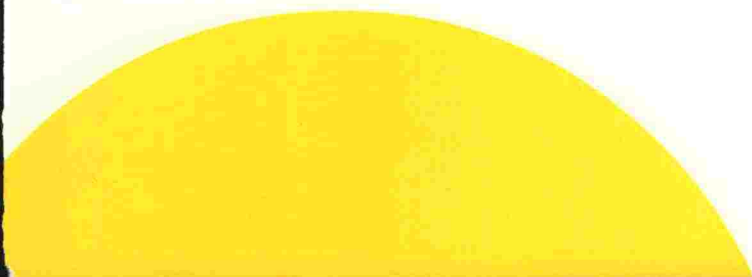




TIEHALLINTO

Ville Voltti & Mikko Seila

Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen



Ville Voltti & Mikko Seila

Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen

Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus

Kansikuva:Pyöräillen Suomessa; Antero Aaltonen

ISBN 951-803-308-0

TIEH 2000012-04

Verkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISBN 951-803-309-9

TIEH 2000012-v-04

Edita Prima Oy

Helsinki 2004



Painotuote

TIEHALLINTO

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelinvaihte 0204 2211



TIEHALLINTO

OHJE

21.6.2004

432/2004/20/1

VASTAANOTTAJA

Tiepiirit, keskushallinnon yksiköt

SÄÄDÖSPERUSTA

Merkintöjen kokeiluluvat (LVM)

KORVAA/MUUTTAA

Pyöräretkeilyreittien merkitsemisohje 29.1.1996

KOHDISTUVUUS

Tiehallinto, kunnat, yksityistiet,
Metsähallituksen tiet

VOIMASSA

1.8.2004 - toistaiseksi

ASIASANAT

polkupyöräliikenne, matkailu, tieverkko, reitit, viitoitus, oppaat

Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen

Ohje selventää pyörämatkailureittien opastukseen liittyvät toimintatavat ja vastuutahot yleisillä teillä, kaduilla ja yksityisteillä. Lisäksi siinä on päivitetty ja täsmennetty aiempaa Valtakunnallisen pyöräretkeilyryhmän laatimaa pyöräretkeilyreittien merkitsemisohjetta. Ohje käsittelee myös uudet Pyöräillen Suomessa -reitit, jotka ovat pitkiä, eri valtakunnallisten reittien yhdistelmiä. Nämä reitit ovat reitistön korkein luokka, joka opastetaan erillisellä merkinnällä. Näihin reitteihin liittyy myös reittikohtaiset, maksulliset opaskirjat.

Tiepiirit ovat vastuussa pyörämatkailureitistön opastuksen järjestämisestä ja ylläpidosta alueensa yleisillä teillä. Tiepiirien kevytliikennevastaavat seuraavat tilannetta myös kuntien katujen, yksityisteiden ja Metsähallituksen teiden osalta, jotta reitistön jatkuvuus voidaan varmistaa.

Kunnat vastaavat pyörämatkailureittien opastuksesta kaduilla ja ulkoiluteillä. Tämän lisäksi kunnat opastavat yksityisteillä kulkevat reittiosuudet ja pyytävät tähän tarvittavat luvat.

Yleisten teiden osalta pyörämatkailureitistö ryhdytään kuvaamaan tiereksterissä. Reitistön ylläpito voidaan myöhemmin siirtää paikkatiedon hallintajärjestelmään, kun tekninen valmius tähän on olemassa. Pyörämatkailureittien merkintöjen ylläpito on yleisten teiden osalta jatkossa sisällyttää hoitourakointiin. Siirtymäaikana joudutaan turvautumaan tapauskohtaisiin järjestelyihin.

Johtaja

Aulis Nironen

Suunnittelupäällikkö
Palvelujen suunnittelu

Ulla Priha

LISÄTIETOJA

Ulla Priha
Tiehallinto, palvelujen suunnittelu
Puh. 0204 22 2057

JAKELU

Sinikka Munukka
Sähköposti sinikka.munukka@tiehallinto.fi
Puh. 0204 22 2037

TIEDOKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Suomen Kuntaliitto
Suomen Tieyhdistys
Johto
Työryhmän jäsenet

ESIPUHE

Valtakunnallinen pyörämatkailureitistö on maastossa opastettu ruskeapohjaisilla opasteilla, joiden käyttö perustuu kokeilulupaan. Pyörämatkailureitistön merkitsemisessä on useita asianosaisia, joten merkintöjen yhtenäisyyden, kunnon ja ajantasaisuuden varmistaminen on haastava tehtävä.

Tämän työn tavoitteena on ollut selventää pyörämatkailureittien opastukseen liittyvät toimintatavat ja vastuutahot siten, että reittien ja niiden merkintöjen ylläpitoon saadaan järjestettyä vakiintunut menettelytapa ja opastuksen ajantasaisuus ja riittävä laatutaso pystytään varmistamaan. Lisäksi on päivitetty ja täsmennetty vuoden 1997 pyöräretkeilyreittien merkitsemisohjetta.

Työn ovat tilanneet Tiehallinto, Vaasan Ammattiopisto (Pyöräillen Suomessa -hanke) ja Mikkelin Ammattikorkeakoulu (Pyöräillen ja Vaeltaen Suomessa -hanke). Konsulttina työssä on toiminut Linea Konsultit Oy.

Työtä ohjanneeseen taustaryhmään ovat kuuluneet suunnittelupäällikkö Ulla Priha (Tiehallinto), valtakunnallisen pyörämatkailureittityöryhmän puheenjohtaja Antero Naskila (Helsingin kaupunki) sekä Pyöräillen Suomessa -hankkeesta Heli Saari (Ellare Oy). Työn kuluessa on haastateltu useita Tiehallinnon asiantuntijoita. Linea Konsultit Oy:n työstä ovat vastanneet Ville Voltti ja Mikko Seila.

Helsinki, kesäkuu 2004

Tiehallinto
Palvelujen suunnittelu

1	JOHDANTO	9
2	PYÖRÄMATKAILUREITTIIEN MÄÄRITTELYN LÄHTÖKOHDAT	10
2.1	Valtakunnallinen viitekehys	10
2.2	Eri organisaatioiden rooli ja tehtävät	11
2.2.1	Valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä	12
2.2.2	Pyöräillen Suomessa –hanke	13
2.2.3	Tiehallinnon keskushallinto	14
2.2.4	Tiepiirit	15
2.2.5	Kunnat, yksityiset ja Metsähallitus	15
2.2.6	Genimap	16
3	PYÖRÄMATKAILUREITTIIEN TIEDONHALLINTA	17
3.1	Tiedonhallinnan tarpeet	17
3.2	Tierekisteri, digiroad ja paikkatiedon hallintajärjestelmä	18
3.3	Tiedonhallinnan ratkaisut	19
4	VIITOITUKSEN HANKINTAMENETTELY	20
4.1	Reittien merkitsemiseen osallistuneet tahot	20
4.2	Pyörämatkailureittien merkitseminen yleisillä teillä	20
4.3	Reittien merkitsemisen kaduilla ja yksityisteillä	22
4.4	Pyöräillen Suomessa -reittien merkitseminen	23
4.5	Pyörämatkailureittien merkkien hankinta ja kestävyys	24
5	PYÖRÄMATKAILUREITTIIEN MERKITSEMISOHJE	25
5.1	Yleistä	25
5.2	Pyörämatkailureittien merkit osana liikenteen ohjausta	25
5.3	Pyörämatkailureittien merkit ja tarrakomponentit	26
5.4	Merkkien sijoitusperiaatteet	29
5.5	Merkkien kiinnityspaikat	30
5.6	Tarrojen kiinnitys	32
5.7	Työturvallisuus	33
6	LIITTEET	34

1 JOHDANTO

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli vuonna 1997 esityksen Suomen matkailuliikennestrategiaksi. Siinä asetettiin matkailuliikennestrategian päämääräksi parantaa Suomen kilpailukykyä matkailumaana.

LVM:n pyöräilypoliittisissa ohjelmissa vuosilta 1993 ja 2001 on esitetty toimenpiteenä pyörämatkailun edistäminen. Näiden pohjalta on laadittu valtakunnallinen pyöräretkeilyreitistö, joka on esitetty mm. Fillari GT-kartoilla. Pyöräretkeilyreitistöä kutsutaan jatkossa pyörämatkailureitistöksi.

LVM:n perustaman Jaloin-hankkeen tehtävänä on edistää kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien toteutumista. Hanke päätti vuoden 2002 lopussa, että Suomeen tulisi laatia pyörämatkailun edistämishjelma. Ohjelman teon käynnistämistä valmistelee valtakunnallinen pyörämatkailureitityöryhmä.

Maastossa valtakunnallinen pyörämatkailureitistö on opastettu ruskeapohjaisilla opasteilla, joiden käyttö perustuu kokeilupaan. Reitillä pysyminen perustuu näihin merkkeihin sekä karttoihin. Reitistön opastus aloitettiin koe- luonteisesti jo 1995, mutta se on yhä monilta osin puutteellinen ja kaipaa sekä täydennystä että ylläpitoa. Ongelmana on, ettei ole olemassa menettelytapaa maastossa olevan reittiopastuksen muuttamiseksi ja kunnossa pitämiseksi.

Pyörämatkailureitistön merkitsemisessä on useita asianosaisia kuten esimerkiksi tiepiirit, kunnat, yksityistiet, metsähallitus, sähkölaitokset ja puhelinlaitokset. Merkintöjen yhtenäisyyden, jatkuvuuden, kunnon ja ajantasaisuuden varmistaminen on siten haastava tehtävä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että opastus maastossa ja kartoilla esitetyt reitit pysyvät yhte-nevinä.

Tämän työn tavoitteena on selventää pyörämatkailureittien opastukseen liit-tyvät toimintatavat ja vastuutahot siten, että reittien ja niiden merkintöjen ylläpitoon saadaan järjestettyä vakiintunut menettelytapa ja opastuksen ajan-tasaisuus ja riittävä laatutaso pystytään varmistamaan. Lisäksi tavoitteena on päivittää ja täsmentää vuoden 1997 pyöräretkeilyreittien merkitsemisoh-jetta.

2 PYÖRÄMATKAILUREITTIEIDEN MÄÄRITTELYN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Valtakunnallinen viitekehys

Kauppa- ja teollisuusministeriö on matkailun kansallinen vastuuviranomainen. KTM vastaa mm. matkailupolitiikan painotuksista, matkailun yleisestä kehittämisestä ja tukitoimien koordinoinnista. KTM:n näkökulma matkailuun on elinkeinopoliittinen. Matkailuelinkeinoa kohdellaan ja edistetään pk- ja työvoimavaltaisena viennin kasvualana. KTM:n alaisena toimii Matkailun Edistämiskeskus (MEK), joka vastaa matkailun kansainvälisestä markkinoinnista.

Suomen matkailun kehittämistä ohjaa valtioneuvoston 13.6.2001 tekemä periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta. "Suomen matkailupoliittiset linjat" määrittelevät keskeisimmät matkailun kehittämisen osa-alueet, tärkeimmät toimenpiteet ja vastuutahot. Yksi julkisen sektorin tärkeimmistä kehittämiskohteista on matkailupalvelujen laadun parantaminen sekä kestävä kehityksen mukaisen toiminnan edistäminen.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on keskeinen rooli matkailun toimintaedellytysten turvaamisessa. LVM parantaa matkailuliikenteen edellytyksiä huolehtimalla erityisesti matkailun edellyttämästä väyläinfrastruktuurista. Fyysisen saavutettavuuden lisäksi LVM:llä on merkittävä rooli sähköisten tiedonvälitysjärjestelmien kehittämisessä.

