

Juho Karvosenoja

**HAAPAVEDEN LIKUNTAREITTIIEN SOVELTUVUUS
MAASTOPYÖRÄILYYN**

**Opinnäytetyö
CENTRIA AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun koulutusohjelma
Marraskuu 2014**

TIIVISTELMÄ OPINNÄYTETYÖSTÄ

Yksikkö Ylivieska	Aika marraskuu 2014	Tekijä/tekijät Juho Karvosenoja
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma		
Työn nimi HAAPAVEDEN LIIKUNTAREITTIIEN SOVELTUVUUS MAASTOPYÖRÄILYYN		
Työn ohjaaja Sirpa Soukka, koulutusohjelmajohtaja		Sivumäärä 56
Työelämäohjaaja Tero Lehtola, liikuntasuhteeri, Haapaveden kaupungin liikuntatoimi		
<p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Haapavedellä olemassa olevien liikuntareittien soveltuvuutta maastopyöräilyyn. Opinnäytetyön tilaajana oli Haapaveden kaupungin liikuntatoimi. Tilaajalle opinnäytetyö toimi esiselvityksenä mahdollista maastopyöräilyreitien toteutushanketta varten sekä nykymenetelmien mukaisen reittirakentamisen tietopohjana.</p> <p>Opinnäytetyössä käsiteltiin maastopyöräilyreitien suunnittelua, toteutusta sekä maastopyöräilytapahtumien järjestämisen edellytyksiä. Mahdollisessa hankesuunnitelmassa haluttaisiin ottaa huomioon reitin soveltuvuus maastopyöräily tapahtumien järjestämiseen.</p> <p>Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista tutkimusta. Tutkimusta varten haastateltiin yhdeksää henkilöä. Haastateltavat koostuivat maastopyöräilyn tai reittirakentamisen asiantuntijoista. Tiedon keräämisessä käytettiin avointa haastattelua objektiivisten haastattelutulosten saamiseksi.</p> <p>Maastopyöräilyreitien suunnittelusta, reittirakentamisesta ja tapahtumien järjestämisestä saatiin asiantuntijoiden haastatteluilla ajantasaista käytännön tietoa.</p> <p>Tutkimustuloksena selvisi, etteivät Haapaveden liikuntareitit sovellu maastopyöräilyyn parhaalla mahdollisella tavalla. Liikuntareitit on päällystetty purupintaisiksi. Tämä ei haastateltujen mielestä ole maastopyöräilyreitille soveltuva pintamateriaali. Toiseksi ongelmaksi asiantuntijat näkivät liikuntareittien liiallisen leveyden. He kehottivat etsimään luonnollisia ja metsän sisässä kulkevia polkuja maastopyöräilyreitien perustamiseen.</p>		
Asiasanat Liikuntareitti, maastopyöräily, reittien rakentaminen, ulkoilureitti.		

ABSTRACT

Unit Ylivieska	Date November 2014	Author/s Juho Karvosenoja
Degreeprogramme Degree Programme of Travel and Tourism		
Name of thesis Sport tracks' suitability for mountain biking in Haapavesi		
Instructor Sirpa Soukka, Head of Degree programme		Pages 56
Supervisor Tero Lehtola, sports officer, community of Haapavesi.		
<p>The purpose of this thesis was to find out if it was possible to use existing sport tracks for the purposes of mountain biking in Haapavesi. Thesis was commissioned by the community of Haapavesi. This thesis works as a pre-survey for a possible project of building mountain bike track in Haapavesi. It also gives practical information about the current methods of route building.</p> <p>This thesis deals with planning and building mountain bike tracks and the requirements of mountain bike event management.</p> <p>The research was qualitative and the research method used was an open interview. All together nine experts were interviewed for the research. Interviewees consisted of experts of mountain biking or route building.</p> <p>Up to date information about planning mountain bike tracks, route building and event management was achieved with the help of interviewees.</p> <p>The research showed that the sport tracks in Haapavesi are not suitable for mountain biking in the best possible way. At the moment sport tracks are covered with sawdust and according to the interviewees this is not a suitable surface for mountain biking. Another problem was that the tracks are too wide for the purposes of mountain biking. The experts advised to try to find natural paths inside forests to build mountain bike tracks.</p>		

Key words

Building tracks, mountain biking, outdoor tracks, sport tracks.

KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY

BMX	Bicycle Motocross, suom. polkupyörämotocross, pyöräilylaji
DH	Downhill. suom. alamäkiajo, pyöräilylaji
ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
GPS	Global Positioning System, suom. maailmanlaajuinen paikallistamisjärjestelmä
GPX-tiedosto	GPS Exchange Format, suom. paikkatietojen tallentamiseen käytettävä tiedostomuoto
LVVI	Luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi
METLA	Metsäntutkimuslaitos
MTB	Mountainbike. suom. maastopyörä
SPU	Suomen Pyöräilyunioni
UCI	International Cycling Union, suom. Kansainvälinen Pyöräilyunioni
UEC	European Cycling Union, suom. Euroopan Pyöräilyunioni
XC	Cross Country, suom. yleisnimitys, murtomaa
XCE	Cross Country Eliminator, maastopyöräilyn sprinttikilpailulaji
XCM	Cross Country Marathon, maastopyörämaraton
XCO	Cross Country Olympic, maastopyöräilyn olympialaji

TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY
SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 SUOMALAISTEN ULKOILUTOTTUMUKSET	3
2.1 Ulkoiluaktiivisuus ja ulkoilumuodot	3
2.2 Maastopyöräilyn suosio liikuntamuotona	4
2.3 Liikuntatottumusten muutos ja trendit	7
2.4 Maastopyöräily jokamiehenoikeutena	7
3 MAASTOPYÖRÄILYN HISTORIA, KEHITYS JA KILPAILUTOIMINTA	10
3.1 Maastopyöräilyssä käytettävät pyörätyypit	10
3.2 Maastopyöräilyn alalajit ja kilpailumuodot	11
3.3 Kilpailutoiminnan organisaatiot	13
3.4 Kansallisten kilpailujen vaatimuksia	15
4 ULKOILUREITTIEIDEN SUUNNITTELU, PERUSTAMINEN JA MENETELMÄT	24
4.1 Tiedon kerääminen suunnittelua varten	24
4.2 Ulkoilureittien perustamisen menetelmät	26
4.2.1 Sopimusmenettely	27
4.2.2 Ulkoilureittitoimitus	28
4.3 Pintamateriaalit, maanmuokkaus ja menetelmät	29
5 TUTKIMUKSEN MÄÄRITTELY	33
5.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	33
5.2 Haastateltavien valinta	34
6 TUTKIMUSTULOKSET	36
6.1 Pyöräilytapahtumien ja pysyvien reittien maankäyttöoikeudet	36
6.2 Tapahtumien järjestämisen lupakäytännöt	37
6.3 Tapahtumien turvallisuus	38
6.4 Tapahtumien reittien merkitseminen	39
6.5 Pysyvien reittien suunnittelu	40
6.6 Kaksi pysyvien reittien käyttäjänäkökulmaa	41
6.7 Reitin muiden käyttäjien huomioiminen pysyvillä reiteillä	42
6.8 Maastopyöräilyreitien linjaus, kulkusuunta ja merkitseminen	43
6.9 Reitin alustava maastoon merkitseminen ja raivaaminen	44
6.10 Maastopyöräilyreitien pintamateriaalit	47
6.11 Rakentaminen soille ja kosteikoille	49
6.12 Reittien markkinointi ja sähköiset karttapalvelut	51
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	53
LÄHTEET	55

KUVIOT

KUVIO 1. Osallistuminen ja harrastuskerrat.(Sievänen & Neuvonen 2010, 41.)	4
KUVIO 2. Luontoliikunta ja taitoharrastuksiin osallistuminen.(Sievänen & Neuvonen 2010, 41.)	5
KUVIO 3. Ulkoilua tukevien varusteiden käyttömahdollisuus.(Sievänen & Neuvonen, 2010, 74.)	6
KUVIO 4. Pyöräilyorganisaatiot. (UCI Training guide for Mountain Bike Commissaires 2014, 6.)	14
KUVIO 5. Merkinantokyltit. (UCI Cycling regulations 2014, 14.)	19
KUVIO 6. Turva-alue. (UCI Cycling regulations 2014, 15.)	20
KUVIO 7. Huoltoalueiden perustamismenetelmät. (UCI Cycling regulations 2014, 16.)	21
KUVIO 8. Suodatinkangas, jonka päälle tulee sorakerros. (Metsähallitus.)	30
KUVIO 9. Sorastus rинnesuolla. (Metsähallitus.)	32
KUVIO 10. Oikeaan vuodenaikaan moottoripyörää voidaan käyttää aluskasvillisuuden hajottamiseen. (Juho Karvosenoja.)	46
KUVIO 11. Elävää polun pintaa. (Metsähallitus.)	47
KUVIO 12. Merkitylle uralle levitetään sorakerros talvella. (Metsähallitus.)	50
KUVIO 13. Talvella levitetty sorakerros tasoitetaan keväällä. (Metsähallitus.)	50

TAULUKOT

TAULUKKO 1. Pyöräilyharrastukset. (Sievänen & Neuvonen 2010, 140.)	6
--	---

1 JOHDANTO

Viime vuosina on saatu heikkoja signaaleja ilmastonmuutoksen vaikutuksista liikuntalajien valintaan. Suomalaisten lumisen ajan suosikkiharrastusten, kuten murtomaahiihdon, harrastuskausi onkin kärsinyt leudoista ja vähälumisista talvista. Vastaavasti kesälajien harrastajat ovat saaneet nauttia aikaisempaa pidemmistä harrastusolosuhteista. Maamme kunnat ja kaupungit ovat kautta aikojen panostaneet omiin latuverkostoihinsa. Kesäiseen aikaan nämä latuverkostot toimivat pururatoina ja muina lähiliikuntaan soveltuvina ulkoilureitteinä. Niiden käyttöaste verrattuna panostuksiin on kuitenkin jäänyt varsin vähäiseksi. Kuntien ja kaupunkien liikuntatoimissa on ryhdytty miettimään keinoja, joilla latuverkostojen käytettävyyttä ja sitä kautta käyttöastetta voitaisiin parantaa.

Kesäisistä liikuntalajeista maastopyöräily on kasvattanut suosiotaan huomattavasti. Erilaisia pyöräilylajeja harrastaa aktiivisesti lähes miljoona suomalaista. On myös huomattavaa, että vuonna 2010 tehdyn selvityksen mukaan jopa 8 % väestöstämme oli ottanut osaa maastopyöräilyyn kyseisen tutkimusvuoden aikana. Näiden tietojen valossa maastopyöräilyn harrastusmahdollisuuksiin tulisikin panostaa enemmän.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan Haapavedellä olemassa olevan liikuntareitin soveltuvuutta sekä maastopyöräilyn vaatimuksiin että maastopyöräilyn kilpailujen ja tapahtumien järjestämiseen. Tutkimuksen tilaajana on Haapaveden kaupungin liikuntatoimi. Opinnäytetyö toimii tilaajalle esiselvityksenä mahdollisia jatkotoimenpiteitä varten. Haapaveden kaupungin liikuntatoimi haluaa kehittää edelleen jo olemassa olevia liikuntareittejään. Liikuntareiteillä tapahtuvan maastopyöräilyn huomioon ottaminen voisi olla yksi mahdollisuus parempaan reittien käyttöasteeseen lumettomana aikana. Hyvät harrastusmahdollisuudet ja liikuntareitit ovat kaupungeille myös merkittäviä vetovoima- ja kilpailutekijöitä, joilla voidaan parantaa asukkaiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia.

Liikuntareitteihin ja liikuntatapahtumiin sisältyy myös matkailu potentiaalia. Suomessa järjestettäviin maastopyöräilytapahtumiin ottaa osaa parhaimmillaan jopa tuhansia ihmisiä ja pienempienkin tapahtumien kävijämäärät liikkuvat sadoissa. Tästä johtuen

opinnäytetyössä selvitetään myös Haapaveden liikuntareittien soveltuvuutta maastopyöräilytapahtumien järjestämiseen.

Tapahtumien järjestäminen asettaa kuitenkin vaatimuksia käytettäville reiteille, järjestävälle organisaatiolle ja tarvittavalle infrastruktuurille. Näitä kilpailutapahtumien vaatimuksia selvitettiin aluksi kirjallisista englanninkielisistä lähteistä, joista Kansainvälisen Pyöräilyunionin julkaisut UCI Training guide for Mountain Bike Commissaires ja UCI Cycling regulations Part 4 Mountain Bike ovat kattavimmat. Julkaisut antoivat selkeitä ohjeita tapahtumien järjestelyihin ja käytännössä huomioon otettaviin seikkoihin.

Kirjallisten lähteiden tietoja täydennettiin haastattelemalla neljää Suomalaista maastopyöräilytapahtuman järjestäjää sekä yhtä ulkomaalaista maastopyöräilyn asiantuntijaa. Tutkimuksessa selvitettiin myös reittien suunnitteluun, toteutukseen ja menetelmiin liittyviä seikkoja. Tämän johdosta haastateltiin myös neljää asiantuntijaa, jotka olivat perehtyneet maastopyöräilyreittien suunnitteluun ja toteutukseen.

Tutkimusta varten rajattiin tutkimusongelmaksi maastopyöräilyreitin puuttuminen Haapavedeltä. Tämän johdosta maastopyöräilytapahtumien järjestäminen on mahdotonta. Tästä perusongelmasta voidaan helposti johtaa tutkimuksessa käytetyt apukysymykset:

1. Millaisin toimenpitein ja menetelmin maastopyöräilyreitti tulee toteuttaa?
2. Millaisia vaatimuksia kansallisten kilpailujen ja tapahtumien järjestäminen asettaa maastopyöräilyreitille?

2 SUOMALAISTEN ULKOILUTOTTUMUKSET

Tässä luvussa luodaan katsaus suomalaisten liikuntatottumuksiin, liikuntamuotoihin sekä liikuntatottumusten muutoksiin. Luvussa tutustutaan myös luonnon virkistyskäyttöön ja sitä sääntelevään lainsäädäntöön. Liikkuminen tapahtuu usein toisen hallinnoimalla alueella jokamiehen oikeuksiin perustuen.

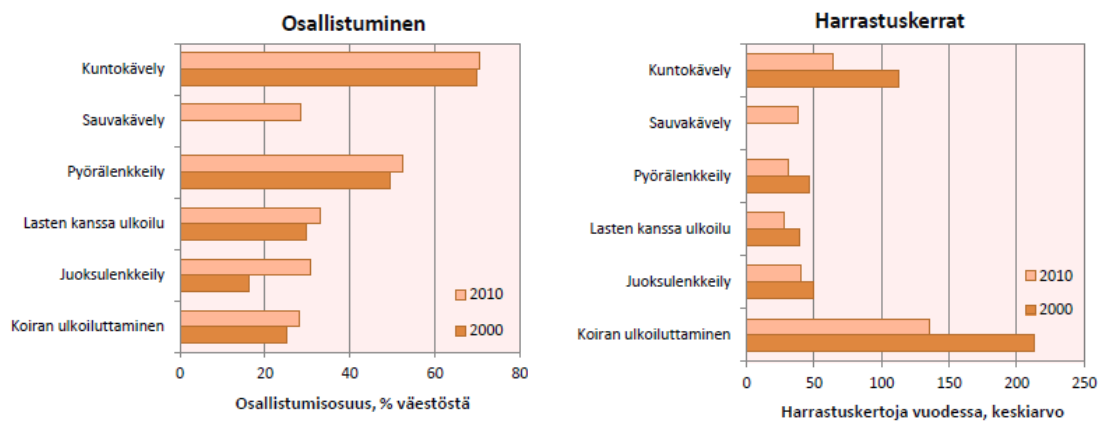
2.1 Ulkoiluaktiivisuus ja ulkoilumuodot

Suomalaisessa elämäntavassa luonto ja luonnossa liikkuminen ovat aina olleet keskeisessä asemassa. Metsäluonto on edelleen merkittävä taloudellisen hyvinvoinnin lähde, mutta yhä useampi suomalainen tunnustaa myös metsän pehmeämpiä arvoja. Luonnossa liikkuminen tuottaa mielihyvää, parantaa elämänlaatua, kohottaa kuntoa, virkistää ja asettaa vastapainon työlle. Luontoympäristö vaikuttaa ihmisen mieleen rauhoittaen ja antaen mahdollisuuden lepoon. Toimivien liikuntareittien avulla voimme tuottaa ihmisille positiivisia luontokokemuksia. Myönteiset kokemukset auttavat ihmisiä saavuttamaan paremman itsetunnon sekä selviytymään helpommin arjen haasteista. (Karjalainen & Verhe 1995, 17.)

Metsäntutkimuslaitos (METLA) seuraa ja tutkii luonnon virkistyskäyttöä ja sen muutoksia. Metsäntutkimuslaitos on toteuttanut luonnon virkistyskäytön valtakunnalliset inventoinnit (LVVI) seurantatutkimuksina vuosina 1998–2000 ja 2009–2010. Tutkimusten tuloksista on saatavissa hyvin yksityiskohtaista tilastollista tietoa maamme luonnonvarojen virkistyskäytöstä, ulkoilumuodoista ja ulkoiluaktiivisuudesta. Tutkimuksessa mitattiin suomalaisten osallistumisen aktiivisuutta 86 eri ulkoiluharrastukseen ja tutkittiin lähes 9000 suomalaisen ulkoilutottumuksia. Tutkimusta pidetään yleisesti alansa kattavimpana kansallisena tutkimuksena. (Sievänen & Neuvonen 2010, 3.)

