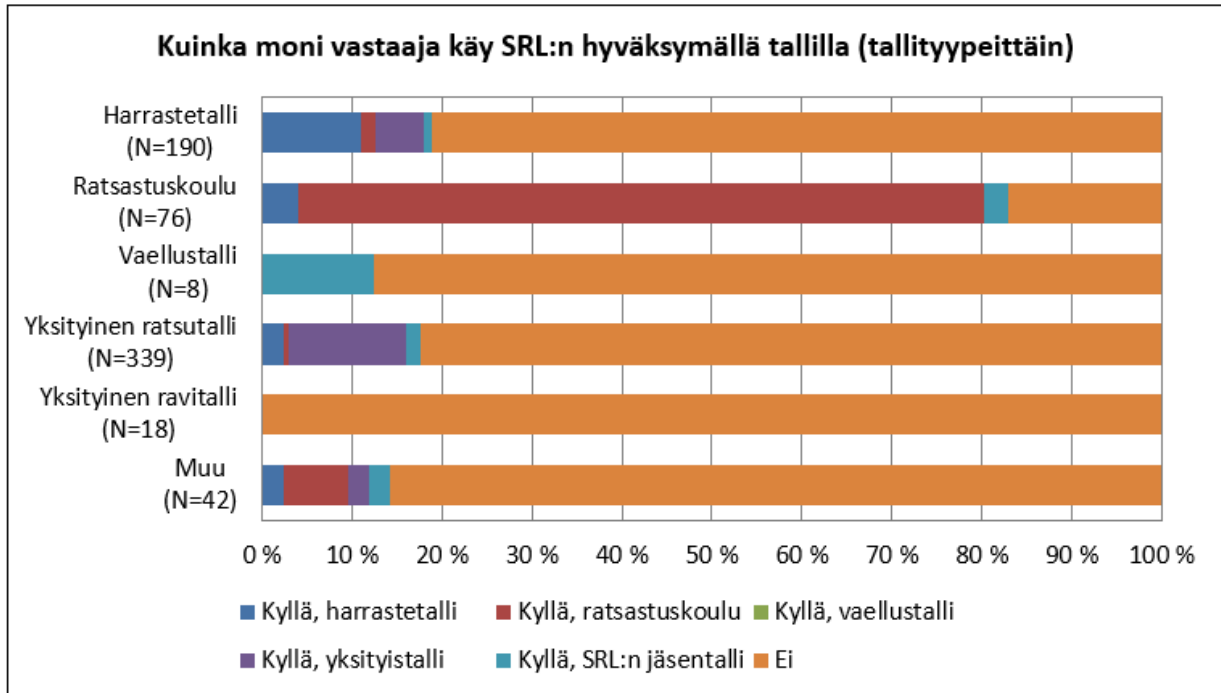
Neljännes kyselyyn vastanneiden talleista on Suomen Ratsastajainliitto ry:n (SRL) hyväksymiä jäsentalleja. Noin 10 % talleista on SRL:n hyväksymiä ratsastustalleja, 8 % yksityistalleja ja 5 % harrastetalleja. Jäsenyyksissä on eroja tallityypeittäin tarkasteltuna. Eniten (80 %) hyväksytyjä talleja on ratsastustallien joukossa, kun taas muissa tallityypeissä SRL:n hyväksymiä talleja on alle viidesosa. (Kuva 11, Kuva 12, Kuva 13)



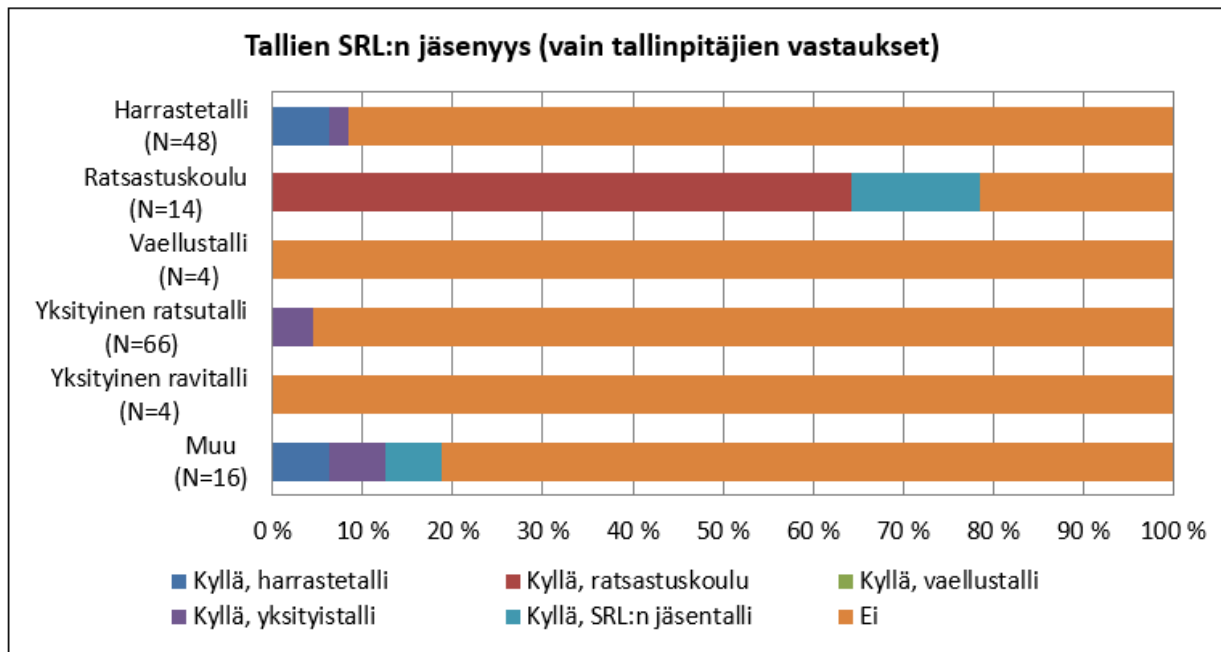
Kuva 10. Vastaajien edustaman tallin pääasiallinen tallityyppi.



Kuva 11. Vastaajien edustaman tallin kuuluminen SRL:n jäsentalleihin.



Kuva 12. Vastaajien edustaman tallin kuuluminen SRL:n jäsentalleihin tallityypeittäin.



Kuva 13. Tallinpitäjien tallin kuuluminen SRL:n jäsentalleihin.

Tallien luonnetta kartoitettiin selvittämällä niiden tarjoamia palveluita. Vastausten mukaan suurin osa talleista (58 %) tarjoaa tallipaikkoja. Noin 25 % talleista tarjoaa valmennus- tai ratsastustunteja. 40 % vastanneista ilmoitti tallinsa olevan yksityistalli, jossa ei ole tarjolla ulkopuolisille suunnattuja palveluita. (Kuva 14)



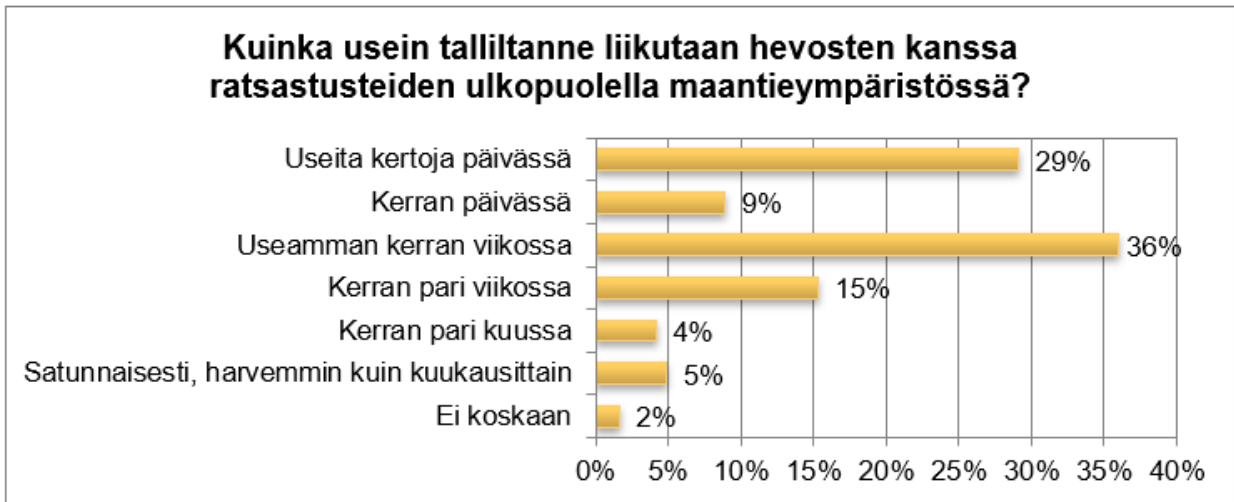
Kuva 14. Tallien tarjoamia palveluita.

## Liikkuminen maantieympäristössä

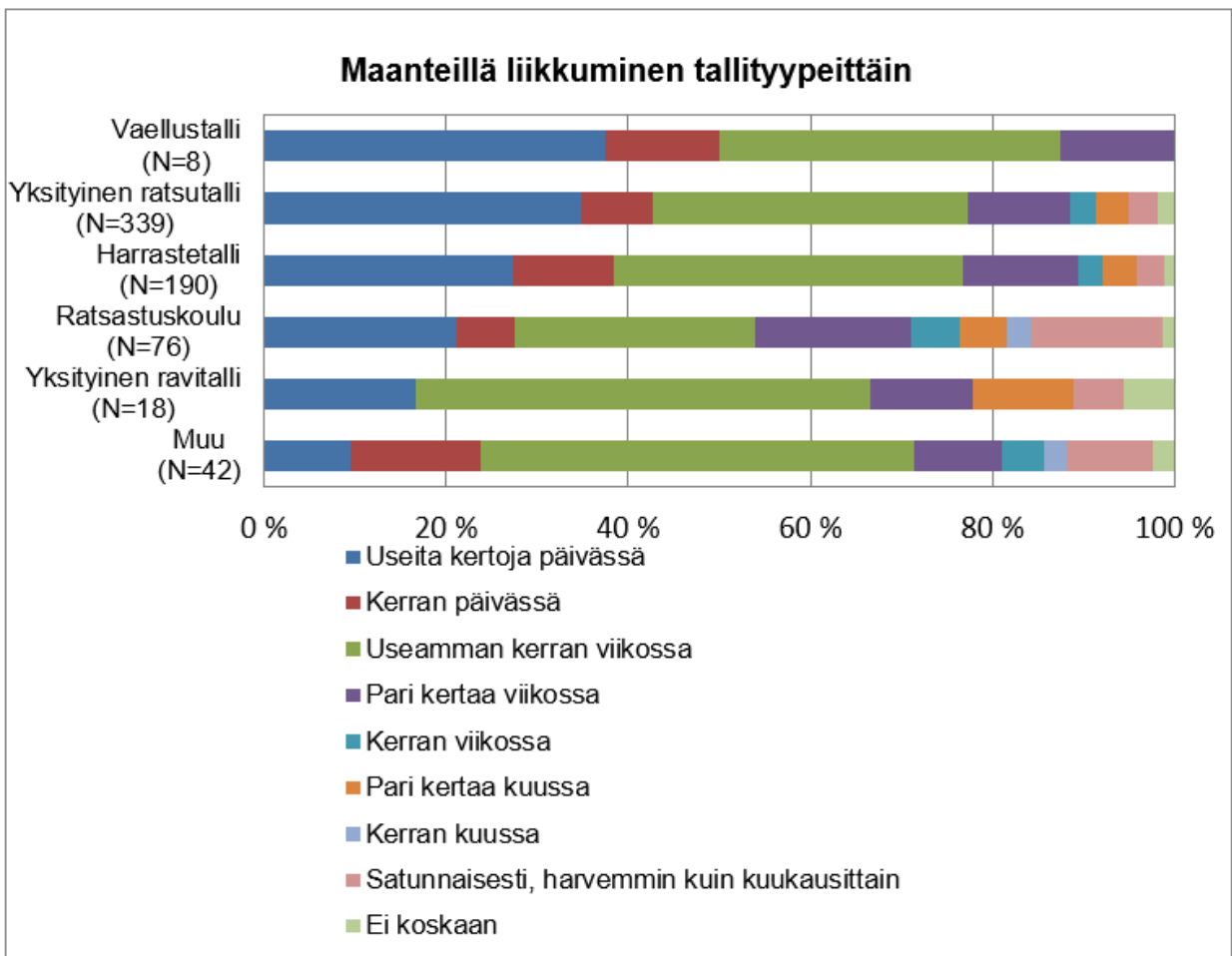
Kyselyllä selvitettiin ratsastusteiden ulkopuolella liikkumisen säännöllisyyttä. Valtaosa (89 %) vastaajista kertoi, että heidän edustamaltaan tallilta liikutaan säännöllisesti (vähintään kerran viikossa) ratsastusteiden ulkopuolella maantieympäristössä. Yleisimmin talleilta liikutaan hevosten kanssa maantieympäristössä useamman kerran viikossa (36 % vastaajista) tai useita kertoja päivässä (29 % vastaajista). (Kuva 15)

Liikkumisen säännöllisyys vaihtelee eri tallityyppien välillä. Eniten ratsastusteiden ulkopuolella liikutaan vaellustalleilta (38 % vastaajista liikkuu useita kertoja päivässä), yksityisiltä ratsastustalleilta (35 %) sekä harrastetalleilta (27 %). Kyselyn tulosten mukaan ratsastuskouluista liikutaan hevosten kanssa ratsastusteiden ulkopuolella vähiten, mutta kuitenkin 71 % kyselyyn vastanneista ratsastuskoulujen edustajista liikkuu vähintään pari kertaa viikossa ratsastusteiden ulkopuolella maantieympäristössä. (Kuva 16)





Kuva 15. Maantieympäristössä liikkumisen säännöllisyys.