Liikenneministeriö valmisteli vuonna 1997 esityksen Suomen matkailuliikennestrategiaksi. Siinä asetettiin matkailuliikennestrategian päämääräksi tuki matkailun tavoitteelle parantaa Suomen kilpailukykyä matkailumaana. Keinovalikoimaa päämäärän saavuttamiseksi ohjaavat liikenne-, ympäristö-, alue-, sosiaali- ja elinkeinopoliittiset tavoitteet. Liikenneministeriö kutsui koolle kesäkuussa 2000 yhteistyöryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella yhteisiä toimenpiteitä matkailuliikenteen kehittämiseksi.

Pyöräilypoliittisessa ohjelmassa (LVM 5/2001) on asetettu laadullisten tavoitteiden ohella määrällinen tavoite:

Pyöräilyn määrä kaksinkertaistuu vuosin 1998–1999 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyn turvallisuus paranee pitkällä aikavälillä yleisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti.

Pyöräilypoliittisessa ohjelmassa on mainittu valtakunnallinen pyörämatkailun edistäminen yhtenä keinona tavoitteen saavuttamiseksi. Osana tätä keinoa huolehditaan, että valtakunnallisen pyörämatkailureitistön opastus valmistuu ja että opastusjärjestelmä pidetään kunnossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut Jaloin-projektin, jonka tehtävänä on edistää pyöräily- ja kävelypoliittisten ohjelmien toteutumista. Projekti on päättänyt, että Suomeen tulisi laatia pyörämatkailun edistämishjelma, jonka tulisi olla osa valtakunnallista luontomatkailupolitiikkaa. Pyörämatkailupoliittisen ohjelman laatimista esitti myös Suomi Pyöräilee -kampanja

kauppa- ja teollisuusministeriölle. Pyörämatkailun edistämishjelman laatimista valmistelee valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä.

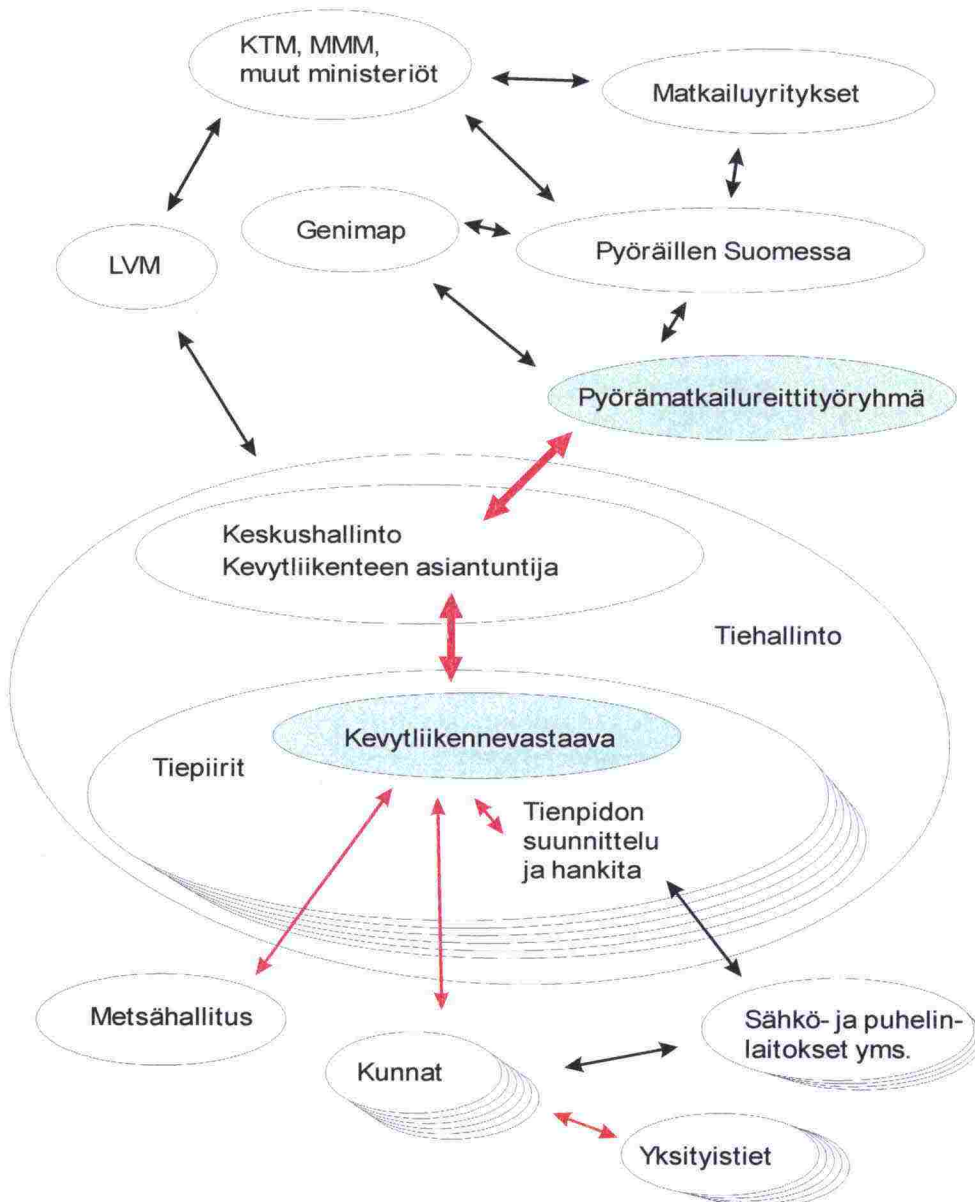
Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt kokeiluluvan, johon pyörämatkailureittien opastus perustuu. LVM:n vastuulla on myös kokeilun vakinaistaminen.

Maa- ja metsätalousministeriön maaseutupoliittisen kokonaisuohjelman linjan mukaisesti matkailun mahdollisuudet hyödynnetään maaseudun kehittämisessä edistämällä pienyrittäjyyteen ja verkottuvaan yhteistyöhön perustuvaa maaseutu-, kylä-, ja luontomatkailua. Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmän alainen Maaseutumatkailun teemaryhmä on laatinut maaseutumatkailua koskevan strategian ja toimintaohjelman vuoteen 2007 asti.

Myös **sisäasiainministeriön** vastuualueeseen kuuluva aluepolitiikka ja **ympäristöministeriön** tehtävä turvata matkailun tarvitsemaa hyvää ympäristöä vaikuttavat pyörämatkailun kehittämiseen. Ympäristöministeriön työryhmä on laatinut vuonna 2001 ohjelman luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi.

2.2 Eri organisaatioiden rooli ja tehtävät

Pyörämatkailureittien kehittämiseen ja ylläpitoon osallistuu useita toimijoita erilaisissa rooleissa. Pyörämatkailureittien merkinnän asianosaisia ovat mm. tiepiirit, kunnat, yksityistiet, metsähallitus sekä sähkö- ja puhelinlaitokset pylvaiden omistajan roolissa. Kuvassa 1 on yksinkertaistaen esitetty eri tahojen välisiä yhteyksiä.



Kuva 1. Pyörämatkailureittien kehittämiseen ja ylläpitoon osallistuvien tahojen väliset yhteydet.

2.2.1 Valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä

Valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä (aiemmin pyöräretkeilyreittityöryhmä) on aloittanut toimintansa vuoden 1993 lopussa tehtävänänsä valtakunnallisen reitistön laatiminen Suomeen. Tehtävä pohjautui tuolloin laadittuun ensimmäiseen pyöräilypoliittiseen ohjelmaan.

Työ alkoi liikenne- ja viestintäministeriön projektina, joka kuitenkin siirrettiin jo vuonna 1994 Tiehallinnon vastuulle. Työryhmä on ollut itse itseään täydentävä. Siinä on edustettuna tällä hetkellä Tiehallinto, Helsingin kaupunki, MEK, Pyöräillen Suomessa -hanke, Genimap Oy, Etelä-Karjalan liitto, Pyöräilykuntien verkosto, Easy Living Oy ja osa-aikaisesti työryhmälle työtä tehnyt Juhani Tenhunen. Pyörämatkailureittityöryhmän asema on ollut epävirallinen.

Työryhmä on tehnyt valtakunnallisen pyörämatkailureitistön (aiemmin pyöräretkeilyreitistö), huolehtinut sen opastuksesta ja tehnyt yhdessä Genimap Oy:n kanssa Fillari GT -karttasarjan. Työryhmän tehtävänä on edelleen kehittää näitä. Mahdollisuuksiensa mukaan työryhmä on myös pyrkinyt markkinoimaan pyörämatkailua.

LVM:n tulisi virallistaa pyörämatkailureittityöryhmän asema Tiehallinnon alaisuuteen. Työryhmän keskeisin tehtävä on ylläpitää tietoa voimassa olevasta pyörämatkailureitistöstä ja koordinoita mahdolliset muutokset muiden tahojen kanssa. Työryhmä osallistuu pyörämatkailureitistön kehittämiseen ja markkinointiin.

2.2.2 Pyöräillen Suomessa -hanke

Pyöräillen Suomessa -hankkeen tavoitteena on tehdä pyörämatkailutuotteita ja markkinoida niitä jälleenmyyntiä varten. Hanke yhdistää tärkeimmät valtakunnalliset pyöräilyreitit ja niihin liittyvät palvelut kokonaisuuksiksi sekä varmistaa tuotteiden jälleenmyyntikelpoisuuden ja tasaisen laadun.

Pyöräillen Suomessa -hankkeen tuloksena on syntynyt valtakunnalliset Pyöräillen Suomessa -reitit, joista kustakin julkaistaan reittikohtainen Fillariopas. Fillarioppaassa reittiin on yhdistetty matkailijan kannalta tärkeät palvelut, jotka paikantuvat kartalle. Pyöräillen Suomessa -hankkeen ensimmäiset Fillarioppaat: Via Finlandia, Kuninkaantie ja Länsirannikon reitti valmistuivat 2003. Kesällä 2004 reittejä on yhteensä kuusi. Pyöräillen Suomessa hankkeen tekemän tuotetestauksen pohjalta Fillarioppaista saatu palaute on erityisen hyvää. Ainut ongelma on reitin löytäminen maastossa selkeästä kartasta huolimatta. Reiteille on saatava virallinen merkintä, jolle täytyy löytyä myös viitoitusta ylläpitävä taho.

Pyöräillen Suomessa -hanke alkoi helmikuussa 2001 ja se kestää vuoden 2005 loppuun. Vaasan ammattiopiston hallinnoimaa hanketta toteutetaan ns. ALMA-alueella (alueellinen maaseutuohjelma). Vastaavaa projektia toteutetaan Tavoite 1 alueella Mikkelin ammattikorkeakoulun hallinnoimana. Käytännössä hanke kattaa Lappia ja Ahvenanmaata lukuun ottamatta koko Suomen.

Hankkeen aikana kaikille toiminnoille täytyy löytyä taho, joka toimintaa jatkaa. Keskeisten toimenpiteiden osalta on jo löydetty seuraavia toiminnan jatkajia: matkapaketteja tekevät myyjät ja incoming-toimistot, ulkomaan markkinointia koordinoi Matkailun edistämiskeskus, fillarioppaiden julkaisua hoitaa Genimap Oy, internet-sivuja ylläpitää ja päivittää Matkailun edistämiskeskus.

Pyöräillen Suomessa -hanke on pyörämatkailureittityöryhmän tärkeä yhteistyökumppani. Pyöräillen Suomessa -reittejä muodostettaessa on ollut aiempaa paremmat mahdollisuudet tutkia reittivaihtoehtoja ja niihin liittyviä palveluja. Tämän takia joitakin valtakunnallisen pyörämatkailureitistön osia on muutettu Pyöräillen Suomessa -reittien mukaisiksi. Jatkossa sekä valtakun-

nallisen pyörämatkailureitistön että Pyöräillen Suomessa -reittien muuttamista on tarkoitus välttää.

