

Kouvolan virkistysreitistön kehittäminen 2024

Tiekartta 4/2024



Sisällysluettelo

OSA 1 Työn tavoitteet ja virkistysreitistön nykytila.....	1
1 Johdanto	1
2 Työn tavoitteet.....	4
3 Virkistysreittien nykytila	5
3.1 Olemassa olevat reitit	5
3.2 Tuotteistetut reitit	6
3.3 Puutteet reittiverkostossa	6
3.4 Reittejä koskevan informaation nykytila	7
3.5 Opastuksen nykytila	9
3.6 Kunnossapidon nykytilanne	10
OSA 2 Virkistysreitistön kehittämisen tiekartta	11
4 Yleistä.....	11
5 Prosessi.....	12
6 Vastuiden jakautuminen	13
6.1 Kaavoitus	13
6.2 Yhdyskuntatekniikan suunnittelu	14
6.3 Yhdyskuntatekniikan rakennuttaminen.....	14
6.4 Yhdyskuntatekniikan kunnossapito.....	14
6.5 Liikuntapalvelut	15
6.6 Tilapalvelut.....	15
6.7 Liikuntapaikkapalvelut.....	15
6.8 Ympäristöpalvelut	15
6.9 Maaomaisuus	15
6.10 Viestintä&VisitKouvola	16
6.11 Vihertiimi.....	16
6.12 Kustannukset	17
7 Reittien kehittäminen	17
7.1 Poistettavat reitit.....	17
7.2 Säilytettävät reitit	18
7.2.1 Reittien hierarkia.....	19
7.2.2 Kunnostamisen priorisointi.....	19
7.3 Uudet reitit.....	20
7.4 Fyysinen saavutettavuus	21
7.4.1 Pysäköinti	21
7.4.2 Reittien liittyminen katuverkkoon.....	21

7.4.3	Pyöräparkit.....	21
7.4.4	Julkinen liikenne.....	21
7.4.5	Esteettömyys.....	22
7.5	Digitaalinen saavutettavuus	22
7.6	Kunnossapito.....	23
7.7	Puhtaanapito.....	23
7.8	Kasvillisuus	23
7.9	Taukopaikat	24
7.10	Reittien pintarakenteet ja kuivatus	24
7.11	Talvikunnossapito.....	24
7.12	Melontareitit	25
8	Opastus.....	25
9	Turvallisuus	26
10	Matkailun näkökulma	27
10.1	Luontomatkailun kehittämisen nykytilanne	27
10.1.1	Pyörämatkailu.....	27
10.1.2	Melontamatkailu	28
10.2	Matkailijapalvelut reittien käyttäjille.....	28
10.3	Uudet teemareitit.....	28
11	Osallistaminen ja muu tausta-aineisto	29
11.1	Reitistökehittämisen kysely	29
11.2	Meidän metsät	30
11.3	Palauttava ympäristö kaupunkilaisen hyvinvoinnin tukena - Kokemukset ja todellisuus Kouvolan virkistysalueilla	31
11.4	Osallistamisen hyödyntäminen tiekarttatyöskentelyssä	32
12	Jatkotoimenpiteet.....	32

OSA 1 Työn tavoitteet ja virkistysreitistön nykytila

1 Johdanto

Kouvolan kaupunkistrategiassa sekä sitä toteuttavissa kasvuohjelmissa ja toteuttamisen tiekartoissa yhtenä tärkeänä tavoitteena on ylläpitää ja parantaa kaupunkilaisten hyvinvointia – niin fyysistä kuin psyykkistäkin. Hyvinvoinnin tukeminen on jokaisen kunnan perustehtävä. Tätä tavoitetta kohti pyritään monin käytännön keinoin. Kouvolan virkistysreitistön kehittäminen toteuttaa osaltaan näitä yhteisesti sovittuja tavoitteita. Kouvolassa hyvät ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet nähdään tärkeinä myös sekä pito- ja vetovoimaisuuden että kaupungin imagon näkökulmista. Kaupunkilaisten lisäksi virkistysreitit palvelevat matkailijoita ja vahvistavat kuvaa luonnonläheisestä ja liikuntaan kannustavasta kaupungista, jossa voi lähteä matalalla kynnyksellä virkistäytymään, vaikka suoraan kotiovelta.

Kestävässä ja hyvinvointiin tähtäävässä yhteiskunnassa liikkumisen edistämisen tarpeellisuutta voidaan perustella lukuisin keinoin niin liikenneturvallisuuden, terveyden, ympäristön, elinympäristön laadun, kustannusten, liikenteen toimivuuden kuin liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuden kautta.

[Kaupunkistrategia 2023-2032](#) antaa suuntaviivat sille, miten Aktiivisten kaupunkia halutaan rakentaa. Lapset ja nuoret sekä heidän hyvinvointinsa ovat yhtenä kärkeä, kun mietitään kaupungin kestävää tulevaisuutta. Liikunnalla ja ulkoilulla on suuri merkitys tässä työssä. Monipuolinen ja hyväkuntoinen virkistysreittien verkosto paitsi tarjoaa puitteet liikunnalle, on myös väylä kouluun ja harrastuksiin. Kun reitit ja reittiverkosto ovat kunnossa, liikkuminen on sujuvaa ja turvallista ja kynnykset lihasvoimin kulkemiseen madaltuu.

[Kansallisessa luonnon virkistyskäytön strategiassa 2030](#) on tavoitteena nostaa luonnon virkistyskäyttö menestystekijäksi, vahvistaa lähiluonnon merkitystä päätöksenteossa sekä mahdollistaa jokaiselle sopivan liikuntamuodon löytyminen. Ihmisten hyvinvointi ja terveys ovat strategian linjausten takana. Vuonna 2022 julkaistu strategia on ensimmäinen laatuaan ja sen strategisiksi tavoitteiksi on listattu lähiluonnon saavutettavuus, terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen, luonnon kestävyden vaaliminen virkistyskäytössä, voimavarojen tunnistaminen ja yhteistyö sekä luonnon virkistyskäytön monimuotoisuus.

Virkistysreittien kehittäminen pohjaa kaupungin kasvuohjelmista erityisesti [Hyvinvoinnin kasvuohjelmaan](#). Ohjelman keskeinen päämäärä on hyvinvoinnin vahvistaminen ja mielekäs ja merkityksellinen elämä. Sen tavoitteista reitistökehittäminen tukee erityisesti terveellisten elintapojen edistämistä ja turvallisen arjen kokemuksia. Kuntalaisten elinympäristön tulee tukea sujuvaa arkea sekä viihtyisän, turvallisen ja terveellisen ympäristön muotoutumista. Tähän tavoitteeseen vastaa myös virkistysreitistön kehittäminen.

Kasvuohjelmien tavoitteet jalkautuvat lähemmäs konkretiaa [toteutuksen tiekarttoina](#), jotka on luonnosteltu vuoteen 2030 asti ulottuvina. Tiekartan teemat *liikunta*, *hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen* sekä *luonto ja ympäristö* liittyvät virkistysreitteihin ja niiden kehittämiseen. Nostoina tiekartoissa on mm. Kansanterveyttä metsästä -hanke, Kymijoen ulkoilureitti, Käyrälammen kehittäminen, esteettömyys, liikenneturvallisuuden edistäminen ja siihen liittyvä kasvatustyö sekä liikkuva lapsuus ja opiskelija.

[Asuntopoliittisessa ohjelmassa](#) linjataan houkutteleva ja pitovoimainen tulevaisuuden asunto- ja tonttitarjonta. Ohjelmassa kuvataan kolme erilaista tulevaisuuskuvaa: keskustamainen asuminen, vetovoimaiset ja luonnonläheiset taajamat sekä maaseutu ja sen kylät. Kouvolan halutaan olevan tunnettu aktiivisten ihmisten kaupunkina, jossa on mahdollisuuksia monenlaiseen asumiseen. Etätöiden ja paikkariippumattomuuden lisääntyttä ihmiset hakevat asumisen laatua, jossa yhtenä merkittävänä tekijänä on ympäristön viihtyisyys ja vapaa-ajan mahdollisuudet. Useat Kouvolan taajama-alueet sijoittuvat kaupungin kehysalueelle, jota luonnehtivat asumisen väljyys ja luonnonrauha. Toimiva virkistysreittiverkosto palvelee veto- ja pitovoimaisuutta asukkaiden viihtyvyyden lisääntyessä.

[Ympäristöohjelma](#) toteuttaa kaupunkistrategian ympäristöön liittyviä tavoitteita. Kouvolan tavoitteena on HINKU (hiilineutraalit kunnat) -foorumin mukaisesti vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80% vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Maakunnallisella tasolla pyritään hiilineutraalisuuteen vuoteen 2040 mennessä. Yhtenä kärkenä Ympäristöohjelmassa on liikennepäästöjen vähentäminen, johon vaikuttaa mm. kaupunkirakenne ja kestävien kulkutapojen mielekkyys.

Kouvolan kaupunki on laatinut vuonna 2021 [Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman](#), jossa esitetään yhteinen näkemys eri toimijoiden yksityiskohtaisemmasta toiminnasta vuoteen 2030 asti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on paitsi hyvinvointiin liittyviä positiivisia vaikutuksia, myös ilmastovaikutuksia. Kouvolasta tehdään kävelylle ja pyöräilylle suotuisampi paikka ja mahdollistetaan se, että entistä useamman on mahdollista liikkua matkojaan kävellen tai pyöräillen. Suunnitelmassa mainitaan myös erityisesti koululaisten kulkutapatottumukset, joilla on vaikutuksia pitkälle aikuiselämään asti.

[Kymenlaakson terveystoimintastrategiassa](#) vuosille 2021-25 on kantavana teemana luontoliikunta. Strategialla kannustetaan liikkumaan matalalla kynnyksellä arjen ympäristöissä. Strategian toteuttamisessa on yhdistyksillä yms. toimijoilla vahva rooli, mutta Kymenlaakson kunnat ovat sitoutuneet strategiaan muun muassa kartoittamalla liikuntaolosuhteiden nykytilaa sekä laatimalla suunnitelman niiden kehittämiseksi ja kunnossapidoksi. Kunnilla on myös tärkeä viestinnällinen rooli virkistysmahdollisuuksien esiintuomisella esimerkiksi nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa.

Liikkumattomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat huomattavat. Merkittävä osa suomalaisista liikkuu terveytensä kannalta liian vähän. Liikunnalla on suuri merkitys paitsi kansanterveydelle, myös kansantaloudelle. Pelkästään Kymenlaaksossa vuotuinen liikkumattomuuden kustannus on varovaisestikin arvioiden 94 miljoonaa euroa. Toimiva reitistö tukee liikkumista ja on siten yksi tekijä myös kaupungin talouden näkökulmasta.

[Maaseutupoliittisessa kokonaisohjelmassa vuosille 2021-2027](#) maaseutu tarjoaa alustan ja resurssit hyvälle elämälle. Tavoitteena on kehittää Suomea kokonaisuutena vahvistaen paikallislähtöisiä mahdollisuuksia. Ohjelmassa toimenpiteitä kohdennetaan mm. kestävään liikkumiseen. Julkinen liikenne taajamien ulkopuolella ja maaseudulla on monin paikoin olematonta tai matka lähimmälle liikennöintipaikalle on pitkä. Tällöin erityisesti pyöräily on osa kestävästä matkaketjua ja toimivat reitit palvelevat yksityisautoilun vähentämistavoitetta. Ohjelma mainitsee kestävästä matkailusta yhtenä maaseudun työllistäjänä unohtamatta suorien matkailutulojen tuomia lisätuloja muille aloille. Tuotteistamalla reittejä matkailukäyttöön tuetaan siten monen alan yrityksiä ja työntekijöitä ja luodaan elinkeinomahdollisuuksia. Teemareitin aiheena voivat olla esimerkiksi kulttuurinähtävyydet, jolloin tuetaan myös [Kouvolan kulttuuriohjelman](#) tavoitteita vuosille 2023-2032.

Luonnon hyvinvointivaikutuksia on tutkittu viimeisinä vuosina paljon, samoin kuin talousvaikutuksia. Tutkimuksen määrä on lisääntynyt ja tutkimukset osoittavat, että luonto vaikuttaa ihmisen mieleen ja kehoon monimuotoisesti tuottamalla fyysisiä ja psyykkisiä hyvinvointivaikutuksia. Ulkoilu luonnossa mm. palauttaa stressitilanteista, parantaa mielialaa, koettua terveyttä ja itsetuntoa, kohottaa kuntoa sekä auttaa irtautumaan arjesta.

Samaan aikaan, kun eri tutkimukset keskittyvät luonnon hyvinvointivaikutuksiin ihmiselle, keskittyvät toiset laskemaan luontovirkistystyksen taloudellisia arvoja. Suomessa näitä tutkimuksia on johtanut Metsähallitus, jonka yksinkertaistettu tulos omien alueidensa investointirahoituksen takaisinmaksusta on se, että yksi retkeilykohteisiin sijoitettu euro tuottaa yli 10 euron aluetaloudelliset sijoituskohteen lähistölle. Näihin lukuihin ei ole otettu mukaan ihmisten hyvinvointivaikutusten talousnäkökulmaa eli säästöä muun muassa sosiaali- ja terveystaloudessa. Koska tutkimuskohteena ovat olleet laajemmat retkeilyalueet, ovat paikallisten virkistyskohteiden aluevaikutukset luonnollisesti suppeammat. Toisaalta sosiaali- ja terveyspalveluissa näkyvät säästöt ovat todennäköisesti lähivirkistysalueilla huomattavasti suuremmat, koska niitä käytetään arjessa laajempia retkeilyalueita useammin.

Kouvolassa on satoja kilometrejä erilaisia liikuntaan houkuttelevia reittejä; latuja, kuntoratoja, luontopolkuja, kevyen liikenteen raitteja ja muita ulkoilureittejä. Tässä työssä tarkastellaan ensin reitistön nykytilaa: missä ja millaisia reittejä Kouvolassa on, millaisia kokonaisuuksia ne muodostavat, onko niiden joukossa vähällä käytöllä olevia ja huonosti saavutettavia reittejä ja mitä uusia tarpeita reitistöjen osalta tunnistetaan? Lisäksi tarkastellaan yleisellä tasolla nykyisten reittien kuntoa sekä ylläpidon haasteita. Työn toisessa osassa keskitytään tiekarttaan, joka luo askelmerkit ja periaatteet tulevaisuuden kehittämistyölle. Tiekartta ottaa kantaa mm. eri reittien ja niiden muodostamien kokonaisuuksien hierarkiaan, ylläpidon vastuisiin ja priorisoinnin kriteereihin, matkailun tarpeisiin ja mahdollisuuksiin, oheispalveluihin sekä toteuttamisen aikataulutukseen. Työssä esitetään myös reitteihin liittyvään viestintään liittyviä tarpeita: kaupungin nettisivujen toimivuus, karttaesitysten käyttäjälähtöisyys sekä opastus ovat kokonaisuuksia, joiden kehittämiseen on suuri tarve, ja joista tulee myös paljon palautetta kaupunkilaisilta.



2 Työn tavoitteet

Virkistysreitistöjen kehittämisellä pyritään siihen, että **Kouvolassa on tulevaisuudessa käyttäjiä entistä paremmin palveleva ja turvallinen reittikokonaisuus**, joka tukee hyvinvoinnin ylläpitämistä. Kattava ja tarkoituksenmukainen reitistö edesauttaa kestävien liikkumistapojen valintaa, mistä hyötyvät yksilön lisäksi kansanterveys ja -talous sekä ilmasto.

Reitistökokonaisuus on selkeä, jolloin sen kehittämisen koordinointi ja toteuttaminen voidaan tehdä suunnitelmallisesti olemassa olevan tiekartan perusteella. Reitistön sijainti painotetaan väestön keskittymiin, ja niiden määrä suhteutetaan asukaslukuun sekä kunnossapidon resursseihin. Reiteillä on hierarkia, joka ohjaa niiden kehittämistä ja ylläpitoa.

Reitistön kunnossapito on kustannustehokasta ja tarkoituksenmukaista. Jotta kunnossapitoon on riittävät resurssit ja eri tahojen käytänteet saadaan yhdenmukaisiksi, on reitistökokonaisuudesta oltava kaikilla osapuolilla selkeä ymmärrys. Jokainen reitistön osa on oltava selkeästi ja yksiselitteisesti jonkun tahon vastuulla ja kunnossapitoon tulee olla varattu vuosittain riittävästi taloudellisia resursseja. Suunnittelussa huomioidaan materiaalivalinnat, kestävä ympäristörakentamisen toimintamalli (kesy) ja rakenteiden kestävyys, jotta reittien kunnossapidosta saadaan kustannustehokasta.

Matkailun näkökulma otetaan huomioon ja viestintää selkiytetään. Monet Kouvolan virkistysreiteistä palvelevat myös ulkopaikkakuntalaisia ja ulkomaalaisia kävijöitä. Tavoitteena on ottaa huomioon matkailullinen näkökulma, myös markkinoinnin osalta. Eri reittityypit ja ulkoaktiviteetit esitetään tätä nykyä kaupungin ja VisitKouvolan verkkosivuilla eri paikoissa, mikä vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista. Reitistön viestintää selkiytetään siten, että käyttäjän on helppo löytää tarvitsemansa informaatio ja tieto on kattavaa. Esteettömien kohteiden esittäminen kootusti helpottaa ulkoilijoita ja matkailijoita, joilla on erityistarpeita liikkumisen suhteen.

Tiekartta toimii tietolähteenä ja perustana ulkopuolista rahoitusta hakiessa. Resurssien ollessa niukat on ulkopuolisen rahoituksen saaminen usein edellytys hankkeiden toteuttamiselle. Rahoituksen hakeminen on mahdollista, kun tavoitteet ovat kirkkaat ja rahoitustarpeet pystytään esittämään selkeästi.

Nykytilan kartoitus antaa lähtötiedot, joiden pohjalta on mahdollista saada selkeä kuva reittien kunnosta ja ylläpidon vastuista sekä tiedonhallinnan tarpeista. Suunnittelu ja kehittäminen perustuvat silloin olemassa olevaan tietoon. Tiedolla johtaminen luo perustelut mm. resurssitarpeille ja antaa eväät strategisen päätöksenteon pohjaksi. Virkistysreitistöjen kehittäminen on pitkäjänteistä työtä ja tiekartan avulla pyritään sitouttamaan kaupungin päättäjät siten, että työtä on mahdollista toteuttaa pitkällä aikavälillä ja suunnitelmallisesti.