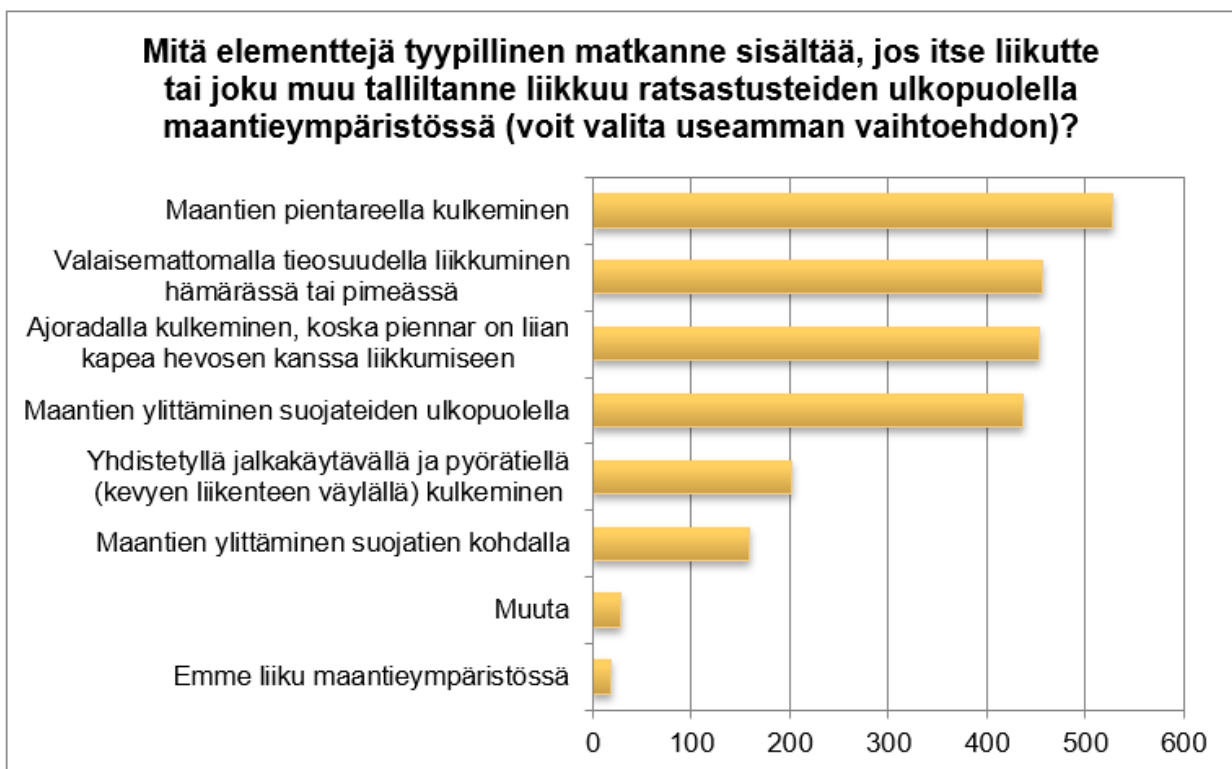


Kuva 16. Maanteillä liikkumisen säännöllisyys tallityypeittäin.

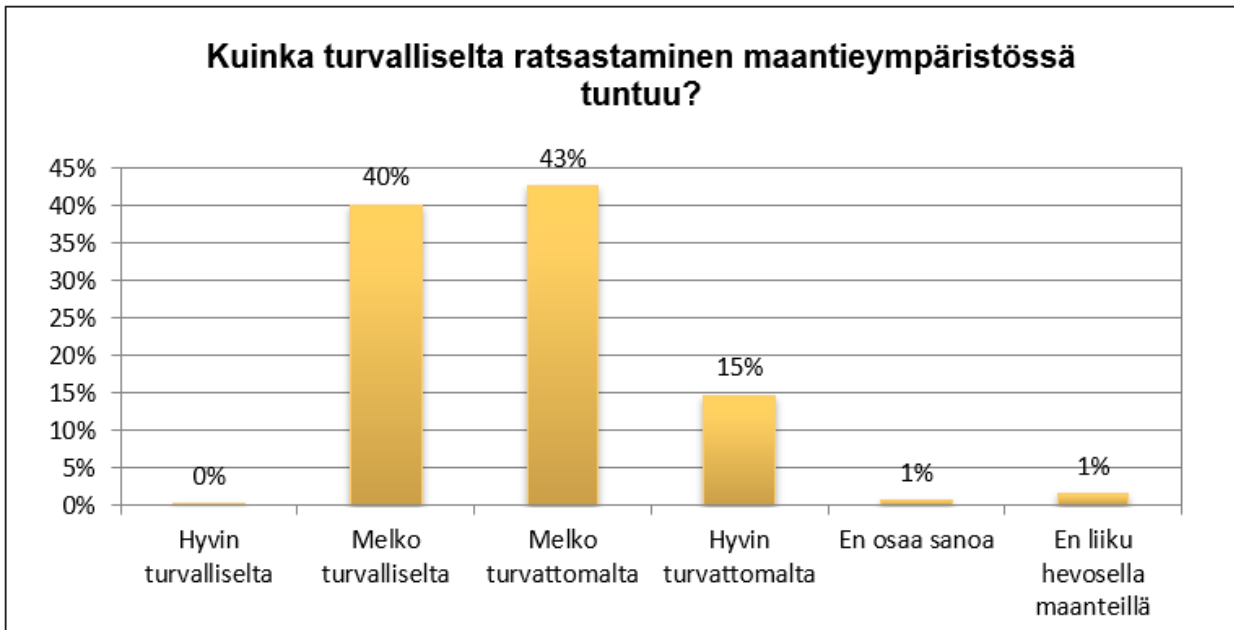
Kyselyllä kartoitettiin maantieympäristössä liikkumisen tapaa sekä tyypillisten matkojen ja reittien elementtejä. Ratsastusteiden ulkopuolella maantieympäristössä liikutaan useimmiten ratsastaen, hevosta taluttaen tai hevuskärryillä. Ratsastus on yleisin liikkumistapa kaikissa muissa talleissa paitsi yksityisissä ravitalleissa, joista liikutaan pääosin hevuskärryillä.

Hevosten kanssa liikutaan ratsastusteiden ulkopuolella erilaisissa ympäristöissä ja erityyppisillä reiteillä. Useimmiten hevosten kanssa kuljetaan

maantien pientareella. Seuraavaksi yleisintä on liikkuminen valaisemattomalla tieosuudella hämärän tai pimeän aikaan, ajoradalla kulkeminen liian kapean pientareen vuoksi sekä maantien ylittäminen suojateiden ulkopuolella. Toisinaan hevosen kanssa kuljetaan myös yhdistetyllä jalankulku- ja pyöräilyväylällä tai ylitetään maanteitä suojateiden kohdalla. Tyypillinen matka ratsastusteiden ulkopuolella saattaa sisältää myös esimerkiksi alikulkutunneleita, tasoristeyksiä, sekä kohtia, joissa on heikko näkyvyys. (Kuva 17)



Kuva 17. Maantieympäristössä tehdyn matkan tyypillisiä elementtejä.



Kuva 18. Turvallisuu den tunne liikuttaessa hevos en kanssa maantieympäristössä.

## Koettu turvallisuus

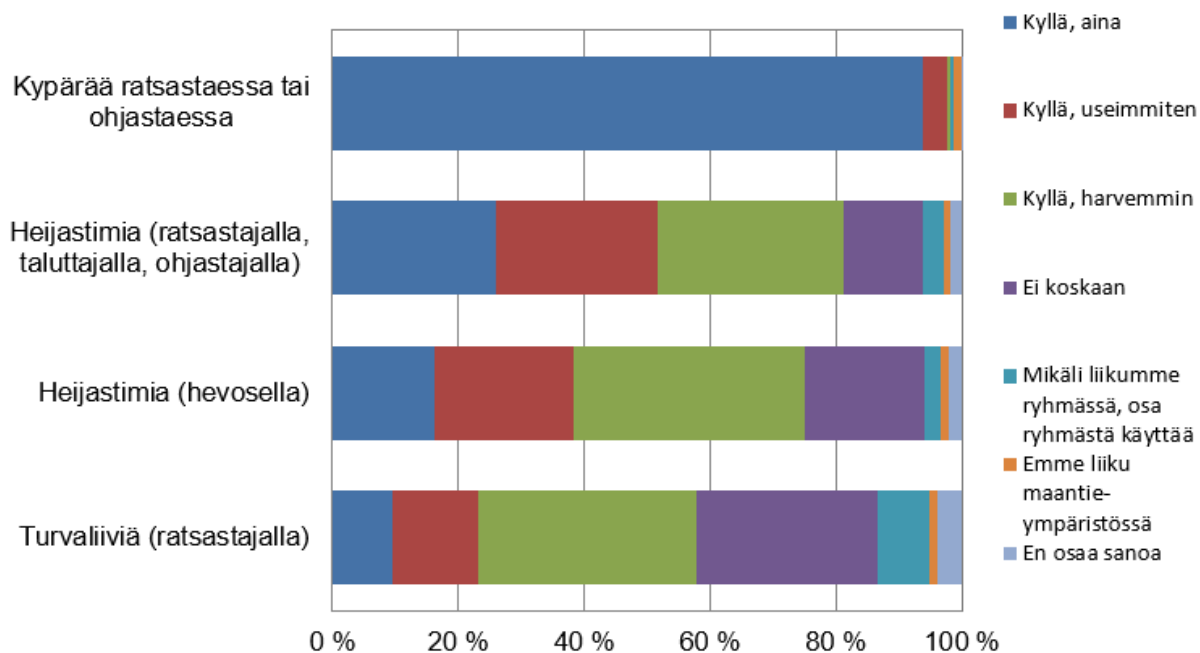
Kyselyllä selvitettiin hevosella maantieympäristössä liikkuvien koettua turvallisuutta. Yli puolet vastaajista pitää hevosten kanssa ratsastusteid en ulkopuolella maantieympäristössä liikkumista joko turvattomana tai melko turvattomana. 40 % vastaajista pitää liikkumista melko turvallisena. Kukaan vastaajista ei pidä liikkumista hyvin turvallisena. (Kuva 18)

## Turvavälineet

Kyselyllä kartoitettiin myös turvavälineiden käyttöä eri valoisaan ja pimeän aikaan. Kypärää käyttää aina ratsastaessa tai ohjastaessa 94 % kaikista kyselyyn vastanneista, eikä pimeys vaikuttanut merkittävästi kypärän käytön yleisyyteen. Sen sijaan heijastimien käyttö lisääntyy selvästi pimeän aikaan liikuttaessa. Neljännes vastaajista kertoi käyttävänsä aina heijastimia ratsastaessa, taluttaessa tai ohjastaessa, ja yhtä moni useimmiten. Hevos en heijastimia käytetään harvemmin: 38 % ilmoitti käyttävänsä heijastinta hevosella aina tai useimmiten. Hämärän tai pimeän aikaan sekä hevosen etä ratsastajan, taluttajan tai ohjastajan heijastimia käyttää noin 80 prosenttia vastanneista. (Kuva 19, Kuva 20)

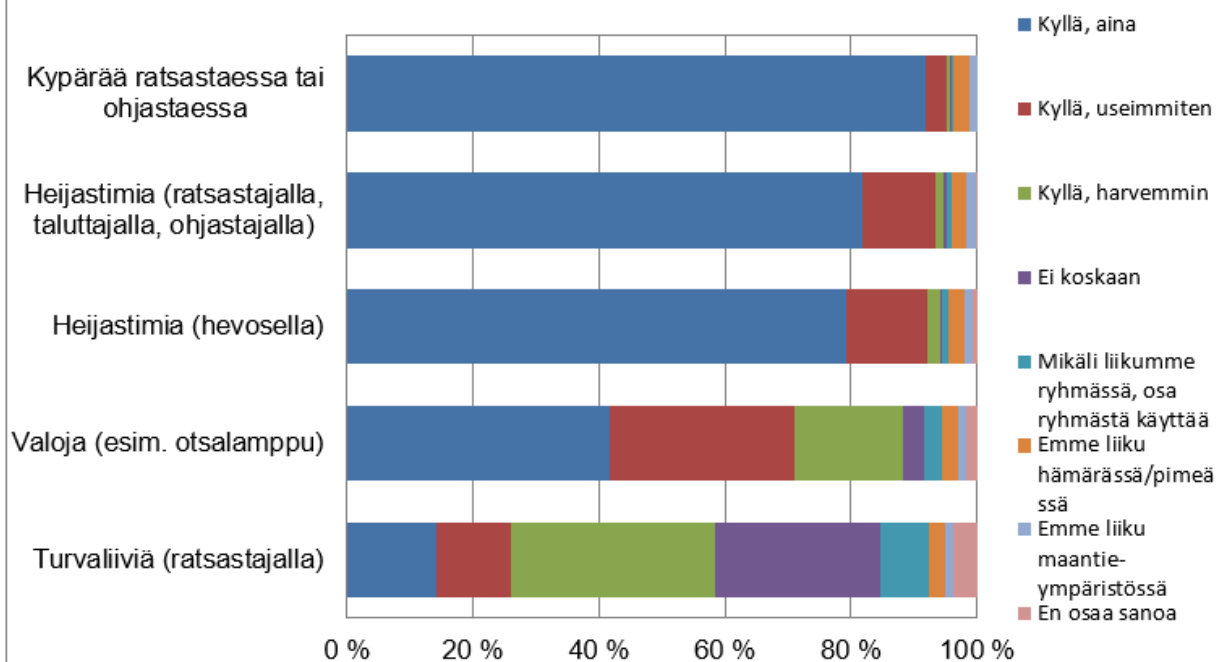
Otsalamppuja käyttää reilut 40 % kyselyyn vastanneista aina maantieympäristössä pimeän tai hämärän aikaan ja useimmiten 29 % vastanneista. Sen sijaan turvaliivien käyttö turvavälineenä ei ole kyselyn perusteella kovin yleistä liikuttaessa maantieympäristössä. Vain reilu neljännes käyttää turvaliiviä pimeän aikaan liikuttaessa. Muita turvavälineitä kertoi käyttävänsä 177 vastaajaa. Maantieympäristössä hevosten kanssa liikkuvat käyttävät turvavälineinä muun muassa hevosen korvahuppuja ja -tulppia, LED-valoja, värikkäitä vaatteita sekä kär ryjen kolmioita, taustapeilejä ja heijastimia. (Kuva 19, Kuva 20)

**Jos talliltanne liikutaan hevosen kanssa ratsastusteiden ulkopuolella maantieympäristössä, käyttekö seuraavia turvavälineitä?**



Kuva 19. Turvavälineiden käyttö valoisaan aikaan.

