
**Reittisuunnittelua olemassa olevaa
kaupunkirakennetta hyödyntäen**

– case Herukkareitti



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Maisemasuunnittelun koulutusohjelma

Lepaa, syksy 2015

Emmi Turkki

Emmi Turkki



LEPAA

Maisemasuunnittelun koulutusohjelma

Suunnittelu

Tekijä	Emmi Turkki	Vuosi 2015
Työn nimi	Reittisuunnittelua olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen – case Herukkareitti	

TIIVISTELMÄ

Hervanta on kasvava ja kehittyvä kaupunginosa Tampereella. Näin ollen kaupunki on kokenut tärkeäksi kehittää myös alueen virkistätymismahdollisuuksia. Opinnäytetyön tarkoituksena on vastata tähän tarpeeseen ja selvittää kaupungille suunnitelma uudesta ulkoliikuntareitistä Hervantaan. Suunnittelun kulmakiviä ovat olevan reittirakenteen hyödyntäminen ja resurssiviisaat ratkaisut reitin kehittämisessä.

Suunnittelun pohjana on käytetty ohjeita hyvästä reittirakentamisesta sekä käyttäjien kokemuksia ja toiveita liikuntareiteistä, mutta lopulliset päätökset reitin sijoittumisesta ja ominaisuuksista tehtiin reitin käyttötarkoituksen ja käyttäjien mukaan. Eri linjausvaihtoehdot on selvitetty inventoimalla maastoa paikan päällä, ja reitin tyyliin ovat vaikuttaneet alueelliset luontoarvot sekä arvio reitin ja sen käytön suhteesta.

Lopputuloksena Hervantaan syntyi suunnitelma yhtenäisestä, mutta vaihtelevasta ulkoliikuntareitistä, jonka ympäristövaikutukset pyritään pitämään mahdollisimman positiivisina. Reitti noudattelee pääasiassa vanhoja metsäpolkuja ja -teitä kaavoitukseen merkityillä virkistysalueilla, joten se kulkee vihreässä ympäristössä. Kun reitti tarjoaa helpon pääsyn luontoon, ihmiset voivat oppia elinympäristöstään uusia asioita. Reitin kehityskohteet on pidetty yksinkertaisina, jotta reitin kustannukset eivät nouse liian korkeiksi.

Osa reitin suunnittelua on sen tarpeellisuuden ja vaikutusten arvioimista rakentamisen jälkeen. Herukkareittiä on tarkasteltu saavutettavuuden, vuodenaikojen, käyttäjämäärien ja ympäristövaikutusten näkökulmista. Sen tavoite on saada uusia käyttäjiä liikkumaan, mutta myös oppimaan uutta ympäröivästä luonnosta, jolla voidaan taas kasvattaa ihmisten arvostusta asuinympäristöään kohtaan. Nämä tekijät lisäävät sekä ihmisten että ympäristön hyvinvointia. Itse suunnitelma keskittyy vain syntyvään reittiin, mutta tulevaisuudessa siihen on helppo yhdistää muita toimintoja ja liitännäisalueita, joita monipuolinen liikkuminen vaatii.

Avainsanat ulkoilureitit, virkistysalueet, luonnon virkistyskäyttö

Sivut 41 s. + liitteet 17 s.

Lepaa
Degree of Landscape Designing
Designing

Author	Emmi Turkki	Year 2015
Subject of Bachelor's thesis	Reittisuunnittelua olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen – case Herukkareitti	

ABSTRACT

Hervanta is a growing and developing neighborhood located in Tampere. Therefore the city has considered it important to advance the recreational possibilities in the area. The aim of the thesis was to draw up a plan of a new recreational path to Hervanta as a result for the city's need. The key-stones of the planning are to exploit the existing route structure and cost-effective solutions in the development of the route.

Guidelines for proper route planning and people's wishes and experiences of sports trails are the base for the planning process. However, the final decisions of the location and features of the route were made according to its use and users. Different options of the geography of the route were sorted out by inventorying the grounds. The style of the route is affected by the areal nature values and the assessments of the relation between the route and its usage.

As a result, there came up a plan of a continuous but varying route to Hervanta which environmental impacts are aimed to keep as positive as possible. The route mainly follows old forest trails and routes in the planned recreational areas thus it runs in a green environment. When the route is offering an easy access to nature it is easier for people to go there. The targets of the development on the route are kept simple to avoid the costs to increase too high.

Part of the route planning is to assess its necessity and impacts after the construction. Herukkareitti has been analyzed from aspects such as accessibility, seasonal changes, the amount of users and environmental impacts. The aim of the plan is not only to get new users to exercise but also to get people learn something new about the surrounding nature. With this again, people's appreciation towards their living environment can rise. These factors increase the well-being of both, humans and the environment. The plan itself only focuses on the new route but in the future, it is easy to join other activities and accessory areas to the route which diverse exercising requires.

Keywords sports trails, recreational areas, recreational use of nature

Pages 41 p. + appendices 17 p

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	4
2	REITTISUUNNITTELU.....	5
2.1	Käsitteistöä.....	5
2.2	Tutkimus reittiharrastamisesta Suomessa.....	6
2.3	Ohjeita ja määräyksiä reittisuunnittelulle.....	7
2.3.1	Rakentamisen ja ylläpidon vaatimukset suunnittelulle.....	8
2.3.2	Esteettömyys ulkoliikuntareitillä.....	10
2.4	Ulkoliikuntareittien luokitus.....	10
2.5	Ulkoliikuntareitin vaikutukset luontoon ja ihmisiin.....	11
2.6	Ulkoliikuntareittien näkyvyys.....	12
3	INVENTOINTI.....	12
3.1	Hervannan kaupunkirakenne.....	13
3.2	Hervannan reittiverkoston inventointi.....	14
4	HERUKKAREITTI.....	17
4.1	Reitin osa 1 – 1 <i>Suolijärvi - laskettelurinteet</i>	17
4.2	Reitin osa 2 – 2 <i>Pitkäähde - Selkämäki</i>	18
4.3	Reitin osa 3 – 3 <i>Rusko</i>	19
4.4	Reitin osa 4 – 4 <i>Lorunkorven keissutie</i>	20
4.5	Reitin osa 5 – 5 <i>Hervantajärven luontopolku</i>	21
4.6	Reitin osa 6 – 6 <i>Hervantajärven ranta - Hupakonkorpi</i>	22
4.7	Liittymiskohdat.....	22
5	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	23
5.1	Herukkareitin vaikutukset ympäristöön.....	23
5.2	Reitin käyttöaste.....	27
5.3	Kannustus liikkumaan ja oppimaan.....	29
5.4	Herukkareitin brändi.....	32
5.5	Herukkareitin saavutettavuus.....	32
5.6	Reitin kustannukset.....	35
6	POHDINTA.....	36
	LÄHTEET.....	40

Liite 1	INVENTOINTIKARTTA
Liite 2	HERUKKAREITTI
Liite 3	TYYPPIPOIKKILEIKKAUS 1 – 1 - 6 – 6
Liite 4	YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET
Liite 5	OPASKARTTA
Liite 6	KESÄ- JA TALVIKÄYTTÖ
Liite 7	SAAVUTETTAVUUS

1 JOHDANTO

Vihreä ympäristö rakennetussa ympäristössä on tärkeää niin ihmisille, kasveille kuin eläimillekin. Sitä voivat olla kaavoitukseen merkityt virkistysalueet, useimmiten metsät ja pienemmät metsiköt, tai kaupunkivihreä, johon sisältyy myös yksittäiset katupuut ja pienet viheralueet rakennetun ympäristön lomassa. Erityisesti kaavoitukseen jätetyt virkistysalueet ovat vaarassa pienentyä, kun uusia asuinalueita rakennetaan kasvaviin kaupunginosiin. Jotta vihreä ympäristö säilyttää paikkansa kaupunkisuunnittelussa ja ihmisillä on jatkossakin mahdollisuus virkistäytymiseen luonnossa, tulee kuntien ja kaupunkien tarjota asukkailleen pääsy tällaisille alueille.

Ville Hallikaisen (1990, 3) mukaan ihmisten luonnon virkistyskäyttö on lisääntynyt kaupungistumisen, vapaa-ajan lisääntymisen ja liikkuvuuden helpottumisen vuoksi. Lisäksi luonnossa liikkumisesta on tullut muoti-ilmiö. Viheralueiden merkitys kaupunkikuvassa on myös noussut suureen arvoon, koska vihreällä elinympäristöllä tiedetään olevan positiivisia vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin sekä päivittäiseen jaksamiseen. Kaupungit haluavatkin nykypäivänä, että ihmiset kokevat ne vihreinä ympäristöinä ja hyvinä asuinpaikkoina. Kaupunkien imagon lisäksi ihmisten arvostus viheralueita kohtaan on kasvanut. Asuinalueet, joiden lähellä on luontoa ja ulkoliikuntamahdollisuuksia, ovat suosittuja. Kaupungin viheralueet tarjoavat monenlaisia virkistysmahdollisuuksia, puistoissa oleskelusta ulkoliikuntapisteisiin sekä -reitteihin.

Jotta ihmisten lisäksi kasvit ja eläimet rakennetussa ympäristössä ja sen läheisyydessä voivat hyvin, tulee ulkoilureitti suunnitella huolella. Jos ihmiset itse tekevät polkuja maastoon, voi haavoittuvainen maapohja kuluu laajemmilta alueilta, kasvien ja eläinten olot häiriintyä sekä tärkeät luontoarvot kärsiä. Luonnon ja ihmisten ei pitäisi kuitenkaan olla toistensa vihamiehiä tällaisissa suunnittelukohteissa. Päinvastoin suunnittelulla halutaan edistää ihmisten luontosuhdetta ja kasvien ja eläinten hyvinvointia ihmisten läheisyydessä.

Tärkeä tekijä ympäristövaikutusten minimoinnissa on välttää täysin uusien kulkureittien suunnittelu. Metsistä löytyy useimmiten runsaasti jo valmiita polkuja ja teitä, joita uudessa reittikokonaisuudessa voidaan hyödyntää. Tämä säästää ympäristön lisäksi reittirakentamisen kustannuksia, kun töitä ei tarvitse aloittaa metsän kaadosta. Kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa tärkeää on kohteen hyöty, resurssiviisaus ja kestävä elinkaari, niin myös ulkoliikuntareittien suunnittelussa.

Ajankohtainen aihe reittisuunnittelussa on myös niiden kesä- ja talvikäyttö. Suurin osa nuorista sekä vanhemmista lähtee talvella jalan ulos liikkumaan eikä kunnista löytyvät hiihtoverkostot nykypäivänä palvele enää isointa käyttäjäryhmää. Myös hiihtokauden vähittäinen lyheneminen talvien lämmitessä puhuu uusien laajojen hiihtoverkoston rakentamista vastaan. Reitin eri liikkumismuodot heijastuvat myös mm. väylien leveyksiin ja kunnossapitoon. Mitä enemmän leveää ja valaistua reittiä maastoon joudutaan rakentamaan, sitä enemmän se vaikuttaa ympäristöön ja rakentamisen resursseihin.

Tämän opinnäytetyön suunnittelukohteena on Tampereella sijaitseva Hervanta, jonne tilaaja, eli Tampereen kaupunki, haluaa rakentaa uuden ulkoilukuntareitin. Työssä keskitytään yllä mainittuihin seikkoihin, ja keskeinen tutkimuskysymys työssä on: miten Hervantaan vireillä oleva ulkoilukuntareitti tulisi suunnitella loppuun, jotta se vastaa kasvavan ja monipuolisen käyttäjäryhmän haasteisiin sekä luonnon ja rakennetun ympäristön yhteensovittamiseen?

2 REITTISUUNNITTELU

2.1 Käsitteistöä

Ulkoilureitti tarkoittaa ulkona sijaitsevaa, maastoon rakennettua väylää, jossa ihmiset voivat mahdollisuuksien mukaan liikkua ohjatusti, turvallisesti ja helpommin vahingoittamatta luontoa. Ulkoilureitti voidaan jaotella liikkumistavan, alueellisen merkityksen tai käyttötarkoituksen mukaan. Näistä käytön mukaan jaoteltu reitti on kaikista yleisin. Kyseessä voi olla ulkoilutie, kuntopolku tai hiihtoreitti. Nämä sijaitsevat useimmiten taajaman läheisyydessä, eli ne ovat saavutettavissa jalan ja kauempaa julkisilla liikennevälineillä. Tällaisilla reiteillä voi esimerkiksi harrastaa liikkumista jalan, pyörällä sekä talvisin suksilla. (Nykänen 1987, 7; Karjalainen & Verhe 1995, 27-29.)

RT-kortisto (97-10869, 2) antaa virkistysalueen merkitykseksi taajama-alueella sijaitsevan alueen, jossa ihmiset voivat oleskella ja virkistyä. Lähiliikuntapaikat ovat arkielämässä tärkeimpiä liikunnan harrastamispaikkoja, joiden avulla ihmiset voivat tehdä hyvinvoinnin ja liikunnan kannalta hyviä valintoja. Tämän lisäksi aiheeseen liittyvässä kirjallisuudessa tulee esiin käsitteet arki- ja kuntoliikunta. UKK-instituutin (2014) mukaan arkiliikunnaksi määritellään kaikenlainen päivän mittaan tapahtuva liikkuminen ja liikehtiminen, joka ei ole vapaa-ajalla suoritettavaa liikuntaa. Arkiliikuntaa kutsutaan usein myös hyöty- ja perusliikunnaksi, jota esimerkiksi työ- ja koulumatkat ovat, jos ne kuljetaan jalkaisin tai pyörällä. Hyvän kaavoittamisen avulla tällaisesta arkiliikunnasta voidaan tehdä ihmisille myönteisempi kokemus. Terveysliikunta on myös osa arkiliikuntaa, mutta se voidaan laskea myös vapaa-ajan ulkoiluksi, jos kyseessä on esimerkiksi kevyt kävelylenkki. Kuntoliikunta puolestaan nostattaa ihmisen kuntoa ja on selkeästi jo rankempaa liikkumista eri tavoin. Kuntoliikunta tapahtuu useimmiten henkilön vapaa-ajalla ja tätä varten on oltava olemassa ulkoilukuntapaikkoja ja -reittejä. (UKK-instituutti 2015.)

Hyvä ja toimiva reittisuunnittelu tulee aina miettiä sen käytön mukaiseksi ja käyttäjäryhmien tarpeiden mukaan. Eeva Karjalaisen ja Irma Verheen kirjoittaman suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille suunnatun kirjan *Ulkoilureitti* (1995, 37) mukaan hyvän reitin tulisi olla rengasmainen, jotta se tarjoaa monipuolisemmat mahdollisuudet käyttäjilleen. Ulkoilureittien on myös hyvä muodostaa ulkoilupalveluverkosto, jossa reitit yhdistävät virkistysalueita ja ulkoilukeskuksia.

2.2 Tutkimus reittiharrastamisesta Suomessa

Metsäntutkimuslaitos (Metla) on useampana vuonna tehnyt selvityksiä suomalaisten ulkoilutottumuksista. Metlan vanhempi tutkija Tuija Sievänen on selvittänyt kirjassa *Reittiharrastaminen Suomessa* (1995, 48) vielä tarkemmin käyttäjien kokemuksia reittiharrastamisesta. Reitin valinnan neljä tärkeintä tekijää tutkimuksen mukaan olivat reitin luonnonympäristö, reitin läheisyys lähellä kotipaikkaa, reitin sama alku- ja tulopaikka ja reitin pituus. Käyttäjien mainitsemia muita toiveita ulkoilureitille olivat muun muassa kulkukelpoisuus, mielenkiintoiset maisemat kuten vesi, alueen hyvä saavutettavuus sekä kasvillisuuden ja reitin alueellinen vaihtelevuus. Tutkimuksessa selviää myös, että sukupuolella ei liikkumistavan valinnassa ole isoa eroa, mutta eri-ikäisten keskuudessa eri liikkumistavat ovat suosituimpia. Esimerkiksi pyöräilyä harrastavat enemmän nuoret ja hiihtoa taas keski-ikäiset, mutta vanhukset eivät niinkään näistä kumpaakaan. Kävelyä harrastavat tasaisesti kaikenikäiset. Myös asuinpaikalla oli pientä merkitystä liikuntamuodon valintaan: hiihto oli suosituimpaa maaseudulla ja pienissä taajamissa sekä omakotitalossa asuvien keskuudessa verrattuna kaupunkeihin ja rivi- sekä kerrostaloasuihin. (Sievänen 1995, 29.)

Sauvakävely oli ihmisten uusi ulkoiluharrastus vuonna 2011 julkaistussa tutkimuksessa. Suosiotaan vanhojen lajien keskuudessa oli nostanut muun muassa luonnon nähtävyyksien katselu. Yksittäisellä ihmisellä oli myös enemmän erilaisia ulkoiluharrastuksia verrattuna 2000-luvun alussa tehtyyn tutkimukseen. Tämä lisäksi 65-74 vuotiaiden keskuudessa ulkoiluaktiivisuus oli ylipäänsä kasvanut. Kasvanut oli myös luontomatkojen määrä, mutta suurin osa niistä tehtiin vapaa-ajan asunnoilla, Lapissa ja kansallispuistoissa. (Neuvonen & Sievänen 2011, 37- 67.)

Liikkumistavan lisäksi Sievänen kysyi vuoden -95 tutkimuksessaan kävely-, hiihto- ja pyörämatkojen pituuksista. Yleisin matkan pituus kävellessä oli 2-4 km, kun kävelemään lähdetään suoraan asunnolta. Noin kolmannes vastaajista käveli 5-9 km reitin suoraan asuinalueeltaan, kun taas yli 10 km reittejä tehtiin suhteellisesti enemmän kauempana sijaitsevilla ulkoilureiteillä. Hiihtomatkojen yleisin pituus oli 5-9 km ja yli puolet vastanneista käytti hiihtomatkoillaan aina pohjustettuja latuja ja neljännes aina valaistuja latuja. Pitkiä hiihtomatkoja, jotka kyselyssä oli määritelty yli 20 km mittaisiksi matkoiksi, oli edellisen hiihtokauden aikana tehnyt ainakin kerran noin kolmannes, mutta yleisin pisin hiihdetty matka oli 5-9 km eli sama kuin keskimääräisen hiihtomatkan pituus. Myös pyöräreittien tavallisin pituus oli 5-9 km ja taajamissa yli kaksi kolmasosaa käytti pääasiassa päällystettyjä reittejä pyörällä kulkemiseen. (Sievänen 1995, 33-44.)

Tutkimustulosten tarkastelussa nousi esiin, että suomalaiset oppivat hiihto- ja pyöräilytaitonsa jo lapsena yleensä vanhemmiltaan, ja siksi reittiharrastaminen on Suomessa laajaa. Tutkimuksessa vertailtiin retkeilyn motiiveja suomalaisten, norjalaisten ja minnesotalaisten kesken. Nämä kaikki ovat ilmastoltaan ja kasvillisuusvyöhykkeeltään samantyyppisiä alueita, mutta liikkumisen kulttuurissa on eroja. Hiihto on vähiten suosittua Minnesotassa, jossa liikkuminen on hyvin sosiaalinen harrastus. Niin kävelemään, hiihtämään kuin pyöräilemäänkin lähdetään useimmiten jonkun kanssa kun taas Suomessa ihmiset liikkuvat useimmiten yksin ja kuntoilutarkoi-

tuksella. Kuntoilu oli minnesotalaisille vasta kolmanneksi suurin syy lähteä liikkumaan oman ilon ja ystävien sekä perheen kanssa ajan viettämisen jälkeen. Myös norjalaisiin verrattuna suomalaiset lähtevät useammin niin kävely-, hiihto- kuin pyöräilyretkillekin yksin. (Sievänen 1995, 65-66.)

Lähes kaikki suomalaiset omaavat maastohiihdon, uinnin ja marjastuksen perustaidot. Suomalaisilla on uuden tutkimuksen mukaan myös hyvät mahdollisuudet ulkoiluun niin kotoaan kuin vapaa-ajanasunnoilta, koska puolet suomalaisista asuvat enintään 200 metrin päässä metsästä ja 41 % suomalaisista on mahdollisuus käyttää vapaa-ajan asuntoa säännöllisesti. (Neuvonen & Sievänen 2011, 53, 73- 76.)

2.3 Ohjeita ja määräyksiä reittisuunnittelulle

Reittisuunnitteluun suunnatussa kirjallisuudessa ollaan melko yksimielisiä hyvän reitin ominaisuuksista, ja ne vastaavat myös edellä mainittuihin käyttäjien toiveisiin. Simon Bellin (1997, 99) mukaan reitistä mielenkiintoisen tekevät hienot näkymät erityisesti kapeiden ja suljettujen reittikohtien jälkeen, vesielementit, erityiset geologiset muodostumat, ranta-alueet, arkeologiset ja muut historialliset rakennelmat ja jäännökset, villiluonto sekä mahdollisuus nähdä luonnoneläimiä. Reitintulisi kasvattaa käyttäjän odotuksia ennen merkittävää elementtiä. Kaikilla reiteillä ei tietenkään ole mahdollista tarjota läheskään kaikkia tällaisia asioita luonnostaan, mutta joitain niitä voidaan luoda keinotekoisesti. Pieniäkin hoitotöitä tekemällä voidaan reitin varrelta tuoda esiin arvokkaita paikallisia kasvillisuusesiintymiä ja muita luontoarvoja.

Vaikka reitti on suunniteltu tavoitettavaksi monesta paikasta, on joku alkukohta hyvä sijoittaa piknik-alueelle tai muulle levähdyspaikalle. Tällaiseen kohtaan on mm. helpompi yhdistää pysäköintialueet pidemmältä tuleville käyttäjille. Reitintulisi profiilia mietittäessä ennen haastavia osuuksia reitin tulee totuttaa käyttäjä reitin luonteeseen, jotta ulkoilukokemus olisi liikkujalle mahdollisimman miellyttävä. (Bell 1997, 98.)

Hyvä reitti kulkee siis ympäristön tarjoamien nähtävyyksien ja merkittävien luontokohteiden kautta. Jos jokin alue on herkkä kulutukselle, voi reitti lyhyesti poiketa siellä ohjatun kulun avulla, jotta käyttäjä pääsee nauttimaan näistä luontoarvoista niitä kuitenkaan vahingoittamatta. (Hallikainen 1990, 62.) Parhaiten reittipohjaksi luonnossa soveltuvat kangasmetsät, heinittyneet hakkuualat sekä kuivahkot niityt niiden hyvän kulutuksenkestävyyden ansiosta, mutta kuten edellä mainittu, voi kulkua ohjata myös herkemmille luontotyypeille hyvän kulunohjauksen, opastuksen ja tiedotuksen avustuksella. Näiden lisäksi maaston kulumista voidaan parhaiten ehkäistä reitin hyvällä pohjustuksella, pinnoituksella ja kuivatuksella. (RT97-10869, 6.)

Käyttäjälähtöisyyden lisäksi reittien suunnittelulle on vaatimuksia myös laissa ja kaavoituksen suunnittelussa. Maankäyttö ja -rakennuslaissa (132/1999, 28 §, 39 §, 54 §) on määrätty maakunta-, yleis- ja asemakaavoille sisältövaatimuksia, joiden avulla halutaan varmistaa, että kaavoituksessa varataan riittävästi tilaa eri viheralueille. Lisäksi lailla halutaan edis-

tää maiseman sekä luonnon vaalimista. Laissa ei kuitenkaan määritellä tarkemmin liikuntapaikkojen sijoittumista, tarkkaa määrää tai laatua. Siksi opetus- ja kulttuuriministeriö sekä ympäristöministeriö yhdessä Oulun yliopiston arkkitehtuurin osaston kanssa ovat teettäneet ohjeita liikuntapaikkojen kaavoitukselle ja siihen liittyviin eri vaiheisiin nettisivulla liikunta-kaavoitus.fi.

Ihmisten asuinpaikalta liikuntapaikalle kuljettava matka tulisi olla jalan tai pyörällä 15-20 minuuttia, joka aikuisen kävelyvauhdilla on 1-2 km tai 5-6 km pyöräillen (Hentilä & Joki-Korpela 2006, 19). Se asettaa omat haasteensa virkistysalueiden sijoittamiselle ja yhtenäisyydelle. Hyvän kaavoituksen avulla viheralueiden koot ja sijainnit turvaavat paikkansa kaavassa eikä niille varatuille alueille voi silloin rakentaa muuta. Tällä voidaan varmistaa, että jokaisella on elinympäristössään hyvä pääsy viheralueille ja ulkoliikuntapaikoille.

2.3.1 Rakentamisen ja ylläpidon vaatimukset suunnittelulle

Ulkoilureitin perustaminen sisältää uusien uomien raivaamisen maastoon, reittipohjan kunnostuksen sekä uusien tarvittavien rakenteiden rakentamisen niin reitin varrelle kuin liitännäisalueillekin. Reitin tulee olla sen käyttöä vastaava, kulutusta kestävä ja turvallinen huonollakin säällä. Jotta ulkoliikuntareitti pysyy käyttökelpoisena ja turvallisena, sen ylläpito jatkuu rakentamisen jälkeen. (Nykänen 1987, 12.)

Reitin rakentamisessa pääkohdat ovat rakennekerrokset, kuivatus, Suomen ilmastossa roudan torjunta ja päällystemateriaalien valinta. Oikeilla rakennekerroksilla ja roudan torjunnalla estetään kulku-uoman vahingoittuminen ja täten se pysyy käyttäjille turvallisena. Kuivatuksen tulee toimia joka vuodenaikalla, jotta reitti säilyy märimmilläänkin säällä kuivana. Useimmiten siihen riittävät tavalliset kallistukset, mutta rinnekohdissa voidaan tarvita ojituksen ja salaojien apua. Päällystemateriaalien valintaan vaikuttavat kulkumuoto, kunnossapidon edellytykset ja ympäristön yhdenmukaisuus pinnoitteiden kanssa. Suosituin pinnoitemateriaali on kivituhka, joka soveltuu moneen reittiprofiiliin ja liikkumismuotoon. Se on myös helppo pitää kunnossa. (RT97-10869, 11-13.)