Pyöräillen Suomessa -reitit ja valtakunnalliset pyörämatkailureitit koordinoidaan siten, että Pyöräillen Suomessa -reitit ovat osa valtakunnallista reitistöä ja mahdollisimman paljon vielä samalla valtakunnallisen reitin päänumerolla merkittyjä.

Pyöräillen Suomessa -reitit opastetaan valtakunnallisen pyörämatkailureitistön yhteydessä omalla tunnuksellaan, jota käytetään opasteissa reittinumeron lisäksi.

Tiehallinnon näkökulmasta Pyöräillen Suomessa -reitit voidaan ajatella valtakunnallisen pyörämatkailureitistön luokituksena. Pyöräillen Suomessa -reitit ovat pyörämatkailureitistön korkein luokka, eräänlainen pääreitistö, jonka palvelutaso ja laatuvaatimukset voivat olla normaalia korkeammat.

2.2.3 Tiehallinnon keskushallinto

Tiehallinnon keskushallinto määrittelee Tiehallinnon yhteiset toimintalinjat koko maassa ja jakaa tiepiireille tarvittavat resurssit niiden kanssa tehtävällä tulosopimuksella. Lisäksi keskushallinto varmistaa piirien toimintaedellytykset tuottamalla erilaisia tukipalveluja.

Keskushallinto vastaa valtakunnallisesta sidosryhmien kanssa tehtävästä yhteistyöstä, mihin kuuluu myös pyörämatkailureittityöryhmän toiminta. Yhteisiä toimintamalleja luodessaan keskushallinto määrittelee myös pyörämatkailureittien aseman omassa toiminnassaan.

Tuotettaessa erilaisia ohjeita ja oppaita tulee määritellä se, miten pyörämatkailureitistön tarpeet tulee ottaa huomioon päivittäisessä toiminnassa.

Pyörämatkailureittien opastuksen kannalta keskeisiä keskushallinnon tukipalveluja ovat suunnittelua ja hankintaa palvelevat tietojärjestelmät, kuten tierekisteri.

Pyörämatkailureittien opastus perustuu kokeilulupaan. LVM:lle tehtävän aloitteen tällaisen kokeilun vakinaistamisesta tekee keskushallinto.

2.2.4 Tiepiirit

Tiepiirit vastaavat tienpidosta omalla alueellaan yleisten toimintalinjojen ja sovittujen resurssien puitteissa.

Tiepiireissä on nimetyt kevytliikennevastaavat, joista suurin osa toimii suunnitteluprosessissa. Kevytliikennevastaavat ovat luontevin taho ottamaan vastuulleen pyörämatkailureitistön opastuksen kokonaisuuden tiepiireissä.

Tiepiirit ovat vastuussa pyörämatkailureitistön opastuksen ja ylläpidon kokonaisuudesta alueensa yleisillä teillä. Tiepiireissä tehtävää hoitavat kevytliikennevastaavat.

Kevytliikennevastaavat työskentelevät yhdessä keskushallinnon ja tiepiirinsä eri toimijoiden kanssa. Yksityisteistä, liikenteen ohjauksesta, tietohallinnosta, hankinnasta ja vastaavista muista aiheista vastaavat tahot ottavat pyörämatkailureitistön tarpeet huomioon kevytliikennevastaavan kanssa sovitulla tavalla.

Kevytliikennevastaavat seuraavat tilannetta myös kuntien katujen, yksityisteiden ja Metsähallituksen teiden osalta, jotta reitistön jatkuvuus voidaan varmistaa. Kevytliikennevastaavilla ei kuitenkaan ole toimivaltaa yleisten teiden ulkopuolella, joten käytännössä kevytliikennevastaava tukee kuntien ja metsähallituksen työtä lähinnä yhteydenpidon ja tiedotuksen avulla.

Pyörämatkailureitistöön liittyvissä asioissa kevytliikennevastaavat toimivat ulospäin näkyvinä Tiehallinnon edustajina.

2.2.5 Kunnat, yksityiset ja Metsähallitus

Kunnat ovat osallistuneet pyörämatkailureitistön kehittämiseen antamalla lausuntoja jo reitistön laatimisvaiheessa. Lausuntojen yhteydessä useimmat kunnat ovat myös lupautuneet ylläpitämään pyörämatkailureitistön opasteita kaduillaan, vaikka pyörämatkailureitityöryhmä ei voi kuntia tähän velvoittaa. Yksityisteiden osalta on katsottu, että reitti voidaan osoittaa kulkemaan yksityistiellä ainakin silloin, kun kyseiselle tielle on myönnetty yksityistieavustusta.

Kunnat vastaavat pyörämatkailureittien opastuksesta kaduilla ja ulkoiluteillä. Tämän lisäksi kunnat opastavat yksityisteillä kulkevat reittiosuudet ja pyytävät tähän tarvittavat luvat. Kunnat saavat tarvittavia tietoja ja neuvoja tiepiiriin kevytliikennevastaavalta.

Metsähallituksen teillä opastusvastuu on Metsähallituksella.

2.2.6 Genimap

Genimap Oy osallistuu pyörämatkailureittityöryhmän toimintaan ja reitistön kehittämiseen. Genimap Oy tuottaa ja julkaisee Fillari-GT -karttasarjaa (1:200 000), joka on pyörämatkailureitistön käyttäjille suunniteltu kuluttajatuote. Genimap Oy julkaisee myös Pyöräillen Suomessa reitteihin liittyvät fillarioppaat sekä tulevaisuudessa myös ylläpitää niitä.

3 PYÖRÄMATKAILUREITTIEN TIEDONHALLINTA

3.1 Tiedonhallinnan tarpeet

Tieto voimassa olevasta valtakunnallisesta pyörämatkailureitistöstä tulee olla Tiehallinnossa yleisesti käytettävissä. Tiedon käyttötapa ja -tarkoitus vaihtelee eri tilanteissa. Suunnittelussa tietoa voidaan käyttää esimerkiksi kevyen liikenteen väylätarpeen arvioinnissa. Hoidon- ja ylläpidon kannalta ajan- tasainen tieto reitistöstä on edellytys merkintöjen ylläpidon sisällyttämiselle hoitourakoihin.

Toistaiseksi valtakunnallisesta pyörämatkailureitistöstä ei ole ylläpidetty mitään tietoa operationaaliseen käyttöön soveltuvissa järjestelmissä (tierekisteri, paikkatietoaineistot). Ylläpidettävän tietosisällön tulee olla toisaalta riittävä, mutta toisaalta tiedon ylläpidon ja muiden käytännön syiden takia myös riittävän yksinkertainen.

Välttämättömänä voidaan pitää tietoa tieosuuden kuulumisesta valtakunnalliseen pyörämatkailureitistöön. Vastaavaa tietorakennetta käytetään esim. erikoiskuljetusreittien hallinnassa. Tämä tieto riittää useimpiin suunnittelun tarpeisiin ja helpottaisi maastomerkintöjen tekemistä. Pyörämatkailureittejä ei kuitenkaan voida merkitä maastoon pelkästään tämän tiedon perusteella, koska maastomerkinnöissä esitetään myös reitin tai reittien numerot.

Reittien opastusta varten tarvitaan siis lisäksi tieto kullakin tieosuudella kulkevien reittien numeroista ja mahdollisesta Pyöräillen Suomessa -reitistä. Reittien muutokset on myös syytä tuntea, jotta voidaan varmistaa vanhentuneiden merkkien poistaminen.

Pitkällä aikavälillä toivottavaa olisi, että myös maastomerkintöjen toteutustilannetta ja merkintöjen kuntotietoa voitaisiin ylläpitää. Tällaista tietoa ei kuitenkaan toistaiseksi ylläpidetä edes moottoriajoneuvoliikenteen opasteiden ja varsinaisten liikennemerkkien osalta, joten ei ole realistista odottaa, että tavoite voitaisiin toteuttaa lähivuosina.

Loppukäyttäjän näkökulmasta voimassa oleva reitistö on se, joka on esitetty viimeksi julkaistuissa kartoissa. Reitistön muuttaminen rajoitetaan vain karttojen uusien painoksien julkaisun yhteyteen. Pyörämatkailureittien käytettävyyden kannalta on ensisijaisen tärkeää, että opastus on yhtenevä näiden karttojen kanssa. Tämä edellyttää, että opastuksen ylläpidossa käytettävän järjestelmän tietojen on oltava ajan tasalla ja julkaistujen karttojen mukaisia. Edellisessä luvussa on esitetty, että koordinoituvastuu tämän asian suhteen on pyörämatkailureittityöryhmällä.

Edellä tiedonhallintaa on tarkasteltu lähinnä Tiehallinnon näkökulmasta. Kokonaisuuden haasteellisuutta lisää se, että valtakunnallinen pyörämatkailureitistö sijoittuu yleisten teiden lisäksi mm. kaduille ja yksityisteille. Koko reitistöä pitäisi pystyä ylläpitämään samassa järjestelmässä, mutta toisaalta tämän järjestelmän tulisi olla yhteensopiva myös eri toimijoiden käyttämien omien järjestelmien kanssa.

3.2 Tierekisteri, digiroad ja paikkatiedon hallintajärjestelmä

Tierekisteri on Tiehallinnon operationaaliseen käyttöön suunniteltu järjestelmä, jossa ylläpidetään tieosoitteen mukaisesti paikkaan sidottua tiestö- ja liikennetietoa. Tierekisteri sisältää jo nykyisellään paljon pyörämatkailun kannalta merkittäviä tietoja, kuten esimerkiksi pientareen päällystetyn osuuden leveyden. Järjestelmää voidaan helposti laajentaa palvelemaan pyörämatkailureittien ja niiden merkintöjen ylläpidon tarpeita. Tierekisteri kattaa kuitenkin vain yleiset tiet, joten siinä ei pystytä kuvaamaan pyörämatkailureitistöä kokonaisuudessaan.

Digiroadin pääsisältö on teiden geometria, johon voidaan liittää liikkumista palvelevaa tietoa. Digiroad kattaa kaikki ajokelpoiset tiet ja kadut sekä kevyen liikenteen väylät valtakunnallisesti. Geometriasta on kuvattu tien keskilinja ja siihen tullaan lisäämään myös korkeustieto.

Digiroad ei ole tarkoitettu operationaaliseen käyttöön, vaan se on lähinnä tietovarasto ja telemaattisten palvelujen alusta. Digiroadin tiedot eivät ole suoraan hyödynnettävissä muodossa, vaan sieltä otetaan tietoja muihin järjestelmiin. Kuhunkin tarkoitukseen soveltuva otos jaetaan käyttäjille erillisen (yleensä telemaattisen) sovelluksen avulla.

Digiroadin tietolajeja ovat esimerkiksi kääntymiskiellot ja päällyste. Tietoja päivitetään säännöllisesti esimerkiksi 4 kertaa vuodessa ja kunnilla on lakiin perustuva velvoite ylläpitää digiroadin tietoja. Digiroadiin ei liene mahdollista toteuttaa uusia määrittämiä lyhyellä aikavälillä. Kun järjestelmää aletaan seuraavan kerran päivittämään, uusien tietolajien lisääminen on periaatteessa mahdollista.

Digiroad ei siis sovellu pyörämatkailureittien tiedonhallinnan välineeksi, mutta sen avulla on mahdollista rakentaa pyörämatkailua tukevia palveluita. Pyörämatkailijat ovat kuitenkin suhteellisen rajattu käyttäjäryhmä, joten digiroadiin pohjautuvien kaupallisten palvelujen syntyminen ei liene todennäköistä lähitulevaisuudessa.

Tiehallinnossa on kehitteillä **paikkatiedon hallintajärjestelmä**, johon tuodaan teiden geometriatieto digiroadista. Tierekisterin ja paikkatiedon hallintajärjestelmien välille luodaan kahdensuuntainen yhteys, jolloin niitä voidaan käyttää sujuvasti rinnakkain. Paikkatiedon hallintajärjestelmä suunnitellaan operationaaliseen käyttöön ja siinä voidaan kuvata pyörämatkailureitit ja niiden ominaisuuksia.

