

MAASTOPYÖRÄREITTISUUNNITELMA EVOLLE



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Evo, Metsätalous

kevät, 2017

Alexi Polojärvi

Metsätalouden koulutusohjelma
Evo

Tekijä	Aleksi Polojärvi	Vuosi 2017
Työn nimi	Maastopyöräreittisuunnitelma Evolle	
Työn ohjaaja	Pekka Vuori, Lauri Värri	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyössä suunniteltiin vuonna 1994 perustetulle Evon retkeilyalueelle kaksi maastopyöräilyreittiä ja kaksi tavallista polkupyöräreittiä. Reittien suunnittelussa käytettiin apuna internetin reittijulkaisuista saatavilla olevia harrastajien reittiehdotuksia sekä saatuja karttoja ja suunnitelmia sekä työn tekijän aikaisempaa kokemusta ja tuntemusta alueesta.

Työn tavoitteena on kehittää Evon retkeilyalueen maastopyöräily mahdollisuuksia valmiiden merkittyjen reittien osalta. Evon retkeilyalue soveltuu hyvin maastopyöräilyyn lukuisten luontopolkujensa ja metsäautoteidensä takia. Lisäksi alueelta löytyy mielenkiintoisia kohteita, kuten harjualueita ja aarnimetsiä, luonnosta nauttiville pyöräilijöille.

Maastopyöräily on entistä suosittumpaa ja lajissa yhdistyvät hyvin luonnossa liikkuminen ja kuntoilu. Evon retkeilyalueella on myös hyvät mahdollisuudet yhdistää maastopyöräily muihin aktiviteetteihin, kuten kalastukseen.

Työn tilaajana toimi Metsähallitus ja tilaajan toiveesta työn pohdinta osi-
ossa käsitellään kehitysideoita maastopyöräilyn kehittämiseksi Evon retkeilyalueella.

Avainsanat Maastopyöräily, virkistysalueet, Evon retkeilyalue.

Sivut 35 sivua, joista liitteitä 4 sivua

Degree Programme in Forestry

Evo

Author	Aleksi Polojärvi	Year 2017
Subject	Mountain bike trail plan to Evo	
Supervisor	Pekka Vuori, Lauri Värri	

ABSTRACT

In this thesis the goal was to plan two mountain bike trails and two basic bike trails for the Evo hiking area that was established in 1994. As a help for the planning several route plans from different internet websites were used alongside with ideas and plans by other mountain bikers. The author's own experiences and knowledge about the area were also crucial.

The purpose of the work was to develop Evo hiking area by planning mountain bike routes that are marked in the forest. The area fits well for mountain biking as it contains numerous trails, paths and forest roads. For mountain bikers who enjoy nature there are many interesting places like eskers and old-growth forests in the area.

Mountain biking is more and more popular and it combines both nature and sports well. There are also good possibilities to combine biking with other activities like for example fishing.

At the end of the thesis there are also ideas and development thoughts in the discussion section for mountain biking in Evo hiking area as requested by the commissioner of the thesis Metsähallitus.

Keywords Mountain biking, recreational area, Evo hiking area.

Pages 35 pages including appendices 4 pages

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	MAASTOPYÖRÄILY.....	2
2.1	Maastopyörät.....	2
2.2	Varusteet.....	5
2.3	Maastopyöräreitti.....	6
2.4	Maaston kuluminen ja jokamiehen oikeudet.....	7
2.5	Maastopyöräily Suomessa.....	9
3	REITTISUUNNITTELU.....	10
3.1	Uuden reittihankkeen vaiheet ja sisältö.....	10
3.2	Haastavuusluokat.....	11
3.3	Merkitseminen.....	12
3.4	Kunnossapito ja huolto.....	13
3.5	Metsähallituksen asiakasturvallisuus.....	13
3.6	Reittijulkaisut.....	14
4	EVON RETKEILYALUE.....	15
4.1	Evon reitit ja palvelut.....	15
4.2	Paikallisia Luontomatkailuyrittäjiä.....	15
5	TYÖN TOTEUTUS.....	17
5.1	Työn suunnittelu.....	18
5.2	Teorian kirjoittaminen.....	18
5.3	Karttaluonnokset.....	19
5.4	Maastotyöt.....	22
5.5	Karttojen viimeistely.....	23
5.6	Reittien merkkkaus ja haastavuusluokat.....	23
5.7	Pyörien pesupaikka ja paineilmapistet.....	24
6	REITTIKUVAUKSET.....	26
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....	30
	LÄHTEET.....	33

Liitteet

- Liite 1 Haastavan reitin reittikartta
- Liite 2 Keskivaikean reitin reittikartta
- Liite 3 Perhelenkin reittikartta
- Liite 4 Peruskuntolenkin reittikartta

1 JOHDANTO

Maastopyöräily ja pyöräily yleensäkin on ollut oman kiinnostukseni kohteena jo pitkään. Evon retkeilyalue on tukenut harrastusta opiskelun yhteydessä hyvin. Tiheä metsäautotieverkosto ja lukemattomat luontopolut tarjoavat mahdollisuuden erilaisiin mielenkiintoisiin retkiin.

Evoa ei ole tällä hetkellä mainostettu maastopyöräilykohteena, vaikka luontopoluilla maastopyöräileminen onkin täysin sallittua jokamiehenoikeuksin. Alueella harrastetaan maastopyöräilyä jonkin verran, mutta alueen etäisyys esimerkiksi Hämeenlinnasta, ei välttämättä houkuta lähteä tutustumaan tuntemattomaan paikkaan. Evon tunnettavuutta maastopyöräilijöille pyritään lisäämään tämän opinnäytetyön avulla.

Opinnäytetyön tarkoituksena on kehittää Evon retkeilyalueen liikuntamahdollisuuksia valmiiksi suunniteltujen maastopyöräreittien osalta. Tarkoituksena on suunnitella neljä eri tasoista maastopyöräilyreittiä. Kaksi reiteistä ovat kokeneemmille pyöräilijöille ja kaksi on ajettavissa tavallisillakin pyörillä. Työssä pohditaan lisäksi pyörän pesu- ja huoltopaikkaa sekä ideoita Evon kehittämiseksi hyväksi maastopyöräilykohteeksi.

Reittien suunnittelussa käytetään apuna internetistä löytyviä reittijulkaisuja sekä muita harrastajien ehdottamia reittejä Evon alueelta sekä omaa aluetuntemusta ja kokemuksia. Kaikkien reittien pääasiallinen lähtöpaikka on Evokeskus. Pysäköintipaikka sekä selkeä lähtöpiste pienine kahvila palveluineen tekevät Evokeskuksesta luonnollisen hyvän aloituspaikan.

2 MAASTOPYÖRÄILY

Maastopyöräily on pyöräilyä päällystämättömien teiden ulkopuolella eli nimensä mukaisesti maastossa. Maastopyörällä ajetaan hiekkateilla, pururadoilla, poluilla, juurakoilla, kivikoilla, vaellusreiteillä ja monissa haastavissa paikoissa. Niinpä ajaminen maastossa voi olla välillä hyvin haastavaa ja laji vaatii hyvää teknistä osaamista. (Kananen & Veikkanen 2016, 20.)

Maastopyöräily soveltuu kaikille, koska laji on hyvin monipuolinen. Omien taitojensa ja kunnon kanssa on mahdollista valita itselle sopiva maasto. Maastopyörän ehdottomia etuja kävelemiseen verrattaessa ovat nopeus, pidemmälle pääseminen ja maaston tarjoamat taitohaasteet. Nopeuden ja pidemmän matkan takia, on pyörän selässä myös mahdollisuus nähdä enemmän erilaisia kiinnostavia paikkoja. (Suomen Latu 2017.)

Suomessa on vielä muuhun maailmaan nähden hienoa asia: jokamiehenoikeus. Myös pyöräily kuuluu jokamiehenoikeuksiin ja käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että pyöräillä saa siellä missä kävelläkin. Merkityt reitit helpottavat uusien reittien löytämisessä sekä kannustavat lähteä kokeilemaan omia taitojaan. Reittikuvaukset kertovat, kenelle reitti sopii. (Suomen Latu 2017.)

Luonnosta nauttiminen on iso osa maastopyöräilyn viehätystä. Luonnossa liikkuesssa on otettava aina muut käyttäjät huomioon. Maastossa jokaisen pyöräilijän tärkein varuste on kypärä. (Suomen Latu 2015b.)

2.1 Maastopyörät

Maastopyöriä on saatavilla hyvin kirjava määrä ja lajista löytyy paljon tyyli-suuntia, joiden tarkoitukseen on kehitetty omia pyöriä. Kuitenkin tyyli-suunnat myös sekoittuvat keskenään eikä pyörien kategorisoiminen ole helppoa nykyisin. Pääpiirteittäin pyörät jaetaan maaston mukaan, missä niillä ajetaan. Maasto ja ajotapa määrittävät sen minkälainen on pyörän varustus. Lisäksi eri valmistajien pyörät poikkeavat toisistaan, vaikka olisivatkin tarkoitettu samanlaiseen ajoon. Tämän opinnäytetyön kannalta tärkeimmät lajityypit ovat Cross Country (tästä eteenpäin XC), Fatbike eli läskipyörä, Trail sekä Cyclocross. Muut maastopyöräilylajit kuten Downhill (DH), Freeride ja Enduro keskittyvät alamäkiin ja niitä harrastetaan enimmäkseen lajeille varatuilla Bike Parkeilla. (Kananen & Veikkanen 2016, 25.)

Jäykkäperäinen XC- pyörä on yleensä aloittelijan ensimmäinen pyörä. Jäykkäperäinen maastopyörä muistuttaa eniten perinteistä polkupyörää, mutta siinä on maastopyörälle ominaisia piirteitä, kuten joustokeula (kuva 1, s. 3), levyjarrut sekä maastoajoon sopivat renkaat. Levyjarrut takaavat tehokkaan ja turvallisen jarrutuksen, sillä lika ja vesi eivät vaikuta niiden toimintaan samalla lailla kuin vannejarrujen. Rengastuuma on yleensä 26.

Jäykkäperäinen XC pyörä on kaikkein tarkin sekä nopein pyörämalli. Helppossa maastossa se toimii parhaiten ja on myös yleensä kevein pyörämalli. Muita etuja esimerkiksi täysjoustopyörään verrattuna on vähäisempi huollon tarve. (Kananen & Veikkanen 2016, 26—27.)



Kuva 1. Joustokeula pehmentää matkantekoa. (Kuva: Olli Miettinen)

Täysjousitettu XC-pyörä on jo hieman vaativampaan maastoajoon tarkoitettu pyörä. Jousitus on nyt myös takana ja joustomatkaa edessä on 100 mm. Rengaskoko on yleensä 29 tuumaa. Ohjauskulma on jyrkempi ajamisen helpottamiseksi. (Kananen & Veikkanen 2016, 28—29.)

Trail-pyörässä (kuva 2, s. 4) on XC-pyörään verrattuna lisää joustoa, yleensä 140 mm. Renkaat ovat leveämmät ja kuviointi järeämpi, mutta kumi pehmeämpi pidon parantamiseksi. Rengaskoko on yhä useammin 27,5-tuumaa pyörän pituuden kurissa pitämiseksi. Yleisesti ottaen Trail-pyörä on tarkoitettu kovempaan ajoon kuin XC-pyörät ja alamäkipainotteisuus näkyy varustautumisessa vauhdikkaampaan ajoon. Tästä kertoo muun muassa dropperitolppa, joka toimii hydraulisesti laskien satulan alas vipua kääntämällä. Näin jyrkässä ja haasteellisessa alamäessä satula ei ole tiellä. Vivusta uudelleen kääntämällä satula myös nousee itsestään samaan kohtaan eikä turhia pysähdyksiä tule. Monissa Trail-pyörän rungoissa on valmius dropperitolpalle, vaikka sellainen ei pyörän mukana tulisikaan. (Kananen & Veikkanen 2016, 30—31.)



Kuva 2. Täysjousto dropperitolpalla. (Kuva: Olli Miettinen)

Fatbiken ehdoton tunnusmerkki on todella isot renkaat. Iso ilmatila renkaissa toimii jousituksena eikä etujousitus näin ole välttämätön. Pito on isojen renkaiden ansiosta hyvä etenkin lumella ja hiekalla. Pyörä on rento retkipyörä ja talviajoon hyvin soveltuva, kylmä viima ei hitaassa vauhdissa haittaa niin paljon. Lisäksi retkeä varten pyörä toimii hyvänä kuormajuhana ja erilaisia telineitä on saatavilla laukkujen ja juomapullojen kuljettamista varten. (Kananen & Veikkanen 2016, 36–37.)

Cyclocross pyörät (kuva 3, s. 5) ovat melkein kuin maantiepyöriä, mutta ne on tarkoitettu myös kevyeen maastoajoon. Soratiet, nurmikot, talviset metsäautotiet ja monet muut erilaiset maastot hoituvat helposti cyclocrossin selässä. Monipuolisuutensa ja vankan rakenteensa ansiosta cyclocross-pyörät ovat suosittuja ja jotkut ajavat niillä myös hurjemmassakin maastossa. Pitkille, metsäautoteitä tai tasaisia polkuja pitkin meneville retkille cyclocross on hyvä vaihtoehto. (Barton 2011, 42.)



Kuva 3. Cyclocross talvisissa tunnelmissa. (Kuva: Olli Miettinen)

Sähköpyörät ovat entistä suosittumia ja niillä on varsinkin aloittelijoiden näkökulmasta paljon etuja tavalliseen maastopyörään verrattuna. Sähkön avulla on mahdollisuus pysyä aktiivisemmankin harrastajan vauhdissa, vaikka oma kunto ei yksin siihen riittäisi. Ylämäet eivät ole niin raskaita ja niihin ei kulu turhaan energiaa. Mahdollisuus tehdä pitempiä lenkkejä kasvaa sähkön myötä ja vauhdista voi nauttia enemmän. Moottori on sijoitettu keskelle pitäen painopisteen keskellä. Jarrut ovat tehokkaat, koska vauhti pyörällä kasvaa. Sähköavusteella nopeus on kuitenkin rajoitettu Suomessa 25 kilometriin tunnissa. Akku kestää noin 2-6 tuntia, riippuen ajotyylisestä ja säästeliäisyydestä. (Kananen & Veikkanen 2016, 38–39.)