Ulkoilua harrastaa lähes koko väestömme, jopa 96 prosenttia suomalaisista. Ulkoilukertoja kertyy 2-3 kertaa viikossa eli noin 170 vuodessa. Lähiulkoilukerroista 63 % kohdistuu

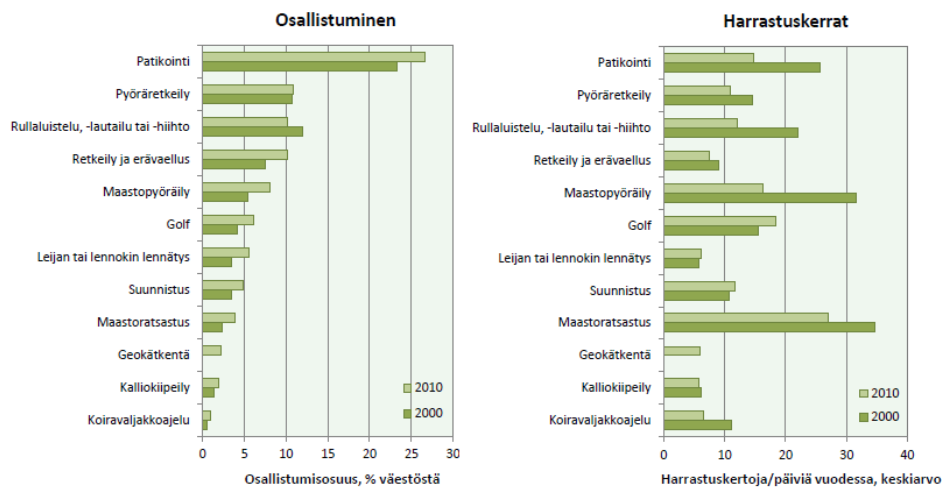
kuntien alueille, 31 % yksityismaille tai omalle vapaa-ajan asunnolle ja 6 % valtion alueille. Siten kuntien alueille kohdistuu suurin käyttäjäryhmä. Tämä asettaa luonnollisesti omat tarpeensa ja vaatimuksensa kuntien lähiliikuntapalvelujen toimivuudelle ja kehittämislle. Kuviossa 1 suosituin lähiliikuntamuoto on edelleen kuntokävely, mutta toisena tulee jo pyörälenkkeily ennen esimerkiksi juoksulenkkeilyä. (Sievänen & Neuvonen 2010, 3.)



KUVIO 1. Osallistuminen ja harrastuskerrat (Sievänen & Neuvonen 2010, 41)

2.2 Maastopyöräilyn suosio liikuntamuotona

Maastopyöräily on kasvattanut suosiotaan harrastusmuotona jopa kolmanneksen viimeisen kymmenen vuoden aikana (KUVIO 2). Koko suomen väestöstä osallistumisprosentti maastopyöräilyyn oli 8% vuonna 2010. Osallistumiskertoja vuoden aikana oli keskimäärin 16,3. Kuitenkin merkittävällä osalla harrastajia harrastuskertoja kertyy yli 30 vuodessa. (TAULUKKO 1.) On myös huomattavaa, että lähes joka kolmannella suomalaisella on käytettävissään maastopyörä. Maastopyöräilyssä on näin nähtävissä merkittävää kasvua ja potentiaalia. (KUVIO 3.)

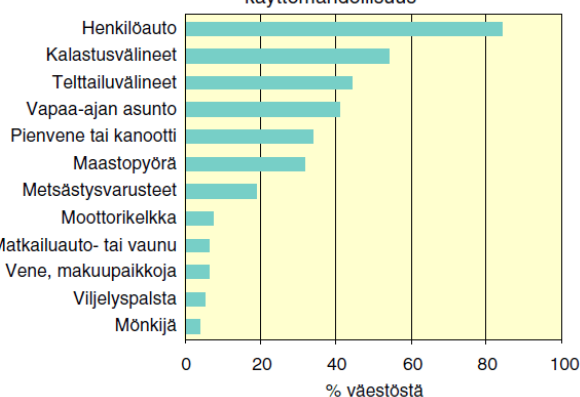


KUVIO 2. Luontoliikunta ja taitoharrastuksiin osallistuminen (Sievänen & Neuvonen, 2010, 56)

TAULUKKO 1. Pyöräilyharrastukset(Sievänen & Neuvonen 2010, 140)

	Pyöräilyharrastukset				Maastopyöräily				Pyöräretkelly				Pyörälenkelly							
	Osallisuus %	Harrastuskertoja vuodessa			Osallisuus %	Harrastuskertoja vuodessa			Osallisuus %	Harrastuskertoja vuodessa			Osallisuus %	Harrastuskertoja vuodessa						
		Ka	Med	Jakauma, % harrastajista 1-2 3-5 6-15 >15		Ka	Med	Jakauma, % harrastajista 1-2 3-5 6-15 >15		Ka	Med	Jakauma, % harrastajista 1-2 3-5 6-15 >15		Ka	Med	Jakauma, % harrastajista 1-2 3-5 6-15 >15				
Koko väestö	54,6	35,1	20	5,2 11,5 27,6 55,8	8,0	16,3	10	17,1 26,4 25,2 31,3	10,9	11,0	5	33,5 26,8 22,3 17,4	52,4	31,5	20	5,3 13,2 28,6 52,9				
Sukupuoli																				
Nainen	54,9	31,6	20	4,8 12,6 29,0 53,6	5,6	16,1	6	19,9 26,6 25,3 28,2	8,9	8,1	4	38,1 28,2 23,1 10,6	53,4	29,2	18	5,1 13,8 29,0 52,1				
Mies	54,4	38,7	20	5,6 10,3 26,1 57,9	10,4	16,4	10	15,6 26,3 25,2 32,9	12,8	13,0	5	30,2 25,8 21,7 22,2	51,5	33,9	20	5,4 12,6 28,2 53,7				
Ikä																				
15-24	61,0	42,6	20	6,2 13,2 25,4 55,2	12,4	15,6	8	18,1 29,5 18,1 34,2	12,2	8,3	3	39,6 31,4 13,5 15,6	57,3	38,6	20	6,8 14,7 24,2 54,4				
25-44	58,3	28,6	16	5,3 12,9 31,8 50,0	11,0	14,8	10	19,7 25,5 27,4 27,4	13,2	8,8	4	40,9 24,3 20,7 14,2	56,2	24,5	15	5,4 16,3 32,8 45,5				
45-64	52,9	35,4	20	4,0 10,0 25,5 60,5	5,1	18,1	10	10,4 26,3 29,6 33,8	10,2	14,1	5	24,3 27,3 28,1 20,3	51,0	31,9	20	3,9 10,6 27,9 57,6				
65-74	41,7	45,3	24	7,8 8,6 23,4 60,2	2,8	28,4	12	20,7 18,1 17,2 43,9	5,1	14,8	6	19,4 26,4 26,2 28,0	40,1	43,4	24	7,5 9,2 23,2 60,1				
Elinvaihe																				
Yksinasuva < 45 v.	54,7	39,4	20	4,7 11,6 26,1 57,5	10,1	19,7	10	21,3 17,3 23,1 38,3	16,9	9,7	4	37,6 27,6 18,5 16,3	52,3	33,4	20	5,2 15,1 26,1 53,7				
Yksinasuva ≥ 45 v.	47,8	45,0	24	5,6 8,9 19,0 66,6	4,9	13,4	10	11,9 26,9 42,7 18,5	8,5	13,2	5	27,6 26,0 27,0 19,4	45,7	42,6	21	6,0 8,8 20,3 64,9				
Kaksinasuva < 45 v.	60,0	26,2	15	7,5 13,2 32,6 46,6	12,1	11,5	5	21,8 33,7 19,2 25,4	14,2	8,8	5	39,4 22,8 24,4 13,4	57,9	22,3	12	7,5 17,2 32,0 43,3				
Kaksinasuva ≥ 45 v.	49,8	35,5	20	3,6 10,3 25,4 60,8	3,3	20,4	10	16,5 18,3 21,3 44,0	7,9	13,4	5	21,1 29,9 24,6 24,4	47,5	32,9	20	3,5 11,2 25,9 59,4				
Lapsiperhe, lapsi 0-6 v.	57,9	23,7	15	4,2 14,7 32,5 48,6	10,8	13,1	10	19,2 24,2 32,0 24,5	10,5	8,4	4	39,3 28,9 16,8 15,0	56,1	22,6	12	4,4 18,6 33,6 43,4				
Lapsiperhe, lapsi 7-16 v.	61,5	37,4	20	5,2 11,4 29,0 54,4	9,5	16,3	8	15,5 29,8 23,3 29,4	11,4	9,8	5	32,0 30,4 23,2 14,4	58,5	33,9	18	5,4 12,4 30,8 51,4				
Perhe, aikuisia lapsia	54,6	36,5	20	5,0 10,1 25,5 59,4	8,7	11,0	10	20,2 27,3 21,0 31,4	12,5	11,9	5	41,6 16,1 20,7 21,6	51,1	33,4	20	3,9 10,0 30,1 55,9				
Koulutusaste																				
Perusaste	51,8	47,5	22	7,3 12,9 21,2 58,6	7,5	19,1	10	16,9 25,4 16,9 40,8	8,9	12,3	4	33,6 31,8 14,3 20,3	48,7	43,6	20	8,5 13,6 20,4 57,5				
Keskiaste	53,3	35,4	20	4,9 10,8 27,0 57,3	7,1	17,5	10	13,9 25,0 30,0 31,1	9,6	11,6	5	30,5 27,8 22,6 19,0	51,5	32,0	20	4,8 12,0 28,1 55,0				
Korkea-aste	59,5	27,9	17	4,7 12,2 31,9 51,2	10,4	13,3	5	22,0 28,9 21,6 27,5	15,1	9,5	5	37,8 23,4 24,8 14,0	56,9	24,0	15	4,4 15,6 33,9 46,1				
Sosioekonominen asema																				
Maalaisyrittäjä	40,2	23,6	16	5,3 19,1 25,0 50,6	-	-	-	-	-	5,8	20,6	10	-	33,3	42,9	23,8	38,7	21,9	16	4,2 23,9 20,8 51,1
Muu yrittäjä	49,9	32,2	20	3,4 13,0 27,2 56,3	8,2	12,8	10	18,1 24,9 28,7 28,3	9,8	13,8	5	24,5 28,9 19,9 26,8	48,1	28,0	16	4,0 16,6 29,2 50,2				
Ylempi toimintenkilö	60,7	26,3	18	4,0 12,8 30,9 52,2	10,4	15,4	10	16,9 29,7 24,9 28,6	16,2	9,9	5	33,6 24,1 27,0 15,4	58,5	21,8	15	3,9 15,0 35,2 45,9				
Alempi toimintenkilö	53,7	31,2	20	3,3 9,3 30,0 56,4	7,6	14,0	10	14,6 20,7 37,6 27,2	13,4	9,7	4	37,0 23,1 24,3 15,6	56,5	27,8	20	3,1 12,5 32,4 52,0				
Työntekijä	56,4	29,6	20	5,2 11,1 30,0 53,7	8,3	15,9	8	13,5 31,0 23,6 31,8	10,8	11,5	5	35,0 24,0 23,2 17,7	54,2	28,0	16	4,9 13,4 31,2 50,6				
Eläkeläinen	43,7	46,5	24	7,1 8,9 21,2 62,8	3,3	28,2	12	18,9 15,9 25,1 40,1	5,1	13,9	5	20,0 30,2 29,4 20,4	42,1	44,5	24	7,2 9,0 20,9 62,8				
Työtön, lomautettu	51,4	45,3	20	5,3 10,7 20,4 63,6	7,9	13,6	5	13,4 37,6 19,4 29,6	9,7	12,5	4	37,0 26,5 16,7 19,9	49,6	42,0	20	5,5 12,1 21,0 61,5				
Opiskelija	62,2	44,0	20	6,4 13,3 26,0 54,3	12,8	17,3	10	21,6 22,3 21,7 34,4	13,8	10,0	4	37,5 30,9 14,2 17,4	58,4	38,8	20	7,2 14,5 25,0 53,4				
Kotilautta hoitava tai muu	58,4	31,1	16	3,8 12,0 33,6 50,6	4,0	6,9	5	21,3 46,5 16,8 15,3	7,8	3,9	3	36,1 51,9 12,1	-	56,5	30,9	16	5,2 10,7 33,4 50,6			
Asuinkunnan kuntakoko, asukasta																				
< 4 000	52,3	34,2	20	3,3 12,5 26,6 57,6	7,8	13,7	7	12,3 36,9 18,3 32,6	8,4	14,6	3	42,7 17,0 23,1 17,1	51,0	30,5	20	2,9 15,1 25,4 56,6				
4 000-9 999	55,1	33,9	20	5,8 10,8 28,1 55,4	8,5	13,9	10	19,3 25,0 23,2 32,5	9,4	10,8	5	38,0 17,8 26,6 17,6	52,7	30,9	20	5,4 13,2 29,4 51,9				
10 000-24 999	55,5	37,5	20	5,0 10,8 27,0 57,2	6,3	16,9	10	11,9 27,1 31,1 29,8	10,0	12,3	5	32,9 28,3 21,1 17,7	53,4	34,6	20	5,1 12,2 27,8 54,9				
25 000-99 999	55,5	37,1	20	4,7 12,0 26,2 57,0	7,2	15,7	10	18,9 23,1 29,6 28,4	9,8	11,3	5	30,4 31,1 22,1 16,3	53,1	33,9	20	4,7 13,3 26,9 55,0				
≥ 100 000	53,7	32,8	20	5,7 11,5 28,9 53,9	9,3	17,7	10	17,7 27,0 22,2 33,0	13,2	10,0	5	33,5 27,0 21,7 17,9	51,4	28,2	15	6,0 13,5 30,6 49,9				
Asuinkunnan kuntamuoto																				
Kaupunkimainen kunta	54,9	35,9	20	5,2 11,8 27,4 55,6	8,2	17,0	10	17,3 26,3 25,8 30,6	11,6	10,9	5	33,1 27,6 21,9 17,4	52,5	32,0	20	5,4 13,6 28,4 52,6				
Taajaan asuttu kunta	53,6	31,4	20	5,7 11,5 27,5 55,3	6,5	15,8	10	20,9 22,3 23,3 33,5	8,8	9,2	5	33,3 31,7 21,1 13,9	51,7	28,9	20	5,2 12,1 29,5 53,2				
Maaseutumainen kunta	54,6	35,0	20	4,7 10,0 28,4 56,8	8,5	13,8	10	13,5 29,6 24,4 32,4	9,5	12,6	5	36,2 18,1 25,6 20,2	52,7	31,6	20	4,6 12,9 28,8 53,6				
Asuinkunnan suuruus																				
Etelä-Suomi	53,3	33,1	20	4,7 12,5 28,3 54,5	8,2	17,8	10	13,8 27,5 26,4 32,3	11,0	10,9	5	31,2 28,5 22,8 17,6	50,9	28,8	16	5,2 14,2 30,0 50,6				
Länsi-Suomi	57,1	35,3	20	5,8 11,4 28,3 54,6	7,6	15,3	7	20,8 27,2 25,0 27,0	11,7	12,9	5	31,3 24,4 25,1 19,3	55,0	31,9	20	5,6 12,9 29,4 52,2				
Itä-Suomi	62,2	37,4	20	5,2 9,7 25,9 59,2	7,6	16,5	10	13,6 18,9 25,5 42,0	9,3	9,7	4	42,8 23,7 19,6 13,9	60,7	33,9	20	5,5 10,9 26,3 57,3				
Pohjois-Suomi	57,8	40,8	20	5,9 8,9 24,6 60,2	8,1	11,4	5	27,8 27,2 20,4 24,6	10,2	7,7	4	41,1 27,7 16,0 15,1	55,3	39,1	20	4,4 12,5 23,5 59,6				

Ulkoilua tukevien varusteiden käyttömahdollisuus



KUVIO 3. Ulkoilua tukevien varusteiden käyttömahdollisuus (Sievänen & Neuvonen, 2010, 74)

2.3 Liikuntatottumusten muutos ja trendit

Ulkoilutottumukset ja trendit ovat aineisen muutoksen alla ja niiden tutkiminen on usein ongelmallista. On kuitenkin nähtävissä, että ihmisten vapaa-aika lisääntyy ja yhteiskunnan sekä teollisuuden rakennemuutos jatkuu, jolloin harrastuksiin on käytettävissä yhä vähemmän rahaa. Luonnossa tapahtuva ulkoilu ja kuntoliikunta ovat kuitenkin edullisia ja helposti saatavilla olevia aktiviteetteja. Tutkimusten mukaan lisääntyvästä vapaa-ajasta käytetään liikuntaan jopa 20 %. Halutuin vapaa-ajan liikuntamuoto olisi murtomaahiihto. Merkittävä osa suomalaisista harrastaisi murtomaahiihtoa enemmän, mutta viimeaikaiset leudot talvet ovat ajaneet harrastajat etsimään vaihtoehtoisia liikuntamuotoja. Toiseksi halutuimpana liikuntamuotona pidettiin pyöräilyä ja kolmantena kävelyä. Ilmasto-olojen muutos luo viitteitä, että ulkoilijoiden tarpeet tulevat tulevaisuudessakin muuttumaan. (Karjalainen & Verhe 1995, 19.)

Väestön ikärakenteen muutos ajaa väistämättä kehittämään palveluita ikääntyville. Väestön ikärakenne tuleekin ottaa huomioon liikuntareittien ja infrastruktuurin suunnittelussa. Samoin tulevaisuudessa on pidettävä mielessä nuorten kaupunkilaisten uudenlaisten liikuntamuotojen tarve. Eri liikuntamuodoilla halutaan luonnon ja liikunnan luoma elämys, mutta myös korostaa omaa persoonallisuutta ja elämäntyyliä. (Karjalainen & Verhe 1995, 19.)

2.4 Maastopyöräily jokamiehen oikeutena

Kansalliseen lainsäädäntöömme kuuluvat ainutlaatuiset jokamiehen oikeudet mahdollistavat monipuolisen luonnossa liikkumisen. Luonnon virkistyskäyttö jokamiehen oikeuksiin perustuen onkin erittäin laajamittaista. Jokamiehen oikeuksilla saa liikkua jalan, hiihtäen, pyöräillen tai ratsastaen toisen hallitsemalla maa-alueella, kuten metsissä ja luonnonniityillä. Rauhoittamattomien kasvien sekä luonnonvaraisten sienien ja marjojen kerääminen on sallittua. Alueilla, joilla saa liikkua, saa myös yöpyä ja oleskella tilapäisesti. Vesistöissä saa uida, peseytyä ja veneillä sekä kulkea jäällä. Myös onkiminen ja pilkkiminen ovat sallittuja.

Jokamiehenoikeuksien nojalla ei saa haitata maanomistajan maankäyttöä aiheuttamalla vähäistä suurempaa haittaa. Kulkeminen on kiellettyä pihoilla, istutuksilla ja viljelyssä olevilla pelloilla. Jokaisen kotirauhaa tulee kunnioittaa eikä toisten asumusten läheisyyteen saa leiriytyä. Myös kaikenlainen haitanteko, kuten meluaminen ja roskaaminen, on kiellettyä. Kasvavia puita ei saa kaataa eikä vahingoittaa. Kaatuneiden tai kuivuneiden puiden sekä sammalien ja jäkälien kerääminen on kiellettyä, samoin myös avotulen tekeminen ilman maanomistajan myöntämää lupaa. Omalla toiminnalla ei saa häiritä tai vahingoittaa eläimiä tai lintuja. Myös näiden pesät on jätettävä rauhaan. Ilman asianmukaisia lupia metsästäminen ja viehekalastaminen ovat kiellettyjä. (Tarasti & Tuunanen 2012, 11.)