Kouvolan virkistysreitistöjen kehittämisen visio

”Kouvolassa on kattava, asukkaita lähellä oleva ja hyvää elämänlaatua tukeva virkistysreitistö, joka lisää kaupungin veto- ja pitovoimaa. Reitistö palvelee myös matkailua ja siitä on helposti saatavilla tietoa. Reitistön kehittäminen huomioidaan kaikilla kaava- ja suunnittelutasoilla. Ylläpidon vastuut ovat selkeät ja ylläpitoon on riittävät taloudelliset resurssit.”

3 Virkistysreittien nykytila

3.1 Olemassa olevat reitit

Kouvolassa on paljon erityyppisiä ja eri pituisia virkistysreittejä. Niitä ovat kuntoradat, hiihtoladut ja melontareitit, luontopolut ja maastopyöräilyreitit. Muita reittityyppejä ovat ulkoilureitit, retkeilyreitit ja kulttuuripolut. Lisäksi Kouvolassa kulkee muita reittejä, joiden tyyppisiä ei ole virallisesti määritelty, ja joilla ei välttämättä ole nimettyä vastuutahoa tai ylläpitoa. Virkistysreittejä ja niiden varrella olevia taukopaikkoja ylläpitävät eri tahot, kuten kaupunki, valtio tai esimerkiksi jokin yksityinen yhdistys.

Olemassa olevat reitit on koottu yhteen paikkatietoaineistoon kesällä 2022 osana pro gradu -tutkielmaa *Palauttava ympäristö kaupunkilaisen hyvinvoinnin tukena – Kokemukset ja todellisuus Kouvolan virkistysalueilla*.

Kuntoradat ovat pääosin metsään sijoittuvia usein valaistuja 4–8 metriä leveitä kivituhka- tai hakepäällysteisiä reittejä, jotka toimivat talvisin hiihtolatuina. Tässä dokumentissa käsiteltyjen kuntoratojen ja hiihtolatuojen ylläpitotaho on Liikuntapaikkapalvelut. Kouvolassa on kaikkiaan 30 kuntorataa/hiihtolataa, joiden yhteenlaskettu pituus on 128 km. Lisäksi kaupungissa on muutamia harjoitushiihtolatuja, jotka ajetaan muun kuin kuntoradan päälle.

Melontareitit ovat joki- ja järviympäristöön sijoitettuja reittejä, jotka on merkitty kartoille. Reittien varsilla on melojille soveltuvia rantautumis- ja taukopaikkoja laitureineen, sekä paikoin myös reittiopasteita. Kouvolassa on yhteensä 16 melontareittiä, joista osa on päällekkäisiä. Osalla reiteistä on myös vaihtoehtoisia rinnakkain kulkevia osia. Melontareittien osalta ylläpito koskee niiden varrella olevia rantautumis- ja taukopaikkoja, opasteita sekä viestintää. Osasta melontareittien rantautumis- ja taukopaikoista vastaa kaupunki, osaksi kaupunki ostaa ylläpitopalvelun yritykseltä ja osan ylläpidosta vastaavat Metsähallitus, yhdistykset ja melontaan liittyviä palveluja tuottavat yritykset.

Luontopolut käsittävät arvokkaissa luontokohteissa sijaitsevia erikseen luontopoluiksi nimettyjä reittejä. Ne erottuvat muista virkistysreiteistä erityisesti reittiä ympäröivän monipuolisen ja usein ainutlaatuisen luonnonympäristön ansiosta. Tyypillisesti ne sijaitsevat ainakin osittain luonnonsuojelualueella. Monilla luontopolulla on reitillä pysymiseen tarkoitettujen opasteiden lisäksi alueen luontoarvoista kertovia opasteita. Kouvolassa on kaikkiaan kahdeksan kaupungin ylläpitämää luontopolkua. Lisäksi on neljä muiden tahojen ylläpitämää luontopolkua. Kaupungin luontopolkujen ylläpitotaho on Maaomaisuuden hallinta -yksikkö. Luontopolkujen yhteispituus on 30 km.

Maastopyöräilyreitit on suunniteltu erityisesti maastopyöräilyn näkökulmasta ja ne voivat olla kapeaa metsäpolkua, mutta kulkea myös hiekkatiellä. Tässä työssä maastopyöräilyreiteillä tarkoitetaan sellaisia reittejä, jotka kulkevat kaupungin mailla tai joista on tehty maanomistajien kanssa sopimus kuten Reporeitit. Usein miten niillä on myös opasteet. Maastopyöräilyreittien ylläpidosta vastaavat Metsähallitus ja eri yritykset. Reittejä on tällä hetkellä neljä, joista kolme sijaitsee osin tai kokonaan Repoveden alueella.

Ulkoilureitit ovat sellaisia rakennettuja reittejä, jotka eivät kuulu mihinkään edellä mainittuun reittityyppiin. Ulkoilureitit poikkeavat kuitenkin jäljempänä olevista muista reiteistä siten, että ne on nimetty ja niissä on opasteita sekä taukopaikkoja. Ne sijaitsevat taajamissa tai niiden lievealueilla. Kouvolassa on kaksi ulkoilureittiä, Kymijoen ja Käyrälammen ulkoilureitit. Kymijoen ulkoilureitin ylläpidosta vastaa Rauhanvirta - Keltti - Korian sillat välisellä osuudella sekä katu- ja kevyen liikenteen väylien verkostolle sijoittuvalta osalta Yhdyskuntatekniikan kunnossapito. Osa ulkoilureitistä on luontopolkua (Alakylän luontopolku), ja sen ylläpidosta vastaa Maaomaisuuden hallinta. Käyrälammen ulkoilureitin ylläpidosta vastaa itäpuolen osalta Maaomaisuuden hallinta ja länsipuolen osalta Yhdyskuntatekniikan kunnossapito.

Kouvolassa on useita **retkeilyreittejä**, joista osa on rakennettuja ja osa vain kartoille merkittyjä. Repoveden kansallispuistossa olevat rakennetut ja ylläpidettävät reitit ovat Metsähallituksen ylläpitämiä. Repoveden alueella sijaitsee myös kolme muuta retkeilyreittiä, jotka ovat kaupungin vastuulla. Niiden kunnossapito on

ulkoistettu yritykselle. Kahden muun retkeilyreitit (Kammarmäki ja Heisanharju) ylläpidosta vastaavat yhdistykset. Retkeilyreitit eroavat muista reiteistä pituudeltaan sekä sijainniltaan kaukana taajamista. Nyrkkisääntönä voidaan pitää sitä, että retkeilyreiteille lähdettäessä otetaan aina eväät mukaan, muille kävelen kuljettaville reiteille vain satunnaisesti.

Kulttuurireitit ovat kartalle merkittyjä reittejä, jotka kulkevat erilaisia muuta tarkoitusta varten rakennettuja väyliä pitkin. Niissä lähtökohtana on ympärillä oleva paikallinen kulttuuriympäristö, josta kerrotaan reitin varrella olevissa opastauluissa tai muulla tavoin. Tässä kappaleessa käsitettyjä kulttuurireittejä on Kouvolassa neljä, ja niiden ylläpito on jakautunut reittien osien mukaan eri tahoille. Kulttuurireittejä on perustettu sekä kävelyyn että pyöräilyyn. Näiden lisäksi on tuotteistettuja pidempiä kulttuuriteemaisia reittejä (kappale 3.2).

Pyöräilyreitit on tuotteistettu niin, että ne noudattavat pääosin olemassa olevia kevyen liikenteen väyliä, joilla on lakisääteisesti sovitut vastuut. Kohteet ovat normaalin liikenneväylästä kunnossapidon piirissä ja kunnossapitoa tehdään erikseen määritetyn tavoitetason mukaisesti. Osasta reittejä vastaa Kaakkois-Suomen Ely-keskus.

Muihin reitteihin ei lasketa metsäpolkuja, mutta kylläkin esimerkiksi kuntoratojen palveluverkosta poistetut reitit. Muita reittejä ovat myös laturetkireitit, ratsastusreitit ja erilaiset yhdysreitit. Muilla reiteillä ei ole kunnossapitoa, mutta ne on syytä huomioida osana kokonaisuutta etenkin erillisten varsinaisten virkistysreittien yhdistämismahdollisuuksien näkökulmasta.

3.2 Tuotteistetut reitit

Tuotteistetut reitit ovat matkailullisia lippulaivoja. Matkailumarkkinoinnin ja -tulojen näkökulmasta on tärkeää, että Kouvolassa on reittejä, jotka ovat helposti matkailijan löydettävissä, ja jotka tuovat esille käyntikohteita ja matkailupalveluita. Matkailuun tuotteistetut reitit palvelevat ulkopaikkakuntalaisten ja ulkomaalaisten matkailijoiden lisäksi myös kaupungin asukkaita. Matkailun teemareitit on pääsääntöisesti perustettu jollekin digialustalle eikä niiden fyysiseen ylläpitoon liity ylimääräisiä vastuita. Kaupungin ulkoilureitit tekevät tähän poikkeuksen. Matkailuun käytettävät teemareitit tuotteistetaan useimmiten matkailuhankkeissa ja ne sijaitsevat olemassa olevilla kulkuväylillä. Mikäli matkailijoiden osuus reitin kävijämäärästä jollain matkailun teemareitillä kasvaisi tulevaisuudessa merkittävästi, voisi tulla eteen tilanne, jossa reitin ylläpito saattaisi vaatia lisäresursseja. Tämä on kuitenkin hyvin epätodennäköinen skenaario.

Kouvolassa on sekä paikallisia että ylimaakunnallisia tuotteistettuja reittejä patikointiin, pyöräilyyn, melontaan ja autoiluun/ryhmämatkailun. Näitä ovat Kymijoen ja Käyrälammen ulkoilureitit sekä ylimaakunnalliset reitit: retkipyöräilyreitit Kymijoen kulttuurikierros, Kimolan kanavan kierros, Kouvola-Mäntyharju, Unohtumaton Kymijokilaakso, Alvar Aallon Kymenlaakso, Kaakon kuohuva koskireitti, Kaakkois-Suomen linnoituskiertä; maastopyöräreitti Mäntyharju-Repovesi; gravel-pyöräreitit South by Cycle ja South-East by Cycle; Väliwäylän, Kaakon, Iitti-Vuolenkosken, Mäntyharju-Repoveden sekä Kymijoen eri haarojen (Pyhtäänhaara, Hirvikoskenhaara ja Strömfors) melontareitit; autoilu/ryhmämatkareitit Alvar Aallon Kaakkois-Suomi ja Kaakon parhaimmat talvisaunat sekä Länsi-Kymen kulttuuritie (ylläpitäjä samanniminen yhdistys).

Kaikki edellä mainitut reitit, lukuun ottamatta Mäntyharju-Repoveden melontareittiä, löytyvät Outdooractive – matkailualustalta, jonka lisenssi hankittiin VisitKouvolalle vuonna 2023. Outdooractivessa olevien reittien päivityksestä ja reittien viemisestä alustalle vastaa VisitKouvola.

3.3 Puutteet reittiverkostossa

Suurimmat puutteet nykyisten reittien osalta ovat reittien väliset yhdysreitit sekä puutteellinen opastus. Lisäksi joidenkin reittien varrelta puuttuu erilaisia reitin käyttöön liittyviä rakenteita, kuten pysäköintipaikkoja, taukopaikkoja ja laitureita. Reittien käyttäjät kaipaavat etenkin pidempien reittien varrelle myös oheispalveluita, kuten kahviloita, välinevuokrausta ja wc-tiloja. Osa kuntoradoista on erittäin huonokuntoisia,

eivätkä käytössä olevat resurssit riitä niiden kunnostamiseen. Kuntoratoihin tarvitaan vuosittain investointirahaa, jolla kunnostetaan kuntoratojen pohjat, valaistus ja viitoitus. Viime vuosina kuntoratojen investointirahaa ei ole saatu.

Yhdysreittien osalta on tärkeää tunnistaa ne reitit, joiden välisen yhteyden muodostaminen on tarpeellista ja tarkoituksenmukaista, sekä ylipäänsä mahdollista huomioiden alueen maankäyttö (kaavoitus), maanomistus ja maasto. Esimerkiksi kahden lähekkäisen luontopolun tai hiihtoladun yhdistäminen voi olla järkevää, koska ne palvelevat samaa käyttäjäryhmää. Sellaisilla alueilla, joissa on oheispalveluita, kuten taukotupia ja wc:tä, on tarkoituksenmukaista yhdistää eri reittejä pidemmiksi kokonaisuuksiksi. Erillään muista reiteistä oleva rengasreitti, kuten kuntorata toimii hyvin sellaisenaankin.

Suurimmassa osassa nykyisiä reittejä ei ole lainkaan paikan päällä olevia opasteita tai ne ovat erittäin huonokuntoisia. Opastusta voi toteuttaa eri tavoin, mutta käyttäjän näkökulmasta maastossa olevat viitat ja infotaulut ovat tarkoituksenmukaisimpia, jotta matkantekoa ei tarvitse pysäyttää esim. mobiililaitteen avaamiseksi ja lukemiseksi. Verkosta löytyvä informaatio on paras lähde etukäteen tapahtuvalle suunnittelulle, ja sen kattavaan esittämiseen velvoittaa myös Kuluttajaturvallisuuslaki erityisesti turvallisuuden näkökulmasta (kts. kohta 5.7 Turvallisuus). Matkailijoille ja muille kaupungin ulkopuolelta tuleville verkosta löytyvä tieto on ensisijainen keino suunnitella matkaa, joten sen merkitys on erityisesti tälle ryhmälle suuri.

3.4 Reittejä koskevan informaation nykytila

Reitteihin liittyvää informaatiota voidaan lähestyä kahdesta eri näkökulmasta; reittien käyttäjien ja reittien ylläpitäjien. Käyttäjien näkökulmasta olisi hyvä, jos kaikki reitteihin liittyvä informaatio löytyisi yhdestä paikasta kootusti. Reittien ylläpitäjien näkökulmasta yksi yhteinen alusta olisi myös hyvä, mutta sen sisältämän tiedon osalta tarpeet poikkeavat käyttäjien tarpeista. Nykyisellään haasteena on se, että virkistysreitteihin liittyvä paikkatieto sijaitsee eri alustoilla eri tahojen ylläpitäminä. Ylläpitäjien roolit ja vastuut eivät ole selkeitä, minkä takia tiedon päivittämisessä voi syntyä katkoksia. Yksittäisistä reiteistä saattaa myös puuttua ajantasaista tai tarpeellista tietoa. Esimerkiksi melontareittien ohjeet, kuten linjaukset koskien kohdalla, tiedot vetotaipaleista jne. eivät ole tällä hetkellä kaupungin verkkosivuilla. Huomionarvoista on myös netin kautta saatavien reittien ennakkotietojen vaihteleva laatu ja esitystapa. Joillain reiteillä ennakkotiedoissa esitetty reittilinjaus ei noudata reitin kulkua maastossa.

Osa kaupungin ylläpitämistä reiteistä on löydettävissä karttamuodossa kaupungin internet-karttapalvelusta (kartta.kouvola.fi), jota ylläpitää Paikkatietopalveluiden yksikkö sen tiedon pohjalta, mitä reiteistä vastuussa olevat yksiköt tuottavat. Karttapalvelussa erilaiset reitit on koottu saman pääotsikon alle (liikunta ja harrastukset -> liikuntareitit), jolloin niiden kaikkien löytäminen kerralla on helppoa. Reitteihin liittyvät taukopaikat on koottu myös saman pääotsikon alle (liikunta ja harrastukset -> ulkoilumajat, laavut, kodat). Suurin osa kaupunkilaisista ei kuitenkaan kokemusten mukaan ole tietoinen karttapalvelun olemassaolosta tai osaa hakea sieltä tietoa. Kaupungin palvelukartalla on todettu tarpeita lisätä joitain puuttuvia reittityyppejä. Palvelukartalla eivät näy tällä hetkellä mm. kaikki maastopyöräreitit. Jokaiselle reitille tulee olla nimetty datan ylläpidon vastuutaho, jonka vastuulla on toimittaa muun muassa tarvittava data paikkatietoon palvelukarttaan vietäväksi.

Osa liikuntareiteistä on löydettävissä valtakunnallisesta ja julkisesta LIPAS-paikkatietojärjestelmästä (lipas.fi), jota ylläpitää Jyväskylän yliopisto, ja johon kuka tahansa rekisteröitynyt käyttäjä voi syöttää dataa. Virkistysreittejä on mahdollista löytää myös muista järjestelmistä. Esimerkiksi Retkipaikka.fi on yleinen virkistykseen liittyvä internet-sivu, jolta on löydettävissä Kouvolan virkistysreittejä. Sivustolla on myös VisitKouvolan ostamaa maksettua sisältöä ulkoilureitistä. Metsähallituksen Retkikartta.fi sivustolle on myös koottu paljon virkistysreittejä, joiden datan sivusto hakee muun muassa LIPAS-palvelusta. Ulkopaikkakuntalaisten retkeilijöiden näkökulmasta on siten oleellista, että tiedot olisivat ajan tasalla LIPAS-palvelussa.