Kun paikkatietojärjestelmä otetaan käyttöön, saadaan koko reitistö tienpitäjistä riippumatta samaan tietokantaan. Tiehallinto voi silti jatkaa omaa työtään tierekisterissä, koska se on yhteensopiva paikkatietojärjestelmän kanssa.

3.3 Tiedonhallinnan ratkaisut

Yleisten teiden osalta pyörämatkailureitistö kuvataan viivytyksettä tierekisterissä.

Uuden tietolajin rakenne muodostetaan siten, että sillä voidaan kuvata kuhunkin tieosuuteen liittyvien pyörämatkailureittien numerot ja mahdollinen Pyöräillen Suomessa -reitti. Käytännössä tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi viidellä 2 merkkiä pitkällä numeerisella tai merkkimuotoisella kentällä, mikä riittää neljän päällekkäisen reitin ja Pyöräillen Suomessa -reitin kuvaamiseen.

Maastossa olevien merkkien poistoa edellyttävät reittien muutokset voidaan hallita tierekisterijärjestelmän historiankäsitteilyn avulla ilman eri toimenpiteitä.

Tierekisteriin ei ole realistista sisällyttää tietoa pyörämatkailureittien merkintöjen toteutusasteesta, kunnosta tai reitillä tehdyistä inventoinneista.

Reitistön ylläpito siirretään myöhemmin paikkatiedon hallintajärjestelmään, kun tekninen valmius tähän on olemassa.

Paikkatiedon hallintajärjestelmässä koko reitistö olisi tienpitäjistä riippumatta samassa tietokannassa. Mikäli myös korkeustieto saadaan paikkatietojärjestelmään digiroadista, voidaan käsitellä myös korkeuseroja ja siten esimerkiksi reittien vaativuutta. Tiehallinto käyttää silti operatiivisessa toiminnassaan jatkossakin tierekisteriä, joka on linkitetty paikkatietojärjestelmään.

4 VIITOITUKSEN HANKINTAMENETTELY

4.1 Reittien merkitsemiseen osallistuneet tahot

Pyörämatkailureitistön opastus aloitettiin koeluonteisesti jo 1995, mutta se on yhä osin puutteellinen ja kaipaa sekä täydennystä että ylläpitoa. Reitistön merkitsemistä on vaikeuttanut pyörämatkailureitistön epävirallinen asema, minkä takia toiminta on perustunut tienpitäjien vapaaehtoisuuteen. Pyörämatkailureittityöryhmä on pyrkinyt edistämään merkintöjen toteutusta, mutta sillä ei ole ollut määräysvaltaa asian suhteen.

Työnjako opastuksen toteutuksessa on ollut seuraava:

- Tiehallinto on opastanut yleisillä teillä olevat reittiosuudet.
- Kunnat ovat opastaneet katu- ja ulkoilutieverkossa sekä yksityisteillä olevat reittiosuudet sekä kysyneet tarvittavat luvat yksityisteille.
- Metsähallituksen teillä opastusvastuu on ollut metsähallituksella.
- Tapauskohtaisesti työnjako on voitu sopia myös toisin.

Pyöräillen Suomessa -hanke on määräaikainen toimija – työkalu, jonka tavoitteena on saada pyörämatkailua edistävät toimet käyntiin ja sitouttaa pysyvät tahot toimimaan jatkossa. Vastuuta Pyöräillen Suomessa -reittien merkintöjen toteuttamisesta ja sen kustannuksista ei ole aiemmin sovittu.

Tiepiirit ovat toteuttaneet merkintöjä esimerkiksi urheiluseurojen tai muiden yhdistysten talkooporukoilla ja Tieliikelaitoksen palveluprojektin resursseilla. Merkit on laitettu enimmäkseen vuosina 1996 - 1997 ja joissakin piireissä merkintöjä on myös korjattu ja täydennetty Pyöräillen Suomessa -taroilla.

Pyörämatkailureittityöryhmä on toimittanut tiepiireille ja kunnille ohjeet ja kuvaukset merkittävistä tai muutettavista reiteistä. Ajantasaista tietoa merkkien olemassa olost ja kunnosta ei ole käytettävissä.

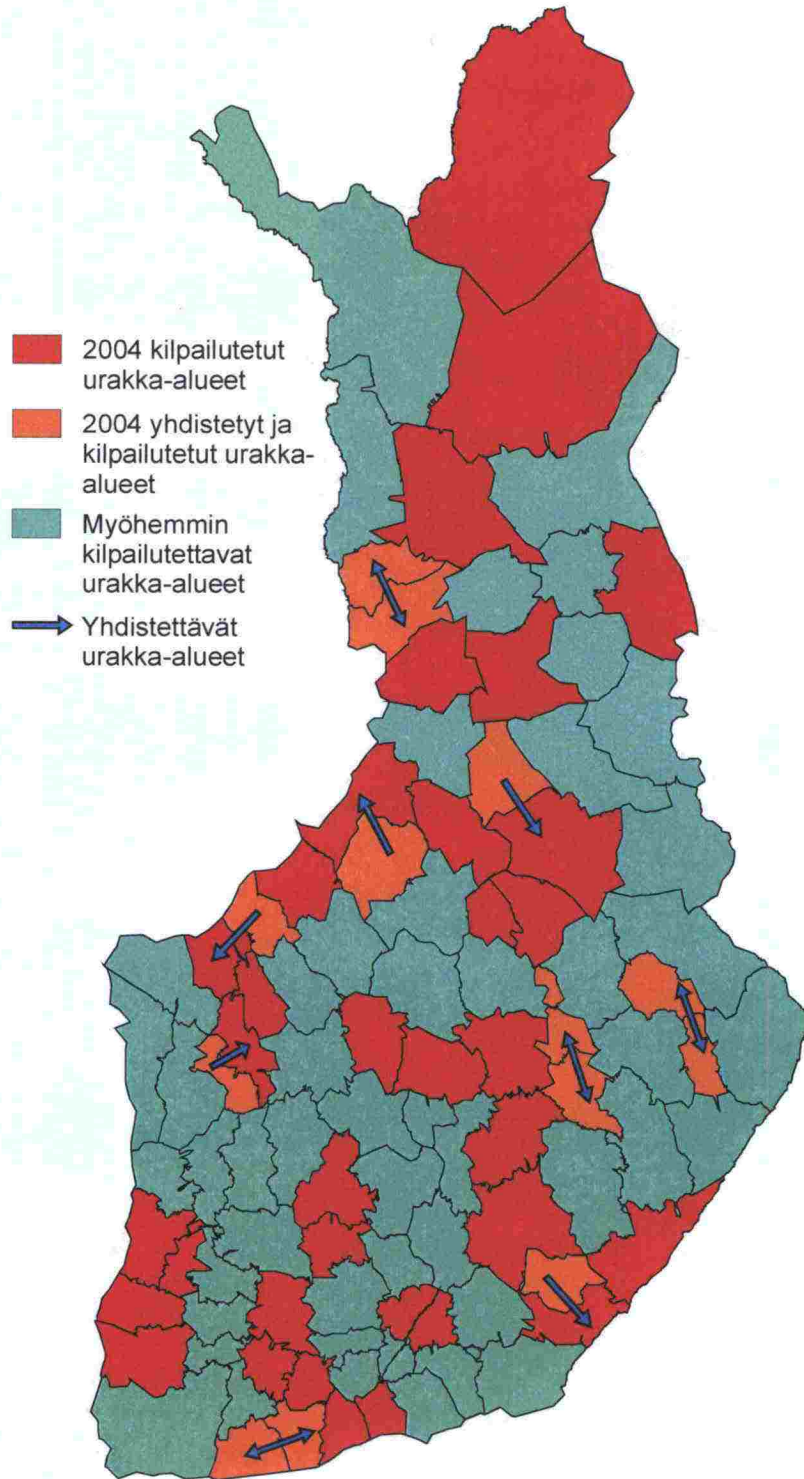
Katujen ja yksityisteiden osalta on tiedossa, että jotkut kunnat eivät ole lainkaan opastaneet taajama-alueellaan kulkevia reittejä. Osa kunnista on kuitenkin toteuttanut merkinnät asianmukaisesti, joten kuntien taajama-alueilla opastuksen taso vaihtelee varsin paljon.

4.2 Pyörämatkailureittien merkitseminen yleisillä teillä

Pyörämatkailureittien merkintöjen ylläpito on yleisten teiden osalta tarkoituksenmukaista jatkossa sisällyttää hoitourakointiin. Tätä ei kuitenkaan voida tehdä välittömästi ja siirtymäaikana joudutaan turvautumaan tapauskohtaisiin järjestelyihin.

Yleiset tiet on jaettu 90 urakka-alueeseen, joista vuonna 2004 kilpailutetaan 49 eli noin puolet. Urakka-alueet on esitetty kuvassa 2. Kilpailun tuloksena tehdään sopimukset seitsemäksi vuodeksi. Erillistä tarjouskilpailua pyörämatkailureittien merkintöjen toteutuksesta ei enää ole mahdollista järjestää. Merkinnät joudutaan toteuttamaan joko hoitourakan lisätyönä, joka tulee tar-

jouskilpailua selvästi kalliimmaksi tai neuvottelumenettelyllä esimerkiksi tal-
kootöitä tekevien yhdistysten kanssa.



Kuva 2. Vuonna 2004 ja myöhemmin kilpailutettavat hoitourakka-alueet.

Vuoden 2004 jälkeen kilpailutetaan noin kymmenen urakka-alueita vuosittain aina seitsemän vuoden ajaksi. Kilpailutettaessa näihin urakoihin on mahdollista sisällyttää pyörämatkailureittien viitoituksen ylläpito, jonka kustannusvaikutus suuren urakan osana on vähäinen.

Viitoituksen sisällyttäminen urakoihin edellyttää kuitenkin, että pyörämatkailureitistöön viitoituksen toiminnalliset vaatimukset on määritelty ja että merkinnät ovat toiminnallisten vaatimusten edellyttämässä kunnossa. Lähtötilanteessa puutteelliset merkinnät on vaikeaa ottaa huomioon urakkasopimuksessa. Viitoituksen ylläpidon sisällyttäminen hoitourakoihin edellyttäne lisäksi, että keskushallinto linjaa näin tehtävän.

Tämän suunnitelman mukaisen tiedonhallinnan ja merkintäohjeen myötä on olemassa valmius tuottaa alueurakoiden tarjouskilpailun tarvitsemat tiedot pyörämatkailureiteistä. Merkinnät tulee kuitenkin saattaa laatuvaatimusten mukaiseen kuntoon tapauskohtaisilla järjestelyillä, esimerkiksi talkootyönä. Siirtymäaikana priorisoidaan aina seuraavaksi kilpailutettavien urakka-alueiden merkintöjen tarkistaminen ja korjaaminen.

Hoitourakoiden kilpailutusta varten tulee määritellä pyörämatkailureittien mahdolliset vaikutukset hoitoon ja ylläpitoon myös muuten kuin pelkkien merkkien osalta. Hoidon ja ylläpidon osalta on tarkoituksenmukaista tehdä ajallinen rajaus siten, että pyörämatkailureitit ovat käytössä kesäisin ja ne hoidetaan vain 1.5. – 1.10. välisenä aikana. Tänä aikana edellytetään, että pientareet puhdistetaan eikä niille jätetä esimerkiksi pyöräilyä häiritsevää mursketta

Reittimuutosten edellyttämä merkintöjen uusiminen tai poistaminen tehdään hoitourakan lisätyönä niissä kohteissa, joissa merkintöjen ylläpito kuuluu urakkaan ja talkootyönä tai muulla tapauskohtaisella menettelyllä silloin, kun merkintöjen ylläpito ei vielä kuulu hoitourakkaan. Päätettyään reittimuutoksista pyörämatkailureittityöryhmän tulee toimia aktiivisesti, jotta tarvittavat muutokset eivät jää toteuttamatta.