”Jokamiehen oikeuksien käytännön tulkinnoissa on nähtävissä kolme pääsääntöä:

1. Alueet ovat jokamiehenoikeudella käytettävissä eikä toiminta aiheuta maanomistajalle haittaa.
2. On epäselvää, aiheuttaako toiminta vähäistä suurempaa haittaa tai onko haitan aiheuttamisen riski kohonnut. Maanomistajan kanssa sopiminen on usein tarpeen.
3. Jokamiehenoikeuksilla ei voi toimia, jos toiminta aiheuttaa maanomistajalle todellista haittaa tai toiminta on laitonta.” (Tarasti & Tuunanen 2012, 12.)

Jokamiehenoikeuksilla tapahtuvasta liikkumisesta aiheutuu harvoin maanomistajalle laissa tarkoitettua vähäistä suurempaa haittaa. Tästä syystä myös maastopyöräily ilman maanomistajan lupaa on yleensä sallittua. On kuitenkin hyvä käytäntö sopia maanomistajan kanssa alueen käytöstä, jos maastopyöräilyä tapahtuu usein samalla reitillä tai polulla. Maaston kulutusta voidaan ennaltaehkäistä ohjaamalla pyöräily vain osoitetuille poluille tai alueille. (Tarasti & Tuunanen 2012, 65.)

Yksityinen vai yleinen tilaisuus

Luonteeltaan yksityistä toimintaa olevat tapahtumat voidaan järjestää jokamiehen oikeudella. Maastopyöräilyretki muutaman harrastajan voimin on vielä yksityistä

toimintaa. Tapahtuma kuuluu kokoontumislain piiriin, jos sitä laadun, osanottajamäärän, tai muun seikan perusteella ei voida pitää yksityisenä. Tästä syystä maastopyöräilykilpailuja ei voida pitää yksityisenä tilaisuutena eivätkä ne näin kuulu harjoitettavaksi jokamiehenoikeudella. Tämä edellyttää maankäytöstä tehtäviä sopimuksia maanomistajien kanssa. Tilaisuuden järjestämisessä on myös otettava aina huomioon yleisötilaisuuden järjestäjää koskeva ilmoitusvelvollisuus viranomaisille. (Tarasti & Tuunanen 2012, 108–109.)

”Järjestäjän on tehtävä yleisötilaisuuden järjestämisestä kirjallinen ilmoitus järjestämispaikan poliisille vähintään viisi vuorokautta ennen tilaisuuden alkamista. Poliisi voi hyväksyä myöhemminkin tehdyn ilmoituksen, jos tilaisuuden järjestämisestä ei aiheudu haittaa yleiselle järjestykselle eikä määräajan laiminlyönti vaikeuta kohtuuttomasti poliisille lain mukaan kuuluvien tehtävien täyttämistä. Ilmoitusta ei tarvitse kuitenkaan tehdä sellaisesta yleisötilaisuudesta, joka osanottajien vähäisen määrän, tilaisuuden luonteen tai järjestämispaikan vuoksi ei edellytä toimenpiteitä järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai sivullisille ja ympäristölle aiheutuvan haitan estämiseksi, taikka erityisiä liikennejärjestelyjä.” (Kokoontumislaki 3 luku 14§.)

3 MAASTOPYÖRÄILYN HISTORIA, KEHITYS JA KILPAILUTOIMINTA

Maastopyöräily alkoi kehittyä 1970-luvulla Yhdysvalloissa, Kaliforniassa. Joukko nuoria alkoi ajaa polkupyörillä Mairinin jyrkillä vuoren rinteillä. Pian he keksivät alkaa varustaa pyöriään moottoripyörien osilla, jotta polkupyörien maasto-ominaisuudet paranisivat. Näin leveät renkaat, tehokkaat levyjarrut ja jousitukset löysivät tiensä polkupyöriin ja uusi polkupyörätyyppi oli syntynyt. (Suomen Latu 2014.)

Myös kaupalliset valmistajat kiinnostuivat uudesta kehittyvästä lajista ja toivat pian markkinoille omia mallejaan. Niinpä entistä tukevammia ja maastokäyttöä ajatellen kestävämmät pyöränrungot ja isommat 26-tuumaiset renkaat tulivat markkinoille. Aluksi pyörät kilpailivat suosioista BMX-pyörien (bicycle motocross) kanssa. Maastopyörät yleistyivät kuitenkin harrastajien joukossa juuri suuremman rengaskoon ja paremman maastokelpoisuuden johdosta. (Suomen Latu 2014.)

Suomeen maastopyöräily levisi 1980-luvulla, mutta todellinen lajin läpimurto ja yleistyminen tapahtui vasta 1990-luvulla. Maassamme ensimmäisiä maastopyöräilyn harrastuspaikkoja olivat Saariselän ja Kiilopään tunturit. (Suomen Latu 2014.)

3.1 Maastopyöräilyssä käytettävät pyörätyypit

Maastopyöräilyn tekniikka ja välineet kehittyivät huimaa vauhtia koko 80- ja 90-luvun. Nykyään harrastajilla on valittavanaan lukuisa määrä eri valmistajien vaihtoehtoja. Nykyisin käytössä olevat pyörät voidaan jakaa karkeasti kolmeen eri luokkaan:

1. Joustamattomat maastopyörät eli pyörät, joissa on maastopyörille ominaiset renkaat, vaihteisto ja jarrut, mutta ei jousituksia.
2. Jäykkäperäiset maastopyörät, joilla on edellä mainitut ominaisuudet sekä jousitettu etuhaarukka.

3. Viimeisenä pyörätyyppinä on nopeasti kilpailukäytössä yleistynyt täysjoustomaastopyörä, jossa on edellisten ominaisuuksien lisäksi molempien renkaiden jousitus. (Suomen Latu 2014.)

3.2 Maastopyöräilyn alalajit ja kilpailumuodot

Maastopyöräilyyn on kehittynyt vuosien saatossa lukuisia erilaisia alalajeja ja kilpailumuotoja. Maastopyöräilyn maailmanmestaruuskilpailuja järjestetään jo kahdessatoista eri alalajissa (UCI Cycling regulations 2014, 3). Tässä opinnäytetyön osiossa käsitellään kuitenkin vain Suomessa yleisesti harrastettavia kilpailulajeja. Yleensä maastopyöräilystä puhuttaessa tarkoitetaan cross country -pyöräilyä, jossa ajetaan maastoon muodostuneita vaihtelevia ja teknisesti helppoja polkuja pitkin. Lajia voikin hyvin verrata murtomaahiihtoon. Cross country- tyyppisessä pyöräilyssä on maassamme eniten harrastajia sekä kilpailutoimintaa erilaisissa sarjoissa. (Suomen Latu 2014.)

Cross countryn suosituimpia kilpailumuotoja maassamme ovat:

1. **Cross country marathon –kilpailu (XCM)** alkaa kilpailijoiden sarjakohtaisella yhteislähdöllä. Reitti koostuu helpohkosta polkumaastosta, jolla korkeusvaihtelut tekevät väliin tavallista maastopyöräreittiä raskaampia ja vaativampia osuuksia. Suomen Marathon Cupissa täysmaratonin kilpailumatka on n. 60 km. Kilpailureitti voi olla myös edellistä lyhempi mahdollistaen puolimaratonkilpailun samalla reitillä. Puolimaratonin kilpailumatka on luonnollisesti n. 30 km. Koko matkan kilpailijat kiertävät reitin kahteen kertaan. Kilpailumatkoina voi olla myös lyhempiä minimaratonmatkoja, joihin voivat ottaa osaa aivan vasta-alkajatkin. Myös ultrapitkiä matkoja on joissakin kilpailutapahtumissa. Osanottajamäärältään Suomen suurimmassa kilpailutapahtumassa Tahko MTB:ssä on omat sarjansa jopa 120 km:n ja 180 km:n matkoille. Kilpailuihin vakavasti suhtautuvat pyöräilijät ajavat täyden 60 kilometrin matkan noin kahdessa ja puolessa tunnissa. Kaikki tapahtumien kilpailijat eivät tietenkään ole tavoittelemassa voittoa vaan osallistuvat harrastuksen vakavuuden ja oman kuntonsa mukaan. Näillä kilpailuihin leikkimielisesti suhtautuvilla voi täyden maratonmatkan suorittamiseen mennä useita tunteja. (Maastopyöräily 2014.)

2. Cross country olympic (XCO) on maastopyöräilyn olympialaji. Kilpailu alkaa yhteislähtönä, jonka jälkeen kierretään muutaman kilometrin mittaista kilpailurataa useaan kertaan. Koska kilpailurata on lyhyt ja sitä ajetaan lukuisia kierroksia, on laji hyvin yleisöystävällisen. Radat ovat maratonreittejä huomattavasti vaativampia ja nousumetrejä voi kertyä Suomenkin kilpailuissa n. 100–150 m/kierros. Reitien korkeusvaihtelut tekevät kilpailun haastavaksi ja kilpailijoilta edellytetäänkin hyvän kunnon lisäksi myös paljon teknistä osaamista. Viime vuonna XCO:n miesten sarjoissa ajettiin 4–6 kilometrin reittiä 7 kierrosta. Siten kokonaismatkaksi muodostui 28–42 kilometriä. Kilpailun keston tulee vaihdella sarjasta ja reitien haastavuudesta riippuen 1h – 1h 45min välillä. (Maastopyöräily 2014; UCI Cycling regulations 2014, 10.)

3. Cross country eliminator (XCE) on maastopyöräilyn alalajeista uusin. Kilpailua ajetaan ns. sprinttikilpailuna, jossa lyhyelle radalle lähtee 4-6 kilpailijaa kerrallaan. Vain kaksi nopeinta kilpailijaa pääsee jatkoon ja muiden kisa päättyy siihen. Pudotuspelien jälkeen on jäljellä vain finaalilähtö, joka määrittää kilpailijoiden lopullisen järjestyksen. Kilpailumuoto on hyvin yleisöystävällinen ja näytösluontoinen, koska rata voidaan perustaa jopa kaupunkiympäristöön. (Maastopyöräily 2014.)

4. Maastopyöräenduro on oma kansallinen kilpailulajimme eikä kuulu virallisiin kansainvälisiin kilpailuohjelmiin. Maastopyöräenduro on cross countryä vauhdikkaampaa ja teknisempää. Endurokilpailussa ajetaan useita lyhyitä muutaman minuutin mittaisia erikoiskokeita, joiden yhteisaika on ratkaiseva. Erikoiskokeiden välisistä siirtymisistä ei oteta aikaa. Radat suunnitellaan alamäkipainotteisiksi, jolloin nopeudet kasvavat suuriksi ja pyörän hallinta sekä tekninen osaaminen korostuvat. Monet enduroreitit ovatkin aloittelijoille liian haastavia. Lajin harrastajat käyttävät myös turvallisuutta parantavia suoja- ja panssareita pakollisen kypärän lisäksi. Suomessa kilpaillaan MTB -enduron SM-sarjaa, jonka järjestävä organisaatio on Extreme Bike Association. (Suomen Latu 2014.)

5. Downhill (DH) -pyöräilyllä tarkoitetaan puhdasta alamäkiajoa. Radat kulkevat alamäkeen rakennettuja väyliä ja polkuja pitkin. Radalla on tyypillisesti hyppyreitä, kivikkoja, kallistettuja mutkia ja pudotuksia. Mahdollisuuksia alamäkiajon harrastamiseen Suomessa tarjoavat muutamat laskettelukeskukset. Koska rinteet nousta ylös hisseillä, kutsutaan DH-pyöräilyä usein myös hissipyöräilyksi. Alamäkipyöräilyä on voitava hallita

hyvin suurissa nopeuksissa. Siksi ne ovat rungoiltaan järeitä ja niissä on pitkä jousitus. Lajin vaarallisuudesta johtuen alamäkiajossa käytettävät suojarusteet ovat maastopyöräilyn järeimmät. Tyypillisiä varusteita ovat mm. leukasuojallinenkypärä, selkäpanssari ja hartiasuojat suojaamassa ylävartaloa, polvi- ja kyynärpääsuojat sekä niskatuki. DH-kilpailuissa pyritään ajamaan kilpailureitti ylhäältä alas mahdollisimman nopeasti. Laskuja on kaksi, joista nopeampi aika jää voimaan. (Maastopyöräily 2014.)

Maastopyöräilyn alalajit sekoittuvat monesti keskenään ja niiden rajat eivät ole ehdottomia kuin ainoastaan kilpailutoiminnassa. Harjoituslenkit sisältävät monesti osuuksia niin cross countrystä, kevyestä alamäkiajosta kuin endurostakin. Esimerkiksi Jyväskylän pyöräilyseuran sivuilla sanotaan seuraavaa: ”Usein ajellaan helppoja latupohjia, ja sitten välillä käydään rystistämässä kivikkoista ja juurakkoista polkua. Jyväskylän seudulla teknisesti haastavia reittiosuuksia ei aina voi mitenkään välttää – seudun maastot ovat pääsääntöisesti kivikkoisia ja juurakkoisia.” (Jyväskylän pyöräilyseura 2014.)

3.3 Kilpailutoiminnan organisaatiot

Kansainvälisenä pyöräilyn kattojärjestönä ja organisaationa toimii Kansainvälinen pyöräilyliitto, jonka pääkonttori on Sveitsin Aiglessä. Kansainvälisesti järjestöä kutsutaan ranskankielisellä nimellä Union Cycliste Internationale, joka lyhennetään UCI. Kansainvälisen pyöräilyliiton tavoitteena on pyöräilyn ja siihen liittyvän kilpailutoiminnan kehittäminen kaikkialla maailmassa. Järjestö toimii pyöräilyjärjestöjen yhteisenä kansainvälisenä etujärjestönä. Sen toimintasuunnitelmassa on neljä keskeistä periaatetta:

- Development, kehitys. Johtaa ja kehittää pyöräilyurheilua kaikilla tasoilla.
- Internationalisation, kansainvälistyminen. Järjestön jäsenliitot kattavat koko maailman.
- Ethics, etiikka. Edistää urheilun puhtautta luomalla valmiit, eettisesti hyväksyttävät hallintomallit.
- Excellence, huippuosaaminen. Järjestö pyrkii kaikessa tekemisessään luotettavuuteen ja erinomaiseen asiantuntijuuteen omaa alaansa koskevissa asioissa. (UCI Strategy 2014.)

Kansainvälinen pyöräilyliitto on jakautunut mantereittain hallinnollisesti viiteen keskusjärjestöön (KUVIO 4). Suomi kuuluu hallinnollisesti Euroopan Pyöräilyliiton UEC:n alaisuuteen. (UCI Training guide for Mountain Bike Commissaires, 6.)

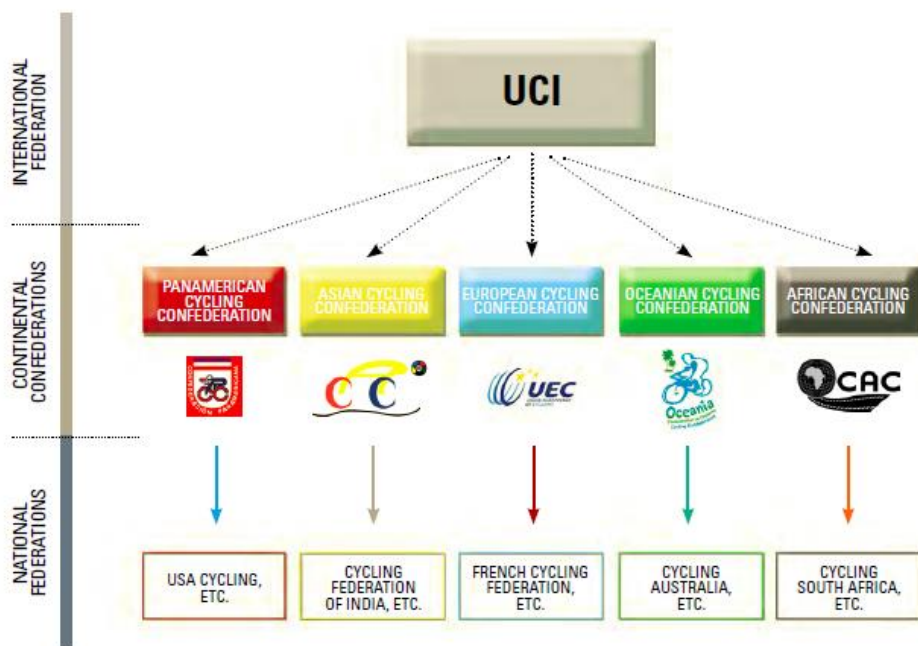


DIAGRAM. Structures from international to national level

Kuvio 4. Pyöräilyorganisaatiot (UCI Training guide for Mountain Bike Commissaires 2014, 6)

Suomen pyöräilyunioni SPU on Suomen kansallinen pyöräilyseurojen edunvalvonta- ja yhteistyöjärjestö. Unioniin kuuluu 140 jäsenseuraa. Järjestö jatkaa jo vuonna 1898 perustetun Suomen Cyklistiliiton tehtäviä. SPU valvoo ja toteuttaa pyöräilylajien kilpailuja kansallisella tasolla. Järjestö vastaa myös kilpailijoiden ja jäsenseurojen yhteyksistä kansainvälisiin kilpailuihin. SPU pyrkii vaikuttamaan kansalliseen liikuntakulttuuriimme usealla eri tasolla. SPU on edustettuna useissa valtakunnallisissa liikuntajärjestöissä, kuten

Suomen Olympiakomitea, Suomen Kuntoliikuntaliitto, VALO ry ja Nuori Suomi ry. (Suomen pyöräilyunioni ry 2014.)

3.4 Kansallisten kilpailujen vaatimuksia

Virallisten maastopyöräkilpailujen järjestämiseen tulee hakea lupaa Suomen Pyöräilyunionilta, joka valvoo maastopyöräilyn kansallista kilpailutoimintaamme. Kilpailuluvan saamiseksi kilpailujen järjestäjän tulee ottaa huomioon suuri määrä säännöstöä ja ohjeita. Tässä yhteydessä on esitetty näistä vaatimuksista keskeisimmät.

Tekninen valvoja

Suomen pyöräilyunioni nimittää kansallisiin kilpailuihin teknisen valvojan, joka toimii kilpailun yhteyshenkilönä ylempiin pyöräilyorganisaatioihin sekä valvoo ja koordinoi kilpailun teknisiä valmiuksia. Kilpailun ylituomari hoitaa teknisen valvojan tehtävät, jos niitä ei ole erikseen nimitetty. Tekninen valvoja tarkastaa ennen harjoituksia kilpailuradan kunnan, pituuden, reittimerkinnot sekä huoltoalueet ja rakennelmat. Tarkastuksessa tulee erityisesti painottaa turvallisuusnäkökohtia. Tekninen valvoja toimii kilpailun järjestäjän konsulttina, eikä tämä muuta järjestäjän vastuuta. Teknisen valvojan esitarkastuksesta laaditaan raportti, joka tulee toimittaa SPU:n maastopyöräkoordinaattorille. Tekninen valvoja vastaa, että esitarkastuksessa esille tulleet epäkohdat korjataan. Hän vastaa myös kilpailuradan mahdollisista muutoksista. (UCI Cycling regulations 2014, 6-7.)