2.2 Varusteet

Maastopyöräilyn harrastamisen kannalta tärkein varuste turvallisen ajon kannalta, on kypärä. Maastopyöräillessä tavallinen kypärä on riittävä, vauhdikkaammassa alamäkiajossa käytetään yleensä koko pään ja leuan suojaavaa motocross kypärää muistuttavaa kypärää. Muita tärkeitä varusteita mukaan lenkille otettavaksi ovat huoltovarusteet eli kumin paikkausvälineet tai varasisäkumi, pumppu ja pieni monitoimityökalu. Pyöriin on saatavilla erilaisia laukkuja, jotka kiinnitetään satulapolppaan ja näin tavarat kulkevat hyvin mukana. Pieni ensiapulaukku on myös hyvä olla. Kännykkä, riittävästi nestettä ja välipala ovat aina myös hyvä olla mukana. Oudossa maastossa ja muutenkin on aina hyvä olla karttasovellus kännykässä tai ihan perinteinen paperikartta mukana. Suojalasit ja ajohanskat suojaavat ja tuovat mukavuutta ajoon.

2.3 Maastopyöräreitti

Pyöräily maastossa luontopoluilla on koko ajan suosittumpaa. Noin 8 % väestöstä maastopyöräilee Suomessa ja viimeisen 10 vuoden aikana määrä on kaksinkertaistunut. Niinpä erilaisille ja eritasoisille reiteille on paljon kysyntää ja tarvetta. Luontopolkujen (kuva 4) rakentaminen ja ylläpito ovat halpaa suhteessa muihin liikuntapaikkoihin. (Suomen Latu 2015a.)



Kuva 4. Luontopolut tarjoavat parhaat reitit maastopyöräilijöille. (Kuva: Olli Miettinen)

Luontopolut ja retkeilyreitit ovat vaihtelevasti haastavia, yleensä kapeita, polkumaisia ja epätasaisia. Vaihtelevan maaston vuoksi retkeilyreitit ovat mielenkiintoista ajettavaa. Käyttöastetta lisääviä tekijöitä ovat muun muassa tulentekopaikat, lintutornit, uimarannat ja muut vastaavat kohteet. Varsinkin kapeilla poluilla muiden käyttäjien huomioiminen ja varovaisuus ovat tärkeitä. (Suomen Latu 2015a.)

Jokamiehenoikeudet takaavat maastossa ja luonnossa pyöräilyn oman reittivalinnan mukaan. Lyhyet polut lähimaastossa asuin ympäristön lähellä ja taajamametsissä toimivat hyvinä omina reitteinä pyöräilijöille. Myös merkittömät vaellusreitit talousmetsissä toimivat hyvin tällaisina omina reitteinä. Koska maastopyöräily on lähiliikuntaa, on tärkeää, että metsä- ja viheralueilta löytyy luontopolkua, joita voi pyöräillä oman mielensä mukaan ilman reittimerkintöjäkin. (Suomen Latu 2015a.)

Edellytys toimiville maastopyöräreiteille on, että maakuntakaavoituksessa on varattu riittävät alueet virkistys- ja ulkoilualueille. Koska maastopyöräreitit kuuluvat pitkiin ulkoilureitteihin, niiden jatkuvuus huomioidaan jo maakuntakaavassa sekä muissa seudullisissa suunnitelmissa. Virkistysalueiden monipuolisuus otetaan myös huomioon, koska maiseman ja lähiympäristön vaihtelevuus toimivat houkuttimina erityyppisillä alueilla liikkumiseen. Reitit suunnitellaankin niin, että ne yhdistävät erilaisia toimintoja, kuten liikuntakeskuksia ja erilaisia palvelupisteitä, kuten nuotiopaikkoja ja

autiotupia. Myös vesistöjen läheisyys lisää reittien vetovoimaa. (Suomen Latu 2015a.)

Pääsääntöisesti maastopyöräreitti on hyvä suunnitella käyttäen hyödyksi jo olemassa olevia luontopolkuja ja reittejä. Myös kaikenlaiset muut kulkuurat toimivat hyvin, kuten ajourat talousmetsissä. Reittien perustaminen ja kunnossapito ovat näin edullista ja luontoa säästetään. Kun reittejä yhdistetään verkostoiksi pyöräilyn olosuhteet monipuolistuvat. Tarvittaessa on hyvä myös olla yhdysreittejä esim. asuinalueilta metsäalueille. Kaikkein houkuttelevampia ovat ympyräreitit sekä mahdollisuus eripituisille lisälenkeille joita voi yhdistellä toisiinsa. Hyvän reitin ominaisuuksiin kuuluukin erilaiset maastonmuodot ja erilaiset polut ja uran leveydet. Lisäksi maaston ei pitäisi olla liian tasaista vaan reitiltä pitäisi löytyä haasteita tuovia kiviä, juurakoita, kalliopintaisia osuuksia ja jyrkkiä mäkiä. Vaativuudeltaan erilaiset reittiosuudet tuovat hyvää vaihtelua ajamiseen. Sillat, pitkospuut ja portaat tuovat taas omalta osaltaan vaihtelevuutta ja haastetta. (Suomen Latu 2015a.)

Liian vaikeat kohdat lajin luonteen mukaan talutetaan ja taitojen karttuessa talutettavia kohtia tulee yhä vähemmän. Ajokelvottomia kohtia voidaan kunnostaa soraamalla, pahimpien kivien poistolla sekä suunnittelemalla reitti kulkemaan paremmasta kohdasta. Vältettäviä kohteita ovat aina märät paikat kuten suot ja lähdepinnat. Näitäkin kohteita voi reitiltä löytyä ja ajettavaksi niitä voi tehdä pitkospuilla. Nämä kohteet ovat kuitenkin ylläpidon kannalta haastavia ja kalliita. Pitkospuut kestävät kymmenen vuotta ja sitten ne on vaihdettava. Lisäksi kosteat kohteet ovat kulutukselle alttiita, joten lähtökohta on näiden alueiden välttäminen ja myös pitkospuut tuovat mukanaan oman turvallisuusriskinsä. (Suomen Latu 2015a.)

Matkailun kannalta oleellista ovat pitkät ja hyvin suunnitellut maastopyöräreitit. Niinpä reittien suunnitteluun ja toteutukseen kannattaa panostaa. Luontaiset metsäpolut eivät tarvitse jatkuvaa tai raskasta ylläpitoa, joten reittien ylläpito on edullista. Paras tapa maastopyöräreittien suunnitteluun on tehdä se yhdessä harrastajien kanssa. Olemassa olevien reittien kelpoisuuden arvioiminen ja maastokartoitus onnistuvat näin hyvin. (Suomen Latu 2015a.)

2.4 Maaston kulumisen ja jokamiehen oikeudet

Suomessa maastopyöräilyä pidetään maastohiihdon kaltaisena luonnossa harrastettavana (kuva 5) liikuntamuotona. Luonto on suuressa osassa virkistymisen ja viihtymisen kannalta. Niinpä maastopyöräily on turvattu jokamiehen oikeuksin. Ilman perusteita ei pyöräilyä voida kieltää, vaan siellä missä saa kävellä, voi myös pyöräillä. Monesti ollaan huolissaan maaston kulumisesta, mutta käytännössä harrastemaastopyöräilyn aiheuttamat maaston kulumiset ovat samaa tasoa retkeilyn aiheuttamien kulumisten kanssa. (Suomen Latu 2015a.)

Maastopyörän aiheuttama maaston kuluminen riippuu sääolosuhteista, vuodenajasta ja maaperästä. Vaikka pyöräily on sallittua ilman maanomistajan lupaa, ei siitä saa koitua vähäistä suurempaa haittaa tai vahinkoa. Kun pysytään olemassa olevilla urilla ja poluilla, ei yleensä aiheuteta haittaa maastolle. Merkityillä reiteillä voidaan ohjata pyöräilyä ja ehkäistä maaston kulumista. (Rautiainen n.d, 2.)

Koska luonto on hyvin tärkeä osa maastopyöräilyn viehätystä, pyöräilijät eivät halua aiheuttaa vahinkoa luonnolle vaan toimia luontoystävällisesti. Huoli maaston kulumisesta voi tuntua välillä liioitetulta. Varsinkin kun ajattelee moottoroitujen kulkuvälineiden aiheuttamia haittoja luonnolle. Polkupyörä on lähtökohtaisesti kulkuväline ja harrasteväline, mutta täysin päästötön ja meluton sellainen. Kaikki ulkoilu kuluttaa luontoa ja luonnonvaroja, mutta maastopyörällä kulutus pitää polut auki ja kaikki kulutus kohdistuu polkuun. Kävely on yleisin polkujen synnyttäjä. Näitä polkuja hyödynnetään sitten maastopyöräilyssä. Kulutusta, joka tapahtuu kohtuullisesti, pitäisi ajatella enemmän hyvin pienenä hintana siitä, että monet käyttäjät virkistyvät ulkoilmassa urheillen. (Rautiainen n.d, 2.)



Kuva 5. Luonnossa liikkumisen ilo ja urheilu yhdistyvät maastopyöräilyssä. (Kuva: Olli Miettinen)

Sähköpyörien vaikutusta maaston kulumiseen ei ole vielä juuri tutkittu. Kuitenkin kun pyörien sallittu nopeus ilman polkemista on 25 kilometriä tunnissa, ja tehot varsinkin maastopyörissä voivat olla suuretkin, maasto saattaa kulua enemmän kuin lihasvoimalla polkiessa. Moottorilla varustettu kulkupeli voi myös olla riskitekijä käyttäjälle itselleen kuin myös muille käyttäjille. Mikäli kuski on kokematon eikä hallitse sähköpyörää kunnolla, voi sattua yhteentörmäyksiä.

2.5 Maastopyöräily Suomessa

Maailmalla maastopyöräily on monesti kielletty yleisillä luontopoluilla tai metsissä. Sitä vastoin maastopyörille on varta vasten rakennettuja keskuksia. Näissä keskuksissakin pyöräily on useimmiten keskittynyt alamäkipainotteiseen ajoon. Suomestakin löytyy näitä keskuksia, kuten esimerkiksi Turengin Kalpalinnassa toimiva Calpis Bike Park.

Suomessa metsässä ja poluilla pyöräily on enemmän spontaania ja oma-toimista. Luontopolut sijaitsevat yleensä lähellä asutusta eikä pyörälenkille tarvitse lähteä varta vasten ajamaan ensin autolla. Suomessakin tosin laji kasvaa koko ajan myös luontomatkailuna. Helpoimmilla reiteillä pyöräily onnistuu hyvin melkein millä tahansa pyörällä. Käyttäjiä on siis hyvin paljon enemmän kuin vain tosiharrastajia ja tarve erilaisille reiteille on suuri. Pyörä ei ole vain harrasteväline vaan kulkuväline myös muille luonnossa liikkujille: marjastajille, luontokuvaajille, retkeilijöille tai uimaan menijöille työmatkaliikenteestä puhumattakaan. Metsässä kulkeva luontopolku toimii virkistävänä vaihtoehtona koulu-, työ- ja asioidenhoitomatkaille. (Suomen Latu 2015a.)

Maastopyöräily ei rajoitu vain kesäaikaan (kuva 6), vaan talviaikaan pyöräilijät tarvitsevat myös kunnollisia reittejä. Parhaiten talvipyöräilyyn soveltuvat paksurenkaiset läskipyörät. Muutamista kansallispuisto varta vasten tehtyjä talvipyöräilyreittejä löytyy, mutta asutuksen läheisyydessä hyvät polut syntyvät kävelijöiden ja koiranulkoiluttajien toimesta. Reittien teko on myös hyvin edullista ja helppo ylläpitää tiivistämällä uusi lumi moottorikelkalla tai sen perässä vedettävällä painolla sekä laittamalla reit-tiopasteita tarvittaviin paikkoihin. (Suomen Latu 2015a.)



Kuva 6. Maastopyöräily ei rajoitu vain kesään. (Kuva: Olli Miettinen)

3 REITTISUUNNITTELU

”**Ulkoilureitti** on kartalle ja useimmiten myös maastoon merkitty reitti, joka tarjoaa pysyvästi käyttökelpoisen ja esteettömän kulkureitin sekä mielenkiintoisen ja viihtyisän ulkoiluympäristön. Pitkiin reitteihin liittyy myös erilaisia palveluja. Liitännäisalueet, kuten levähdys-, tauko- ja yöpymispaikat, tarjoavat lepomahdollisuuden reitin varrella”. (Karjalainen & Verhe 1995, 25.)

Luonnossa liikkumista voidaan helpottaa ulkoilureiteillä. Nämä reitit sovitavat yhteen toisaalta ihmisen tarpeet ja toisaalta luonnon tarjoamia edellytyksiä. Reiteillä voidaan ohjata tehokkaasti luonnossa liikkujien toimintaa ja suojella luontoa. Hyvin suunnitellut reitit myös houkuttelevat ja kannustavat ulkoiluun ja retkeilyyn. Opetuksen ja valistamisen mahdollisuutta ei myöskään pidä unohtaa, vaan hyvä reitti opettaa luonnosta ja voi syventää liikkujan luontosuhdetta ja ymmärrystä. Taloudellista hyötyä voidaan saada retkeilyalueelle erilaisten palveluiden muodossa. Merkitty reitti sekä lisää kulkijan turvallisuutta, että poistaa eksymisen pelkoa ja helpottaa kokemattomankin retkeilijän kynnystä lähteä luontoon. (Karjalainen & Verhe 1995, 22.)

Luonnonsuojelun näkökulmasta retkeilyreiteillä on myös tärkeä merkitys. Lisääntyvä luonnossa liikkuminen voi vaarantaa luonnon monimuotoisuutta ja lisätä saastumista. Herkkiä alueita voidaan suojella ohjaamalla kulku kestävämmille paikoille. Taloudellisesti katsottuna ulkoilureittien perustaminen ja ylläpito ovat paljon halvempaa muihin liikuntamuotoihin verrattuna. Lisäksi usein samaa reittiä voivat käyttää niin kävelijät kuin maastopyöräilijät ja talvella taas hiihtolatuna. Jos käyttäjämäärät lähtevät kovaan kasvuun ja on riski erilaisille käyttäjien välisille yhteentörmäyksille, voidaan reittejä suunnitella vain esimerkiksi maastopyöräilijöiden käyttöön. (Karjalainen & Verhe 1995, 65.)