Reitille voidaan tarvita myös erilaisia rakennelmia maaston kulkukelpoisuuden parantamiseksi. Tällaisia voivat olla esimerkiksi puiset kävelyreitit, portaat, käsijohteet ja pienet sillat. Bell (1997, 108-135) antaa tällaisten rakenteiden suunnitteluun ja perustamiseen lukuisia vaihtoehtoja, ja rakenteiden valinnassa ja tyylissä onkin tärkeää huomioida niiden istuvuus ympäröivään maastoon. Muita varusteita niin reitin varrella kuin liitännäiskohdissakin ovat valaistus, levähdyspaikat, opasteet ja mahdollisesti kuntoiluvälineet.

Reitin mitoittamiseen vaikuttavat kulkutapa, käyttöaste, kunnossapitokaluusto, käytettävissä oleva tila, maankäyttö ja maisemalliset tekijät. Kulku-uoman lisäksi reitin varrelle tarvitaan myös suoja-alueet yllä mainituista tekijöistä riippuen hiihdon vaatimasta 5 metristä vähimmäisvaatimuksen 1,5 metriin. Poikkeustapauksissa suoja-alueet voivat olla kapeampiakin.

Tältä alueelta poistetaan tiellä olevat kivet, oksat ja kannot. Linjaus ja eri liikkumuotojen vaatimat kaartosäteet ja näkemät vaikuttavat reitin sijoittamiseen, jotta liikkuminen on turvallista. (RT97-10869, 7.)

Vaikka ulkoliikuntareitit törmäävät usein autoteihin, tulee reitin jatkuvuus ja turvallisuus varmistaa tällaisessa tilanteessa jollain keinolla. Tienylitykset heikentävät reitin turvallisuutta ja ne usein pakottavat liikkujan pysähtymään. Jos tienylityksiä joudutaan reitille kuitenkin rakentamaan, tulee kulku-uoman kulkea tienviertä myöten ennen tienylitykselle tuloa. Tämä hankaloittaa reitin sijoittelua. Alikulikutunnelit taas ovat turvallisia, mutta niitä on kalliimpi ja työläämpi rakentaa. Paras tilanne olisi välttää kohtaukset autoteiden kanssa kokonaan. (RT97-10869, 8.)

Kaupungin tai kunnan toimeenpanemassa projektissa on helpointa käyttää näiden itse omistamia maita. Joissain tapauksissa reitti voi kuitenkin joutua poikkeamaan yksityiselle maalle. Kun yksityinen maanomistaja antaa luvan reitin kulkuun omalla maallaan, riittää, että hänen kanssaan tehdään sopimus, josta käy ilmi reitin kulku maastossa, käyttötarkoitus, raivattavan alan leveys sekä liittämialueiden pinta-ala ja sijainti sekä tarpeelliset raivaus- ja rakennustoimenpiteet. Sopimuksessa tulee käydä ilmi myös osapuolten oikeudet sekä velvollisuudet, korvaukset ja niiden perusteet sekä sopimuksen kesto- ja irtisanomisaika. Jos maanomistaja ei suostu tähän sopimukseen, on kunnan noudatettava prosessissa lainmukaisia menettelyjä. (Nykänen, 1987, 10.)

Kun reitti on saatu valmiiksi, sen ylläpito jatkuu eri hoitotoimenpiteillä tarpeiden mukaan. Näitä voivat olla muun muassa luonnon-, maiseman- ja metsänhoito, luonnon monimuotoisuuden ylläpito, kulkukestävyuden parantaminen sekä harrastusympäristön kehittäminen. (Karjalainen & Verhe 1995, 173-176). Ylläpitoon tulee jo suunnitteluvaiheessa Hallikaisen kirjan *Luonnon virkistyskäytön perusteet* (1990, 52-55) mukaan ottaa huomioon myös alueen kantokyky. Se tarkoittaa sekä ekologisia että psykologis-sosiologisia seikkoja: virkistyskäytön aiheuttamaa muutosta ympäristössä ja alueen sopivaa käyttäjämäärää, jotta luontokokemus olisi ihmisten mielestä edelleen miellyttävä. Kantokykyyn vaikuttavat tietysti niin ihmiset kuin itse luontokin, mutta niitä on vaikea mitata etukäteen. Jotta alueen kantokyky säilyy sopivana, on vaihtoehtoja liikkumiseen tarjottava sopiva määrä. Millekään alueelle ei tule houkutelaa liikaa käyttäjiä ja äärimmäisissä tapauksissa reitille voidaan joutua sijoittamaan kieltoja ja käskyjä käyttäjämäärän hallitsemiseksi. Kantokyvyn psykologis-sosiaalinen puoli taas on hyvin subjektiivinen kokemus, joten siihen on vaikea vaikuttaa suunnittelun keinoin.

Jotta reitin hoitaminen olisi helpompaa, siitä ei pidä tiedottaa laajasti ennen kuin kaikki rakenteet ovat täysin valmiita. Hoitoa helpottaa myös sen säännöllisyys. Jos rakenteet ja alueet jäävät hoitamatta, on niiden vaurioituminen todennäköisempää, mikä heikentää reitin kuvaa. Sillä voi olla myös ongelmallisia seurauksia alueen ympäristölle. (Hallikainen 1990, 55-56.)

2.3.2 Esteettömyys ulkoliikuntareitillä

Jotta ulkoliikuntareitit olisivat kaikkien käyttäjäryhmien saavutettavissa, tulee suunnittelussa ottaa huomioon esteettömyyden näkökulma. Tähän rakentamismääräyksiä, ohjeita ja suosituksia tarjoaa RT-kortisto sekä Irma Verheen kirja *Esteettä luontoon liikkumaan* (1994). Esteettömyystiedon keskus on myös kerännyt nettisivuilleen tietoa erilaisista ympäri Suomea sijaitsevista ulkoliikuntakohteista, joissa esteettömyys on otettu huomioon, niin käyttäjiä kuin suunnittelijoitakin varten. Näiden lähteiden mukaan ulkoliikuntapaikkojen esteettömyydellä tarkoitetaan lähinnä oikeaoppisesti mitoitettuja kulkuväyliä, sopivia pinnoitemateriaaleja, turvallisia kulkuyhteyksiä paikasta toiseen, riittävää valaistusta, levähdyspaikkojen sijoittamista riittävien etäisyyksien päähän toisistaan ja kunnollisia opasteita.

Kaikkialle ei voi tarjota täysin esteetöntä reittiä. Jotta tärkeät luontokohteet voidaan säilyttää mahdollisimman alkuperäisinä sekä koskemattomina ja rakentamisen kustannukset aisoissa, reitin jokaiseen osaan ei ole mahdollista luoda täysin esteetön kulkua. Virkistysalueilla liikkuminen on kuitenkin kaikkien oikeus, ja siksi esteetön kulku ainakin kaikista helpoimmilla reiteillä tulisi olla mahdollista. Yleensä esteettömien reittien tarjoaminen palvelee useampia käyttäjäryhmiä kerralla, ja siten se on osa hyvää suunnittelua. (Verhe 1994, 17, 89.)

Merkittävimpiä ryhmiä esteettömyyttä ajatellessa ovat liikuntarajoitteiset (muun muassa vanhukset ja pyörätuolin käyttäjät), aistivammaiset (näkö- ja kuulovammaiset) ja pitkäaikaissairaat henkilöt (Verhe, 1994, 11). Näkövammaisia varten väylän oikeassa reunassa tulee olla erilaisella materiaalilla tehty reunatunnistinvyöhyke, n. 350 – 500 mm leveä kaista. Se voi olla kulku-uoman pinnoitteesta riippuen esimerkiksi nurmea, nupukiveä tai sahanpurua. Sekä helposti väsyviä että vanhuksia palveleva ominaisuus ulkoliikuntareiteillä on tarpeeksi tiheään sijoitetut levähdyspaikat. Kevyen liikenteen väylällä se tarkoittaa viiden minuutin kävelymatkaa tai 250 metrin etäisyyttä edellisestä penkistä. Lyhyemmille reiteille levähdyspaikkoja voidaan sijoittaa 100 metrin välein ja yli kolmen kilometrin reiteillä jokaiselle kilometrille. Myös jyrkkien nousujen jälkeen levähdyspaikkoja tulee sijoittaa 400 metrin välein. Jos ulkoilureitin yhteyteen rakennetaan erilaisia liitännäisalueita ja palveluita, tulee niissäkin huomioida liikuntaesteisten ja esimerkiksi pyörätuolilla kulkevan henkilön tarpeet. Jotta reitti on käyttökelpoinen liikuntaesteiselle henkilölle, ei siinä saa olla kuuden metrin matkalla 8 % jyrkempiä kallistuksia. Nämä ohjeet ovat tarkoitettu siis esteettömään kulkuun, eli kaikkien reittien ei tällaisia vaatimuksia tarvitse täyttää. (Verhe 1994, 59-63.)

2.4 Ulkoliikuntareittien luokitus

Erilaiset ulkoliikuntareitit voidaan jakaa helppoihin, keskitasoisiin ja vaikeisiin kuntoreitteihin (RT97-10869, 3). Helppoilla reiteillä voi harrastaa useita eri kuntoilumuotoja ja ne ovat sopivia kaikille käyttäjäryhmille. Näiden reittien reittiprofiili on mahdollisimman tasainen ja käytetyt pinnoitteet ovat kovia, kuten asfaltti tai kivituhka. Yleisimmät helpon profiilin reitit ovatkin kevyen liikenteen väylät. Helppo reitti kulkee asuntoalu-

een välittömässä läheisyydessä, 400-600 metrin päässä asunnoista. (RT97-10869, 3.)

Keskitason kuntoreitit mahdollistavat myös monia liikkumismuotoja, mutta ne soveltuvat paremmin aktiivisille ulkoilijoille ja kuntoilijoille. Maastonmuodot näillä alueilla eivät edelleenkaan vaihtelee suuresti, mutta pinnoitemateriaalina käytetään joustavapintaisia materiaaleja tai kivituhkaa, ja siksi se sulkee pois joitain liikkumismahdollisuuksia ja käyttäjäryhmiä. Keskitason reitit kulkevat asunnoista 600-800 metrin päässä, yleensä koulujen ja urheilukeskusten läheisyydessä. Vaikeat kuntoreitit on tarkoitettu aktiivisille kuntoilijoille, ja niiden profiili vaihtelee paljon liikuntamuodosta riippuen. Ne voivat vaatia enemmän tai vähemmän tilaa ja suunnittelussa on pidettävä huoli turvallisuudesta, jos reittiä käyttävät nopeammat ja hitaammat käyttäjät. Tietyissä liikuntamuodoissa kuten hiihdossa onkin hyvä merkitä reitin kulkusuunta, jottei reitillä pääse syntymään vaaratilanteita. (RT97-10869, 4; Verhe 1994, 55.)

2.5 Ulkoliikuntareitin vaikutukset luontoon ja ihmisiin

Epätasapainossa olevan kantokyvyn lisäksi reitin negatiivisia vaikutuksia ympäristölle on luonnon kuluminen. Vaarallisinta se on saaristoissa ja tuntureilla, jotka eivät ole kuitenkaan kovin yleisiä Suomen ulkoreiteillä. Sen sijaan alueilta voi löytyä arvokkaita avainbiotooppeja ja merkittäviä eliökantoja, jotka pitää ottaa reitin sijoittamisessa huomioon. Ne tuovat reitille lisäarvoa, mutta niiden säilyminen on ensisijaisen tärkeää. Luonnon kulumista voi estää parhaiten hyvällä suunnittelulla ja reagoimalla syntyviin vahinkoihin tarpeeksi nopeasti. (Hallikainen 1990, 98-100.)

Hallikaisen (1990, 101-115) mukaan ongelmia reitillä voi myös aiheuttaa roskaantuminen ja lisääntynyt maastopalovaara, joiden ehkäisemisessä käyttäjillä on suurin vastuu. Toisaalta tässä suunnittelija voi vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen esimerkiksi sijoittamalla tarpeeksi roska-astioita reitin varrelle. Yksi negatiivinen vaikutus, melu, voi olla niin paikan sijainnista aiheutuvaa tai käyttäjien itse synnyttämää. Jos reitti muuten kulkee luonnon keskellä, ja sen tarkoitus on toimia virkistävänä ja rauhoittavana paikkana, ei reittiä pidä sijoittaa liikenteen tai muun meluisan alueen läheisyyteen. Näiden lisäksi reittisuunnittelun uhkana voi olla kohteen liiallinen kehittäminen. Se tarkoittaa, että aluetta kehitetään ja rakennetaan liikaa, jolloin luonnosta saatava ja haettava luontokokemus heikkenee. Alueella voi syntyä myös virkistysmuotojen välistä ristiriitaa. Esimerkiksi mökkeilemään lähdeittäessä haetaan hiljaisuutta ja rauhallista luontoympäristöä, mutta siihen yhdistetty laskettelukeskus estää tällaisen kokemuksen syntymisen. Lisäksi haittaa voi syntyä maastoajoneuvoista, reitistä voi olla haittaa luontoeinkeinoille ja se voi aiheuttaa muutoksia puuntuotantoon.

Ulkoliikuntareitin suunnittelulla voi kuitenkin olla myös monia hyviä vaikutuksia niin ympäristölle kuin ihmisillekin. Vaikka jotkin alueet saattavat kärsiä kulumisesta, suunniteltu reitti myös ehkäisee herkkien alueiden liiallista vahingoittumista. Ihmiset käyttävät mieluummin pohjustettuja reittejä umpimetsässä samoilun sijaan, joten valmiilla reitillä ehkäistään lukuisten kapeiden kulku-uomien syntymistä. Tämän lisäksi luontoa voidaan

suojella lisäämällä tietoisuutta alueen luonnonarvoista käyttäjien keskuudessa. Jos ihmiset jo lapsena ovat tekemisissä luonnon kanssa, he ovat varmemmin kiinnostuneita luonnonsuojelusta myös vanhemmalla iällä. Lisäksi suunnitellun reitin avulla ihmisiä saadaan ylipäänsä helpommin liikkumaan ulkona, mikä on aina hyväksi ihmisille. Hyvin opastettu ja varusteltu reitti houkuttelee kokemattomampiakin liikkujia maastoon. (Karjalainen & Verhe 1995, 21-23.)

2.6 Ulkoliikuntareittien näkyvyys

Ulkoliikuntareittien käyttöön vaikuttaa se, kuinka hyvin ihmiset tietävät reitin olemassaolosta. Kuntien ja kaupunkien nettisivuilta löytyy paikkakunnilla sijaitsevien reittien karttoja ja luonto-oppaita, joihin käyttäjät voivat käydä tutustumassa ennen reitille lähtemistä. Onkin tärkeää, että reiteistä löytyy tietoa ennen sinne menemistä, ei pelkän reitin käytön kannalta, vaan käyttäjien turvallisuuden ja kokonaisvaltaisemman ulkoilukokemuksen vuoksi. (Karjalainen & Verhe 1995, 113- 114) Tällä hetkellä esimerkiksi Hervantaan sijoittuvista reiteistä, eli Suolijärven ja Hervantajärven rannoilla kiertävistä luontopoluista, löytyy tietoa Tampereen kaupungin nettisivuilta.

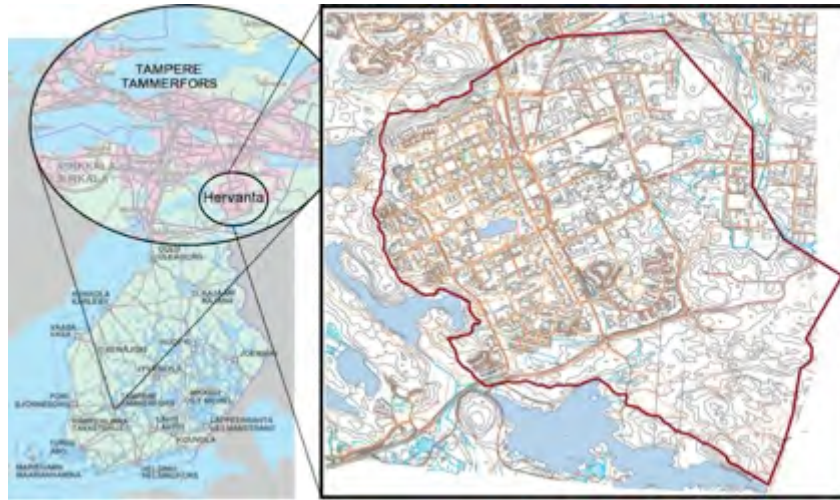
Kyseisessä oppaassa kerrotaan alueen luontoarvoista ja kasvi- sekä eläinlajeista. Suolijärven luontopolku on 4,5 km pitkä lenkki, kun taas Hervantajärven ympäristössä kulkeva luontopolku on monihaaraisempi kokonaisuus. Lisäksi luonto-oppaassa kerrotaan yhdysväylistä, jotka johtavat toisiin alueen läheisyydessä kulkeviin reitteihin. Oppaasta selviää myös, että alueella on havaintoja karhuista sekä liito-oravista, mikä tekee siitä merkittävän alueen luonnonsuojelun kannalta. (Kaskinen, Koivu & Vuoristo 2006.) Turvallisuuden ja valittavan kulkureitin miettimisen lisäksi tällaisen etukäteistiedon avulla ihmiset oppivat uutta elinympäristöstään, ja osaavat ottaa luontoarvot paremmin huomioon siellä liikkuessaan.

3 INVENTOINTI

Tampereen kaupunki antoi suunnittelun lähtökohdaksi hahmotelman reitin kulkusta Hervannassa (kuva 1). Kaupungin toive oli olemassa olevan kaupunkirakenteen hyödyntäminen uudessa yhtenäisessä reitissä. Annettu suunnitelmakuva reitin kulusta oli vain summittainen, joten maaston inventointi kyseisellä alueella oli koko suunnittelun lähtökohta. Inventointi aloitettiin maaliskuussa osan reitistä ollessa vielä luminen, ja kierroksia tehtiin tasaisesti kesän yli lokakuulle asti. Kaikki kierrokset maastossa tehtiin jalan. Apuna käytettiin tulostettuja karttapohjia sekä paikkatietoja hyödyntävää puhelinapplikaatiota.

Inventoinnissa otettiin huomioon muun muassa olemassa olevien reittien kunto, ongelmakohdat ja varustelu sekä etsittiin tietoa alueen luontoarvoista. Koska kierroksia tehtiin pitkällä aikavälillä, antoi se hyvän kuvan reitin kuntotasosta eri vuodenaikoina. Myöhemmin työssä esitellään kuljettuja reittejä Suolijärven ulkoilukeskukselta myötöpäivään takaisin reitin

lähtöpisteelle ja työn liitteenä löytyy alueen kartta sekä inventointi taulukkomuodossa (liite 1).



Kuva 1. Inventointialueen sijainti. Sisältää Maanmittauslaitoksen taustakarttasarjan 10/2015 aineistoa. <http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi/kartta>

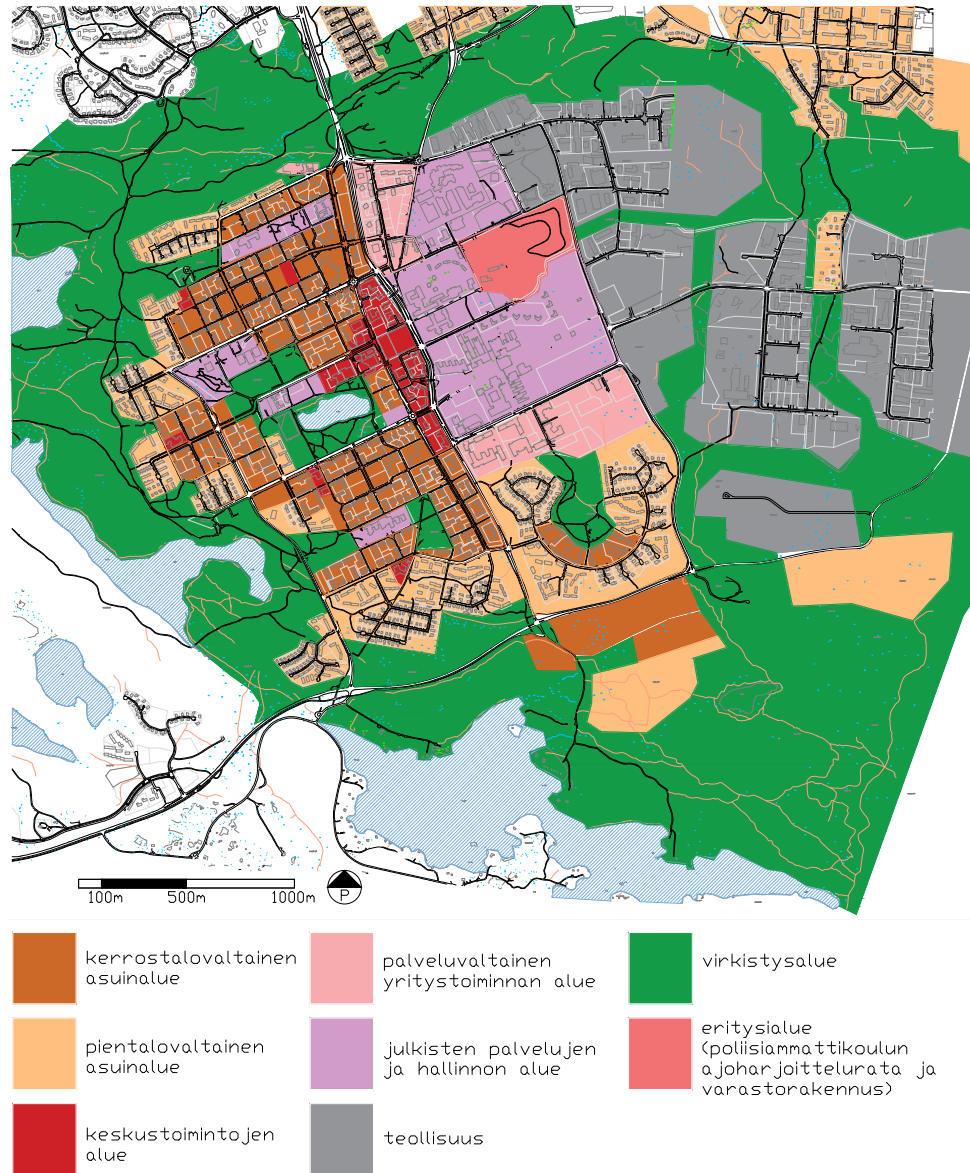
3.1 Hervannan kaupunkirakenne

Hervanta on rakenteeltaan jakautunut palveluiden, teollisuuden ja asuinalueiden eri keskittymiin (kuva 2). Asutus sijaitsee suurimmaksi osaksi Etelä- ja Länsi-Hervannassa, palvelut ja koulut kuten Tampereen teknillisen yliopiston (TTY) kampus keskellä Hervantaa ja teollisuus on sijoittunut Itä-Hervantaan. Sen vuoksi myös virkistysalueet ja uutta reittiä koskettavat liitännäisalueet ovat sijoittuneet enimmäkseen Länsi-Hervantaan, josta myös reitin saavutettavuus niin asuinalueilta kuin julkisen liikenteen pysäkeiltä on parhainta.

Rusko on hyvin erillinen alue koko muusta Hervannasta. Rusko ja Hervannan keskusta yhdistyvät tällä hetkellä vain Kauhakorvenkatua pitkin. Teollisuusalueen eteläpuolelle ollaan kuitenkin jatkuvasti rakentamassa lisää asuntoja, jolloin näiden kahden alueen välinen yhteys paranee. Hervannan eteläreunaa kiertävää Ruskonkehää on jatkettu Ruskon itäpuolelle, ja siitä erkanee lukuisia pienempiä katuja asuntoalueille. Asutuksen levittäytyessä kohti Itä-Hervantaa myös tarve virkistysalueille ja kevyen liikenteen kulkuväylille sieltä kohti Hervannan keskustaa kasvaa.

Hervannasta löytyy useita puistoja, kouluja sekä päiväkoteja ja leikkipaikkoja ripotellen ympäri koko kaupunginosaa. Suurin osa niistä myös sijoittuu niin, että ne ovat saavutettavissa tulevalta reitiltä noin 500 metrin matkalla, mikä on lähiliikuntaverkoston luomisen kannalta positiivinen asia. Yhdessä puistojen, metsäpolkujen, leikkipaikkojen ja pelikenttien kanssa uusi reitti muodostaakin Hervantaan hyvät ulkoilumahdollisuudet. Tällä hetkellä Hervannan pääreitiverkko vaihtuu talvisin pelkkään hiihtokäyttöön. Myös Hervantajärven pohjoispuolelle on suunnitteilla hiihtoa varten valaistu reitiverkosto, mutta sen toteutuminen on vielä hyvin epävarmaa. Tämän lisäksi Hervannan läheisyydessä Vuores sekä Kaukajärvi tarjoavat hiihtäjille mahdollisuuksia valaistuun hiihtolenkkiin. Lähellä sijaitsevien

hihtoreittien sekä Hervannan luontotekijöiden vuoksi uuden reitin muihin osiin ei ole tarkoituksenmukaista tehdä talvisin valaistua hihtoreittiä. Suurin osa ihmisistä käy talvella hiihtoa enemmän kävelemässä, jolloin uusi reitti palvelisi paremmin näitä käyttäjiä. Lisäksi erityisesti Etelä-Hervannan alueet ovat luontoarvoiltaan ja maastoltaan herkkiä, vaikeakulkuisia ja arvokkaita, jotta sinne ei kannata rakentaa leveää hiihtoväylää.