Kun reittimerkinnät on toteutettu, asiasta tulee ilmoittaa tiepiiriin kevytliikennevastaavalle, joka välittää tiedot kootusti edelleen pyörämatkailutyöryhmälle.

4.3 Reittien merkitsemisen kaduilla ja yksityisteillä

Kunnissa pyörämatkailureittien merkintä voidaan toteuttaa esimerkiksi omana työnä, yhteistyössä talkooryhmien kanssa tai urakkamuotoisena. Omana työnä tekeminen lienee useimmissa kunnissa luontevin toimintatapa. Tietoa kuntien käyttämistä toteutustavoista ei kuitenkaan ole kerätty ja toimintatapojen voidaan olettaa vaihtelevan melko paljon.

Kunnat saavat tarvitsemansa pyörämatkailureittejä ja niiden merkintää koskevat tiedot alueensa tiepiiriin kevytliikennevastaavalta, joka myös seuraa ja neuvoa kuntia pyörämatkailureittien merkintään liittyvissä asioissa.

Taajama-alueilla Fillari-GT -karttojen tarkkuus ei välttämättä ole riittävä siten, että linjauksen kaikki yksityiskohdat kävisivät niistä ilmi. Kuntien tulee tarvittaessa tarkentaa pyörämatkailureittien linjaus yhdessä alueensa tiepiiriin kevytliikennevastaavan kanssa. Varsinaisia muutoksia, jotka vaikuttaisivat

myös Fillari-GT karttoihin, ei tule tehdä. Reitteihin on toki mahdollista tehdä perusteltuja muutoksia karttojen uusintapainoksien yhteydessä. Muutos ehdotukset tulee toimittaa valtakunnallisen pyörämatkailureittityöryhmän käsiteltäväksi, jonka jälkeen työryhmä huolehtii mahdollisten muutosten toimeenpanosta.

Kuntien tulisi hoitaa myös alueensa yksityisten teiden merkinnät ja niihin tarvittavat luvat.

Valtakunnallisia pyörämatkailureittejä on linjattu lähinnä sellaisille yksityisille teille, jotka saavat yksityistieavustusta. Näin ollen lupien saamisessa ei ole yleensä esiintynyt ongelmia.

Kun reittimerkinnät on toteutettu, kuntien tulee ilmoittaa asiasta tiepiiriin kevytliikennevastaavalle, joka välittää tiedot kootusti edelleen pyörämatkailutyöryhmälle.

Katujen ja yksityisteiden merkintöjen toteutuskäytäntöjä ei toistaiseksi ole mahdollista kuvata edellä esitettyä täsmällisemmin. Pyörämatkailureittityöryhmän tulee edelleen selvittää asiaa, jotta toteutusvastuu voidaan tulevaisuudessa määritellä täsmällisemmin ja osapuolia sitovasti.

4.4 Pyöräillen Suomessa -reittien merkitseminen

Pyöräillen Suomessa -hankkeella on kaupallinen luonne, eikä vastuuta Pyöräillen Suomessa -reittien merkintöjen toteuttamisesta ja kustannuksista ole vielä sovittu.

Pyöräillen Suomessa -hanke vastannee ainakin reittiensä ensimerkinnöistä, mutta Tiehallinto ja kunnat voivat osallistua kustannuksiin siltä osin, kun samassa yhteydessä muutetaan tai ylläpidetään myös varsinaisia valtakunnallisen pyörämatkailureitistön merkintöjä.

Tavoitteena on, että Tiehallinto ja kunnat suhtautuisivat jatkossa Pyöräillen Suomessa -reitteihin siten, että ne katsotaan valtakunnallisten pyörämatkailureittien korkeimmaksi luokaksi, joka opastetaan erillisellä merkinnällä. Tällöin Tiehallinto ja kunnat ylläpitäisivät myös Pyöräillen Suomessa -reitien merkinnät. Tämä ei juurikaan lisäisi pyörämatkailureittien merkintöjen ylläpidon kustannuksia.

4.5 Pyörämatkailureittien merkkien hankinta ja kestävyys

Pyörämatkailureittien opasteita varten ei yleensä ole tarpeen pystyttää uusia rakenteita, vaan tarrat kiinnitetään olemassa oleviin pylväisiin ja muihin rakenteisiin.

Aikaisemmin Tiehallinnon julkaisumyynti on välittänyt omakustannushintaan merkkejä, joita on hankittu kerralla varastoon arvioidun tarpeen mukaisia määriä. Tällainen toiminta ei ole enää mahdollista Tiehallinnon uudessa organisaatiossa. Lisäksi laatuvaatimukset täyttäviä merkkejä tulee voida tilata miltä tahansa toimittajalta.

Yksittäiset merkit ovat kuitenkin kalliita ja merkkien hankkiminen varastoon olisi jatkossakin tarkoituksenmukaista.

Pyritään siihen, että Suomen Pyöräilykuntien verkosto tai muu vastaava toimija (kunnat ja Tiehallinto jäsenmaksua maksavina jäseninä) ottaisi vastuulleen tarrojen ja peltimerkkien hankinnan kootusti ja välittämisen tienpitäjille.

Kilpipohjia on saatavissa liikennemerkkien valmistajilta, eikä niitä ole tarpeen hankkia varastoon.

Tiehallinto voi hoitourakassaan ilmoittaa, että tarvittavat merkit saa tietystä paikasta ilmaiseksi tai tiettyyn hintaan. Tämä myös yksinkertaistaisi urakkarjousten tekoa. Urakoitsijalla on kuitenkin aina mahdollisuus hankkia laatuvaatimukset täyttäviä merkkejä muualtakin.

Merkintöjen kustannusvaikutus suuren hoitourakan sisällä on merkityksetön, mutta urakan lisätyönä niiden kustannus lienee merkittävä.

Tarramerkkien asennuksen kustannuksista on saatavilla niukasti tietoa, mutta vertailuna voidaan tarkastella tavanomaisen vakiokokoisien liikennemerkin uusimisen kustannuksia. Yksittäisen vakiokokoisien liikennemerkin uusimisen, sisältäen merkin hankinnan, vanhan merkin irrottamisen, uuden asentamisen sekä vanhan merkin hävittämisen, kustannukset ovat karkeasti arvioiden noin 150 €, josta työn osuus on yli puolet. Tämän perusteella voidaan arvioida, että kun laajempia merkintöjä toteutetaan esimerkiksi talkootyönä, merkkien määrä (toistotiheys) ei oleellisesti vaikuta aiheutuviin kustannuksiin.

Pelti- ja kilpimerkit kestävät riittävän hyväkuntoisina arviolta 5–10 vuotta paikasta riippuen (aurausta, suolausta, sääolosuhteet mm.). Ulkotiloissa liimatut putkitarramerkit kestävät lyhyemmän aikaa, arviolta noin 3–5 vuotta.

5 PYÖRÄMATKAILUREITTIIEN MERKITSEMISOHJE

5.1 Yleistä

Tähän ohjeeseen on koottu valtakunnallisten pyörämatkailureittien keskeisiä opastusperiaatteita sekä käytettävät opasteet ja niiden käyttötavat. Tarkoituksena on, että merkitsemisohje toimii esimerkiksi talkooryhmien apuna ja tukena merkkejä laitettaessa ja mahdollisissa laittamisen yhteydessä syntyvissä ongelmatilanteissa. Opastuksessa on periaatteiden noudattamisen ohella syytä käyttää tervettä järkeä, koska maastossa tilanteet vaihtelevat tapauskohtaisesti hyvin paljon. Opastuksessa tärkeintä on se, että pyöräilijä pysyy reitillä.

Pyörämatkailureitillä pysyminen perustuu sekä ruskeapohjaisiin pyörämatkailureitin merkkeihin että karttoihin. Kartat ovat liikkumisen tukena, mutta kartan jatkuva seuraaminen on usein hankalaa. Kartan tarkkuus ei myöskään aina erillisten taajamakarttojenkaan alueilla ole riittävä. Erityisesti suorilta reitiltä tapahtuvat kääntymiset jäävät ihmisiltä helposti huomaamatta. Reittimerkit vapauttavat pyöräilijän jatkuvasta kartanluvusta seuraamaan valppaammin muuta liikennettä ja ympäristöä.

Kaikessa merkintään liittyvässä tiedotuksessa tulisi korostaa, että retkelle ei lähdetäisi ilman tarkempaa karttaa. Fillari GT-kartoilla (1:200 000) näkyvät kutakuinkin kaikki autolla ajettavat tiet, mutta kaupunkialueilla tai retkeilypolkujen metsätaipaleilla niiden tarkkuus ei riitä. Pyöräillen Suomessa –reiteillä hyvä ja aukoton opastus on välttämätöntä, koska reittejä markkinoidaan kotimaan lisäksi myös ulkomaille.

5.2 Pyörämatkailureittien merkit osana liikenteen ohjausta

Liikennemerkkeillä pyritään antamaan tienkäyttäjälle informaatiota tarkoituksenmukaisesta ja oikeasta käyttäytymisestä liikenteessä. Liikennemerkkeillä annettavan informaation tulee olla mahdollisimman yksinkertaista ja selkeää. (Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä, Tiehallinto 2003, TIEH 2000006-03.)

Pyörämatkailureittien merkkien suunnitteluperiaatteena on ollut eriyttää reittien merkit värin, koon, suunnan, sijoituksen, paikan ja muodon suhteen riittävästi muusta liikenteen ohjauksesta. Tavoitteena on, että rajatun tienkäyttäjryhmän merkkejä ei sekoiteta muuhun yleisempään liikenteen ohjaukseen.


Tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa merkkiä, kilpiä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikennemerkiksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi taikka joka voi huonontaa sen näkyvyyttä (TLL 56 §).

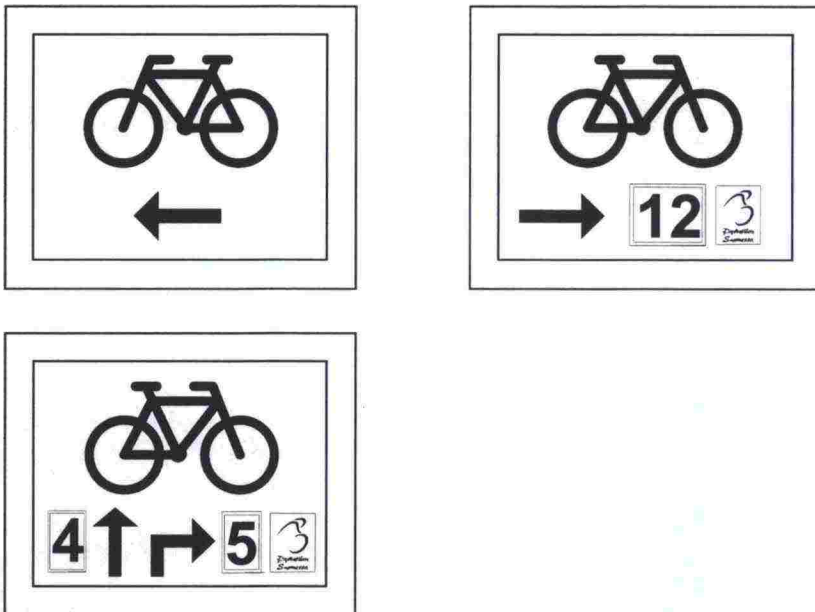
Pyörämatkailureitin merkitsemisen lähtökohtana on, että pyöräilijä ehtii nähdä pienemmänkin merkin ja merkit voivat olla vakiokokoisia liikennemerkkejä pienempiä. Tämän ansiosta merkit voidaan sijoittaa olemassa oleviin liikennemerkkipylväisiin ilman, että ne häiritsevät tai sotkevat varsinaisten liikennemerkkien sanomaa.