Kilpailun kulku

Kilpailutoimistossa tarkistetaan kilpailuun osallistuvien kilpailulisenssit ja mahdolliset kilpailumaksut. Kilpailuradan kartan ja korkeuseroja kuvaavan kaavion tulee myös olla nähtävillä kilpailutoimistossa. Kilpailutoimiston on hyvä sijaita lähtöalueen välittömässä läheisyydessä. Kilpailuradalla harjoittelu on sallittua vasta, kun kilpailijalta on tarkastettu

lisenssi ja hänellä on kilpailunumero näkyvillä. Tapahtuman järjestäjä laatii kilpailun osallistujista lähtölistan. Lähtölistasta tulee selvittää kilpailijoiden nimi, kilpailusarja ja matka, sekä lähtöaika. (UCI Cycling regulations 2014, 7.)

Lähtö ja lähtöalue

Järjestäjän tulee myös huolehtia lähtö- ja maalialueiden esteettömyydestä. Näillä alueilla ei saa olla mitään, mikä voisi aiheuttaa vaaraa tai kilpailijan kaatumisen tai yhteentörmäyksen. Lähtö ja maali merkitään selvästi käyttämällä näitä osoittavia banderollikankaita, jotka nostetaan vähintään 2,5 metrin korkeuteen. Banderollin tulee ylettyä koko lähtöalueen yli. Banderollin alle maahan merkitään lähtö- tai maaliviiva. Lähtöalueen tulee olla kahdeksan metriä leveä 150 metrin matkalta, 50 metriä ennen lähtöviivaa ja 100 metriä lähtöviivan jälkeen. Radan kapenemiseen lähden jälkeen on myös kiinnitettävä huomiota, että yhteislähtö voi tapahtua sujuvasti. Kilpailurata aidataan 100 metriä ennen lähtöä tai maalia sekä 50 metriä näiden jälkeen. Maalialueen tulee olla vähintään 4 metriä leveä 50 metriä ennen maaliviivaa sekä 20 metriä maaliviivan jälkeen. Kilpailurata tulee merkitä erityisen selvästi ja huolellisesti kilometri ennen maalialuetta. Maalialueelle tulee varata ja merkitä paikat myös toimitsijoille ja esimerkiksi kuvaajille. (UCI Cycling regulations 2014, 15–16.)

Nimenhuuto ja lähettäminen

Lähtöalueen läheisyyteen tulee varata alue nimenhuutoa varten. Kilpailijoiden on voitava lämmitellä nimenhuudon aikana. Alueen tulee olla tähän riittävän kokoinen kilpailun osallistujamäärä huomioon ottaen. Ajajat voidaan kutsua lähtöön aikaisintaan 20 minuuttia ennen lähtöä. Aika voi olla lyhempi, jos osallistujia on vähän. Lähtökutsun alkamisesta kuulutetaan viisi ja kolme minuuttia ennen sen alkamista. Kilpailujen ylituomari päättää, kuinka monta kilpailijaa voi asettua rinnakkain lähtöriveille. Kilpailija voi kuitenkin päättää itse sijoittumisestaan määrätylle lähtöriville. Ajajat ryhmittyvät näin haluamaansa kohtaan nimenhuutojärjestyksessä. Lämmittely itse lähtöalueella on kielletty. Lähtömerkki

annetaan lähetyspistoolilla, tai jos sitä ei ole käytettävissä, niin pillillä. Ennen lähtöä on ilmoitettava aika lähtöön kolmen, kahden ja yhden minuutin kohdalla sekä 30 sekuntia ja 15 sekuntia ennen lähtömerkkiä. Jos kilpailuiden osallistujissa on useita kansallisuuksia, ohjeet ja kuulutukset annetaan myös vähintään englannin kielellä. (UCI Cycling regulations 2014, 8.)

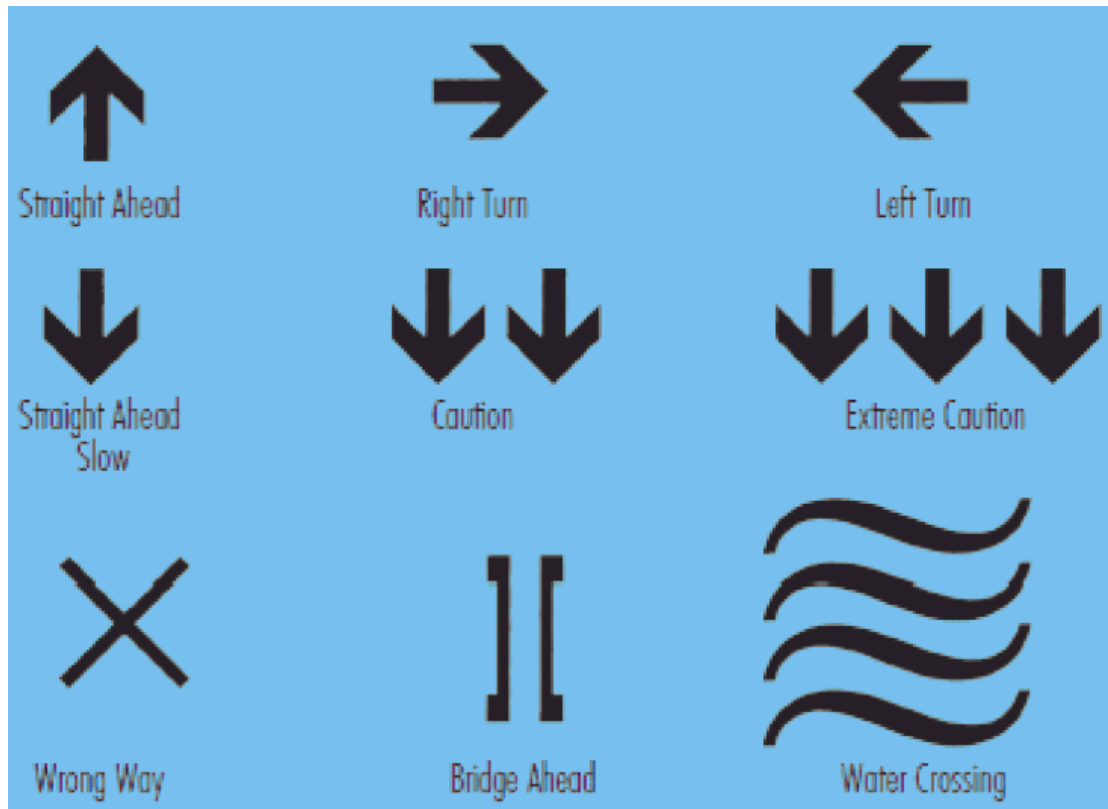
Kilpailijoiden käyttäytyminen

Ajajien tulee käyttäytyä urheilijamaisesti, eikä kilpailija saa estää tai hidastaa itseään nopeampaa kilpailijaa ohitustilanteessa. Poistuessaan kilpailuradalta osallistujan tulee palata radalle samasta kohtaa mistä poistuikin. Radalta poistuminen voi kuitenkin johtaa suorituksen hylkäämiseen ylituomarin päätöksellä. Kilpailijat eivät saa roskata kilpailualueita ja muutenkin tulee toimia luontoa kunnioittavasti. Jos joku syyllistyy radan muuttamiseen, hänet tulee poistaa kilpailusta ja hänen suorituksensa hylätä. Kilpailuissa on kiellettyä käyttää radioyhteyttä toisiin osallistujiin. Naulojen ja ruuvien kiinnittäminen pyörän renkasiin on myös kiellettyä, samoin muunlaisten kuin suorien ohjaustankojen käyttäminen. Ohjaustangoissa saa kuitenkin olla ns. nousukahvat. (UCI Cycling regulations 2014, 8–9.)

Kilpailuradan merkitseminen ja merkinantokyltit

Kilpailuradan tulisi kulkea vaihtelevissa ja mäkisissä maastoissa. Kilpailuradalla voi olla osuuksia päällystetyillä autoteillä. Päällystettyjen teiden osuus ei saa kuitenkaan ylittää 15 prosenttia reitin kokonaispituudesta. Pääsääntöisesti kilpailureitin tulisi kulkea luonnollisia metsäpolkuja pitkin, joita voi ajaa myös huonoissa sääolosuhteissa. Rata ei saa muuttua vaaralliseksi huonossa säässä ja radalla on oltava vaihtoehtoisia kulku-uria paikoissa, joita sääolosuhteet hankaloittavat. Polkuosuuksilla, joilla on vain yksi ajoura, on luotava ohituspaikkoja säännöllisin välimatkoin. (UCI Cycling regulations 2014, 13.)

Kilpailurata tulee merkitä maastoon niin hyvin, että radan seuraaminen tapahtuu vaivattomasti. Merkitseminen tapahtuu merkinantotauluilla (KUVIO 5). Merkinantotaulussa on valkoisella tai keltaisella pohjalla musta nuoli osoittamassa kulkusuuntaa. Kansallisissa kilpailuissa taulukon tulee olla vähintään paperikoko A4 eli noin 30cm x 20cm. Merkinantotauluilla ilmaistaan oikeat kulkusuunnat, risteykset, vaaralliset kohdat ja muut kilparadalla huomioon otettavat seikat. Merkinantotaulut asetetaan hyvin havaittaviin paikkoihin ainakin 1,5 metrin korkeuteen ja aina kilparadan oikealle puolelle. Ainoastaan oikealle tapahtuvan käännöksen merkinantokyltit sijoitetaan radan vasemmalle puolelle. Merkinantokyltit sijoitetaan noin kymmenen metriä ennen risteystä, risteuksen kohdalle, sekä oikeaa kulkusuuntaa osoittava merkinantokyltti noin kymmenen metriä risteuksen jälkeen. Varmuuden vuoksi on hyvä asettaa väärää kulkusuuntaa osoittavat merkit kymmenen metrin päähän risteuksen väärille kulku-urille. Väärää kulkusuuntaa osoittava merkki on samaisella pohjalla oleva X-kirjain. Vaaraa ja vauhdin hiljentämistä tarkoittavassa merkinantotaulussa on alaspäin osoittava nuoli. Tavallista vaarallisempi kohta merkitään kahdella alaspäin osoittavalla nuolella ja erittäin suurta vaaraa osoittavassa merkinantotaulussa on kolme alaspäin osoittavaa nuolta. Kaikki vaaraa ilmaisevat merkit asetetaan 10–20 metrin päähän ennen vaarallista kohtaa. Merkinantotauluilla ilmaistaan myös edessä olevat sillat ja vesiesteet. (UCI Cycling regulations 2014, 9, 14.)



KUVIO 5. Merkinantokyltit ylärivissä: Aja suoraan, käänny oikealle, käänny vasemmalle. Keskirivissä: hiljennä, vaarallinen kohta, erittäin vaarallinen kohta. Alarivissä: väärä suunta, silta edessä, vesieste. (UCI Cycling regulations 2014, 14.)

Jyrkänteet, pudotukset ja puiset rakenteet kilparadalla

Vaaraa aiheuttaviin jyrkänteisiin ja pudotuksiin ajaminen on estettävä. Merkitsemiseen käytetään muovisia sauvoja, jotka ovat noin kahden metrin mittaisia ja väriltään punaisia. Laajemmissa jyrkänteissä voidaan käyttää myös turvaverkkoa, jonka silmäkoko on enintään 5cm. Radalla vaaraa aiheuttavat rakenteet, esimerkiksi kivet, kannot ja oksat, on poistettava, suojattava tai merkittävä selvästi. (UCI Cycling regulations 2014, 9, 14–15.)

Merkitsemiseen voidaan käyttää biohajoavaa räikeän punaista maalia. Sillat, rampit ja muut puiset rakenteet tulisi käsitellä erityisellä pitomaalilla kilpailijoiden turvallisuuden parantamiseksi. Kilpailuradan tulee olla merkittynä täydellisesti 24 tuntia ennen kilpailun alkamista. (UCI Cycling regulations 2014, 15.)

Turva-alueet

Kuviossa 6 on esitetty rataosuus, jolla ajetaan poikkeuksellisen suurella nopeudella. Näillä alueilla voidaan erottaa erillinen turva-alue kilpailijoiden ja yleisön suojaamiseksi. Turva-alue on kilparadan laidasta vähintään kahden metrin levyinen alue, joka erotetaan lippusiimalla rata-alueesta seuraavasti. (KUVIO 6.)



Kuvio 6. Turva-alue (UCI Cycling regulations 2014, 15)

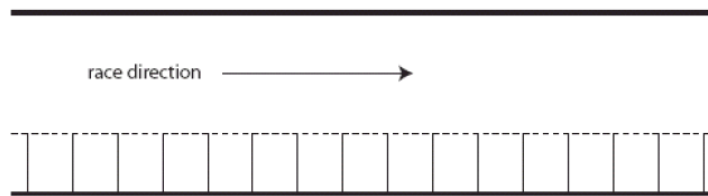
Radan ylitse ei saa kulkea ilmatäytteisiä mainoskaaria. Kilpailujen järjestäjän on varattava kilpailijoille myös mahdollisuus pyörien pesemiseen. Kilpailuradan tulisi olla erillään kilpailupaikalla järjestettävistä muista tapahtumista. Mikäli tätä ei voida täysin välttää, tulee aikataulu suunnitella siten, että rata on vapaa ja esteetön sekä harjoituksissa että kilpailuissa. (UCI Cycling regulations 2014, 9.)

Kilpailunaikainen huolto

Kilpailijoiden ja välineiden huoltotoimenpiteet tulee suorittaa näille varatuilla ja merkityillä alueilla. Alueiden sijainnista päättää tekninen valvoja tai ylituomari kilpailun johtajan kanssa. XCO-kilpailuissa huoltopisteitä tulee olla kaksi ja XCM-kilpailuissa kolme. Huoltopisteiden tulee sijaita tasaisin välimatkoin. Huoltopiste tulee voida myös sivuuttaa pysähtymättä ja esteettömästi, joten alueen tulee olla riittävän leveä, ettei se hidasta tai vaikeuta kilpailijoita. Huoltopisteiden sijainnissa kannattaakin suosia pitkiä

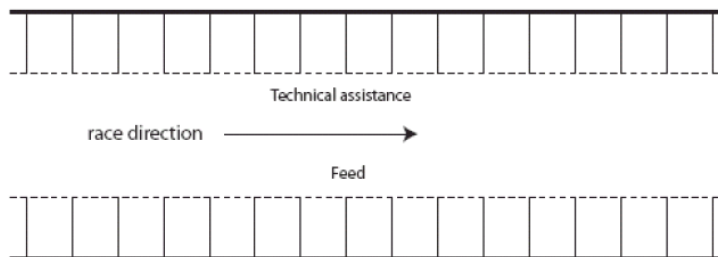
tasaisia suoria tai loivia ylämäkiä. Vaaratilanteiden välttämiseksi näkyvyyden tulee olla alueella hyvä. Lisäksi ylimääräisten henkilöiden päästämistä huoltoalueille kannattaa rajoittaa. Kansainvälisissä kilpailuissa onkin huoltoalueille usein käytössä erilliset passit, joita myönnetään ainoastaan yksi kilpailijaa kohden. Huoltoalueiden perustamiseen käytetään seuraavia menetelmiä (KUVIO 7). (UCI Cycling regulations 2014, 15-16.)

- Yhdensuuntainen kilpailurata. Huoltoalue on perustettu radan oikeaan laitaan.

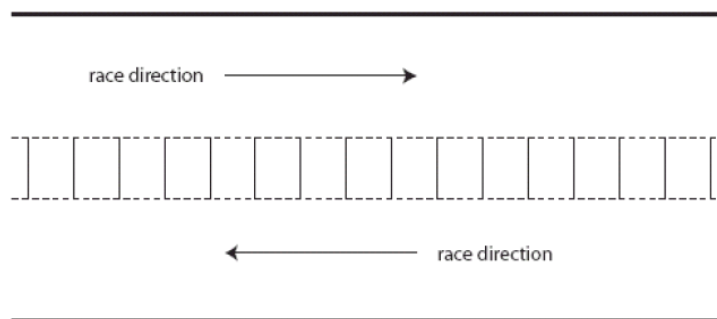


- Yhdensuuntainen kilpailurata. Huoltoalueet on perustettu radan molemmille puolille.

-



- Kahdensuuntainen kilpailurata. Huoltoalue on perustettu kilparatojen väliin.



KUVIO 7. Huoltoalueiden perustamismenetelmät (UCI Cyclin gregulations 2014, 16)

Huoltajan ja kilpailijan välinen fyysinen kontakti on sallittua ainoastaan huoltoalueilla. Huoltaja ei saa juosta kilpailijan rinnalla edes huolto-alueella. Ruoka ja juoma tulee ojentaa paikallaan kilpailijan käteen. Kilpailijoita ja pyöriä ei saa kastella vesisuihkuilla edes huoltoalueilla. Ajolasit saa vaihtaa ainoastaan huoltoalueilla. Kilpailija ei saa palata kilparataa taaksepäin huoltoalueelle. Ainoastaan huoltoalueen sisällä taaksepäin ajaminen on sallittua, eikä se saa aiheuttaa haittaa toisille kilpailijoille. Väärästä ajosuunnasta kilparadalla voi seurata kilpailusuorituksen hylkääminen. Kilpailunaikaisessa teknisessä huollossa sallitaan pyörän korjaus ja osien vaihtaminen pyörän runkoa lukuun ottamatta. Koko pyörän vaihtaminen on näin ollen kiellettyä. Maaliviiva on myös ylitettävä käyttäen samaa ohjaustankonumeroa kuin lähdössä. (UCI Cycling regulations 2014, 17–18.)

Kilpailija voi pitää kilparadalla mukanaan pienen määrän korjausvälineitä tai esimerkiksi renkaiden sisäkumin. Kilparadalla mukana kuljetettavat välineet eivät saa aiheuttaa vaaraa. Pääsääntöisesti huoltotarvikkeet ja -välineet sekä -toimenpiteet tulee keskittää huoltoalueelle. Siellä huollon voi suorittaa kilpailija itse, nimetty mekaanikko tai saman joukkueen tai seuran jäsen. Kilpailuradalla teknistä huoltoapua voi antaa ainoastaan saman seuran tai joukkueen jäsen. (UCI Cycling regulations 2014, 18.)