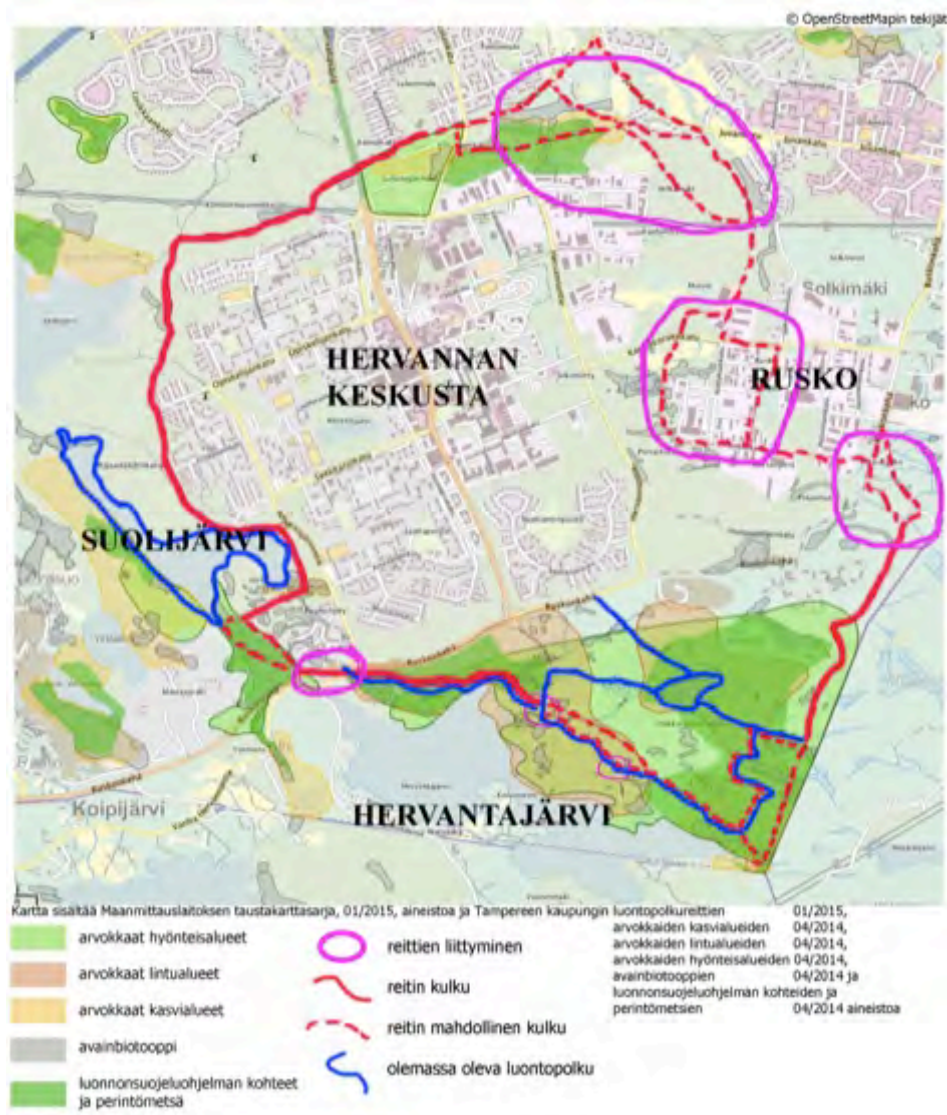


Kuva 2. Toimintojen jakautuminen Hervannassa.

3.2 Hervannan reittiverkoston inventointi

Alueen inventointi alkoi Suolijärven reitistöstä ja jatkui vastapäivään takaisin kohti Suolijärveä (kuva 3). Hervannan länsiosassa kulkeva reittiverkko on hyvä ja melko valmis kokonaisuus reittipohjan ja valaistuksen kannalta. Tällä hetkellä se sopii niin lenkkeilijöille, pyöräilijöille kuin talvella hiihtäjillekin kuljettavaksi. Reitiltä pystyy hyvin poikkeamaan Suolijärven luontopolulle, mutta uusi reitti ei itse kulkisi aivan veden äärellä. Suolijärven rannalla on nyt iso pysäköintialue, piknik-mahdollisuus, kun-

toilupiste, uimismahdollisuus ja pukuhuoneet. Se on yksi oivallisista alku-paikoista reitille, etenkin jos tulija on liikkeellä omalla autollaan. Kuten Bell (1997, 98) kirjassaan ohjeistaa, ulkoliikuntareitin on luonnollista alkaa tällaiselta paikalta, jotta sinne on helppoa ja mielekästä tulla pidempää, kenties koko päivän kestävästä ulkoilukokemusta varten.



Kuva 3. Hervannan inventointikartta

Reitti Suolijärven uimarannalta jatkuu sujuvasti pohjoiseen päin, aina Tampereen rinteiden ylläpitämille laskettelurinteille asti. Suolijärven etelärannalta reitti jatkuu luontopolkumaisena Ruskontien tienalitukseen. Kyseistä reittiä kutsutaan Kaarinan poluksi ja se vaatii parannusta niin kulku-uoman sekä varustelun puolesta. Tämän jälkeen seuraava reittikokonaisuus on Hervantajärven luontopolku Ruskontien toisella puolella. Se on pieniä parannustöitä vaille hyväkuntoinen reitti, mutta näiden kahden reitin yhdistäminen vaatii työstämistä.

Ennen Hervantajärvelle tuloa, Hervantajärven luontopolulta löytyy hienoja kaatuneita ja kaadettuja puita, jotka antavat ympäristölle mielenkiintoista vaihtelua. Hervantajärven viertä kulkevalla reitillä on mahdollisuus tarjota

upeita näkymiä Hervantajärvelle, jos rannalla kasvavia puita harvennetaan arvokkaat puut säästään. Alueen reittipohja on toimiva Salmenkalliontien pysäköintialueelle asti, mutta maasto on paikoittain hyvin märkää ja polku kapea. Myös tällä osuudella on uimaranta ja siihen liittyvät sosiaalitalat.

Pysäköintialueelta eteenpäin reitti jatkuu mökkitiemäisenä soratienä yksityisille tonteille, eikä siten ehkä sovellu parhaiten yleiseksi ulkoliikunta-reitiksi. Juuri ennen tonttien alkua reitti kääntyy metsässä kulkevalle luonnonmukaiselle polulle. Siitä eteenpäin metsänpohjasta löytyy useita kapeita polkuja, jotka ovat osittain erittäin huonosti kuljettavia. Näiden tekijöiden takia turvallinen liikkuminen ja oikealla reitillä pysyminen on hankalaa. Toinen vaihtoehto on ohjata reitti suoraan pysäköintialueelta metsään. Nykyisin kyseinen kohta on varattu valaisemattomalle perinteisen yksisuuntaiselle hiihtoladulle, mikä heikentää talvisin sekä kävelypolun että hiihtoladun toteutumista yhtä aikaa.

Tässä kohtaa reitti tulee joka tapauksessa kulkemaan metsäisessä maastossa, ja sen vuoksi se voi olla luonteeltaan kapea ja luonnonmukaisempi. Maaston noustessa korkeammalle Viitastenperänkalliolle voi kulkija nauttia täydellisestä luonnonrauhasta ja hiljaisuudesta. Polulta ei ole pitkä poikkeama kallion reunamille, josta avautuu jälleen näkymiä Hervantajärvelle. Luontopolun jatkuessa pidemmälle sen kulku epäselkeytyy entisestään. Koko luontopolun kulku on merkattu maaleilla puihin, mutta polkuverkosto maastossa on niin laaja, että se sekoittaa helposti liikkujan. Reitin käännekohta pohjoiseen voi joko jatkaa Hervantajärven luontopolkua tai aivan Tampereen ja Kangasalan rajaa pitkin. Joka tapauksessa reitin kääntyminen pohjoiseen tulee suunnitella selkeämmäksi. Itä-Hervannan raja-alueet ovat laajalti hyvin vetisiä, koska maapohja on soista, joten reitin pohjana täällä tulisi mahdollisesti käyttää pitkospuuta. Nämä toisivat reitille myös sopivasti vaihtelua.

Ylempänä pohjoisessa Hervantajärven luontopolun jatkeena, reitti jatkuu valmiina Lorunkorven keissutienä. Sen kulku-uoma on melko leveä, mutta jälleen kerran hyvin märkä. Sen sijoittuminen on hyvä, mutta kulku-uoma, opastus ja muu varustelu vaativat jälleen kerran parannusta. Lorunkorven keissutie jatkuu eteenpäin aina Kangasalan puolelle, mutta se risteää vielä Hervannan puolella Ruskontien kanssa, jota pitkin uusi reitti jatkaa kulkuaan. Reitti kääntyy kohti teollisuusaluetta eli Ruskoa, jossa reitti voi jatkaa kulkuaan sen läpi alueella kulkevan ojan vartta pitkin.

Toinen vaihtoehto on kiertää Ruskon teollisuusalue sen länsipuolelta. Tällä hetkellä siellä ei kulje minkäänlaista kulku-uomaa, ja maasto on jälleen kerran paikoittain hyvin märkää, joten kulun sijoittaminen sinne on työllämpää kuin Ruskon oikaiseminen. Lisäksi näille main ollaan rakentamassa raitiovaunujen varikkoa, joka sekin saattaa estää reitin kierron Ruskon länsipuolelta. Toisaalta reitin kulku teollisuusalueen läpi ei ole mahdollisimman paras vaihtoehto.

Riippumatta siitä, mistä kohtaa Ruskoa reitti kulkee, se ylittää sen pohjoisosassa Kauhakorvenkadun. Tie on melko vilkkaasti liikennöity autotie, jota ei voi suunnittelussa kiertää. Tien toisella puolella kulku jatkuu jälleen

metsäisemmässä ympäristössä. Siellä kulkee taas melko leveä ajotienpohja, joka parannustöiden jälkeen soveltuu mainiosti osaksi tulevaa reittiä. Tämän jälkeen reitti voi joko jatkua samaa uomaa pitkin Juvankadulle, josta se päättyy kevyenliikenteenväylää pitkin aina laskettelurinteille asti. Väylän loppupäässä uoman varrella olevat viemärit kuitenkin levittävät ikävää hajua, joten reitin kulun voisi ohjata maastossa ylempänä kulkeviin metsäpolkuihin. Reitin yhdistyminen Ruskosta laskettelurinteille vaatii tarkkaa harkintaa alueilla olevien luontoarvojen ja eri reittimahdollisuuksien kustannusten kannalta. Laskettelurinteille tullessa reitti on tehnyt kokonaisen, reilun kymmenen kilometrin mittaisen lenkin.

Reittiä kiertäessä oli huomattavaa, kuinka ihmisiä oli liikkeellä paljon juuri reitin länsi- ja pohjois-osissa, mutta ei muuten juuri ollenkaan. Vaikka Hervantajärven luontopolku on merkattu maastoon ja siitä löytyy tietoa Tampereen nettisivuilta, on reitti niin huonokulkuista ja hoitamaton, ettei sitä ole miellyttävä käyttää lenkkeilyyn. Rusko taas on niin erillään muusta Hervannasta, että sinne ihmiset eivät edes lähde liikkumaan. Jos näin kuitenkin tapahtuu, kulkevat ihmiset kevyen liikenteen väyliä pitkin. Koko reittiä ja Hervantaa ajatellen moni ei varmasti tiedä, että maastosta löytyy jo nyt melko hyväkuntoisia reitinpätkiä Suolijärven reitin lisäksi. Reitti on tietysti parhaiten varusteltu, opastettu ja saavutettavissa juuri reitin länsiosissa Suolijärven ja Hervantajärven liepeillä, mutta muu reitti vaatii paljon kehittämistyötä tullakseen osaksi ihmisten arkisia reittivaihtoja.

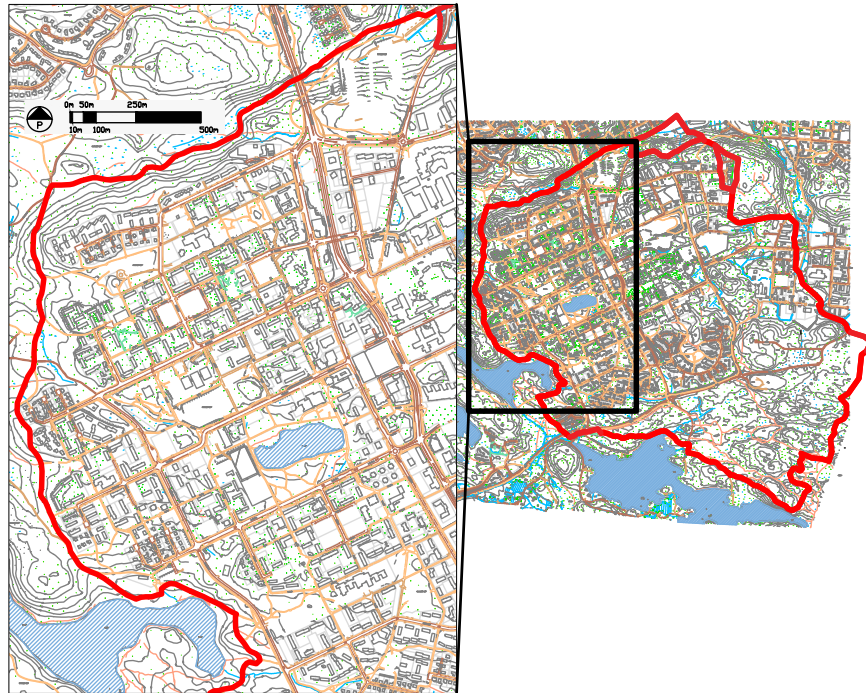
4 HERUKKAREITTI

Vanhan reittiverkon itäosien ollessa hyvässä kunnossa suurimmat kysymykset uuden reitin kulkuun liittyvät sen pohjois-, itä-, ja eteläosiin. Herukkareitiksi nimetyn uuden reitin lopullisen kulun (liite 2) lisäksi alla on esitelty reitin ominaisuudet sen eri kohdissa ja työn liitteistä löytyy tyyppipipoikkileikkaukset (liite 3) vastaavista paikoista. Kulun sijoitteluun on tilaajan toiveesta erityisesti otettu huomioon alueen vihreys, luontoarvojen säilyttäminen, saavutettavuus ja reitin mukauttaminen ympäristöön sopivaksi. Tämän vuoksi reitin luonne vaihtelee niin liikkumistapojen, kulkumuoman leveyden kuin päällysteenkin puolesta. Reitillä on myös erilaisia kehittämistarpeita riippumatta siitä, onko kulku vanha vai uusi. Nimi Herukkareitti syntyi yhdistämällä Hervannan, Ruskon ja Kaukajärven, eli reitin kannalta oleellisten alueiden alkutavut yhteen.

4.1 Reitin osa 1 – 1 *Suolijärvi - laskettelurinteet*

Kuten monesti on tullut jo esille, Suolijärven itäpuolella kulkeva reitti on kokonaisuudessaan hyvässä kunnossa ja yksi uuden reitin pääväylistä (kuva 4). Isoimmat kehityskohteet ovatkin vain kalustuksen sekä opasteiden päivitykset, paikalliset pinnoitteen korjaukset ja kasvillisuuden hoito. Tällä osuudella voi liikkua kesällä jalkaisin ja pyörällä mutta talvella pelkästään suksilla. Osuutta ylläpitää Tampereen liikuntapalvelut, minkä vuoksi se muunnetaan talvella hiihtoladuksi. Tällöin siellä ei ole turvallista liikkua jalkaisin, ja kulkumuodon vaihdos ilmoitetaan virallisesti liikenne-

merkein. Tämän lisäksi reitin kulkusuunta on talvella määritelty turvallisuuden ylläpitämiseksi. Reitti on vuoden ympäri luokitukseltaan keskitasoinen reitti.



Kuva 4. Reitin osa 1 – 1 Suolijärvi – laskettelurinteet

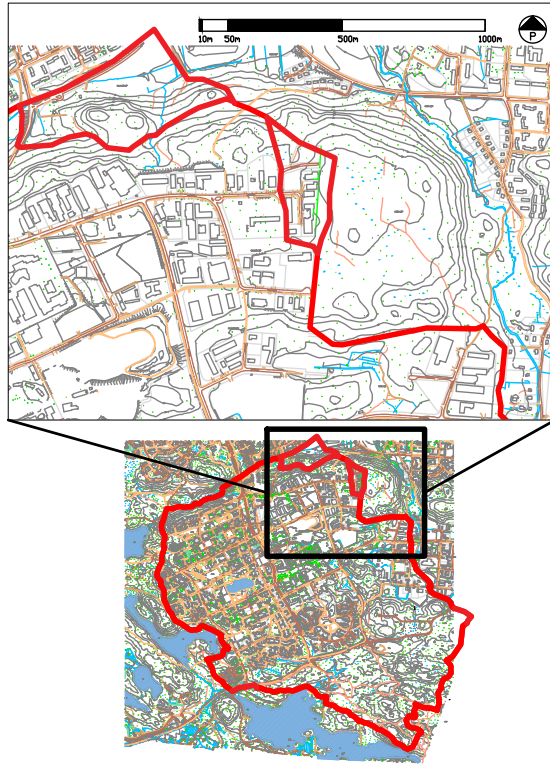
Reitti ei ole tällä osuudella kovin vaihteleva, mutta sieltä voi nostaa esiin muutamia mielenkiintoisia nähtävyyksiä. Suolijärven etelärannalla kasvaa alueelle harvinaista lehtokasvillisuutta, joista voidaan kertoa ihmisille kohdeopasteilla, ja niitä voidaan korostaa oikeanlaisella metsänhoidolla. Lisäksi ennen laskettelurinteitä reitti kulkee korkealla kulkevien voimalinjojen alitse, missä ympäristö muuttuu täysin puuttomaksi. Muutos metsän keskeltä isolle aukealle on hieno erityisesti valon määrän muuttumisen kannalta. Lisäksi reitin varrelta löytyy virtaavaa vettä ja rinteisiin muodostuneita kiviröykkiöitä. Näinkin pienet asiat elävöittävät reitillä liikkumista.

4.2 Reitin osa 2 – 2 Pitkäahde - Selkämäki

Tampereen Vesi tulee rakentamaan Tampereen läpi uutta vesihuoltolinjaa, joka lähtee Tampereen keskustan liepeiltä Sammonkadulta, ja päättyy Ruskoon. Työmaata varten Hervantaan Selkämäelle raivataan 4 metriä leveä työmaatie. Jotta metsiin ei tämän työmaatien lisäksi jouduta avaamaan lisää uusia kulku-uomia, sitä hyödynnetään myös Herukkareitissä. Linjauksen kulku osuu hyvin Herukkareitin alkuperäiselle suunnitelmalle ja sen leveys tulee olemaan reitille sopiva (kuva 5).

Reitti on tarkoitus valaista ja päällystää kivituhkalla, joten siitä tulee samantapainen kuin jo olemassa oleva reitti Länsi-Hervannassa. Reitti kulkee vaihtelevissa maastonmuodoissa, joten myös tämä pätkä on keskitasoinen kuntoreitti. Maastonmuotojen vaihtelut ovat melko suuria, ja pohjamaan koostumus muuttuu niiden mukana, joten myös reitin kasvillisuus

vaihtuu alarinteiltä ylärinteille mentäessä. Mäen harjalta löytyy pieni lamppi ja maasto sen ympäristössä on melko märkää. Mäen harjalla reitin perustaminen ja kuivattaminen voivatkin vaatia suurempia rakennustöitä, jos reitti osuu märille osuuksille. Varusteluita reitillä tulee olemaan valaisinpylväät, opasteet ja asianmukaiset levähdyspenkit.



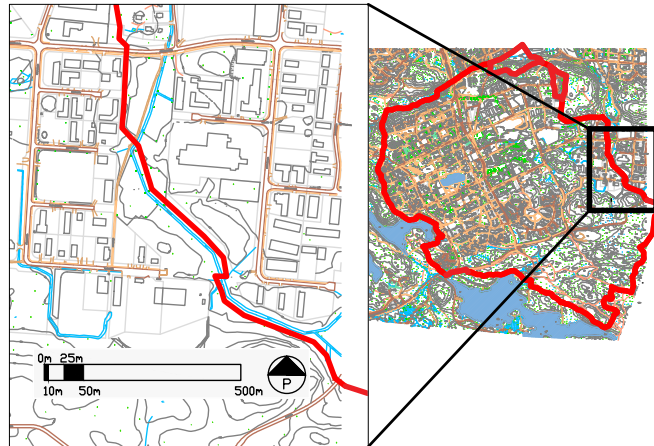
Kuva 5. Reitin kulku 2 – 2 Pitkäahde – Selkämäki

4.3 Reitin osa 3 – 3 Rusko

Kauhakorvenkadun ali kulkee pienehkö alikulkutunneli, mutta se ei ole minkään virallisen reittiverkoston varrella. Se on pääasiassa käytössä talvella hiihdon yhteydessä, mutta se ratkaisee hyvin Kauhakorvenkadun ylittämiseen liittyvän ongelman. Alikulun käyttämättömyys kesällä näkyy erittäin vetisenä pohjamaana, ja tällä hetkellä siellä kulkeakseen täytyy hyppiä sinne heitettyjä kiviä pitkin.

Alikulun jälkeen Herukkareitin kulku jatkuu Ruskoon (kuva 6). Tällä hetkellä alueelta löytyy valaistu kevyen liikenteen soratie, mutta se ei yhdisty alikulkuun eikä Herukkareitin seuraavaan osaan luontevasti. Tämän vuoksi uusi reitti suunnataan alikululta Tampereen 4H-yhdistyksen järjestämän palstaviljelmän vieritse eteenpäin. Rusko on muuten tiheästi rakennettua, mutta kaupunkiviljelypalstojen vieressä virtaa Houkanoja, jota ympäröi luonnontilainen metsikkö. Jotta reitti säilyisi luonnonläheisenä myös tiiviisti rakennetussa Ruskossa, Herukkareittiä varten avataan kulkuväylä tähän metsikköön. Rakentamisen esteenä ei ole erityisiä luontoarvoja ja reitti säilyy vihreämpänä, kun se kulkee kasvillisuuden keskellä. Reitti tulee olemaan samanlainen kuin edellä eli sen leveys on pari metriä ja se on valaistu. Maastossa ei ole suuria pinnanmuotojenvaihteluja joten se on varsin

helppokulkuista ja kun sen pinnoitteeksi tulee kivituhka, on se luokiteltavissa helppotasoiseksi kuntoreitiksi.



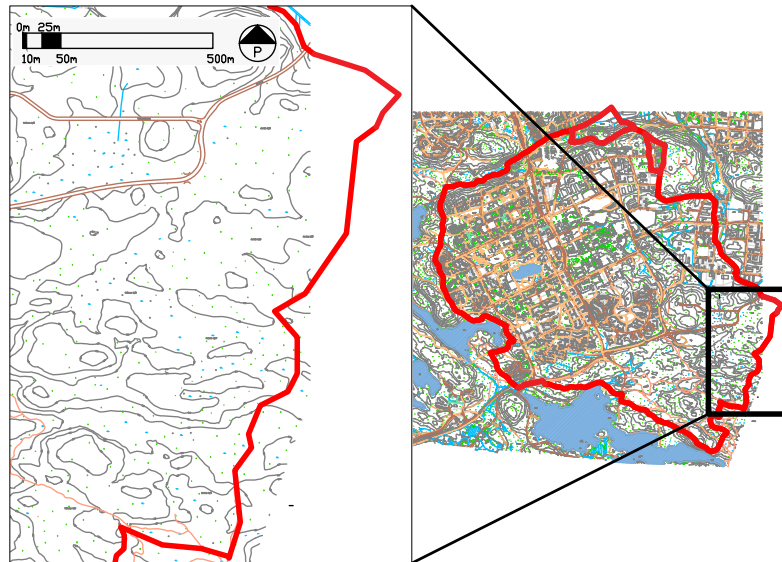
Kuva 6. Reitin kulku 3 – 3 Rusko

Reitti ylittää Houkanojan Ruskon keskivaiheilla mutta, jotta reitillä vältetään turhan monen lisärakennelman tekeminen, hyödynnetään ylityksessä vanhaa siltaa. Perä-Ruskossa reitin kulku jatkuu edelleen Houkanojan viertä metsän keskellä. Tällä hetkellä kulku on vain tallautunut polku, mutta sitä leventämällä saadaan aikaan kulkukelpoisempi väylä. Se jatkuu samankaltaisena kuin edellä. Metsästä reitti kääntyy uuden Ruskonkehän varteen kevyen liikenteen väylälle ja kehätien alittavaan alikulkutunneliin.

4.4 Reitin osa 4 – 4 Lorunkorven keissutie

Tällä osuudella hyödynnetään Lorunkorven keissutietä, jonka kulku on hyvä mutta pinnoite huonokuntoinen (kuva 7). Koska keissutie on pitkä osuus, josta ei pääse rakennettua kulkua pitkin poikkeamaan, reitille tuodaan vaihtelua kulun leveyden ja reunakasvillisuuden avoimuuden muuttamisella. Reitin leveys voi vaihdella noin metristä kolmen metrin leveyteen ja riippuen ympäröivästä kasvillisuudesta, se voi olla paikoittain suljempaa tai avoimempaa. Esimerkiksi tien alkupäässä reitti ylittää jälleen yhden ojan, josta se jatkuu kapeana uomana korkean heinikon keskellä ennen kuin maisema muuttuu metsäisemmäksi.

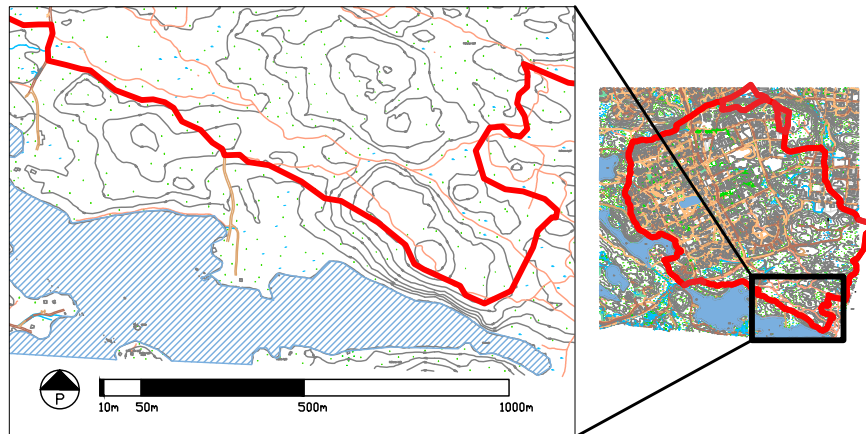
Tällä osuudella on sallittua niin kävely kuin pyöräily, mutta tästä eteenpäin reittiä ei enää valaista. Lorunkorven keissutie ei kulje lähellä rakennettua infrastruktuuria, joten se ei tule olemaan osa ihmisten päivittäistä kulkureittiä, vaan se on tarkoitettu pidempimuotoista liikkumista varten. Reitin valaisemattomuus lisäksi syrjäinen sijainti vähentää reitin käyttöastetta. Se on juurikin suunnitelman tavoite, koska reitin jatkuessa herkempiin maastoon Hervantajärven luontopolulle reitin käyttö määrää halutaan hillitä. Tällöin siellä kulkevat ihmiset voivat nauttia arvokkaista ja harvinaisimmista luontoarvoista rauhassa eikä ympäristökään kärsi liiasta kulkuksesta.