**Jos talliltanne liikutaan hevosen kanssa hämärässä/pimeässä ratsastusteiden ulkopuolella maantieympäristössä, käyttekö seuraavia turvavälineitä?**



Kuva 20. Turvavälineiden käyttö hämärässä tai pimeässä.

## Vaaratilanteet ja hevosten käyttäytyminen

Kyselyyn vastanneet saivat antaa palautetta hevosten käyttäytymisestä ja mahdollisista vaaratilanteista maantieympäristössä. Suurin osa vastanneista oli sitä mieltä, että hevoset käyttäytyvät maantieympäristössä asiallisesti, hyvin ja melko rauhallisesti, ja että hevoset ovat tottuneita liikenteeseen. Yksikään hevonen ei kuitenkaan ole täysin liikennevarma ja ennustettavissa, mutta aikuiset hevoset ovat yleisesti nuoria hevosia varmempia maantieympäristössä liikuttaessa. Nuorten hevosten seuraksi otetaan yleensä kokeneempi ja varmempi hevonen mukaan. Kyselyyn vastanneet kertoivat kuitenkin liikkuvansa maantieympäristössä myös hermostuneiden, säikkyjen, elävien tai herkästi ärsykeisiin reagoivien ja arvaamattomien hevosten kanssa.

Useimmiten vaaratilanteita aiheuttavat ajoneuvojen liian suuret ajonopeudet ohitustilanteissa sekä ohittaminen liian läheltä hevosta. Ongelmia aiheuttavat myös äkilliset tilanteet, joissa osallisena on esimerkiksi peräkärrylliset autot, suuret maatalouskoneet, raskaan liikenteen ajoneuvot tai moottoripyörät. Mikäli maanteillä liikutaan hevosen kanssa erittäin harvoin, on hevosen pelästyminen esimerkiksi kuorma- tai linja-auton vuoksi yleinen vaaratilanne. Toisaalta pyöräilijät ja rullaluistelijat saattavat ohittaa hevosen vähin äänin mutta suurella nopeudella, mikä voi yllättää ja säikäyttää hevosen.

Piittaamattomuus ratsastajan, taluttajan tai ohjastajan käsin antamista varoitusmerkeistä nähtiin myös yhtenä vaaratilanteita aiheuttavana tekijänä. Toisaalta kyselyssä tuli ilmi, etteivät muut tienkäyttäjät aina tunne varoittamiseen käytettäviä käsimerkkejä. Kyselyssä nousi esiin myös hevosiaviha, tahallinen kiusanteko sekä ihmisten välinpitämättömyys vaaratilanteiden aiheuttajana. Jotkut ajoneuvon kuljettajat antavat äänimerkin hevosille tai aiheuttavat muuta häiriötä hevosten pelästyttämiseksi. Häiritsevä ajotapa, kuten jarruttaminen hevosen kohdalla tai voimakas kiihdyttäminen heti ohituksen jälkeen, saattaa myös pelästyttää hevosen. (Kuva 21)

Yhtenä ongelmana nähtiin maantiellä liikkuminen hevosella, jota ei ole totutettu liikenteeseen. Useimmiten ratsastajat ja ohjastajat tuntevat kui-

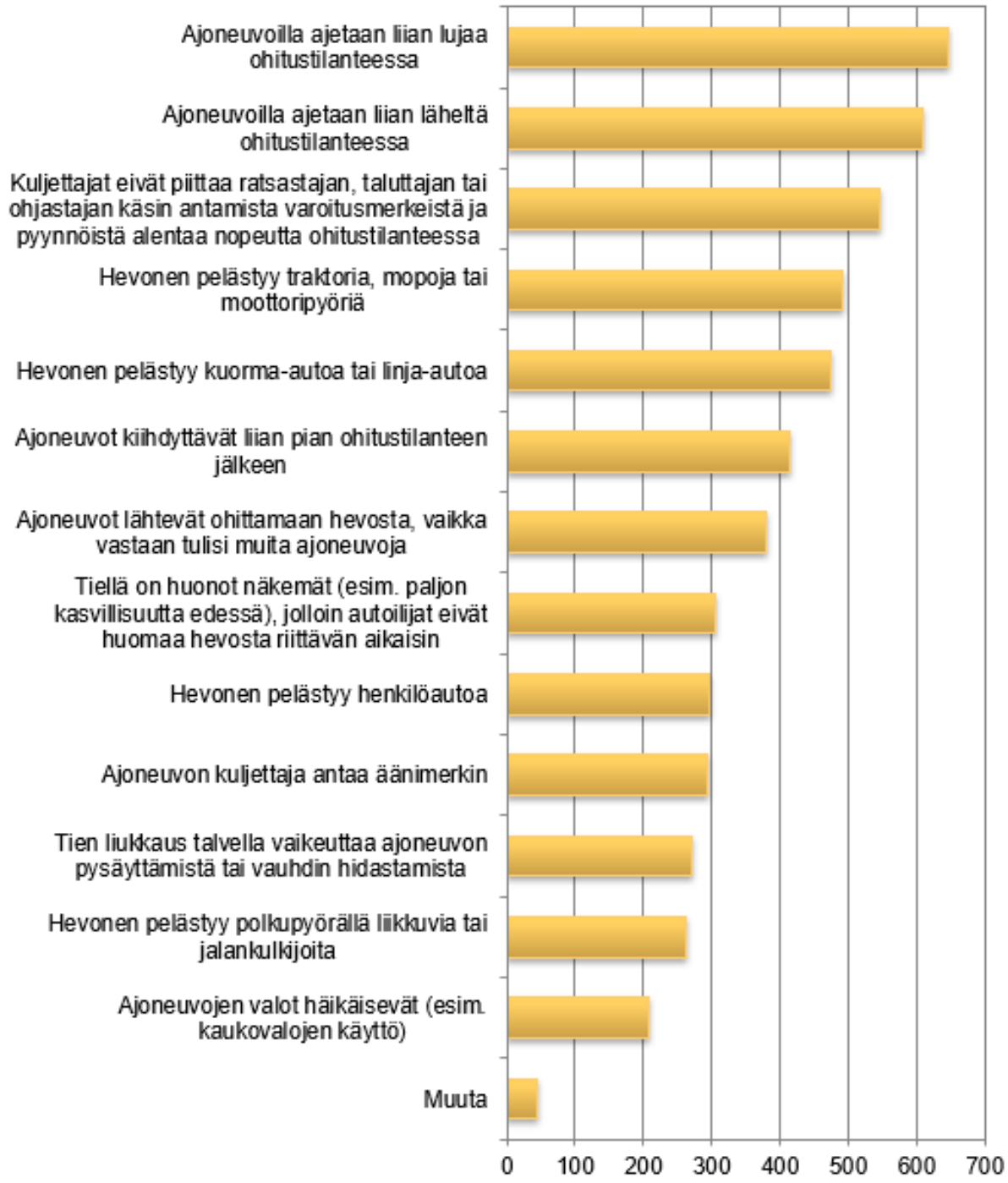
tenkin oman hevosensa ja sen käyttäytymisen niin hyvin, että osaavat välttää hevosta pelottavia tilanteita. Esimerkiksi traktoreita voidaan väistää tien sivuun mahdollisten vaaratilanteiden välttämiseksi.

## Turvallisuuden parantaminen

Hevosten kanssa liikkumisen turvallisuutta voidaan parantaa maantieympäristössä eri tavoin. Kyselyyn vastanneet kokivat parhaimmiksi keinoiksi leveämmät pientareet tiellä sekä muiden tiellä liikkuvien varoittamisen hevosista liikennemerkein. Hyvänä keinona nähtiin myös ratsastuksen salliminen jalkankulku- ja pyöräilyväylillä. Nykytilannetta, jossa ratsukot ohjataan autoliikenteen sekaan, pidetään vaarallisena. Nopeusrajoitusten alentaminen, tien vasemmassa reunassa ratsastamisen salliminen sekä turvallisten tienylitysten varmistaminen saivat myös kannatusta kyselyyn vastanneiden joukossa. (Kuva 22)

Avoimissa vastauksissa tuli esiin monenlaisia ehdotuksia turvallisuuden parantamiseksi. Suuri osa mainituista keinoista liittyy muiden tienkäyttäjien tietouden lisäämiseen hevosen käyttäytymisestä. Hevosten kanssa liikuttaessa käytettävien erilaisten käsimerkkien tarkoituksesta toivottiin enemmän tiedotusta. Autokouluissa voitaisiin opettaa nykyistä paremmin, miten hevonen kohdataan oikeaoppisesti liikenteessä. Tiedon lisäksi kaivattiin asennekasvatusta ja autoilijoiden kunnioittavampaa suhtautumista maantiellä liikkuviin hevosiin. Turvallisuuden parantamiseksi ehdotettiin esimerkiksi ajoneuvon kuljettajien lakisäätteistä velvollisuutta hidastaa kohdattaessa hevosia sekä hevosen tahallisen häirinnän muuttamista rangaistavaksi. Toisaalta kyselyssä nousi esiin hevosten kanssa liikkuvien taidot ja asenteet: Hevosten kanssa ratsastusteiden ulkopuolella liikkuvilla tulisi olla riittävästi kokemusta hevosen käsittelystä ja heidän tulisi kunnioittaa muita tienkäyttäjiä.

**Mitä vaaratilanteisiin liittyviä osatekijöitä olet havainnut liikkeessasi hevosen kanssa maantieympäristössä tai olet kuullut tallinne muilta kävijöiltä? (Voit valita useamman kuin yhden vaihtoehdon)**



Kuva 21. Tyypillisiä vaaratilanteita hevosella liikuttaessa maantieympäristössä.



Kuva 22. Hevosliikenteen turvallisuutta parantavia tekijöitä maantieympäristössä.

# Työpajatyöskentelyn tulokset

## Ideointityöpaja

Ensimmäisen työpajan tavoitteena oli kartoittaa eri tahojen näkemyksiä hevosista varoittamisen tarpeista. Työpaja järjestettiin 30.1.2017 Pasilan viirastotalossa, ja mukana oli yhteensä 11 eri tahoa edustavaa henkilöä. Työpajaan osallistui liikennealan asiantuntijoita Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksista, Liikennevirastosta, Suomen Tieyhdistys ry:stä ja Ramboll Finland Oy:stä sekä hevosalan ammattilaisia Suomen ratsastajainliitto ry:stä (SRL), Suomen Hippos ry:stä ja Ypäjän Hevosopistosta. Ryhmätöissä käsiteltiin erityisesti seuraavia teemoja:

- Milloin ja missä tilanteissa hevosista pitäisi varoittaa? Mitkä tekijät vaikuttavat varoittamiseen ja varoittamatta jättämiseen?
- Missä tilanteissa hevoset tulisi erotella omaan tilaansa? Milloin hevosten paikka on ajoradalla ja milloin jalankulku- tai pyöräilyväylällä?
- Miten tienylitys tulisi järjestää? Millaisissa tilanteissa vaaditaan toimenpiteitä tienylityksen turvaamiseen?

Ryhmätyöskentelyn tulokset on esitetty kuvassa 23. Keskusteluissa nousi esiin monenlaisia aiheita hevosliikenteen turvallisuuden parantamiseksi sekä ajatuksia toimenpiteiden soveltamisen kriteereistä. Työpajaan osallistuneet olivat yhtä mieltä siitä, että hevosista varoittamisen tulee perustua turvallisuuteen, kriteerien tulee olla selkeät ja niitä täytyy soveltaa yhdenmukaisesti ja tasapuolisesti. Hevosista varoittavien liikennemerkkien käyttöön, nopeusrajoitusten asettamiseen sekä muiden toimenpiteiden soveltamiseen tarvitaan selkeät säännöt. Muita mahdollisia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi nopeusrajoitusmerkkien toistaminen, tien ylityskohtien korostaminen, tien ylittäminen suojatien kohdalla tai suojateiden lisääminen, levennetyn pientareen rakentaminen sekä ratsastustesteiden lisääminen. Toimenpiteiden soveltaminen voi perustua esimerkiksi tien ominaisuuksiin, kuten liikennemääriin ja ajonopeuksiin, tiellä liikkuvien hevosten määrään ja liikkumisen säännöllisyyteen sekä muihin riskitekijöihin.

Hevosista varoittavien liikennemerkkien lisääminen nähtiin hyvänä keinona parantaa hevosliikenteen turvallisuutta oikein käytettynä. Osallistujat kuitenkin korostivat, että hevosista varoittavien liikennemerkkien myöntämisperusteiden tulee olla yhtenäiset ja tasapuoliset ja hevosista varoittavan liikennemerkin käytön tulee olla tarkoituksenmukaista ja tapauskohtaisesti harkittua, jotta merkki ei menetä vaikutustaan. Työpajaan osallistuneiden mukaan hevosista tulisi varoittaa liikennemerkein esimerkiksi silloin, kun tallin toimintoja on sijoitettu tien toiselle puolelle ja niiden käyttö vaatii tien ylityksen. Varoittamatta voitaisiin puolestaan jättää silloin, kun tien nopeusrajoitus on matala ja tien piennar on leveä. Lisäksi työpajassa mietittiin, voiko hevosista varoittavan liikennemerkin vaikutusalueen merkitä lisäksi väylällä tai voiko lisäksi olla tekstimuotoinen (esimerkiksi ”Aja hitaasti”). Yhtenä keinona pohdittiin myös muunlaisten varoitusmerkkien käyttöä.