3.1 Uuden reittihankkeen vaiheet ja sisältö




Uuden ulkoilureitin perustamisvaiheiden voidaan katsoa jakautuvan alla oleviin toimenpiteisiin:

1. Uuden reitistön tai olemassa olevan reitistön kehittäminen alkaa aina tarpeesta. Reitille pitää olla kysyntää sekä selkeä teema. Käytön määrää on hyvä arvioida ennakkoon ja eri tahojen toiveet ja mahdolliset hyötymiset uudesta reitistä otetaan huomioon. Rahoituksen täytyy myös olla alustavasti selvillä.
2. Hanke käynnistyy selvittämällä mahdolliset yhteistyötahot. Laaditaan alustava aikataulu ja selvitetään käyttöoikeudet. Ryhdytään taustatietojen keruuseen, jossa selvitetään ulkoilureitin kohokohdat ja rajoitukset. Lisäksi suunnitellaan alustava linjaus reitille.

3. Kun reitin toteutusta lähdetään suunnittelemaan, valitaan reitin tarkka sijoittuminen maastoon sekä laaditaan kartat ja suunnitelmat. Rakenteiden, opasteiden ja työtavan sekä työn toteutuksen suunnittelu tehdään ja lasketaan tarkka kustannusarvio. Tarvittava rahoitus sekä käyttöoikeudet hankitaan.
4. Rakentaminen, reitin merkitseminen maastoon, karttojen teko ja esitteiden laatiminen.
5. Lopuksi huolehditaan reitin markkinoimisesta ja tietoisuuden lisäämisestä. Haetaan enemmän käyttäjiä markkinoinnin ja tuotteistamisen avulla. Tulevaisuudessa reittejä tulee myös kehittää tasaisin väliajoin. (Karjalainen & Verhe 1995, 67.)

3.2 Haastavuusluokat

Reitit on hyvä luokitella eritasoisiksi, sillä hyvät perustiedot reiteistä kertovat käyttäjälle kenelle reitit sopivat parhaiten. Kun käyttäjällä on tiedossaan reitin vaativuusluokat, on helpompi arvioida omia taitojaan, varustautua oikein ja valita itselle sopivin reitti. Näin reittien turvallisuus on myös taattu eikä kokematon retkeilijä eksy liian vaativalle reitille. Metsähallituksella on käytössään Suomen Ladun laatima (kuva 7, s. 12) ulkoilureittien luokitusjärjestelmä. Reittiluokkia on kolme: helppo, keskivaativa ja vaativa. Reittejä voidaan luokitella reittiosuuksina tai reittikokonaisuuksina. Luokituksen määrää kuitenkin aina reitin vaativin osa ja luokitus ovat voimassa vain sulan maan aikaan. Niin korkeuserot, maastonpohja kuin myös opasteet vaikuttavat reittien luokitukseen. Viitoituksen pitää olla helpoilla ja keskivaativilla reiteillä niin selkeä, että olosuhteiden ollessa normaali ei eksymisen vaaraa ole. (Metsähallitus 2017a.)

Reitin merkintä	Korkeuserot	Maastopohja	Viitoitus ja maastomerkinät	Keskimääräinen etenemisnopeus ilman kantamusta
Helppo reitti 	Korkeuseroja vähän	Pohjaltaan tasainen ja pinta on tarvittaessa pohjustettu tai varustettu pitkospuin	Selkeästi viitoitettu ja merkitty maastoon	n. 12-15 min/km
Keskivaativa reitti 	Korkeuseroja jonkin verran	Sallitaan jonkin verran vaikeakulkuisia paikkoja	Selkeästi viitoitettu ja merkitty maastoon	n. 16-20 min/km
Vaativa reitti 	Reitillä on jyrkkiä tai vaikeakulkuisia osia	Reitillä voi olla kahlua vaativa osuus	Maastossa on havaittava polku tai ura ja reitillä voi olla vähäistä viitoitusta, joten tarvitaan hyvää suunnistustaitoa	yli 21 min/km

Kuva 7. Suomen Ladun reittiluokitus. (Kuva: Suomen Latu)

Maastopyöräilyyn ei kuitenkaan ole vielä kehitetty yhtenäistä vaativuusluokittelua Suomessa. Suomen Ladun kehittämää vaativuusluokittelua voidaan pitää hyvänä pohjana, mutta se on kuitenkin tarkoitettu jalan kuljijoille. Hankaluutta esimerkiksi verrattuna muiden maiden haastavuusluokitteluun lisää se, että Suomessa monet reitistöt koostuvat hyvin erilaisista pätkistä ja monet polut ovat luonnonpolkuja. Tämä tuo hyvin paljon vaihtelua reittiin ja vaikeuttaa luokittelua. Kansainvälistä haastavuusluokittelua ei ole myöskään kehitetty, mutta esimerkiksi Yhdysvalloissa reitit ovat lähes aina rakennettu itse, joten haastavuuden määrittely on paljon helpompaa.

3.3 Merkitseminen

Ulkoilureittien opasteiden ja merkkien on oltava selkeitä ja yhdenmukaisia. Hyvin merkitty reitti ja selkeät opasteet luovat turvallisuudentuntoa ja ehkäisevät eksymistä. Lisäksi aikaa ei mene hukkaan reitin suunnan miettimiseen. Opasteet ovat tärkeitä varsinkin risteyksissä sekä reiteillä jotka menevät ristiin monien muiden reittien kanssa tai jos reittiura ei erotu selkeästi maastosta. Tärkeää on kiinnittää huomiota siihen, että opasteet voidaan lukea kaukaakin. (Karjalainen & Verhe 1995, 119.)

Reittimerkkeinä toimivat erilaiset värit ja symbolit. Näiden avulla reittiä on helppo seurata. Reittiviitat taas ohjaavat kulkijoita tietyistä pääkohteista

seuraaville pääkohteille. Ne sijaitsevat yleensä alkupisteessä ja risteyskohdissa. Viitoissa voidaan antaa tietoa jäljellä olevasta matkasta tai muuta tietoa. Tietoa reitin kohteista antavat opas- ja rastitaulut. Opastetaulu kertoo käyttäjälle reitin kokonaiskuvan, luokittelun, kuvauksen reitin merkinnöistä ja mahdollisesti arvioidun ajan reitin kestosta tunneissa. Vaikka opastaulut saavat olla omannäköisiään tulee symboleissa käyttää Suomen Standardoimisliiton standardin SFS 4424 mukaisia ulkoilun ja liikunnan merkkejä. On hyvä huomioida sääolosuhteet, kun opasteita ja merkkejä rakennetaan. Päämateriaalina käytetään maisemaan hyvin sulautuvaa puuta. Paineekyllästetty puu kestää hyvin kulutusta ja näin rakenteista saadaan yksinkertaisia, kestäviä ja helposti huollettavia. (Räsänen & Saari 2011, 18–19.)

3.4 Kunnossapito ja huolto

Jotta reitit pysyisivät vetovoimaisina ja turvallisina, on niiden huollosta ja kunnossapidosta pidettävä huolta. Reitin huoltoon ja kunnossapitoon on varauduttava jo suunnitteluvaiheessa. Huollot voidaan myös toteuttaa ostamalla palveluita yrityksiltä. Osa töistä voidaan myös toteuttaa talkootyönä. Kunnossapidon tarve vaihtelee reittityypeittäin ja reitin käytön mukaan. Tarvittavia tarkistustöitä ovat muun muassa merkkien, viitoituksen, rakennusten ja rakenteiden kunnan tarkistaminen säännöllisesti. Tarvittaessa reiteille kaatunut puusto raivataan ja polun kulutuspinna on korjattava ajoittain, jos maanpinta on kulunut liikaa. Mikäli reiteille on kasvanut näkyvyyttä haittaavaa kasvillisuutta, on nämäkin hyvä raivata pois. Käymälöiden ja yleisen siisteyden kunnosta on myös huolehdittava ja roskien kerääminen alueelta ja levähdyspaikoilta on tärkeää. (Karjalainen & Verhe 1995, 71, 177–178.)

3.5 Metsähallituksen asiakasturvallisuus

Metsähallituksen asiakasturvallisuuden kolme tärkeintä osa-aluetta ovat riskien tunnistaminen ja toimenpiteet niiden ehkäisemiseksi, velvollisuus huolehtia reittien ja rakenteiden käyttökunnosta sekä käyttäjien riittävä informointi. Turvallisuusasiat otetaan hyvin huomioon, kun reittejä suunnitellaan ja huolletaan. Asiakasturvallisuuden toimintamallit on lähtökohteisesti myös nivelletty muuhun toimintaan toimivuuden varmentamiseksi ja tehokkuuden parantamiseksi. (Metsähallitus 2013, 5.)

Maastopyöräilyn turvallisuutta voidaan verrata tavalliseen retkeilyyn, mutta lajista löytyy myös uusia riskejä. Aloittelija voi tehdä virheitä arvioidessaan omia taitojaan tai kokemustaan, varusteet tai ennakkosuunnittelu voivat olla puutteellisia, pyörä ei sovellu maastoon tai on heikossa kunnossa tai olosuhteisiin nähden ajetaan liian vauhdikkaasti. Suojelualueilla painopiste onkin rauhallisella retkeilyllä maastopyörällä. Niin maastossa

kuin ennakkoinformaatiossakin on tärkeää olla tietoa alueen käytön rajoituksista tai reittisuosituksista ja hoito- ja käyttösuunnitelmalla ohjataan maastopyöräilyn kehittämistä. (Metsähallitus 2013, 28.)

Kokenut maastopyöräilijä kykenee miettimään reitin soveltuvuutta itselleen tavallisen reittisuositusten mukaan, vaikka Suomessa omaa luokkaa maastopyöräilylle ei olekaan. Polun laatu, rakenteiden kunto ja käytettävyyys, nousut ja laskut ovat tärkeää tietoa pyöräilijälle. Pyöräilyä vältetään ohjaamasta reiteille, joilla kulkee paljon patikoijia. Lisäksi vältetään helposti kuluvia kohtia maastossa. Maastopyöräily voidaan ruuhkaisissa paikoissa ohjata omille reiteilleen. ”Maastopyöräilijän etiketti” antaa ohjeita huomaavaiseen maastopyöräilyyn ja sen löytää Suomen Ladun internetsivuilta tulostettavaksi ja jaettavaksi esimerkiksi pyöräilytapahtumiin. (Metsähallitus 2013, 28.)

3.6 Reittijulkaisut

Maastopyöräilyreittitietoa on paljon saatavilla erilaisilla internet sivuilla. Reittien etsiminen on helpottunut huomattavasti paperisiin karttoihin verrattuna ja monesti kartat ovat saatavilla monille eri alustoille kuten älypuhelimille. Selvää on, että reittien päivittäminen ja muokkaaminen ovat huomattavasti kätevämpiä kuin fyysisten karttojen.

Tietoa reiteistä ja reittikuvauksia julkaisevat niin kunnat, jotka tarjoavat virallisia, ylläpidettyjä ja merkittyjä reittejä, kuin myös yksittäiset harrastajat eri reittisivustoilla. Tarjolla on myös kännykkä sovelluksia, jotka tarjoavat sosiaalista kanssakäymistä harrastajien kesken. Sovellus mittaa ja tallentaa kuljetun matkan ja ajan tietokantaan. Näin muut alueen harrastajat voivat löytää uusia reittejä lähiympäristöstään ja vaikka kilpailla paremman ajan saamiseksi muiden kanssa.

Ongelmana on, että vielä ei ole saatavilla yhtä, kaikkia reittejä yhteen koavaa sivustoa, vaan reitit ovat hajallaan monilla eri sivuilla. Metsähallituksella on oma retkikartta.fi palvelunsa, josta näkee kaikki Metsähallituksen ylläpitämät merkityt ulkoilureitit. Monet maastopyöräily reitit taas löytyvät harrastajien itse ylläpitämiltä sivuilta. Näissä epävirallisissa reiteissä kuitenkin piilee se vaara, että reittitiedoissa voi olla puutteita tai ne eivät pidä enää ollenkaan paikkaansa.

4 EVON RETKEILYALUE

Evon retkeilyalue sijaitsee noin 50 km matkan päässä Hämeenlinnan kaupungista. Vuonna 1994 perustetun retkeilyalueen pinta-ala on 47 km² ja se sijaitsee sekä Hämeessä Hämeenlinnan kaupungissa, että Padasjoen kunnassa. Padasjoentie (nro 53) kulkee alueen vierellä. (Metsähallitus n.d.a)

Kokonaisuudessaan Evon alue sisältää valtion retkeilyalueen, luonnonsuojelualueita, Hämeen ammattikorkeakoulun (tästä eteenpäin HAMK) Evon opetusmetsän ja Hämeenlinnan kaupungin Taruksen retkeilyalueen. Metsiä alueella hoidetaan kestävästi huomioiden luonto- ja maisema-arvot. Retkeilyreittien ja rakenteiden huollosta vastaa pääosin Metsähallituksen luontopalvelut. (Metsähallitus n.d.a)

4.1 Evon reitit ja palvelut

Evolta löytyvät reitit jokaiselle, pienemmistä 2-4 km pituisista lukuisista luontopoluista aina vuonna 1987 perustettuun, 70 km pitkään Ilvesvaellusreitistöön asti. Ilvesvaellusreitistä on helppo valita pienempiä itselle sopivanmittaisia reittejä. Reitien varrelta löytyy laavuja ja niistä tulenteleopaikat. Yöpyminen on mahdollista laavuilla, vuokrattavissa mökeissä tai teltassa. Lyhyemmillä luontopoluilla on kävijän mahdollisuus ihastella aarnimetsää, nähdä liito-oravia ja purotaimenia, kokea jääkauden työtä Syrjäalusien 160 m korkeudessa harjupolulla, kulkea savottapolku tutustuen alueen erakkoasujien oloihin ja savottojen satavuotiseen historiaan vuosina 1850 – 1950. Kävijän on myös mahdollisuus testata omat kykynsä metsänarvioimisessa pysyvällä metsätaitoradalla. Pysäköiminen on helppoa Evon 13 pysäköintialueilla, joita löytyy luontopolkujen lähtöpisteiden kohdalta. (Metsähallitus 2017b)

Evolla on mahdollisuus liikkua luonnossa monipuolisesti. Vuokrattavissa olevilla kanooteilla voi tutustua alueen järviin. Kalastus on mahdollista suositulla Niemisjärvellä kuin myös muilla alueen järvillä, joista osa tosin on tutkimuskäytössä eikä kalastus näin ollen ole sallittu. Patikointi, juoksu, talvella hiihtäminen ja lumikenkäily kuuluvat Evon harrastusmahdollisuuksiin. Maastopyöräily on sallittu jokamiehen oikeudella. Leirialueita on Evolla kaksi ja ne ovat tarkoitettu pääasiassa ryhmille. Lisäksi Niemisjärveltä löytyy liikuntaesteisille esteetön tulipaikka, onkilaituri ja inva-wc. (Metsähallitus 2017c)