5.3 Pyörämatkailureittien merkit ja tarrakomponentit

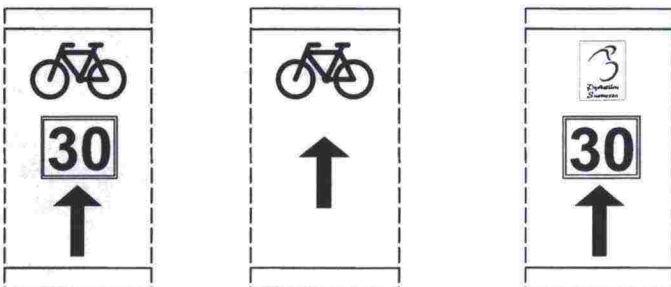
Pyörämatkailureittien merkkien pohjaväri on ruskea ja niissä on tyylitelty polkupyörän kuva. Tämän lisäksi merkeissä on yleensä pyörämatkailureitin numero(t) ja reitin suuntaa osoittava nuoli. Pyöräillen Suomessa –reitit tunnusta käytetään merkeissä reitinumeron tavoin. Merkkien mitoitus ja värit on selostettu tarkemmin liitteessä 1. Pyörämatkailureittien merkkejä käytetään toistaiseksi liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvalla.

Tie- ja liikennealueiden ulkopuolella voidaan käyttää myös ulkoilureittiviittaa, joka Ulkoilun ja urheilun merkit –standardin (SFS 4424) mukainen ruskea-pohjainen viitta.

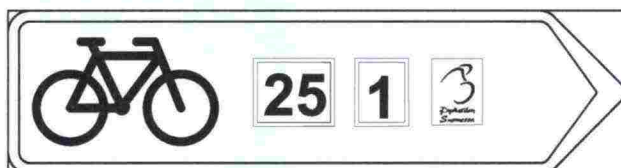
Kuvissa 3.-5. on esimerkkejä pyörämatkailureittien merkeistä. -merkki tarkoittaa Pyöräillen Suomessa –tunnusta, joka on esitetty kuvassa 6.



Kuva 3. Isokuvioiset merkit, joita käytetään tarrana, ns. peltimerkkinä tai aluslevyyn kiinnitettynä.



Kuva 4. Pienikuvioiset putkitarramerkit, joita käytetään ohuiden liikennemerkkiputkien ympäri liimattuina.



Kuva 5. Ulkoilureittiä, jota käytetään lähinnä tie- ja liikennealueiden ulkopuolella viheralueilla.



Kuva 6. Pyöräillen Suomessa –reititunnus.

Pyörämatkailureittien merkit kootaan tarrakomponenteista, joita ovat pohjakuviot, suuntanuolet ja reittitunnukset.

Pohjakuviot:

- isokuviainen pohjakuvio, pyöräkuvio oikealle
- isokuviainen pohjakuvio, pyöräkuvio vasemmalle
- pienikokoinen pohjakuvio, pyöräkuvio oikealle
- pienikokoinen pohjakuvio, pyöräkuvio vasemmalle

Suuntanuolet:

- kulmanuoli oikealle
- kulmanuoli vasemmalle
- suora nuoli

Reittitunnukset:

- kehystetyt numerot 0-9
- Pyöräillen Suomessa –tunnus

Merkkien pohjakuvion, suuntanuolten ja reittitunnusten tulee muodostaa tasapainoinen kokonaisuus. Suuntanuolet ja reittitunnukset kiinnitetään pyöräkuvion alapuolelle. Pyöräkuvion viereen tai yläkulmaan ei kiinnitetä mitään tunnuksia.

Pyöräkuvio ja suuntanuoli osoittavat samaan suuntaan. Ellei suuntanuolta käytetä tai jos kaksi suuntanuolta osoittaa eri suuntiin, pyöräkuvio osoittaa oikealta vasemmalle (perussuunta).

Isokuviolisessa merkkipohjassa suuntanuoli kiinnitetään pyöräkuvion takapyörän alle ja reittitunnus etupyörän alle nuolen eteen. Nuolen kärki osoittaa aina reittitunnusta kohti, paitsi milloin nuoli osoittaa suoraan ylöspäin, jolloin reittitunnus on nuolen vieressä. Jos reittitunnusta tai suuntanuolta ei käytetä yhtä aikaa, kiinnitetään suuntanuoli tai reittitunnukset tasapainoisesti pyöräkuvion alle valkoisen reunuksen sisään. Reittien haarautumiskohtissa käytetään aina sekä suuntanuolia että reittitunnuksia, jotka sijoitetaan tasapainoisesti pyöräkuvion alle.

Pienikuvioisessa merkkipohjassa suuntanuoli ja reittitunnus kiinnitetään suoraan pyöräkuvion alle. Pienikuvioista merkkipohjaa käytetään ohuiden pylväiden ympärille kiinnitettynä, joten kuvat eivät muulla tavoin kiinnitettyinä näy kunnolla yhtä aikaa. Suuntaa voidaan täsmentää pystynuoella, kun reitti jatkuu suoraan eteenpäin. Vaakasuoraa nuolta ei käytetä ohuessa putkessa ja pienikuvioisessa merkissä. Jos pienikokoista merkkipohjaa käytetään reittien haaraumakohdassa, tulee laittaa molempia suuntia varten allekkain omat merkkinsä. Tällöin on kuitenkin yleensä parempi käyttää isokuvioista tarraa kilpipohjalla.

Suuntanuolia ja reittitunnuksia käytetään yhdessä tai erikseen seuraavasti:

- Kulmanuolta oikealle tai vasemmalle käytetään merkissä ennen risteystä tai ennen risteävää tietä, kun reitti kääntyy merkin kiinnityspaikan jälkeen oikealle tai vasemmalle. Y-haaraumakohdissa voidaan käyttää suorasta nuolesta leikattua ja liimattua loivaa kulmanuolta. Vinoon asennetun suoran nuolen käyttöä kääntymisen merkinä tulee välttää.
- Suoraa nuolta käytetään vaakasuoraan asennettuna isokuvioisessa merkissä, kun käännyttään välittömästi merkin edestä tai takaa nuolen suuntaan. Pystysuoraan asennettuna sitä käytetään suoraan jatkuvan reitin merkissä. Linjaosuuksilla risteyskohtien ulkopuolisissa toisto-opasteissa voidaan nuolitunnus jättää harkinnan mukaan pois, jolloin jää paremmin tilaa reittitunnuksille, eikä opasteesta tule liian ahtaan oloista. Tarvittaessa nuolen vartta voi lyhentää.
- Numerotunnusta käytetään aina kahden tai useamman valtakunnallisen reitin risteyskohdassa ja mielellään melko usein myös linjaosuuksilla kertomassa, mistä reitistä on kyse. Jos numerotunnusta käytetään, merkitään aina kaikkien ko. kohdassa kulkevien reittien numerot. Reittinumerot kymmenestä ylöspäin kootaan leikkaamalla ja liimaamalla numeroista 0-9.
- Pyöräillen Suomessa –reittien tunnustarraa käytetään reittinumerotunnustarrojen tapaan. Tarraa käytetään aina Pyöräillen Suomessa –reittien sekä Pyöräillen Suomessa –reitin ja muun valtakunnallisen reitin haaraumakohdissa Pyöräillen Suomessa –reitin suunnissa. Tunnusta olisi hyvä käyttää silloin tällöin myös muualla toisto-opasteena, jos pohjakuviossa on käytettävissä riittävästi tilaa.
- Joillain alueilla valtakunnallisten reittien yhteydessä on opastettu paikallisia reittejä, joiden tunnuksina käytetään pyöreällä valkoisella pohjalla olevia isoja kirjaimia. Paikallisreittien tunnuksia voidaan lisätä valtakunnallisten reittien pohjakuvioon, mikäli tilaa on riittävästi. Valtakunnallisia reittejä opastettaessa ei kuitenkaan erikseen varata tilaa paikallisreittien tunnuksille. Paikallisreittien tarraopasteissa on aina käytettävä kirjaintunnusta sekaannusvaaran vuoksi. Niiden ja valtakunnallisen reitin haaraumakohdassa tulee myös valtakunnallisella reitillä aina käyttää numerotunnusta sekä Pyöräillen Suomessa tunnusta, jos kyseessä on tällainen reitti.
- EuroVelo-reittitunnukseen ei toistaiseksi tarvitse varautua.

Pyörämatkailureittien merkkejä käytetään joko aluslevyyn kiinnitettynä tai suoraan putken tai pylvään ympärille liimattuina. Merkkeihin viitataan jatkossa käyttötavan mukaisella jaottelulla seuraavasti:

- **Kilpimerkki** muodostuu vaneriseen, alumiiniseen tai vastaavasta materiaalista valmistettuun aluslevyyn (d~2 mm) liimattavasta isosta pohjakuvioista ja muista tarroista. Kilpimerkki kiinnitetään liikenne-merkkien lisäkilville tarkoitetuilla kiinnikkeillä.
- **Peltimerkki** on taipuisalle 0,5 mm:n alumiinipellille valmiiksi kiinnitetty isokuvaioinen tarra. Merkki kiinnitetään ruuveilla paksuihin puupylväisiin
- **Isokuvaioinen tarramerkki** kiinnitetään liimaamalla paksuihin pylväisiin tai vastaaviin rakenteisiin.
- **Putkitarramerkki** on pienokuvaioinen tarramerkki, joka liimataan ohuiden alle 100 mm metalliputkien ympärille
- **Ulkoilureittiviitta** on Ulkoilun ja urheilun merkit –standardin (SFS 4424) mukainen ruskeapohjainen viitta.

5.4 Merkkien sijoitusperiaatteet

Yleisohjeena on sijoittaa opasteet niin, että pyöräilijä huomaa ne, vaikka ei keskittyisikään niiden seuraamiseen, ja myös ymmärtää niiden merkityksen. Pyöräilijällä tulee olla varma tunne, että on oikealla reitillä.

Pyörämatkailureittien opastuksesta ei laadita suunnitelmia ennakoon, vaan suunnittelu tapahtuu paikan päällä merkkien kiinnittämisen yhteydessä. Reitien kaksisuuntaisuus on aina muistettava opastettaessa.

Risteyksien opastus muodostuu seuraavasti:

- Risteykset opastetaan varsinaisella kääntymisopasteella itse risteyksessä sekä tarvittaessa ennakko-opasteella 10-50 m ennen risteystä ja toisto-opasteella jonkin matkaa risteyksen jälkeen. Ennakko-opaste voi toimia myös vastakkaisen suunnan toisto-opasteena, mikäli se näkyy molempiin suuntiin (putkitarra). Tonttiliittymiä ja selvästi päätietä vähäisimpien teiden liittymiä ei katsota risteyksiksi, ellei erehtymisvaara ole ilmeinen.
- Kun reitti kääntyy risteyksessä sivulle tai eksymisvaara on muuten ilmeinen, risteysten varsinaisena kääntymisopasteena käytetään kilpimerkkiä tai ulkoilureittiviittaa. Harkinnan mukaan voidaan käyttää myös peltimerkkiä tai isokuvaioista tarramerkkiä, mikäli sellainen pystytään asentamaan hyvin näkyvään paikkaan.
- Kun reitti jatkuu risteyksessä suoraan, varsinaisena opasteena käytetään putkitarraa. Tarvittaessa voidaan harkinnan mukaan käyttää muitakin merkkejä. Taajamissa ja pyöräteillä on hyvä laittaa pienikokoinen tarra suuntanuolen kanssa pientenkin risteysten kohdalle, vaikka reitti jatkuisikin suoraan.
- Ennakko-opastetta käytetään silloin, kun varsinaista kääntymisopastetta ei pystytä asentamaan hyvin näkyvään paikkaan ja silloin, kun voidaan epäillä pyöräilijän saapuvan risteykseen yllättäen, esimerkiksi kovavauhtisen alamäen jälkeen. Ennakko-opasteena käytetään putkitarraa tai harkinnan mukaan muita merkkejä.
- Toisto-opastetta käytetään risteyksissä jonkin matkaa risteyksen jälkeen. Toisto-opastetta ei tarvita mikäli seuraava opastettu risteys on kohtuullisen lähellä tai mikäli vastakkaisen suunnan ennakko-opaste näkyy kohtuullisen hyvin myös opastettavasta suunnasta katsoen.