Yhtenä mahdollisuutena nähtiin myös hevosten kanssa liikkumisen (kuten ratsastettaessa käyntiä) salliminen jalankulku- ja pyöräilyväylillä. Tällä hetkellä hevosen kanssa liikkuminen on sallittu muulla kuin sille tarkoitetulla tien osalla vain pakottavasta syystä. Jalankulku- ja pyöräilyväylällä liikkumisen tarvetta perusteltiin esimerkiksi ajoradan korkeilla ajonopeuksilla (60 km/h tai enemmän), ajoneuvoliikenteen liikennemäärillä tai kulkukelpoisen pientareen puuttumisella. Lisäksi jalankulku- ja pyöräilyväylien käyttöä voivat puoltaa maantienympäristössä liikkuvien hevosten suuri määrä ja liikkumisen säännöllisyys, ratsastajien ominaisuudet (esimerkiksi lapsiryhmät) sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän vähäinen käyttö (esimerkiksi alle 300 käyttäjää vuorokaudessa). Keskustelua herätti kuitenkin säännöllisen liikkumisen määrittely sekä mahdollisen raja-arvon tarve tasapuolisuuden varmistamiseksi kriteerien soveltamisessa. Yleisesti säännöllisenä liikkumisena pidettiin päivittäistä liikumista ratsastustesteiden ulkopuolella.

Työpajaan osallistujien mielestä hevosella kulkemisen voisi sallia jalankulku- ja pyöräilyväylällä esi-



## Varoittamisessa huomioitavat kriteerit

- Tien nopeusrajoitus
- Tien liikennemäärä (KVL, ajoneuvot)
- Pientareen leveys
- Hevosten määrä ja liikkumisen säännöllisyys
- Hevosilla liikkuvien ominaisuudet (esim. paljon lapsia)
- Tarve ylittää tie tallin toimintojen sijoittumisen vuoksi (esim. pieni talli saattaa hyödyntää läheisen tallin toimintoja tai palveluja tai osa tallitoiminnoista sijaitsee etäällä tallista)
- Muiden tienkäyttäjien määrä jalankulku- ja pyöräilyväylällä, mikäli ratsastustus halutaan sallia (jalankulkijat, pyöräilijät, mahdolliset mopot)
- Tien valaistus
- Tien geometria
- Erityisen vaarallinen tien kohta
- Alueen ominaisuudet (taajama/haja-asutusalue)
- Muut alueen tai tien ominaisuuksiin liittyvät riskitekijät

## Varoittamisen periaatteet

- Turvallisuus
- Tasapuolisuus
- Selkeys
- Yhdenmukaisuus ja yleiset periaatteet (esim. liikennemerkkien ja nopeusrajoitusten kriteeristö)
- Mahdollisuus paikallisuuden huomioimiseen
- Hevosliikenteen huomioiminen tien suunnitteluprosessissa
- Varautuminen tulevaisuuden kehitykseen

## Toimenpidemahdollisuudet

- Hevosista varoittaminen
- Nopeusrajoitus (muutos tai nopeusrajoitusmerkin toisto)
- Suojatien lisääminen
- Ylityskohdan korostaminen (esim. liikenne- tai varoitusvalo)
- Pientareen leventäminen lyhyellä matkaa maastoreitille siirryttäessä
- Jalankulku- ja pyöräilyväylän merkitseminen yhdistetyksi kevyen liikenteen väyläksi ja ratsastustieksi lyhyellä siirtymäosuudella
- Oman tilan osoittaminen hevosia varten jalankulku- ja pyöräilyväylällä
- Kaviouran rakentaminen
- Näkemäesteiden poistamisen sisällyttäminen hoitourakkasopimukseen
- Valaistuksen parantaminen

## Vuoropuhelu eri toimijoiden välillä

- ELY-keskus, kunnat, tallinpitäjät, järjestöt (esim. SRL)
- Paikallinen keskustelu eri toimijoiden välillä
- Hevosalan asiantuntijoiden hyödyntäminen (esim. Hippos, Ypäjän hevosopisto)

merkiksi silloin, kun se on ratsastusreittiin kuuluva lyhyehkö siirtymäosuus. Vaihtoehtoisesti hevosille voitaisiin osoittaa oma tila väylällä, mikäli jalankulku- ja pyöräilyväylällä liikkumista tapahtuu usein tai säännöllisesti. Erillisiä ratsastusteitä tulisi suosia taajamissa sekä jalankulku- ja pyöräilyväylillä, joilla mopolla ajo on sallittu. Yhtenä ongelmana nähtiin mopojen ja hevosten liikkuminen samassa tilassa (pientareella tai jalankulku- ja pyöräilyväylällä).

Keskustelua herätti myös se, voidaanko hevosen taluttaminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä rinnastaa jalankulkuun. Tähän liittyy tien ylittämisen salliminen suojatietä pitkin hevosta taluttaen, jolloin liikkuminen voisi olla rinnastettavissa esimerkiksi koiran ulkoiluttamiseen. Nykyinen tieliikennelainsäädäntö ei ota kantaa hevosen taluttamiseen, mutta Liikenneturvan tulkinnan mukaan hevosen taluttaminen on rinnastettavissa jalankulkijaan, ja taluttaessa ajoradalla kannattaa käyttää tien vasenta reunaa turvallisuussyistä. Asiasta ei ole ennakkotapauksia eri oikeusasteissa, eikä siitä ole kansallista ohjeistusta.

Muina teemoina nousivat esiin eri osapuolten välinen vuoropuhelu sekä eri toimijoiden intressit. Toimiva yhteistyö vaatii paikallista keskustelua eri toimijoiden, kuten ELY-keskuksen, kuntien, tallinpitäjien ja järjestöjen välillä. Myös hevosalan asiantuntijoiden tietämystä esimerkiksi talleista ja niiden toiminnoista voidaan hyödyntää aiempaa paremmin. Lisäksi teiden suunnitteluvaiheessa tulisi kuunnella tallinpitäjien ja tien läheisyydessä sijaitsevien tallien tarpeita. Ratsastusteiden osalta puhuttivat myös teiden rakentamisen kustannukset sekä taloudelliset hyödyt yksityisyrityksille, joita ratsastustiet palvelevat. Epävarmuus ratsastustoimintojen pysyvyydestä aiheuttaa myös tiettyjä taloudellisia haasteita.

## Toimintalinjan käsittely -työpaja

Toisen työpajan tavoitteena oli työstää eteenpäin sopivaa toimintalinjaa hevosista varoittamiseen. Työpaja järjestettiin 14.3.2017 Pasilan virastotalossa, ja mukana oli yhteensä 10 eri tahoa edustavaa henkilöä. Työpajaan osallistui liikennealan asiantuntijoita Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksista, Liikennevirastosta, Liikenneturvasta ja Ramboll Finland Oy:stä sekä hevosalan ammattilaisia Suomen ratsastajainliitto ry:stä (SRL) ja Suomen Hippos ry:stä. Työpajassa käsiteltiin seuraavalla sivulla olevia teemoja.

## Mitkä kriteerit vaikuttavat hevosista varoittamiseen?

- Kriteeristö ei saa olla monimutkainen → analogia lapsia -merkkiin
- Vaarana, että hevosvarotusmerkki kokee inflaation (jos liian pieni todennäköisyys, että autoilija näkee hevososen) → säännöllinen liikkuminen (yli 10 hevosta päivässä)
- Tilannenopeus ja turvallinen etäisyys ohittamiseen, raskaan liikenteen määrä
- Mitä ammattimaisempaa tallitoimintaa, sitä varmemmin liikutaan → riski aiheutuu kokemattomista hevosella liikkujista
- Erikseen:
  - Tien poikki kulkeminen (selkeä ylityskohta, reitin merkitseminen – ratsastustien ylityskohta)
  - Tien suuntainen kulkeminen (ei voida varoittaa kohtuuttoman pitkän matkaa)
  - Alikulkujen tai jkpp-väylän salliminen sekä ratsulle että ravureille → erityisesti vilkkaan tien alitus
  - Palvelukohdeviitoitus → vaihtoehtoinen tapa informoida talliyriyuksestä
  - Aloite on jo itsessään kriteeri

## Millaisia raja-arvoja voidaan määrittää esim. liikenteen muille osapuolille, liikennemäärille, poikkileikkauksen / pientareen leveydelle tai nopeusrajoitukselle?

- Mopoja ja hevosia ei pidä sijoittaa samaan tilaan (jkpp-väylä) → suunnittelukriteerit voivat olla samoja, mutta mopo ja hevonen eri tilaan
- Kohteissa, joissa liikutaan paljon hevosella tai on useita talleja → kavioura jkpp-väylän varteen, jos kustannus ei ole kohtuuton
- Jos jkpp-väylä on osa pääpyöräilyverkkoa, hevonen ei kuulu jkpp-väylälle
- Jos jkpp-väylällä sallitaan ratsastus, pitäisikö muita jkpp-väylän käyttäjiä varoittaa?

## Miten parantaa vuoropuhelua ja tiedonkulkua eri osapuolten välillä? Puuttuuko jokin tärkeä kohderyhmä?

- Tukes (vaellustallien reittien läpikäyminen ja turvallisuus)

## Halutaanko ottaa kantaa tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistukseen hevosliikenteen kannalta?

- Mitä useampi lausunto / kannanotto, sen vaikuttavampi
- Lausunnon taustaksi: yleiset kansainväliset ohjeet + hevonen pakoeläin
  - Pakoeläin kokee takaa tulevan paineen turvattomampana kuin edestä tulevan
  - Aina tien oikeassa laidassa kulkeminen riski ratsastajille / taluttajalle, jos ratsukko tai taluttaja rinnastetaan jalankulkijasta ajoneuvon

## Miten hevosella liikkuminen tulisi jatkossa huomioida ohjeistuksissa?

- Hevososen paikkaa liikennejärjestelmässä ei ole juuri huomioitu suunnitteluohjeissa
- Jo maankäytön suunnitteluvaiheessa (kaavalausunnat, liittymäluvat) pitäisi miettiä hevostoimintojen sijoittumista
- Hevonen liikenteessä -ohje olisi hyvä tulevaisuudessa (kohtaamisopas jo olemassa)
- Miten toimitaan, kun hevosista toivotaan varoitettavan (opas tallinpitäjälle aloitteen tekemiseen)
- Autokouluihin opetusta hevosen kohtaamisesta

# Hevosista varoittamisen toimintalinja

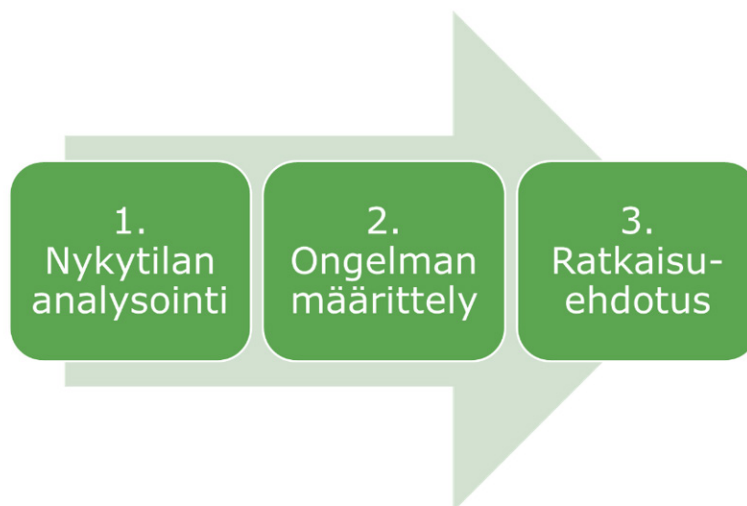
## Toimintalinja

Hevosista varoittamisen toimintalinjan määrittämisen tarkoituksena oli hahmotella etenemispolku (Kuva 24) varoittamisperiaatteille sekä tiivistää, mitkä asiat vaikuttavat siihen, varoitetaanko hevosista vai ei. Työn aikana järjestetyissä työpajoissa nousi esiin paljon yksityiskohtaisia tekijöitä, jotka vaikuttavat hevosista varoittamisen periaatteisiin ja niiden soveltamiseen. Esimerkiksi tien liikennemääristä tai nopeusrajoituksista ei kuitenkaan voida antaa tarkkoja, kaikkiin tilanteisiin soveltuvia ohjeistoja, sillä varoittamistarve on usein paikallista ja subjektiivista sekä saattaa vaihdella huomattavasti vuorokaudenajan tai vuodenajan mukaan, tai jopa vuosittain riippuen tallin toiminnoista, palveluista ja hevosmäärästä. Lisäksi haasteensa tuo se, että paikallisesti hevosille saattaa sijaita tiheästi maantien varrella erityisesti haja-asutusalueella, mutta talleilta on vain satunnaista liikennettä esimerkiksi vilkkaan ja nopeustasoltaan korkean

maantien toiselle puolelle. Toisaalta taas maantie saattaa paikoin kulkea yksittäisen hevosilan läpi tai maantien varrella saattaa sijaita vain yksittäisiä talleja, mutta tallin toimintojen sijoittuminen edellyttää maantien risteämistä useita kertoja päivässä.

Etenemispolkua noudattamalla voidaan kuitenkin päästä kunkin alueen ominaisuudet huomioiviin ja yhdenmukaisin periaattein määriteltyihin ratkaisuihin hevosliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Polku rakentuu kolmesta vaiheesta: 1) nykytilan analysoinnista, 2) ongelman määrittämisestä sekä 3) ratkaisun löytämisestä.

Etenemispolkua on avattu tarkemmin seuraavassa taulukossa 1. Taulukkoon on koottu kunkin vaiheen tavoite ja selvitettävät asiat, ja näiden sisältöä on kuvattu yksityiskohtaisemmin. Lisäksi taulukkoon on koottu, minkä tahojen kanssa kussakin vaiheessa tulisi käydä vuoropuhelua.



Kuva 24. Etenemispolku hevosista varoittamista määriteltäessä.

Taulukko 1. Etenemispolun yksityiskohtaisempi kuvaus.