4.2 Paikallisia Luontomatkailuyrittäjiä

HAMK tarjoaa erilaisia luontomatkailupalveluita Evolla. Evokeskuksesta löytyvät kartat ja pientuotteet. Tarjolla on retkeilyneuvontaa ja opastusta. Ammattikorkeakoulu myös tarjoaa opastettuja retkiä ryhmille. Evokeskuksesta voi myös vuokrata kanootteja. Koulun ruokalassa voi arkisin nauttia

lounasta ja kahvilassa on tarjolla virvokkeita ja makeisia. Maksuttomia telttailualueita löytyy Valkea Mustajärveltä, Niemisjärveltä ja Koverolta. Alueelta löytyy 11 laavua ja kolme varauslaavua. Varattavana on myös niin savusauna kuin tavallinenkin sauna. HAMK vuokraa Rahtijärven kämppää, Hämeenlinnan kaupunki Kelkutteen kämppää ja Kristian kaskenpolttajan torppaa. Metsähallitus taas vuokraa Onnin majaa ja Käenpesä- nimistä laavukämppää. Lomarenkaan kautta voi myös vuokrata Villin Pohjolan eräkämppiä. Lisäksi Evon kampuksella on mahdollista kesäisin majoittua opiskelija-asuntoloihin. (Metsähallitus 2017c)

Evon retkeilyalueella sijaitsevien Ruuhijärven ja Syväjärven alueella toimii Evon Luonto niminen yritys vuokraa kohteita niin majoitus-, kokous-, kuin virkistyskäyttöönkin. Rauhallisessa ympäristössä voi nauttia erämaan hengestä ilman häiriötekijöitä. Syväjärvellä on hyvä mahdollisuus kalastaa istutettuja lohikaloja ja molemmista kohteista pääsee suoraan retkeilemään ja patikoimaan. (Evon Luonto n.d.a)

Evon Luonto tarjoaa myös erilaisia luontoretkiä, muun muassa Luontoreippailu ja Luonto Lautasella. (Evon Luonto n.d.b) Lisäksi vuokralla on kaikenlaisia vuokravälineitä, kuten Kickbike tai Fatbike päivän tai viikonlopun vuokrahinnalla. (Evon Luonto n.d.c)

Lisäksi eri yhteistyötahojen tarjoamia palveluita on saatavilla Evon retkeilyalueella. Opastettuja retkiä tarjoavat muun muassa Best Lake Nature Adventures Oy, Enicare Oy, Fenix Ohjelmapalvelut Oy, Gegwen Getaways, Haukankallio Oy, Professional Guide Services ja Seikkailusyke Oy. Lisäksi monet edellä mainituista vuokraavat kalustoa ja tarjoavat majoitusta sekä muita palveluita. Kaikilla on yhteistyösopimus Metsähallituksen kanssa ja ne toteuttavat kestävän luontomatkailun periaatteita. (Metsähallitus 2017d.)

5 TYÖN TOTEUTUS

Idea maastopyöräily aiheisesta opinnäytetyöstä syntyi syksyllä 2016 ja pienen ohjaajan kanssa käydyn palaverin jälkeen oli selvää, että työn pitäisi sisältää reittisuunnittelua. Oppilaitoksen kehotuksesta otin yhteyttä Metsähallitukseen ja esitin idean, että kartoittaisin Evon luontopoluilta maastopyöräreittejä, jotka olin itse kokenut hyvin maastopyöräilyyn soveltuviksi. Nämä reitit ja niiden julkaiseminen voisi innostaa muita pyöräilijöitä löytämään Evon. Käsitystä siitä, kuinka suosittu Evo on maastopyöräilijöiden keskuudessa ei alkuvaiheessa ollut. Evon välimatka lähimmistä isoimista kaupungeista, Lahdesta ja Hämeenlinnasta, on noin 50 kilometriä. Niinpä Evolle on lähdettävä varta vasten ajamaan ja tämän takia Evo ei ole toistaiseksi nauttinut hirveän suurta suosiota maastopyöräilijöiden keskuudessa.

Metsähallitus lähti mukaan opinnäytetyöhön tilaajaksi, mutta työn toteutuksesta esitettiin omat toiveet. Maastopyörä reitit voitaisiin suunnitella täysin omille poluilleen ja rakentaa alusta asti. Valmiiksi suunnitellut ja merkityt reitit olisivat varmasti hyvä vetonaula Evon retkeilyalueen kehittämisessä. Lisäksi pohdittaisiin kustannuksia, majoitusta, pyörän huoltoa ja pesua. Työ vaatisi siis muiden harrastajien apua, sillä itseltä ei kokemusta maastopyöräilystä niin paljon ollut, että täysin koskemattomaan luontoon voisi lähteä kartoittamaan ja suunnittelemaan reittejä. Otinkin siis yhteyttä Suomen Latuun ja sainkin neuvoja ja reittisuunnitelmia Evon alueesta, mutta kaikki suunnitelmat koskivat jo valmiita luontopolkuja. Lisäksi yhteyshenkilöllä oli kova kiire oman projektin kanssa, joten ajankohta oli huono.

Seuraavaksi vuoden 2017 alussa otin yhteyttä Tawast Cycling Clubiin, josta tarjottiin apua. Pienen palaverin jälkeen todettiin kuitenkin, että vuoden-aika maastopyöräilyreittien suunnitteluun oli huonoin mahdollinen. Lumipeite talvella teki maastotyöt ja kartoittamisen mahdottomaksi. Keväällä puolestaan sade ja maaston mutaisuus tuovat mukanaan omat haasteensa, eikä reittien testaaminen ja rakentaminen ole mielekäästä. Lisäksi tavoitteena on valmistua keväällä 2017, joten aikaa työn tekoon ei tulevana kesänä olisi ollut. Niinpä tavoitteesta uusien reittien rakentamisesta tämän opinnäytetyön osalta oli luovuttava.

Reittien suunnittelu jouduttiin siirtämään siis täysin valmiisiin luontopolkuihin eli palaamaan alkuperäiseen suunnitelmaan. Apuna reittien kartoittamisessa käytettiin niin muiden harrastajien antamia suunnitelmia, kuin myös internetin reittijulkaisuista löytyviä GPS-jälkiä. Tavoitteena on suunnitella kolmen eri haastavuusluokan reittiä eli haastava, keskivaikea ja kaksi helppoa reittiä. Toinen helpposta reitistä keskittyy koko perheen pyöräilyreittiin ja reitin varrelta löytyy tulenteko- ja laavupaikkoja. Toinen reitistä taas keskittyy alueen kiertävään peruskunto lenkkiin, joka kulkee pääasiassa metsäautoteitä pitkin.

5.1 Työn suunnittelu

Opinnäytetyön tavoite on suunnitella kaksi maastopyöräilyreittiä ja kaksi tavallisillakin polkupyörillä ajettavaa reittiä. Toinen reitti pyritään suunnittelemaan alueen ympäri niin, että halutessaan voi käyttäjä oikaista lyhyempää reittiä takaisin lähtöpisteelle eli Evokeskukselle.

Keskivaativa reitti vaatii jo maastopyörän ja lajin perusteiden hallitsemista. Reitti pyritään suunnittelemaan sopivan pitkäksi sisältäen mahdollisimman paljon luontopolkuja. Reitillä voi olla muutama teknisempi pätkä. Reitti tukeutuu myös vahvasti metsäautoteihin.

Haastava reitti kulkee harjualueen läpi ja sisältää paljon teknistä kivikkoa ja luontopolkua. Jyrkkiä nousuja ja laskuja sisältävää reittiä ei suositella aloittelijoille. Reitillä on osuuksia, joilla voi joutua taluttamaan pyörää.

Kaikki reitit tullaan suunnittelemaan valmiille luontopoluille ja rengasreiteinä. Reiteille tullaan suosittelemaan kulkusuuntaa.

Tietoa potentiaalisista reiteistä etsitään internetin reittipalveluista kuten jälki. FI:stä. Lisäksi Suomen Ladun Tiina Riikoselta saatuja suunnitelmia hyödynnetään. Paljon reittien valintaan vaikuttavat myös oma paikallistuntemus alueesta ja hyväksi koetut osuudet.

Kaikki reitit suunnitellaan ArcMapilla ja tehdään alustavat kartat. Kun reitit ovat kartalla aloitetaan maastotyöt. Maastotyöt pyritään tekemään ja reitit testaamaan pyörällä, mutta tarvittaessa reiteistä kierretään osuuksia jalkaisin. Maastotöissä saadaan selville, mikäli reitteihin on tarve tehdä muutoksia.

5.2 Teorian kirjoittaminen

Opinnäytetyösopimus allekirjoitettiin tammikuun alussa ja samalla aloitettiin teoriaan perehtyminen. Teoriaa maastopyöräilystä löytyy jonkin verran, mutta Suomen Latu on tuottanut ja koonnut hyvin keskeistä tietoa maastopyöräilystä sivuilleen. Lisäksi muutamia englannin kielisiä teoksia löytyi kirjastoista. Teoriassa perehdyttiin maastopyöräilyyn soveltuviin pyörätyyppeihin, mitä maastopyöräily on ja mitä sen harrastamiseen tarvitaan. Maastopyöräreittien luonteeseen oli hyödyllistä tutustua myös. Itse maastopyöräilyreittien suunnittelusta ei Suomen Latua lukuun ottamatta juuri tietoa löytynyt.

Reittisuunnittelun teoriassa perehdyttiin reittien suunnittelussa keskeisiin asioihin kuten ulkoilureittisuunnitelman sisältöön, reittien merkitsemiseen, huoltoon ja henkilöturvallisuuteen.

Lisäksi perehdyttiin Evon alueen toimijoihin, joilta käyttäjät saavat majoitus palvelua ja voivat vuokrata välineitä kuten maastopyöriä. Tämän lisäksi

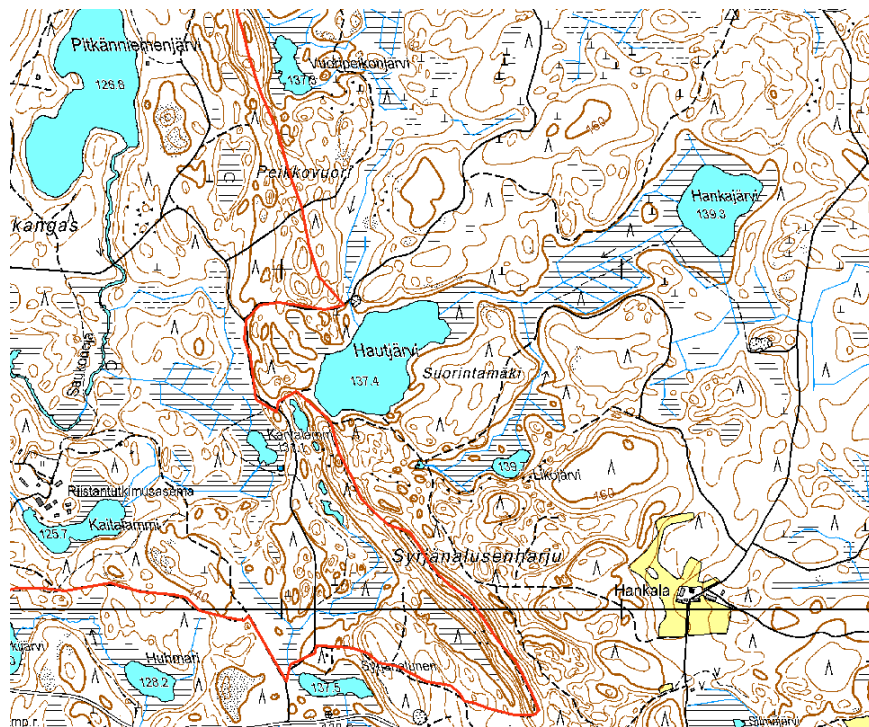
käsiteltiin jokamiehenoikeuksia ja maaston kulumista, sillä reiteillä on harjualueita, jotka varmasti houkuttelevat pyöräilijöitä testaamaan taitojaan, mutta joissa maaston kuluminen on mahdollinen huolenaihe.

Erilaisiin mahdollisuuksiin pyörän pesu- ja huoltopaikaksi tutustuttiin myös ja pohdittiin näiden soveltuvuutta Evolle.

5.3 Karttaluonnokset

Jokaisesta reitistä tehdään alustavat kartat ArcMapilla. Karttoihin digitoidaan reitit suoraan käyttäen apuna omia luonnoksia. Reittien kiertämistä GPS-laitteen kanssa ei koettu tarpeelliseksi, koska reitit kulkevat suuremaksi osaksi valmiita karttoihin merkittyjä polkuja pitkin. Osa poluista ei tosin näy kartassa, mutta apuna käytetyissä kartoissa ne näkyvät. Näin reitin kulku on helppo löytää maastokartan karttamerkkien avulla myös puutteellisesta kartasta. Karttaluonnokset eivät sisällä tietoa muuta kuin itse reitin kulusta. Taukopaikat, lähtö ja saapumipaikat sekä opastaulujen paikat merkitään lopulliseen, valmiiseen tilaajalle toimitettavaan karttaan.

Haastavan reitin suunnittelu kartalle oli nopeaa, eikä reittiin välttämättä tule juuri muutoksia mahdollisten maastotöiden jälkeen. Reitissä yhdistyvät aiemmat itse hyväksi todetut osuudet, sekä internetin reittijulkaisuista saadut tiedot. Lisäksi reitti sisältää teknisesti haastavia harjualueita (kuva 8), joiden mukaan saaminen reittiin on lähes välttämättömyys.



Kuva 8. Taitoja koettelevat harjualueet Syrjäalusella. (Kartta: Maanmittauslaitos 2017).