Kuva 7. Reitin kulku 4 – 4 Lorunkorven keissutie

4.5 Reitin osa 5 – 5 Hervantajärven luontopolku

Makkarajärvenvuoren alue kokee suuria muutoksia lähivuosina uuden kaavoitetun asuinalueen vuoksi, ja vanha luontopolku jää osittain sen alle. Alueella on myös useita arvokkaita luontoarvoja jonka vuoksi sinne ollaan laatimassa luonnonsuojeluohjelmaa. Tämän vuoksi maastoon ei haluta tehdä uusia kulku-uomia, vaan Herukkareitti ohjautuu vanhaa luontopolkua pitkin (kuva 8). Polun kulkua parannellaan tarvittaessa portailla ja pitkospuilla.

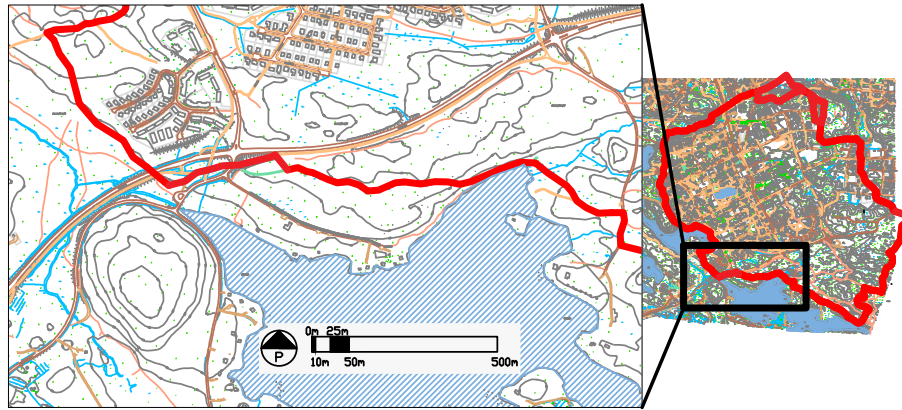


Kuva 8. Reitin kulku 5 – 5 Hervantajärven luontopolku

Reitti siis pysyy kapeana luontopolkuna, jota ei valaista. Reitti sopii parhaiten jalankulkueen, mutta siellä pystyy myös kulkemaan maastopyörällä. Reitti on jyrkkien pinnanmuotojen vaihteluiden ja kulku-uoman heikkolaatuisuuden vuoksi luokiteltavissa vaativaksi kuntoreitiksi. Alueella oleva nuotiopaikka kunnostetaan ja reitille sijoitetaan levähdyspaikkoja ja opasteita. Tämän lisäksi reitin varrelle ja nuotiopaikan läheisyyteen voidaan sijoittaa kohdeopasteita, joiden avulla käyttäjille kerrotaan alueen erityisistä

luontoarvoista ja samalla heitä ohjataan kulkemaan alueella vahingoittamatta näitä arvokkaita luontoarvoja. Kuten vanha luontopolku, Herukkareitti jatkaa kulkuaan Salmenkalliontietä pitkin Salmenkallion pysäköinti-alueelle.

4.6 Reitin osa 6 – 6 *Hervantajärven ranta - Hupakonkorpi*



Kuva 9. Reitin kulku 6 – 6 *Hervantajärven ranta - Hupakonkorpi*

Salmenkallion pysäköintialuetta tullaan kehittämään ja sinne lisätään jätehuoltopiste, jotta se täyttää toisen tärkeän aloituspisteen kriteerit. Seuraava reitinpätkä Hervantajärven rannalla kuuluu myös uuden luonnonsuojeluohjelman alle, mutta koska siellä kulkee jo valmis metrissä lähes kolmeen metriin leveä reitti, se tulee sellaisenaan osaksi Herukkareittiä. Kulkumuoto karsii tällä hetkellä määristä maastopohjasta, joten sen kuivatusta tulee parantaa esimerkiksi uoman kaatoja korjaamalla. Ajoittain kulku muuttuu hyvin kapeaksi, jolloin reittiä voidaan luontoarvojen ehdoilla levennetään ja kulkua parannellaan. Näille osuuksille (kuva 9) ei tule valaistusta, ja korkeuserojen, sekä ajoittain kapean kulku-uoman vuoksi reitti luokitellaan keskitason kuntoreitiksi.

4.7 Liittymiskohdat

Koska reittien ominaisuudet vaihtelevat, ja työssä yhdistellään uusia ja vanhoja reittejä, on niiden liittymiskohtiin kiinnitettävä myös huomiota. Pääasiallisesti reitit yhdistyvät toisiinsa luontevasti, mutta silti kaikkiin liittymiskohtiin sijoitetaan opasteet, jotta reitillä kulkeminen on vaivatonta. Muutamat liittymät eivät kuitenkaan kohtaa toisiaan luontevasti tai niiden tyylit poikkeavat toisistaan siinä määrin, että yhtymäkohta ei ole mahdollisesti jatkuva.

Reitin lopullista kulkua ei ole vielä määritelty laskettelurinteiltä eteenpäin, koska reitti joutuu kaikissa vaihtoehdoissa ylittämään autotien. Toisaalta reitti voi jatkua Yrjöläntien kevyen liikenteen väylää pitkin kohtaan, mistä vesihuoltolinjauksen työmaatie alkaa, tai kääntyä Turtolankadulle ja poiketa siitä metsäpoluille kohti työmaatietä. Ensimmäinen vaihtoehto on halvempi toteuttaa, mutta jälkimmäinen ei joudu hyödyntämään kevyen

liikenteen väylää yhtä pitkään. Ensimmäinen vaihtoehto eli reitin jatkuminen Yrjöläntietä pitkin on todennäköisempi, mutta tällä hetkellä kevyen liikenteen väylältä ei ole kulkua tien toiselle puolelle. Jotta Herukkareitti on turvallinen ja miellyttävä kulkea, tarvitsee kadun yli tehdä suojatie. Suojatie ei palvelisi vain Herukkareittiä, vaan kulku kevyen liikenteen väylää vastakkaisella puolella olevalle linja-autopysäkille helpottuisi myös. Tämän lisäksi reitin vaihtuminen kevyen liikenteen väylästä metsäreitiksi ei ole luonteva, joten liittymäkohdassa tulee tehdä maisemallisia hoitotoimenpiteitä.

Hervantajärven luontopolulla joudutaan kulkemaan lähellä ihmisten tonttien rajaa, mikä ei ole optimaalinen tilanne Herukkareitin kannalta. Vanha kulku kuitenkin ohjautuu niiden vierestä, eikä Herukkareitinkään kulkua ole oikein mahdollista muuttaa muualle. Kulun kääntyminen metsään lähempänä Salmenkallion pysäköintialuetta kulkisi talvisin päällekkäin valaisemattoman hiihtoladun kanssa. Vanhan luontopolun kulku on lisäksi kaikista paras polku lukuisia polkuja verrattaessa, jolloin sille ei tarvitse tehdä niin paljon parannustöitä. Vaikka reitin kulku ei ole parhain mahdollinen lähellä yksityistontteja, on se tällä hetkellä järkevin vaihtoehto.

Kolmas ongelmallinen liittymä reitin pätkien kesken on Hervantajärven luontopolun ja Ruskonkehätien alikulkutunnelin välillä. Alikulun ja luontopolun välillä on toinenkin alikulkutunneli, mutta kulku ei ohjaudu suoraan toisesta pätkästä toiseen, vaan päästäkseen takaisin oikealle reitille, kulkija joutuu ylittämään pientareita ja kulkemaan ihmisten oikaisuisista syntyneillä poluilla. Reitti joutuu todennäköisesti poikkeamaan metsämaastosta kevyen liikenteen väylälle, jotta välttyttäisiin kalliiden rakenteiden järjestämiseltä. Hyvällä opastuksella ja alueen maisemoinnilla jyrkkiä siirtymiä voidaan pehmentää ja kulun maisemallista jatkumoa parantaa.

5 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

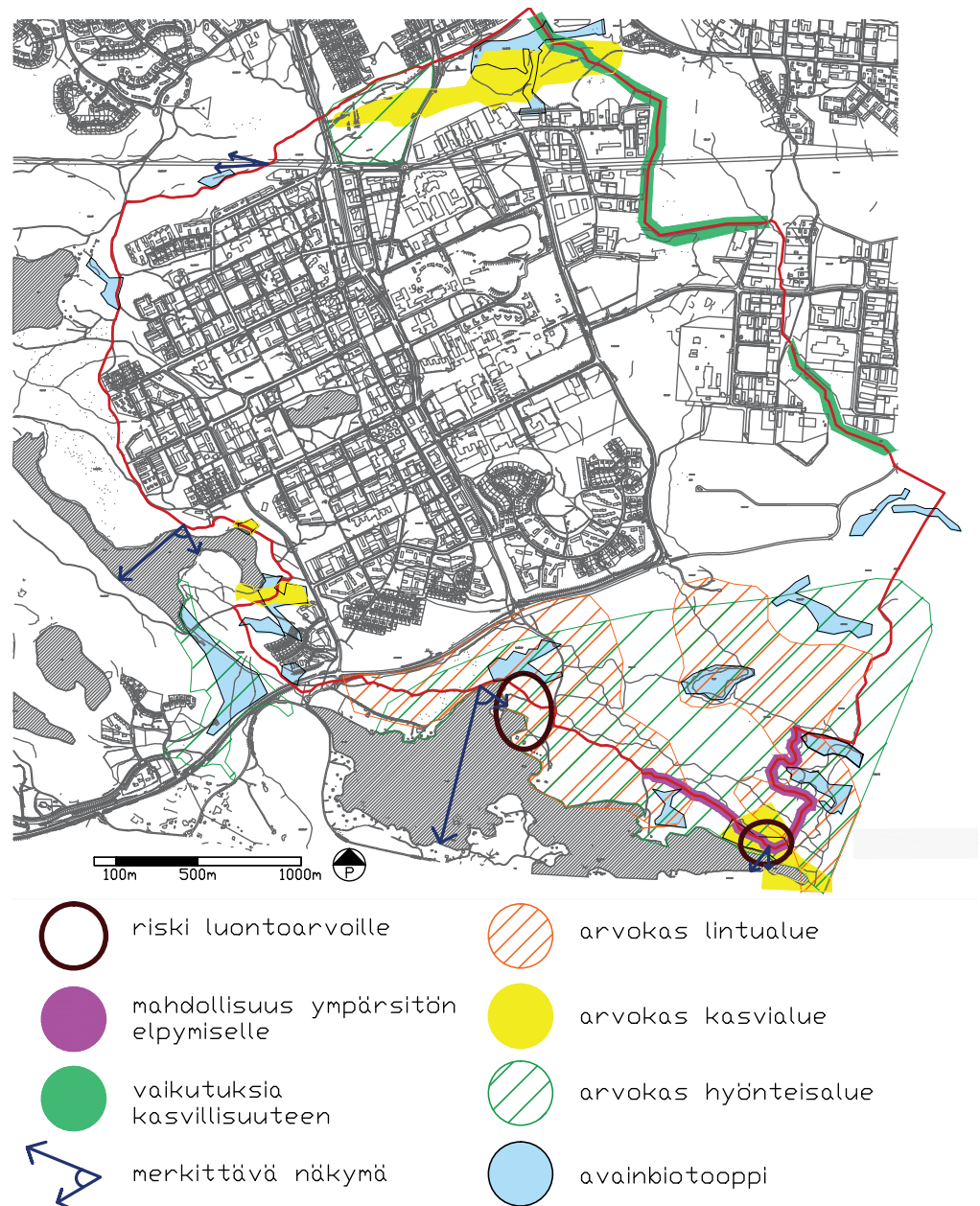
Uuden reitin vaikutukset kohdistuvat niin luontoon kuin ihmisiin. Rakennustyöt voivat muuttaa paikallisia kasvuympäristöjä, aiheuttaa painetta kasveille ja eläimille, mutta toisaalta myös helpottaa sitä vanhoilla luontoreiteillä, kun reittien käyttö jakaantuu tasaisemmin. Reitin tarkoitus on lisätä ihmisten hyvinvointia tarjoamalla uusia liikkumismahdollisuuksia ja helpottamalla pääsyä luontoon. Onkin tärkeää tarkastella rakennettavan reitin vaikutuksia jo etukäteen, jotta negatiiviset vaikutukset voidaan pitää minimissä ja maksimoida positiiviset seuraukset. Alla vaikutuksia on esitelty niin sanallisesti kuin taulukonkin muodossa (taulukko 1).

5.1 Herukkareitin vaikutukset ympäristöön

Reitin vaikutukset luontoon on haluttu pitää mahdollisimman pieninä välttämällä liiallista uudisrakentamista (kuva 10). Vanhojen reittien parannustöilläkin on vaikutuksia ympäristöönsä, mutta ne pyritään toteuttamaan siten, että ympäristö hyötyisi parannustöistä (liite 4). Esimerkiksi lisäämällä jäteastioita kuluille, joissa niitä ei ennen ole ollut, voidaan vähentää luonnon roskaantumista. Suunnitteluvaiheen lisäksi ympäristövaikutuksia voi-

daan kontrolloida oikeanlaisilla rakenteilla sekä alueen ylläpidolla rakentamisen jälkeen.

Täysin uusia väyliä Herukkareitille ei avata kuin Ruskossa ja parilla muulla lyhyellä pätkällä, mikä on suuri säästö luonnolle uutta reittiä suunniteltaessa. Toisaalta, vaikka Selkämäellä kulkeva reitti ei ole Herukkareittiä varten avattu, tulee se olemaan uusi kulku-uoma metsässä, ja metsän rai-vauksen vaikutukset tulevat näkymään myös Herukkareitillä. Jotta työmaatien reunakasvillisuus ei pääse muuttumaan alueelle epätyypilliseksi, tulee luonnonhoitoon kiinnittää huomiota jo rakennustyömaan aikana. On erittäin hyvä, että avatulle väylälle tulee käyttöä työmaan jälkeen, jottei se jää heinittymään itseksensä. Vaikka väylän jatkokäyttöä ei suunniteltaisi, ihmiset tulisivat kulkemaan siinä. Se ei kuitenkaan olisi virallinen kulkuväylä, jolloin sen rakentamisen ja hoidon puutteet aiheuttaisivat pohjaan huonokuntoisuutta ja turvallisuusriskejä käyttäjille.



Kuva 10. Uuden reitin vaikutukset ympäristöön

Kapeiden ja huonokuntoisten kulku-uomien käyttöönotto ja parantaminen lisää ihmisten määrää näillä alueilla. Siitä voi aiheutua yllä mainitun luonnon roskaantumisen lisäksi uusien polkujen syntymistä, jos reitiltä poikeetaan paljon. Toisaalta maastopohja Hervantajärven luontopolun ympäristössä on jo nyt kärsinyt, koska ihmiset välttävät kävelemästä määrällä polulla. Tällöin he tajuamattaan leventävät reitin kulkua.

Juuri tällaisia ongelmia voidaan hoitaa reitin parannustöillä, jolloin uudella reitillä onkin positiivinen vaikutus ympäristöönsä. Kun reitin kulku on ohjattu kunnolla, ihmiset pystyvät mielellään merkityllä reitillä. Jos maastopohja on jossain reitin läheisyydessä erittäin arkaa, voidaan siitä kertoa reitin yhteydessä, jolloin ihmiset ymmärtävät pitäytyä ohjatulla kululla. Niinpä tällainenkin uhkakuva voidaan välttää hyvällä tiedottamisella.

Ville Hallikainen (1990) kirjoittaa kirjassaan ympäristön kantokyvystä, ja kuinka siihen vaikuttaa myös ihmisten kokemus reitistä. Tämän vuoksi reitin vaikutuksia tulee miettiä myös reitin käyttökokemusten kannalta. Tällä hetkellä Hervannan yksi käytetyimmistä ulkoilureiteistä kulkee Suolijärven ympäristössä. Reitintä patkkaa inventoidessa vastaan tuli paljon muitakin liikkujia, ja alue on suuren kulutuksen alaisena. Luonto ei varsinaisesti kärsi suuresta käyttäjämäärästä, mutta käyttäjät itse saattavat saada reitiltä mukavamman ulkoilukokemuksen, kun käyttäjämäärä tulevaisuudessa jakautuu laajemmalle alueelle. Monipuoliseen maastoon sijoitettu reitti tarjoaa ihmisille eri vaihtoehtoja hyödyntää reittiä. Jotkut haluavat lähteä rauhalliselle kävelyllä tutkimaan luontoa reitin eteläosiin, kun toiset taas hyödyntävät juoksuun sopivia reitin osia.

Hervannasta löytyykin monia arvokkaita luontoarvoja mm. suojeltavia kasveja ja eläimistöä kuten liito-oravia. Tämä asettaa haasteita reitin rakentamiselle ja sijoittamiselle, mutta pidemmällä aikavälillä reitin ympäristö voi taas edesauttaa näiden eliöiden elinympäristön säilymistä. Kun reitin lopullista linjausta lähdetään miettimään, voidaan maastosta kartoittaa tarkemmin esimerkiksi liito-oravien pesäpuut. Reitti voidaan ohjata kulkemaan niiden vierestä, jolloin tällaiset puut jäävät pystyyn, eikä niitä voida jatkossakaan kaataa reitin läheisyyden ansiosta vaikkapa uuden asuinalueen takia. Hervantaan ollaankin jatkuvasti kaavoittamassa uusia asuinalueita, jolloin on tärkeää turvata vihreiden alueiden säilyttäminen kaupunkikuvassa niin luonnon kuin ihmistenkin kannalta. Sijoittamalla Herukkareitti virallisesti kaavoitukseen ihmisille jää tilaa liikkua luonnossa uudisrakentamisen jälkeenkin.

Kuten yllä on mainittu, yksi vaikutus reitistä tulee olemaan muutokset sitä ympäröivissä kasvualustoissa ja kasvillisuudessa. Uuden kulku-uoman avaaminen lähes umpimetsään lisää valon määrää kasvillisuuden pohjakerroksiin ja ojitukset muuttavat paikallisia kosteusolosuhteita. Tällainen tilanne tulee olemaan Selkämäen halki kulkevassa reitinosassa sekä Ruskossa.

Selkämäen alarinteet ovat lehtimetsävoittoista ja ylärinteet taas kuusimetsää. Mäen laki taas on mäntypainotteista kuivahkoa kangasta. Kuusimetsässä kasvillisuuden muutokset ovat kaikista merkittävimpiä. Kuusi var-

jostaa kasvupaikkaansa runsaasti, jolloin pohjakasvillisuus on yleensä yksipuolista. Kun kuuset kaadetaan reitin tieltä, se antaa pohjakasvillisuudelle runsaasti enemmän valoa, jolloin kasvillisuus monipuolistuu. Ensimmäisenä avatulle alueelle tulevat erilaiset heinät ennen muita ruohovartisia ja puuvartisia kasveja. Aluskasvillisuuden suojaksi reitin reunoille pakollisen suoja-alueen viereen voidaan istuttaa keskisuurta kasvillisuutta reuna-vyöhykkeeksi, jolloin metsäpohjaan ei pääse niin paljoa valoa. Tällä voidaan varmistaa kasvillisuuden säilyminen ennallaan metsänpohjassa.

Ruskoon avattava väylä tulee kulkemaan tällä hetkellä lehtipuupainotteisessa kangasmetsässä. Metsikön keskellä kulkee Houkanoja, johon alueen vedet laskevat. Alueen kosteuden ja savisen, jopa soisen maaperän vuoksi metsän kasvillisuus on erittäin vehreää ja runsasta. Reittiä varten tehtävät kuivatukset ja puiden ja pusikoiden raivaaminen tulee köyhdyttämään alueen kasvillisuutta. Kosteaa ja varjoisan paikan kasvit eivät enää viihdy aivan reitin läheisyydessä. Metsikkö on kuitenkin sen verran leveä, ettei alueen kasvillisuus tule kokonaisuudessaan muuttumaan radikaalisti; suurin vaikutus on Houkanojan siinä reunassa, jossa reitti kulloinkin kulkee.

Tällaiset vaikutukset ovat väistämättömiä, joita metsän kaataminen aiheuttaa. Reittiä varten ei tarvitse kuitenkaan raivata suuria aukeita, jolloin vaikutukset ympäröivään luontoon ovat rajallisia. Jos metsiköstä kaadettaisiin vaikka puolet pois, muuttaa se koko lopun metsän luonnetta. Tällaiset muutokset luonnonympäristössä ovat aina toisten kasvien ja eläinten etu ja toisten tappio, mutta tilanteessa pitää muistaa reittirakentamisen hyöty isommassa kuvassa.

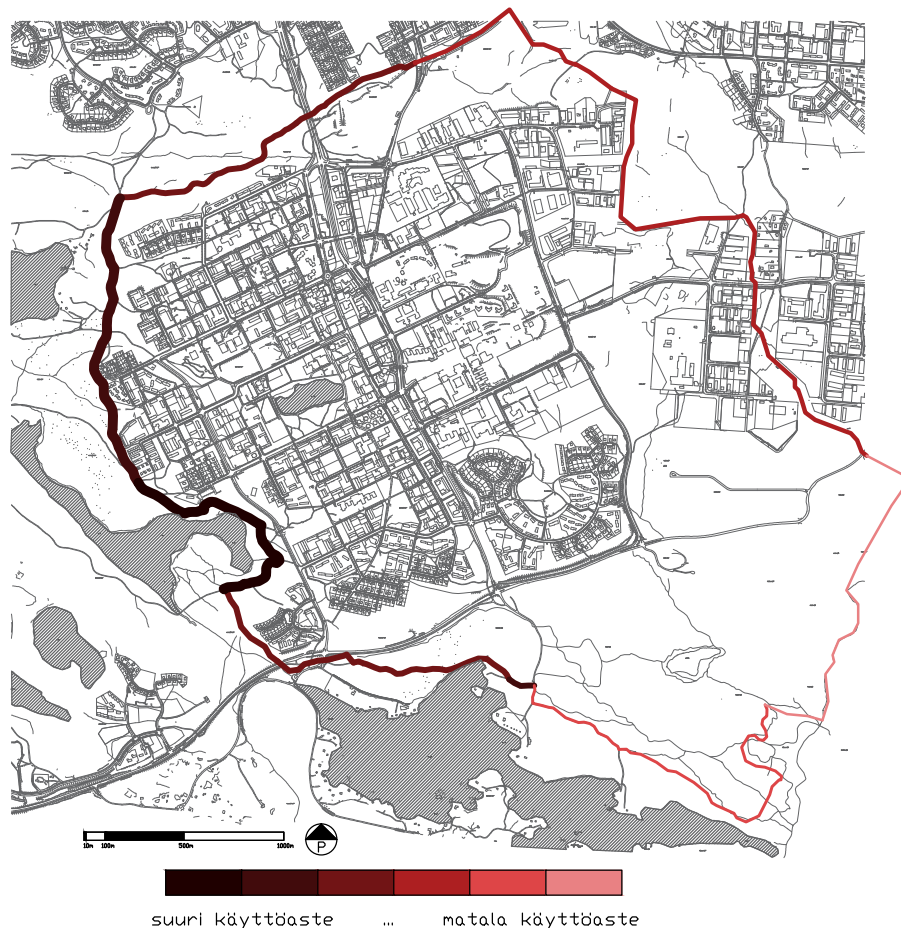
Jos koko reitille lisätään paljon uusia katuvaloja, se aiheuttaa valosaastetta ennestään luonnontilaisille alueille. Reitti onkin valaistu vain niiltä osin, missä reitin luonne sen sallii, eli luontopoluille ja kapeille kuluille valaistusta ei tule. Valaistu reitti on kuitenkin käyttäjäystävällisempi ympäri vuoden tarkoitettuun liikkumiseen. Kun talvella Suolijärveä kiertävä reitti on tarkoitettu vain hiihtäjille, voivat lenkkeilijät siirtyä Herukkareitin itäosiin. Jos reittiä ei valaista, sen käyttö jää vain valoisaan aikaan päivästä, ja muu liikkuminen tapahtuu vanhaan tapaan kevyen liikenteen väylillä. Herukkareitin tarkoitus on kuitenkin tuoda Hervantaan ympärivuotinen ulkoliikuntareitti, jolloin tällaisia panostuksia uudelle reitille on tehtävä.

Toisaalta reitillä ei myöskään oleteta olevan niin paljoa käyttäjiä, että siitä pääsisi aiheutumaan pahoja meluhaittoja. Suurimmat ihmiskeskittymät voivat syntyä reitin aloituspaikoille, joissa on muitakin aktiviteetteja kuin itse reitti. Rusko on teollisuuteen keskittynyttä aluetta, jonka vuoksi kuorma-autoliikenne tai muu työliikenne voi aiheuttaa meteliä vastaavasti taas itse reitille ja häiritä sen käyttäjiä. Tällainen liikenne kuitenkin keskittyy arkipäiviin ja reitin korkein käyttöaste taas on ihmisten vapaa-ajalla. Vastapainoksi Hervantajärven luontopolku tarjoaa reitillä ainoana paikkana täysin liikenteen metelin ulottumattomissa olevan alueen, jossa voi nauttia luonnon tuottamista äänistä.

5.2 Reitin käyttöaste

Reitin käyttöaste tulee vaihtelevaan reitin eri osissa, koska se on tyyliltään vaihteleva (kuva 11). Reitin pääpaino tulee edelleen olemaan Länsi-Hervannassa, jossa sijaitsee Herukkareitin kaksi päälähtöpaiikkaa. Tämä tarkoittaa sitä, että näissä paikoissa on varattu pysäköintipaikat autoille, paikalle sijoitetaan kattavat jäteastiat sekä opastaulut koko reittiä koskien (liite 5). Näissä kohdissa reitin läheisyydestä löytyy muitakin virkistäytymismahdollisuuksia.