Vaihe	Tavoite	Selvityksen kohde tai lopputulos	Vuoropuhelu
1) Nykytilan analysointi	Kerätään tieympäristöön, alueeseen ja talliin liittyvät lähtötiedot sen jälkeen, kun tarve varoittamisesta on tullut ELY-keskuksen tietoon. Tarve voi ilmetä esimerkiksi tallinpitäjän jättämän aloitteen kautta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alueen luonne: taajama / haja-asutusalue</li> <li>Tieympäristön ominaisuudet: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tieluokka</li> <li>Nopeusrajoitus</li> <li>Liikennemäärä (KVL, ajoneuvot)</li> <li>Muiden tienkäyttäjien määrä JK+PP-väylällä</li> <li>Pientareen leveys ja tien geometria</li> <li>Valaistus</li> <li>Näkemät</li> </ul> </li> <li>Hevosten kulku tiealueella: <ul style="list-style-type: none"> <li>Hevosliikenteen määrä ja säännöllisyys ratsastusteiden ulkopuolella</li> <li>Hevosten kulku tiealueella tien suuntaisesti (matkan pituus)</li> <li>Tarve ylittää tie (tien ylityskohdat)</li> </ul> </li> <li>Tallin sijainti ja ominaisuudet: <ul style="list-style-type: none"> <li>Sijainti suhteessa maantiehen</li> <li>Tallin koko ja sijainti suhteessa muihin talleihin</li> <li>Tallin toimintojen sijoittuminen</li> <li>Hevosella liikkuvien ominaisuudet</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ELY-keskus</li> <li>Kunta</li> <li>Osalliset (esim. aloitteen tekijä /talli)</li> <li>Muut paikalliset toimijat ja järjestöt</li> </ul>
2) Ongelman määrittäminen	Selvitetään perimmäinen syy liikkumiseen liittyvien ongelmien taustalla. Ongelma ei aina välttämättä liity suoraan hevosliikenteeseen, vaikka aloite koskisi hevosista ja hevosella liikkumisesta varoittamista	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongelma voi liittyä esimerkiksi <ul style="list-style-type: none"> <li>hevosiin</li> <li>ratsastajiin</li> <li>hevostrailereihin</li> <li>tallin pihaan johtavaan liikenteeseen</li> </ul> </li> <li>Muut alueen tai tien ominaisuuksiin liittyvät riskitekijät ja erityispiirteet, kuten <ul style="list-style-type: none"> <li>korkea nopeusrajoitus</li> <li>nopeusrajoitusta ei noudateta</li> <li>suuri liikennemäärä suhteessa tien leveyteen</li> <li>muutoin erityisen vaarallinen tien kohta</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarvittaessa yhteydenotto aloitteen tekijään</li> <li>Maastokatselmusten teko tarvittaessa</li> </ul>
3) Ratkaisuehdotus	Varoittamistarpeen määrittely. Määritellään kohteeseen sopiva ratkaisu tai toimenpide.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarveharkinnan käyttäminen kullekin tallille sovellettavan ratkaisun määrittelyssä</li> <li>Päätetään ja tehdään valinta käytettävistä toimenpiteistä, kuten: <ul style="list-style-type: none"> <li>Varoittaminen liikennemerkillä</li> <li>Nopeusrajoituksen muuttaminen</li> <li>Nopeusnäyttötaulun asentaminen</li> <li>Pientareen leventäminen</li> <li>JK+PP-väylän merkitseminen ratsastustieksi</li> <li>Erillisen kaviouran rakentaminen</li> <li>Risteämisen turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet</li> <li>Valaistuksen parantaminen</li> <li>Näkemäesteiden raivaaminen</li> </ul> </li> <li>Ei toimenpiteitä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarvittaessa ratkaisusta tiedottaminen aloitteen tekijälle</li> <li>Muu tiedotus</li> </ul>

# Varoittamistarpeen määrittely

Hevosista varoittamista tulee siis tarkastella tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden. Tämän takia tarkkojen numeeristen kriteerien sijaan työssä laadittiin tarkistuslistat Excel-muodossa niille tekijöille, jotka tulisi huomioida varoittamista harkittaessa. Tarkistuslistat laadittiin eri tilanteisiin:

- Hevosista varoittaminen, kun pääpaino on tien ylityksestä varoittamisessa
- Hevosista varoittaminen, kun pääpaino on tien suuntaisessa liikkumisessa
- Hevosella liikkumisen salliminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä.

Varoittamispäätöstä ei tule tehdä liian kevyin perustein. Varoitusmerkin tulee varoittaa säännöllisesti ja usein tapahtuvista tilanteista, jottei merkki koe inflaatiota. Hevosista varoittamista pohdittaessa tulee varmistua erityisesti siitä, että maantiellä liikkuvia ratsukoita tai valjakoita on riittävän paljon ja liikkumista tapahtuu riittävän usein (kohteessa liikkuu vähintään 10 hevosta päivittäin joko taluttaen, ratsastaen tai ohjastaen). Varoittamista harkittaessa tulee myös selvittää paikalliset olosuhteet ja maantien ominaisuustiedot, kuten maantien liikennemäärä, raskaan liikenteen osuus, nopeusrajoitus, mahdollisesti mitatut ajonopeudet ja ylinopeudet, tien leveys ja piennar, näkemät, valaistus sekä risteämisjärjestelyt.

Liitteessä 1 on esitetty tarkistuslistat, joita voidaan hyödyntää varoittamistarpeen tai erillisen ratsastusväylän rakentamistarpeen määrittelyssä. Tarkistuslistojen soveltamista on havainnollistettu kuvissa 25–27. Mitä useampi kohta tarkistuslistassa täyttyy kyllä-vastauksista, sitä vahvemmin hevosliikenteen ja liikenneympäristön ominaisuudet puoltavat hevosista varoittamista ja hevosliikenteen turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Erityisesti, mikäli hevosliikenteen ominaisuudet -kohtiin tulee monta kyllä-vastausta, maantiellä on korkea nopeusrajoitus, isot liikennemäärät sekä suuri raskaan liikenteen osuus, tulee varoittamista ehdottomasti harkita. Esimerkkejä tarkistettavista asioista on lisätty alla:

- onko kohteesta saapunut aloite tai toimenpideehdotus
- hevosliikenteen ominaisuudet, kuten maantiel-

lä liikkuvien hevosten määrä ja säännöllisyys, maantien varrella kuljettavan matkan pituus, hevosten kanssa liikkuvien kokemus ja erityistarpeet

- maantien ominaisuudet, kuten liikennemäärä, raskaan liikenteen osuus, nopeusrajoitus, ylinopeudet, tien leveys ja piennar, näkemät, valaistus, tien risteämisjärjestelyt (suojatie, yli-/alikulku ei ole käytettävissä)
- kohteen sijainti taajamassa / haja-asutusalueella
- jalankulku- ja pyöräilyväylän ominaisuudet, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä, väylän leveys, mopolla ajon salliminen, onko väylä pyöräilyn pääreitti.

Varoittamista harkittaessa kannattaa myös pitää mielessä vaihtoehtoiset toimenpiteet. Hevosella liikkuminen on mahdollista sallia tapauskohtaisesti esimerkiksi jalankulku- ja pyöräilyväylillä (jkpp-väylillä), mikäli maantie arvioidaan liian vaaralliseksi hevosen kanssa liikkumiseen tai hevosella liikkujat vaativat erityistä turvallisuutta kokemuksensa tai erityistarpeidensa puolesta. Mikäli harkitaan hevosella liikkumisen sallimista jkpp-väylällä, tulee huomioida jkpp-väylän ominaisuudet, kuten

- alueen luonne (taajama/haja-asutusalue)
- muiden liikkujien määrä ja nopeustaso
- väylän leveys
- mopoilu
- pyöräilyverkon toiminnallinen luokitus kyseisessä kohdassa.

Mikäli jkpp-väylä on osa pyöräilyn pääreittiä, ei hevosella liikkumista tule sallia kyseisellä väylällä. Myöskään hevosen ja mopon paikka ei ole samanaikaisesti jkpp-väylällä, vaan tällöin tulee tapauskohtaisesti harkita, kumpi sallitaan jkpp-väylällä ja kumpi liikkuu ajoradan puolella. Mikäli hevosella liikkuminen sallitaan jkpp-väylällä, tulee varmistua, ettei siitä aiheudu vaaraa muille väylää käyttäville liikkujille. Ratsastuksen sallimisesta jkpp-väylällä voi olla hyvä varoittaa muita liikkujia liikennemerkein.

Toisena vaihtoehtoisena toimenpiteenä voidaan pitää erillisen kaviouran rakentamista hevosella liikkumisen turvaamiseksi. Kaviouran rakentaminen on kuitenkin pelkkien liikennemerkkien lisäämiseen nähden kallis toimenpide ja se kannattaa toteuttaa samassa yhteydessä, kun kohteeseen ol-

laan muutenkin joko toteuttamassa kokonaan uutta ajoneuvoliikenteen yhteyttä tai erillistä jkpp-väylää. Hankkeiden yhteydessä erillisen kaviouran toteuttaminen on kustannustehokkaampaa kuin vanhan, olemassa olevan väylän rinnalle toteutettaessa.

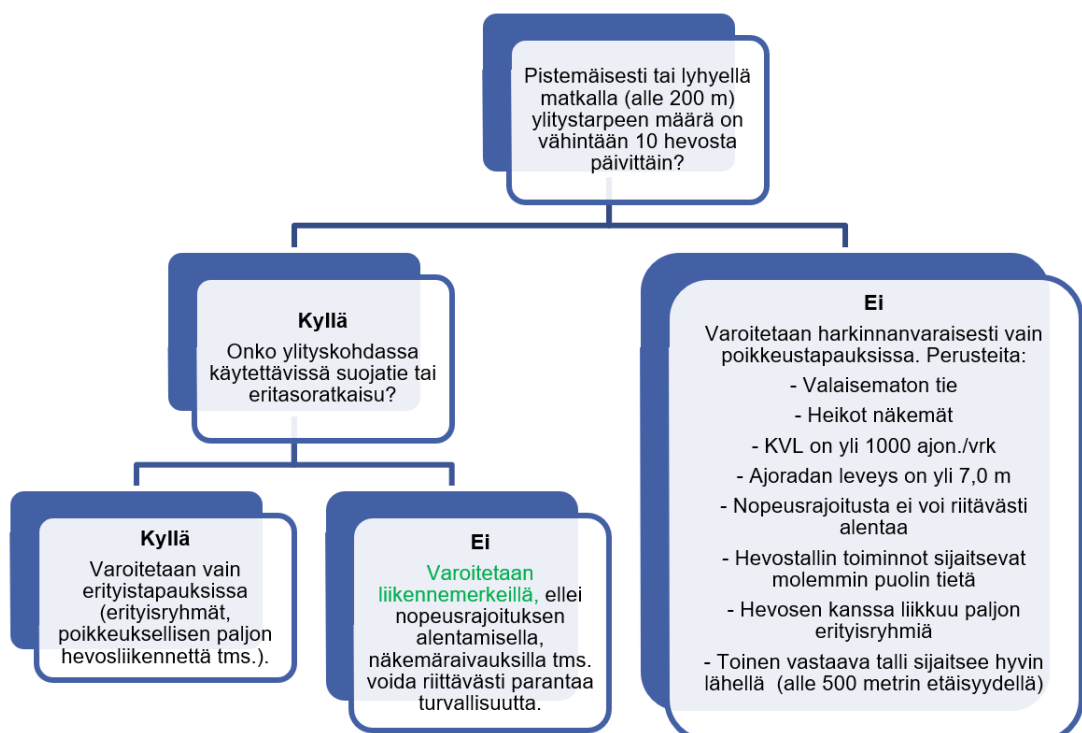
Muita mahdollisia varoittamisen, ratsastuksen sallimisen jkpp-väylällä tai erillisen kaviouran toteuttamisen ohella tarkasteltavia toimenpidevaihtoehtoja voivat olla

- nopeusrajoituksen alentaminen (esimerkiksi pistemäisesti tallin tai tallitihentymän kohdalla)
- näkemäesteiden raivaaminen maantien linjaosuudelta ratsastusreitiltä tai liittymänäkemien raivaaminen
- maantien valaistuksen parantaminen tien ylityskohdassa tai lyhyellä osuudella ratsastusreitien varrella
- risteämisen turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet, kuten ratsastusreitien ohjaaminen suojatien tai ali- / ylikulkyhteyden kautta
- pientareen leventäminen, jotta hevonen ja tallettaja, ratsukko tai valjakko mahtuu liikkumaan maantien varrella turvallisemmin
- riittävien perusteiden puuttuessa nykytilanteen säilyttäminen (ei toimenpiteitä).