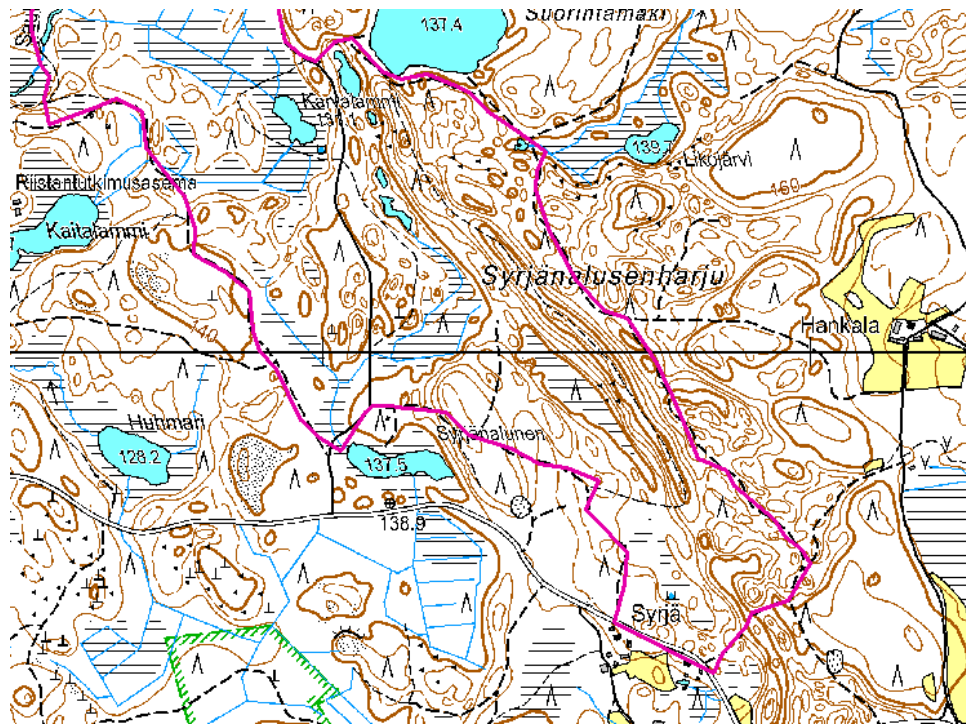
Keskivaikean reitin (kuva 9) suunnittelu taas on paljon haastavampi. Evon alueelta ei ole saatavilla paljon valmiita reittijulkaisuja maastopyöräilyn harrastajilta. Lisäksi selkeän ja hyvän kokonaisuuden luominen on haasteellista. Jokainen jo kauemmin maastopyöräillyt haluaa ajaa mieluummin kapeilla luontopoluilla, kuin metsäautoteillä. Evolla pelkistä luontopoluista koostuvan reitin suunnittelu on hyvin haasteellista, joten keskivaikeaan reittiin tulee paljon myös metsäautoteitä.



Kuva 9. Keskivaikean reitin alku- ja loppupiste. (Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

Keskivaikeasta reittiluonnoksesta löytyy lisäksi kohtia, jotka olisi hyvä käydä tarkistamassa maastossa. Reitin loppuosa tukeutuu luontevasti haastavamman reitin loppuosaan.

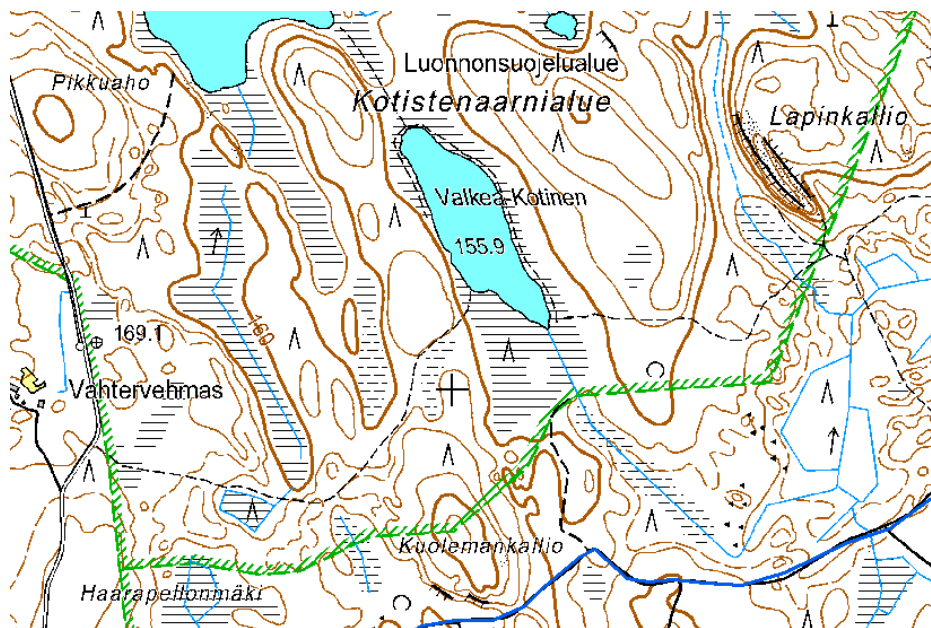
Helppojen reittien suunnitleminen kartalle on melko simppeä, tarkoitus on saada mahdollisimman monta laavaa/ tulipaikkaa reitille. Reitit tukeutuvat pitkälti metsäautoteihin ja ne on pystyttävä ajamaan, vaikka koko perheen voimin. Maisemalliset arvot (kuva 10, s. 21) ovat näillä reiteillä tärkeitä.



Kuva 10. Perhelenkki kiertää Syrjänselän helppoa tietä pitkin.
(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

Perhelenkin reittiin ei myöskään tule luultavasti muutoksia, mutta joitakin kohtia on tarkastettava maastotöillä. Reitti pitää pystyä kulkemaan tavallisella polkupyörällä mahdollisimman paljon.

Viimeinen suunniteltava reitti (kuva 11) on myös luokiteltu helpoksi. Reitin tarkoitus on kiertää alue ja toimia peruskuntolenkinä, josta on mahdollista oikaista halutessaan lyhyemmän lenkin. Reitti tukeutuu metsäautoteihin ja sisältää muutaman mahdollisen levähdyspaikan.



Kuva 11. Kuntolenkki ohittaa Kotistenaarnialueen. (Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

Kaikkien reittien lähtöpiste on Evokeskus, sillä sieltä löytyvät sekä hyvät pysäköintipaikat, että kahvilapalvelut. Reitit kulkevat myös lähellä vuokrattavia kohteita, joten jokaisen reitin voi myös aloittaa haluamastaan kohdasta.

5.4 Maastotyöt

Maastotöiden kannalta vuodenaika ei ole ollut paras mahdollinen. Talvella maastotöitä ei pystytty tekemään ja keväällä Evolla on satanut lunta tiuhaan tahtiin tehden sekä säästä hankalan, että maastosta märän ja mutaisen. Reitit oli tarkoitus käydä yhdessä alan harrastajan kanssa läpi, mutta sää ja aikataulut eivät menneet tällä kertaa yksin.

Monet paikoista ovat entuudestaan selvillä ja tuttuja, mutta jokainen reitti ajettiin kuitenkin läpi työn tekijän toimesta ja samalla tehtiin havaintoja mahdollisista korjauksista. Reittien suunnitelmat tukeutuvat täysin muiden harrastajien Evolta keräämään tietoon ja reittiehdotuksiin, sekä omiin aikaisempiin opiskeluajan aikana karttuneisiin tietoihin, ajatuksiin ja kokemuksiin.

Maastossa saatiin tietoa reittien haastavuudesta ja toimivuudesta. Keski- vaikealla reitillä tuli heti selväksi, että Niemisjärven ympäri ajateltu reitti osoittautui liian haastavaksi kivikoksi. Niinpä tämä osuus jätettiin pois lopullisesta reitistä. Lisäksi reitille lisättiin luontopolkuosuuksia, jotka ovat haastavuudeltaan reittiin sopivia. Reitille lisättiin pitkospuuosio, joka haastaa omalla tavallaan ja on mielekästä ajettavaa. Kalliojärven ympäri kul-

keva pitkospuuosio lisättiin myös, mutta maastotöiden aikaan pitkospuiden uusiminen oli käynnissä, joten järven ympäri kulkeva reitti on ajokelvoton ennen uusia pitkospuita.

Perhelenkkiin tehtiin myös muutoksia maastokäynnin jälkeen. Vaikka reitti kulkeekin mahdollisimman helppoja reittejä, se sisältää myös pieniä luontopolun pätkiä, joilla on juuria ja pieniä kiviä reitillä. Osa näistä luontopoluista eivät ole ajettavissa tavallisilla pyörillä. Nämä hankalammat kohdat poistettiin reitistä ja reitin kulku siirrettiin metsäautoteille. Reitillä pärjää hyvin tavallisella pyörällä, mutta on suositeltavaa välttää kaikkein ohutrenkaisimpia pyöriä. Täysin jäykkä maastopyörä tai retkipyörä toimii reitillä parhaiten. Karttaan merkittiin myös kaikki oikaisumahdollisuudet, sillä reitti voi olla perheen pienimmille liian pitkä kokonaisuudessaan.

Peruskuntolenkkiin ei muutoksia tullut, vaan reitti toimii hyvin sellaisenaan ja tarjoaa mahdollisuuden tutustua Evon retkeilyalueen eri nähtävyyksiin kuntoilun lomassa.

Haastavaan reittiin ei myöskään ole tarvetta tehdä muutoksia. Haastavalla sekä keskivaikealla reitillä on kuitenkin harmittavan paljon kaatuneita puita polun päällä.

5.5 Karttojen viimeistely

Kaikki lopulliset kartat tehtiin ArcMapilla, ja karttoihin merkittiin nuotipaikat, lähtö- ja maalipaikat sekä muut tarvittavat karttamerkinnot kuten huussit. Reitit on pyritty kuvaamaan mahdollisimman selkeillä väreillä, jotta ne erottuisivat kartasta hyvin, eikä epäselvyyksiä tulisi. Reittiin lisättiin oikaisumahdollisuuksia, jotka auttavat käyttäjää suunnittelemaan itselle sopivan pituisen reitin.

5.6 Reittien merkkkaus ja haastavuusluokat

Metsähallituksella on oma tapansa merkata maastopyörä reitit. Suunniteltuja reittejä ei kuitenkaan tulla vielä Metsähallituksen toimesta merkitsemään maastoon. Reittien merkkauksessa tärkeimmät asiat ovat kuitenkin merkkien selkeys ja riittävä määrä. Varsinkin risteyksien kohdalla merkkien on oltava hyvin selkeitä siinä, mihin suuntaan reitti jatkuu.

Haastavuusluokittelussa ei ole käytössä Suomessa koko valtakunnan kattavaa järjestelmää maastopyöräilyyn. Niinpä tämän opinnäytetyön reitit on luokiteltu Suomen Ladun haastavuusluokittelua mukaillen. Haastavuutta on arvioitu siten, että kuinka paljon teknistä osaamista reitti vaatii. Kaikki reitit ovat lähes yhtä pitkiä, joten haastavuusluokittelussa ei ole huomioitu reittien pituutta. Teknistä haastavuutta on arvioitu oman kokemuksen perusteella, sekä vertailulla muihin maastopyöräily kohteisiin.

Keskivaikea reitti on mahdollista ajaa, vaikka kuski olisi kokemattomampi, kunhan haastavimmat kivikot talutetaan pyörää. Reitti sisältää teknisiä osuuksia, mutta myös paljon helpompaa ajettavaa polkua ja metsäautoiteita. Verrattuna haastavaan reittiin, keskivaikea reitti ei sisällä jyrkkiä nousuja tai laskuja.

Haastavalla reitillä kokemattomampi kuski voi joutua taluttamaan pitkiäkin matkoja, joten haastavaa reittiä suositellaan vain erittäin kokeneille kuskeille, joilla on hyvä kunto ja paljon teknistä osaamista. Haastavuus luokittelulla pyritään ehkäisemään omiin taitoihin nähden liian vaikeaa reittivalintaa. Liian vaikeaa reittiä ei ole mielekästä ajaa, kun joutuu koko ajan nousemaan pyörän selästä ja vaarana ovat myös kaatumisesta johtuvat loukkaantumiset.

Reittien haastavuuden luokitteluun on Suomessa kuitenkin oltava koulutuksen saanut virallinen luokittelija, joten tämän opinnäytetyön reittien luokittelu on enemmänkin vain suuntaa antava kuin virallinen.

5.7 Pyörien pesupaikka ja paineilmapiste

Koska pyörät kuraantuvat varsinkin hiemankin märemmissä maastoissa helposti, on niiden puhtaudesta pidettävä huolta. Maastopyörä on hyvä pestä jokaisen lenkin jälkeen, sillä rasva ja lika muodostavat yhdessä seoksen, joka kuluttaa pyörän eri osia. Puhdas pyörä on myös heti valmis seuraavan päivän koitoksiin ja turvallinen.

Yksinkertaisimmillaan pyörien pesupaikaksi soveltuu paikka, jossa on vettä saatavilla letkusta ja kaivo, johon likavesi valuu sekä mahdollinen järjestelmä rasvan ja muiden aineiden käsittelyä varten. Jokin harja/ pyörän harjasetti toimii hyvin pyörää pestessä. Lisäksi tarvitaan jotain pesuainetta, jolla lika ja rasva irtoavat. Lisäksi paikalla olisi hyvä olla tuki, johon pyörän saa nojaamaa pesun ajaksi.

Kun kävijämäärät ovat sitä luokkaa, että pyöräilijöitä käy aktiivisesti runsaasti, on hyvä panostaa katettuun pesupaikkaan, joka on helppo pitää järjestyksessä. Tällainen katettu pesukoppi voisi olla kooltaan 6m². Kopista löytyisi vesiletku ja ripustin, johon pyörän voi ripustaa pesun ajaksi. Muita tarvittavia välineitä löytyisi helposti saatavilla hyllystä. Pesuaine, rasvanpoistaja, pesuharjat eri pyörän osille ja pyyhe pyörän kuivaamista varten olisivat käyttäjien saatavilla. Rakentaessa on otettava huomioon materiaalit, jotka kestävät jatkuvaa kastumista. Lisäksi pitäisi pohtia mahdollista il-kivaltaa. Valitettavaa on, että irrallaan lojuvat pesuharjat ym. voivat hävitä helposti. Pesupaikka pitäisi saada suljettua aina kun käyttöä ei ole.