Jo nyt Suolijärven rannalta löytyy pysäköinnin lisäksi uimaranta ja sosiaalitilat sekä piknikpöytiä ja ulkokuntosalilaitteita. Toinen luonteva pääpiste reitille tulee olemaan Salmenkallion pysäköintialueen ja Hervantajärven uimarannan alue. Pysäköintialueen, opastaulujen ja jätahuollon lisäksi tulevaisuudessa on mahdollista kehittää uimarannan palveluita. Lisäksi Tampereen uuden raitiovaunuliikenteen pysäkki tulee lähelle tätä paikkaa. Se palvelee siis hyvin niin julkisella kuin yksityiselläkin liikenteellä liikkuvia käyttäjiä. Tämä on myös aivan uuden kaavoitetun asuinalueen viressä, jolloin se ei palvele pelkästään kauempaa liikkuvia ihmisiä vaan tarjoaa lähiliikuntapaikan ja pääsyn luontoon myös lähialueen asukkaille.

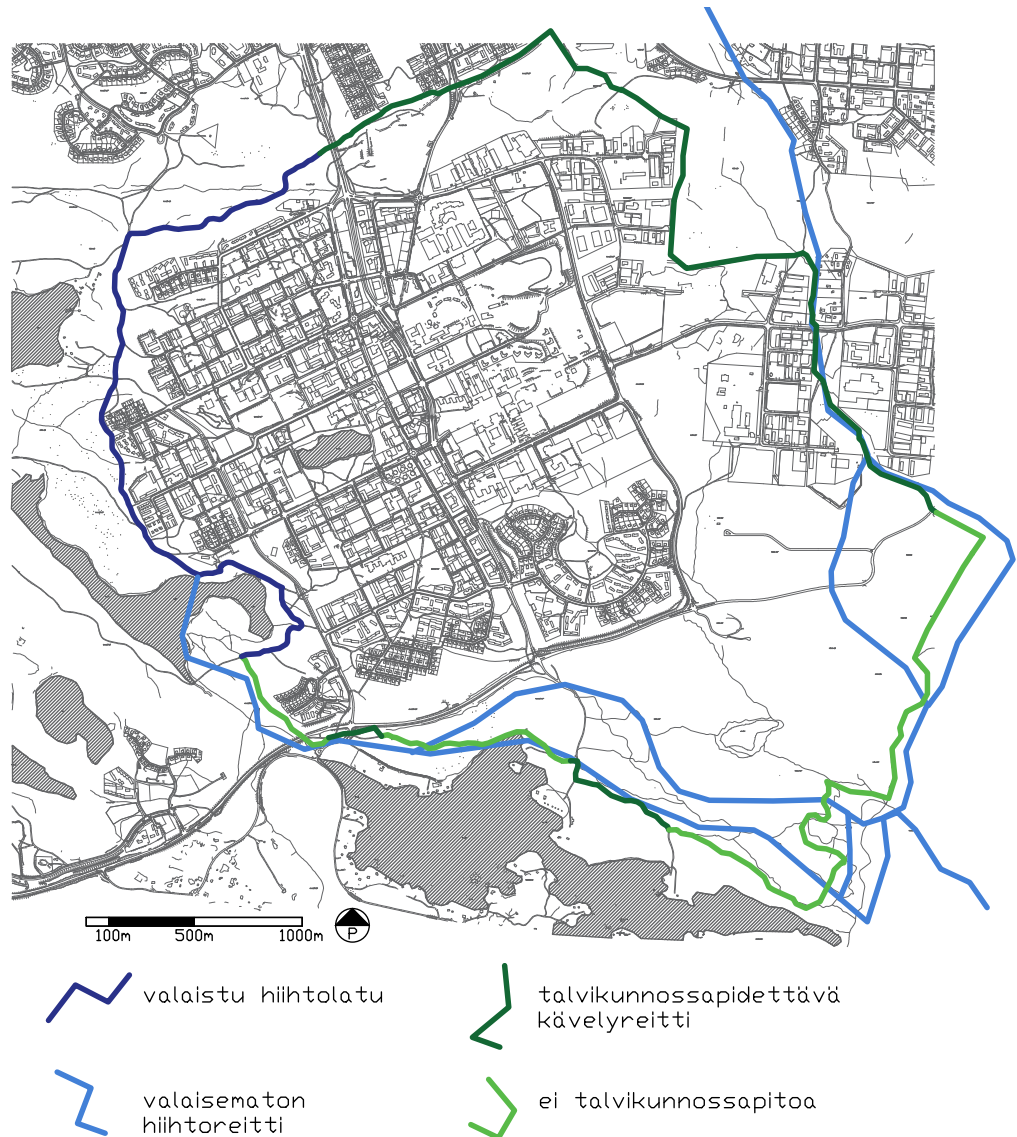


Kuva 11. Herukkareitin käyttöaste

Luontopolkujen käyttöaste tulee mitä luultavammin jäämään edelleen muuta reittiä vähäisemmäksi, mikä sopiikin näiden alueiden luonteeseen. Ne eivät ole valaistuja tai leveitä, ja täten ne eivät kaikkien mielestä sovel-

lu esimerkiksi lenkkeilyyn. Luontopolku ei myöskään ole esteetön reitti, joten sinne ei voi lähteä lastenvaunujen, pyörätuolin tai huonosti liikkuvan ihmisen kanssa. Toisaalta tämä osa reittiä on kaikista luonnonläheisin ja täysin liikenteen metelin ulkopuolella, joten se voi houkuttaa ihmisiä lähtemään sinne kulkemaan muussa kuin kuntoilumielessä. Näihin reitin osiin tuleekin eniten luontoarvoista kertovia kohdeopasteita, jotka on suunnattu ennemmin luontokokemuksen kuin kuntoilun takia reitille lähteneelle käyttäjälle.

Ruskossa liikkuu tällä hetkellä ulkoilumielessä vain hyvin vähän ihmisiä, joten siellä reitti saa aivan uusia käyttäjiä. Koska Ruskon eteläpuolelle ollaan rakentamassa lisää asuntoalueita, reitti voi nousta hyvinkin suosituksi muuten niin teollisuuspainotteisella alueella. Ruskossa reitin luonne tulee olemaan samantyyppinen kuin Suolijärven tuntumassa, valaistua hiihtolautua lukuun ottamatta, jolloin sen käyttöasteenkin voi olettaa nousevan korkeaksi. Reitit suunnittelu myös tähtää siihen, että reitti toimii isojen käyttäjämäärien paineen alla.



Kuva 12. Herukkareitin talvikäyttö

Selkämäellä kulkeva reitinosi on kauimmaisena Hervannan asutuksesta sekä muista palveluista, mutta se on taas lähellä Kaukajärven puolella asuvia ihmisiä. Näiltä osin Herukkareitti saattaa saada enemmän käyttäjiä sieltä suunnalta. Reittisuunnittelussa pitäisikin aina miettiä laajempia verkostoja, joita yksittäiset reitit tarjoavat. Herukkareitti ei ole vain hervantalaisille suunnattu reitti, vaan sen toivotaan saavan käyttäjiä muuallakin asuvista ihmisistä.

Koska Suolijärven rantaa kiertävä osa reittiä on talvella tarkoitettu pelkästään hiihtäjille, se jakaa reitin käyttäjiä talvella (kuva 12). Joillekin voi olla liian suuri kynnys lähteä toiselle puolelle kaupunginosaa päivittäisille lenkeille, mutta nykypäivänä lenkkeily on yleistynyt harrastus, ja lenkin pituudeksi tulee helposti useampi puolenkymmentä kilometriä. Tällöin, oli kesä tai talvi, Herukkareitti tarjoaa mahdollisuuden lenkkeilyyn (liite 6). Talvella reitin länsiosien ollessa hiihtäjien käytössä tavallisille lenkkipoiluille on varmasti kysyntää.

5.3 Kannustus liikkumaan ja oppimaan

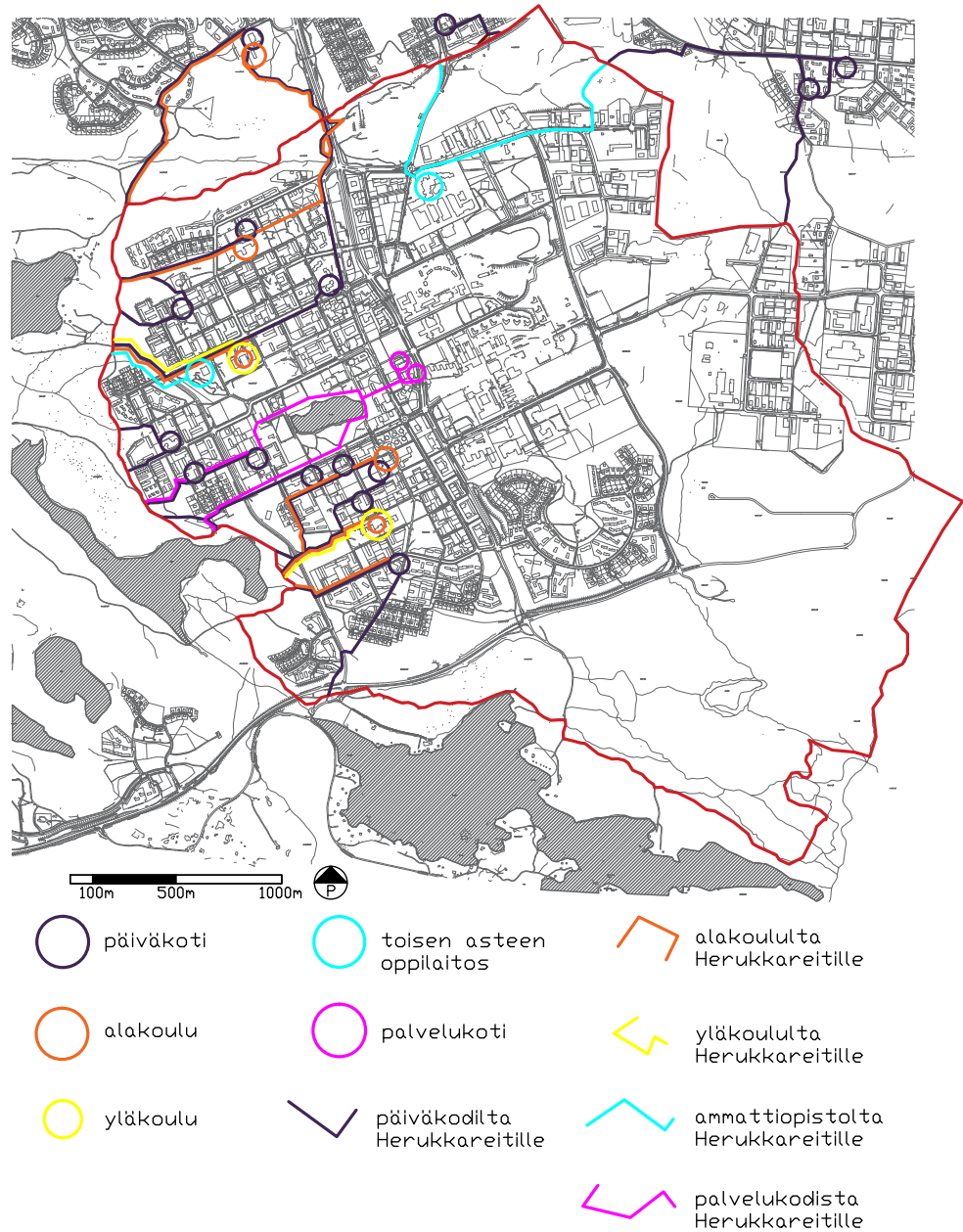
Ulkoliikuntareitit sellaisenaan palvelevat parhaiten aikuisikäryhmiä, joiden tavoite on päästä ulos liikkumaan. Herukkareitillä halutaan kuitenkin houkutellessa monipuolisesti kaikenikäisiä ihmisiä liikkumaan ja tutustumaan lähiympäristöönsä. Heitä, jotka jo nyt käyvät Hervannassa ulkoilemassa säännöllisesti, ei tarvitse enää yrittää saada käyttämään uutta reittiä, vaan haaste onkin houkutellessa reitille myös sellaisia henkilöitä, jotka eivät ole ennen innostuneet Hervannan tarjoamista ulkoliikuntamahdollisuuksista.

Uusi reittikokonaisuus tuo jo itsessään vanhoille huonokuntoisille reiteille uusia käyttäjiä. Perusasioiden kuten valaistuksen, levähdyspenkkien, opasteiden ja kelvollisen kulku-uoman puute estää tiettyjä käyttäjäryhmiä lähtemästä ulkoilemaan. Alueiden suunnittelu painottuu usein pelkästään niin sanottuun itsestään selvään käyttäjäryhmään, liikunnallisiin aikuisiin, jotka harrastavat jo säännöllistä ulkoilua. Reitillä pitäisi kuitenkin toimia houkuttelevana liikkumisympäristönä myös lapsille, nuorille, liikuntarajoitteisille, vanhemmille ihmisille sekä niille, joita ajatus tavallisesta ulkoliikuntareitistä ei saa innostumaan.

Vanhemmiten ihmisen liikkuminen vaikeutuu, jolloin reitin esteettömyys ja turvallisuus nousevat tärkeimmiksi kriteereiksi ulkoilumahdollisuutta punnittaessa. Samat kriteerit voivat olla merkittäviä myös liikuntarajoitteisille tai vaikkapa lastenrattaiden kanssa kulkevalle henkilölle. Vaikka Herukkareitti ei ole täysin esteetön missään vaiheessa, säännölliset levähdyspenkit, paranneltu opastus ja pidemmät valaistut osuudet tekevät reitistä miellyttävämmän kulkea. Esteettömän reitin haasteena Herukkareitillä on vaihtelevat maastonmuodot, joita on mahdotonta muokata esteettömyyden vaatimuksiin.

Hervannasta löytyy kaksi palvelukotia aivan kaupunginosan keskustasta. Matkaa näistä Herukkareitille tulee useampi kilometri, jolloin Herukkareitti ei välttämättä auta siellä asuvia vanhuksia (kuva 13). Hervannassa asuu kuitenkin myös hyväkuntoisia senioreita, jotka asuvat kotonaan ja

pystyvät liikkumaan hyvin. Heille voi olla hyvin merkittävää saada uusia liikkumismahdollisuuksia lähelle kotia. Kuten lapsuudessa, myös vanhempien ihmisten elämässä asuinympäristön merkitys kasvaa, kun kauas liikkuminen vaikeutuu (Aura, Horelli & Korpela, 1997, 86-91.) Siksi lähi-liikunnan merkitys tälle ikäryhmälle korostuu.



Kuva 13. Herukkareitin saavutettavuus lasten ja vanhusten palveluyksiköiltä

Vanhempi ikäpolvi kokee uudet reitit, alikulut, metsiköt ja ylipäänsä pimeät metsäreitit usein pelottavina paikkoina (Aura ym., 1997, 86-91). Suolijärven tuntumassa kulkeva reitti on kuitenkin sama vanha kuin aiemminkin, ja lisätyn opastuksen avulla siitä saadaan entistäkin turvallisemman oloinen. Kaikkiin alikulkuihin pyritään saamaan turvallisuuden tunnetta hyvällä valaistuksella, ja tulevien sukupolvien myötä Herukkareitin toivotaan vakiinnuttavan paikkansa asukkaiden mielessä turvallisena ja miellyttävänä ulkoliikuntareittinä.

Teini-ikäisille tärkeiksi paikoiksi lukeutuvat kodin lisäksi, koulu, porukassa olemisen ja kuluttamisen mahdollistavat paikat kuten kaupungin keskusta, baarit, asemat, sekä harrastamiseen varatut paikat. Luonto taas koetaan rauhoittavana paikkana, johon voi oman huoneen lisäksi mennä viettämään aikaa yksikseen. Luonnosta haetaan rauhaa, yksityisyyttä ja mahdollisuutta selvittää omia ajatuksiaan. (Aura ym., 1997, 79-83, 94.)

Rauhoittumisen ja yksinolon paikaksi voivat riittää lähipuistot, mutta niissä on usein muitakin ihmisiä, jolloin täydellisen yksityisyyden saaminen ei aina onnistu. Herukkareitti ei suoraan osoita paikkoja, joihin ihminen voi hakeutua omaan rauhaan, mutta sen varrelta voi etsimällä kuitenkin löytää kohtia, jotka ovat muilta piilossa ja joihin on helppo tulla ja löytää uudestaan. Lisäksi reittiverkoston laajeneminen Itä-Hervantaan avaa mahdollisuuksia tutustua uuteen ympäristöön ja hiljaisempi, mutta paranneltu kulku Hervantajärven pohjoispuolella voi hyvinkin tarjota paikkoja rauhoittumiseen ja yksinoloon.

Eli jo näillä uusilla kulkumahdollisuuksilla ja reitin perusparannuksilla voidaan ulkoliikuntareiteille saada uusia käyttäjiä. Kaikkia nämäkään asiat eivät kuitenkaan saa vielä liikkeelle. Nykypäivänä ei enää riitä, että tarjotaan uusi ulkoliikuntareitti, vaan sen ympärille pitää kehittää lisäviehäystä ja luoda sille ikään kuin brändi. Herukkareitillä se onnistuu alueelle harvinaisten luontoarvojen sekä upean ja vaihtelevan ympäristön avulla.

Monet hervantalaiset eivät välttämättä tiedä alueensa omaleimaisesta luonnosta ja suojelun arvoisista kohteista. Sitä voisikin hyödyntää reitin mainonnassa. Joillekin on mielenkiintoisempaa lähteä katsomaan 200 vuotta vanhaa metsää, ja siinä samalla liikkua paikasta toiseen, kuin vain lähteä ulos lenkille. Kohdeopasteiden lisääminen reitille palvelee juuri tätä tarkoitusta, ja tiedon lisäämisen ansiosta joku saattaa lähteä käymään uudella ulkoliikuntareitillä, ei niinkään kuntoilun vuoksi, vaan kiinnostavan luontokohteen ansiosta.

Herukkareitin opetuksellinen puoli onkin ihmisten liikkumisen lisäksi yksi sen suunnittelun päätavoitteista. Kirjassa *Ympäristö kasvatus* (1992) pohditaan ihmisten arvoja ja suhtautumista luontoa kohtaan, ajatusten ja tekojen ristiriitaisuutta sekä sitä, miten näitä asioita voi tutkia ja miten niihin voi vaikuttaa. Yksi keskeinen ajatus kirjassa on se, että jos ihmisten arvoihin ympäristöä ja luonnonsuojelua kohtaan halutaan vaikuttaa, tulee se aloittaa jo varhaisessa iässä (Rynning, 1992, 75). Eeva Karjalainen ja Irma Verhe (1995, 21) ovat ajatuksissaan lasten ja luonnon yhteydestä samalla linjalla, kun he toteavat kirjassaan, että ihminen välittää lähiympäristöstään enemmän myös aikuisena, jos hän on jo lapsena ollut tekemisissä luonnon kanssa.

Hervannassa välimatkat paikasta toiseen eivät ole pitkiä, joten kouluilta ja päiväkodeista on helppo päästä Herukkareitille. Jo nyt olemassa olevat hiihtoladut ja metsäpolut mahdollistavat ryhmien liikkumisen lähiluonnossa, mutta myös ulkona suoritettavan opetuksen on havaittu parantavan niin lasten oppimistuloksia kuin sosiaalisia taitojakin. Harun ja Salamuddin (2014) ovat tutkineet tätä väitettä Malesiassa murrosikäisten lasten kes-

kuudessa. Jaetut ryhmät suorittivat eritasoista opetuksellista toimintaa ulkoilmassa, lukuun ottamatta yhtä ryhmää, joka ei ollut ulkona ollenkaan opetuksen aikana. Kokeen tuloksista huomattiin, että ulkona tapahtuva oppiminen paransi muun muassa nuorten akateemisia, ihmissuhde- ja johtamistaitoja. Jos ulkona tapahtuvaa opetusta ei voida suorittaa koulun pihan puitteissa, toimii Herukkareitin kaltainen reitti kouluille hyvänä oppimisympäristönä, jossa oppilaat voivat omaksua asioita näkemänsä ja kulemansa lisäksi haistamalla, maistamalla ja tuntemalla.

5.4 Herukkareitin brändi

Herukkareitti kulkee hyvin monipuolisessa ympäristössä niin arvokkaan metsän, veden, teollisuuden kuin tavallisen metsänkin keskellä. Luonnon keskellä kulkevat pätkät ovat vihreitä ja virkistäviä, mutta urbaanimpi ympäristö reitin varrella on tällä hetkellä melko harmaata ja ankeaa. Jotta Herukkareitin brändi olisi houkutteleva muunkin kuin ulkoilun kannalta, tulisi myös näihin ikävämpiin kohtiin panostaa.

Rusko ei tällä hetkellä miellytä paikkana ulkoliikuntareitille. Sitä ei silti kannata väkisin yrittää muuttaa luonnonläheiseksi, vaan sen teollista ympäristöä voi joissain tapauksissa korostaa ja toisissa taas peittää esimerkiksi kaupunkivihreän lisäämisellä. Alueella sijaitsee jo nyt pienimuotoista palstaviljelyä, ja tämänkaltaisiin hankkeisiin kannattaa alueella tulevaisuudessa panostaa. Koko reitin pohjois- ja itäkselillä ei tällä hetkellä myöskään sijaitse mitään liitännäisalueita. Asutus Ruskon läheisyydessä tulee tulevaisuudessa kuitenkin lisääntymään, jolloin myös puistojen ja lähiliikuntapisteiden lisääminen tulee siellä ajankohtaiseksi. Ruskoa inventoitaessa alueelta teki mieli poistua saman tein, joten aluetta inhimillistämällä ja opasteita parantamalla siitä tulisi parempi ympäristö ulkoliikuntareitille vaikkei se niin vihreä ja luonnonläheinen olekaan.

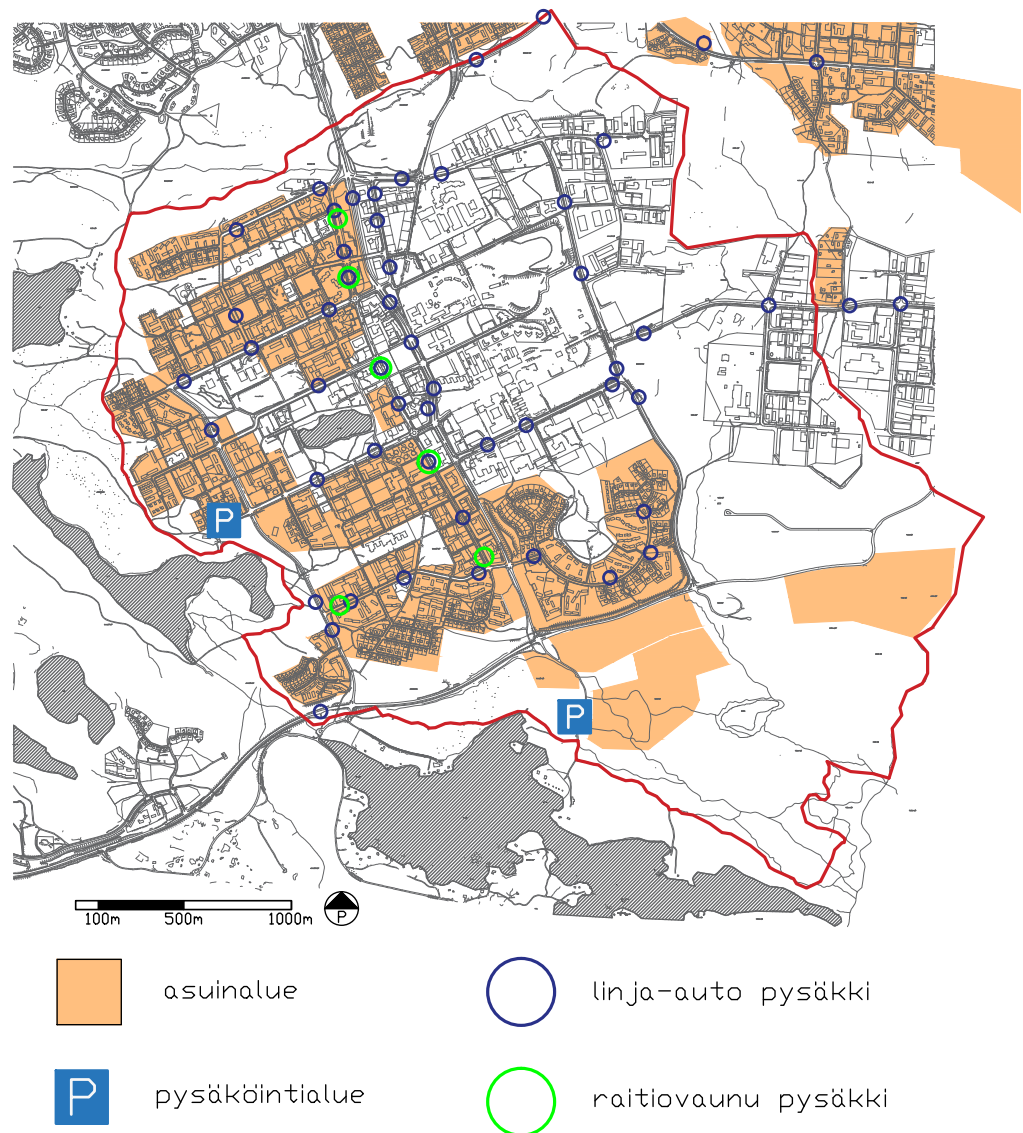
Samassa urbaanissa hengessä reitin varrelle voitaisiin tuoda muitakin vastaavanlaisia poikkeamia pelkistä luonnonelementeistä. Herukkareitti kulkee pariinkin otteeseen alikulkutunneleiden läpi, jotka ovat oivia paikkoja katutaiteelle. Koska alikulut koetaan usein pelottavina paikkoina, niiden olemusta voisi pehmentää kunnan valaistuksella ja esittäväällä taiteella sotkuisten kirjoitusten ja kuvien sijaan. Tällaisissa kokeiluissa on aina vaarana, että toisten tekemä taide kuitenkin sotketaan. Sen välttämiseksi töiden toteuttamisessa voitaisiin käyttää osallistavaa suunnittelua ja toteutusta, joka edesauttaa tilojen ja tavaroiden säilymistä ehjinä ja siisteinä. Osallistamisella tarkoitetaan käyttäjälähtöistä suunnittelua/ rakentamista, jossa alueen mahdollisilta käyttäjiltä kysytään apua ja mielipiteitä paikan suunnitteluun ja toteutukseen. Kun käyttäjä itse on ollut osallisena esimerkiksi alikulkutunnelin kuvien teeman valinnassa tai jopa kuvien toteutuksessa, hän ei todennäköisemmin koe tarvetta myöskään pilata niitä.