Kilpailujen ensiapu

Kilpailuissa tulee olla vähintään seitsemänhenkinen ensiapuryhmä. Kansallisissa kilpailuissa on myös otettava huomioon, että ambulanssi voi saavuttaa kilpailualueen kohtuullisessa ajassa. Ensiapupisteiden ja niiden henkilökunnan on erotettava selvästi muista henkilöistä. Ensiapuryhmän tulee voida olla radioyhteydessä muuhun kilpailun organisaatioon, ja ennen kilpailua on pidettävä kilpailun johdon ja turvallisuudesta vastaavien henkilöiden yhteinen kokous. (UCI Cycling regulations 2014, 18–19.)

Ensiapuryhmä tai ryhmiä sijoitetaan kilpailuradan kriittisiin ennalta harkittuihin kohtiin. Suunnittelussa on muistettava riskit sekä loukkaantuneiden nopea ensiapu ja evakuointi. Kilpailun järjestäjän on huolehdittava, että ensiapuryhmällä on käytössään kilpailualueen kartta. Kilpailuradalla järjestettävien virallisten harjoitusten aikana on myös ensiapuryhmän oltava paikalla. (UCI Cycling regulations 2014, 18–19.)

Ratavalvojat

Kilpailun järjestäjän tulee varata kilpailureitille riittävästi ratavalvojia. Ratavalvojat vastaavat omalta osaltaan kilpailijoiden ja kilpailun yleisön turvallisuudesta. Ratavalvojien tulee olla täysi-ikäisiä. Kilparadan turvallisuuden parantamiseksi ratavalvojat pyritään sijoittamaan siten, että heillä on näköyhteys toisiinsa tai ainakin radan onnettomuuksille alttiisiin kohtiin. Ratavalvojat varustetaan radiopuhelimella, värikkäällä liivillä, punaisella ja keltaisella lipulla sekä pillillä. (UCI Cycling regulations 2014, 18, 24–25.)

Pillillä ilmoitetaan kilpailijan saapumisesta lyhyellä voimakkaalla vihellyksellä. Keltaisella lipulla varoitetaan kaatuneesta kilpailijasta tai muusta radalla olevasta yllättävästä esteestä, joka edellyttää vauhdin hidastamista. Onnettomuuden sattuessa ratavalvojan tehtävänä on pysäyttää kilpailijat punaista lippua käyttäen, hälyttää ensiapuryhmä sekä raportoida tapahtuneesta kilpailun johtajille. (UCI Cycling regulations 2014, 24–25.)

4 ULKOILUREITTIEEN SUUNNITTELU, PERUSTAMINEN JA MENETELMÄT

Liikuntareitit ja -palvelut ovat keskeinen osa yhteiskunnan peruspalveluja. Reitit syventävät ihmisen suhdetta luontoon, opettavat vastuullisuutta ja luovat usein myös vetovoimatekijän, joka näkyy lisääntyneinä matkailutuloina. Reitit helpottavat ja ohjaavat maastossa liikkumista. Tämä vähentää alueiden kulumista ja suojelee näin osaltaan luontoa. Ulkoilun helppoutta ja mukavuutta lisäävät myös valmiit rakennetut ympäristöt, kuten levähdys- ja tulentekopaikat. Rakennetut ympäristöt parantavat liikkumisen turvallisuutta ja minimoivat eksymisen mahdollisuutta. Rakenteet lisäävät myös psyykkistä turvallisuudentunnetta. (Karjalainen & Verhe 1995, 21.)

Hyvin suunniteltujen reittien kysyntä on kasvussa, mutta mahdollisia luonnon alueita on rajallisesti. Tästä johtuen samalle alueelle voi kohdistua useanlaisia maankäyttöpaineita. Hyvä suunnittelu edistää kuitenkin maan monikäyttöisyyttä ja samalle alueelle voidaan sijoittaa useita erilaisia toimintoja. Tarkalla suunnittelulla voidaan myös ennalta ehkäistä virkistysmuotojen välisiä konflikteja. (Karjalainen & Verhe 1995, 23.)

4.1 Tiedon kerääminen suunnittelua varten

On hyvä hahmotella tulevan reitin käyttäjäkunta ja heidän tarpeensa mahdollisimman tarkasti, minkä jälkeen siirrytään yleissuunnitelman laadintaan. Yleissuunnitelma lähtee liikkeelle taustatietojen keräämisellä. Taustatietojen kokoamisessa pyritään ottamaan huomioon kaikki seikat, jotka voivat vaikuttaa tulevan reitin linjauksiin. Tällaisia reittiin merkittävästi vaikuttavia seikkoja voivat olla esimerkiksi käytettävissä oleva budjetti, aluetta koskevat suojeleohjelmat ja suunnitelmat, maanomistus, luonnonolot ja alueen palvelut. On hyvä haastatella alueen asukkaita ja maanomistajia jo hankkeen varhaisessa vaiheessa ja kerätä taustatietoa olosuhteista myös heiltä. (Karjalainen & Verhe 1995, 75–77.)

Arvokkaat luonnonkohteet arvioidaan ja kartoitetaan. Huomiota tulee kiinnittää myös alueisiin, jotka eivät todennäköisesti tule kestäämään reitin aiheuttamaa kulutusta. Kulutuksen kestävyuden arvioinnissa voidaan käyttää apuna maaperän, metsätyypin ja kasvillisuuden kartoituksia, jos näitä on alueelta saatavilla. Itse reittiä hahmoteltaessa on hyvä muistaa, että pinnanmuodot lisäävät reitin vaihtelevuutta ja luovat monesti kaivattua haastetta. Tästä syystä melko vaikeakulkuisiakaan kohteita ei kannata liiaksi yrittää välttää, vaan näiden kulkukelpoisuutta voidaan parantaa maan muokkauksella tai rakenteilla. Rakenteista yleisimmin käytettyjä ovat erilaiset sillat, portaat ja pitkospuut. (Karjalainen & Verhe 1995, 75–77.)

Maanmuokkauksen menetelmistä pinnan tasoittaminen ja päällystäminen sekä täytemaan käyttäminen ovat yleisimpiä. On hyvä ottaa huomioon erilaisten sääolojen ja vuodenaikojen vaikutus reittiin ja sen haastavuuteen. Esimerkiksi keskikesän pieni puro voi olla ylitsepääsemätön este aina keväisin ja syksyisin. Monesti maastokäynnit ovat ainoa keino selvittää ja arvioida reitin kulkukelpoisuutta. Linjauksissa on tärkeää muistaa maisemalliset ja kulttuuriset arvot. Niillä on merkitystä niin reitin käyttäjien kuin alueen asukkaiden ja maanomistajien kannalta. Usein nämä tekijät ovat reitin suunnittelun peruslähtökohtia ja ne luovat reitin pääasiallisen motiivin ja vetovoimatekijän. (Karjalainen & Verhe 1995, 77.)

Toimiva reitti tarvitsee tuekseen myös laajan tukipalveluiden verkoston, johon kuuluvat muun muassa kohteen saavutettavuus julkisilla kulkuyhteyksillä, virkistys- majoitus- ja ohjelmapalvelut. Palveluverkoston kuuluvat myös alueen yrittäjät sekä liikunta- ja vapaa-ajan organisaatiot. Lähtökohtana on hyvä pitää sitä, että mahdollisimman moni pystyisi hyödyntämään tulevaa reittiä omassa toiminnassaan. Siten reitin käyttöaste pysyisi korkeana. Palveluverkoston suunnittelulla voidaan vaikuttaa merkittävästi reitin tuomaan taloudelliseen hyötyyn. Tulevan reitin sijoittuminen jo olemassa oleviin reitteihin, polkuverkostoihin sekä mahdollisiin liitännäisalueisiin ja väyliin on syytä ottaa huomioon jo suunnittelussa. Reitin alku- ja päätepisteiden olisi hyvä sijaita alueilla, joilla on jo olemassa olevia reittejä, jatkoyhteyksiä ja palveluita. (Karjalainen & Verhe 1995, 77–78.)

4.2 Ulkoilureitin perustamisen menetelmät

Ulkoilureitin perustaja ja maanomistaja ovat yleensä eri tahoja. Vain harvoja ulkoilureittejä on voitu perustaa ilman, että mennään ulos reitin perustajan hallinnassa olevilta maa-alueilta. Ainoastaan valtio ja jotkin harvat kunnat ovat pystyneet perustamaan reittejä hankkimatta maankäyttöoikeuksia yksityisiltä. Suomessa kunnat voivat perustaa reittejä yksityisille tai valtion omistamille alueille. Kuntahallinnossa reitin suunnittelu voidaan aloittaa laatimalla osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jossa sovitaan työjärjestyksestä. Kunnan liikuntatoimi tulisi kirjata siihen osalliseksi, jolloin tieto kaavahankkeen etenemisestä välittyy mukana olijoille koko suunnitteluprosessin ajan (Hentilä 2011, 2). (Karjalainen & Verhe 1995, 81.)

Tulevan reitin maanomistajat on myös hyvä selvittää heti suunnittelun alussa. Maanomistajien suhtautuminen reittihankkeisiin voi olla hyvin kirjavaa. Joskus suunnitelmista on jopa luovuttu tai ainakin niitä on merkittävästi muutettu maanomistajien noustua vastustamaan hanketta. Maanomistajat on hyvä sitouttaa reitin suunnitteluun jo hankkeen alkuvaiheessa korostamalla reitin tuomia etuja. Heillä on usein myös hyviä ehdotuksia reitin linjaukseen. Maanomistajat voivatkin hyötyä reitistä monin eri tavoin. He voivat esimerkiksi saada suoraa vuokratuloa reitin maankäytöstä tai palkkatuloa reitin ylläpitoon liittyvistä toimista. Maanomistajien on hyvä myös tietää, että reitti kanavoi alueen kulkijoita samoille poluille ja arvokkaampi metsäluonto saa näin olla rauhassa. Merkityt tulentekopaikat vähentävät tehokkaasti luvattomia tulipaikkoja ja toimiva jätehuolto pitää roskaamisen kurissa. Asioiden esittämisen tahdikkuudella ja asioita esittelevän henkilön persoonalla voi olla myös vaikutusta maanomistajien suhtautumiseen. Yksityisessä omistuksessa oleville maa-alueille voidaan ulkoilureitti perustaa kahdella eri tavalla. Keinot ovat vapaaehtoinen sopimusmenettely reitinperustajan ja maanomistajan välillä tai huomattavasti muodollisempi ulkoilureittitoimitus. (Karjalainen & Verhe 1995, 81.)

4.2.1 Sopimusmenettely

Sopimusmenettelyssä luodaan vapaaehtoinen sopimus maanomistajan kanssa. Tämä edellyttää luonnollisesti maanomistajan myötämielistä suhtautumista tulevaan reittiin. Sopimusosapuolten oikeusturvan takaamiseksi sopimukset on syytä tehdä aina kirjallisesti. Sopimuksien sisällössä on pyrittävä tuomaan esille sopijaosapuolten oikeudet ja velvollisuudet mahdollisimman tarkasti ja yksiselitteisesti. Sopimusten sisältö voi vaihdella eri maanomistajien välillä, mutta riitojen ja eripurauksen välttämiseksi on pyrittävä tasapuolisuuteen kaikkien maanomistajien kanssa. (Karjalainen & Verhe 1995, 82.)

Maanomistajan kanssa tehtävän sopimuksen tulisi sisältää ainakin seuraavat seikat:

- Reitin käyttötarkoitus.
- Reitin kulku ja leveys maastossa, liitännäisalueiden pinta-alat ja sijainti.
- Raivaus- ja rakentamistoimet, rakennustyön ehdot ja koneiden käyttö.
- Rakentamisesta ja ylläpidosta vastuussa olevat tahot.
- Reitin käyttöä haittaavista toimenpiteistä ilmoittaminen.
- Palovakuutus.
- Vastuu luonnolle aiheutuvista vahingoista.
- Ehdot maa- ja metsätaloudelle ja muulle maankäytölle.
- Korvaukset ja niiden perusteet.
- Sopimuksen voimassaoloaika ja irtisanomistapa.
- Menettely maanomistajan vaihtuessa.

(Karjalainen & Verhe 1995, 82.)

Maanomistajat eivät usein tee mielellään pitkiä kirjallisia sopimuksia, koska katsovat niiden rajoittavan ja vaikeuttavan omaa metsätaloutta. Heillä voi olla myös aatteisiin ja vanhoihin käytäntöihin perustuvia vahvoja näkemyksiä maankäyttöä ohjaamassa. Sopimukset tulisi pyrkiä tekemään toistaiseksi voimassaoleviksi. Ne olisi hyvä muotoilla sitomaan myös mahdollista uutta maanomistajaa. Näin välttyttäisiin esimerkiksi sukupolvenvaihdosten tuomilta hankaluuksilta. Pääsääntöisesti maanomistajat ovat suostuneet sopimusmenettelyihin vastikkeetta. Valmiita sopimusmalleja on saatavissa

Suomen Kuntaliitosta tai Maataloustuottajien Keskusliitosta. (Karjalainen & Verhe 1995, 82.)

4.2.2 Ulkoilureittitoimitus

Ulkoilureittitoimituksessa reitti otetaan osaksi kunnallista kaavoitusta. Kuntien oikeus perustaa ulkoilureittejä perustuu ulkoilulakiin. Ulkoilureitti suunnitellaan ja asia etenee kuntahallinnossa ja päätöksenteossa kuten muutkin kaavoitusasiat. Ulkoilureittisuunnitelman valmistuttua pidetään ulkoilureittitoimitus, jossa reittisuunnitelma viedään alueellisen Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskuksen (ELY-keskus) vahvistettavaksi. ELY -keskukselta saadun vahvistuksen jälkeen reittitoimitusta haetaan vielä Maanmittauslaitokselta, joka viimekädessä virallistaa reitin. Näin ollen ulkoilureittitoimitus on sopimusmenettelyä huomattavasti virallisempi ja lopullisempi, mutta myös kankeampi menettely, koska se sisältää suuren määrän eritasoista virkamiestyötä. Reittitoimitus mahdollistaa reitin perustamisen maanomistajan vastustuksesta huolimatta. Tuleekin aina tarkkaan harkita, ryhdytäänkö ulkoilureittitoimituksen edellyttämään raskaaseen prosessiin vai voidaanko vielä edetä sopimusoikeudellista tietä. Pakkokeinojen käyttäminen yksittäistä maanomistajaa vastaan voi johtaa muiden maanomistajien halukkuuteen edetä sopimusmenetelmin. (Karjalainen & Verhe 1995, 82–83.)

Pakkokeinojen ohella virallinen ulkoilureittitoimitus tulee kysymykseen, kun halutaan varmistaa reitin säilyminen tulevaisuudessa. Tällaisia tilanteita ilmenee etenkin kaupunkien ympäristöissä, joissa erilaiset maankäyttömuodot kilpailevat keskenään. Maakunnissa ulkoilureittitoimitusta on jouduttu käyttämään vain harvoin. Ulkoilureittitoimituksen sisällössä sovitaan samoista asioista kuin sopimusmenettelyssäkin. Huomionarvoista on kuitenkin, että maanomistajille maksetaan yleisesti korvauksia käyttöoikeuden luovuttamisesta ja siitä aiheutuvista haitoista. Menettelyihin on haettu mallia yksityistielain korvauskäytännöistä. Lainsäädännöllisesti ulkoilureittia voidaankin verrata kevyenliikenteen väyliin. (Karjalainen & Verhe 1995, 82–83.)

4.3 Pintamateriaalit, maanmuokkaus ja menetelmät

Ulkoilureitin pintamateriaalin valinta riippuu aina reitin käyttötarkoituksesta. Virkistysalueiden pyöräilyreiteillä pintamateriaalina käytetään yleisesti soraa tai kivituhkaa. Luonnonmukainen polku on kuitenkin usein lähtötilanteena reittiä perustettaessa. Tällainen polku voi usein olla käyttötarkoitukseensa joko täysin valmis tai reitti voi sisältää vain hieman kunnostettavia kohteita. Reittiä voidaan kuitenkin joutua raivaamaan, tai sinne voidaan jättää tahallisesti juurakoita ja kivikoita reitin halutusta luonteesta ja käyttötarkoituksesta riippuen. Reitin eri osuuksilla polun laadun ei tulisi kuitenkaan merkittävästi vaihdella. Tästä johtuen kunnostustoimenpiteet tulee toteuttaa aina koko reitin matkalle. Polun pohjan on kestävä hyvin kulutusta, eikä se saa pehmentyä tai muuttua liejuksi kosteallakaan kelillä. Kosteimmat kohdat onkin hyvä kiittää jo suunnitteluvaiheessa tai rakentaa kosteikat ylittäviä rakenteita, kuten siltoja ja pitkospiuta. (Karjalainen & Verhe 1995, 101.)

Toisena menetelmänä on maanmuokkaus. Kulutusta kestävämpiin tai kosteudesta pehmeneviin kohtiin levitetään pohjalle riittävä ja tasoittava sorakerros. Sorakerroksen pinnalle asetetaan suodatinkangas, jonka päälle tulee vielä noin kymmenen senttimetriä soraa tai kivituhkaa (KUVIO 8). Muokattavissa kohteissa on aina mietittävä erikseen käytettävän menetelmän laajuus. Kulutukselta suojattaviin kohtiin riittää usein pelkkä sora- tai kivituhkakerros. Kivennäisaineet tiivistyvät vasta ajan kuluessa ja niitä tuleekin lisätä reitille aina tarpeen vaatiessa, kunnes haluttu lopputulos on saavutettu. (Karjalainen & Verhe 1995, 101–103.)



KUVIO 8. Suodatinkangas, jonka päälle tulee sorakerros (Metsähallitus)

Kapean reitin maanmuokkauksessa on syytä käyttää pienoistraktoria tai jotakin muuta kevyttä työkonetta. Metsäpolkujen kunnostaminen onnistuu hyvin myös mies ja lapio -menetelmällä. Pääsääntönä on, että ympäröivä luonto pidetään mahdollisimman turmeltumattomana. Siksi vältetään liian raskaiden menetelmien käyttöä. Reitin rakenteiden kantavuus tulee mitoittaa myös huoltomenetelmien mukaan. Sillat ja pitkospuut sijoitetaan reitille niin, että ne voidaan tarvittaessa kiertää huoltoreittiä käyttäen. Moottorikelkalla ja mönkijällä huollettavat reitit vaativat kahden metrin leveydeltä vapaata tilaa. Käytettävät koneet voivat painaa useita satoja kiloja, joten on otettava huomioon, että reitin rakenteet kestävät niiden painon. (Karjalainen & Verhe 1995, 97.)