Toisto-opasteena käytetään putkitarraa tai harkinnan mukaan muita merkkejä.

Linjaosuuksien opastus muodostuu seuraavasti:

- Linjaosuuksilla käytetään toisto-opasteita, jotta pyöräilijä varmistuu olevansa oikealla reitillä.
- Ensimmäinen toisto opaste asennetaan noin 500 metriä edellisen opastetun risteyksen jälkeen ja tämän jälkeen toisto-opasteita asennetaan 1–3 kilometrin välein. Toisto-opasteiden käytön tulee olla säännönmukaista siten, ettei peräkkäisten toisto-opasteiden välinen etäisyys vaihtele samalla reittiosuudella. Toisto-opasteita käytetään tiheämmin silloin, kun reitin varrella on paljon maankäyttöä ja tonttiliitymä. Toisto-opasteita käytetään harvemmin silloin, kun maankäyttöä on vähän ja kun peräkkäisten opastettujen risteyksien välimatka on suuri.
- Taajama-alueella opastettuja risteyksiä on niin tiheään, ettei toisto-opasteita yleensä tarvita.
- Toisto-opasteena käytetään putkitarraa tai harkinnan mukaan muita merkkejä. Suoraan menevillä reittiosuuksilla sekä käynnösten jälkeisinä toisto-opasteina putkitarramerkki on kätevin, koska se näkyy molempiin suuntiin ja on nopea kiinnittää.

Ulkoilureittiviitat on tarkoitettu käytettäväksi tie- ja liikennealueiden ulkopuolella. Viittaa olisi hyvä käyttää silloin, kun risteykskohdissa suuntanuolia ja reittitunnuksia tulisi samaan pohjatarraan yli 5 kpl (reitnumerot < 10) tai yli 4 kpl (jos yksikin reitnumero ≥ 10), jolloin ne eivät enää mahdu yhteen isokuvioiseen tarrapohjaan. Kuhunkin suuntaan tulisi yksi viitta, johon tulisi ao. suuntaan menevien reittien tunnuksat.

Esimerkkejä merkkien sijoittelusta on kuvattu liitteessä 2.

5.5 Merkkien kiinnityspaikat

Putkitarrat, peltimerkit ja isokuvioiset tarramerkit kiinnitetään mahdollisuuksien mukaan olemassa oleviin rakenteisiin.

Pyörämatkailureitin kilpimerkki asennetaan olemassa olevaan liikennemerkkin putkeen kiinnikkeillä siten, ettei sitä sekoiteta kielto- tai varoitusmerkin lisäkilpeen. Kilpimerkki asennetaan varsinaisten liikennemerkkien ja niiden lisäkilpien alapuolelle ja väliin jätetään selvä rako. Useimmiten erilaisia pylväitä löytyy riittävästi, mutta kilpimerkkiä varten voidaan joutua asentamaan oma putki, jolloin kilpimerkki kiinnitetään sen päähän huippukiinnikkeellä. Kaksipuolisella kilpimerkillä voidaan osoittaa kääntymissuunta ja varmistaa samalla reittiä toisestakin ajosuunnasta.

Parhaita opasteiden sijoituspaikkoja ovat kevyen liikenteen viittatolpat, koska pyöräilijä opastusta hakiessaan huomaa ne helposti. Myös liikennevalo-, valaisin- ja puhelinpylväät, tien- ja kadunnimikilpien putket ja toisinaan myös erilaiset sähkö- ym. kaapit ovat hyviä sijoituspaikkoja. Kaikkiin pylväisiin tai kaappeihin pitää olla niiden omistajan lupa. Jo aiemmin opastetuilla reiteillä luvat on kysytty ensiopastuksen yhteydessä.

Pyörämatkailureittiviitat asennetaan varsinaisten kevyen liikenteen viittojen tapaan ja mielellään niiden kanssa samaan pylvääseen.

Pylväiden tulee olla niin lähellä pyöräilijän ajouraa ja tietä, että merkit näkyvät erikseen pysähtymättä. Pyörämatkailureitin merkin alareunan suositeltava korkeus ajoradan pinnasta on n. 1,8 m. Reittimerkin ja varsinaisen liikennemerkkin ja sen lisäkilven väliin jätetään vähintään n. 20 cm:n rako. Merkki kiinnitetään siten, että se näkyy parhaiten 10–15 metrin päästä tulosuunnasta.

Kilpimerkille hyviä kiinnityspaikkoja ovat:

- pyörätiemerkkien, suojatiemerkkien, pyörätieviittojen putket
- tien- tai kadunnimikilpien putket
- kilpimerkkiä varten asennettu oma putki

Kilpimerkki voidaan myös asentaa:

- kielto- tai varoitusmerkin tai etuajo-oikeus- ja väistämisvelvollisuusmerkin putkeen itse merkin suunnasta selvästi poiketen tai
- puupylväisiin ruuveilla, jos kääntymissuunta jää muuten epäselväksi.

Kilpimerkkiä ei saa kiinnittää:

- kielto- tai varoitusmerkkien, tai etuajo-oikeus- ja väistämisvelvollisuusmerkkien putkiin näkymään varsinaisen liikennemerkkin lisäkilven tapaan,
- pyörätien tai jalkakäytävän puolelle linja-autopysäkin merkin tapaan, jos syntyy törmäysvaara liian lähellä ja alhaalla (alle 2,2 m) olevaan ulokkeeseen,
- pyörätiemerkin päälle huippu- tai hattukiinnikkeellä, koska yleissääntöön mukaan tärkein merkki sijoitetaan korkeimmalle tai
- varsinaiisiin (autoliikenteen) opastusmerkkeihin, koska ruskealla värillä on oma merkityksensä myös autoliikenteen opastuksessa.

Kilpimerkit kiinnitetään yleensä keskeltä, mutta voidaan risteyksessä ja varsinkin tiennimikilpien alla asentaa myös reunastaan linja-autopysäkkimerkin tapaan.

Jos reitti jatkuu risteyksessä selkeästi suoraan eteenpäin, jää kilpimerkin tuoma hyöty vähäiseksi verrattuna putkitarraan.

Hyviä isokuvioisen tarran ja peltimerkin kiinnityspaikkoja ovat:

- paksut puhelin-, sähkö- ja valaisinpylväät ja
- liikennevalopylväät.

Peltimerkki kiinnitetään ruuveilla paksuihin puupylväisiin kuten esimerkiksi sähkö- ja valaisinpylväisiin. Merkkiä ei saa kiinnittää eläviin puihin. Isokokoinen tarra liimataan paksuihin pylväisiin tai muihin rakenteisiin. Tarraa ei saa kiinnittää tarkastusluukun kanteen liikennevalo- ja valaisinpylväissä. Luukku on useinkin pyörätien tai jalkakäytävän puolella. On tärkeää, että merkki on havaittavissa varsin kaukaa ja kääntymissuunnan pystyy osoittamaan selvästi.

Putkitarroja voi kiinnittää ohuisiin alle 100 mm:n metalliputkiin. Tarra ulottuu ohuen putken ympäri ja toimii siten opasteena molempiin suuntiin.

Mitään merkkejä ei kuitenkaan saa kiinnittää

- kielletty ajosuunta -merkin,
- ajoneuvolla ajo kielletty -merkin eikä
- pyörällä ajo kielletty -merkin putkeen.

Merkkejä ei saa kiinnittää em. merkkien putkiin, koska kieltomerkit koskevat myös pyöräilijää ja virhetulkinnan vaara on ilmeinen. Tarroja ei saa myöskään kiinnittää liikennemerkkien ja niiden lisäkilpien eikä opastusmerkkien taustapuolelle.

5.6 Tarrojen kiinnitys

Tarroja asennettaessa tulee olla huolellinen, jotta niin pohjatarra kuin tarra-komponentitkin tulevat suoraan. Tällä on ratkaiseva merkitys opastuksen ulkonäköön. Kiinnityskohdan tulee olla puhdas ja kuiva. Usein se on hyvä puhdistaa liuotinpesuaineella, esimerkiksi Sinoliin kostutetulla rasselilla. Suositeltava tarrojen kiinnityslämpötila on $\geq +15^\circ \text{C}$. Lisäksi tarrojen kiinnityksessä on hyvä käyttää apuna pehmeäreunaista tarrojen kiinnityslastaa.

Monet näkyvällä paikalla olevat pylväävät ovat varsin epäsiistin näköisiä. On vanhoja ilmoitusten jäänteitä, teippejä tms. Kokonaisuus muodostuu helposti huolimattoman ja epäsiistin näköiseksi, ellei pylvästä siistitä ennen reittimerkin kiinnitystä. Vanhat tarrat tai teipit irtoavat parhaiten kuumailmapuhaltimella ja lastalla.

Putken ympärille asennettava putkitarramerkki kiinnitetään seuraavasti:

- merkki asetetaan ensin kokonaan putken ympäri poistamatta liimapinnan suojapaperia
- tarkistetaan merkin sijainti ja suoruus
- merkki pidetään paikoillaan toisesta reunasta kiinni pitäen ja merkin toinen puoli käännetään auki siten, että liimapinnan suojapaperin voi poistaa osittain tarran keskeltä alkaen
- kiinnitetään ensin tarran keskiosa ja edetään reunaa kohti samalla liimapinnan suojapaperia poistaen
- kiinnitetään tarran toinen reuna vastaavasti keskeltä reunaa kohti edeten

Asennusryhmään tulisi kuulua kaksi työntekijää, joista toinen voi tarkistaa merkin asentoa, suuntausta, näkymistä ja yleisilmettä.

Kilpimerkeissä käytettävä isokokoinen pohjakuvio kannattaa liimata aluslevyn sisätiloissa etukäteen. Tämä työ voitaneen myös teettää kilpivalmistamossa, jolloin tarra voidaan liimata aluslevyyn ennen kiinnikereikien poraamista.

5.7 Työturvallisuus

Tiehallinto edellyttää, että ennen tiellä työskentelyä työryhmä on perehdytetty työhön liittyviin vaaratekijöihin ja asiasta on tiedotettu Tiehallintoa edustavalle tiemestarille. Perehdytystilaisuuden järjestäjällä tulee olla Tieturva II -pätevyys. Tilaisuus on tehokasta pitää juuri ennen töihin ryhtymistä ja siinä käsitellään työssä noudatettavat turvallisuusperiaatteet ja käyttäytymissäännöt.

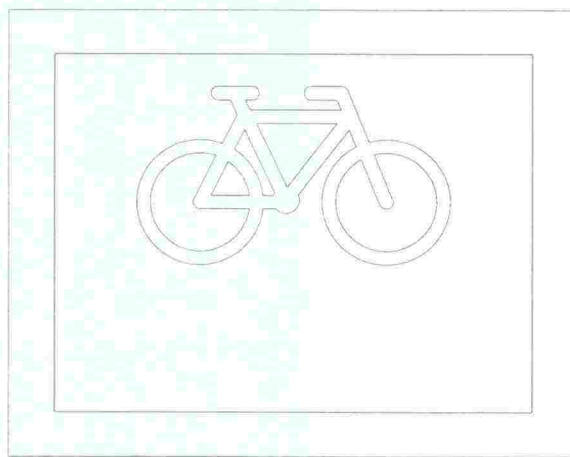
Pyörämatkailureittien merkintätyö voidaan yleensä katsoa ns. kertaluontoiseksi tiellä tehtäväksi työksi, johon osallistuvalla ei edellytetä Tieturva I -koulutusta. Tieturva I pätevyyttä kuitenkin suositellaan. Merkintöjä tekevän työryhmän vetäjä vastaa siitä, että ryhmä noudattaa sovittuja turvallisuusperiaatteita.