## Aloitteen tekeminen

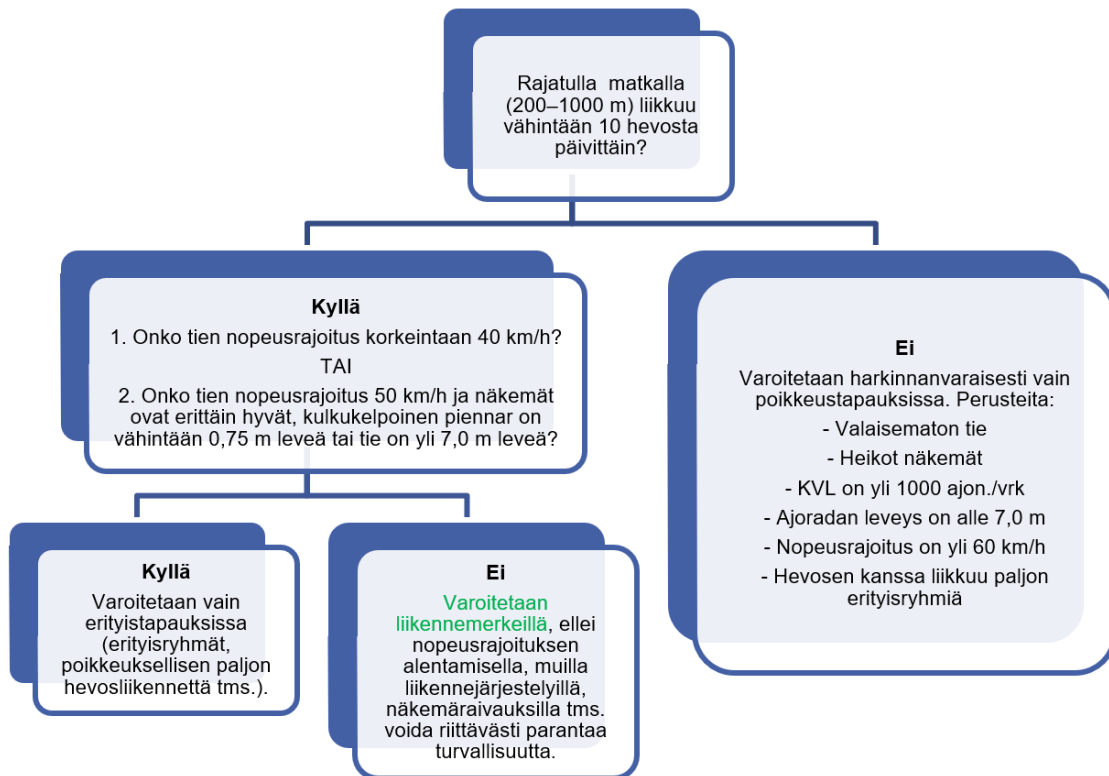
Työn aikana järjestetyssä työpajassa ilmeni, että tallinpitäjät ja alan harrastajat eivät välttämättä tiedä, miten ja mistä hevosista varoittavaa liikennemerkkiä voi hakea. Liitteessä 2 on esitetty tallinpitäjille ja tallihenkilökunnalle suunnattu ohjeistus varoitusmerkin hakemisesta. Koska hevosista varoittavalle merkille voi olla tarvetta myös katuverkolla ja yksityisteillä, tehtiin ohjeistus yleiseen muotoon. Hevosalan järjestöjen tiedotuksen avulla ohjeistus aloitteen tekemisestä saadaan lukuisten tallinpitäjien ja harrastajien tietoisuuteen.

### Varoittamistarpeen määrittely tien ylityksissä



Kuva 25. Varoittamistarpeen määrittely: tien ylittäminen.

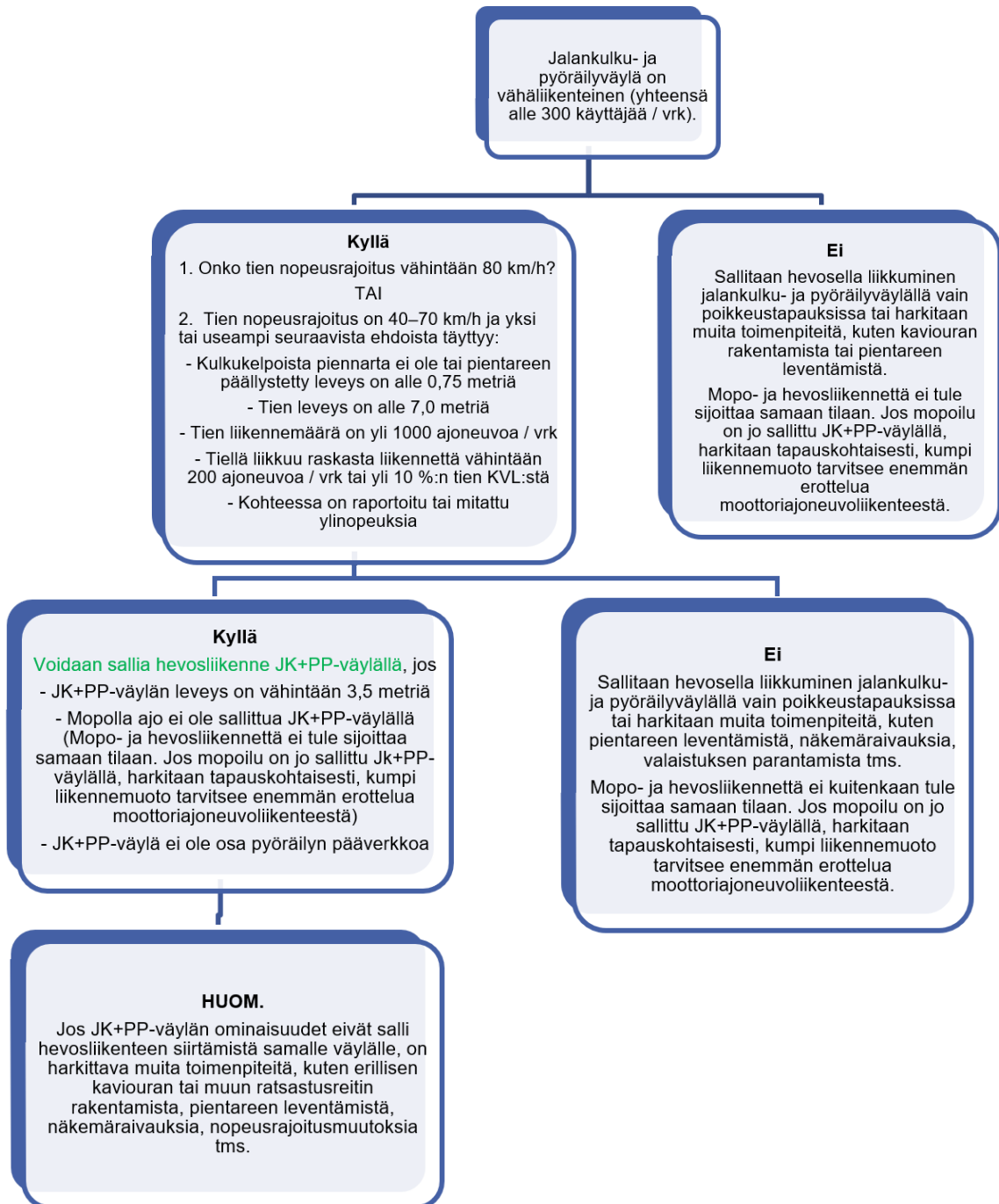
## Varoittamistarpeen määrittely pituussuuntaisesti liikuttaessa



Kuva 26. Varoittamistarpeen määrittely: tien pituussuuntainen liikkuminen



## Ratsastuksen salliminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä



Kuva 27. Ratsastuksen salliminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä.

# Yhteenveto

Työssä laadittiin toimintalinja ja hahmoteltiin kriteerejä hevosista varoittamisen periaatteille. Tarkkojen kriteereiden määrittäminen on kuitenkin haasteellista, sillä varoittamistarve on usein paikallista, saattaa olla hyvinkin subjektiivista sekä vaihdella huomattavasti vuorokaudenajan tai vuodenajan mukaan, tai jopa vuosittain tallin toiminnoista, palveluista ja hevosmäärästä riippuen. Lisäksi haasteensa tuo se, että paikallisesti hevostalleja saattaa sijaita tiheästi maantien varrella erityisesti haja-asutusalueella, mutta talleilta on vain satunnaista liikennettä vilkkaan ja nopeustasoltaan korkean maantien toiselle puolelle. Toisaalta taas maantie saattaa paikoin kulkea yksittäisen hevostilan läpi tai maantien varrella saattaa sijaita vain yksittäisiä talleja, mutta tallin toiminnot edellyttävät maantien risteämistä useita kertoja päivässä isojen ryhmienkin kanssa.

Hevosista varoittamista tulee siis tarkastella tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden. Tämän takia tarkkojen numeeristen kriteerien sijaan työssä laadittiin tarkistuslistat asioille, jotka tulisi huomioida varoittamista harkittaessa. Varoittamista ei kuitenkaan tule tehdä liian kevyin perustein, jotta varoitusmerkki ei koe inflaatiota. Varoittamista pohdittaessa tulee varmistua erityisesti siitä, että maantiellä liikkuvia ratsukoita tai valjakoita on riittävän paljon ja liikkumista tapahtuu säännöllisesti ja usein. Myös tallin toimintojen sijoittuminen suhteessa maantiehen ja kohteen sijainti muuhun maankäyttöön nähden on hyvä selvittää.

Varoittamista harkittaessa tulee myös selvittää paikalliset olosuhteet ja maantien ominaisuustiedot, kuten maantien liikennemäärä, raskaan liikenteen osuus, nopeusrajoitus, mahdollisesti mitatut ajoneuvudet ja ylinopeudet, tien leveys ja piennar, näkemät, valaistus sekä risteämisyjärjestelyt. Lisäksi varoittamista harkittaessa tulee muistaa, että kyseessä on herkkä, suuri ja voimakas saaliseläin, jonka ensimmäinen reaktio säikähtäessään on lähteä pakoon. Erityisesti takaa tulevat sekä yksittäiset ja hevosen mielestä oudolta näyttävät ja

kuulostavat ärsykkeet saattavat laukausta pako-reaktion herkemmin kuin ärsykkeet, joihin eläin on totunut. Tällaisia ärsykejä voivat olla esimerkiksi yksittäiset lastenvaunut, rullaluistelijat ja -hiihtäjät, sauvakävelijät tai mopot ja maatalouskoneet.

Varoittamista harkittaessa kannattaa myös pitää mielessä vaihtoehtoiset toimenpiteet. Hevosella liikkuminen on mahdollista sallia tapauskohtaisesti esimerkiksi jalankulku- ja pyöräilyväylillä (jkpp-väylillä), mikäli maantie arvioidaan liian vaaralliseksi hevosen kanssa liikkumiseen tai hevosella liikkujat vaativat erityistä turvallisuutta vähäisen kokemuksensa tai erityistarpeidensa vuoksi. Mikäli harkitaan hevosella liikkumisen sallimista jkpp-väylällä, tulee huomioida jkpp-väylän ja muiden väylää käyttävien liikkujien ominaisuudet. Mikäli jkpp-väylä on osa pyöräilyn pääreitteitä, ei hevosella liikkumista tule sallia kyseisellä väylällä. Myöskään hevosen ja mopon paikka ei ole samaan aikaan jkpp-väylällä, vaan tällöin tulee tapauskohtaisesti harkita, kumpi sallitaan jkpp-väylällä. Mikäli hevosella liikkuminen sallitaan jkpp-väylällä, tulee varmistua, ettei se aiheuta vaaraa muille väylää käyttäville liikkujille.

Toisena vaihtoehtoisena toimenpiteenä voidaan pitää erillisen kaviouran rakentamista hevosella liikkumisen turvaamiseksi. Kaviouran rakentaminen on kuitenkin pelkkien liikennemerkkien lisäämiseen nähden kallis toimenpide, joten se kannattaa toteuttaa samassa yhteydessä, kun kohteeseen ollaan muutenkin joko toteuttamassa kokonaan uutta ajoneuvoliikenteen yhteyttä tai erillistä jkpp-väylää. Hankkeiden yhteydessä erillisen kaviouran toteuttaminen on kustannustehokkaampaa kuin vanhan, olemassa olevan väylän rinnalle toteutettaessa.

Muita mahdollisia tarkasteltavia toimenpidevaihtoehtoja voivat olla nopeusrajoituksen muuttaminen, pientareen leventäminen, hevos- ja autoliikenteen risteämisen turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet, maantien valaistuksen parantaminen sekä maantien näkemäesteiden raivaaminen. Vaihtoehtona on myös se, ettei toimenpiteitä toteuteta. Toimen-

piteiden toteuttamatta jättäminen tulee kyseeseen, jos nykytilanteen parantamiseen ei ole riittävästi perusteita yhtenäisen toimintalinjan ja toimenpiteen kustannustehokkuuden perusteella.

Usein tavallinen tienkäyttäjä ei tiedä, miten hänen tulisi toimia ilmoittaessaan liikenteen vaaranpaikasta. Tämän takia osana työtä koottiin ohje, miten hevosista varoittavan liikennemerkin tarpeesta voi ilmoittaa tienpitäjälle. Ohje tehtiin riittävän yleisessä muodossa, jotta se on käytettävissä myös silloin, kun aloite koskee katuverkkoa tai yksityistietä.

Jotta hevosista varoittamisen kriteereitä voidaan tarkentaa ja painottaa, tulisi ainakin suuntaa-antavasti selvittää tallien lukumääriä ja hevosmäärätietoja. Tämän perusteella olisi mahdollista tarkentaa, millaiset liikennemäärien, raskaan liikenteen osuuden tai nopeusrajoitusten raja-arvot edellyttäisivät varoittamista. Jatkoselvityksenä kannattaisi arvioida hevosista varoittavien liikennemerkkien määrän tarvetta Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueella, ja määrittää samassa yhteydessä tarkempia kriteereitä eri tekijöille ja ominaisuustiedoille.

Hevosliikenteen tarpeet tulisi huomioida jo maankäytön suunnittelun ja rakentamisvaiheen suunnittelussa. Viranhaltijoiden ja virkamiesten ammattitaito ja ymmärrys hevosalasta vaikuttavat siihen, osataanko kunnissa ja ELY-keskuksissa huomioida hevosliikenteen erityispiirteet. Yhteistyö eri osapuolten välillä, kuten tallinpitäjien, kunnan ja ELY-keskuksen välillä on tärkeää sujuvien ratkaisujen varmistamiseksi. Kaavoihin tulisi merkitä riittävästi reittejä, joilla hevosten liikkuminen on turvallista. Kaavoituksessa voidaan varata myös hevospainotteisia alueita, jotka mahdollistavat esimerkiksi hevosurheilualueiden ja niin sanottujen hevoskylien rakentamisen.