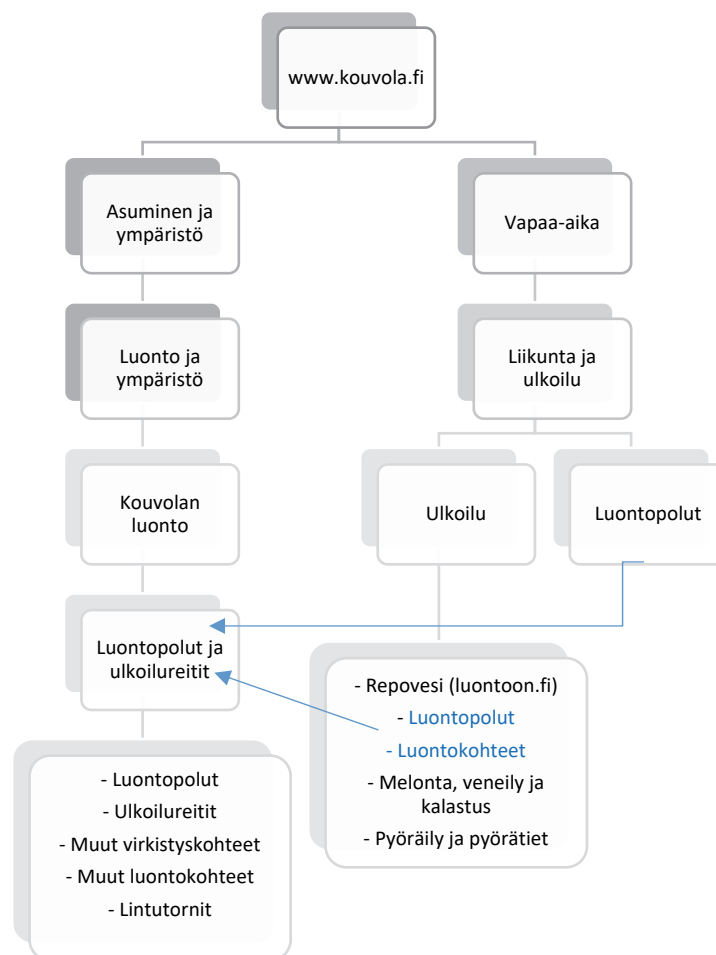
Kouvolan kaupungin käyttöön on ostettu Outdooractive-lisenssi. Outdooractive on luontomatkailuportaali, joka on enenevässä määrin käytössä niin Kaakkois-Suomessa kuin valtakunnallisesti. Outdooractivessa voidaan esittää reittien lisäksi matkailuun liittyviä kohteita ja palveluita eli matkailija saa matkansa suunnitteluun kattavat tiedot. Alustaa käytetään etupäässä tuotteistettujen reittien markkinointiin, joten sinne ei ole tarkoituksenmukaista viedä kaikkia kaupungin virkistysreittejä.

Tavoitteena on tilanne, jossa kaikki reitit ja niihin liittyvät palvelut löytyvät yhdestä paikasta. Käytännössä tällaiseen tilanteeseen tuskin päästään koskaan. Järjestelmiä on monia ja ne on luotu osittain eri tarkoituksiin. Matkailun markkinointi ja kaupunkilaisten palveleminen vaativat hieman erilaista näkökulmaa. Matkailukohteilla, kunnilla ja muilla toimijoilla on omia tarpeitaan ja kanaviaan virkistysreittien esittämiseen. Päällekkäisyyksistä ei siis tulla koskaan pääsemään eroon, ja vain yhteen paikkaan tapahtuva päivittäminen ei ole realismia. Palvelupolun käyttäjälähtöisyys ja helppokäyttöisyys ovat kuitenkin arvokkaita päämääriä, joihin tulee pyrkiä, vaikka – ja varsinkin – kun reitit palveluineen ovat monessa paikassa löydettävissä.

Kouvolan virkistysreiteille ei ole olemassa yhtä verkkosivua, josta voisi kootusti etsiä tietoa reiteistä. Tieto eri reittimahdollisuuksista sijaitsee hajautuneesti eri paikoissa, minkä takia tiedon löytäminen voi olla hankalaa. Hajautuneisuuden takia on vaikeampaa hahmottaa virkistysreittejä yhtenäisenä verkostona. Alla olevaan kuvaan on koostettu Kouvola.fi -verkkosivujen rakenne virkistysreittien osalta. Sen avulla on helppo hahmottaa, että reittien käyttäjän täytyy osata edetä eri polkuja pitkin päästääkseen haluamansa tiedon äärelle. Sivujen ristiin linkitys toimii vain yhteen suuntaan, eli *Vapaa-ajan* polkua seuraamalla pääsee myös luontopolkusivustolle, mutta *Asuminen ja ympäristö* polkua seuraamalla ei pääse *Vapaa-ajan* alla oleviin tietoihin hiihtoladuista/kuntoradoista, pyöräily- tai melontareiteistä.

Verkkosivujen päivittämisen yhteydessä tulisi tarkistaa aina sivuilla olevat linkit sekä tiedostot. Esimerkiksi kaupungin *Ulkoilureitit- ja luontopolut* –sivustolla on ladattavissa pdf-esite Kouvolan luontopoluista, joka tulisi päivittää, koska sen sisältö ei enää ole ajan tasalla.

Verkkosivujen ylläpidon ja päivittämisen vastuutahot tulee määritellä selkeästi, mahdollisesti keskittää yhteen yksikköön. Turvallisuusnäkökulma on huomioitava sekä informaatiota jaettaessa että reiteillä. Kuluttajaturvallisuuslaki edellyttää, että tiettyjä reitteihin liittyviä turvallisuustietoja jaetaan kävijöille jo ennen reitille lähtemistä, ts. verkkopalvelussa (kts. kohta 5.7 Turvallisuus). Nettisivujen ja infotaulujen välisten tietojen (linkkien, osoitteiden) tulee ohjata palvelun hakijan oikean tiedon äärelle helposti, yhtenevästi kaikilla digitaalisilla laitteilla.



Kuva 1. Kaavio Kouvola.fi -verkkosivun poluista, jotka johtavat reitteihin liittyvän tiedon äärelle.

Puuttuvat tiedot karttapalveluissa ja jakautunut tiedonhakupolku verkkosivuilla hankaloittavat kokonaisuuden hallitsemista kaupungin organisaatiossa, mutta myös käyttäjien retkisuunnittelua. Retkisuunnitelman luominen eri virkistysreittejä hyödyntämällä voi koitua hankalaksi, kun tietoa pitää koostaa eri lähteistä. Sivuille ei aina kerrota Kuluttajaturvallisuuslain velvoittamalla tavalla reittien ominaisuuksista tai mahdollisista riskipaikoista. Verkkosivuilla on esitetty reiteistä tietoja, joiden perusteella kävijä voi arvioida tietyn reitin sopivuutta itselleen ja taitotasolleen, mutta sivuja uudistettaessa on huomioitava etukäteisinformaation kattavuus myös lain näkökulmasta. Jokaisen reitin tulee sisältyä johonkin turvallisuusasiakokonaisuuteen nimettynä kohteena.

3.5 Opastuksen nykytila

Kouvolan kaupungin virkistysreitistön kehittämisen tueksi tilattiin opastusta koskeva selvitys, jossa kartoitettiin opastuksen nykytilannetta, sekä esitettiin sen kehittämiseksi suuntaviivoja. Selvitysraportin tiivistelmä on tiekartan liitteenä. Selvitykseen valittiin 12 erilaista virkistysreittiä, joiden opastus kartoitettiin ja kuvattiin. Keskeisimmät havainnot reittien opastuksen kartoituksessa olivat seuraavat:

- Suuressa osassa reittejä opastus on toteutettu ennen kuin ne ovat tulleet Kouvolan kaupungin tai muun reittiä tänä päivänä ylläpitävän tahon vastuulle.
- Opastuksen logiikka, kattavuus, käytetyt materiaalit ja reitin jatkuva merkintätapa ovat tällä hetkellä hyvin epäyhtenäisiä eri reittien kesken, ja osittain ne vaihtelevat myös yksittäisen reitin varrella.
- Kaikissa tarkastelluissa reiteissä oli puutteita opastuksen toteutuksessa. Jotkin reitit olivat melko kattavasti opastettuja ja helposti kuljettavissa nykyisen opastuksen kanssa. Toisilla reiteillä opastus oli

hyvin puutteellista ja oikealla reitillä pysyminen ei käytännössä ollut mahdollista nykyisen opastuksen avulla.

- Yleisesti reittien opasteet ovat puutteellisia, osin hyvin heikkokuntoisia ja vaikeahkosti ymmärrettäviä.

3.6 Kunnossapidon nykytilanne

Nykytilanteessa reittien kunnossapitovastuu on jakautunut usealle eri kaupungin yksikölle sekä ulkopuoliselle toimijalle. Selkeää kirjattua linjausta ei kunnossapitovastuista ole tehty ja sen tekeminen onkin yksi tämän tiekartan tavoitteista. Pääsääntöisesti tämänhetkinen tilanne on se, että kuntoratojen/hiihtolatujen kunnossapidosta vastaa Liikuntapalvelut, kaupungin luontopoluista ja osasta ulkoilureittejä Maaomaisuus ja kevyen liikenteen väylästä, puistokäytävistä ja osasta ulkoilureittejä Yhdyskuntatekniikan kunnossapitoyksikkö. Retkeily- ja melontareittien sekä osaltaan luontopolkujen kunnossapidosta vastaavat erilaiset yhdistykset ja yritykset.

Nykyisin kunnossapitoa ohjaavat seuraavat tekijät:

- käyttäjien palaute
- kunnossapitajan omat havainnot
- käytettävissä olevat taloudelliset resurssit
- turvallisuus
- käyttöaste
- rakentamisen aste
- käytetyt pintamateriaalit ja rakenteet

Kunnossapitoon käytetään pääosin kaupungin omaa henkilöstöä ja kalustoa. Joidenkin reittien osalta on kuitenkin tarkoituksenmukaisempaa ulkoistaa kunnossapito. Kauempana taajamarakenteesta olevien retkeilyreittien ja niihin liittyvien taukopaikkojen (laavut, käymälät ym.) kunnossapidosta on tehty käyttöoikeussopimukset vuonna 2023 yhteensä viiden eri toimijan kanssa. Käyttöoikeussopimukset on tehty 10 + 5 vuodeksi ja niissä on sovittu kunnossapidosta sekä käytänteistä. Myös Känkkärän luontopolusta on tehty kunnossapitosopimus paikallisen yhdistyksen kanssa.

Huoltotarkastukset retkeily-, melonta- ja ulkoilureiteille tehdään kaksi kertaa vuodessa, keväällä ja syksyllä, minkä lisäksi tehdään käyttäjäpalautteen mukaiset korjaustyöt. Pääosa palautteesta on ilkeavallasta ja opastaulujen tai kalusteiden töhrimisestä johtuvia palautteita. Muilla reiteillä tarkastukset hoituvat normaalin viikoittaisten kunnossapitotoimien lomassa.

Jotta kunnossapito olisi järjestelmällistä, pitää kaikkien olemassa olevien reittien kunto olla selvillä ja rekisteriin kirjattuna. Kunnostustoimenpiteistä tulisi olla 5-vuotissuunnitelma, johon on kirjattu tarvittavat toimenpiteet ja niiden kustannusarvio. Muiden kuin kaupungin itse ylläpitämien, mutta kaupungin maalla sijaitsevien, reittien kunnostamisen vastuut ja rahoitus tulisi olla myös kirjattu selkeästi ylös. Kunnossapitosuunnitelman tulisi sisältää reittikohtainen huoltopäiväkirja, jossa esitetään tarkastusta vaativat kohteet. Esim. Infotaulut ja viitoitus, sillat, pitkospuut, laiturit, tulipaikat ja vastaavat reittirakenteet. Kunnossapitajan tarkastukset esim. vuosi –ja kausitarkastus merkitään huoltopäiväkirjaan. Lisäksi pidetään onnettomuuskirjanpitoa.

OSA 2 Virkistysreitistön kehittämisen tiekartta

4 Yleistä

Reitistökokonaisuuden suunnittelussa on otettava huomioon monia näkökulmia. Reitit palvelevat ensisijaisesti kuntalaisia, mutta myös luontomatkailun kehittämisessä ja matkailutulon kasvattamisessa niillä on merkittävä rooli. Reittien tulee palvella kaikkia kaupungin asukkaita, ja siksi on tärkeää, että reitistö levittäytyy ympäri kaupunkia; väestön sijoittuminen huomioiden. Lähiluonnon merkitys asukkaiden hyvinvoinnille on suuri. Myös rakennettujen puistojen ja puistokäytävien verkosto on hyvin saavutettavissa ja niissä on paljon esteettöminä kohteita. Luontoon pääseminen lähellä kotia, matalalla kynnyksellä, on myös kaupunkistrategian tavoite.

Elämykset ja luontokosketus tuovat hyvinvointia niin kaupunkilaisille kuin matkailijoille. Kulttuurin ja paikallishistorian tuntemus luo omistajuuden tunnetta ja sitä kautta parantaa Kouvolan pitovoimaa. Esteettömiä reittejä on oltava riittävästi, jotta voidaan tarjota ulkoilumahdollisuuksia mahdollisimman monelle käyttäjäryhmälle. Reittien on pääosin oltava hyvin saavutettavissa, vaikkakin jotkin reitit ovat luonteensa vuoksi kaukana esimerkiksi julkisen liikenteen reiteistä.

Reittien suunnittelussa on otettava huomioon luonnonsuojelun näkökulma. Erityisen herkille alueille ei tule rakentaa ja luontoarvot on otettava huomioon reittien linjauksessa. Maaston kulumista tulee ehkäistä erityisesti suosituimmilla reiteillä kestäväällä rakentamisella. Kouvolan vahvuutena on monimuotoinen maisema ja luonto, joka on myös syy lähteä ulkoilemaan.

Matkailijat arvostavat entistä enemmän elämyksiä ja paikallisuutta. Selkeä ja helposti saatavilla oleva informaatio on tärkeää sekä matkan suunnitteluvaiheessa että matkalla. On muistettava, että reittejä käyttävät muutkin kuin paikalliset, mikä on otettava huomioon mm. opastuksessa sekä palveluiden tarjonnan esittelemisessä. Tuotteistetut reitit tarjoavat mahdollisuuksia yrittäjille mm. ohjelmapalveluiden tukena ja erilaisten palveluiden tuottamisessa. Yksi matkailuun käytetty euro myös tuottaa 61 senttiä muille aloille, joten matkailulla on iso aluetaloudellinen vaikutus.

Luvussa 3 on esitetty reitistön nykytilaa sekä havaittuja puutteita niin fyysisessä reitistössä kuin siihen liittyvässä datassa ja sen käsittelyssä. Myös informaation jako kaupungin verkkosivuilla vaatii uudistamistoimenpiteitä. Osassa 2 esitetään visio siitä, millainen Kouvolan virkistysreitistö on tulevaisuudessa niin fyysisessä ympäristössä kuin tietoaineistona. Teemaa lähestytään eri näkökulmista, jotka on otettava huomioon kokonaisvaltaisessa kehittämisessä, ja esitetään linjauksia, joiden kautta päämäärä saavutetaan. Tiekartassa esitetään kriteeristö sille, miten reittien priorisointi tehdään tulevaisuudessa. Onko reittejä, jotka poistetaan kunnossapidon piiristä, miten olemassa olevia reittejä huolletaan ja luodaanko kokonaan uusia reittejä?

Rakentamiseen ja ylläpitoon tarvittavat taloudelliset ja henkilöstöresurssit on kartoitettava ennen uusien reittien suunnittelua ja rakentamista. Reittien elinkaari tulee huomioida jo suunnittelu- ja rakennusvaiheessa. Jo rakennetut reitit ja niiden rakenteet rapistuvat normaalikäytössä samanaikaisesti, jolloin korjaamiseen kuluu rahaa joka vuosi.

Eri reittityypit ovat monikäyttöisiä eli reittejä yhdistämällä voi liikkua hyvinkin pitkiä matkoja, jos reittien välillä vain on yhteys. Myös vesistö- ja maalla kulkevan reitin yhdistäminen on mahdollista hyvällä suunnittelulla ja tarvittaessa palveluntuottajien avulla.

o talvi:

- kuntoradat / hiihtoladut: murtomaasukset
- luontopolut, ulkoilu-, retkeily- ja maastopyöräilyreitit (ei talvikunnossapitoa): lumikengät, liukulumikengät/metsäasukset, kävely, pyöräily (FatBike)
- melontareitit: retkiluistelu (riippuen jäätilanteesta, eli etenkin järvien alueella)

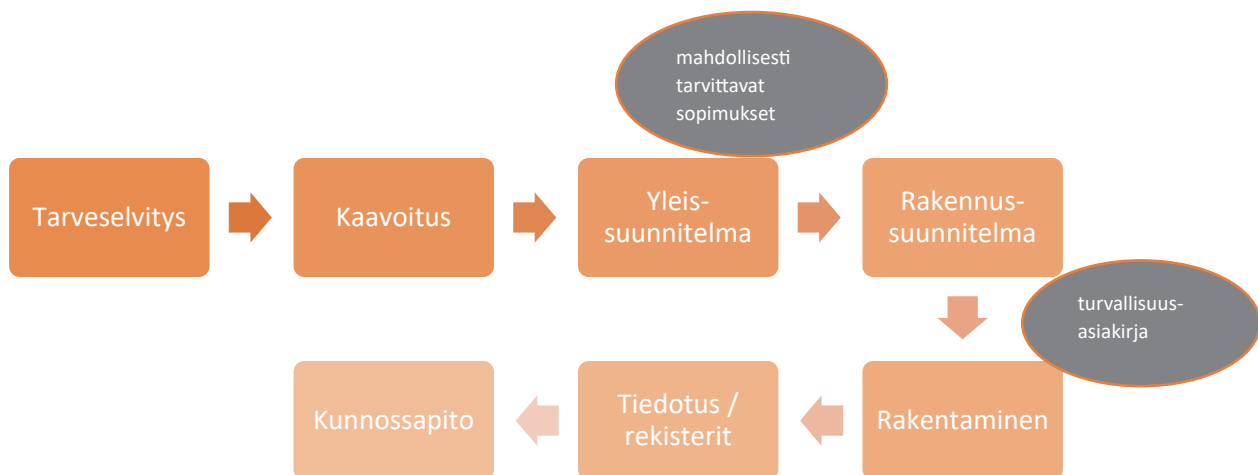
o kesä:

- kuntoradat: kävely/juoksu, pyöräily, maastopyöräily
- luontopolut, ulkoilu-, retkeily- ja maastopyöräilyreitit: kävely, pyöräily
- melontareitit: melonta, sup-lautailu

5 Prosessi

Uuden reitin suunnittelu alkaa tarveselvityksestä. Tarveselvityksen kautta tai muutoin ilmenneet tarpeet huomioidaan maankäytön suunnittelussa/kaavoituksessa. Maankäytön suunnittelu ja maanomistus määrittävät pitkälti mahdollisuudet reittien rakentamiselle ja reittien välisille yhteyksille. Maakuntakaavaan on merkitty ylimaakunnalliset reitit, joiden sijaintia tarkennetaan yleiskaavoissa. Yleiskaavassa myös turvataan sini-viherverkon jatkuvuus, niin että pitkien koko ajan luonnossa kulkevien reittien rakentaminen ja reittien yhdistäminen on mahdollista. Tärkeimmät reitit ja reittimahdollisuudet merkitään yleiskaavoihin. Oleva sini-viherverkosto luo pohjan reiteille myös kaavoittamattomilla alueilla. Reittien rakentaminen muulle kuin kaupungin omistamalle maalle vaatii sopimuksia. Kaikki maanomistajat eivät ole niitä halukkaita tekemään. Yleiskaavoihin merkityt reitit on mahdollista toteuttaa ilman sopimuksiakin ulkoilureittitoimituksen turvin. Jos alueelle laaditaan myös asemakaava, merkitään reitin linjaus siihen usein miten ohjeellisena.