Reitin leveys

Ulkoilureitin leveyden mitoituksessa on muistettava käytettävien liikkumismuotojen vaatimukset ja näiden turvallisuusnäkökohdat. Myös reitin käyttäjien määrä tulee arvioida jo suunnitteluvaiheessa. Vilkkailta osuuksilla on hyvä mahdollistaa kaksisuuntainen liikenne ja ottaa huomioon mahdollinen huoltoajoneuvojen tarve. Alueiden, joissa liikenopeus on suuri, tulee olla avarrettuja ja näkyvyyden on oltava riittävä. Lisäksi risteysalueilla on hyvä parantaa näkyvyyttä raivaamalla puustoa, koska kulku-uralta tulisi nähdä risteävälle uralle hyvissä ajoin ennen näiden kohtaamista. Sisäkaarteissa näköyhteyden tulisi säilyä yksittäisten puiden lomasta. Kävelyuran hyvänä leveytenä pidetään polkua, joka on vähintään 0,5 -1,0 metriä leveä. Koko raivatun kulkutilan leveys on tällöin noin 1,5- 2,0 metriä. Jos polulla on kahdensuuntaista liikennettä, tulee polun leveyden olla huomattavasti suurempi käytettävästä liikkumismuodosta riippuen. (Karjalainen & Verhe 1995, 93.)

Pitkospuut ja niiden korvaaminen uusilla menetelmillä

Pitkospuuta ja siltoja käytetään kosteikkojen ja upottavien maaston kohtien ylittämiseen. Joskus näillä rakenteilla myös suojataan erityisen herkkiä luontotyyppisiä tai harvinaisia kasvilajeja. Rakennusmateriaalina käytetään yleisesti lahosuojattuja lankkuja, jotka kiinnitetään toisiinsa tappiliitoksilla tai nauloilla. Yleisesti pitkospuut on totuttu rakentamaan noin 50 cm levyisiksi, mutta liikuntarajoitteisia varten tehdään myös leveämpiä, jopa kapeimmillaan 90 cm olevia rakennelmia. Ohituspaikkoja tulee rakentaa tasaisin välimatkoin, etenkin jos pitkospuilla on kahdensuuntaista liikennettä. Polkupyöriä ajatellen pitkospuiden leveyden on oltava riittävä. Lisäksi on pidettävä silmällä, ettei reittiin tule liian jyrkkiä mutkia. Lankkujen väliin pitkittäissuuntaan ei saa jäädä yli 5mm railoja, joihin renkaat voivat pudota tai juuttua. Pitkittäissuuntaan syntyvien rakojen mitta saa olla enimmillään 3 cm. (Karjalainen & Verhe 1995, 105–106.)

Pitkospuiden rakentaminen on lähes yhtä kallista kuin metsäautoteiden rakentaminen. Lisäksi pitkospuuta joudutaan uusimaan noin viidentoista vuoden välein. Taloudelliset syyt ovatkin ajaneet Metsähallituksen etsimään vaihtoehtoja näille perinteisille rakennelmille. Metsähallituksen kokeiluissa on mukana useita uusia materiaaleja aina muovista

harjateräkseen. Posion Riisitunturilla on rинnesoilla kulkeva 4 kilometrin reitti, joka on päällystetty kokonaisuudessaan erilaisilla kivennäisaineilla. Pilottireitissä on selvitetty kivennäisaineiden mahdollisuuksia soiden ylitysten rakentamisessa (KUVIO 9). Metsähallituksen kokeilussa on hyvin poikkeuksellisiakin materiaaleja, joita tulevaisuudessa voitaisiin ehkä hyödyntää reittirakentamisessa. Kivennäismaan käytöstä alustavat tulokset ovat olleet rohkaisevia, koska rakennuskustannukset ovat jääneet alle puoleen pitkospuiden rakennuskustannuksista. Kivennäisaineilla toteutetun kosteikon ylitysreitin huoltotarpeen arvioidaan olevan myös huomattavasti pitkospuita pienemmän. Tämän katsotaan tuovan merkittäviä lisäsäästöjä pitkällä aikavälillä. (Mansikka 2014.)



KUVIO 9. Sorastus rinnesuolla (Metsähallitus)

5 TUTKIMUKSEN MÄÄRITTELY

Opinnäytetyötä varten tehtiin laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Tutkijat Hirsjärvi ym. toteavat, että laadullisessa tutkimuksessa lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen. Tapahtumakokonaisuudet koostuvat yksityiskohdista, joilla on vaikutussuhteita toisiinsa. Tästä syystä kohdetta tulee tarkastella mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Kvalitatiivisella tutkimuksella ei pyritä olemassa olevien väittämien todentamiseen, vaan löytämään tai paljastamaan tosiasioita. (Hirsjärvi ym. 2009, 161.)

Tutkija Vilkka toteaa, että tavoitteena laadullisessa tutkimuksessa ei ole löytää totuutta asiasta, vaan tutkimuksen aikana muodostuneiden tulkintojen avulla näyttää jotain, mikä on välittömän havainnon tavoittamattomissa. (Vilka 2005, 98.)

Tutkimusmenetelmänä käytettiin avointa haastattelua. Haastattelun etuna pidetään joustavuutta aineistoa kerätessä. Lisäksi siinä voidaan säädellä aineiston keruuta tilanteen edellyttämällä tavalla. (Hirsjärvi ym. 2009, 204–205.)

Avoimessa haastattelussa selvitetään haastateltavan ajatuksia ja mielipiteitä sitä mukaa kuin ne tulevat esille keskustelun kuluessa. Aihe voi vaikka muuttuakin keskustelun kuluessa. Avoin haastattelu on lähempänä tavallista keskusteluakuin muut haastattelumuodot. (Hirsjärvi ym. 2009, 209.)

5.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Opinnäytetyössä selvitettiin, voidaanko Haapavedellä jo olemassa olevaa liikuntareittiä käyttää myös maastopyöräilyyn.

Tutkimusongelma:

- Haapavedeltä puuttuu harrastajien toivoma maastopyöräilyreitti. Tämän vuoksi maastopyöräilykilpailuja tai -tapahtumia ei voida järjestää.

Tutkimuskysymykset:

- Mitä toimenpiteitä ja menetelmiä tulee käyttää maastopyöräilyreittien toteuttamisessa?
- Mitä vaatimuksia kansallisten kilpailujen ja tapahtumien järjestäminen asettaa maastopyöräilyreitille?

5.2 Haastateltavien valinta

Tutkimusta varten haastateltiin yhteensä yhdeksää henkilöä. Haastatelluista neljä oli suomalaisia maastopyöräilykilpailujen järjestäjiä: Pekka Tahkola (Krossikommuuni ry) ja Jukka Kivirinta (Pyörärinki ry). Tapahtumien järjestäjistä kaksi halusi pysyä nimettömänä tietolähteenä ja salata henkilöllisyytensä. Näiden henkilöiden kohdalla käytetään lähdeviittausta: Henkilö 1 ja Henkilö 2.

Maastopyöräilyreittien kehittämiseksi haastateltiin avainlähteinä neljää reittien suunnitteluun, ylläpitoon ja kehittämiseen erikoistunutta henkilöä: Veikko Virkkusta (erikoissuunnittelija, Metsähallitus), Tapani Eskolaa (erikoissuunnittelija, Metsähallitus), Piia Mäkilää (projektipäällikkö, Mäsek Oy) ja Tiina Riikosta (projektipäällikkö, Suomen Latu). Heidän lisäksi haastateltiin yhtä ulkomaalaista maastopyöräilyn asiantuntijaa: Dirk Messingia (maastopyöräily-yrittäjä, TBA-bike, Saksa.) Dirk Messingillä on laaja kansainvälinen kokemus maastopyöräilystä. Hän on myös tutustunut Haapaveden tutkimusreittiin ja alueeseen.

Haastattelut tehtiin puhelimitse. Kaikki haastattelut tallennettiin Auto Call Recorder -ohjelmaa käyttäen. Yhteensä haastattelumateriaalia kertyi lähes 11 tuntia. Puheluiden aikana tehtiin myös kirjallisia muistiinpanoja. Haastattelut kuunneltiin ja analysoitiin jälkepäin. Tutkimusaineiston analyysissä etsittiin mielipiteiden yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia. Näin tutkimusaineistosta voitiin erottaa tutkimuksen kannalta keskeinen sisältö.

Koska kysymyksessä oli avoin haastattelu, vastaajille annettiin mahdollisuus kertoa mielipiteensä vapaasti, jolloin voitiin välttää haastateltavien johdattelu. Haastatteluissa haastattelija ei ilmaissut asenteitaan eikä ennakkokäsityksiään haastateltavalle. Haastattelukysymykset liikkuvat keskenään samoissa aihepiireissä, mutta etenkin reittien suunnittelun asiantuntijoille suunnatut kysymykset käsittelivät enemmän teknisiä näkökohtia.

6 TUTKIMUSTULOKSET

Haastatteluaineistosta koostettiin käytännönläheinen kokonaisuus maastopyöräilyreittien suunnittelun, reittirakentamisen sekä tapahtumien järjestämisen ajankohtaisista toimintamalleista ja menetelmistä.

6.1 Pyöräilytapahtumien ja pysyvien reittien maankäyttöoikeudet

Maastopyöräkilpailuiden järjestäjät kertoivat, että heidän kilpailureittinsä eivät ole järjestävän tahon ajettavissa muulloin kuin kilpailuissa. Ennen kilpailuja sekä niiden jälkeen reitillä liikkuminen tapahtuu jokamiehenoikeuksin. Kilpailuja varten oli hyödynnetty alueella olevia merkittyjä maastopyöräilyreittejä, mutta järjestäjät olivat yleisesti merkinneet maastoon myös näihin kuulumattomia polkuja osaksi kilpailureittiään. (Kivirinta 2014; Henkilö 1 2014; Tahkola 2014; Henkilö 2 2014.)

Kilpailutoimintaa varten tapahtumien ja kilpailujen järjestäjät olivat hankkineet maanomistajilta tarvittavat luvat. Pääsääntöisesti maanomistajien suhtautuminen kilpailujen järjestämiseen ja maastopyöräilyyn oli erittäin positiivista. Maankäytösopimusten kokonaismäärää verrattiin tiedossa olevien maankäytön kieltäneiden maanomistajien määrään. Vertailun tuloksena saatiin tieto, että noin joka kahdeskymmenes maanomistaja oli ollut toimintaa kieltävällä tai rajoittavalla kannalla. Huomattavaa oli myös, että kielteinen suhtautuminen oli hieman yleisempää eteläisessä osassa Suomea. Maankäytön kieltämiseen johtaneita syitä kysyttäessä järjestäjät kertoivat niiden olevan maanomistajien periaatteisiin tai johonkin aiempaan maankäytön konfliktitilanteeseen liittyviä. Yhdessäkään esille nousseista tapauksista maastopyöräily tai sen tapahtumien järjestäminen ei ollut maankäytöllisen konfliktin aiheuttajana. Yleisenä periaatteena oli, ettei maanomistajille maksettu korvauksia tapahtumareiteistä. (Kivirinta 2014; Henkilö 1 2014; Tahkola 2014; Henkilö 2 2014.)

Tapahtumien järjestäjien mielestä myönteisimmin tapahtumiin suhtautuivat maanomistajat, joilla oli mahdollisuus saada suoria tai välillisiä tuloja tapahtumien johdosta. Näistä mainittiin erityisesti maatilamajoitusten järjestäjät ja matkailun ohjelmapalveluiden tuottajat. Suoranaista hyötyä tapahtumien järjestäjät arvioivatkin tuottaneensa matkailuelinkeinojen harjoittajille ja alueen kunnalle. (Henkilö 1 2014; Tahkola 2014; Henkilö 2 2014.)

Pysyviksi tarkoitetuilla reiteillä haastatellut kertoivat käytetyn vain vapaaehtoisia sopimusmenettelyjä. Maanomistajille ei myöskään maksettu korvauksia maankäytöstä. Ainoastaan yhdessä tilanteessa kerrottiin päädytyn pieneen korvaukseen. Tällöin oli kysymys yksityistien käyttämisestä osana tulevaa ulkoilureittiä eikä kyseisen maanomistajan hallinnoimaa aluetta voitu ohittaa. Maankäyttöoikeudet oli sovittu yleensä toistaiseksi tai määräajaksi. Yksi reittien suunnittelijoista kertoi varmistaneensa reitin pysyvyyden tulevaisuudessa niin, että reitin olemassaolo oli merkitty maapalstalle rasiitteeksi. Näin tulevatkaan sukupolvet tai omistajat eivät voi kieltää alueen käyttöä. Tästä menettelystä aiheutui maanomistajalle kirjaamiskustannus, joka hänelle korvattiin. (Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Henkilö 2 2014.)

6.2 Tapahtumien järjestämisen lupakäytännöt

Tapahtumien järjestämisen lupakäytäntöjä pidettiin yleisesti joustavina. Vain suurimpien tapahtumien järjestäjät pitivät järjestämiseen liittyvää byrokratiaa ja ilmoitusvelvollisuuksia jonkin verran rasittavina. Luvat sekä väliaikaisiin tiejärjestelyihin että huvitapahtuman järjestämiseen katsottiin saadun helposti. Tapahtumien järjestäjät olivat hyvin perillä kilpailutoiminnan byrokratiasta ja tarvittavista lupakäytännöistä. (Kivirinta 2014; Henkilö 1 2014; Tahkola 2014; Henkilö 2 2014.)

Yleisenä ohjeena nousi esille, että lupien hankintaprosessiin tulee varata riittävästi aikaa. Suurissa tapahtumissa joitakin luvanvaraisia toimintoja oli myös ulkoistettu. Esimerkiksi kilpailujen palkintojen jako ja illanvietto oli viety paikallisen ravintolan tiloihin. Näin tapahtuman järjestäjä ei ole vastuussa anniskelusta eikä sen edellyttämästä järjestyksen valvonnasta. (Kivirinta 2014; Henkilö 1 2014; Tahkola 2014; Henkilö 2 2014.)

6.3 Tapahtumien turvallisuus

Kaikki haastatellut tapahtumien järjestäjätahot olivat hankkineet vakuutusturvan tapahtuman järjestäjille. Usein tämä vakuutusturva oli tullut automaattisesti kuulumalla Suomen pyöräilyunioniin. Vakuutus kattaa vain järjestäjän henkilökunnan ja mahdollisesti kolmannelle osapuolelle aiheutetut vahingot. Kilpailijat ovat näin itse vastuussa omasta vakuutusturvastaan. Haastatteluissa kävi ilmi, ettei yhdessäkään tapahtumassa ollut sattunut onnettomuutta, josta järjestäjä olisi joutunut vastuuseen. Kenenkään haastatellun järjestäjän tiedossa ei ollut myöskään onnettomuuksia, joiden seuraukset olisivat olleet vakavia. (Kivirinta 2014; Henkilö 2 2014; Tahkola 2014.)

Tapahtumien turvallisuutta oli parannettu monin eri tavoin. Yleisiksi käytännöiksi nousi turvallisuussuunnitelmien ja riskikartoitusten tekeminen ja toimittaminen viranomaisten tarkastettavaksi. Ensiapuryhminä tapahtumissa toimi Suomen punaisen ristin paikallisosastoja. Lisäksi yhdessä tapahtumassa päivysti kilpailun ajan yksityinen sairaankuljetusyritys. Lähtötilanteet ja ruuhkautuminen heti lähdön jälkeen nousi esille useissa haastatteluissa yksittäisenä vaaraa aiheuttavana tekijänä. Tapahtumien järjestäjät olivat varautuneet tähän porrastamalla lähtöjä ryhmiin, joiden perustaminen tapahtui esimerkiksi sarjojen, matkojen tai kilpailijoiden omien toiveiden mukaan. Osallistujien kannalta lähtöryhmillä parannetaan myös kilpailun mielekkyyttä. Osallistujat saavat ajaa omantasoisessa seurassa, eikä nopeampien tarvitse koko ajan olla ohittamassa hitaampia. Yhteislähtöjen turvallisuuden parantamiseksi useat järjestäjät kertoivat ottaneensa huomioon heti lähtöalueen jälkeen tulevan reitin riittävän leveyden. Yhdessä haastatellun järjestämässä tapahtumassa heti lähtöalueen jälkeen alkoi pitkä nousu, joka hidasti osallistujien vauhtia ja jakoi kilpailijoita omalta osaltaan nopeusryhmiin. (Kivirinta 2014; Henkilö 2 2014; Tahkola 2014; Henkilö 1 2014.)

UCI ohjeistaa järjestämään ratavalvojia näköetäisyydelle toisistaan. Kansallisissa tapahtumissa tämän vaatimuksen täyttäminen on ollut mahdotonta, koska kilpailureitit voivat olla useita kymmeniä kilometrejä pitkiä. Haastateltujen tapahtumien järjestäjien mielestä oli tarkoituksenmukaista, että ratavalvojia on siellä missä niitä tarvitaan, eikä ohjetta pyritä toteuttamaan aivan kirjaimellisesti. Ensiapuryhmät oli pyritty järjestämään aina tarkoituksenmukaisille paikoille. Hyvänä käytäntönä nousi esille mobilisoida

ensiapuryhmiä pitkillä kilpailureiteillä. Näin ensiapuryhmä saadaan riskipaikalle aina, kun kilpailijat ne saavuttavat. Tämä vaatii järjestäjältä hyvää ennakkosuunnittelua ja oman kilpailureitin tuntemusta. (Tahkola 2014; Henkilö 1 2014; Henkilö 2 2014.)

Yksi hyväksi todettu turvallisuutta parantava keino oli myös ”viimeisen parin käytäntö.” Järjestäjä lähettää reitille puhelinyhteydellä ja ensiapuvälineillä varustetun pyöräilijäparin. Heidän tarkoituksenaan on olla koko matkan ajan reitin viimeiset pyöräilijät. Tämä pari varmistaa, että kaikki osallistujat pääsevät tapahtumareitiltä turvallisesti pois. Lisäksi he antavat tarvittaessa ensiapua reitin varrella. Liikenteen ohjaajille ja muille toimitsijoille he ovat merkinä, että osallistujat ovat poistuneet reitiltä ja liikenteenohjaus tienylityspaikalla voidaan lopettaa. Viimeinen pyöräilijäpari voi myös kerätä pudonneita juomapulloja ja muita varusteita toimitettavaksi kilpailukansliaan, josta osallistujat voivat niitä noutaa. (Tahkola 2014; Henkilö 1 2014; Henkilö 2 2014.)

6.4 Tapahtumien reittien merkitseminen

Kilpailureittien merkitsemisessä käytettiin merkinantokylttien lisäksi värikästä eristysnauhaa, jota solmittiin puihin näköetäisyydelle toisistaan. Joissakin tapahtumissa väärät polku-urat oli myös pyritty sulkemaan kokonaan samaista eristysnauhaa käyttäen. Kussakin tapahtumassa reittiin kuulumattomien polkujen sulkemisella on haluttu minimoida osallistujien harhautuminen pois reitiltä. Värikkäällä eristysnauhalla saavutetaan reitin hyvä näkyvyys sekä osallistujille että yleisölle. Tapahtuman jälkeen merkinantokylttien ja eristysnauhojen kerääminen maastosta on myös vaivatonta. (Tahkola 2014; Henkilö 1 2014.)