Pyörien pesuun on myös viime aikoina ilmestynyt uusia keksintöjä. Esimerkiksi Saksassa cycleWASH- niminen yritys on kehittänyt polkupyörän pesulaitteen. Laite toimii samalla periaatteella kuin autopesu, mutta pienem-

mässä koossa. Laite mahtuu farmariauton tavaratilaan. Pesu kestää kolmesta viiteen minuuttia, mikä on nopea aika verrattuna pyörän käsin pesemiseen. Laite on myös hyvin ympäristöystävällinen ja käyttää vain puoli litraa vettä yhdessä pesussa. Lisäksi laite kerää kaiken likaveden talteen ja huomioi näin hyvin luontomatkoilun kannalta tärkeitä ympäristöarvoja. Koneen selkeitä etuja esimerkiksi rakennettuun pesukatokseen ovat liikuteltavuus, helppokäyttöisyys ja ympäristöystävällisyys. Laite on siis liikuteltavissa sopivaan paikkaan helposti. Evon retkeilyalueella tällaisesta laitteesta voisi olla hyötyä ja esimerkiksi ilkeältä ongelma olisi helppo ratkaista lukitsemalla laite yön ajaksi varastoon. (cycleWASH 2017).

Polkupyörien huoltopisteitä varten kehitettyjä laitteita on myös tullut markkinoille. Suomalainen Bfix niminen yritys on kehittänyt teräsrunkoisen telineen, jossa kaikki tarvittavat työkalut ovat kiinni vaijerilla. Näin työkalut eivät lähde käyttäjien mukana kotiin vaan palvelevat myös seuraavaa käyttäjää. Lisäksi työkalut pysyvät järjestyksessä. Tolppa toimii telineenä, joten pyörän saa kätevästi ilmaan huollon ajaksi. Varsinkin maastopyöräilyssä kaluston rikkoutuminen tai vioittuminen on mahdollista jokaisella lenkillä. Niinpä tämän tyyppinen yksinkertainen huoltopiste toisi mukavuutta ja turvaa käyttäjille. Huoltopistettä tukisi hyvin paikalla oleva varaosien myyntipiste, josta uuden osan saa kätevästi rikkoontuneen tilalle. Renkaat vaativat myös aika ajoin lisää ilmaa, joten pesupaikan yhteydestä olisi hyvä löytyä perinteinen pyöräpumppu, joka on riittävä maastopyörän renkaiden täyttämiseen. Esimerkiksi Bfixistä tällainen löytyy sisäänrakennettuna. (BFIX Oy 2017).

6 REITTIKUVAUKSET

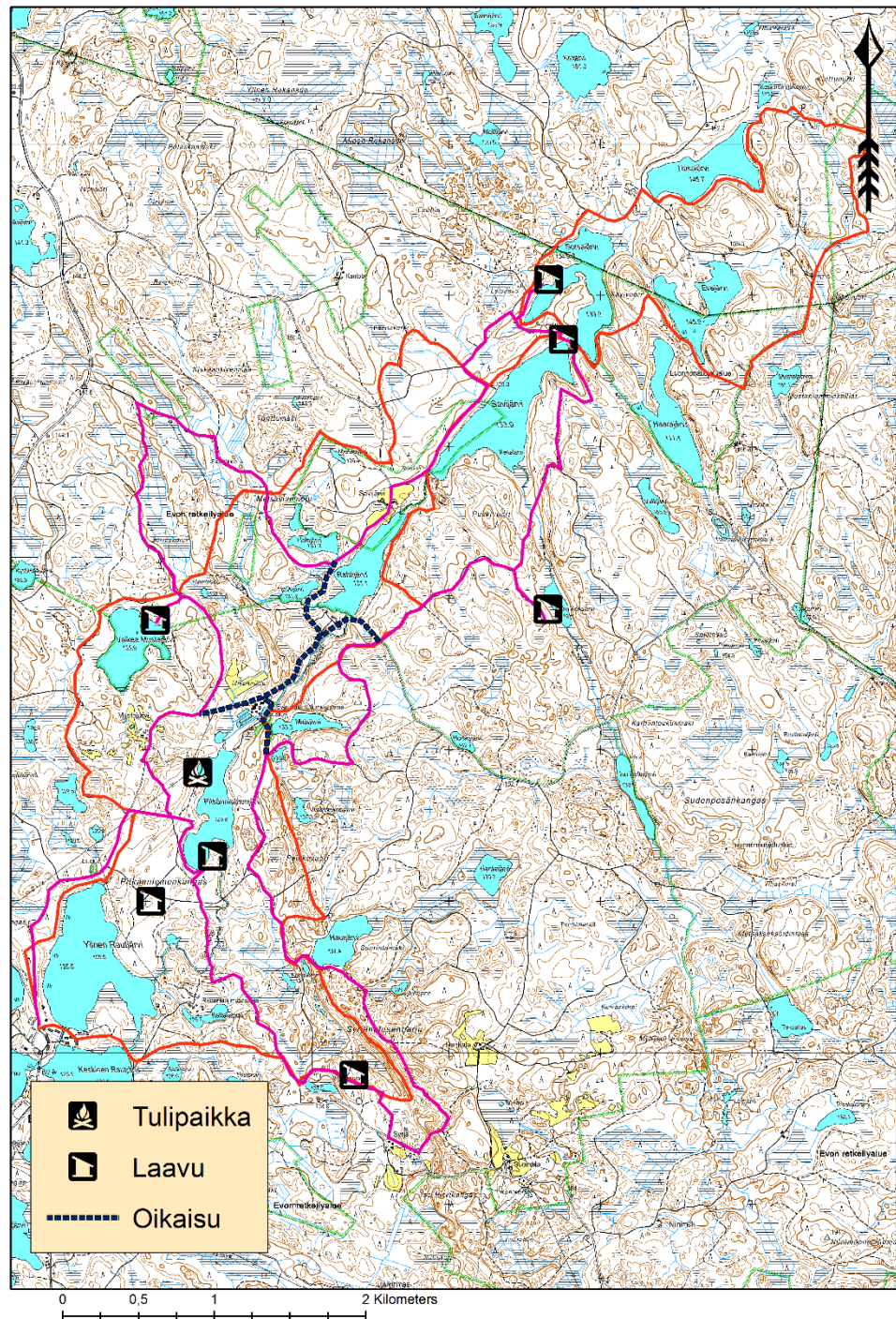
Reittikuvaukset antavat yksityiskohtaisempaa tietoa reiteistä, kuin pelkkä kartta antaa. Kaikista reiteistä on kirjoitettu lyhyt reittikuvaus, josta ilmenee reitiltä löytyviä erityispiirteitä sekä huomioitavia asioita.

Haastava reitti (liite 1) lähtee Evokeskukselta ja suuntaa heti kohti Syrjänalusenhajua. Reitin alkuvaihe kulkee pitkin pururataa, kunnes päästään harjun päälle vievälle luontopolulle. Harjupolku on hyvin kivikkoisen ja näin ollen vaatii hyvää teknistä osaamista. Lisäksi reitille osuu muutama jyrkempi lasku. Harjulta laskeuduttaessa saavutaan suoraan Hautjärven rantaa, josta voi jatkaa matkaa suoraan tai pysähtyä ihastelemaan majavien aikaansaannoksia. Reitti jatkuu lyhyen metsäautotie pätkän jälkeen kohti Peikkovuorta, jolla on luvassa lisää hyvin teknistä kivikkoa. Tästä reitti jatkuu vanhan kalantutkimusaseman kupeesta Majajoen vieressä kohti Rahtijärveä. Rahtijärveltä alkava polku on aluksi helppoa ajettavaa, mutta lisää hyvin teknistä ja haastavaa kivikkoa on luvassa. Reitti suuntaa kohti Sorsakolua, josta löytyy myös tulipaikka taukopaikaksi. Sorsakolulta on mahdollisuus jatkaa matkaa takaisin kohti Evokeskusta tai sitten tehdä vielä lenkki retkeilyalueen pohjoispuolelle. Lenkki palaa Sorsakolulle ja matka jatkuu kohti Valkea Mustajärveä, josta löytyy myös tulipaikka. Valkea Mustajärven jälkeen reitti jatkuu lähinnä metsäautoteinä, mutta Pitkänniemenkankaan jälkeen päästään vielä nauttimaan lyhyestä pyrähdyksestä vauhdikkaalla luontopolku pätkällä. Kaikkiaan reitille kertyi pituutta 26 km.

Keskivaikeaksi nimetyn reitin (liite 2) kulku suuntaa kohti pohjoista, Rusthollinkankaalle. Luontopolku kulkee metsätaitorataa pitkin ja ylittää ison tien suunnaten kohti Luutajokea. Luutajoen silta on hyvin liukas varsinkin märkään aikaan. Onkimankankaalta suunnataan Niemisjärvelle vievälle luontopolulle. Luontopolulta löytyy myös pitkospuita, jotka märkinä ovat hyvin liukkaat. Padasjoen tien ylityksen jälkeen seuraa pieni polkupätkä, jonka jälkeen on varauduttava haastavaan kivikkoon, jonka voi joutua tahtuttamaan. Reitillä on tämän jälkeen kaksi vaihtoehtoa, joko suunnata luontopolulle, joka on haastavaa kivikkoa, tai kiertää metsäautotietä pitkin. Puolivälistä lähtien luontopolku on helpompaa ajettavaa. Reitti jatkuu metsäautoteitä pitkin, mutta siirtyy luontopoluille välistä. Loppuosa luontopolusta kulkee pitkospuita pitkin, kunnes saavutaan Niemisjärville. Reitti jatkuu Niemisjärviltä ja suuntaa pohjoisen Kalliojärveä kohti. Kalliojärven laavulle suuntaava osuus on aluksi metsäautoteitä, siirtyen luontopolun pätkälle ja loppuosa jatkuen metsäautoteitä pitkin. Kalliojärven laavulla on hyvä pitää tauko ja käydä vaikka uimassa. Reitti suuntaa etelään vievälle pitkospuuosuudelle. Sitten seuraa nousu kallion päälle. Reitti kallion päällä on ajoittain teknisesti haastavaa. Kalliolta laskeutumista seuraa luontopolku osio, jota seurataan metsäautotielle saakka. Tietä jatketaan aina Iso Ruuhijärvelle saakka. Reitti ohittaa Iso Ruuhijärven vuokrakämpän, ja suuntaa järven viertä seuraavaa luontopolkua. Vuorossa on reitin pisin

luontopolku osuus ja loppuosa ennen Padasjoentietä on vauhdikasta, teknistä osuutta. Iso Ruuhijärven jälkeen suunnataan kohti Valkea Mustajärveä. Loppuosa reitistä on tuttua haastavan reitin loppuosaa. Kilometrejä reitillä on 24.

Perhelenkiksi kutsuttu reitti (liite 3) kulkee pääosin metsäautoteitä. Reitiltä löytyvät kaikki mahdolliset tulentekopaikat retkeilyalueen itäpuolella. Nähtävää reitillä riittää. Pitkänniemenjärven nuotiopaikalta suunnataan Majajoen lyhyen luontopolun jälkeen Syrjänalusen harjua kohti. Tällä kertaa harju kuitenkin kierretään, sillä harjun päällä ajaminen on haasteellista. Hautjärvellä on taas mahdollisuus tutustua majavien työhön. Reitillä on kuitenkin varauduttava pyörän taluttamiseen, sillä polku Sorsakolun laavulle on tavallisella pyörällä haasteellista. Reitti mukailee hyvin paljon haastavaa reittiä, mutta kulkee sen viereisillä metsäautoteillä. Mahdollisuus on, vaikka porukassa kulkea (kuva 12), kuitenkin kokeneet maastopyöräilijät vaellusreitien haastavilla poluilla ja perheen pienimmät sekä muut tavallisesta retkiäilyä nauttivat helposti ajettavilla metsäautoilla. Pituutta reitille tulee 25 km, mutta esimerkiksi Rahtijärven kohdalla on mahdollisuus oikaista lyhyempää reittiä.



Kuva 12. Perhelenkki ja Haastava reitti ovat ajettavissa yhtä aikaa.
(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

Viimeinen suunniteltu reitti on tarkoitettu peruskuntolenkiksi (liite 4), mutta soveltuu hyvin myös perinteiseen retkipöyräilyyn. Reitti kulkee metsäautoteitä pitkin ja mukana on mahdollisuuksia tutustua eri Evon kohteisiin. Kartan avulla reittiä on mahdollista myös oikaista tai lisätä osioita. Lähtö tapahtuu taas kerran Evokeskuksesta, mutta nyt seurataankin päällystettyä tietä aina Padasjoentielle asti. Tien ylityksen jälkeen lähdetään seuraamaan tietä Niemisjärville. Niemisjärvillä on mahdollisuus poiketa tai jatkaa suoraan matkaa muutaman mutkan kautta Kotisten aarnialueelle.

Reitti kulkee Kotisten alueen ohi ja matka jatkuu Lapinjärven levähdyspaikan kautta Padasjoentien yli. Tie vie kohti Rahtijärveä ja ylittää Majajoen, josta löytyy Hautjärven tavoin aktiivisia majavia. Seuraavaksi suunnataan, Majajärven jäädessä oikealle, kohti Peikkovuorta ja Hautjärveä. Loppu reitti kulkee Syrjänalusen vierestä suunnaten pururadalle ja kohti Evokeskusta. Matkan pituus kaikkiaan on noin 25 km.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Evon retkeilyalue soveltuu hyvin maastopyöräilyyn. Vaihtelevat maastot tuovat mielekkyyttä ajoon ja tarjoavat upeita maisemia. Retkeilyalueelta löytyy runsaasti laavuja ja nuotiopaikkoja. Kesä on Evon vilkkainta aikaa matkailun kannalta. Retkeilyalueen kehittäminen monipuoliseksi maastopyöräilykohteeksi lähtee aina hyvästä reitistöstä. Reittejä on oltava sekä aloittelijoille kuin myös kokeneemmillekin harrastajille. Kiinnostavin maastopyöräiltävä reitti kulkee luontopoluilla ja tarjoaa ajoittain nousuja, laskuja, haastavuutta kuin myös upeita maisemia. Puitteet tällaisille reiteille löytyvät Evolta.

Tärkeimpiä tekijöitä onnistuneen reitistön kehittämiselle ovat harrastajien mukana olo. Evolta löytyviä luonnon polkuja, jotka eivät sijaitse ilvesvaelusreitillä, pitäisi kartoittaa. Kun polkuja on kartoitettu, voidaan koeajaa ne harrastajilla. Näin saadaan selkeästi selville jokaisen polun potentiaali. Harrastajilta saadaan arvokasta tietoa, minkälaisia polkuja tarvitaan sekä reitien vaatavuutta ja teknisyyttä. Lopputuloksena saadaan selvitys nykyisen polkuverkoston sopivuudesta ja riittävydestä maastopyöräilyyn.