Turvallinen liikkuminen perustuu kaikkien kulku-  
muotojen yhteispeliin muita kunnioittaen. Varoittamisen ja fyysisen ympäristön parantamistoimenpiteiden lisäksi tiedottamisella, valistuksella ja koulutuksella voidaan pyrkiä vaikuttamaan hevosliikenteen turvallisuuteen. Talleilla on syytä käydä läpi hevosten kanssa liikkujien kanssa, miten muun liikenteen seassa liikutaan turvallisesti varsinaisten ratsastusreittien ulkopuolella. Esimerkiksi ajoneuvon kohtaamisesta ja oikeista käsimerkeistä tulisi keskustella aina ennen maastoon lähtöä. Hevosien

ja sen käsittelijän turvallista ohittamista voitaisiin opettaa autokouluissa samassa yhteydessä, kun kerrotaan hirvieläinten huomioimisesta liikenteessä. Myös hevosella liikkujien tulisi kunnioittaa muita liikkujia esimerkiksi siivoamalla hevosen jätökset yhteisiltä reiteiltä. Useilla talleilla tähän onkin puututtu ja oppilaita valistettu toimimaan muita kunnioittavalla tavalla. Tulevaisuudessa voisi kuitenkin olla tarvetta terävöittää yhteispelin sääntöjä ja laatia hevonen liikenteessä -ohje, joka toimisi lyhyenä tietopakettina kaikille liikenteen osapuolille ja jossa syvennettäisiin Kennelliiton, Pyöräilyunionin ja Ratsastajainliiton laatiman Kohtaamisoppaan sisältöä.

# Lähteet

Hippolis ry (2016). Hevostalous lukuina 2015. 17 s. [PDF] Saatavissa: <http://hippolis.fi/UserFiles/hippolis/File/Hevostalous%20lukuina%202015%20lopullinen.pdf>

Liikennevirasto (2013). Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013. Liikennevirasto, Helsinki. 24 s. [PDF] Saatavissa: <https://www.ely-kes-kus.fi/documents/10191/11487388/Mopon+paikka+liikenneymp%C3%A4rist%C3%B6ss%C3%A4.pdf/377b744e-45f7-4108-9359-392ab70af3a2>

Liikennevirasto (2014). Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Liikennevirasto, Helsinki. 188 s. [PDF] Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf)

Luonnonvarakeskus Luke (2016). Hevosennälän energiakäytön ympäristövaikutukset. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 30/2016. Helsinki, 40 s. [PDF] Saatavissa: [https://jukuri.luke.fi/bitstream/handle/10024/535278/luke-luobio\\_30\\_2016.pdf?sequence=1](https://jukuri.luke.fi/bitstream/handle/10024/535278/luke-luobio_30_2016.pdf?sequence=1)

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto (MTK ry), Svenska lantbruksproducenternas centralförbund (SLC rf) ja Suomen Tiejhdistys ry (2016). Suositussopimus hevosreiteistä yksityisillä mailla ja yksityisteillä. 20 s. [PDF] Saatavissa: [http://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1380/hevosreitissuositus\\_2016.pdf](http://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1380/hevosreitissuositus_2016.pdf)

Onnettomuustietoinstituutti OTI (2016). Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa hevonen on ollut osallisena vuosina 1995-2014. Saatavissa rajoitetusti.

Suomen Hippos ry. Hevosen käyttäytyminen ja käsittely. [WWW] Saatavissa (luettu 13.2.2017): [http://www.hippos.fi/rekisterointi\\_ja\\_omistaminen/hevosen\\_hyvinvointi/hevosen\\_kayttaytyminen\\_ja\\_kasittely](http://www.hippos.fi/rekisterointi_ja_omistaminen/hevosen_hyvinvointi/hevosen_kayttaytyminen_ja_kasittely)

Tiehallinto (2004). Tietoa tiensuunnitteluun nro 78. Kevyen liikenteen väylät liikunnassa. Tiehallinto, liikennetekniikka 12.10.2004. 10 s. [PDF] Saatavissa: <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/ttiens/tts78.pdf>.

Tiehallinto (2007). Palvelukohteiden viitoitus. Helsinki. 123 s.

Tieliikennelaki 729/2018

Väylävirasto (2021). Liikennemerkkien käyttö maanteillä. Väyläviraston ohjeita 20/2020. Väylävirasto, Helsinki. 402 s. [PDF] Saatavissa: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2020-20\\_liikennemerkkien\\_kaytto\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-20_liikennemerkkien_kaytto_web.pdf)

Väylävirasto liikennemerkit [https://vayla.fi/documents/25230764/0/liikennemerkkijuliste\\_2020\\_a0.pdf/b75c581b-b84e-4ddf-b46a-30ff059887fb](https://vayla.fi/documents/25230764/0/liikennemerkkijuliste_2020_a0.pdf/b75c581b-b84e-4ddf-b46a-30ff059887fb)

Yksityistielaki 560/2018

Ympäristöhallinto (2016). Jokamiehen oikeudet. Lainsäädäntöä ja käytäntöä. Helsinki. 20 s. Esite [PDF]. Saatavissa: <http://www.ym.fi/download/noname/%7B1A3F4736-3223-48E6-8FD0-A38CD8C8E544%7D/57648>

# Liitteet

## **Liite 1.**

Tarkistuslistat hevosista varoittamiselle ja ratsastuksen sallimiselle jalankulku- ja pyöräilyväylällä

## **Liite 2.**

Tallinpitäjille suunnattu ohjeistus hevosista varoittavan liikennemerkin hakemiseen

# Liite 1. Tarkistuslistat hevosista varoittamiselle ja ratsastuksen sallimiselle jalankulku- ja pyöräilyväylällä

HEVOSISTA VAROITTAMISEN TARKISTUSLISTA  
Tien pituussuuntainen liikkuminen

	Tarkistettava asia	Kyllä	Ei	Lisätietoja
	ELY-keskukseen on saapunut aloite hevosista varoittamisesta kohteessa.			Selvitetään todellinen ongelma ja ongelman taustatekijät.
Hevosliikenteen ominaisuudet	Vähintään 10 hevosta liikkuu päivittäin maantien reunassa.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista.
	Hevosen kanssa joudutaan liikkumaan ajoradalla vähintään 200 metriä.			Jos varoittamistarve on lyhyemmältä matkalta kuin 200 metriä, käytetään tien ylityksestä varoittamisen kriteereitä, mikäli tien pituussuuntaiseen liikkumiseen liittyy myös ylitystarve.
	Ratsastajien joukossa on lapsia tai muita erityisryhmiä (esim. ratsastusterapia-asiakkaita).			Kuvaa ratsastajien kokemusta ja kykyä hallita hevosta liikenteessä tai liikennesääntöjen tuntemusta. Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Talli on vaellus- tai matkailutalli, jolta on usein tarvetta liikkua varsinaisten ratsastusväylien ulkopuolella.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Aloitteentekijän lisäksi lähistöllä on myös muita talleja, joilta liikutaan maantieympäristössä.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista. Toimii harkinnanvaraisen päätöksenteon tukena.
Maantien ominaisuudet	Kulkukelpoista piennarta ei ole käytävissä tai pientareen leveys on alle 0,75 metriä.			Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä. Läheltä ohittaminen saattaa säikäyttää hevosen.
	Tien leveys on alle 7,0 metriä.			Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä. Läheltä ohittaminen saattaa säikäyttää hevosen.
	Kohteessa on hevosten tai muiden tienkäyttäjien havaitsemista haittaavia näkemäesteitä.			Äkilliset äänet ja tilanteet pelottavat hevosta ja lisäävät konfliktiriskiä. Puoltavat varoittamista.
	Tien nopeusrajoitus on yli 50 km/h.			Suuri ajonopeus lisää konfliktiriskiä ja mahdollisen onnettomuuden vakavuusastetta. Puoltaa varoittamista.
	Kohteessa on raportoitu/mitattu ylinopeuksia.			Liian suuri tilannenoisuus lisää konfliktiriskiä liikenteen eri osapuolten välillä. Ensisijaisena toimenpiteenä on ajonopeuksiin vaikuttaminen, mikä palvelee kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta.
	Tien liikennemäärä on yli 1000 ajoneuvoa / vrk.			Suuri liikennemäärä lisää ohitustilanteiden määrää ja konfliktiriskiä. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä hevosista varoittamiselle.
	Tiellä liikkuu raskasta liikennettä vähintään 200 ajoneuvoa / vrk tai yli 10 %:n tien KVL:stä			Raskaan liikenteen ominaisuudet (suuri koko, kovaäänisyys jne.) lisäävät konfliktiriskiä hevosen ja muun liikenteen välillä. Myös onnettomuuksien vakavuusaste kasvaa. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä hevosista varoittamiselle.
	Kohteessa ei ole tievalaistusta.			Vaikeuttaa hevosen havaitsemista ajoneuvosta. Puoltaa hevosista varoittamista.
Kohde sijaitsee taajaman ulkopuolella.			Taajamassa tulee varautua yllättäviin tilanteisiin. Alhaisilla ajonopeuksilla varoittaminen on harkinnanvaraista.	

HEVOSISTA VAROITTAMISEN TARKISTUSLISTA  
Tien ylitys

	Tarkistettava asia	Kyllä	Ei	Lisätietoja
	ELY-keskukseen on saapunut aloite hevosista varoittamisesta kohteessa.			Selvitetään todellinen ongelma ja ongelman taustatekijät.
Hevosliikenteen ominaisuudet	Vähintään 10 hevosta ylittää maantien päivittäin.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista.
	Tallin toiminnot sijoittuvat maantien molemmin puolin.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista.
	Maantien ylittämiseen käytetään suojatietä.			Harkitaan tapauskohtaisesti varoittamista. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä hevosista varoittamiselle.
	Maantien risteämiseen käytetään yli-/alikulkuu.			Ei varoittamistarvetta, mikäli risteäminen on mahdollista järjestää turvallisesti eritasoratkaisuna. Voi vaatia ratsastuksen sallimista JK+PP-väylällä.
	Maantien ylittämiseen käytetään ajorataa.			Harkitaan tapauskohtaisesti varoittamista. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä.
	Hevosien kanssa joudutaan liikkumaan ajoradalla enintään 200 metriä.			Jos varoittamistarve on pidemmältä matkalta kuin 200 metriä, käytetään pituussuuntaisen varoittamisen kriteereitä.
	Ratsastajien joukossa on lapsia tai muita erityisryhmiä (esim. ratsastusterapia-asiakkaita).			Kuvaa ratsastajien kokemusta ja kykyä hallita hevosta liikenteessä tai liikennesääntöjen tuntemusta. Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Talli on vaellus- tai matkailutalli, jolta on usein tarvetta liikkua varsinaisten ratsastusväylien ulkopuolella.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista, mutta ei ole määrittävä tekijä.
Aloitteentekijän lisäksi lähistöllä on myös muita talleja, joilta liikutaan maantieympäristössä.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa hevosista varoittamista. Toimii harkinnanvaraisen päätöksenteon tukena.	
Maantien ominaisuudet	Liittymässä on hevosten tai muiden tienkäyttäjien havaitsemista haittaavia näkemäesteitä.			Äkilliset äänet ja tilanteet pelottavat hevosta ja lisäävät konfliktiriskiä. Puoltavat varoittamista.
	Tien nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h.			Suuri ajonopeus lisää konfliktiriskiä ja mahdollisen onnettomuuden vakavuusastetta. Puoltaa varoittamista.
	Tien nopeusrajoitus on 40-70 km/h.			Alhaisemmilla nopeuksilla hevonen saattaa silti käyttäytyä arvaamattomasti muun liikenteen seassa. Alhaisilla ajonopeuksilla varoittaminen on harkinnanvaraista. Jos nopeusrajoitus on alle 40 km/h, varoittaminen ei ole tarpeen.
	Kohteessa on raportoitu/mitattu ylinopeuksia.			Liian suuri tilannenopeus lisää konfliktiriskiä liikenteen eri osapuolten välillä. Ensisijaisena toimenpiteenä on ajonopeuksiin vaikuttaminen, mikä palvelee kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta.
	Tien liikennemäärä on yli 1000 ajoneuvoa / vrk.			Suuri liikennemäärä lisää ohitustilanteiden määrää ja konfliktiriskiä. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä hevosista varoittamiselle.
	Tiellä liikkuu raskasta liikennettä vähintään 200 ajoneuvoa / vrk tai yli 10 %:n tien KVL:stä			Raskaan liikenteen ominaisuudet (suuri koko, kovaäänisyys jne.) lisäävät konfliktiriskiä hevosen ja muun liikenteen välillä. Myös onnettomuuksien vakavuusaste kasvaa. Ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä hevosista varoittamiselle.
	Kohteessa ei ole tievalaistusta.			Vaikeuttaa hevosen havaitsemista ajoneuvosta. Puoltaa hevosista varoittamista.
Kohde sijaitsee taajaman ulkopuolella.			Taajamassa tulee varautua yllättäviin tilanteisiin. Alhaisilla ajonopeuksilla varoittaminen on harkinnanvaraista.	