Tapahtumissa merkittiin reittien vaarallisia kohtia, kuten yksittäisiä monttuja tai kiviä, myös auraskepeillä. Näitä kaupallisesti valmistettuja kirkkaanpunaisia muovikeppejä on saatavissa kohtalaisen edulliseen hintaan. Huomiokepit asetettiin ainoastaan vaarallisen paikan kohdalle. Ennakoivina merkkeinä käytettiin normaaleja merkinantokylttejä, joissa oli alaspäin osoittavia nuolia. Auraskepit oli todettu käytännöllisiksi myös alueiden eristämisessä. Tällöin keppien väliin oli solmittu värikästä eristysnauhaa. Menetelmää oli

käytetty esimerkiksi lähtö- ja maalialueilla sekä merkitsemään tavallista selvemmin siltojen paikkoja. (Henkilö 2 2014.)

Kaikki tapahtumien reitit sisälsivät yleisten teiden ylityksiä tai osuuksia niillä. Teiden ylityksissä käytettiin liikenteenohjaajia, jotka pysäyttivät tieliikenteen, kun osallistujat lähestyivät ylityspaikkoja. Teiden varsille oli myös laitettu kylttejä, joissa kerrottiin käynnissä olevasta pyöräilytapahtumasta ja kehoitettiin autoilijoita varovaisuuteen. Tieosuuksilla pyöräilijöiden tulee noudattaa yleisiä liikennesääntöjä, vaikka kysymyksessä on pyöräilytapahtuma. Tapahtumien järjestäjät kertoivat liikennejärjestelyistä ja muista olennaisista seikoista harrastajat tavoittavassa tiedonannossa tai kilpailuohjeissa. (Kivirinta 2014; Henkilö 2 2014; Tahkola 2014; Henkilö 1 2014.)

6.5 Pysyvien reittien suunnittelu

Haastateltujen suunnitteluprosessit olivat käynnistyneet yleensä hyvin tarvelähtöisesti. Lähtökohtaisesti alueille on tarvittu vain selkeämpiä käytäntöjä, ohjeistusta tai liikkujien kanavoimista halutuille urille. Reittien perinpohjainen suunnittelu onkin ollut usein ratkaisu näihin toiminnallisiin ongelmiin. Suunnitteluprosessit ovat alkaneet usein myös matkailun näkökohdista. Esimerkiksi alueella on ollut jokin vetovoimatekijä, jonka saavutettavuutta on haluttu parantaa. Haastateltavat korostivat kaikkien tarvittavien käyttäjänäkökohtien huomioon ottamista heti reitin suunnittelun alkuvaiheessa ja tulevan käyttäjäkunnan tarpeiden perusteellista tutkimista. Parhaiten monipuolisia käyttäjänäkökulmia oli saatu ottamalla suunnittelutyöryhmään mukaan eri käyttäjäryhmien edustajia ja asiantuntijoita. Suunnittelutyöryhmän kokoonpanojen tulisikin sisältää mahdollisimman monipuolista osaamista. Jäsenenä voisi olla esimerkiksi kuntien teknistä henkilökuntaa, henkilöitä kunnan matkailu- ja liikuntatoimesta, eri urheilulajien, kuten maastopyöräilyn, harrastajia sekä urheiluseurojen aktiiveja. Yhtenä tärkeimpänä suunnittelutyöryhmän osana pidettiin sitä tahoja, joka sitoutuu reitin ylläpitämiseen ja huoltoon. (Eskola 2014, Virkkunen 2014, Mäkilä 2014, Henkilö 2 2014.)

Haastateltujen mielestä ei kannata aina korostaa reitin olevan maastopyöräilyreitti. Puhumalla yleisemmin ulkoilu- tai liikuntareitistä annetaan kuva, että reitillä on myös

muita käyttäjäryhmiä ja tarkoituksia. Vain äärimmäisen harvoin reittiä on suunniteltu pelkästään maastopyöräilyn tarpeisiin ja siksi termin maastopyöräilyreitti käyttäminen joissakin yhteyksissä voi johtaa harhaan. Enemmänkin jo olemassa olevia polkuverkostoja ja patikointireittejä on kehitetty ja kunnostettu myös maastopyöräilyyn sopiviksi. Näitä pyöräilyyn muokattuja polkuja on sittemmin erikseen merkitty maastoon ja painettu erillisiä maastopyöräily- tai ulkoilukarttoja, joista reittien käyttötarkoitukset selviävät käyttäjille. (Mäkilä 2014; Henkilö 2 2014; Virkkunen 2014.)

Avoin, kriittinen ja mahdollisimman oikeaan tietoon perustuva suunnittelu on reittien rakentamisen peruspilari. Vanhojen reittien uusimisen tai niille tehtävien muutosten yhteydessä vanhat lähtökohdat on asetettava kriittiseen tarkasteluun. Tarkastelussa tulee ottaa huomioon nykyisen käytön kokemukset sekä tulevaisuuden tarpeet. (Eskola 2014, Henkilö 2 2014.)

6.6 Kaksi pysyvien reittien käyttäjänäkökulmaa

Haastateltavat kuvailivat tarkasti näkemyksiään hyvin palvelevasta maastopyöräilyreitistä. Käyttäjänäkökulmasta nousi kuitenkin esille tarve eriyttää kaksi toisistaan poikkeavaa reitin käyttäjäryhmää. Vastakkainasettelua haastatellut olivat kohdanneet aloittelevien maastopyöräilijöiden ja kokeneempien harrastajien tarpeiden yhteen sovittamisessa. (Messing 2014; Virkkunen 2014; Mäkilä 2014.)

Aloittelevat maastopyöräilyn harrastajat tavoittelevat helppoja ja kohtalaisen leveitä polkuja. Ihanteellisena leveytenä pidettiin 0,5 metristä jopa 1,5 metriin olevia polkumaisia ajouria. Reittiä oli voitu parantaa mielekkyyden lisäämiseksi sorastuksilla, tasoituksilla ja maaston raivauksella. Ihanteellisella reitillä tulisi olla jonkin verran korkeuseroja luomassa vaihtelevuutta. Korkeuserojen tulee olla loivia, eivätkä ne saa nostaa merkittävästi reitin teknistä tai fyysistä vaativuutta. Reitien varrelta tulisi löytyä maisemaan, luontoarvoihin, kulttuuriin tai palveluihin liittyviä kohteita. Haastatellut pitivät myös tärkeänä, että pidemmillä reiteillä on merkittäviä taukopaikkoja tulisi sijoittaa. (Messing 2014; Virkkunen 2014; Mäkilä 2014.)

Maastopyöräilyn aktiivit ja kokeneet harrastajat etsivät reittejä, joita on muokattu mahdollisimman vähän. Reitillä voi olla sorastettuja tai muuten muokattuja kohtia, mutta vain siellä missä ne ovat ajettavuuden säilyttämiseksi välttämättömiä. Eräs haastatelluista käytti ”luomu-polku” käsitettä kuvaillessaan pidemmälle ehtineiden harrastajien toiveita polku-urasta. Nämä kokeneemmat harrastajat tahtovat, että poluilta löytyy luonnontilaisia kivikoita ja juurakoita, jotka luovat reitille niin teknistä kuin fyysistäkin haastetta. Ainoaksi varsinaiseksi ongelmaksi harrastajat olivat kokeneet kosteikat ja muut pehmeät ja märät kohdat. Ainoastaan kosteikkoihin tai kulutusta huonosti kestäviin kohtiin pidettiin perusteltuna käyttää maanmuokkausta. Korkeusvaihteluita reitillä tulisi olla huomattavasti enemmän kuin aloittelijoiden reitillä. Kokeneiden harrastajien toiveena on hyvin fyysinen reitti, jolla on myös teknistä osaamista vaativia osuuksia. Polun tulisi olla luontaisen mutkikasta ja noin 40 - 60 cm leveää uraa. Latu-ura, joka on 4,5 metriä leveä, ei näin palvele kumpaakaan käyttäjäryhmistä. (Messing 2014; Virkkunen 2014; Mäkilä 2014.)

6.7 Reitin muiden käyttäjien huomioiminen pysyvillä reiteillä

Ennakkoinformaatiolla ja käytön ohjauksella on tärkeä merkitys eri harrastusmuotojen välisten konfliktitilanteiden ennalta ehkäisemisessä. Haastatteluissa ei nähty ristiriitoja normaalien patikoijien, polkujuoksijoiden ja maastopyöräilijöiden sovittamisessa samalle kulku-uralle. Keskusteluissa ei käsitelty kohtaamistilanteita maastoliikenneajoneuvojen kanssa, koska reiteillä kulkeminen on yleisesti sallittua ainoastaan jokamiehenoikeuksien piiriin kuuluvilla liikkumismuodoilla. Näistä muodoista ainoastaan hevosilla tapahtuva ratsastaminen ja ulkoilutettavat koirat voivat aiheuttaa välittömiä konfliktitilanteita. (Eskola 2014; Mäkilä 2014; Virkkunen 2014.)

Keskusteluissa haastateltavat nostivat esiin hevoseläinten luontaisen säikkymisen yllättävissä tilanteissa. Keskusteluissa esiintyi usein kauhukuva, jossa yhtäkkiä hevosen näkökenttään tuleva värikkäästi pukeutunut ja nopeasti liikkuva pyöräilijä aiheuttaa hevosen vauhkoon tumisen ja vaaratilanteen. Koirien ja maastopyöräilijöiden kohtaamisesta oli vastaajilla kokemuseräistä tietoa. Tapauksista yleisimpiä olivat koiran juokseminen pyöräilijän eteen, jolloin pyöräilijä joutuu tekemään äkkijarrutuksen. Erityisen vaarallinen

tilanne aiheutui, jos koira oli kytkettynä taluttajaan. Silloin pyöräilijä saattoi ajaa koiran hihnaan loukaten itsensä, koiran ja ulkoiluttajan. Yleisenä, tosin vain harmillisena, ilmiönä haastateltavat pitivät pyöräilijöiden perään lähteviä koiria. (Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Eskola 2014; Messing 2014.)

Ainoastaan yksi haastatelluista asiantuntijoista ei nähnyt ristiriitaa hevosten ja maastopyöräilijöiden reitin käytön välillä. Hän kertoi myös kokemuksistaan ulkomaiden kohteissa, joissa samoja polkuverkostoja käyttivät molemmat liikkumismuodot. Näissä kohteissa oli erityisesti kiinnitetty huomiota kohtaamistilanteiden ohjeistukseen. Yleisenä periaatteena oli, että hevosen tai maastopyöräilijän kohdatessa vauhtia piti olennaisesti hidastaa tai tarvittaessa oli pysähdyttävä kokonaan. Lainsäädännöllisesti voi olla hankalaa lähteä kieltämään alueelta jokamiehenoikeuksiin kuuluvaa liikkumismuotoa. Haastateltu asiantuntija ei nähnyt estettä sille, miksi tällainen ohjeistus ja käytäntö ei voisi toimia Suomessakin. Jotkut asiantuntijoista myös muistuttivat, että monesti nämä tilanteet dramatisoituvat, koska osapuolet haluavat keskusteluissa korostaa näkökohtiensa vastakkainasettelua. Käytännön totuus voi olla hyvinkin toinen. (Messing 2014; Virkkunen 2014.)

6.8 Maastopyöräilyreitin linjaus, kulkusuunta ja merkitseminen

Haastattelujen perusteella maastopyöräilyreittejä kannattaa suunnitella ja perustaa kivennäismaapohjaisille alueille. Polut syntyvät näille maapohjille vaivattomasti, ovat yleensä heti hyvin kulutusta kestäviä eivätkä vaadi juurikaan huoltotoimenpiteitä. Haastateltujen asiantuntijoiden mielestä kivennäispohjaisilla ajourilla saadaan aikaan merkittäviä kustannussäästöjä. Soille ja kosteikoille on syytä mennä vasta sitten, kun reittiä ei voida järkevästi linjata kulkemaan kivennäismaalla tai kosteikon ylitys on reitin kannalta tarkoituksenmukainen. Ajoreitin vieminen suolle voi aiheuttaa myös merkittäviä ongelmia suoluonnolle, mikä on yksi merkittävä peruste kosteikoiden välttämiseksi. (Eskola 2014; Virkkunen 2014.)

Maastopyöräilyreittien linjauksista toimivimpana pidettiin rengasreittejä. Rengasreiteillä on usein mahdollista vaikuttaa harrastajien kiertosuuntaan. Kohtaamistilanteiden

välttämällä parannetaan turvallisuutta ja usein ajajille jää myös muita linjauksia välittömämpi tunnelma, vaikka reitin käyttäjiä olisi liikkeellä yhtä aikaa runsaastikin. Reitin viitoittaminen ja maastoon merkitsemisen helpottuu, jos sitä ei tarvitse toteuttaa kuin yhteen suuntaan ja näin perustamiskustannukset ovat janareitteihin verrattuna pienemmät. Yhteen suuntaan liikuttaessa myös reitin ruuhkautuminen on vähäisempää. Ihanteellisena pidettiin mahdollisuutta, että erimittaiset ja vaatimustasoltaan toisistaan poikkeavat maastopyöräilyreitit risteisivät samalla alueella. Harrastajat voisivat näin valita useasta eri reittivaihtoehdosta tai rakentaa verkostosta oman mieleisimmän vaihtoehdon. Janareittien suurimpana ongelmana haastateltavat pitivät reittien tylsyyttä, jos samaa reittiä myös palataan takaisin lähtöpisteeseen. Yksi haastatelluista kertoi heillä olevan janareitillä käytössä pyörätaksipalvelun. Pyöränkuljetustelineillä varustetun taksin voi tilata reitin päätepisteeseen päästäkseen takaisin lähtöpaikalle. Maastopyöräilijät saapuvat reittien lähtöpaikoille yleensä henkilöautoilla, joihin on kiinnitetty pyöränkuljetustelineitä. Pelkästään jo tämä seikka luo vaatimuksen päästä helposti takaisin reitin lähtöpisteeseen. (Messing2014; Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Eskola 2014; Riikonen 2014.)

6.9 Reitin alustava maastoon merkitseminen ja raivaaminen

Reitti kannattaa aluksi merkitä maastoon vain väliaikaisilla merkeillä. Tähän tarkoitukseen haastatellut kertoivat parhaiten soveltuvan kuitunauhan. Maastossa olemassa olevia oikeansuuntaisia valmiita polku-uria hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan, mutta usein uusi polku-ura joudutaan perustamaan. Uutta polkua perustettaessa uraa joudutaan raivaamaan liiasta puustosta ja myös aluskasvillisuutta pyritään hajottamaan. Tähän yksi parhaista menetelmistä on raivaussaha, joka on varustettu kolmioterällä. Raivattuun polun pohjaan muodostuu helpoimmin kulkijoiden aiheuttama luonnollinen jotos. Usein tässä vaiheessa reitin linjaus saattaa vielä maastossa muuttua. Eteen voi tulla maastollisia yllätyksiä tai huomata kulkijoiden luontaisesti väistävän jotakin reitin kohtaa. On siis tärkeää, että reitin lopullinen merkintä tehdään vasta tämän luonnollisen uoman muodostumisen jälkeen. Ennen reitin lopullista merkintää on hyvä tehdä viitoitussuunnitelma. Hyväksi koettu käytäntö on asettaa välimatkoista ja paikoista

kertovia viittoja. Näiden lisäksi puihin voidaan kiinnittää sabluunan avulla maalattavia, hyvin erottuvia reittimerkkejä. Metsähallitus on julkaissut reittien merkintätavoista ja eri käytännöistä kattavan viitoitusoppaan. (Virkkunen 2014; Eskola 2014.)

Uutena polkujen raivausmenetelmänä tuli esille moottoripyörien käyttäminen aluskasvillisuuden hajottamiseen. Menetelmässä ajetaan esimerkittyä reittiä pitkin endurotyyppisillä moottoripyörillä niin monta kertaa, että aluskasvillisuus murskaantuu ja polkujotos alkaa muodostua. Paras aika tämän menetelmän käyttämiseen on myöhäinen syksy (KUVIO 10). Maanpinnan ollessa roudassa moottoripyörät eivät rupea kaivamaan reitinpohjaa tarpeettoman syvältä, vaan pelkkä maan pintakerros saadaan rikottua. (Kivirinta 2014.)



KUVIO 10. Oikeaan vuodenaikaan moottoripyörää voidaan käyttää aluskasvillisuuden hajottamiseen (Juho Karvosenoja)

Reitin tulisi aina mutkitella sopivasti. Kulkijoilla tulisi säilyä tunne siitä, että ollaan metsässä eikä liikenneväylällä. Pienen näkymän jälkeen reitin tulisi pian kääntyä rauhallisesti uuteen suuntaan. Mitä leveämpiä kulkuväylät ovat, sitä helpommin ne antavat kaavamaisen vaikutelman, mikä ei ole toivottavaa. Tuleekin harkita tarkoin käytettävän raivauksen määrä ja menetelmä. Pääsääntöisesti tulisi pyrkiä käyttämään kevyintä menetelmää, jolla kuitenkin saavutetaan riittävä kustannustehokkuus. (Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Eskola 2014.)

Reittiä ympäröivä luonto halutaan pitää aina lähes luonnontilaisena. Tästä syystä vesien luonnollisiin virtaussuuntiin puututaan mahdollisimman vähän. Etenkin tiiviin kivennäismaan runsas käyttäminen voi padota vesien luonnollisia virtauksia ja muuttaa ympäröivää kasvillisuutta. Haastatellut kertoivat, että reitin alitse on syytä tehdä putkituksia tai käyttää vettä läpäiseviä materiaaleja. Sadevesien poistuminen poluilta tulee varmistaa riittävillä kallistuksilla, ja kevättulvien aiheuttamille kosteille kohdille tulee rakentaa ylityksiä. (Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Eskola 2014.)

6.10 Maastopyöräilyreitin pintamateriaalit

Käytettävän pintamateriaalin määrään ja sitä kautta kustannuksiin voidaan vaikuttaa merkittävästi tasaamalla reitin pohjaa ennen ajouran pinnoittamista. Liialliseen tasoittamiseen ei kuitenkaan pidä ryhtyä, vaan reitin pinnan tulisi jäädä elävän oloiseksi jättämällä tarkoituksellisesti näkyville isohkoja kiviä ja juurakoita (KUVIO 11).