Suunnittelua jatketaan laatimalla yleissuunnitelma, jonka pohjalta päästään kiinni kustannuksiin ja voidaan aloittaa tarvittaessa neuvottelut yksityisten maanomistajien kanssa. Yleissuunnitelman pohjalta laaditaan rakennussuunnitelma, jossa esitetään tarkka suunnitelma reitin linjauksesta, materiaaleista ja opastuksesta, sekä voidaan aloittaa turvallisuusasiakirjan valmistelu. Reitti rakennetaan suunnitelmia noudattaen ja tarpeen mukaan niitä urakan aikana muuttaen. Valmis reitti siirtyy sen kunnossapidosta vastaavan yksikön vastuulle, ja sen turvallisuusasiakirja viimeistellään. Reitistä tiedotetaan asukkaita ja matkailijoita eri medioiden välityksellä, ja reitti lisätään kaupungin karttapalveluun sekä Lipas-tietokantaan sekä tarvittaessa myös esimerkiksi Outdooractiveen. Outdooractivesta reittien upottaminen kaupungin verkkosivuille on vaivatonta ja se vähentää päivittämistarvetta useaan eri paikkaan.



Kuva 2. Kaavio reitin suunnitteluprosessista

6 Vastuiden jakautuminen

Eri reittien elinkaareen liittyviä vastuualueita määritettäessä tulee huomioida kokonaisuus ja eri yksiköillä käytettävissä olevat resurssit. Kunnossapidon vastuuyksikön määrittämisessä keskeistä on, minne reitti tulee sijoittumaan tai on sijoitettu. Vastuutahon täytyy olla reitin tyyppi huomioiden luonteva, ja vastuuyksiköstä tulee löytyä osaaminen sekä kalusto kyseisen tyyppisen reitin ylläpitoon. Toinen tärkeä osa vastuiden jakamisessa on reitistä olevan tiedon päivittäminen. Tulee olla selkeästi linjattu mikä yksikkö vastaa minkäkin reittityypin tiedon päivittämisestä karttapalveluihin ja verkkosivuille.

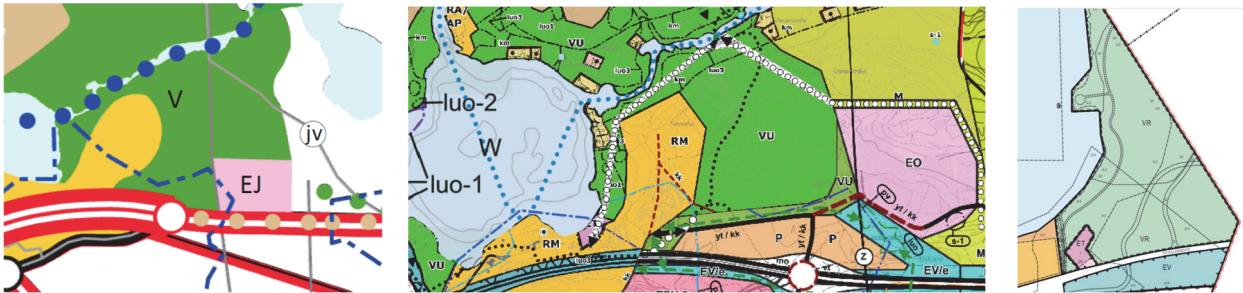
Yksikkö	Tehtävät	Reitin tyyppi
Kaavoitus	strateginen suunnittelu, reittikokonaisuuden hahmottelu ja sidonta muuhun maankäyttöön (tiedottaminen)	kaikki
Yhdyskuntatekniikan suunnittelu	suunnittelu, suunnitteluttaminen	ulkoilureitit, kevyen liikenteen väylät, puistoraitit
Liikuntapalvelut	suunnitteluttaminen	kuntoradat/hiihtoladut
Tilapalvelut	rakennuttaminen	kuntoradat/hiihtoladut
Yhdyskuntatekniikka, Rakennuttaminen	rakennuttaminen	ulkoilureitit, kevyen liikenteen väylät, puistoraitit
Maaomaisuuden hallinta	rakennuttaminen, kunnossapito	luontopolut, melonta-, retkeily- ja ulkoilureitit
Yhdyskuntatekniikka, Kunnossapito	kunnossapito	ulkoilureitit, kevyen liikenteen väylät, puistoraitit
Liikuntapaikkapalvelut	kunnossapito	kuntoradat/hiihtoladut
Ympäristöpalvelut	asiantuntijatiedon tuottaminen	luontopolut
Viestintä&VisitKouvola	tiedottaminen ja markkinointi	kaikki
Vihertiimi	koordinointi	kaikki

6.1 Kaavoitus

Kaavoitusyksikkö vastaa maankäytön suunnittelusta. Eritasoisissa kaavoissa määritellään reittitarpeet ja merkitään merkittävimmät olevat ja suunnitellut reitit. Kaavoituksen vastuulla on maankäytön kokonaisuuden hallinta ja reitistöjen jatkuvuuden varmistaminen.

Reitistön suunnittelussa kaavoituksen kannalta tärkeintä on toimivan reittikokonaisuuden toteutuksen mahdollistaminen. Tämän saavuttaminen edellyttää, että reitistöstä on kokonaisuutena olemassa tiekartan kaltainen strateginen suunnitelma, johon kaupungin sisällä on sitouduttu. Kaavoitushierarkian mukaisesti maakuntakaavassa on määritelty maakunnallisesti ja ylimaakunnallisesti tärkeät virkistysreitit ja viheryhteydet. Yleiskaavoissa näitä merkintöjä ja niihin liittyviä määräyksiä tarkennetaan. Yleiskaavoissa voidaan esittää myös muita merkittäviä viher- ja virkistysreittejä kaupungin tahtotilan mukaisesti. Yleiskaavat ohjaavat edelleen asemakaavoja, joissa otetaan tarkemmin kantaa esimerkiksi reittien linjaukseen ja laatuun.

Yleiskaavoituksen näkökulmasta reitistön tulisi muodostaa verkosto, joka yhdistää toisiinsa esimerkiksi keskeiset viher- ja luontokohteet ja suurimmat taajamat, ja joka olisi saavutettavissa myös kestäväillä liikkumismuodoilla mahdollisimman monesta kohtaa. Luontokohteisiin ja vastaaviin tulisi aina olla pääsy vähintään kahdesta eri suunnasta, mikäli olosuhteet (maasto, suojeluarvot ym.) sen sallivat. Kouvolaan keskeisen kaupunkialueen uusi yleiskaava on tulossa vireille 2024. Kaavan tavoitteet ja lähtökohdat ovat vielä pohdittavana. Yhtenä strategisena tavoitteena kaavaan voisi sisällyttää ns. viherkehän luominen kaupungin keskusta-alueen ympärille. Tämä kehä muodostuisi toisiinsa kytketyistä virkistys- ja ulkoilureiteistä, jotka yhdistäisivät mm. Kymijokivarren keskeisiin kaupunkialueisiin sekä muihin virkistyskohteisiin (esim. Tykkimäki/Käyrälampi, Lappalanjärven ranta-alueet). Kaavoitus vastaa kaavoihin liittyvästä tiedottamisesta ja vuorovaikutuksesta.



Kuva 3. Ote maakunta-, osayleis- ja asemakaavasta Käyrälammen itäpuolelta.

6.2 Yhdyskuntatekniikan suunnittelu

Yhdyskuntatekniikan suunnittelu vastaa osaltaan reittien suunnittelusta ja suunnitteluttamisesta. Ensin laadittavassa yleissuunnitelmassa määritetään reitin linjaus, mahdolliset pysäköintialueet ja taukopaikat, materiaalit ja rakenteet, opastus sekä varusteet. Lisäksi reitin linjauksissa huomioidaan suunniteltavan alueen kasvillisuus, maastonmuodot, mahdolliset vesistöt ja luontoarvot. Yleissuunnitelmassa lasketaan reitin kustannuksista arvio. Näitä kaikkia tarkennetaan yleissuunnitelman jälkeen tehtävässä rakennussuunnitelmassa. Suunnittelussa huomioidaan sekä rakentamisen että kunnossapidon näkökulmat reitin toiminnallisuuden ja elämyksellisyyden sekä esteettömyyden ohella. Reitien suunnittelu pitää sisällään turvallisuusasiakirjan laatimisen yhteistyössä tulevan kunnossapitotahon kanssa. Yhdyskuntatekniikan suunnittelu vastaa reittien suunnitelmiin liittyvästä tiedottamisesta ja vuorovaikutuksesta.

6.3 Yhdyskuntatekniikan rakennuttaminen

Yhdyskuntatekniikan rakennuttamisyksikkö vastaa osaltaan virkistysreittien, kuten ulkoilureittien ja kevyen liikenteen väylien toteuttamisesta laadittujen suunnitelmien pohjalta. Tarvittaessa suunnitelmiin tehdään työmaalla muutoksia. Rakennuttamisyksikön vastuulla on kilpailuttaa urakka sekä koordinoida rakentamista ja valvoa rakentamisen laatua. Yhdyskuntatekniikan rakennuttamisyksikkö vastaa rakennusurakoihin liittyvästä tiedottamisesta.

6.4 Yhdyskuntatekniikan kunnossapito

Yhdyskuntatekniikan kunnossapidon vastuulla on kevyen liikenteen väylien ja puistokäytävien kunnossapito. Lisäksi osa virkistysreitistöstä, kuten pääosa Kymijoen ulkoilureitistä kuuluu Yhdyskuntatekniikan kunnossapitoyksikölle. Osa reittiä on Ely-keskuksen (valtion), yksityistietiekunnan ja yksityismaanomistajien alueella. Kohteista on tehty alueiden käyttösopimukset. Niihin on kunnossapidon osalta kirjattu seuraavasti: "Ulkoilureitin kunnossapidosta huolehtii reitin haltija omalla kustannuksellaan. Ulkoilureitin kunnossapitoon kuuluu a) reittialueen siisteydestä huolehtiminen ja roskien poiskuljettaminen, b) reittiä varten tehtyjen

rakenteiden, kuten siltojen, rumpujen, opasviitoituksen jne. kunnossapito”. Yksikkö on lisäksi mukana laatimassa reittikohtaisia turvallisuusasiakirjoja niiden reittien osalta, joiden kunnossapidosta se vastaa / tulee vastaamaan. Yhdyskuntatekniikan kunnossapito vastaa reitteihin liittyvästä tiedottamisesta silloin, kun jokin sen kunnossapitovastuulla oleva reitti tai reitin osa on pois käytöstä esimerkiksi korjaustoimenpiteiden vuoksi.

6.5 Liikuntapalvelut

Liikuntapalvelujen vastuulla on liikuntapaikkojen suunnittelu. Kuntoradat ja hiihtoladut ovat virkistysreitistöön luettavia rakennettuja ulkoliikuntapaikkoja, joiden suunnittelu ja suunnitteluttaminen on liikuntapalvelujen vastuulla. Kuntoradat/hiihtoladut sijaitsevat pääasiassa metsäisillä virkistysalueilla, joiden hoidosta vastaa maaomaisuuden hallinta. Yhteistyö näiden kahden palvelun välillä on tämän vuoksi tärkeää. Liikuntapalvelut viestii vastuullaan olevista virkistysreiteistä muun muassa liikunnan verkkosivujen, LiikkuvaKouvola - somekanavan ja -lehden kautta.

6.6 Tilapalvelut

Liikuntapaikkojen, kuten kuntoratojen/hiihtoladujen rakennuttamisesta vastaa Tilapalvelut-yksikkö. Tilapalveluiden yksiköiden vastuulla on kilpailuttaa urakka sekä koordinoida rakentamista ja valvoa rakentamisen laatua laadittujen suunnitelmien pohjalta.

6.7 Liikuntapaikkapalvelut

Liikuntapaikkapalvelujen vastuulla on liikuntapaikkojen, kuten kuntoratojen/hiihtoladujen kunnossapito. Yksikkö on lisäksi mukana laatimassa reittikohtaisia turvallisuusasiakirjoja niiden reittien osalta, joiden kunnossapidosta se vastaa / tulee vastaamaan. Liikuntapaikkapalvelut vastaa reitteihin liittyvästä tiedottamisesta silloin, kun jokin sen kunnossapitovastuulla oleva reitti tai reitin osa on pois käytöstä esimerkiksi korjaustoimenpiteiden vuoksi.

6.8 Ympäristöpalvelut

Pääosa Kouvolan kaupungin ylläpitämistä luontopoluista on Ympäristöpalvelut-yksikön koordinoimia. Ympäristöpalvelut tuottaa asiantuntijatietoa luontokohteiden arvoista muun muassa opasteiden sisällöksi. Ympäristöpalveluiden vastuulla on myös huolehtia siitä, että reittien suunnittelussa huomioidaan luonnonarvoihin liittyvät seikat. Ympäristöpalvelut vastaa kaupungin verkkosivujen luontopolkuja koskevasta osuudesta sekä tiedottaa omalla sosiaalisen median kanavallaan.

6.9 Maaomaisuus

Kaupungin maaomaisuuden metsäyksikkö vastaa kaupungin rakentamattomien alueiden metsänhoidosta ja kunnossapidosta. Yksikön vastuulla on luontopolkujen rakennuttaminen ja kunnossapito. Luontopolut rakennetaan yhteistyössä Ympäristöpalveluiden kanssa, joka toimii hankkeissa eräänlaisena tilaajana. Lisäksi Käyrälammen ulkoilureitti, osa Kymijoen ulkoilureitistä sekä entiset Kymenlaakson virkistysalueyhdistyksen perustamat kohteet (retkeily- ja melontareitit) ovat maaomaisuuden kunnossapidossa. Maaomaisuuden yksikössä laaditaan myös reittien rakentamiseen tarvittavat sopimukset yksityisten maanomistajien kanssa. Metsäyksikkö vastaa tiedottamisesta silloin, kun jokin sen kunnossapitovastuulla oleva reitti tai reitin osa on pois käytöstä esimerkiksi korjaustoimenpiteiden vuoksi.

6.10 Viestintä&VisitKouvola

Viestintä&VisitKouvola -yksikön vastuulla on matkailua palvelevien teemareittien markkinointi ja niistä viestiminen. Viestintää tehdään sekä perinteisessä mediassa että sosiaalisessa mediassa ja verkossa. Kaupungilla on kaksi rinnakkaista verkkosivustoa: Kouvolan kaupungin viralliset sivut ja VisitKouvolan sivut.

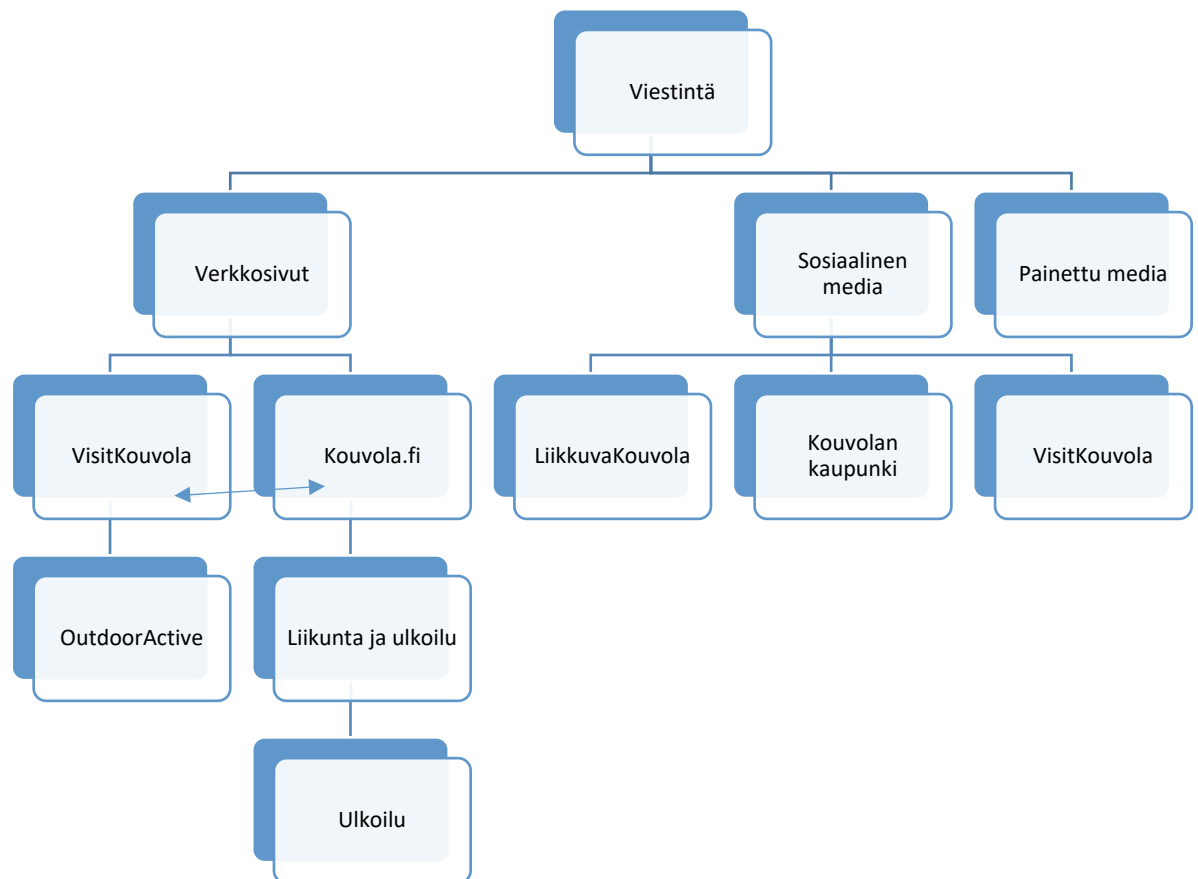
Viestintä ylläpitää kaupungin verkkosivuja, mutta myös eri yksiköissä on paljon päivitysvastuita. Viestintä-yksikkö vastaa kaupungin sosiaalisen median päivityksistä niiltä osin, kuin yksiköt (liikuntapalvelut, ympäristöpalvelut) eivät sitä itse tee.