Seuraavana vuorossa on hyvien reittikokonaisuuksien suunnittelu. Osuuk-sia reiteille voidaan rakentaa alusta asti, jotta saadaan tietyn haastavuusluokan selkeitä kokonaisuuksia. Rakentaminen on kuitenkin aina kalliimpaa kuin valmiina olevien polkujen hyödyntäminen. Evolla metsistä löytyy paljon ajouria, joita on järkevää hyödyntää reittien pohjana tai ihan sellaisinaanakin. Ilmakuvia hyödyntämällä saadaan monia ajouria selville. Maastotyöt ovat kuitenkin aina paras tapa kartoittamaan parhaat reitit.

Kun reitistöt ovat valmiita on reittien merkitseminen ja haastavuuden arvioiminen hyvin tärkeää. Evolla tiheä polku- ja tieverkosto luo omat haasteensa viitoittamiselle, mutta selkeä merkitseminen onkin sitä tärkeämpää.

Reittien ollessa valmiita ja merkittyjä, paras tapa sekä testata reittien toimivuutta, sekä luoda tunnettavuutta, on pyöräilytapahtuman järjestäminen. Esimerkiksi Hämeenlinnassa toimiva Tawast Cycling Club:n jäsenet voisivat olla hyvä mahdollisuus toimia sekä hyvänä osallistujana reittien kartoittamisessa ja rakentamisessa, mutta myös tapahtuman järjestämisessä. Evo MTB maastopyöräilytapahtumalla saataisiin Evo maastopyöräharrastajien tietoisuuteen hyvin. Evon selkeä vetonaula on mielestäni Syrjänalusenharju. Harju on varsinkin kokeneemmalle harrastajalle taitojen koettelemuspaikka. Pyöräilytapahtuman yksi ohjelma voisi olla Syrjänalusen aika-ajot.

Oman lisänsä tapahtumaan voisi tuoda satavuotiaan Suomen juhluvuoden reitti. Opinnäytetyössä suunniteltu perhelenkki voisi toimia pohjana ja luoda kiinnostusta lähteä perheen voimin sekä nauttimaan pyöräilystä,

että tutustua Suomen historiaan. Reitin varrelta voisi löytyä erilaisia ras-
teja, jotka kertovat Suomen satavuotiaan historian tärkeimmistä tapahtu-
mista tiettyinä vuosina. Lisäksi voisi olla kiinnostavaa vertailla mitä samaan
aikaan on tapahtunut Evon historiassa.

Hyvät maastopyöräilyreitit ovat se mikä tuo paikalle käyttäjiä ja jotka sitten
yöpyvät ja käyttävät muita palveluita. Markkinoinnin näkökulmasta maas-
topyörätapahtuma on se, mikä tuo tunnettavuutta ja asiakkaita alueen
luontomatkailuyrittäjille. Evolla joka kesäinen partiotapahtuma tuo hetkel-
lisesti huomattavan määrän käyttäjiä alueelle. Sama toimii varmasti myös
maastopyöräilyn kohdalla. Reittien jatkuva ylläpito sekä kehittäminen ovat
hyvin tärkeää. Talkoona harrastajien kanssa tuotetut kehittämistyöt tuot-
tavat parempia reittejä. Muita alueella toimivia tahoja kuten metsäoppi-
laitosta ei pidä myöskään unohtaa. Ehkä maastopyöräilyn voisi lisätä Luon-
tomatkailun sivuaineen opetussisältöön. Valmiilla reiteillä ja esimerkiksi
yhteistyötahon kuten Evon Luonnon tarjoamalla kalustolla oppilaat pääsi-
sivät tutustumaan alati kasvavaan ulkoilumuotoon.

Alueelle pitäisi saada yritystoimintaa, joka olisi keskittynyt vain maasto-
pyöräilyyn. Kalustovuokraus, varaosamyynti, opastus, opastetut kierrokset
ym. palvelut kehittyisivät varmasti laadukkaan pyöräilyverkoston ympäril-
le. Opinnäytetyössä on keskitytty ajatukseen, että Evokeskuksessa toi-
misi pyöräilyinkin kannalta tärkeimmät toiminnat. Evokeskuksen tulevai-
suus on kuitenkin suuri kysymysmerkki. Metsähallitus on lopettanut opas-
tuskeskuksen ylläpidon kesäkautena. Tämä on suuri puute, kun Evon ret-
keilyaluetta lähdetään kehittämään maastopyöräilijöille eikä Evokeskuk-
sen asema reittejä tukevana keskuksena ole realistista tällä hetkellä. Evo-
keskuksesta pitäisi saada keskus, josta pyöräilijä saa kaiken tarvitsemansa
ilman reissua lähimpään kyläkeskukseen. Pyöräilijän perustarpeet ovat hy-
vin samanlaiset kuin vaikkapa laskettelukeskuksen lumilautailijan. Näitä
tarpeita ovat muun muassa erilaiset pienet varusteet, kuten vararengas,
ajolasit tai alueen kartta. Pieni purtava ja kahvi on aina paikallaan maasto-
pyöräilijällekin pitkän lenkin jälkeen, joten kahvila palvelut ovat hyvin tär-
keitä.

Evon alueella kulkee Ilvesvaellus reitti, jota on vahvasti käytetty apuna tä-
män opinnäytetyön maastopyöräilyreittejä suunniteltaessa. Metsähallitus
kuitenkin pyrkii maastopyöräilyn suosion kasvaessa ohjaamaan pyöräilijät
ja jalkaisin kulkijat omille reiteilleen. Turvallisuuden ja käyttäjien näkökul-
masta tämä on hyvä asia. Asiassa on kuitenkin myös muita näkökulmia ja
esimerkiksi kustannuksia ja huollettavien kohteiden määrää voitaisiin vä-
hentää, kun kaikki käyttäjät ohjataan samoille reiteille. Lisäksi monet koh-
teet, kuten harjualueet Evolla, ovat vain patikoiden käytössä ja pyöräilijät
jäisivät kokemuksesta paitsi. Opinnäytetyön tavoite heti alussa oli, että rei-
tit suunniteltaisiin omille poluilleen, mutta vuodenaika ja olosuhteet eivät
antaneet mahdollisuutta riittävälle maastokartoitukselle. Luontopolun
suunnittelu täysin koskemattomaan luontoon vaatii paljon osaamista itse

lajista, sekä aikaa ja apuvoimia. Työhön olisi pitänyt saada harrastajia mukaan maastotöihin ja talvella tämä ei onnistunut. Lisäksi kaikki aikaisemmat kartoitukset ja suunnitelmat, jotka sain käyttöni, keskittyivät valmiisiin polkuihin ja metsäautoteihin.

Tämänhetkiset suunnitellut reitit palvelevat kuitenkin käyttäjiä nykytilanteessa. Toistaiseksi maastopyöräily on sallittu Evon luontopoluilla ja niille suunnitellut reitit tuovat lajista kiinnostuneille varmasti iloa Evon upeissa maisemissa. Vielä kun jokamiehenoikeudet takaavat vapaan liikkuvuuden on sitä hyvä hyödyntää. Helpoimmille reiteille on myös mahdollista ohjata käyttäjiä jo nyt, sillä ne kulkevat metsäautoteillä eivätkä näin ollen häiritse patikojien luontokokemusta.

Patikointi on Evon ylivoimaisesti suosituin liikkumismuoto, joten on ymmärrettävää, että tätä ei haluta horjuttaa Metsähallituksen toimesta ohjaamalla pyöräilijöitä samoille reiteille virallisesti. Monilla hyvin suosituilla patikointi reiteillä, kuten kuuluisalla Karhunkierroksella, maastopyöräily on kielletty. Mielipidetutkimuksissa jalankulkijat ovat kokeneet maastopyörät häiritseviksi, mutta ehkä kun lajin suosio kasvaa, myös maastopyöräily tulee tutummaksi ja asenteet muuttuvat. Lähtökohta eri reiteille ohjaamisessa on kuitenkin turvallisuus. On kaikkien etu, että jokainen käyttäjä voi kokea elämykset miettimättä liikaa mahdollisia yhteentörmäyksiä patikojien ja pyöräilijöiden välillä. Maastopyöräilyn suosiota patikojien keskuudessa ei helpota se, että monilla kielletyillä reiteillä, kuten suositulla Karhunkierroksella, maastopyöräillään silti.

LÄHTEET

Barton, R. (2011). *Suuri pyöräilijän käsikirja. Täydellinen opas kaikille pyöräilijöille aloittelijoista asiantuntijoihin*. Helsinki: Readme.fi.

BFIX Oy (2017). Polkupyörien huoltopiste. Haettu 29.5.2017 osoitteesta <http://www.bfix.fi/products/bicycle-repair-stand/>

CycleWASH (2017). Technic. Haettu 29.5.2017 osoitteesta <http://cyclewash.de/index.html#technik>

Evon Luonto (n.d.a). Majoituskohteemme. Haettu 12.4.2017 osoitteesta <http://www.evonluonto.fi/fi/majoituskohteemme1/>

Evon Luonto (n.d.b). Palvelumme yksityisille. Haettu 12.4.2017 osoitteesta <http://www.evonluonto.fi/fi/palvelumme-yksityisille/>

Evon Luonto (n.d.c). Vuokravälineet. Haettu 12.4.2017 osoitteesta <http://www.evonluonto.fi/fi/vuokravälineet/>

HAMK (n.d.). Evon matkailupalvelut. Haettu 25.3.2017 osoitteesta <http://www.hamk.fi/tietoa-hamkista/kampukset-ja-kartat/evon-matkailupalvelut/Sivut/default.aspx>

Kananen, K. & Veikkanen, J. (2016). *Aja kovempaa maastossa! Maastopyöräilijän käsikirja*. Saarijärvi: Fitra Oy.

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

Maanmittauslaitos. (2017). Avoimen aineiston karttapohjat. Haettu 10.5.2017 osoitteesta <http://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/asiantuntevalle-kayttajalle/maastotiedot-ja-niiden-hankinta/avoimen>

Metsähallitus (2013). Asiakasturvallisuus luontopalveluissa. Haettu 13.3.2017 osoitteesta <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/asiakasturvallisuus.pdf>

Metsähallitus (2017a). Reittien vaativuusluokittelu. Haettu 21.3.2017 osoitteesta <http://www.luontoon.fi/retkeilynabc/retkensuunnittelu/reittienvaativuusluokittelu>

Metsähallitus (2017b). Evon reitit. Haettu 24.3.2017 osoitteesta <http://www.luontoon.fi/evo/reitit>

Metsähallitus (2017c). Evon ohjeet ja säännöt. Haettu 24.3.2017 osoitteesta

<http://www.luontoon.fi/evo/ohjeetjasaannot>

Metsähallitus (2017d). Yhteistyötahojen tarjoamia palveluja Evon retkeilyalueella. Haettu 10.4.2017 osoitteesta

<http://www.luontoon.fi/evo/palvelut/yhteistyotahot>

Metsähallitus (2017e). Evon retkeilyalue. Haettu 24.3.2017 osoitteesta

<http://www.luontoon.fi/evo>

Metsähallitus (n.d.a). Retkeilyalue Evo. Esite. Haettu 24.3.2017 osoitteesta

<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Esitteet/evofin.pdf>

Metsähallitus (n.d.b). Hyvän viitoittamisen perusteet. Haettu 24.3.2017 osoitteesta

<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/viitoitusopas.pdf>

Morris, A. (2011). *Mountain Biking skills Manual. Step-by-step guidance from the experts*. Somerset: Haynes Publishing.

Outdoors Finland (2011). Vaellusreittien suunnitteluopas. Haettu 10.4.2017 osoitteesta

<http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2012/11/Vaellusreittien-suunnitteluopas.pdf>

Rautiainen, A. (2015). Maastopyöräily ja jokamiehenoikeudet. Haettu 20.3.2017 osoitteesta

[https://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/pyorailytiedostot/aaa-ohjeita-reittien-kehittajille/f-jokamiehenoikeudet-ja-maastopyoraily -anne-rautiainen.pdf](https://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/pyorailytiedostot/aaa-ohjeita-reittien-kehittajille/f-jokamiehenoikeudet-ja-maastopyoraily-anne-rautiainen.pdf)

Suomen Latu (2015a). Ideakortti 12 – Maastopyöräilyreittien suunnittelu. Haettu 15.3.2017 osoitteesta

https://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/pyorailytiedostot/aaa-ohjeita-reittien-kehittajille/h-ideakortti12_maastopyorailyreitit_julkaisuversion-tiivistys.pdf

Suomen Latu (2015b). Turvallisesti poluilla ja ulkoilureiteillä. Haettu 12.4.2017 osoitteesta

https://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/pyorailytiedostot/b-turvallisuus/a-turvallisesti-poluilla-pyorapolku_2015.pdf