KUVIO 11. Elävää polun pintaa (Metsähallitus)

Hyvällä etukäteissuunnittelulla ja esimerkiksi maa-ainesten varastopaikkojen oikealla sijoittelulla voidaan rakennusvaiheessa saada aikaan merkittäviä kustannussäästöjä. Maastopyöräilyreittien päällystämisen materiaalina on yleistynyt sora. Soran suositeltu raekoko (0-16 mm) tiivistyy tasaiseksi liikkumattomaksi alustaksi, jolla maastopyörällä liikkuminen on vaivatonta. (Mäkilä 2014; Virkkunen 2014; Eskola 2014.)

Joissakin paikoissa voidaan käyttää myös edellistä hienojakoisempaa soraa tai kivituhkaa. Kivituhkasta saatujen kokemusten perusteella se ei kuitenkaan kestä paikoissa, joissa kivituhka joutuu alttiiksi veden kulutukselle. Näitä paikkoja ovat esimerkiksi jyrkät rinteet, joissa vesi hakeutuu valumaan pitkin kivituhkapolkua tai tämän ylitse. Kivituhka on kuitenkin yleisesti käytetty pintamateriaali etenkin liikuntareiteillä, koska se antaa hyvän askeltuntuman. Päällystettyjen polkujen tai polkuosuuksien ei tulisi erottua muusta ympäröivästä luonnosta. Siksi päällystemateriaalin värin tulee mukaila päällystettävän paikan maa-aineksen väriä. (Virkkunen 2014.)

Reitin päällystämisen ja muokkaamisen peruseriaatteet tulevat suoraan maarakennuksen yleisistä ohjeista ja käytännöistä. Mitä pehmeämpää maaston kohtaa päällystetään, sitä karkeampaa on oltava alempien kerroksien kiviaineksen. Kiviaineksen murskekoko pienennetään kerroksittain, kunnes saavutetaan haluttu pintamateriaalin murskekoko. Murskekerrosten riittävään lukumäärään ei ole olemassa yksiselitteistä ohjetta, vaan ohjetta sovelletaan aina tapauskohtaisesti. Reitin pohjalla käytetään tarvittaessa myös suodatinkankaita, joilla estetään maa-ainesten sekoittumista. Pehmeiden kohtien tukemisessa voidaan käyttää myös teräsverkkoja alimmassa kerroksessa. Nykyään on myös jäykkärakenteisia suodatinkankaita, jotka sopivat sellaisenaan pehmeisiin maastonkohtiin. Käyttämällä näitä uusia materiaaleja voidaan päästä huomattavasti vähemmällä soramäärällä kuin ennen ja samalla säästää kustannuksissa. (Eskola 2014; Virkkunen 2014.)

Muokatut polut sulautuvat maisemaan nopeasti, kun aluskasvillisuus elpyy rakentamisen aiheuttamista rasituksista ja kohdemaahan palautuu normaaliin luonnontilaansa. Jotkut haastatelluista olivat saaneet palautetta, että maanmuokkauksessa on käytetty liian rajuja menetelmiä. Tästä syystä he olivat joutuneet omalta osaltaan perustelemaan ja selittämään käytettyjä menetelmiä kritiikin esittäjille. (Henkilö 2 2014, Virkkunen 2014.)

6.11 Rakentaminen soille ja kosteikoille

Haastatellut kertoivat avoimesti kokemuksistaan rakennuskokeiluista, joissa on pyritty korvaamaan perinteisiä kosteikkorakentamisen menetelmiä, kuten pitkospuita. Alustavissa tutkimuksissa kosteisiin painanteisiin riittää kerros karkeaa (55 mm:stä) soraa. Tämän päälle rakennetaan pintamateriaalikerros pienemmästä (0-16mm:stä) sorasta. Vesien virtaamien huomioon ottaminen korostuu kosteikkojen kohdalla. Selviin virtauspaikkoihin tulee laittaa riittävä putkitus ja on varmistettava, ettei vesi patoudu niihin tulvienkaan aikana. Mikäli kosteikon pinta ei kestä mursketta, pintakestävyyttä voidaan parantaa asettamalla murskeen alle suodatinkangas ja tarvittaessa vielä teräsverkkokin. Haastateltavat kehottavat kuitenkin varovaisuuteen suoalueilla tapahtuvassa kivennäisrakentamisessa, koska menetelmän käyttämisen jälkeen aluetta on mahdotonta palauttaa luonnontilaansa ainakaan ilman mittavia kustannuksia. Perinteiset pitkospuut on tässä suhteessa helpompi poistaa tai ne maatuvat paikoilleen ilman kunnostustoimenpiteitä. Toistaiseksi on myös vain vähän kokemuspohjaa siitä, kuinka uudet menetelmät ovat vaikuttaneet käyttäjien luontokokemukseen. Haastateltujen mielestä nyt käytettävissä olevat alustavat tutkimustulokset ovat olleet kuitenkin niin rohkaisevia, että menetelmien kehittämistä on syytä jatkaa. (Virkkunen 2014; Eskola 2014.)

Nykyisille kokeilualueille sorankuljetukset on tehty talvella. Käsiteltävälle suolle on merkitty syksyllä sorastettava väylä puukeppejä käyttäen. Tarvittaviin kohtiin on myös asetettu teräsverkot ja suodatinkankaat. Reitti on ajettu maan jäädyttyä ja lumen tultua moottorikelkalla kovaksi. Sora on kuljetettu ja levitetty paikoilleen syntyneelle moottorikelkkauralle käyttäen apuna moottorikelkkaa ja rekeä (KUVIO 12). Keväällä lumen sulamisen jälkeen sorastettu ura on käyty vielä tasoittamassa teräsharavalla (KUVIO 13). Samalla on voitu alustavasti todeta sorastuksen onnistuminen. Metsähallitukselta on tulossa julkaisu näistä uusista menetelmistä, kunhan tutkimustulokset valmistuvat. (Virkkunen 2014.)



KUVIO 12. Merkitylle uralle levitetään sorakerros talvella (Metsähallitus)



KUVIO 13. Talvella levitetty sorakerros tasoitetaan keväällä (Metsähallitus)

6.12 Reittien markkinointi ja sähköiset karttapalvelut

Reiteistä saatava ennakkoinformaatio on siirtynyt yhä enemmän sähköiseen muotoon. Vastaajien mielestä sähköisen viestinnän yleistyminen on jo johtanut tilanteisiin, joissa perinteisten paperille painettujen karttojen välttämättömyyttä on jouduttu tarkastelemaan kriittisesti. Retkien suunnittelu ja sitä varten tapahtuvan informaation kerääminen tapahtuu yhä enemmän Internetin kautta. Metsähallitus on vastannut tähän tarpeeseen voimakkaasti luomalla retkikohteistaan palvelukokonaisuuksia, joita se markkinoi Luontoon.fi ja Retkikartta.fi -sivustoillaan. Myös vastaajien kunnilla ja matkailuorganisaatioilla oli reittien informatiiviset tiedot saatavilla heidän Internet-sivuiltaan. Alustava tutustuminen retkikohteisiin ja matkustamispäätökset tehdään nykyään kaukana itse kohteesta. Tästä syystä vastaajat pitivät oikean ja ajantasaisen tiedon välittämistä sähköisin keinoin parhaana menetelmänä. (Virkkunen 2014; Riikonen 2014; Mäkilä 2014.)

Maastopyöräilijät ja muut liikunnan harrastajat käyttävät usein GPS-teknologiaa hyväkseen. Lähes kaikista älypuhelimista löytyy resurssit ja sovellukset paikkatiedon tarkkaan määrittämiseen. Tätä ominaisuutta hyödyntävät useimmat älypuhelimissa toimivat urheilusovellukset, kuten Sports-Tracker, Endomondo ja Strava. Näihin sovelluksiin sisältyy usein myös ominaisuus, jolla voi jakaa omien liikuntasuoritusten reittitietoja ystäville. Maastopyöräilyn harrastajat ovatkin löytäneet näin kätevän tavan levittää tietoa omista suosikkireiteistään. Älypuhelimet ja navigointilaitteet tallentavat reittitiedot GPX -tiedostoiksi, joita voidaan helposti siirtää laitteesta toiseen sekä tallentaa tietokoneille. Näiden reittitiedostojen jakamiseen on tamperelainen ohjelmistokehittäjä Mika Haulo luonut Jälki.fi -palvelun. (Haulo 2014; Virkkunen 2014; Riikonen 2014; Mäkilä 2014.)

Jälki.fi -sivuston toiminta-ajatus on lähtenyt siitä, että etenkin maastopyöräilyreittejä on vaikea löytää, jos ei tunne paikkakuntaa tai on vasta aloittanut harrastuksen. Perinteinen tapa tutustua uusiin alueisiin ja reitteihin on ollut osallistua paikallisen pyöräilyseuran yhteislenkeille. Tarve kattavammalle ”reittipankille” alkoi kuitenkin olla ilmeinen. Ohjelmistokehittäjä Haulo tarttui toimeen ja niin alkoi Jälki.fi -palvelun kehitystyö. Tieto Jälki.fi -palvelun olemassaolosta on levinnyt harrastajien keskuudessa nopeasti. Tunnettuuden nopeaan lisääntymiseen on vaikuttanut Fillari-lehden kanssa järjestetty

kilpailu, jossa palveluun reittejä lisänneiden harrastajien kesken arvottiin palkintoja. Palvelun toimivuuden kehittämisessä on tehty tuloksekasta yhteistyötä pyöräilyseura Kaupin Kanuunoiden kanssa. Palvelu on myös noteerattu Suomen Ladun Pyörä Polku -hankkeessa. Palvelu hakee vielä lopullista muotoaan ja kehitysideoita sillä on paljon. Palvelulle etsitäänkin nyt rahoitusta, ettei kehitystahti hidastuisi liikaa. (Haulo 2014.)

Haastatteluissa pyöräilytapahtumien järjestäjät pitivät myös sosiaalista mediaa yhtenä tärkeimmistä markkinointikanavista. Tapahtumilla oli omia Facebook- ja Internet -sivuja, joilla tiedottaminen oli aktiivista. Useimmilla tapahtumilla oli myös oma keskustelualueensa Fillari-lehden Foorumilla. Kyseistä keskustelusivustoa pidettiin useassa yhteydessä yhtenä merkittävimmistä kanavista aktiivisten pyöräilyharrastajien tavoittamisessa. Perinteisiä ulkoilu- tai maastopyöräilykartoja oli haastateltavien mukaan saatavissa vain suosituimmilta alueilta ja reiteiltä. Näitä kartoja myytiin 5 – 20 euron hintaan. (Mäkilä 2014; Henkilö 1 2014; Kivirinta 2014.)

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen ydinkysymykseen, voidaanko Haapavedellä olemassa olevaa ulkoilureittiä käyttää myös maastopyöräilyn tarpeisiin, saatiin tässä yhteydessä kielteisiä vastauksia. Liikuntareittejä on päällystetty pururadaksi, mikä ei usean haastatellun mielestä ole mielekäs pintamateriaali maastopyöräilyn kannalta. Sahanpuru on renkaiden alla liian pehmeää ja aiheuttaa renkaiden painumista sekä ylimääräistä vastusta. Pyöräilijän vauhti hidastuu olennaisesti, eikä pyöräily tunnu enää mielekkäältä. Useat haastatellut pitivät latu-uria myös liian leveinä. Haapaveden latu-urat ovat pääosin 4,5 metriä leveitä, koska niitä hoidetaan talvella latukoneella. Näin leveällä uralla ajaminen ei luo kokemusta metsässä liikkumisesta, mikä maastopyöräilyssä on olennaista. Haastateltavat eivät kuitenkaan tyrmänneet ajatusta, että tällaista latu-uraa on pieni osa reitin kokonaisuudesta. Edellytyksenä kuitenkin pidettiin, että pururataosuudet päällystettäisiin paremmin. Kesäiset kosteikkokohdat tulisi myös kiertää kivennäismaan kautta tekemällä kokonaan uusia linjauksia. Jos kosteikkojen kiertäminen ei ole mahdollista, ne tulisi käsitellä kantaviksi ja kulutuskestäviksi myös kesäkäyttöä ajatellen. Haapavedeltä tulisi etsiä asiantuntijoiden ehdottamia luonnonmukaisia polkuja, jotka soveltuisivat maastopyöräilyn tarpeisiin paremmin kuin nykyiset liikuntareitit. Näille polku-urille voisi maanomistajien kanssa yhdessä sopien merkitä virallisen maastopyöräilyreitit.

Maastopyöräilytapahtumien järjestämisen mahdollisuuksia tulisi myös etsiä tämän opinnäytetyön tulosten pohjalta. Koska latu-urien käyttämistä tapahtumien lähtö- ja maali-alueina ei täysin suljettu pois, voisi näiden alueiden välittömässä läheisyydessä olevaa infrastruktuuria hyödyntää pyöräilytapahtumien järjestämisessä. Latuverkoston lähtöalueilta haarautuu myös laajoja polkuverkostoja, joiden hyödyntämistä tapahtumareitteinä tulisi tutkia paremmin. Ihanteellista olisi saada poluista muodostetuksi vähintään 30 km pitkä rengasreitti. Näin esimerkiksi maastopyörämaraton-tyyppisten tapahtumien järjestäminen voisi tulla kyseeseen. Tapahtumien järjestelyihin tulisi etsiä yhteistyökumppaneita. Potentiaalisia yhteistyökumppaneita tapahtuman järjestelyihin voisivat olla paikalliset pyöräily- ja urheiluseurat sekä ammattiopiston matkailualan opiskelijat. Järjestävän organisaation tulisi liittyä Suomen Pyöräilyunionin jäseneksi sekä

käyttää hyväkseen sieltä saatavaa asiantuntijuutta ja vakuutusturvaa pyöräilytaphtuman järjestämiseen.

Tutkimuksen validiteetti ja reliabiliteetti

Tutkimuksen reliabiliteettia arvioitaessa voidaan tutkimustuloksista todeta useiden eri asiantuntijoiden antaneen sisällöltään samankaltaisia vastauksia. Tutkimushaastattelut vietiin kylläisyypisteeseen, jossa uutta informaatiota tutkimusaiheesta ei enää tullut. Tällä menetelmällä haastatteluista on minimoitu sattumanvaraisuutta ja parannettu sisällön validiteettia. Tutkimusaineiston analyysissä yhdistettiin haastateltavien antamia aiheita ja niiden asiasisältöjä. Tutkimustuloksissa vähintään kaksi haastatelluista on päätenyt samaan johtopäätökseen. Yksittäiset aiheet ja mielipiteet on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida myös tutkimuksen toistettavuuden menetelmällä. Tutkimusta toistettaessa päädyttäisiin hyvin todennäköisesti sisällöltään samankaltaisiin vastauksiin. Tutkija päätyisi helposti samojen tietolähteiden ja haastateltavien äärelle, mikä johtaisi samoihin lopputuloksiin ja päätelmiin.

LÄHTEET

Eskola, T. 2014. Erikoissuunnittelijan haastattelu 31.10.2014. Metsähallitus. Hämeenlinna.

Haulo, M. 2014. Jälki.fi -palvelun perustaja ja ylläpitäjä. Sähköpostiviesti 22.10.2014.

Henkilö 1. 2014. Maastopyöräilykilpailun järjestäjän haastattelu 14.10.2014 (ei julkinen).

Henkilö 2. 2014. Maastopyöräilykilpailun järjestäjän haastattelu 13.10.2014 (ei julkinen).

Hentilä, H-L. 2011. Yhdyskuntasuunnittelu ja ulkoilun olosuhteet. Valtakunnallinen ulkoiluseminaari. Saatavilla:

<http://www.suomenlatu.fi/@Bin/2015411/Hentil%C3%A4+esityksen+011211+tiivistelm%C3%A4.pdf>. Luettu: 22.10.2014.

Hirsjärvi, S. Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Jyväskylän pyöräilyseura 2014. Saatavilla: <http://www.jyps.info/pyoraily/lajit/maasto>. Luettu 14.10.2014.

Karjalainen, E. & Verhe, I. 1995. Ulkoilureitti. Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille. Helsinki: Rakennusalan kustantajat RAK.

Kivirinta, J. 2014. Maastopyöräkilpailujen järjestäjän haastattelu 14.10.2014. Pyörärinki ry. Nivala.

Kokoontumislaki 3 luku 14§. 2014 Saatavilla:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990530?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Kokoontumislaki%203%20luku%2014%C2%A7>. Luettu: 23.10.2014.

Maastopyöräily 2014. Saatavilla: <http://maastopyoraily.com/maastopyoraily/> Luettu: 14.10.2014.

Mansikka, H. Yle Tampere 2014. Saatavilla:

http://yle.fi/uutiset/pitkospuut_liian_kalliita_kivituhkapolut_yleistyvat_kansallispuistoissakin/7315241. Luettu: 27.10.2014

Messing, D. 2014. Maastopyöräilyn asiantuntijan haastattelu 31.10.2014. Eisenach. Saksa.

Mäkilä, P. 2014. Projektipäällikön haastattelu 31.10.2014. Mäsek Oy. Mäntyharju.

Riikonen, T. 2014b. Projektipäällikön haastattelu 13.10.2014. Suomen Latu Ry. Helsinki.

Sievänen, T. & Neuvonen, M. 2010. Luonnon virkistyskäyttö. Metlan työraportteja 212. Saatavilla: <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp212.htm>. Luettu: 22.10.2014.

Suomen Latu 2014. Saatavilla:

http://www.suomenlatu.fi/suomen_latu/kesalajit/pyoraily/maastopyoraily/. Luettu: 14.10.2014.

Suomen Pyöräilyunioni ry 2014. Saatavilla:

http://www.pyoraily.fi/suomen_pyorailyunioni/. Luettu: 17.10.2014.

Tahkola, P. 2014 Maastopyöräkilpailun järjestäjän haastattelu 31.10.2014. Krossikommuuni ry. Oulu.

Tarasti, M. & Tuunanen, P. 2012. Jokamiehen oikeudet ja toimiminen toisen alueella. Helsinki: Edita Prima Oy.

UCI Cycling regulations Part 4 Mountain Bike version 4.04.14. Saatavilla:

http://www.uci.ch/mm/Document/News/Rulesandregulation/16/72/76/MTBReglementsENG_English.pdf. Luettu: 16.10.2014.

UCI Strategy - Developing cycling across the world. Saatavilla: <http://www.uci.ch/inside-uci/about/uci-strategy-developing-cycling-across-the-world/>. Luettu: 17.10.2014.

UCI Training guide for Mountain Bike Commissaires. Saatavilla:

http://www.uci.ch/mm/Document/News/NewsGeneral/16/55/09/Trainingguideformountainbikecommissaires_2014_GB_English.pdf. Luettu: 17.10.2014 .

Vilka, H. 2005. Tutki ja kehitä. Helsinki: Tammi.

Virkkunen, V. 2014. Erikoissuunnittelijan haastattelu 31.10.2014. Metsähallitus. Oulu.