VisitKouvola -sivuston sisällöistä ja päivittämisestä vastaa VisitKouvola itse. Päivitystyön helpottamiseksi ja resurssien kohdentamiseksi ne sisällöt, jotka ovat joka tapauksessa kaupungin sivuilla, on pääsääntöisesti esitetty verkkosivujen välisillä linkeillä. Tämä vähentää myös sekaannuksia ja ristiriitaisen tiedon jakamista. VisitKouvolan verkkosivut tullaan uudistamaan vuoden 2024 aikana, jolloin on mahdollisuus tarkentaa esitettävää tietoa ja sen sijoittamista sivukartalla. Reitit ja eri liikuntamuodot ovat tällä hetkellä hajallaan sivustolla ja niiden selkeämpi esittäminen on yksi uudistuksen tavoite.

VisitKouvola vastaa Outdooractivessa olevasta virkistysreittejä koskevasta sisällöstä. Outdooractiven reittisisältö voidaan upottaa mille tahansa verkkosivulle. Vuoden 2023 lopussa upotus on tehty ainoastaan saksankielisille Visitin sivuille markkinointitoimenpiteitä varten. Kun VisitKouvolan sivustouudistus valmistuu vuonna 2024, on hyvä hyödyntää reittien ja käyntikohteiden upotusmahdollisuutta laajemmin. Upotettava sisältö voidaan valita ja rajata esimerkiksi reittityyppikohtaisesti. Reitit, käyntikohteet ja palvelut on esitetty Outdooractivessä suomeksi, englanniksi ja saksaksi. Kaakkois-Suomen alueesta on Outdooractivessa lisäksi oma alueen esittelykokonaisuus, joka sisältää erityyppisiä reittejä ja käyntikohteita. Kaksi ylimaakunnallista pyöräreittiä, South by Cycle ja South-East by Cycle, ovat lisäksi esillä Pyörämatkailukeskuksen bikeland.fi-alustalla. Kaikki rakennetut ja käytössä olevat ylimaakunnalliset reitit tulisi viedä Outdooractiveen.

6.11 Vihertiimi

Kaupungin poikkihallinnollisen Vihertiimin vastuulla on tiedon välittäminen ja vuoropuhelun aktivointi eri yksiköiden välillä. Vihertiimin tärkein tehtävä on varmistaa yhteistyön toimivuus ja kokonaisvaltainen näkemys jokaisen yksittäisen virkistysalueita koskevan hankkeen osalta. Vihertiimi voi valmistella lausuntoja tai vastauksia erilaisiin aloitteisiin ja käydä vuoropuhelua yritysten ja yhdistysten suuntaan silloin, kun asia ei ole selkeästi yksin minkään yksikön vastuulla.



Kuva 4. Kaavio mahdollisimman yksinkertaisesta viestinnän rakennemallista. Kaikki virkistysreitteihin liittyvä olisi Liikunnan ja ulkoilun alla, vaikka tiedon päivittämisestä vastaisivatkin eri yksiköt. Ulkoilun alta löytyisi tieto kaikista maksuttomista virkistysreiteistä, myös laduista ja kuntoradoista.

6.12 Kustannukset

Virkistysreitistöjen ylläpidon vuosittaisia kokonaiskustannuksia on hyvin vaikea arvioida. Materiaalien osalta arviointi on helpompaa, mutta työajan rajaaminen on vaikeampaa. Kuntoratojen ja hiihtolatujen kunnossapito tapahtuu muiden töiden lomassa eikä kirjanpitoa erillisistä työsuoritteista pidetä. Samoin kevyenliikenteen väylien ja puistoraittien sekä ulkoilureittien kunnossapito. Maaomaisuudessa yksikön vastuulle kuluvien virkistysreittien kunnossapitoon käytetään vuosittain noin 25 000 €.

7 Reittien kehittäminen

Reittien kehittäminen tulee perustua kaikki reitit kattavaan kokonaisnäkemykseen. Kehittämisessä tulee huomioida nykytilanteen lisäksi asukkaiden esittämät toiveet, matkailun näkökulma ja käytössä olevat resurssit.

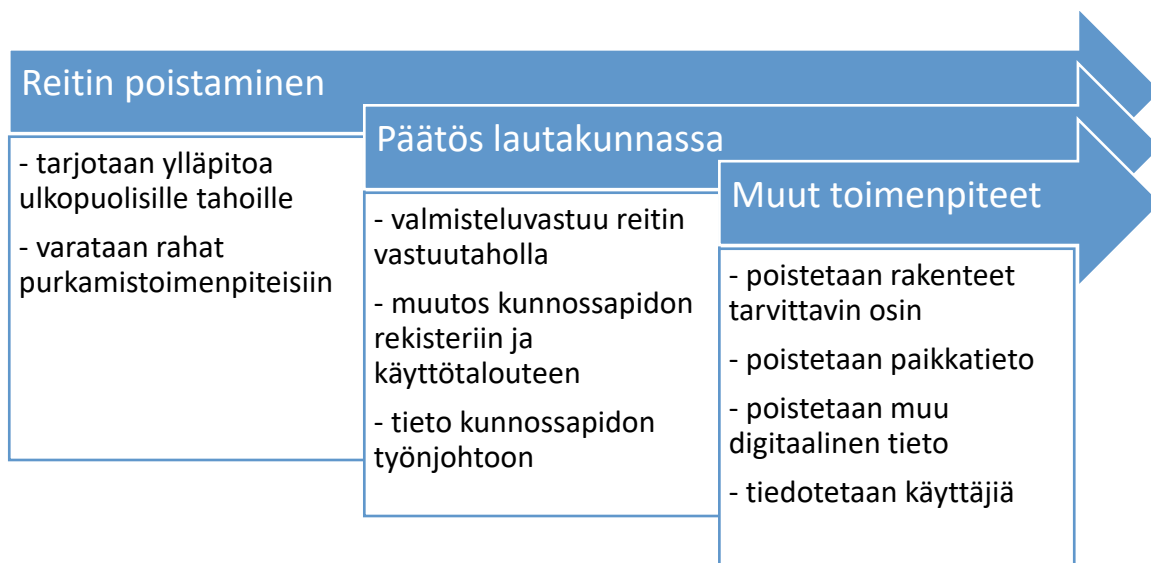
7.1 Poistettavat reitit

Reittejä on tarpeellista poistaa kehittämistyön yhteydessä, sillä ylläpitoon vaadittava rahamäärä ei ole kasvanut/tule kasvamaan lähitulevaisuudessa vaan toiminnan- ja talouden sopeuttamisen seurauksena se tulee laskemaan. Reittien poistaminen tarkoittaa käytännössä kunnossapidon lopettamista, mahdollisten opasteiden poistamista maastosta sekä reitin poistamista karttapalvelusta ja Lippaasta sekä verkkosivuilta. Reitti jää siis maastoon, mutta se vastaa jatkossa maastoon suunnittelemta syntynyttä polkua, jota ei pidetä yllä, ja joka ei esiinny missään materiaaleissa tai verkkosivuilla. Poistettavien reittien (kaupungin kunnossapidosta poistuvia reittejä) ylläpitovastuuta voidaan tarjota ulkopuolisille toimijoille, silloin kun se on reitin luonteen ja

maanomistuksen kannalta tarkoituksenmukaista. Viime kädessä vastuu säilyy kuitenkin kaupungilla, jos maanomistus on kaupungin. Tarkempi vastuuyksikkö tulee määritellä reitin poistamisen valmistelun yhteydessä. Poistamisesta on tärkeää tiedottaa reitin käyttäjiä Tukesin antamin ohjein.

Reitin poisto palveluverkosta viedään aina asianomaiseen lautakuntaan hyväksyttäväksi. Poisto perustellaan hyvin ja niissä viitataan tarveselvitykseen ja toimenpidesuunnitelmaan.

Palveluverkosta poistuvalla reitillä olevien rakenteiden, kuten siltojen poistaminen päätetään tapauskohtaisesti. Rakenteiden purkaminen maksaa ja siihen harvoin on varattu rahaa. Jos rakenteet ovat todella hyvässä kunnossa, ne voidaan säilyttää. Ne tulee kuitenkin käydä tarkistamassa säännöllisesti esim. 1-2 vuoden välein.



Kriteerit, joiden perusteella ehdotetaan joitain reittejä poistettavaksi ylläpidosta:

- vähän käyttöä
- huono saavutettavuus / sijainti kaukana käyttäjistä
- huono kunto
- kunnossapidon haasteet etäisyyksien osalta (koneiden ja henkilökunnan pitkä siirtomatka)
- huono turvallisuus
- lähistöllä on useita paremmin palvelevia reittejä
- luonnon/muun arvokohteen liian runsas kuluminen (reitin olemassaolo voi myös ohjata kulkua niin, etteivät ympäröivät alueet kulu)

7.2 Säilytettävät reitit

Pääosa nykyisistä reiteistä on säilyviä. Niiden osalta (pois lukien kevyen liikenteen väylät ja puistoraitit) tulee tiekartan laatimiseen jälkeen:

- tarkistaa ja kirjata vastuutahot kokonaisille reiteille ja niiden osille sisältäen jätehuollon.
- laatia kuntokartoitus (listata korjaustarpeet) sisältäen opasteet, kulkupinnat, rakenteet
- laatia turvallisuusselvitykset Tukesin ohjeiden mukaan
- laatia kunnostussuunnitelma viidelle vuodelle sisältäen reittikohtaiset kustannusarviot

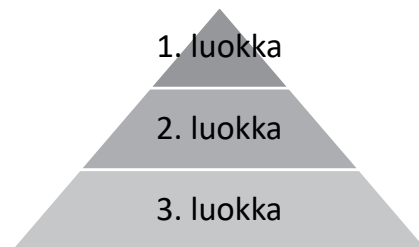
Reittien kunnostaminen ja ylläpito perustuu niiden hierarkiaan, joka on esitelty kappaleessa 7.2.1. Jäljempänä on esitetty periaatteita reitteihin liittyvistä asioista, kuten pysäköinnistä, opasteita

Matkailijoita kiinnostavia ja palvelevia olemassa olevia reittejä tulisi viedä lisää Outdooractive-alustalle, jossa niitä voidaan esitellä monikielisesti karttojen, valokuvien ja videoiden kera.

7.2.1 Reittien hierarkia

Priorisoinnin avulla pyritään kohdentamaan käytössä olevat resurssit pääosin niille reiteille, jotka asettuvat erikseen määritellyn kriteeristön mukaisesti luokkiin yksi ja kaksi. Priorisointi eli reittien jako kolmeen luokkaan auttaa sekä kunnossapidon että viestinnän resurssien kohdentamisessa. Priorisoinnissa on otettu näkökulmaksi asukkaiden tarpeet, reittien vaatimat investointitarpeet/tehdyt investoinnit sekä matkailu. Tavoitteena on saada nykyiset kohteet pidettyä kunnossa nykyisillä vähenevillä resursseilla. Reittien vaikuttavuus, eli palvelujen kohdentuminen isolle joukolle ja kustannustehokkuus korostuu reittien hierarkiassa.

Kaikki Kouvolassa olevat virkistysreitit jaetaan kolmeen luokkaan. Ensimmäisen luokan reittejä on vähiten ja kolmannen luokan reittejä eniten (kpl tai km tyyplistä riippuen). Jako tehdään pisteytyksen avulla niin, että kaikkia reittejä tarkastellaan pääosin samanlaisin kriteerein. Nykytilanteen pisteiden pohjalta linjataan jokaiselle reitille myös tavoiteluokka, johon eri toimenpiteillä pyritään pääsemään.



Kuva 5 Eri tasoisten reittien määrällinen suhde toisiinsa nähden.

Kriteerit:

- yhteys olemassa / helposti toteutettava yhteysmahdollisuus vähintään yhteen toiseen reittiin
- rakentamiseen satsattu merkittävästi / hyvässä kunnossa
- esteetön edes osittain
- reitin varrella on palveluita, kuten kahvila, WC, tulipaikkoja, laituri, ylivetopaikka
- palvelee useita käyttäjäryhmiä
- suosittu (paljon käyttäjiä/asukaskyselyiden tulokset)
- opastettu
- valaistus (vain hiihtoladut/kuntoradat)
- keskeinen sijainti / hyvä saavutettavuus (hyvät yhteydet sekä jalkaisin, pyörällä, autolla että julkisilla kulkuvälineillä, P-alue)
- palvelee useita käyttäjäryhmiä
- turvallinen (muu käyttö/käyttäjät, esim. veneily, maatalouskoneet, ratsukot, asukasliikenne)
- reitin erityisyys / elämyksellisyys ja monipuolisuus

7.2.2 Kunnostamisen priorisointi

Ylläpidettävissä reiteissä on paljon puutteita, jotka tulisi laittaa kuntoon. Myös kunnostamiskohteiden valinnassa tulee tehdä priorisointia. Priorisointi perustuu reittien käyttöturvallisuuteen, eli turvallisuuteen liittyvät asiat ovat ensisijaisia ja käyttömukavuuteen liittyvät asiat toissijaisia.

1. Vaaralliset rakenteet tai maastonkohdat tulee saattaa ensimmäisenä kunnossapidon ja kohdennetun rahoituksen piiriin. Vaihtoehtona on väylästön lopettaminen ja reitistön ja rakenteiden purkaminen. (Tukesin ohjeistus).
2. Puutteellinen opastus (sekä reitin alkuun että itse reitillä), eksymisen vaara
3. Puutteelliset tauko- ja rantautumispaikat
 - tuli- ja taukopaikkojen lisääminen resurssit huomioiden. Toimintoja ei ole järkevää lisätä, ellei ole resursseja hoitaa/kunnossapitää tai ostaa palvelua ulkoisilta toimijoilta. Tulipaikkojen osalta tärkeää on rakentaa asianmukainen ratkaisu paikkoihin, joissa esiintyy omatoimisia nuotioita. WC-tilat ovat ympäristön siisteyden kannalta välttämättömiä, mutta vaativat paljon kunnossapitoa.
4. Puutteellinen jätteenkeräys
 - Jäteastioita ja jätteenkeräystä sijoitetaan vain asutuskeskittymien ja hyvin kulkuyhteyksien lähelle. Haja-asutusalueen ulkoilukohteissa mm. Repovedellä ja laavuilla, on käytössä Roskaton retkeily –periaate, eli kohteissa ei ole erillistä roskien keräilyä vaan jokainen vie tuomansa roskat myös pois.

7.3 Uudet reitit

Päätökset uusien reittien suunnittelusta ja rakentamisesta perustuvat tähän tiekarttaan ja sitä seuraavaan tarveselvitykseen ja toimenpidesuunnitelmaan. Tarveselvityksessä otetaan kantaa myös uusien reittien toteutusjärjestykseen. Uuden reitin valmistelutyössä tulee varmistaa reitin tarpeellisuus, sen asema voimassa olevissa kaavoissa, eri toteutusvaihtoehdot, rakentamisen rahoitus (varaus talousarvioon), kunnossapidon talous- ja henkilöresurssit sekä määrittää valmiin reitin vastuutahot.

Palveluverkkoselvitykset ja talouden tasapainottaminen vaikuttavat lähivuosien tilanteeseen, mutta tämän tiekartan on tarkoitus tarkastella kokonaisuutta ja kehittämismahdollisuuksia aina vuoteen 2035 saakka.

Kokonaan uusia erillisiä reittejä tuskin lähivuosina rakennetaan, mutta nykyistä reitistöä kehitetään muun muassa yhdysreittien kautta. Yhdysreitit voivat olla kahden olemassa olevan reitin välisiä yhteyksiä tai yhteyksiä reitiltä joukkoliikennepysäkille, matkailukohteeseen tai palveluun, kuten kouluun. Lisäksi uusien reittien toteuttaminen voi olla puhtaasti sopimusten/käyttölupien tekemistä eli olemassa olevan reitin virallistamista.

Tulevaisuudessa olisi hyvä suunnitella ja toteuttaa reittejä myös ”uusille” lajeille, kuten esimerkiksi sup-lautailuun ja avovesiuintiin. Näille reitin rakentaminen voi tarkoittaa pelkkiä viestinnällisiä toimia (käytetään hyväksi olemassa olevia taukopaikkoja ja laitureita) tai sisältää myös rakenteiden kuten laitureiden rakentamista.

Uusia matkailun teemareittejä suunnitellaan pääasiassa hanketoiminnalla ja yhteistyössä lähikuntien ja -maakuntien kanssa. Kyse on silloin digitaalisen sisällön tuottamisesta olemassa oleville reiteille; ei uusien reittien toteuttamisesta maastoon. Matkailijoita houkuttelevan ja palvelevan reitistön kehittämisessä on tarpeita uusille yhdysreiteille ja kattavan retkipyöräilyverkoston kehittämiseksi Kaakkois-Suomeen. Koko maan kattava pyörämatkailuverkosto on yksi Pyörämatkailukeskuksen tavoitteista, ja pyörämatkailun edistäminen tukee kaupungin ja maakunnan vastuullisen ja vähähiilisen matkailun tavoitteita.