Suomen Latu (2017). Maastopyöräily. Haettu 10.3.2017 osoitteesta

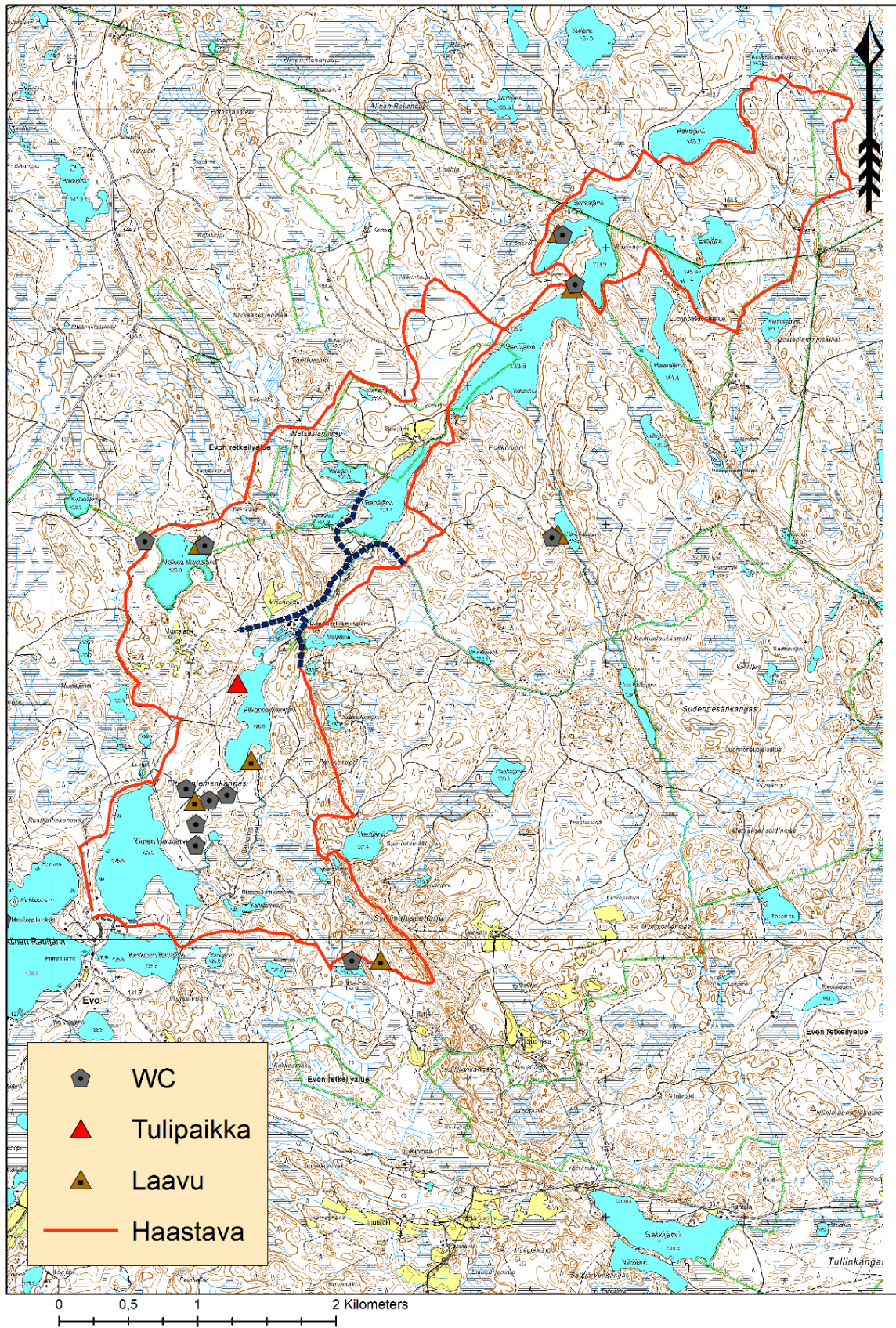
<https://www.suomenlatu.fi/ulkoile/lajit/maastopyoraily>

Suomen Latu (n.d.). Ajatuksia maastopyöräilyreittien vaativuusluokituksen kehittämistä. Haettu 20.3.2017 osoitteesta

https://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/pyorailytiedostot/b-turvallisuus/d-mtb-reittien-vaativuusluokituksesta_tiina-riikonen.pdf

Villi Pohjola (n.d.) Varaamo. Haettu 24.3.2017 osoitteesta https://www.lo-marengas.fi/varaamo/villipohjola?newLocale=fi_FI&startDateString=&endDateString=&startDate=&endDate=&customSearch=H%C3%A4meenlinna&persons=&villiPohjolaLevel=&maxPrice=&code=&name=&searchButton=Hae

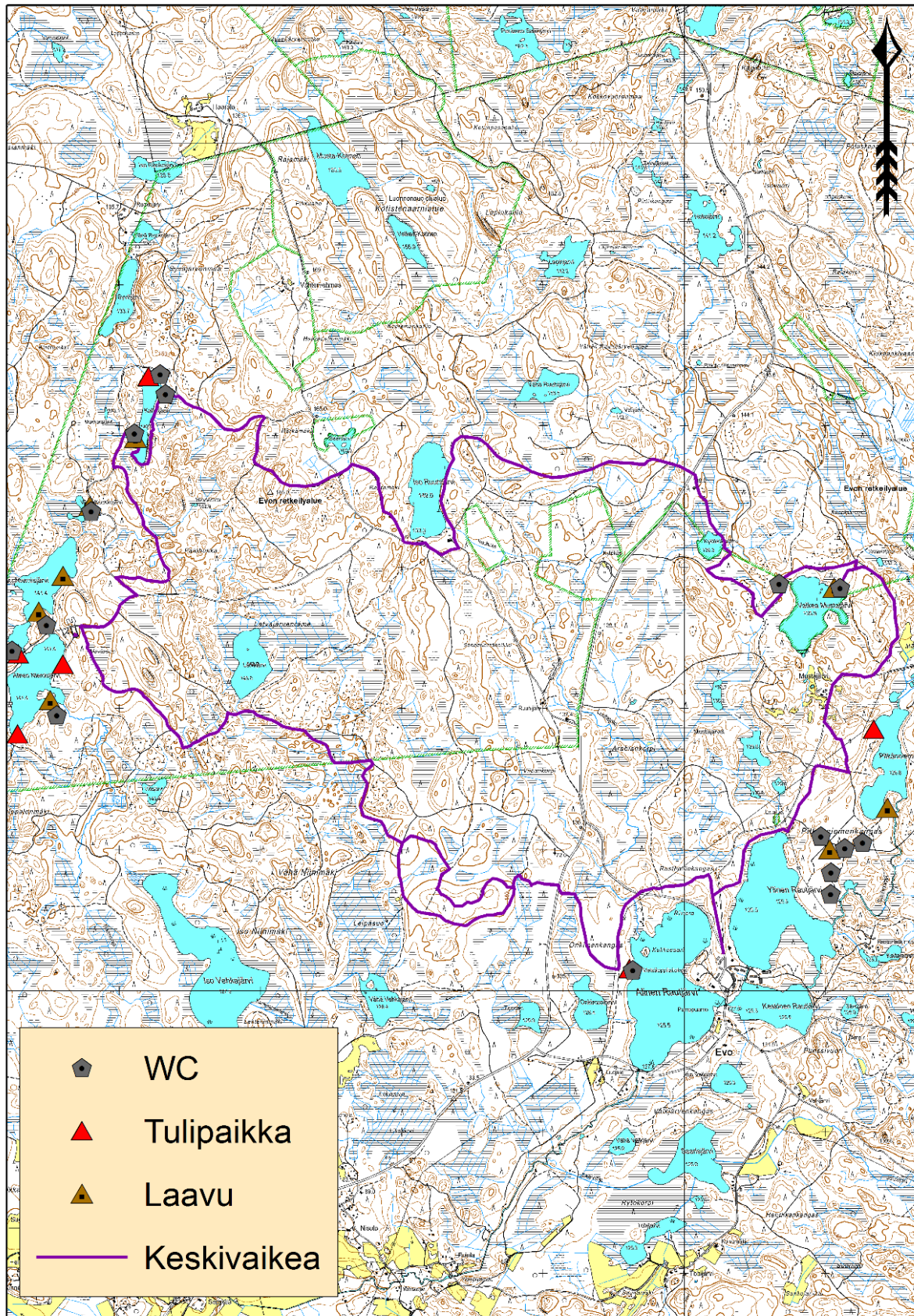
HAASTAVA REITTI



(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

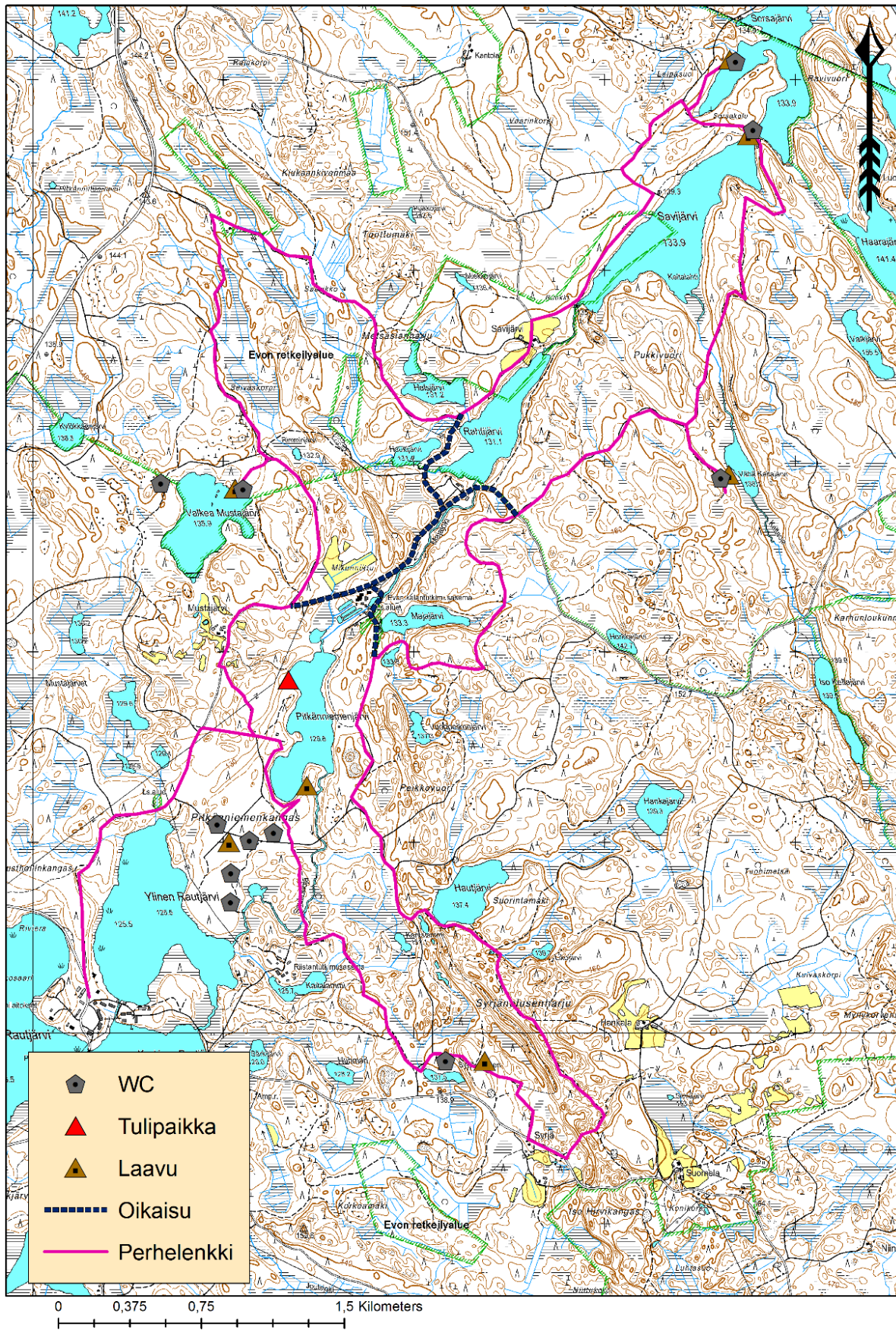
Alexi Polojärvi
1.5.2017

KESKIVAIKEA REITTI



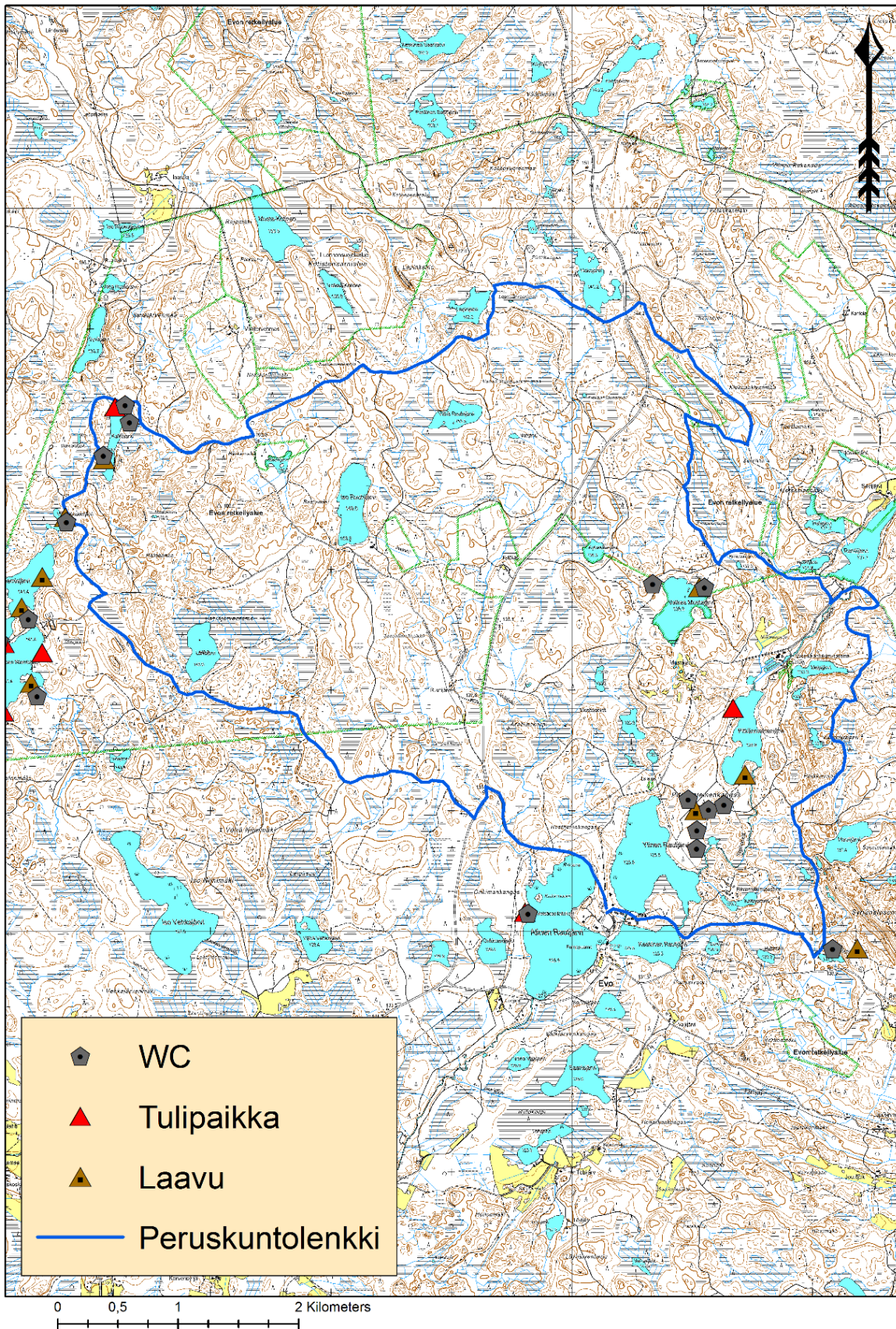
Aleksi Polojärvi
1.5.2017

(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)



(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)

PERUSKUNTOLENKKI REITTI



(Kartta: Maanmittauslaitos 2017)