5.5 Herukkareitin saavutettavuus

Herukkareitin tavoite on olla saavutettavissa niin paikallisesti, autolla kuin julkisillakin liikennevälineillä. Tämä mahdollistaa reitin käytettävyyden

myös kauempaa. Uudet asuinalueet, Tampereelle rakennettava raitiovaunuliikenne ja Hervannan laaja linja-autoliikennöinti tukevat reitin saavutettavuutta sen kaikista osista (kuva 14).

Autoilla, kuten tekstissä on jo tullut esiin, parhaat paikat aloittaa reitin kierto ovat Suolijärven pysäköintialue ja Salmenkallion pysäköintialue. Näissä kohdissa yhdistyy useita toimintoja perinteisen reitillä liikkumisen lisäksi, eikä kaikkien kyytiläisten tarvitse edes lähteä harrastamaan samaa liikuntalajia. Koko reitti on kuitenkin saavutettavissa melko hyvin autolla, jos autolle vain löytää pysäköintipaikan. Autolla tulijat todennäköisimmin lähtevät Herukkareitille kiertääkseen pidemmän lenkin tai harrastaakseen jotain välineurheilua.



Kuva 14. Reitin saavutettavuus

Autoilijoiden lisäksi reitti tulee olemaan erinomaisesti saavutettavissa julkisilla liikennevälineillä (liite 7). Näihin kuuluvat tulevaisuudessa niin linja-auto kuin raitiovaunukin. Hervannassa raitiovaunu kulkee pääasiassa keskustan läpi, mutta se tulee myös Salmenkalliontien läheisyyteen. Tämä

vahvistaa entisestään Salmenkallion pysäköintialueen hyvää kiinnekohtaa koko reitillä. Siitä on helppo lähteä lenkkeilemään kohti Suolijärveä, mutta ottaa myös eväskoppa mukaan ja lähteä tutkimaan luontoa Hervantajärvelle päin.

Hervantalaiset pääsevät reitille helposti ympäri kaupunginosaa Herukkareitin kiertäessä Hervantaa sen ulkoreunoja myöten. Lähti reitille lähestä tahansa päin Hervantaa, koko lenkin kiertämällä pääsee takaisin aloituspaikkaan ilman, että tarvitsee kulkea samaa reittiä. Se onkin yksi Herukkareitin kehittämisen päätavoitteista. Reitiltä voi kuitenkin poiketa ja oikaista haluttuun paikkaan kevyenliikenteenväyliä pitkin. Täten reitti antaa muun tieverkoston kanssa lukemattomia mahdollisuuksia kulkea Hervannassa (kuva 15).



Kuva 15. Herukkareitin synnyttämiä reittimahdollisuuksia

Herukkareitin itäosat ovat reitin vaikeimmin saavutettavat paikat. Ne kuitenkin tarjoavat parhaat liikkumismahdollisuudet uusille asukkaille tällä alueella. Tulevaisuudessa kaupunki voisi kehittää lisää Ruskon ja Itä-Hervannan yhteyksiä muuhun Hervantaan nähden. Itä-Hervannan asukkaiden lisäksi reitti on saavutettavissa hyvin esimerkiksi Kangasalan ja Kaukajärven puolelta, joten jälleen kerran Herukkareitti palvelee käyttäjiä laajemmalla alueella kuin vain Hervannasta.

5.6 Reitin kustannukset

Reitin kustannuksia on työssä arvioitu vain suhteessa toisiinsa. Arviot kustannuksista perustuvat Tampereen edellisiin rakennusprojekteihin (Syrjä, sähköpostiviesti 8.12.2015) ja metsähallituksen tarjoamaan retkeilyrakenneiden piirustuskokoelmaan (2015). Vertailu näkyy alla olevassa vaikutus- taulukossa. Kalleimmat osat reitistä ovat luonnollisesti niitä, joita varten koko rakentaminen pitää aloittaa tyhjästä. Koska työssä on hyödynnetty olemassa olevaa kaupunkirakennetta, ei tällaista tilannetta ole kuin Ruskossa ja pienissä määrin muualla reitillä. Näissä kohdin työ pitää aloittaa puiden ja vesakon raivauksesta ennen kuin päästään itse reitin rakentamiseen. Ruskossa reitti vaatii lähes ainoana kohtana koko reitillä myös paksummat rakennekerrokset, koska siellä pohjamaa on heikosti kantavaa savea ja rahkasuota.

Ruskon lisäksi Selkämäellä vesihuoltolinjaa pitkin kulkeva pätkä tulee kalliimmaksi suhteessa muihin osiin, koska sen osuus reitistä on pitkä ja reittiprofiilin luonti vaatii maaleikkauksia ja –täyttöjä. Lopullisiin kuluihin tällä osuudella vaikuttaa myös se, millaiseksi uoma jää työmaan jälkeen. Kun reitin kulku on rinteeseen suuntaista, reitin kuivatus hoidetaan rumpuputkien avulla, jotta vesi ei jää seisomaan reitin reunalle. Jos vesien johtaminen onnistuu maaston luonnollisten laskusuuntien avulla pois reitiltä ilman suuria rakennustöitä, riittää tähänkin kohtaan pelkät avo-ojat kuten reitin muissa osissa. Toinen kohta, jossa valumavedet aiheuttavat ongelmia reitillä, on Kauhakorvenkadun alittava alikulkutunneli. Sielläkin vesien ohjaus pyritään hoitamaan kaadoilla ja hyvällä ojituksella sekä tarpeen vaatiessa niska-ojilla.

Kasvillisuuden poiston, maatöiden ja –kaivausten lisäksi nauhamaisia kuluja reitillä tulee olemaan pinnoitteen uusimiset, pitkospuut ja maaportaat sekä valaistus. Pinnoitteen korjauksia tehdään tarvittaessa Suolijärven ympäristössä, Hervantajärven luontopolun alkupäässä ja Salmenkalliontiellä. Pistemäisiksi kuluiksi taas lasketaan opasteet, opastaulut, kohdeopasteet, penkit, roska-astiat ym. yksittäiset rakennelmat reitin varrella. Pienen sillan uusiminen Lorunkorven keissutiellä, jätekatokset rakentaminen Salmenkallion pysäköintialueen yhteyteen ja nuotiopaikan kunnostus Makkarajärvenvuorella ovat pistemäisistä kuluista suurimpia.

Pistemäisistä kuluista penkit, opasteet ja roska-astiat ovat tasaisesti jakautuvia kustannuksia. Opastaulut tulevat reitin päälähtöpaikoille ja kohdeopasteita sinne, missä joku luontoarvo halutaan tuoda esille. Kaikissa varustevalinnoissa seurataan yhtenäistä linjaa Tampereen ja erityisesti Hervannan muiden reittien kanssa. Kalusteiden halutaan sulautuvan ympäristöön, mutta tarvittaessa joissain värivalinnoissa, kuten puiden maalimerkinnöissä, voidaan hakea ideoita herukanmarjojen eri väreistä, jotta reitille saadaan muista reiteistä erottuva ja omaleimainen ilme.

Koska reitin suunnittelussa ollaan koko ajan haluttu pitää mielessä resursiivisaat valinnat, ei Herukkareittiä varten lähdetä kehittämään mitään ylimääräisiä rakenteellisia ratkaisuja. Reitin painopiste halutaan pitää luonnon tarjoamissa wow-efekteissä sekä opetuksellisessa näkökulmassa.

Kehittämiskohteilla halutaan pääasiassa taata ihmisille turvallinen ja mielekäs ulkoilukokemus lähellä luontoa.

		1 - 1	2 - 2	3 - 3	4 - 4	5 - 5	6 - 6
YMPÄRISTÖ	uusien rakenteiden määrä						
	lisääntyneet käyttäjien vaikutukset (roskaantuminen, uudet polut jne.)						
	kantokyky						
	vaikutukset ympäröivään kasvillisuuteen						
	valon määrä	ei muutu					
	meluaste	ei muutu					
KÄYTTÄVYYS	käyttöaste	ei muutu					
	talvikunnossapidon tarve	ei muutu					
	esteettömyys						
	saavutettavuus	ei muutu					
BRÄNDI	merkittäviä elementtejä (näkyvät, luontoarvot jne.)						
	opetuskellisuus						
	luonnonläheisyys (vs. rakennettu ympäristö)						
	kehittämistarpeet tulevaisuudessa						
KULUT	nauhamaisia (perustukset, valaistus jne.)						
	pistemäisiä (penkki, opastaulu jne.)						

suuri/paljon hyvä ... pieni huono

Taulukko 1. Herukkareitin vaikutukset rakentamisen jälkeen

6 POHDINTA

Kaavoituksessa alueet, joita Herukkareitti hyödyntää, on tarkoitettu virkistyskäyttöön. Monikaan ei kuitenkaan nykypäivänä lähde metsään omin päin virkistäytymään. Marjastus ja sienestys voivat olla tilanteita, joissa pyritään menemään täysin luonnontilaisille alueille, mutta nämäkään eivät ole ihmisten viikottaisia harrastuksia. Ei siis riitä, että kaavoitukseen varataan rakentamatonta vihreää ympäristöä, jossa ihmiset voivat käydä virkistäytymässä, vaan nämä alueet kannattaa hyödyntää ohjattua virkistäytymistä varten. Nämä ovat myös alueita, jotka ensimmäisenä jyrätään uuden asutuksen tieltä pois, kuten on käymässä myös Hervannassa. Uudisrakentamisen ja virkistysalueiden käyttämättömyyden vuoksi kaavoitukseen jätetyt virkistysalueet on hyvä ottaa käyttöön juuri virkistäytymistä varten.

Tutkimuskysymyksessä mietittiin tasapainoilua käyttäjien ja luonnon välillä, ja sitä se on myös reittiä suunniteltaessa ollut. Leveät kulkuväylät ja valaistus ovat miellyttävä lähtökohta kuntoreitille käyttäjän näkökulmasta. Miksi Hervantaan ei sitten olisi saman tien voitu rakentaa täysin esteetöntä, 3,5 metriä leveää, lukuisia liitännäisalueita ja toisaalta vielä ennenäkemättömiä luontoarvoja sisältävää ulkoliikuntareittiä?

Suuret rakennustyöt ovat rasite ympäristölle ja kaupungin rahapussille. Jotta vaikutukset ympäristöön voidaan pitää pieninä, ei vaihtelevaan maastoon voida läheskään joka kerta toteuttaa täysin esteetöntä kulkureittiä. Toisekseen suuret muutokset vaativat suuria rahamääriä. Ulkoilureitin rakentaminen Hervantaan, Tampereen ei-keskustassa sijaitsevaan kaupunginosaan ei ole minkään budjetin kärkihanke. Nykypäivänä ei muutenkaan ole enää välttämätöntä rakentaa aina täysin uutta, jos on jo jotain mistä lähteä liikkeelle. Lisäksi monotoninen 15 kilometrin liikuntareitti ei varmasti olisi palvellut käyttäjiä pitkällä tähtäimellä.

Jos Herukkareitti toisaalta hyödyntää täysin valmista reitistöä, miksi uutta reittiä tulisi rakentaa ylipäätään? Jotta reitti saa ihmiset liikkumaan, tulee sen olla selkeä, turvallinen ja kulkukelpoinen kokonaisuus. Herukkareitin pääasiallinen tarkoitus on mahdollistaa ihmisten viikottainen liikkuminen luonnossa. Jotta se olisi Hervannassa mahdollista muuallakin kuin Suolijärven ympäristössä, vaativat kaikki muut reitinosat parannustöitä. Vaikka nämä tehtävät muutokset olisivat pieniäkin, niillä voi olla suuri vaikutus siihen, lähteekö ihminen kokeilemaan reittiä ja tuleeko siitä hänen säännöllinen lenkkipolkunsa. Tämän lisäksi Hervannan asukkaat ovat jo pitkän aikaa toivoneet alueellensa uutta ulkoliikuntareittiä, joten suunnitelma on suurilta osin myös asukkaiden haave.

Reitin pituudeksi oli aluksi arvioitu kymmenen kilometriä, joka olisi ollut vielä aktiivisen kuntoilijan tekemän lenkin rajoissa. Reitti venyi lopulta viiteentoista kilometriin, mikä ei ole yksittäisen lenkin kiertämiseen enää kovin todennäköinen matka. Reitin pituudesta tuli loppujen lopuksi niin pitkä, koska tilaaja toivoi sen kulkevan vihreässä ympäristössä, mikä Hervannassa tarkoittaa kaupunginosan ulkolinjoja. Lisäksi vesihuoltolinjauksen työmaatiet sekä luontopolut Etelä-Hervannassa eivät ole niin suoraviivaisia, että reitti olisi pysynyt kymmenessä kilometrissä. Silti reitti monipuolistaa ihmisten liikkumismahdollisuuksia, vaikka yksittäisenä lenkinä se voi monelle olla liian pitkä.

On aina olemassa niitä ihmisiä, jotka ennemmin lähtisivät täysin luonnonmukaiseen ympäristöön liikkumaan rakennetun reitin sijaan, eikä Herukkareitti estäkään tällaista harrastusta. On kuitenkin enemmän niitä ihmisiä, jotka haluavat, ja joiden liikkuminen vaatii suunnitellun, selkeän ja turvallisen ulkoilukokemuksen. Tämän lisäksi, jos kaikki ihmiset lähtisivät säännöllisesti samoilemaan luontoon, se vaikuttaisi luontoon, ehkä hitaammin, mutta paljon negatiivisemmin ja laajemmin. Siksi suunniteltu ulkoliikuntareitti puoltaa paikkaansa Hervannassa.

Moni voi myös ajatella, että luonto vain kärsii ihmisen läsnäolosta. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa. Monet puistot ja asuinalueet kuhisevat ora-

via, jäniksiä ja lintuja sekä monipuolisia kasvilajeja. Ajatusmalli vehreästä, monimuotoisesta maaseudusta kaukana ihmisistä ja ankeista, harmaista kaupungeista ihmisten keskiössä ei enää ole ajankohtainen. Maaseudulla pellot on valjastettu hyvin yksipuoliseen kasvintuotantoon jättäen vähän vaihtelua kasvien monimuotoisuuteen, kun taas taajamista löytyy monenlaisista ja kokoista viheraluetta ja kaupunkivihreää rakennetun ympäristön lomassa. Luonto on kuitenkin tärkeää ottaa suunnittelussa huomioon, kuten Herukkareitillä on tehtykin.

Tärkeää on myös ottaa suunnittelussa huomioon ne, joita varten kohdetta rakennetaan. Osallistava suunnittelu on noussut trendikkääksi ajattelumalliksi suunnitteluprojekteissa, ja sillä onkin monia etuja lopputulosta mietittäessä. Suunnittelija ei ikinä tee työtä itselleen vaan jollekin tietylle kohteelle, joten miksei sitä huomioitaisi jo projektin suunnitteluvaiheessa. Tällainen työtapa on kuitenkin työläs ja hidas. Osallistava suunnittelu soveltuu kenties parhaiten työhön, jossa on joku rajattu käyttäjäryhmä. Tällaisissa kohteissa käyttäjien mielipide on tärkeä sen käytön kannalta, kuten esimerkiksi skeittipuistossa. Sellaisissa tapauksissa käyttäjät itse osaavat kertoa suunnittelijalle parhaiten, mitä he paikalta toivovat ja mikä saa heidät myös tulevaisuudessa tulemaan sinne.

Herukkareitin suunnittelussa ei käytetty osallistavaa suunnittelua juuri aikataulun ja laajan käyttäjäryhmän vuoksi. Työ vaati silti yhteistyötä monien eri tahojen kanssa. Reitin alkutiedot oli kerännyt kasaan paikallinen asukasyhdistys, joten täysin ilman paikallisten mielipidettä reitti ei ole syntynyt. Kaupungin puolesta työhön ovat osallistuneet kaupungin maisema-arkkitehti, erikoissuunnittelija, kaupunginpuutarhuri, liikuntapalveluiden suunnittelija, ympäristösuunnittelija, kaavoitusarkkitehti, liikennesuunnittelun vanhempi erikoissuunnittelija ja rakennuttajahortonomi. Yhteistyö näin monen tahon kanssa vaatii aikaa, eikä kaupungille tehtäviä projekteja toteutetakaan hetkessä. Vielä lopullisen opinnäytetyön jälkeenkin Herukkareitti saattaa muuttaa muotoaan ennen lopullista päätöstä reitin rakentamisesta.

Vaikka eri tahojen kanssa työskentely voi olla hidasta, on erittäin tärkeää ottaa useita mielipiteitä työhön mukaan. Näinkin laajassa projektissa tarvitaan usean osaston ammattitaitoa, eikä työtä kannata tehdä vajaille tiedoilla. Herukkareitin kohdalla mistään suunnasta ei ole tullut epäilyjä reitin tarpeellisuudesta, vaan sen lähtökodista ja tavoitteista ollaan oltu samoilla linjoilla. Tämä osoittaaakin, että työtä on lähdetty tekemään oikeasta näkökulmasta: olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen ja resurssi-
viisaasti.

Koska työ on vasta yleissuunnitelma eikä sen rakentamiselle ole vielä taikaita, voi reitti kokea muutoksia ja lisäyksiä tulevien vuosien aikana. Lisäksi opinnäytetyö on keskittynyt pelkästään Herukkareittiin ja sen analysointiin, joten se ei vielä itsessään tarjoa täysin monipuolista liikkumisympäristöä tai ulkoliikuntaverkostoa Hervantaan. Hervanta on puistojen ja palveluiden puolesta keskittynyt täysin Länsi-Hervantaan yhdessä asutuksen kanssa, mutta kun asutusalueita joudutaan kaavoittamaan tulevaisuudessa uusille alueille, syntyy sinne myös tarve muille rakennetuille

viheralueille. Monipuolisen liikkumisen tueksi reitin yhteyteen voidaan jatkossa miettiä ulkokuntosaleja, puistoja ja levähdyspaikkoja ja lukuisia muita ulkoliikuntapaikkoja ja virkistysalueita. Herukkareitti kuitenkin vastaa Hervannan tämän hetkiseen virkistysalueiden tarpeeseen ja tarjoaa tulevaisuudessa mahdollisuuden kuntoiluun, liikkumiseen ja oppimiseen luonnossa.

LÄHTEET

- Aura, S. Horelli, L. & Korpela K. 1997. Ympäristöpsykologian perusteet. Porvoo: WSOY
- Bell S. 1997. Outdoor Recreation. Lontoo : E & FN Spon
- Hallikainen, V. 1990. Luonnon virkistyskäytön perusteet. Helsinki: VAPK-kustannus.
- Harun M. T. & Salamuddin N. 2014. Promoting Social Skills through Outdoor Education and Assessing Its' Effects. Asian Social Science. 10 (5), 71-78. Viitattu 4.12.2015. Saatavissa Directory of Open Access Journals tietokannassa:
<https://doaj.org/article/d02e6de683554a9ca95a5ab7e07bce2f>
- Hentilä, H. & Joki-Korpela, L. 2006. Liikunta osaksi yhdyskuntasuunnittelua. Projektiraportti. Oulun yliopiston julkaisuja C99. Oulu.
- Karjalainen, U. & Verhe I. 1995. Ulkoilureitti. Helsinki: Rakennusalan Kustantajat RAK.
- Kaskinen, H., Koivu, S. & Vuoristo, E. 2006. Hervantajärven ja Suolijärven luontopolkuopas. Tampere: Hervannan tiedotusyhdistys Ry.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki. 1999. L 5.2.1999/132.
- Metsähallitus, 2015. Retkeilyrakenteiden piirustuskokoelma. Viitattu 8.12.2015.
<http://www.metsa.fi/piirustuskokoelma>
- Neuvonen M & Sievänen T. 2011. Luonnon virkistyskäyttö 2010. Metlan työraportteja 212:2011. Vantaa: Metsäntutkimuslaitos.
- Nykänen, S. 1987. Ulkoilureitit ja ulkoilureittitoiminnan kehittäminen. Helsinki: Suomen kaupunkiliitto.
- RT 97-10869. Kuntoreitit. 2006. Helsinki: Rakennustieto.
- RT 09-10884. Esteetön toiminta- ja liikkumisympäristö. 2006. Helsinki: Rakennustieto.
- RT 09-11022. Perustietoja liikkumis- ja toimintaesteisistä. 2011. Helsinki: Rakennustieto.
- Rynning, M-J. 1992. Asenteiden muuttamisen edellytykset ja lainalaisuudet. Teoksessa Anneli Kajanto (toim.) Ympäristö kasvatus. Helsinki: Kirjastopalvelu Oy, 69-77
- Sievänen, T. 1995. Reittiharrastaminen Suomessa. Helsinki: Metsäntutkimuslaitos.

Syrjä J. 8.12.2015. VS: Ulkoliikuntareitin kustannustietoja opinnäytetyöhön. Vastaanottaja Emmi Turkki. [sähköpostiviesti] Viitattu 8.12.2015.

UKK-instituutti, 2014. Arkiliikunta, hyötyliikunta, perusliikunta. Viitattu 18.03.2015.

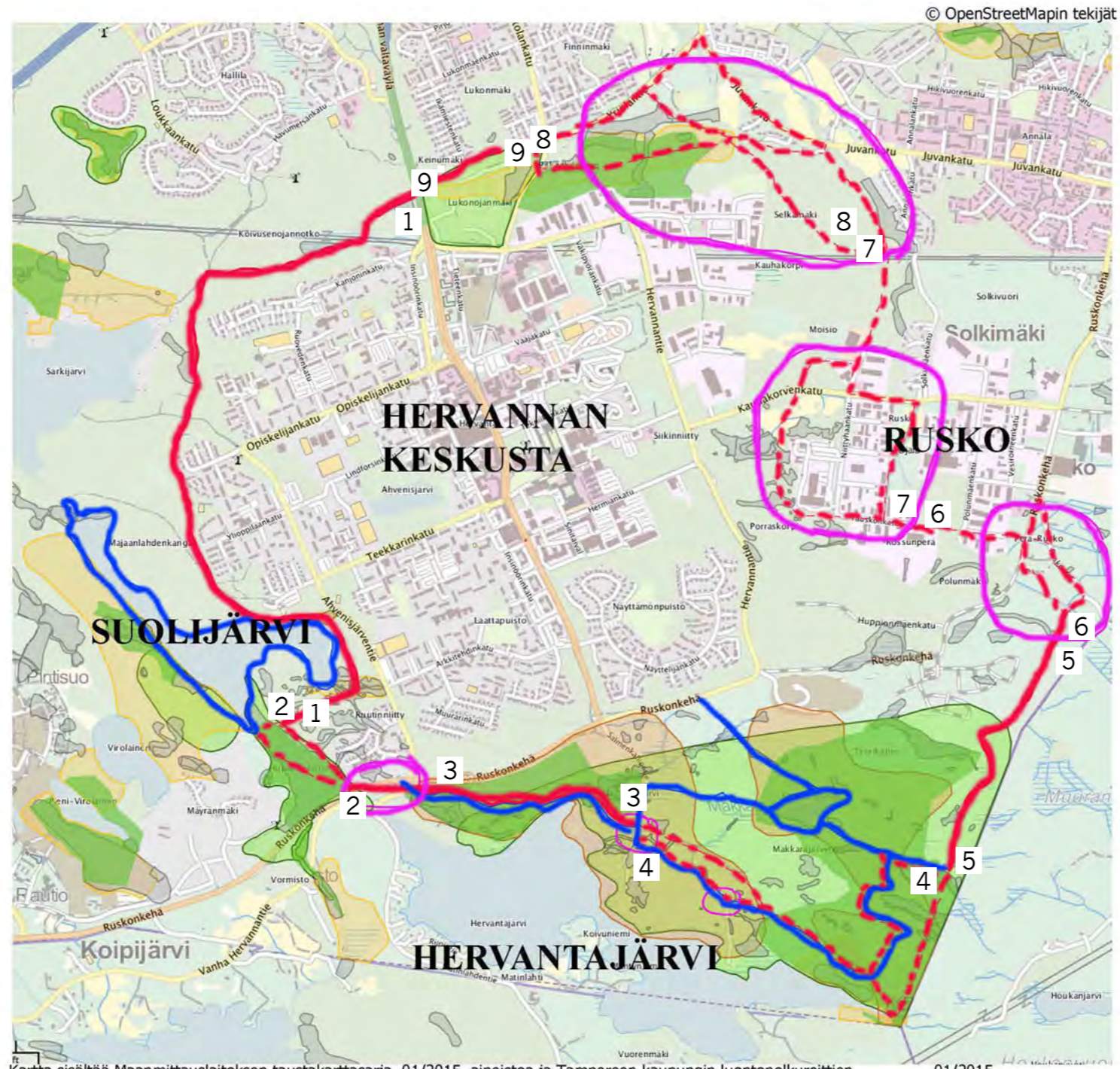
http://www.ukkinstituutti.fi/tietoa_terveysliikunnasta/liikkumaan/arkiliikunta_hyotyliikunta_perusliikunta

UKK-instituutti, 2015. Terveysliikuntaa ja hyötyliikuntaa. Viitattu 18.03.2015.

http://www.ukkinstituutti.fi/tietoa_terveysliikunnasta/liikkumaan/aloittajan_liikuntaopas/terveysliikuntaa_ja_kuntoliikuntaa

Verhe, I. 1994. Esteettä luontoon liikkumaan. Helsinki: Suomen Invalidien Urheiluliitto ry.

-  arvokkaat hyönteisalueet
-  arvokkaat lintualueet
-  arvokkaat kasvialueet
-  avainbiotooppi
-  luonnonsuojeluohjelman kohteet ja perintömetsä
-  reittien liittyminen
-  reitin kulku
-  reitin mahdollinen kulku
-  olemassa oleva luontopolku



Kartta sisältää Maanmittauslaitoksen taustakarttasarja, 01/2015, aineistoa ja Tampereen kaupungin luontopolkureittien
 arvokkaiden kasvialueiden 01/2015,
 arvokkaiden lintualueiden 04/2014,
 arvokkaiden hyönteisalueiden 04/2014,
 avainbiotooppien 04/2014 ja
 luonnonsuojeluohjelman kohteiden ja
 perintömetsien 04/2014 aineistoa

Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

Emmi Turkki

emmi.turkki@student.hamk.fi

INVENTOINTITAUUKKO

(jatkuu seuraavalla sivulla)

Inventointitaulukkoon on kerätty alustavasti tietoa Herukkareitin eri osuuksien ominaisuuksista sekä suunnittelun, rakentamisen, ylläpidon että käyttäjien näkökulmasta. Koska reitin lopullista kulkua ei ole vielä määritelty, antaa taulukko vain suuntaa siitä, minkälaisessa kunnossa Herukkareitti missäkin kohdassa on. Sen tarkoitus on antaa kokonaiskuvaa siitä, mitkä alueet vaativat eniten työstöä ja auttaa valitsemaan reitin kannalta parhaat kulkuväylät.