Ennen uuden reitin suunnittelun aloittamista, tulee sen osalta tehdä periaatteelliset päätökset seuraavista asioista

- Vastuuyksiköt reitin koko elinkaaren osalta (suunnittelu, rahoitus, rakennuttaminen, kunnossapito)
- Taukopaikat ja niiden varustus (laavu, laitur, tulipaikka, wc, puuhuolto)
- Käytettävä opasterunkomalli
- Pysäköintipaikat

7.4 Fyysinen saavutettavuus

7.4.1 Pysäköinti

Tarve pysäköintipaikoille on suurin sellaisilla reiteillä, jotka ovat hieman kauempana asutuksesta tai ovat muuten laajan käyttäjäkunnan ja matkailijoiden käyttämiä. Nykyisten reittien kuntokartoituksessa tulee yhtenä arvioitavan kohtana olla pysäköintipaikkojen tilanne ja tarve, sekä talvikunnossapidon tilanne.

Jos pysäköintipaikkaa ei ole ja se katsotaan tarpeelliseksi, pitää toteutussuunnitelmissa huomioida:

- talvikunnossapito (tarve, lumitila, vastuutaho)
- pysäköintialueen kunnossapitovastuu
- pysäköintialueen ja reitin välisen kulkuväylän maanomistus ja kunnossapitovastuu (jos reitti ei ala suoraan pysäköintipaikalta)
- esteettömyystaso

7.4.2 Reittien liittyminen katuverkkoon

Kaikille reiteille pitäisi olla selkeä yhteys tai yhteyksiä katuverkolta niin, että se ei aiheuta häiriötä lähialueen asukkaille muun muassa järjestäytymättömän pysäköinnin muodossa. Yhteyden tulee olla selvä sekä kartoilla että maastossa, eli reitin opastuksen tulee alkaa jo katuverkolta. Liittymäkohdan (reitin/yhdysreitin ja kadun/tien/kevyen liikenteen väylän) tulee olla turvallinen ja hyvin valaistu.

7.4.3 Pyöräparkit

Jos reitti ei ole pyöräiltävissä, on reitin alkupisteissä syytä olla mahdollisuus turvalliseen pyöräpysäköintiin. Niillä reiteillä, joissa pyöräily on mahdollista ja todennäköistä, tulee taukopaikat varustaa pyörätelinein. Useimmissa maastopyörissä ei ole jalkaa ja pyörät pysyvät huonosti pystyssä epätasaisessa maastossa esimerkiksi puuta vasten. Telineiden malleissa tulee suosia runkolukittavia ja kiinteästi asennettavia telineitä

7.4.4 Julkinen liikenne

Osa Kouvolan reiteistä sijoittuu lähelle taajamia, jolloin ainakin osalle reiteistä on mahdollista päästä julkisella liikenteellä. Osa reiteistä on puolestaan luonteeltaan sellaisia, että ne sijoittuvat luontoympäristöön kaukana asutuksesta, jolloin julkinen liikenne harvoin on vaihtoehto.

Reiteillä käydään eniten viikonloppuisin, mikä tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida julkisen liikenteen suunnittelussa niiden linjojen osalta, joiden läheisyydessä sijaitsee suosittuja reittejä. Esimerkiksi Käyrälammen alueelle ei tällä hetkellä pääse julkisella liikenteellä viikonloppuisin ollenkaan, vaikka aluetta kehitetään nimenomaan matkailuun ja viikonloppuihin painottuvaan retkeilyyn ja vapaa-ajan viettoon.

Julkisen liikenteen yhteyksiä on viime aikoina kehitetty erityisesti Kouvolasta Repoveden kansallispuistoon. Kouvolasta liikennöi linja-autovuoroja kesällä Lapinsalmelle saakka ja ympäri vuoden Orilammelle, josta on noin 9 km Lapinsalmelle. Kouvolasta Repovedelle pääsee myös Kymenlaakson Taksin kimpptaksilla. Vuodesta 2022 lähtien on osa VR:n junavuoroista pysähtynyt kesäkaudella (huhti-lokakuu) Hillosensalmella. Kaupungin joukkoliikenne on vastannut jatkoyhteydestä bussilla Hillosensalmelta Lapinsalmelle. VR arvioi tarpeen Hillosensalmella pysähtymiselle vuosittain.

Kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti matkailukohteiden ja -reittien lähtö- ja päätepisteet tulee suunnitella siten, että niille on pääsy julkisilla kulkuvälineillä. Pyörämatkailijat tuovat reiteille omia pyöriään junalla ja linja-autoilla. Uusien reittien suunnittelussa on siis huomioitava jo alkuvaiheessa, miten ne voi saavuttaa julkisilla liikennevälineillä.

Kouvolan joukkoliikenteen linjasto uudistuu syksystä 2025 alkaen. Linjaston suunnittelussa painopiste oli työ-, koulu- ja opiskelumatkojen tarpeissa, mutta runkolinjojen osalta huomioitiin myös vapaa-ajan

matkustustarpeet. Kymijoen ja Käyrälammen ulkoilureitit ovat hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä myös tulevaisuudessa. Samoin Niivermäen, Känkkärän, Huikeinlenkin, Kalalammen, Pioneerimetsän, Alakylän ja Kirkkovuoren luontopolut. Repovesi on huonosti saavutettavissa linja-autoilla muutoin kuin kesäaikaan, sillä linjaa Valkealan ja Voikosken välillä ei ajeta viikonloppuisin ja arkisinkin pohjoiseen päin vain iltapäivisin ja etelän suuntaan aamuisin. Kesäaikana linja-autolla pääsee Matkakeskukselta Orilammelle sekä takaisin viikonloppuisin aamu- ja iltapäivällä. Muille reiteille lähdetään harvemmin julkisen liikenteen turvin.

7.4.5 Esteettömyys

Olemassa olevat esteettömät ulkoilureitit on tehty esteettömyyden perustasoa noudattaen, eli pituuskaltevuus on enintään 8 %. Lähes kaikissa kohteissa on kuitenkin sellaisia nousuja, joissa manuaalista pyörätuolia käyttävä tarvitsee avustajan.

Kaikkia reittejä ei voida luonnon olosuhteiden vuoksi tehdä täysin esteettömiksi, mutta liikuntaesteisten osalta reittien saavutettavuutta voidaan parantaa esimerkiksi uusimalla ja täydentämällä opasteita ja rakenteita esimerkiksi uusimalla ja leventämällä pitkospuita sekä rakentamalla jyrkimmille osuuksille portaita kaiteineen ja levähdystasanteineen.

Esteettömyys tulee olla kuvattuna reitin esittelytekstissä niin, että käyttäjä voi etukäteen arvioida kohteen soveltuvuuden itselleen. Tämä pätee myös matkailun teemareitteihin. Vaikka reitti ja palvelut eivät täyttäisi kaikkia esteettömyyden kriteereitä, selkeä ja kattava viestintä esimerkiksi reitin esteettömyydestä avustajan kera tekee reittiä laajemmalle käyttäjäkunnalle saavutettavaksi.

7.5 Digitaalinen saavutettavuus

Digitaaliseen saavutettavuuteen Kouvolan kaupunki voi vaikuttaa omissa viestintävälineissään. Digitaalinen saavutettavuus otetaan kaupungilla huomioon esimerkiksi tekemällä saavutettavia nettisivuja ja videoita. Virkistysreitistöstä viestitettäessä tulee huomioida muun muassa liikkuminen sivulta toiselle, upotetut videot sekä karttalinkit karttapalveluun.

Kuten aiemmin jo mainittiin (kts. luku 3.4 Puutteet datassa), eri reittityypit ja ulkoaktiviteetit esitetään kaupungin nettisivuilla eri paikoissa, mikä vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista. Käyttäjän on vaikea löytää tietoa, joka on hajallaan. Digitaalinen saavutettavuus kärsii tiedon hajautuessa.

Esteettömien kohteiden esittäminen kootusti yhdessä paikassa helpottaa ulkoilijoita, joilla on erityistarpeita liikkumisen suhteen. Koska vaihtoehtoja on muutenkin vähemmän kuin muilla, on itselle sopivan reitin valinta helpompaa kootusta tarjonnasta. Erityisesti esteettömissä kohteissa pitää olla selkeästi kerrottu reitin pituus ja lähtöpisteet sekä reitin vaativuus, eli esimerkiksi tarvitseeko manuaalisen pyörätuolin käyttäjä avustajan. Myös muun muassa lastenvaunujen ja -rattaiden työntäjät, sekä rollaattorin käyttäjät hyötyisivät esteettömyyteen liittyvistä tiedoista.

Kohteeseen pääseminen eri kulkuneuvoilla, siellä liikkuminen ja siellä kuluva aika pitäisi olla mahdollista suunnitella etukäteen digitaalisen tiedon avulla. Oleellista on se, että saatavilla olevan etukäteistiedon perusteella kävijä voi arvioida reitin soveltuvuutta itselleen omiin kykyihinsä nähden.

Viestinnässä on huomioitava tiedon päivittämisen tarpeet. Kun valitut alustat on otettu käyttöön, tulee jatkossa seurata niiden toimivuutta käyttäjän näkökulmasta. Esimerkiksi vanhentuneet tiedot tekstissä tai toimimattomat linkit on päivitettävä tai poistettava. tämän osalta on tärkeää, että tiedon ylläpitovastuut on jaettu selkeästi.

Reittien digitaalista saavutettavuutta matkailijoille voi parantaa upottamalla reittisisältöä Outdooractivesta VisitKouvolan sivuille, sekä lisäämällä reittisisältöä alustalle kolmella kielellä. Outdooractiven sisältö on saatavissa myös ilmaisessa Outdooractive-mobiilisovelluksessa. Outdooractive-palvelusta niin asukas kuin

matkailija voi ladata reitin gpx-jäljen omaan laitteeseensa, sekä printata reittikuvauksen ja reittikartan. Matkailureittien tietoja olisi hyvä viedä myös muille alustoille kuten esimerkiksi retkipyöräilyreittejä kansainvälisten pyöräilijöiden suosimille alustoille. Myös Lippaasta on mahdollista ladata gpx-jälki omaan laitteeseen.

Vuoden 2024 aikana Metsähallituksen Luontopalvelut uudistaa Luontoon.fi-verkkopalveluaan ja avaa maksuttoman valtakunnallisen Luontoon-sovelluksen, joihin kootaan yhteen eri toimijoiden ulkoiluun liittyviä kohteita, reittejä ja palveluja. Tavoitteena on helpottaa ulkoilumahdollisuuksien löytämistä. Palvelujen kehittäminen liittyy vuonna 2022 julkaistuun kansalliseen luonnon virkistyskäytön strategiaan. Kuntien ja yhdistysten ylläpitämät ulkoilu- ja retkikohteet tulevat samaan palveluun valtion mailla olevien kohteiden kanssa. Sovellusta kehitetään yhteistyössä mm. Jyväskylän yliopiston kanssa, joka hallinnoi julkista liikunnan paikkatietojärjestelmää Lipasta. Järjestelmän kautta mm. kuntien virkistysalue- ja reittitiedot välittyvät uuteen sovellukseen.

7.6 Kunnossapito

Reittien luonne, käytön intensiivisyys ja rakenteiden määrä ja laatu vaikuttavat reittien kunnossapidon tarpeeseen ja määrään. Osa reiteistä on ympärivuotisessa käytössä, osa vain kesäreitteinä. Kunnossapito keskittyy rakenteiden kunnossapidon ohella reittien käyttöturvallisuuden varmistamiseen. Reittien kunnon tarkastaminen toteutetaan maastokäynneillä. Reitin kulkupinnan ja mahdollisten rumpurakenteiden lisäksi tarkistetaan sen varrella olevan puuston kunto, mahdollinen valaistus ja muiden rakenteiden kuten taukopaikkojen, laitureiden, siltojen ja pitkospuiden kunto. Korjaus- ja kunnossapitotarpeet pyritään ennakoimaan ja suunnittelemaan pitkäjänteisesti. Rakenteiden tulee olla käyttöturvallisia. Opasteiden osalta tarkistetaan niiden luettavuus ja esimerkiksi viittojen osalta varmistetaan, että ne osoittavat oikeaan suuntaan.

Reittien vastuutaholle tulee varata riittävät henkilöresurssit ja rahoitus kunnossapidon ylläpitämiseen sovitulla reiteillä. Vastuuyksikkö voi hoitaa kunnossapitotoimet itse, ostaa ne sisäisesti toiselta kaupungin yksiköltä tai hankkia ne ulkoisena palvelunostona yhdistykseltä tai yritykseltä.

7.7 Puhtaanapito

Roskaamattomuus on jokaisen kulkijan velvollisuus (JL 74§). Mitä enemmän roskia maastosta löytyy, sitä helpommin niitä jätetään sinne lisää. Tästä syystä reittien varrella on syytä käydä säännöllisesti tarkistamassa roskaamistilanne ja keräämässä roskat pois, mikäli niitä on sinne jätetty (esimerkiksi aina jonkin muun huoltotyön ohessa kerätään roskat pois). Haja-asutusalueen ulkoilupaikoille ei sijoiteta jäteastioita, vaan jokainen retkeilijä huolehtii omat roskansa. Jos jäteastioita päätetään sijoittaa, ne pyritään keskittämään pääosin reittien alku- ja loppupäihin, ajoneuvoliikenteelle saavutettaviin kohteisiin, joissa roska-astian tyhjentäminen on helppoa ja turvallista. Jäteastioina käytetään isoja jäteastioita. Tyhjennykset pyritään saamaan säännöllisen jätteenkeräilyn piiriin. Pieniä roska-astioita pyritään välttämään. Pienet astiat vaativat jatkuvaa jätemäärän kertymisen tarkkailua ja astioiden tyhjentämistä, mikä on ekologisesti huono ja kustannuksia lisäävä vaihtoehto. Puhtaanapitoon kuuluu lisäksi tulipaikkojen tuhkien tyhjennys tarpeen mukaan.

7.8 Kasvillisuus

Reitille tai sen reunaan sekä tauko- ja rantautumispaikoille kasvavaa puustoa ja kasvillisuutta poistetaan tarvittaessa. Kunnossapitoa tehdään vesakon raivauksin ja ruohovartisen kasvuston osalta siimauksin. Kulkuväylien varsia voidaan koneellisesti niittää tai murskata. Niittoajankohdat suunnitellaan luonnon ehdoilla, alueen kasvillisuuden ja eliöstön määrittämän ajankohdan mukaan. Virkistysreitin käyttöturvallisuutta tai

kunnossapitoa haittaavia reunapuita poistetaan tarvittaessa. Vieraslajeja torjutaan käytössä olevien ohjeiden mukaisesti kaupungin omistamilla mailla. Näkymiä arvokkaisiin maisemiin, kuten vesistöihin, kulttuurimaisemaan tai maisemapuihin pidetään raivauksilla avoimena. Luonnonsuojelualueella toimitaan niitä koskevia määräyksiä noudattaen.

7.9 Taukopaikat

Taukopaikoilla voi olla tyypillisesti laavuja, käymälöitä ja tulipaikkoja. Näiden kaikkien osalta on laadittu seuraavat suunnittelua ja rakentamista ohjaavat periaatteet.

Laavuja sijoitetaan vain pidempien melonta- ja retkeilyreittien varrelle. Laavujen kunnossapidossa hyödynnetään kaupungin ulkopuolisia toimijoita. Laavujen rakentamiseen ja kunnossapitoon voidaan hyödyntää myös kumppanuuksia ts. sponsorointia, missä esimerkiksi paikallinen yritys voi maksaa sekä laavun hankinnan, että vuosittaisen korvauksen ylläpidosta.

Käymälöitä sijoitetaan vain pidempien melonta- ja retkeilyreittien varrelle. Käymälöissä käytetään ekologista malleja, joissa on vaihtosäiliö. Säiliöt vaihdetaan tarvittaessa tai vähintään kerran vuodessa. Vähemmän käytetyissä kohteissa jäte voidaan levittää maastoon maatumaan. Paljon käytetyissä kohteissa jäte vietään asianmukaiseen jätteenkäsittelyyn.

Taukopaikoilla on usein tulisija. Tulisija voi olla avoin tai katettu. Tulisijat sijoitetaan ensisijaisesti vesistön läheisyyteen, jolloin tulen sammuttaminen on helpompaa. Tulisijoja pyritään sijoittamaan myös alueille, joissa on huomattu olevan luvattomia nuotiopaikkoja. Lähellä asutusta olevissa tulipaikoissa (esim. ulkoilureittien varrella) tulee suosia malleja, joissa voidaan käyttää myös grillihiiliä. Puuhuoltoa käytetään vain pidempien melonta- ja retkeilyreittien varrella olevissa tulipaikoissa, joissa on usein myös laavu. Rankapuut säilytetään liitereissä, josta retkeilijät saavat itse pätkiä ja halkoa tarvitsemansa polttopuut. Periaate vähentää puun kulutusta ja ehkäisee varkauksia. Kaikilla reiteillä, joissa on tulipaikkoja tiedotetaan tarvittaessa omien puiden/hiiltien kuljettamistarpeesta sekä kielletään polttopuun tai sytykkeiden kerääminen ympäristöstä.

Penkkien ja pöytien osalta tulee huomioida niiden kestävyys ja esteettömillä reiteillä käytettävyys myös pyörätuolilla.

7.10 Reittien pintarakenteet ja kuivatus

Reittien päällysteet (kivituhka/murske/hake) pidetään tasaisena ja käyttökunnossa (esteettömyys huomioidaan). Sortumat, kuopat ja valumat korjataan, lisäksi pinnan sivukaltevuus tarkistetaan. Rummut pidetään kunnossa ja niitä lisätään tarpeen mukaan. Ojat pidetään avoimina ja hulevesille vapaina. Vesien virtausta ohjataan lisäojituksilla. Asfaltoidut reitin osat, jotka kuuluvat katu- ja tieverkkoon ovat liikennealueiden kunnossapitoluokituksen mukaisia. Maanomistajien kanssa tehdyissä sopimuksissa on kirjattu, että reitin pitäjä vastaa sen kunnossapidosta reittityypin mukaisessa kunnossa.

7.11 Talvikunnossapito

Kouvolan virkistysreiteillä ei ole talvikunnossapitoa, paitsi niillä osilla, jotka ovat liikennealueella ja siten talvikunnossapidon piirissä. Esimerkkinä tästä on Kymijoen ulkoilureitti, joka sijoittuu osin ELY-keskuksen, tiehoitokunnan ja kaupungin kunnossapitovastuulle. Vastuutahot huolehtivat omien kohteidensa/osiensa (talvi)kunnossapidosta.