Kaikilla tiealueella liikkuvilla on oltava yllään 2-luokan varoitusasu, pusero tai liivi. Työstä varoittavana liikennemerkkinä voidaan käyttää tielle asetettavaa varoituslaitetta tai matalaan jalustaan pystytettyä merkkiä 142, tietyö. Yleisillä teillä merkkien käytöstä päättää Tiehallinnon edustaja.

6 LIITTEET

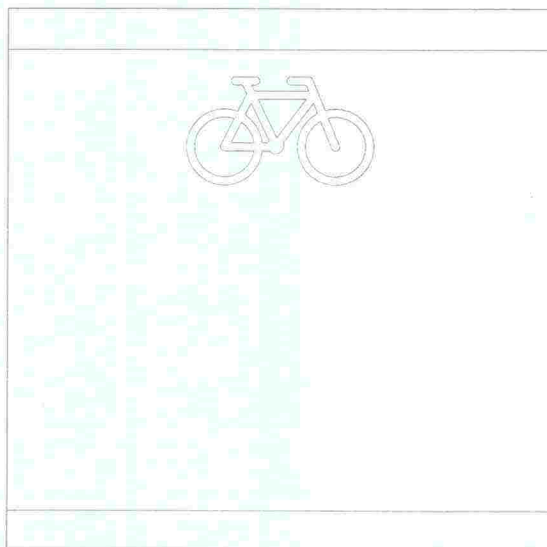
ISOKUVIOINEN PYÖRÄMATKAILUREITIN MERKKIPOHJA

Merkkiä voidaan käyttää myös peilikuvana.
Ruskealla pohjalla valkoinen tyylitelty polkupyörä.
Tunnuksen koko 250x200 mm, johon mittaan sisältyvät 20 mm:n valkoiset reunukset.



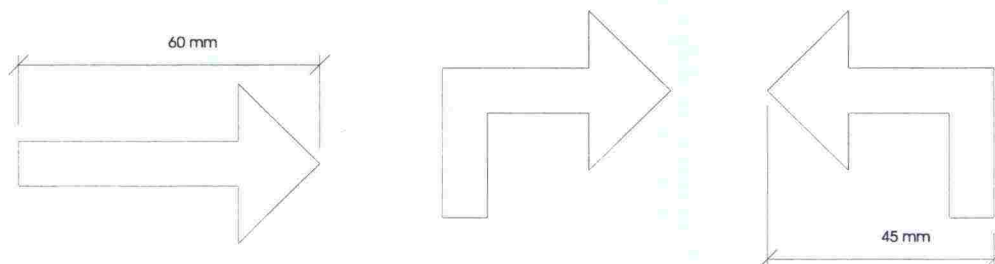
PIENIKUVIOINEN PYÖRÄMATKAILUREITIN MERKKIPOHJA

Merkkiä voidaan käyttää myös peilikuvana.
Ruskealla pohjalla valkoinen tyylitelty polkupyörä.
Tunnuksen koko 200x200 mm, johon sisältyvät valkoiset 15 mm:n reunukset ylä- ja alareunassa.



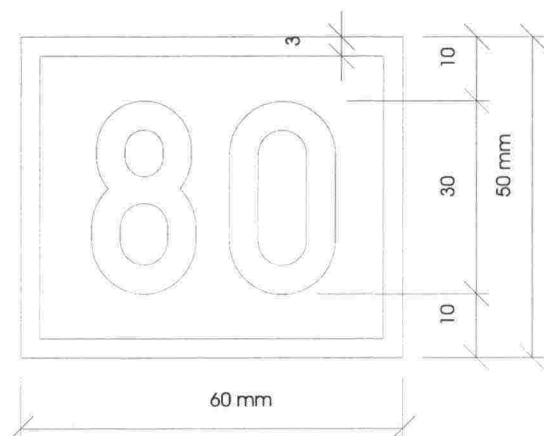
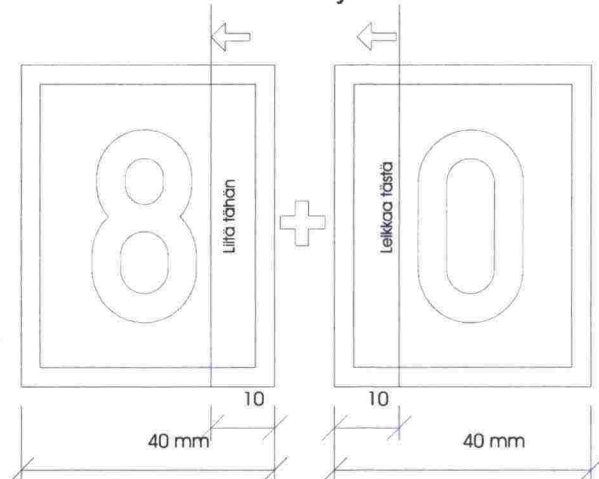
SUUNTANUOLET

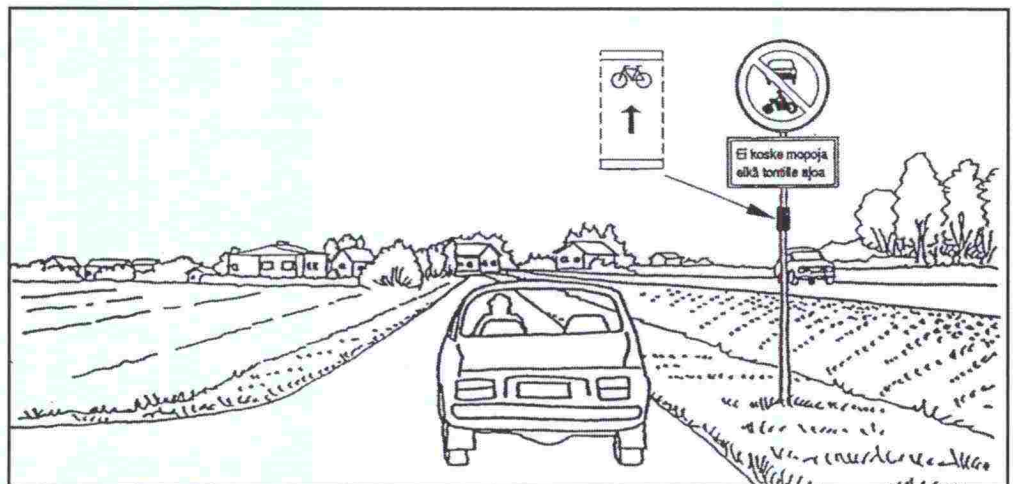
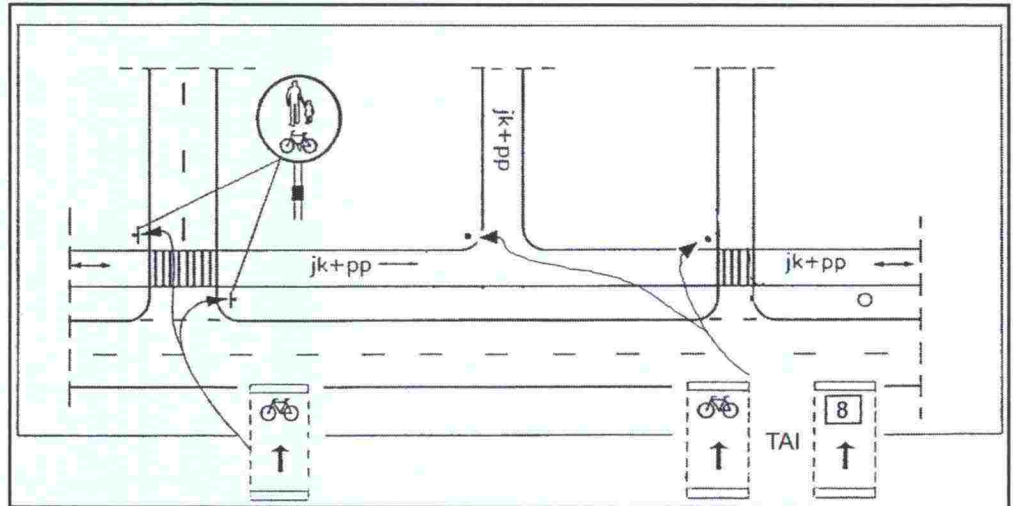
Nuolet ovat valkoisia.

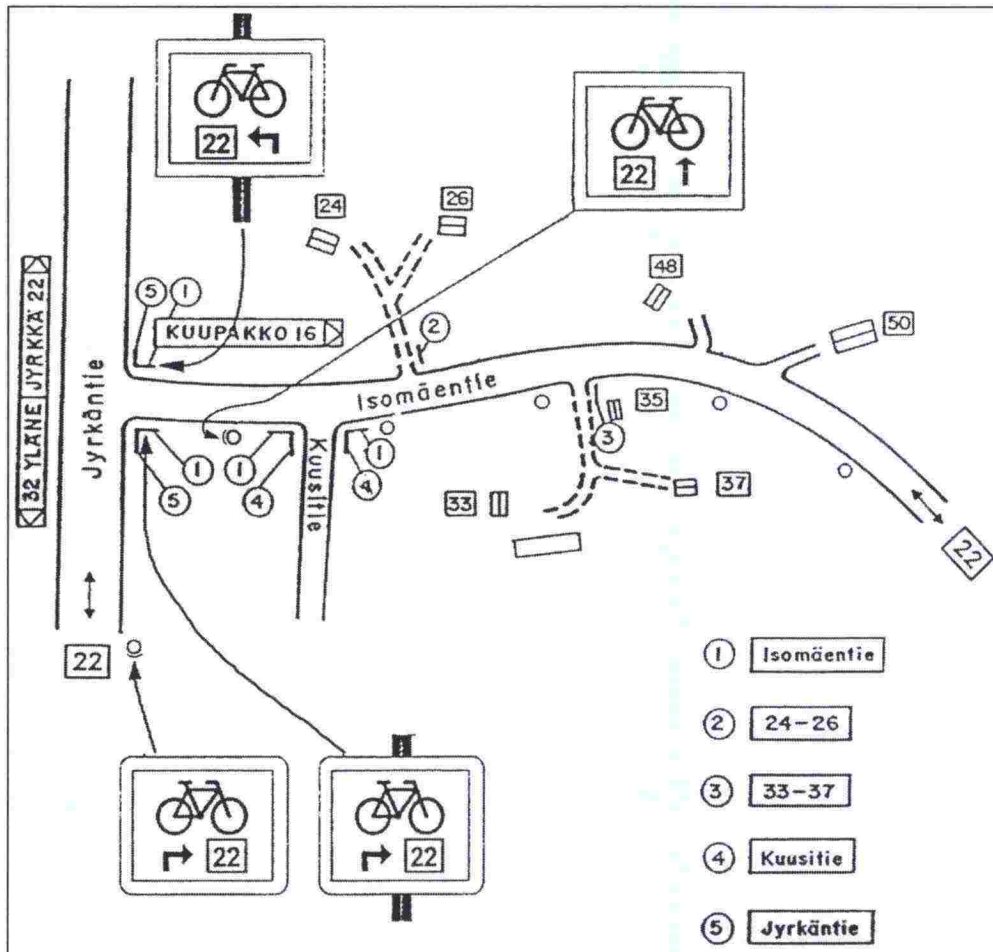


VALTAKUNNALLISEN PYÖRÄMATKAILUREITIN NUMEROTUNNUS

Ruskealla pohjalla olevat valkoiset numerot (Helvetica) kehystetään valkoisella neliskulmaisella kehysviivalla.







ISBN 951-803-308-0
TIEH2000012-04