Inventoitu alue on jaettu yhdeksään eri osuuteen (kartta), jotka ovat valmiudeltaan ja ominaisuuksiltaan erilaisia. Arviointia on tehty plussien (erittäin hyvä/monipuolinen +++++...+ huono/ yksipuolinen) ja sanallisesti.

Ensimmäinen kohta, 'reitin laatu' antaa kokonaiskuvan reitin valmiudesta ja sen käyttömukavuudesta tällä hetkellä. Liittännäisalueisiin on huomioitu reitin välittömässä läheisyydessä olevat virkistysalueet ja tarvittaessa tarkennettu mitä aktiviteetteja tai palveluita ne sisältävät. Saavutettavuudessa on huomioitu vain pidemmältä tulevat käyttäjät eli he, jotka tulevat reitille autolla ja tarvitsevat pysäköintipaikan tai he, jotka kulkevat julkisella liikenteellä ja käyttävät linja-autopysäkkejä. Saavutettavuus muilta virkistysalueilta taas huomioi paikat, jotka ovat noin 500 metrin säteellä reitistä, koska tällöin virkistysalueet luovat hyvän verkoston. Virkistysalueiden lisäksi on otettu huomioon ala- ja yläasteet, koska koulujen liikunnantunneilla voidaan hyödyntää ulkoliikuntareittiä, ja koulujen pihat ovat usein myös tärkeitä ja yleisiä virkistysalueita lapsille kouluajankin ulkopuolella.

Luonnonympäristön piirteisiin on kerätty juuri sille alueelle merkittäviä luonto-arvoja, jotka tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Reitin vaihtelevuus liittyy ympäristön monimuotoisuuteen sekä reitin haastavuuden ja luonteen vaihteluihin kullakin pätkällä. Kantokyky kertoo sekä maaston ja luontoarvojen kestävydestä, että käyttäjämäärän ja reitin luonteen tasapainosta keskenään. Esimerkiksi kevyenliikenteen väylällä suuretkaan käyttäjämäärät eivät välttämättä huononna ulkoilukokemusta, mutta luontopoluilla isot käyttäjämäärät voivat haitata virkistäytymistä. Kantokyky on kuitenkin hyvin subjektiivinen kokemus, joten tämä taulukointi on hyvin karkea.

Täysin esteettömiä kohtia reitillä voi olla oikeastaan vain kevyenliikenteenväylällä, mutta luontopolut taas eivät sovi niin monille eri käyttäryhmille kuin kivituhka päällysteinen leveä kulku-uoma. Ongelmakohtia on vielä listattu erityisiä huomioita, jotka eivät ole este reitille, mutta saattavat tarvita tarkempaa suunnittelua. Tällä hetkellä reitin katkeamiskohtat on niputettu laajasti yhteen ympäristön luonteen perusteella, joten tämä ei vielä anna suoria vastauksia reitin lopulliseen kulkuun.

INVENTOINTITAUUKKO

	Reitin laatu	Kulikutapa	Kulku-uoman laatu	valaistus	Levähdyspaikat	vaihtelevuus
1..1	++++	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	++++	on	muutama	++
2..2	++	kävely pyöräily	+	-	-	++++
3..3	+++	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	++++	-	-	+++++
4..4	+	kävely pyöräily	+	-	-	+++++
5..5	++	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	++	-	-	+++
6..6	+	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	+++	-	-	+
7..7	++	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	++	-	-	+++
8..8	+	kävely	+	kevyenliikenteenväylällä	kevyenliikenteenväylällä	+++
9..9	+++	kävely pyöräily hiihto (valaistu)	++	osittain	-	+++

Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

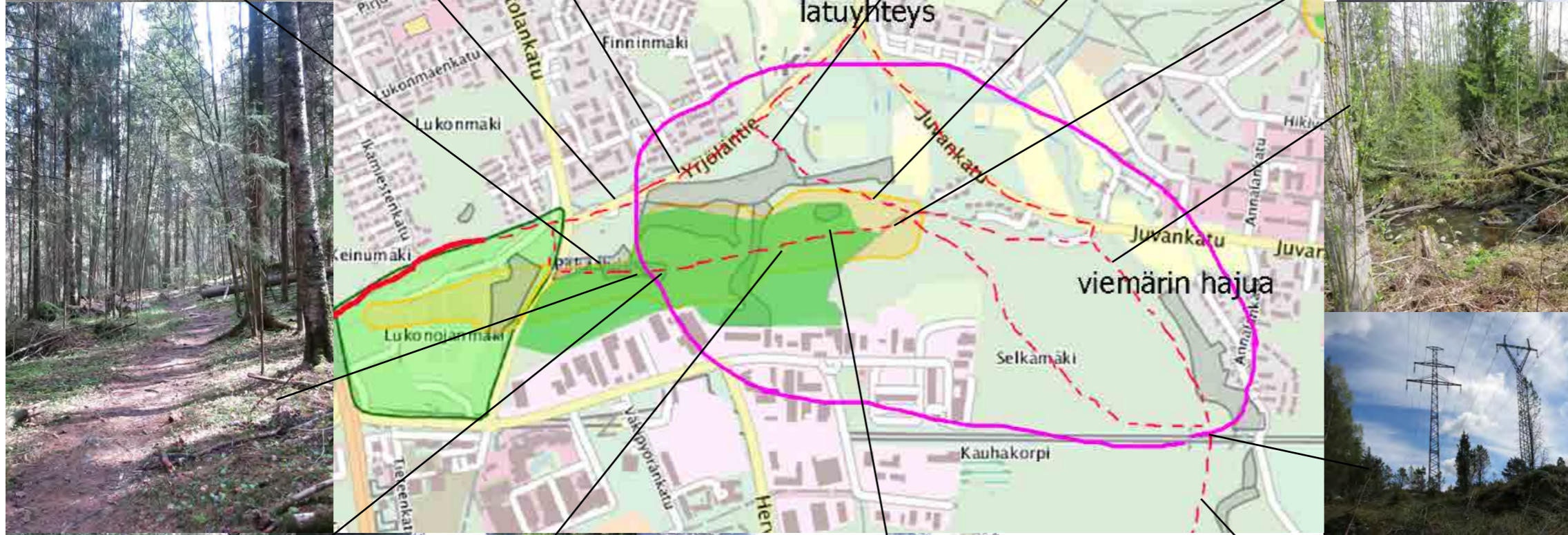
Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

	liitännäisalueet	saavutettavuus	yhteys virkistysalueilta/kouluilta (n. 500m)	luonnonympäristön piirteitä	kantokyky	esteettömyys	ongelmakohtia
1..1	uimaranta ulkoilumaja, lähiliikuntapaikka, Majjalank. kenttä, Suolijärven luontopolku	Suolijärven pysäköintialue joukkoliikenne: Hervannan lukio, Teekkarinkatu, Arkkitehdinkatu	Hupakonojanpuisto, Laatta-, Mäki-, Peli- ja Pallopuisto, Ahvenisjärvi, Majjalan viheralue, Pohjois-H. Ja Kanjonin koulu, Hervannan vesit., Kuusikkopuiston kentät, Keltanokanpuisto, Särkijärven uimapaikka + soutuveneranta	Suolijärven etelärannalla puronvarsilentoa (kynäjalava), Suolijärvi, avainbiotooppeja, arvokkaita kasvialueita, Suolijärven etelärannoilla tiheähköä metsää, sähkövoimalinja (hakkuualue), kivikko ennen valtavyylää	++++	+++	reitin yksitoikkoisuus, suuri käyttöaste
2..2	-	joukkoliikenne: Siltanen	Mäyrämäenpuisto	arvokas hyönteisalue, perintömetsä, avainbiotooppia, Hupakonoja	++	+	asutuksen läheisyys, märkä maasto
3..3	uimaranta, soutuveneranta, Hervantajärven luontopolku	Salmenkalliontien pysäköintialue joukkoliikenne: Siltanen	-	200v. Aarniometsä: arvokkaita hyönteisiä ja kasveja, 200 erilaista kasvilajia: metsä-, lehto-, suo-, metsälehmuseiintymä, valkolehdokki, liito-orava, arvokas lintualue, (kanahaukka, pikkusieppo, pohjantikka), kaadettuja /kaatuneita puita	++	++	näkymien avaaminen, kaatuneet puu, palveluiden kehittäminen, Ruskonkehän ja vanhan Hervannantien liittyminen
4..4	Hervantajärven luontopolku	Salmenkalliontien pysäköintialue	Makkarajärvi (metsäkappeli)	kalliometsiä ja -vuoria, lehtoja, soita, korpia, kangasmetsää ja tervaleppää Makkarajärvi (keidassuo, tulva-alue), arvokasta lintua., (kaakkuri, telkkä, piekana, hiirihaukka), Viitastenperän rantakalliot (mäntymetsä, ilves, karhu), Salmenkallion lehto (kosteikko- ja lehtolajeja), liito-orava	+	+	herkät luontoarvot, polun leventäminen kulun opastus, reitin liittyminen mökkiteihin, näkymien avaaminen
5..5	-	-	-	eteläpää arvokasta hyönteisaluetta (suurperhosia & kovakuoriaisia), karpalosuota (ojattomat letot & porrassuot)	++	+++	märät alueet (vain keväällä?), herkät luontoarvot
6..6	-	-	-	-	++++	++++	kulun sijoittuminen, jäteasema, reitin viihtyisyys, saavutettavuus
7..7	-	joukkoliikenne: Niittyhaankatu, Solkimäki	Solkimäenpuisto	Vihiojan ympäristö avainbiotooppia	++++	++++	Kauhakorvenkadun ylitys/alitus, reitin viihtyisyys Ruskossa
8..8	-	joukkoliikenne: Lukonmäki, Finnimäki, Juvanrinne, Itä-Hervanta	Finnimäenpuisto, Isolammenpuisto, Isoniitynpuisto	luonnonsuojelukohde ja perintömetsää, arvokkaita kasvialueita, avainbiotooppia	+++	++	kulun sijoittuminen, viemärin haju
9..9	laskettelurinteet	laskettelurinteiden pysäköintialue joukkoliikenne: Lukonmäki	Hallilan koulu, Lukonpuisto, Lukonmäen päiväkotit, Tampereenseudun ammattiopisto	laskettelukeskus arvokasta kasvi- ja hyönteisaluetta, avainbiotooppia	++++	+++	Hervannan valtavyylä alitus

Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi



Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

Emmi Turkki

emmi.turkki@student.hamk.fi



Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

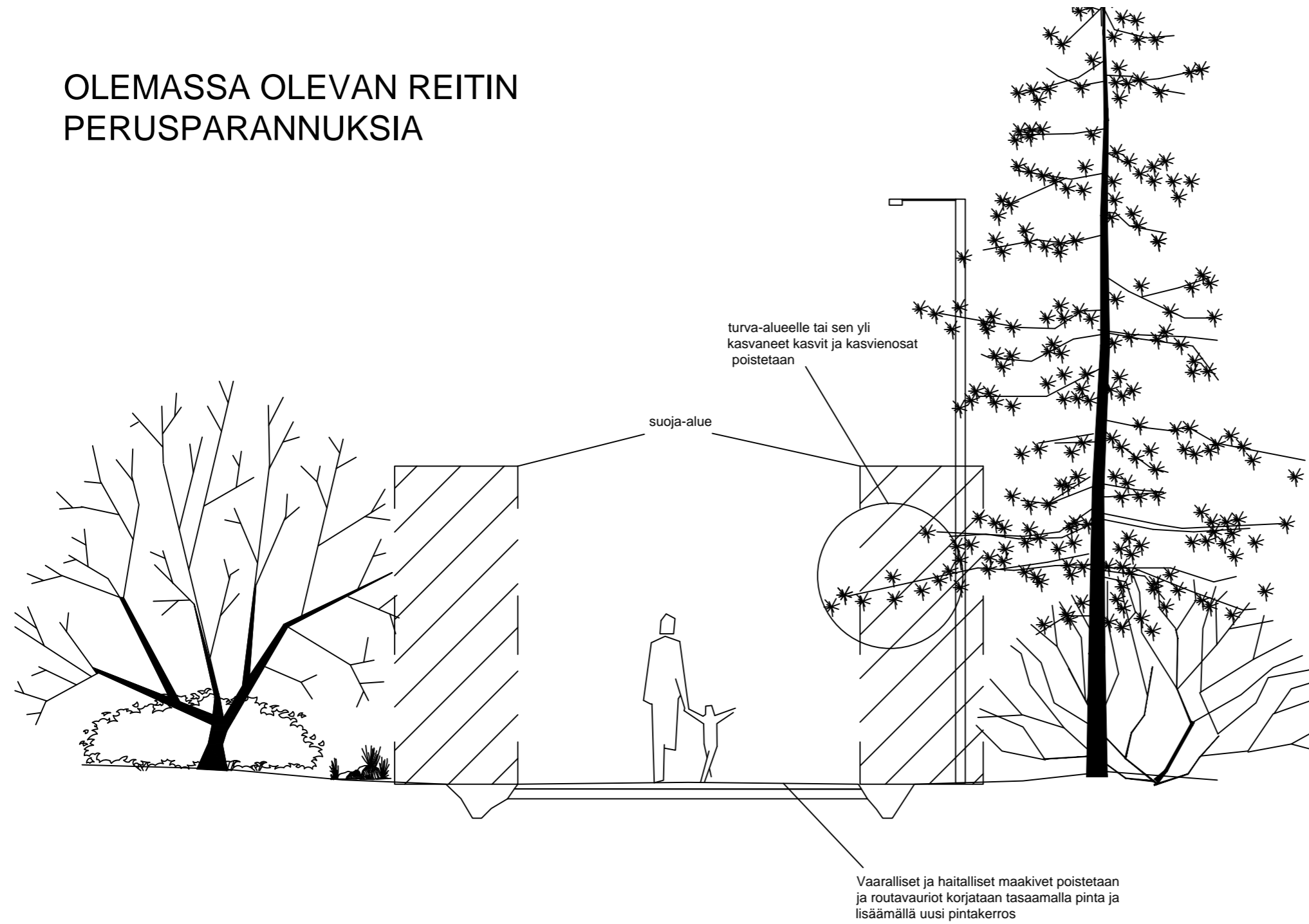


Tampere, Hervanta

INVENTOINTI

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

OLEMASSA OLEVAN REITIN PERUSPARANNUKSIJA



Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS

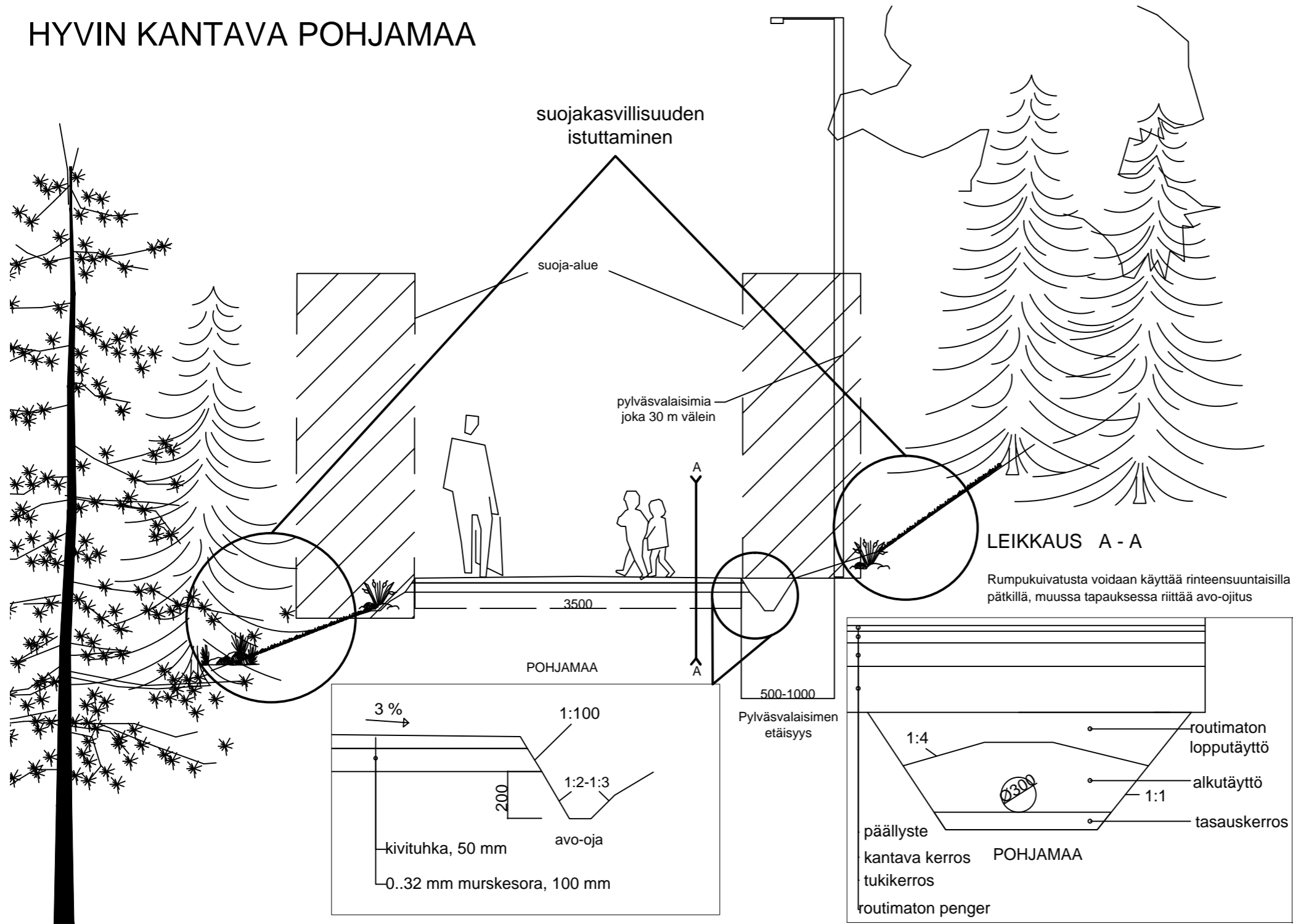
1 - 1

1:50

Emmi Turkki

emmi.turkki@student.hamk.fi

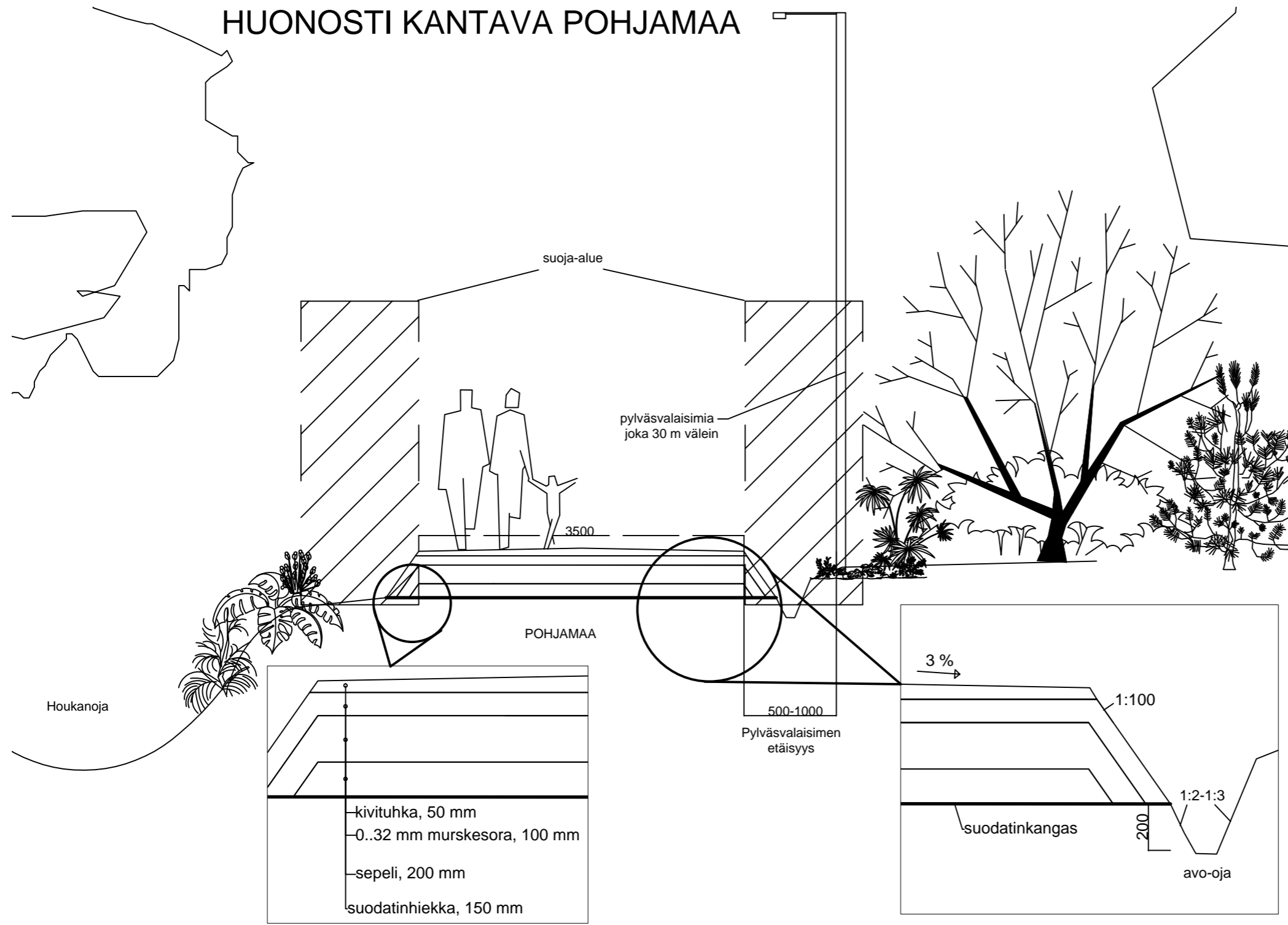
HYVIN KANTAVA POHJAMAA



Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS
2 - 2 1:50

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

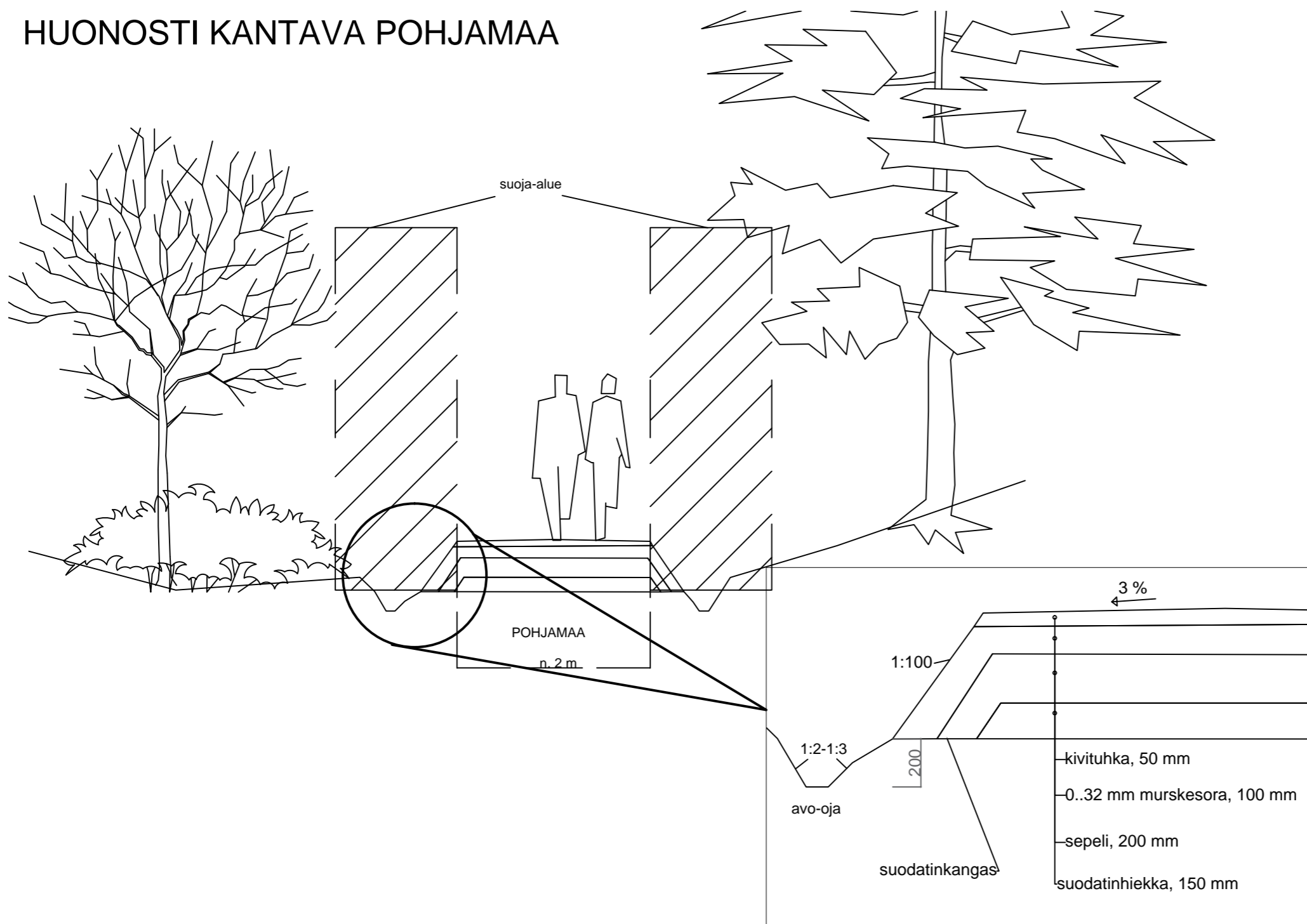


Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS
3 - 3 1:50

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

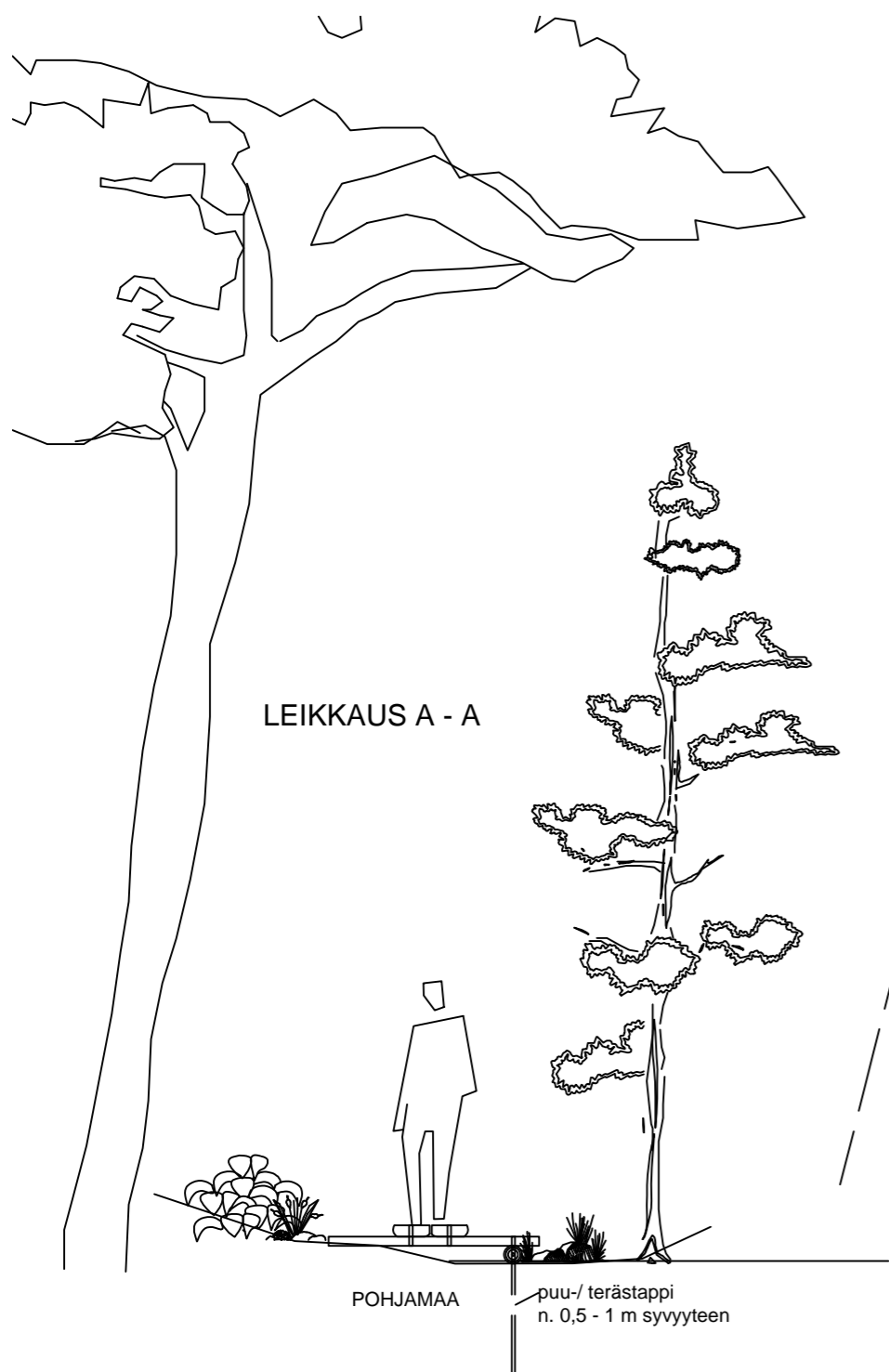
HUONOSTI KANTAVA POHJAMAA



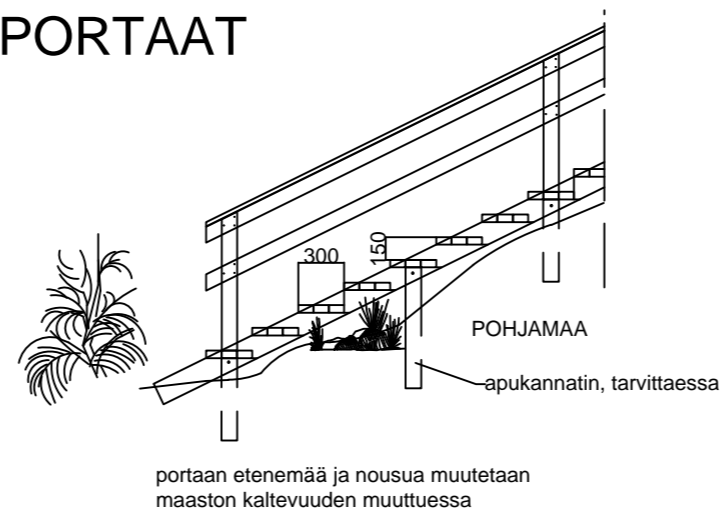
Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS
4 - 4 1:50

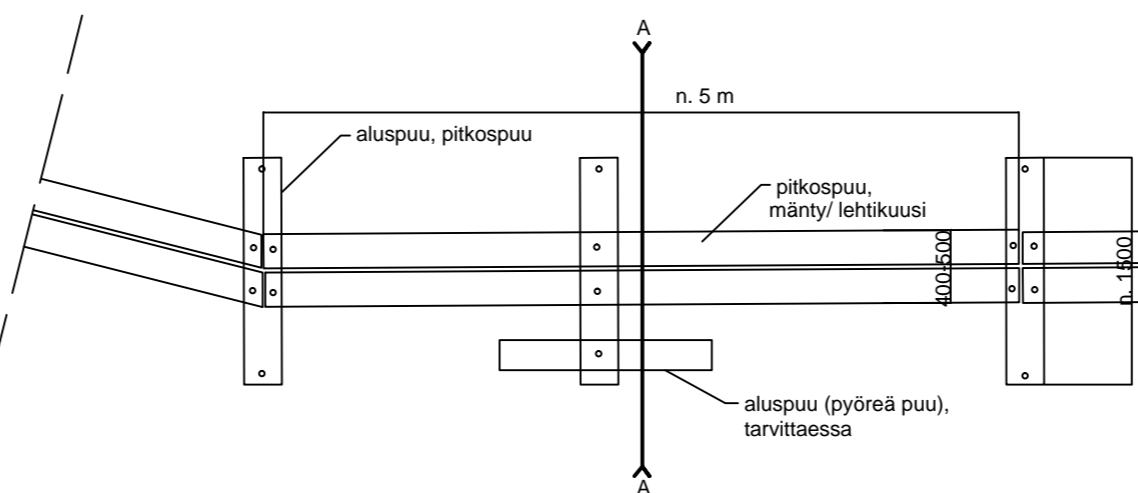
Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi



MAASTOPORTAAT



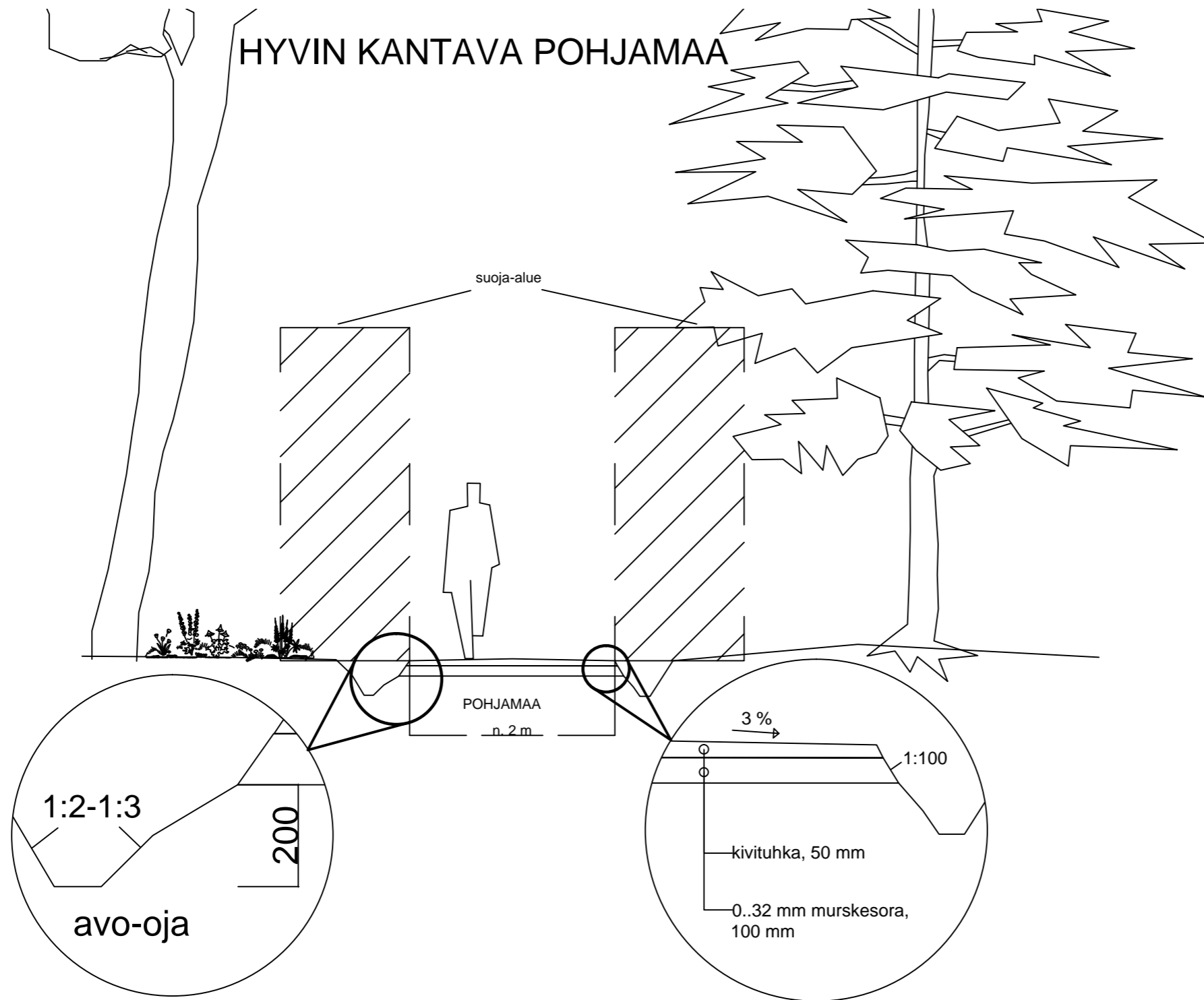
PITKOSPUUT



Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS
5 - 5 1:50

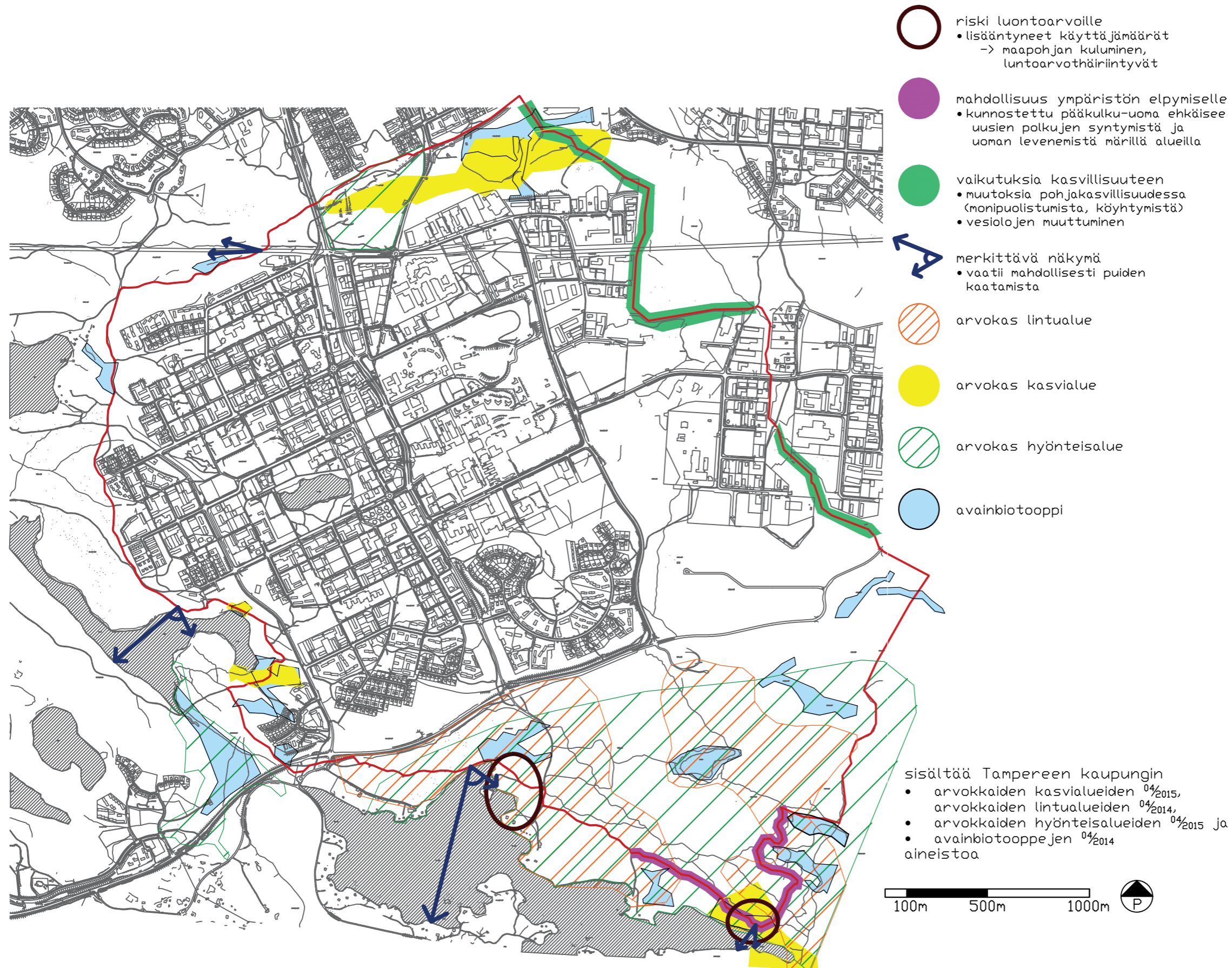
Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi



Tampere, Hervanta

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS
6 - 6 1:50

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi

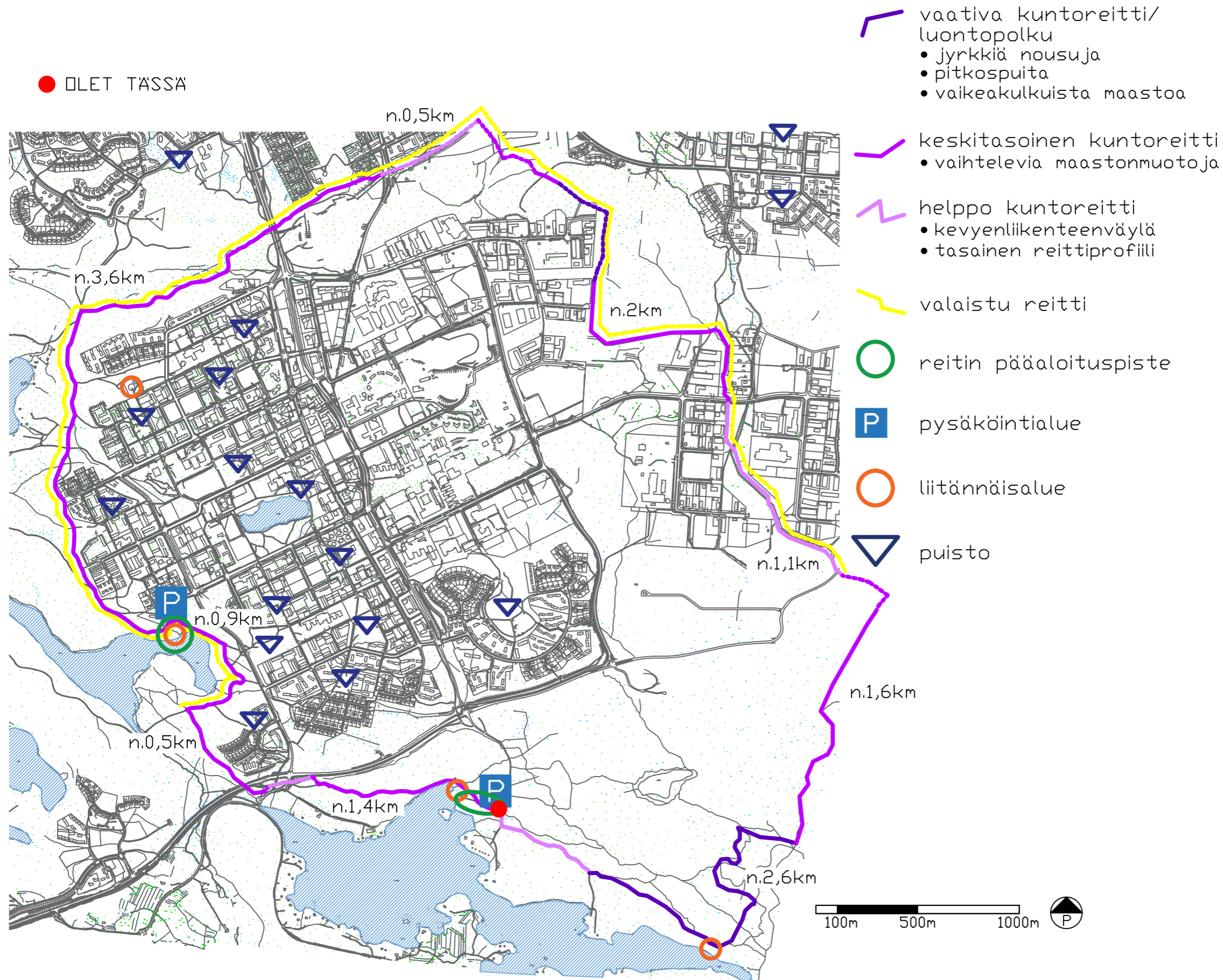


Tampere, Hervanta

teemakartta 1:20 000

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Emmi Turkki
 emmi.turkki@student.hamk.fi

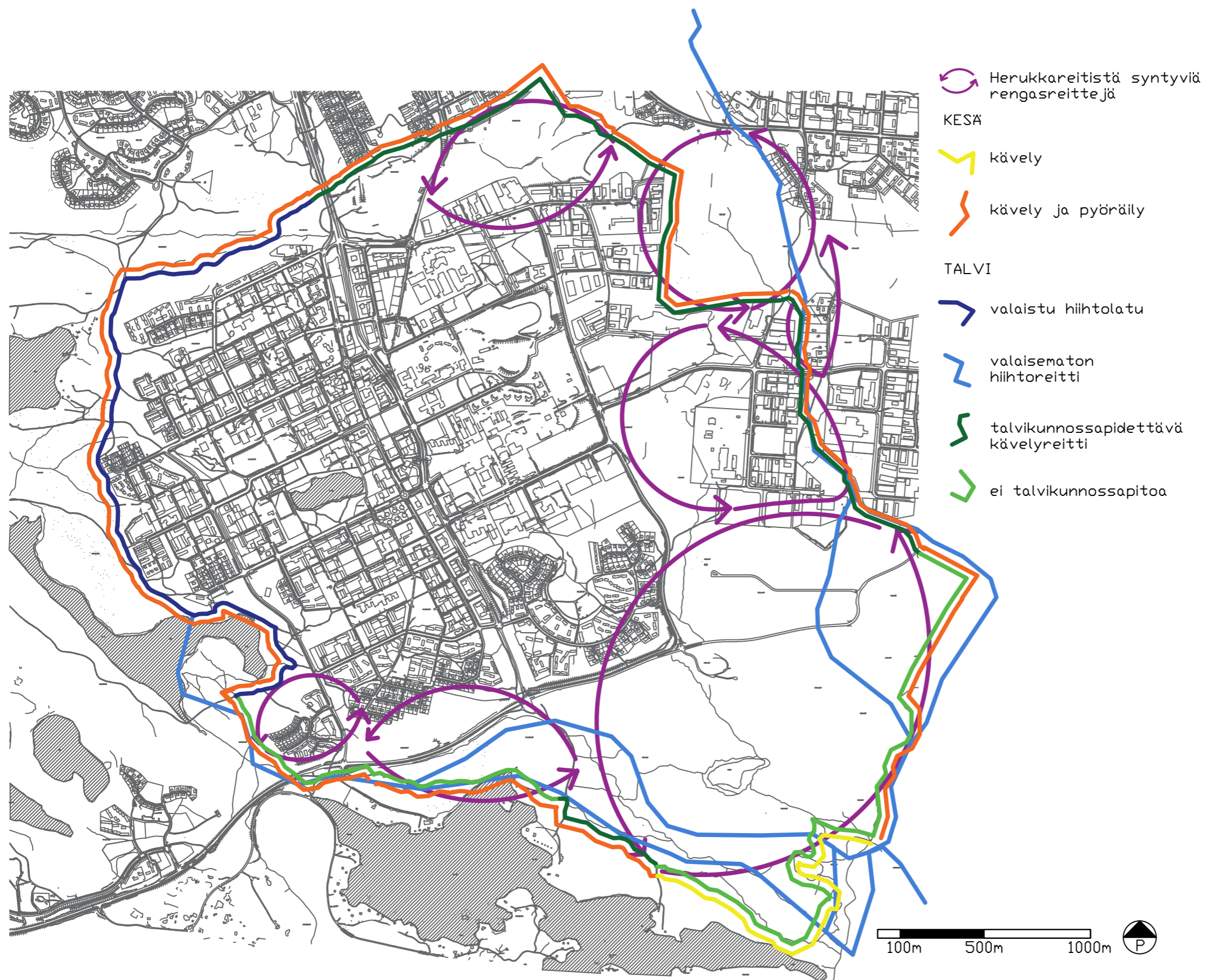


Tampere, Hervanta

teemakartta 1:20 000

OPASKARTTA

Emmi Turkki
 emmi.turkki@student.hamk.fi

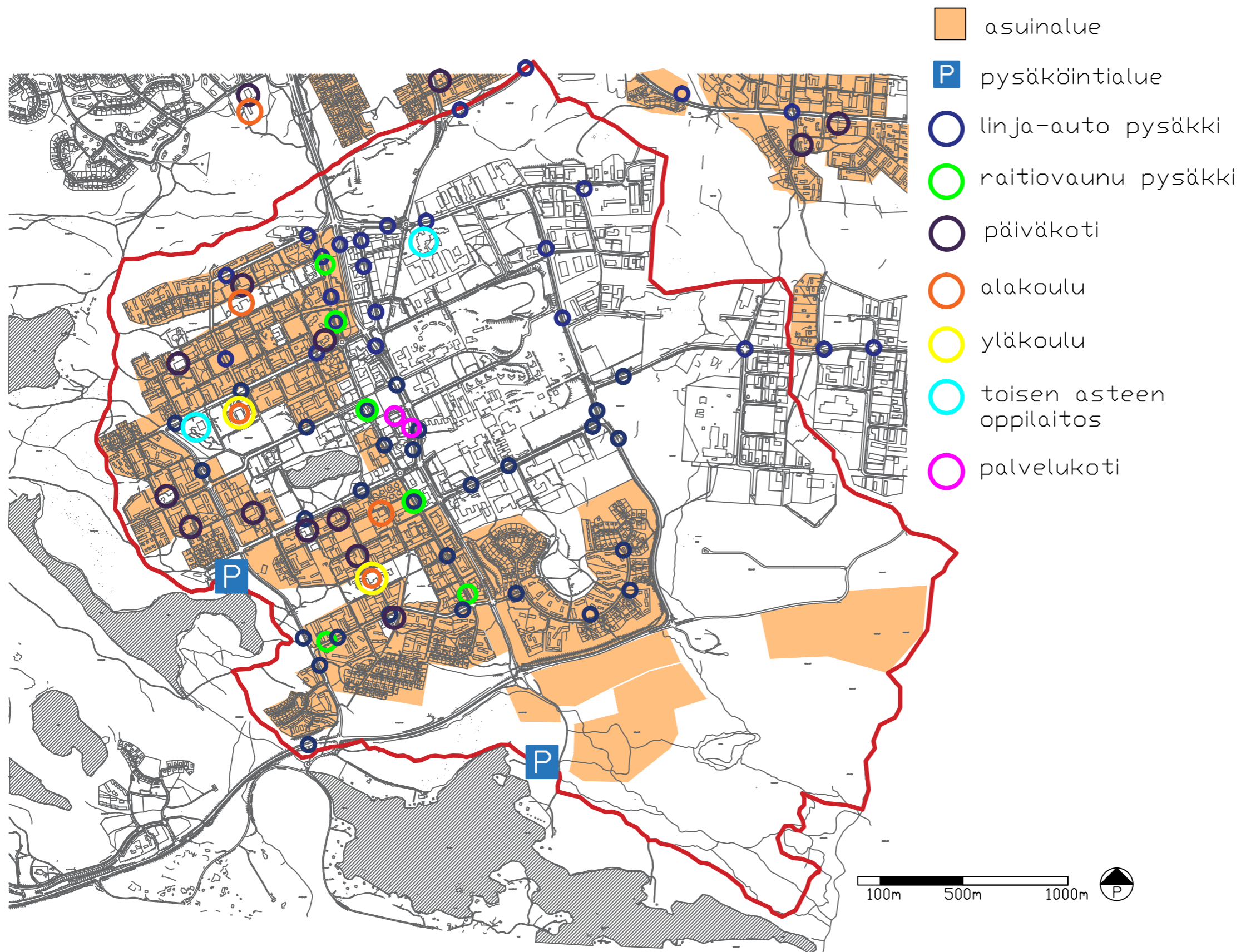


Tampere, Hervanta

teemakartta 1:20 000

KESÄ- JA TALVIKÄYTTÖ

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi



Tampere, Hervanta

teemakartta 1:20 000

SAAVUTETTAVUUS

Emmi Turkki
emmi.turkki@student.hamk.fi