Niillä hiihtoladuilla, jotka sijaitsevat yksityisillä mailla, on kunnossapidosta sovittu kirjallisesti maanomistajan kanssa. Hiihtolatuihin liittyvästä kunnossapidosta vastaa liikuntapaikkapalvelut joko itse tai ulkopuolisen

palveluntuottajan kautta. Ajantasainen kunnossapitotilanne on seurattavissa Latujen hoidon seurantapalvelusta ([Fluent Outdoors - Kouvola \(fluentprogress.fi\)](http://Fluent-Outdoors-Kouvola.fluentprogress.fi)).

7.12 Melontareitit

Melontareittien osalta opastukseen, rantautumis- ja taukopaikkoihin sekä niiden kunnossapitoon liittyy erityispiirteitä, ja siksi ne on käsitelty omana kappaleenaan.

Jokiuomiin sijoittuvien melontareittien osalta vaihteleva veden korkeus on haaste laitureille. Vesistön jäätymisen vuoksi laitureiden on oltava maalle talviajaksi vedettävää mallia ja niissä tulisi olla ”siltarakenne”, joka mukautuu veden korkeuden vaihteluihin. Irtolaiturit tulisi saada vesille jo hyvissä ajoin kauden alkaessa huhti-toukokuussa. Melojille parhaiten soveltuva laituri on matala tarkoitukseen suunniteltu malli. Virtapaikoissa laiturin tulisi olla sellainen, että kanootti/kajakki ohjataan sen keskellä olevaan aukkoon, jolloin laiturirakenne varmistaa kanootin/kajakin paikallaan pysymisen. Tämän tyyppinen laituri toimii myös esteettömyyttä tarvitseville melojille.

Melontareitteihin liittyviä opasteita tarvitaan sekä rannalle että maalle. Rannalle opasteita tarvitaan ohjaamaan melojia turvalliseen kulkuun ja löytämään heille tarkoitettut rantautumispaikat. Maalla opasteita tarvitaan osoittamaan maalla kanoottien vesillelaskupaikat. Melontareiteillä, jotka jatkuvat Kouvolan ulkopuolelle, tulee käyttää mahdollisuuksien mukaan yhdenmukaista opastusta reitin muiden osien kanssa.

Taukopaikkoja voidaan sijoittaa myös saariin, mutta silloin tulee varmistaa, että niiden huolto on mahdollista kustannustehokkaasti. Lähialueella mantereella tulee olla paikka veneen vesillelaskuun tai laituri, jossa huoltovene voi sijaita pysyvästi.

8 Opastus

Opastus on tärkeä osa virkistysreittien saavutettavuutta ja täysin oleellinen hyvän kävijäkokemuksen näkökulmasta. Opastuskokonaisuus muodostuu opastussisällöistä (verkkosisällöt, taulut, kartat) ja viitoituksesta (viitat, reittimerkinnot). Erillisessä selvityksessä (liitteenä) määritetyt opastuksen periaatteet ja tavoitteet on tässä tiekartassa esitetty tiivistettynä. Hyvin laadittu ja toteutettu opastus muodostaa saumattoman palvelupolun, jossa jokainen lenkki on tärkeä. Palvelupolku muodostuu ennakkotiedoista (nykyään useimmiten verkkosisältönä), saapumisoheista, lähtöpaikan opastus- tai infotauluista sekä reitin varren viitoituksesta ja jatkuvista reittimerkinnoista. Palautteen antamisen mahdollisuus kuuluu myös kokonaisuuteen. Kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011) määrää reitin pitäjän antamaan riittävät ennakkotiedot, jotta kävijä voi arvioida reitin turvallisuutta itselleen jo ennen reitille saapumista (kts. myös luku 9).

Tavoitteena on, että Kouvolan virkistysreittien opastuksen laatu, yhtenäisyys ja käyttäjäystävällisyys kasvavat ja yksittäisten reittien opastuksen suunnittelu, hankkeistaminen ja toteutus helpottuvat selvityksen avulla. Opastuksen suuntaviivojen määrittelyssä painotettiin kestävää sekä pitkällä aikavälillä taloudellista toteutusta ja ne keskittyvät seuraaviin tekijöihin:

- Opastuksessa käytettävät symbolit, kirjasintyyli ja värikoodit
- Opas- ja kartta-aulut
- Kohdeopasteet
- Viitoitus
- Jatkuva reittimerkintä

Uuden reitin opastuksesta tehdään periaatteellinen linjaus jo reitin suunnittelun alkuvaiheessa.

Yleissuunnitelmassa linjausta tarkennetaan ja rakennussuunnitteluvaiheessa opasteille suunnitellaan tarkat

paikat ja opasteiden sisältö laaditaan. Jo alkuvaiheessa linjataan vastuutaho opasteiden pystyttämiseksi ja mahdollisten sijoituslupien hakemiselle. Lisäksi sovitaan opasteiden kunnossapito- ja päivitystaho. Opasteisiin liittyvät dokumentit tallennetaan samaan paikkaan reitin muiden suunnitelmien kanssa.

Olemassa olevan reitin opastuksen suunnittelu ja toteutus vastaa uuden reitin opastuksen suunnittelua ja toteutusta. Se aloitetaan reitin kunnossapidosta vastaavien tahojen yhteisen näkemyksen muodostamisella sekä toteutuksen rahoituksen suunnittelulla. Viitoitus tulee suunnitella ilkeivallan kestävästä materiaalista. Kestävä kehitys tulee huomioida infotaulujen ja viitoituksen suunnittelussa ja hankkeissa.

Reittien opastuksen suunnittelussa tulee huomioida Kevyen liikenteen opastussuunnitelma huomioitava (valmistunut 12/2023) päällekkäisyyksien ja ristiriitojen välttämiseksi.

Opastustaulutuotanto toteutetaan aina voimassa olevan visuaalisen ohjeen (brändi-ilme) mukaan. Tämänhetkisen brändi-ilmeen mukainen opastustyyli on avattu em. opastuksen periaatteiden selvityksessä. Kulloinkin voimassa oleva ilme esitetään aina kaupungin visuaalisessa ohjeessa. Brändi-ilmeen vaihtuminen ei edellytä sitä, että kaupungin opastustaulut vaihdettaisiin uusiin. Tästä syystä koskaan ei tulla pääsemään tilanteeseen, jossa kaupungin alueella sijaitseva opastus olisi täydellisen yhtenäinen tyyliään. Brändin vaihtuminen ei toisaalta myöskään aiheuta ylimääräisiä kustannuksia.

Viitoituksen värit on linjattu siten, että se ei noudata suoraan nykyistä visuaalista ohjetta, mutta myötäilee nykyistä brändivärimaailmaa. Runkojen malli on suunniteltu yhtenäiseksi kaupungin alueella (ns. Kouvola-malli) ja tätä mallia käytetään, vaikka kaupungin brändi vaihtuisikin. Viitoituksen osalta siis noudatetaan jatkossakin nykyistä väritystä ja mallia aina, kun viitoja on tarpeen uusia.

Opastustauluja ja viitoitusta ei siis vaihdeta brändi-ilmeen muuttumisen takia eikä siksi, että kaikki olemassa oleva opastus saataisiin voimassa olevan brändi-ilmeen mukaiseksi, mutta uutta opastusta toteutettaessa noudatetaan voimassa olevaa visuaalista ohjetta taulujen osalta ja nykyistä värimaailmaa ja mallia viitoituksen osalta.

9 Turvallisuus

Reitin pitäjä vastaa ylläpitämiensä reittien turvallisuudesta Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) ohjeiden ja Kuluttajaturvallisuuslain (920/2011) mukaisesti. Siksi jokaisen reitin vaaranpaikat on tunnistettava ja turvallisesta käytöstä varmistuttava. Käyttäjälle on annettava riittävät ennakkotiedot (kts. myös luku 8). Onnettomuuksista on pidettävä kirjaa ja vakavista onnettomuuksista ja läheltä piti-tilanteista on raportoitava Tukesiin. Jokaiselle reitille ei ole välttämätöntä laatia turvallisuusasiakirjaa, mutta se tulee aina laatia reiteille, joiden turvallisuusriskejä ei voida arvioida vähäisiksi. Useimmiten kaupunkialueilla sijaitsevat luontopolut ovat sen verran helppokulkuisia, ettei niille tarvita turvallisuusasiakirjaa. Monikäyttö saattaa lisätä reitin turvallisuusriskejä sen verran, että vaatimus turvallisuusasiakirjan laatimisesta täyttyy. Asiakirjan voi tarvittaessa laatia myös esim. kaikille kunnan reiteille yhteisenä dokumenttina. Turvallisuusasiakirja laaditaan rakennussuunnitelman yhteydessä ja sitä päivitetään rakentamisen jälkeen.

Turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota silloin, kun jokin reitti lakkautetaan, sen rakenteet ovat huonossa kunnossa tai reitillä on työmaa. Reitin käyttö estetään tarvittaessa ja tieto jaetaan mm. verkkoympäristössä ja paikan päällä. Reitti voi olla olemassa myös pelkästään digitaalisena, jolloin samalla fyysisellä reitinosalla saattaa olla päällekkäin usealla eri alustalla sijaitseva reitti, sitä saattavat käyttää monen lajin harrastajat ja sekä koti- että ulkopaikkakuntalaiset. Tällöin tietoisuus kaikista reiteistä ja toimijoiden välinen yhteistyö korostuvat.

Reitin turvallisuuteen liittyy myös pelastaminen. Reitin suunnittelussa tulee huomioida pelastamisen mahdollisuudet sen varrelta. Turvallisuussuunnitelmassa tulee kirjata, mihin reitin osiin pääsee eri pelastamiseen käytettävillä ajoneuvoilla joko reittiä pitkin tai muuta kautta.

Virkistysreitit sijaitsevat pääosin luonnonympäristössä, mikä usein tarkoittaa ainakin hieman vaikeakulkuisempaa maastoa kuin rakennetussa kaupunkiympäristössä. Käyttäjän on silloin kiinnitettävä enemmän huomiota mm. varusteisiin, olosuhteisiin, ohjeisiin sekä siihen, että omat kyvyt vastaavat reitin vaativuutta. Käyttäjä ei kuitenkaan koskaan liiku reitillä ainoastaan omalla vastuulla.

Reitin käyttäjälle tulee informoida palautekanava (esim. verkossa ja opasteissa), jonka välityksellä voi helposti ilmoittaa puutteista reitin turvallisuuteen liittyen. Opastauluissa esitetään myös ohjeet hätätilanteita varten.

Turvallisuuspuutteita ja vaaratilanteita ei nykyisin kirjata systemaattisesti ja yhdenmukaisesti. Jatkossa tutkitaan mahdollisuutta hyödyntää Trimblen FieldUser-järjestelmää puutteiden ja tilanteiden kirjaamiseen ja käsittelyyn. Puutteet turvallisuudessa ja vaaratilanteet käsitellään viipymättä reitistä vastaavassa yksikössä ja laaditaan suunnitelma ja aikataulu tilanteen korjaamiseksi.

[Kuntoilu- ja ulkoilureitit | Turvallisuus- ja kemikaalivirasto \(Tukes\)](#)

10 Matkailun näkökulma

Matkailu ja virkistysreitistöt risteävät pääosin luontomatkailuteeman alla; osa matkailun teemareiteistä painottuu myös kulttuuriin ja historiaan. Reitistöt ovat olennainen osa luontomatkailua ja teemoittamalla ja tuotteistamalla reittejä hyvin matkailijaa palveleviksi kokonaisuuksiksi voidaan kasvattaa matkailutuloa. Suurin osa matkailun teemareiteistä sijaitsee verkkoympäristössä. Luontomatkailureitit - joita virkistysreitistön kehittäminen ensisijaisesti koskee - sijaitsevat tai tulevat sijaitsemaan Kouvolaan vuonna 2023 hankitussa Outdooractivessa, jonka kautta reittejä voidaan markkinoida myös kansainvälisesti.

Luontomatkailun kehittämisen merkitys on tiedostettu Kouvolan matkailun kehittämisessä. Luontomatkailu ja virkistysreitit on huomioitu Kymenlaakson matkailun tiekartassa vuosille 2022–2028. Teemaan on panostettu myös hanketoiminnalla. Vuosina 2022–23 toteutettiin kaksi hanketta, joissa kehitettiin luontomatkailua Kouvolassa ja ylimaakunnallisesti. Aiemmin on toteutettu myös vastuullisen matkailun teemahanke, jonka tärkeänä osa-alueena oli luontomatkailu. Luontomatkailun kehittämiseen tullaan myös tulevina vuosina etsimään hankerahoitusta.

10.1 Luontomatkailun kehittämisen nykytilanne

Kymenlaakson matkailun tiekartta vuosille 2022–2028 luo suuntaviivat yhteiselle tekemiselle tuleviksi vuosiksi matkailun kehittämiseksi. Se pohjautuu kansallisen matkailustrategian linjauksiin nostaen samalla esille Kymenlaakson erityiset vetovoimatekijät. Tiekartta osoittaa yhteisen tahtotilan Kymenlaakson matkailun edistämiseksi konkreettisoin keinoin. Luontomatkailu on huomioitu tiekartassa yhteisten kohdemarkkinoiden ja kärkeemojen osalta seuraavasti:

10.1.1 Pyörämatkailu

Matkailullisten pyöräilyreittien kehittäminen on aluetaloudellisesti järkevää. Pyörämatkailun suosio on kasvanut jo pitkään niin kotimaassa kuin ulkomailla. Pyöräilijä käyttää laajasti palveluita kulttuurista ravintoloihin ja majoituksesta kuljetuspalveluihin: 1,5 kertaa keskivertomatkailijaa enemmän matkansa aikana. Euroopan tasolla aluetaloudelliset vaikutukset on arvioitu 80 miljardin euron suuruisiksi.

Sähköpyöräily tekee mahdolliseksi pidempien ja vaativampien reittien pyöräilyn yhä laajemmalla joukolla. Gravel-pyöräily puolestaan on uusi trendi, jossa hyödynnetään maaseutua ja metsiä halkovia hiekkateitä. Kouvolassa kulkee kymmeniä kilometrejä Hankoon saakka ulottuvaa South by Cycle –gravel-reittiä ja Etelä-Karjalasta tulevaa South-East by Cycle -gravel-reittiä. Nämä reitit ovat digitaalisia, ts. kaikki reittitieto on verkkoympäristössä. Reittejä ei ole opastettu maastossa eikä niiden olemassaolo lisää kaupungin kunnossapitovastuita. Myös retkipyöräilyyn soveltuvia pyöräreittejä on lukuisia.

Pyörämatkailulla on mahdollisuus nousta yhdeksi Kaakkois-Suomen kilpailuvaltioksi. Seudun monipuolinen luonto, olemassa olevat reitit sekä alueen hyvä saavutettavuus tarjoavat erinomaiset edellytykset vastata useisiin pyöräilijöille tärkeisiin kriteereihin ja odotuksiin. Alueen reiteille on luotu South-East by Cycle -logo, jota voidaan hyödyntää uusien reittien tuottamisessa ja yleensä viestinnässä. Lähitulevaisuudessa Kaakkois-Suomeen tulisi kehittää koko alueen kattava retkipyöräreittien verkosto, jollainen on jo esimerkiksi pohjoisessa Keski-Suomessa (Lakeland-reitit), Pirkanmaalla (Järvien reitit) ja Lapissa (Arctic by Cycle -reitit).

10.1.2 Melontamatkailu

Kouvolaan on erinomaiset edellytykset melontamatkailulle. Vesiyhteydet Suomen suurimpiin järviin Saimaaseen ja Päijänteeseen, yhteys Suomenlahdelle, Kimolan kanava, Välliväylän ja Kymijoen historialliset vesiväylät sekä järvien muodostama verkosto tarjoavat mahdollisuuksia pitkiin melontareitteihin. Kouvolaan on tuotettu Kaakon melontareitti, joka kulkee Saimaalta Välliväylän ja Kymijoen kautta Suomenlahden tuntumaan. 250 kilometrin mittaiselta melontareitiltä löytyy sopivia osuuksia kaiken tasoisille melojille. Osana hanketoimintaa on tilattu selvitys Kymijoen Kouvolaan alueen voimaloiden/patojen ohitusten mahdollisuuksista. Selvityksessä kartoitettiin potentiaalisia ohitusreittejä ja rantautumis- ja veteenlaskupaikkoja Voikkaan, Kuusankosken, Keltin, Myllykosken sekä Inkeröisten voimaloiden/patojen lähialueilla. Selvitys on ensimmäinen askel toimivan melontareitin suunnittelussa Kouvolaan pohjoisosista eteläiselle Kymijoelle ja edelleen merelle, mutta lopulliset ratkaisut vaativat lisäsuunnittelua ja yhteistyötä eri toimijoiden kanssa. Selvitysraportti on tiekartan liitteenä.

Heinolan ja Lahden suunnista Kouvolaan tulevien jo olemassa olevien melontareittien linjauksia ja opastusta tulisi Kouvolaan alueella kehittää. Tällä hetkellä kyseiset melontareitit ovat Outdooractivessa Visit Lahden linjaamia ja ylläpitämiä. Reittejä tulisi kehittää silmällä pitäen Kouvolaan alueen matkailupalveluja sekä nostaen esiin kiinnostavia käyntikohteita. Melontareittien sekä niistä viestimisen parantaminen lisää myös Suomessa ainutlaatuisen Kimolan kanavan tunnettuutta ja käyttöä.

Melontareitti Karijärvi-Niskajärvi on Jaalan Jaloiset ry:n ylläpitämä 23 kilometrin mittainen, hyvin kartoitettu ja kuvattu reitti luoteisessa Kouvolaan. Reitti sopisi hyvin täydentämään Kouvolaan luoteisosan reittitarjontaa, ja koska se on matkailullisesti kiinnostava, se olisi hyvä viedä Outdooractive-palveluun VistiKouvolaan toimesta. Reitin varrella on useita matkailupalveluita ja yrityksiä, jotka hyötyisivät reitin laajemmasta viestinnästä ja markkinoinnista.