HEVOSI STA VAROIT TAMI SEN TARKI STUSLI STA  
Ratsastuksen salliminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä

	Tarkistettava asia	Kyllä	Ei	Lisätietoja
	ELY-keskukseen on saapunut tienkäyttäjän aloite hevosella liikkumisen turvallisuudesta.			Selvitetään todellinen ongelma ja ongelman taustatekijät.
Hevosliikenteen ominaisuudet	Vähintään 10 hevosta liikkuu maantien reunassa päivittäin.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa ratsastamisen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä ratsastuksen sallimisessa.
	Hevosien kanssa joudutaan liikkumaan ajoradalla yli 100 metriä.			Lyhyt maantien varrella liikkuminen kuvaa pistemäistä varoittamistarvetta ja pidempi liikkuminen maantien varressa viittaa siihen, että maantietä joudutaan käyttämään osana ratsastusreittiä.
	Ratsastajien joukossa on lapsia tai muita erityisryhmiä (esim. ratsastusterapia-asiakkaita).			Kuvaa ratsastajien kokemusta ja kykyä hallita hevosta liikenteessä tai liikennesääntöjen tuntemusta. Puoltaa ratsastuksen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Talli on vaellus- tai matkailutalli, jolta on usein tarvetta liikkua varsinaisten ratsastusväylien ulkopuolella.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa ratsastamisen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Aloitteentekijän lisäksi lähitöllä on myös muita talleja, joilta liikutaan maantieympäristössä.			Kuvaa liikkumisen taajuutta. Puoltaa ratsastamisen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä.
Maantien ominaisuudet	Kohde sijaitsee taajaman ulkopuolella.			Taajamassa tarve sallia ratsastus JK+PP-väylällä on pienempi, sillä taajamassa on tyypillisesti enemmän jalankulkijoita ja pyöräilijöitä sekä alhaisemmat nopeusrajoitukset.
	Tien nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h.			Suuri ajonopeus lisää konfliktiriskiä ja onnettomuuksien vakavuusastetta. Puoltaa ratsastamisen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Tien nopeusrajoitus on 40-70 km/h.			Alhaisemmilla ajonopeuksilla hevonen saattaa silti käyttäytyä arvaamattomasti muun liikenteen seassa.
	Kohteessa on raportoitu/mitattu ylinopeuksia.			Liian suuri tilannenoisuus lisää konfliktiriskiä liikenteen eri osapuolten välillä.
	Kulkukelpoista piennarta ei ole käytettävissä tai pientareen päällystetty leveys on alle 0,75 metriä.			Läheltä ohittaminen saattaa säikäyttää hevosen. Nostaa konfliktiriskiä.
	Tien leveys on alle 7,0 metriä.			Läheltä ohittaminen saattaa säikäyttää hevosen. Nostaa konfliktiriskiä.
	Tien liikennemäärä on yli 1000 ajoneuvoa / vrk.			Suuri liikennemäärä lisää ohitustilanteiden määrää ja konfliktiriskiä.
	Tiellä liikkuu raskasta liikennettä vähintään 200 ajoneuvoa / vrk tai yli 10 %:n tien KVL:stä			Raskaan liikenteen ominaisuudet (suuri koko, kovaäänisyys jne.) lisäävät konfliktiriskiä hevosen ja muun liikenteen välillä. Myös onnettomuuksien vakavuusaste kasvaa.
	Tiellä liikkuu paljon maatalouskoneita tai muita erikoisia kulkuneuvoja.			Erikoiset varusteet ja kulkuneuvot ovat pelottavia tekijöitä hevoselle ja lisäävät konfliktiriskiä.
	Tarve ylittää tai alittaa valtatie tai kantatie.			Selvitetään eritasoratkaisun tai suojatien käytön sallimisen mahdollisuus.
Maantiellä on hevosten tai muiden tienkäyttäjien havaitsemista haittaavia näkemäesteitä.			Äkilliset äänet ja tilanteet pelottavat hevosta ja lisäävät konfliktiriskiä.	
Jalankulku- ja pyöräilyväylän ominaisuudet	Hevosien kanssa liikutaan jo nyt jalankulku- ja pyöräilyväylällä (eikä sitä ole merkitty ratsastustieksi).			Selvitetään todellinen ongelma ja sen taustatekijät. Puoltaa ratsastamisen sallimista JK+PP-väylällä, mutta ei ole määrittävä tekijä.
	Jalankulku- ja pyöräilyväylällä on yhteensä alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää / vrk.			Riittävän alhainen käyttäjämäärä on määrittävä tekijä ratsastuksen sallimiselle JK+PP-väylällä.
	Jalankulku- ja pyöräilyväylän leveys on vähintään 3,5 metriä.			Mahdollistaa ratsastuksen sallimisen JK+PP-väylällä. Liian kapea väylä aiheuttaa läheltä ohittamisia ja lisää täten konfliktiriskiä.
	Mopolla ajo ei ole sallittua jalankulku- ja pyöräilyväylällä.			Mopo- ja hevosliikennettä ei tule sijoittaa samaan tilaan. Jos mopoilu on jo sallittu JK+PP-väylällä, harkitaan tapauskohtaisesti, kumpi liikennemuoto tarvitsee enemmän erottelua moottoriajoneuvoliikenteestä.
	Väylä ei ole osa pyöräilyn pääverkkoa.			Mikäli JK+PP-väylä on osa pyöräilyn pääreitistöä, ei hevosella liikkumista tule sallia kyseisellä väylällä.



## Liite 2. Tallinpitäjille suunnattu ohjeistus hevosista varoittavan liikennemerkkin hakemiseen

Tämä ohje koskee ensisijaisesti **tallinpitäjiä ja tallihenkilökuntaa**. Mikäli olet ratsastuksen harrastaja tai muu tienkäyttäjä, pyydä tallinpitäjää tekemään aloite. Jos lähistöllä on muita talleja, joilta on tarve liikkua varsinaisten ratsastusreittien ulkopuolella, kannattaa aloite tehdä yhdessä muiden tallien kanssa.

Ota ensin selvää, koskeeko varoittaminen katua (kunnan hallinnoima katuverkko), maantietä (ELY-keskuksen hallinnoima maantieverkko) vai yksityistietä (tiekunta tai tieosakkaat). Helpoimmin saat tämän tiedon kysymällä kunnasta.



## Aloitteen sisältö

### Reitin sijainti

- Kuvaile mahdollisimman tarkasti hevosen kanssa kuljettava reitti (osoitteet).
- Voit tarvittaessa merkitä reitin kartalle ja laittaa sen viestin liitteeksi.



### Reitin kuvailu

- Liikutteko ajoradalla, tien pientareella ja/tai jalankulku- ja pyöräilyväylillä?
- Sisältääkö reitti tien ylityksiä?



### Hevosliikenteen säännöllisyys

- Kuinka usein tallilta liikutaan varsinaisten ratsastusreittien ulkopuolella? Päivittäin / Muutaman kerran viikossa / Kerran viikossa / Harvemmin
- Kuinka pitkän matkan liikutte keskimäärin maantietä pitkin? Kuinka monta tienylitystä joudutte tyypillisesti tekemään?
- Kuinka monta hevosta tallilta liikkuu säännöllisesti varsinaisten ratsastusreittien ulkopuolella? Arvioi hevosten määrä / vuorokausi.



### Vaaratekijät

- Miksi hevosista varoittaminen olisi tärkeää ehdottamassasi kohteessa?
- Millaisia vaaratekijöitä liikenteessä on kyseisellä reitillä? Vaaratekijöitä voivat olla esimerkiksi korkea nopeusrajoitus, nopeusrajoitusta ei noudateta ja tiellä ajetaan ylinopeutta, tiellä on suuri liikennemäärä tai vaikkapa paljon raskasta liikennettä, reitillä kulkee paljon mopoja, pyöräilijöitä, rullaluistelijoita tai muita hevosen pelkotilan laukaisevia liikennevälineitä.
- Onko kohteessa tarvetta muille toimenpiteille varoittamisen lisäksi?



### Yhteystiedot

- Muista jättää aloitteen tekemisen yhteydessä omat yhteystietosi asian jatkokäsittelyä varten.

# Kuvailulehti

**Julkaisusarjan nimi ja numero:** Raportteja 68/2021

**Vastuualue:** Liikenne ja infrastruktuuri

**Tekijät:** Hanna Reihe, Annika Örnmark, Sini Mäkinen

**Julkaisun nimi:** Hevosista varoittamisen periaatteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

## **Tiivistelmä :**

Suomen nykyisen tieliikennelainsäädännön mukaan hevosen ja ratsastajan paikka on tiellä, mikäli ratsastustietä ei ole käytettävissä. Hevosen ja muun tienkäyttäjän kohdatessa voi syntyä vaaratilanteita, mikäli hevonen säikähtää esimerkiksi lähestyvää tai ohittavaa ajoneuvoa. Hevosista varoittavaa liikenne-merkkiä suositellaan käytettävän vain ongelmallisissa kohteissa silloin, kun muita keinoja ei ole käytettävissä.

Hevosalan ammattilaisille ja harrastajille suunnatun kyselyn ja asiantuntijoiden työpajatyöskentelyn perusteella luotiin yhtenäinen toimintalinja, jonka avulla voidaan määritellä, onko kohteessa syytä varoittaa muita tienkäyttäjiä hevosista tai muutoin parantaa hevosliikenteen turvallisuutta. Työssä on käsitelty Uudenmaan ELY-keskuksen maanteitä Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella, mutta työn tulokset ovat sovellettavissa myös muualle Suomeen. Työssä määritettiin hevosista varoittamisen kriteerit, jotka pohjautuvat muun muassa hevosliikenteen määrään ja säännöllisyyteen, tien nopeusrajoitukseen, moottoriajoneuvoliikenteen määrään sekä tien muihin ominaisuuksiin.

Mikäli hevosista varoittamisen kriteerit eivät täyty, voidaan liikenneympäristöä muokata tarvittaessa turvallisempaan suuntaan muilla keinoin. Työssä esitetään vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joiden avulla on mahdollista parantaa hevosliikenteen turvallisuutta maantieympäristössä. Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi nopeusrajoitusten alentaminen, erillisten ratsastusväylien rakentaminen, jalankulku- ja pyöräilyväylien merkitseminen ratsastusteiksi sekä ratsastajille ja muille tienkäyttäjille suunnatun tiedotuksen lisääminen. Parhaaseen lopputulokseen päästään, kun hevosliikenteen tarpeet huomioidaan jo maankäytön suunnitteluvaiheessa.

**Asiasanat (YSA:n mukaan):** Hevonen, liikenneturvallisuus, liikennemerkit

ISBN 978-952-314-981-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-981-6

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Sivumäärä:** 51

**Kieli:** Suomi

**Painotalo:** Teksti

**Kustantaja /Julkaisija:** Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Kustannuspaikka ja -aika:** Päivämäärä ja paikka

# Presentationsblad

**Publikationens serie och nummer:** Rapporter 68/2021

**Ansvarsområde:** Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

**Författare:** Hanna Reihe, Annika Örnmark, Sini Mäkinen

**Publikationens titel:** Principerna för att varna om hästar inom Nylands NMT-centrals område

## **Sammandrag:**

Enligt gällande finsk lagstiftning hör häst och ryttare hemma på vägen, ifall en ridväg inte finns till förfogande. Risksituationer kan uppkomma mellan häst och medtrafikanter, ifall hästen blir skrämmd av till exempel ett annalkande eller passerande fordon. Vägskyltar som varnar för hästar rekommenderas att användas endast vid problematiska ställen när andra åtgärder inte till finns förfogande.

På basis av en enkät, riktad till sakkunniga och amatörer inom hästbranschen, samt verkstäder med experter, skapades en enhetlig linjedragning med hjälp av vilken man kan definiera behovet att varna andra trafikanter för hästar, eller på andra sätt förbättra hästtrafikens säkerhet i det ifrågavarande objektet. Arbetet har behandlat Nylands NMT-centrals landsvägar inom området för Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland, men arbetets resultat är tillämpningsbara för andra områden i Finland. Arbetet definierar kriterier för att varna för hästar, som baserar sig på bland annat mängden hästtrafik och dess regelbundenhet, vägens fartbegränsning, mängden motorfordon samt vägens andra egenskaper.

Ifall kriterierna för att varna för hästar inte uppfylls, kan trafikomgivningen formas i en säkrare riktning med andra metoder. Arbetet presenterar alternativa åtgärder med vilka det är möjligt att förbättra säkerheten för hästtrafik i landsvägsmiljö. Sådana åtgärder kan vara till exempel en sänkning av hastighetsbegränsningen, konstruktionen av skilda ridleder, markering av fotgångar- och cykelvägar som ridvägar, samt ökningen av information riktad åt ryttare och andra trafikanter. Det bästa slutresultatet uppnås då hästtrafikens behov uppmärksammas redan i planläggningskedet.

**Nyckelord (enligt Allärs):** Häst, trafiksäkerhet, trafikmärken

ISBN 978-952-314-981-6 (PDF)

ISSN 2242-2854

URN:ISBN:978-952-314-981-6

**ISSN (webbpublikation):** 2242-2854

**URN:** URN:ISBN:978-952-398-xxx-x

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Språk:** Finska

**Sidantal:** 51

**Utgivare / Förläggare:** Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

**Förläggningssort och datum:** Teksti

# Documentation page

**Publication serie and number:** Reports 68/2021

**Publication serie and number:** Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Uusimaa

**Author(s):** Hanna Reihe, Annika Örnmark, Sini Mäkinen

**Title of publication:** Principles for warning about horses in the area of the Uusimaa ELY Centre

**Abstract:**

According to current Finnish legislation, the place of a horse and rider is on the road, if a bridle path is not available. Dangerous situations may arise when horse and other road users meet, if the horse is frightened by, for example, approaching or passing traffic. A traffic sign warning for horses is recommended to be used only at problematic spots when other means are unavailable.

Based on an inquiry, targeted at professionals and hobbyists in the equestrian community, as well as workshops with experts, a unified policy was developed that can be used to determine whether other road users should be alerted to the presence of horses or otherwise improve the safety of equestrian traffic. Even though this work is focused on the roads of the ELY Centre of Uusimaa in the area of Uusimaa, Kanta-Häme and Päijät-Hämeen; the results are applicable in other parts of Finland as well. This work defines criteria for warning about horses, which are based on the amount and regularity of equestrian traffic, speed limits, the amount of motor vehicle traffic, as well as other features of the road.

If the criteria for warning about horses aren't fulfilled, the traffic environs can be modified towards a more secure direction by other means. The work presents alternative measures with which it is possible to improve the safety of equestrian traffic in road environments. Such measures are, among others, the lowering of speed limits, construction of separate equestrian routes, defining pedestrian and bicycle paths as bridle paths, and improving the information aimed towards riders and other road users. The best results are achieved when the needs of equestrian traffic are taken into consideration already in the land use planning phase.

**Keywords:** Horse, traffic safety, traffic signs

ISBN 978-952-314-981-6 (PDF)

ISSN 2242-2854

URN:ISBN:978-952-314-981-6

**ISSN (online):** 2242-2854

**URN:** URN:ISBN:978-952-398-xxx-x

**Distributor:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Language:** Finnish

**Number of pages:** 51

**Publisher:** Centre for Economic Development, Transport and the Environment for the Uusimaa

**Place of publication and date:** Teksti

RAPORTTEJA 68 | 2021

HEVOSISTA VAROITTAMISEN PERIAATTEET UUDENMAAN ELY-  
KESKUKSEN ALUEELLA  
VUONNA 2017 VALMISTUNEEN RAPORTIN PÄIVITYS 1.6.2020  
VOIMAAN TULLEEN TIELIIKENNELAIN MUKAISEKSI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-981-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-981-6

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)