10.2 Matkailijapalvelut reittien käyttäjille

Majoitus-, ruoka-, elämys-, vuokraus- ja kuljetuspalvelut reittien varrella ja niiden lähistöllä ovat matkailijoille tärkeitä. Matkailussa tulo tulee paikkakunnalle ja yrityksiin juuri erilaisten yritysten palvelujen käytöstä. Reitteihin liittyvät palvelut tulee nostaa esiin reiteistä viestittäessä ja niitä markkinoidessa. Kehitettäessä matkailullisia reittejä tulisi samalla pyrkiä kehittämään myös reitteihin liittyviä palveluita, jotka voivat olla joko uutta liiketoimintaa tai olemassa olevien palvelujen muokkaamista. Niitä voivat tuottaa yritysten lisäksi erilaiset yhdistykset. Kaupunki ei tyypillisesti tuota matkailuun liittyviä palveluita fyysisiä reittejä ja niihin liittyvää dataa lukuun ottamatta. Maanomistajien kanssa on sovittava reitin käytöstä suunnitteluvaiheessa. Keskustelut on käyty esim. hankkeen puitteissa, jos reitti on liittynyt hanketoimintaan.

10.3 Uudet teemareitit

Uusien matkailullisten teemareittien kehittämisessä on hyvä lähteä liikkeelle paikallisesta luonnosta, kulttuurista ja yrityksistä, olemassa olevista palvelurakenteista sekä kestävän ja vastuullisen matkailun tavoitteista. Reittejä tulisi ideoida ja suunnitella yhdessä paikallisten kanssa samalla tiedostaen matkailun kansainväliset ja kotimaiset trendit. Kouvolaan ja Kymenlaakson alueella olisi mahdollisuus kehittää uusia matkailullisia kulttuurireittejä esimerkiksi museoihin ja teollisuushistoriaan liittyen. Oleellista on se, että reitin

varrella on matkailijoiden tarvitsemia palveluita, kuten majoitusta ja ruokailumahdollisuuksia. Matkailutulo syntyy palveluiden käyttämisestä, ei reitillä kulkemisesta.

11 Osallistaminen ja muu tausta-aineisto

Tiekarttatyön yhteydessä toteutettiin digikysely, jonka fokuksessa olivat asukkaat. Lisäksi kartoitettiin aiemmin tuotettua tietoa virkistysreitteihin liittyen. Sitä tarjosivat Meidän Metsät -suunnitelma sekä hiljattain valmistunut aihepiiriä käsittelevä pro gradu -tutkielma ja siihen liittyvä kysely. Tiekartan laatimisen alussa esiin nousi erilaisia kohderyhmiä, joiden näkemyksestä voisi olla hyötyä tiekartan laadinnassa ja sitä seuraavissa kehitystyön vaiheissa. Osallistamisen osalta keskeisiksi ryhmiksi todettiin:

- Aukkaat (myös kesäasukkaat)
- Yritykset ja yhdistykset
- Matkailupalvelujen tuottajat, virkistysreittien ylläpitäjät
- Matkailijat, harrastajat
- Päättäjät

11.1 Reitistökehittämisen kysely

Osana tiekarttatyötä vuonna 2023 toteutetulla kyselyllä saatiin käyttäjänäkökulmaa koskien Kouvolan virkistysreittien käyttöä, saavutettavuutta, turvallisuutta ja reittien käyttöä koskevan tiedon saatavuutta. Kyselyllä haluttiin saada myös selville, vastaako Kouvolan reittitarjonta käyttäjien tarpeita lajikirjoltaan ja sijainneiltaan, vai onko näissä puutteita. Kyselyllä tavoitettiin pääsääntöisesti asukkaita ja muualla asuvia reittien käyttäjiä.

Reittien käyttäjiltä saatiin kerättyä havaintoja viitoituksen ja opastuksen kehittämiskohteista, mitä voidaan hyödyntää opastuksen suunnittelussa. Kyselyyn vastanneiden mukaan kehitettävää reittien saavutettavuudessa löytyy eniten reittien lähtö- ja pysäköintipaikkojen löydettävyydessä tai riittävydessä. Reittien opasteisiin toivottiin merkintöjä etappien välimatkoista. Myös melontareittien opasteisiin toivottiin kunnostusta.

Kyselyllä kerättiin myös tietoa reittien käyttäjien tärkeänä pitämistä asioista, joista tärkeimpinä voidaan mainita luonnon kokeminen ja luontokohteiden tarjoamat kauniit maisemat, luonnon hyvinvointivaikutukset, sujuva pääsy reitille, läheinen sijainti sekä rauhallinen retkeilykokemus. Myös reittien siisteyttä ja kunnossapitoa arvostetaan.

Tietoa reiteistä ja ulkoilumahdollisuuksista etsitään vastausten mukaan eniten Kouvolan kaupungin verkkosivuilta.



Kuva: Vastaajien tärkeinä pitämät seikat ulkoillessa reiteillä. Vastaajia 144 henkilöä. Valittavien vaihtoehtojen määrää ei rajattu.



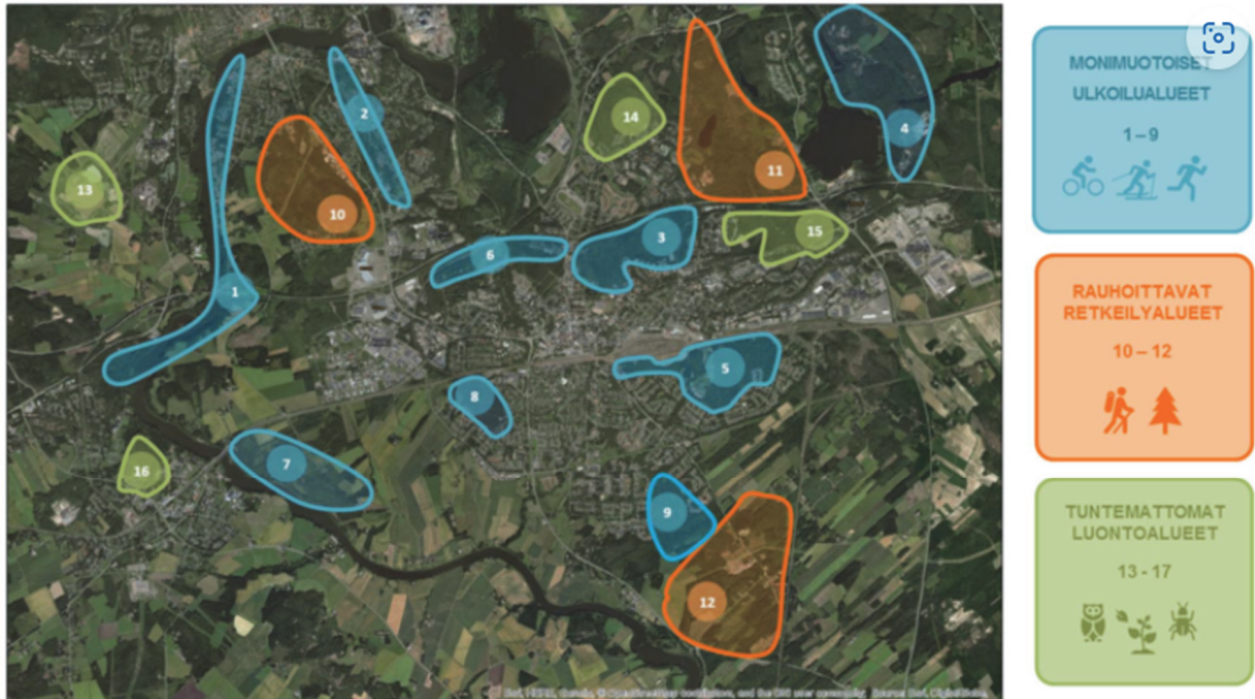
Kuvio: Vastaajien käyttämät lähteet etsiessään tietoa reiteistä ja ulkoilumahdollisuuksista. Vastaajia 142 henkilöä.

Reitistön kehittämistyön pohjaksi käyttäjiltä kysyttiin myös mielipidettä mahdolliseen reittien karsimiseen ja säilyttämiseen liittyen. Vastauksissa nousi esiin toive reittien säilyttämiselle. Reitit nähdään tärkeinä niin hyvinvoinnin, ilmastonmuutoksen kuin Kouvolan imagonkin kannalta. Reittitarjonnan kerrottiin olevan Kouvolalle vetovoimatekijä ja helppoa luontoon pääsyä kehoitettiin mainostamaan enemmänkin. Vastauksissa mainittiin yksittäisiä reittejä, mutta pohdittiin myös erilaisten reittien palvelevan erilaisia kohderyhmiä.

11.2 Meidän metsät

Kaupungin keskustaajaman metsäalueille on laadittu 2019 Meidän Metsät - Kouvolan kaupungin hoito- ja käyttösuunnitelma taajamametsille. Suunnitelmassa on jaoteltu keskustaajaman luonnon ydinalueet niiden käyttötarkoituksien mukaisesti monimuotoisiksi ulkoilualueiksi (9 kpl), rauhoittaviksi retkeilyalueiksi (3 kpl) ja tuntemattomiksi luontoalueiksi (4kpl). Kullekin teemalle on rakennettu omat hoitosuositukset niiden käytön mukaisesti. Lisäksi jokaisella luonnon ydinalueella on laadittu oma kohdekortti, jossa on pyritty käyttäjien näkökulmasta selventämään alueen vahvuuksia ja sen haasteita sekä näiden pohjalta on esitetty tarvittavia hoitotoimia niin puustolle kuin alueen käytön parantamiseksi.

Miten nämä linkittyvät reitistökehittämiseen; voiko tätä dataa jotenkin hyödyntää?



Kuva: Metsät teemoittain

11.3 Palauttava ympäristö kaupunkilaisen hyvinvoinnin tukena - Kokemukset ja todellisuus Kouvolan virkistysalueilla

Palauttava ympäristö kaupunkilaisen hyvinvoinnin tukena – Kokemukset ja todellisuus Kouvolan virkistysalueilla on keväällä 2023 valmistunut pro gradu -tutkielma. Tutkielma käsittelee Kouvolan asukkaiden kokemuksia Kouvolan virkistysalueista ja niitä verrataan kaupungin sen hetkiseen (2022) virkistysalueverkostoon. Tutkielman näkökulmana toimi virkistysalueilta saatava hyvinvoinnin merkitys kaupunkilaisille, mutta tutkimusaineistoltaan tutkielma sisälsi yhtäläisyyksiä virkistysreitistön kehittämiseen.

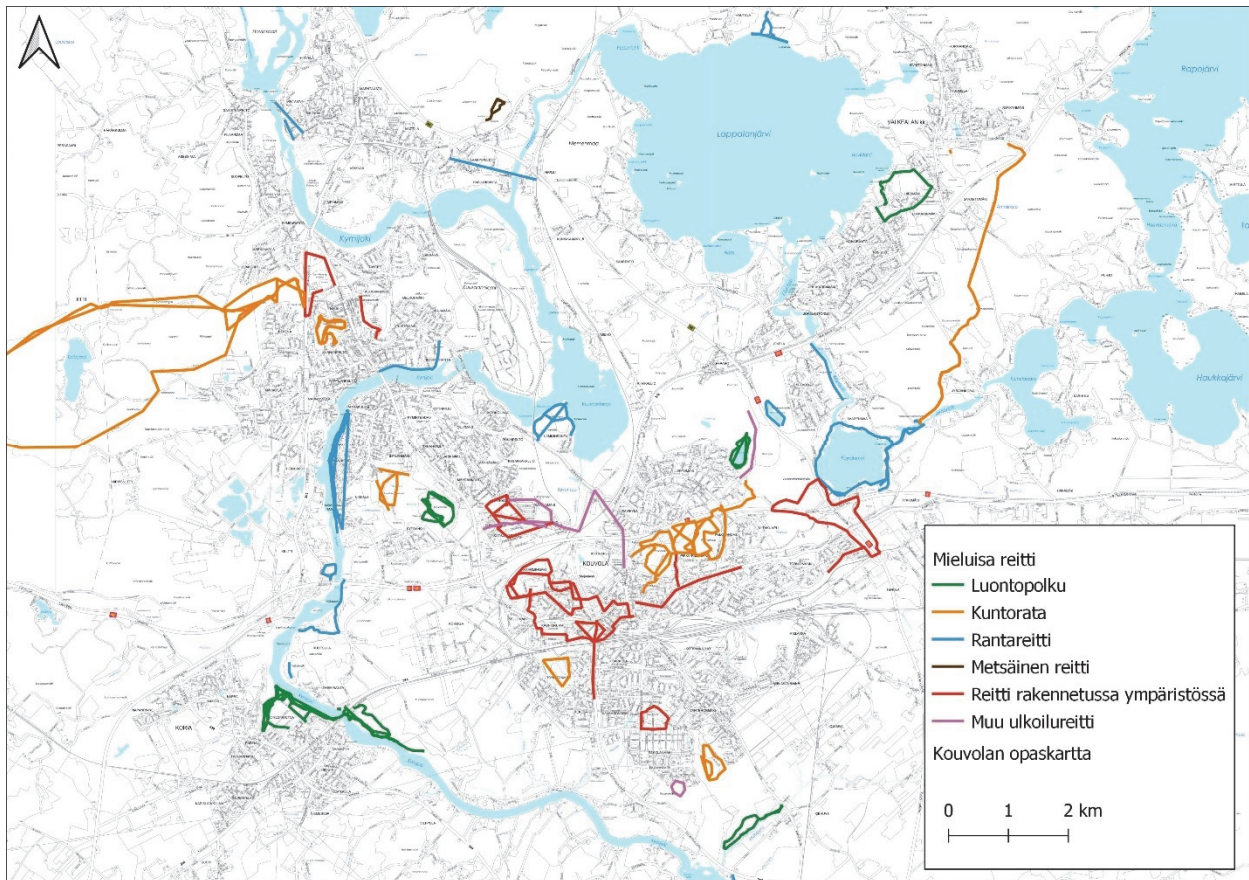
Virkistysreitistön kehittämisen tiekarttaa tehdessä tutkielmasta saatu hyöty keskittyi erityisesti analysoituun virkistysalueverkostoon. Tutkielmaa varten oli toteutettu raportti kaupungin virkistysverkoston nykytilasta vuonna 2022, jonka avulla saatiin tietoja alueellisista heikkouksista ja vahvuuksista. Tutkielmaa varten tehtiin myös kuntalaiskysely helmi-maaliskuussa 2022, jossa selvitettiin kuntalaisten omia kokemuksia Kouvolan virkistysalueista karttakyselyn avulla. Yhtenä tehtävänä kyselyyn vastanneille oli merkitä kartalle suosikkipaikkoja, eniten aikaa vietetyt virkistysalueet sekä mieluisimmat reitit.

Virkistysreitistön kehittämisen kannalta hyödyllistä tietoa ovat erityisesti kyselyssä esille nousseet mieluisimmat reitit, joita kyselyyn vastanneet olivat merkinneet kartalle. Reittejä tyypiteltiin alueellisten ominaisuuksien mukaan. Tutkielmassa selvisi, että suuri osa kyselyssä merkityistä reiteistä vastasivat nykyistä virkistysreitistöstä. Kuntalaiskyselyyn pystyi osassa kysymyksistä vastaamaan omin sanoin. Tutkielmaa tehdessä esille nousi esimerkiksi tietoisuuden lisääminen virkistysreitistöön liittyen.

”Enemmän mainontaa kaupungin alueella olevista mahtavista ulkoilureiteistä. Itsekään en varmasti tiedä edes murto-osaa siitä potentiaalista mitä olisi koettavissa.” – Vastaaja Kuusankosken suuralueelta

Paikalliset kertovat mielellään omia havaintoja reiteillä liikkuessa, kunhan sille annetaan tilaa ja mahdollisuus. Kuntalaiskyselyssäkin esille nousi omin sanoin kerrottuja havaintoja virkistysalueilla ja -reiteillä liikuttaessa.

“Nuotiopaikkoja voisi olla enemmän. Metsäiset polut ja luonnontilaiset alueet, joihin ei kuulu liikenteen ääniä, virkistävät parhaiten. Luontoniittyjä kevyen liikenteen raittien varrelle.” – vastaaja Kouvolan suuralueelta



Kuva: Mieluisat reitit keskustan ja lähitaajamien alueella

11.4 Osallistamisen hyödyntäminen tiekarttatyöskentelyssä

Aiemmin tehtyjä kyselyitä ja kartoituksia on käytetty reitistökehittämisen tukena. Erityisesti asukkaat ja muut reittien käyttäjät ovat olleet kyselyiden kohderyhminä.

Tähän mennessä tehtyjä osallistamistoimenpiteitä ovat muun muassa:

- Aktiivipuistokyselyt
- Meidän metsät -kysely (ks. kohta 11.2)
- Kimolan kanavaan liittyvä kysely
- Kokemuksia Kouvolan virkistysalueista -kuntalaiskysely
- Melontareitteihin liittyvät työpajat (2 kpl)

12 Jatkotoimenpiteet

Tämän tiekartan jatkoksi tullaan laatimaan *Virkistysreitistön tarveselvitys ja toimenpideohjelma*, jonka avulla päästään konkreettisemmalle reitistön kehittämisessä.

Tarveselvityksessä ja toimenpideohjelmassa pureudutaan reitistön hierarkiaan reittityypeittäin jaoteltuna, määritellään poistettavat reitit sekä reittitarpeet ja uudet reitit. Toimenpidesuunnitelmassa käsitellään myös

reittien turvallisuusasiakirjat eli niiden tarve ja tilanne sekä listataan digitaalisen aineiston päivitystarpeet ja toimenpiteet. Poistettavien reittien osalta määritetään toimenpiteet ja niiden aikataulu sekä arvioidaan karkea kustannusarvio toimenpiteille. Nykyisistä reiteistä arvioidaan niiden kunto reittityypeittäin, määritetään vaativuustaso sekä määritetään niiden kunnostamis- ja kehittämistarpeet. Tämä pitää sisällään järjestyksen, rahoituksen sekä aikataulun määrittämisen. Lisäksi määritetään uusien reittien osalta raamit suunnittelulle ja toteutukselle.

Tarveselvitystä ja toimenpideohjelmaa lähdetään laatimaan vuoden 2024 aikana, ja tavoitteena on saada se valmiiksi vuoden 2025 aikana. Työ tehdään poikkihallinnollisena ja osallistavana Kouvolan kaupungin Vihertiimin vetämänä.