

Tea Honkanen

RAIKUUN LUONTOPOLUN  
VIRKISTYS- JA MATKAILUKÄYTÖN  
KEHITTÄMINEN

Opinnäytetyö  
Matkailun koulutusohjelma


Marraskuu 2014




MAMK

University of Applied Sciences

## KUVAILULEHTI

	<b>Opinnäytetyön päivämäärä</b>  13.11.2014		
<b>Tekijä</b>  Tea Honkanen	<b>Koulutusohjelma ja suuntautuminen</b>  Matkailun koulutusohjelma		
<b>Nimeke</b>  Raikuun luontopolun virkistys- ja matkailukäytön kehittäminen			
<b>Tiivistelmä</b>  Opinnäytetyöni on tutkimuksellinen kehittämistehtävä, jonka tarkoituksena oli laatia suunnitelma Salpalinjan nähtävyyshankkeen, Raikuun luontopolun, virkistys- ja matkailukäytön kehittämiseksi. Kehittämistehtäväni tavoitteena oli vastata laatuun ja turvallisuuteen liittyviin tarpeisiin vaikuttamalla toimintaympäristön fyysiseen, viestinnälliseen ja sosiaaliseen esteettömyyteen. Lisäksi tavoitteena oli syventää kulttuuriperintökokemusta ohjatun ja vuorovaikutteisen interpretaation keinoin.  Teoreettisessa viitekehyksessä tarkastelin luonto- ja kulttuuriympäristöjä virkistys- ja matkailukäytössä sekä turvallisuutta, esteettömyyttä ja interpretaatiota luonto- ja perintöreittien laatutekijöinä. Selvitin tärkeimmät kunnostus- ja kehittämistarpeet kahdella laadullisella kenttätutkimuksella. Tiedonkeruumenetelminä käytin ryhmähaastattelua ja osallistuvaa havainnointia. Tutkimusjoukon muodosti kaksi testiryhmää, jotka oli koottu lähipiiriini kuuluvista henkilöistä. Dokumentoin saamani aineiston tarkasti sekä kirjaamalla tulokset ja havainnot puolistrukturoidulle lomakkeelle että valokuvaamalla. Lisäksi tein kohteeseen kolme itsenäistä kenttäolosuhteiden kartoituskäyntiä.  Tulosten mukaan suurimmat ongelmat liittyivät rakennelmien huonoon kuntoon sekä opastuksen puutteeseen. Portaat, käsihoiteet ja korsujen yläpuoliset kaiteet olivat romahduspisteessä. Ainoat tietosisällöt Salpalinjasta sekä alueen linnoitteista löytyivät vain pääopastaulusta ja nekin todella suppeasti, lisäksi aluekartta ei ollut ajan tasalla. Lainmukaisia kuluttajapalveluksista annettavia ennakkotietoja ei ollut, myös asianmukaiset varoitukset ja ohjeet kohteessa toimimiseen puuttuivat. Reittiviitoitusta ei käytännössä ollut lainkaan.  Kehittämissuunnitelma sisältää esteettömyyteen ja interpretaatioon perustuvat ratkaisut turvallisuuden ja laadun parantamiseksi. Kehittämistehtäväni tuotoksina valmistuivat kohdeopasteiden rungot, pääopastaulun kehikot, alueelle tulevat tekstit, aluekartta ja kotisivut. Nämä käyttövalmiit elementit yhdessä kehittämissuunnitelman kanssa riittävät kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden toteutukseen rahoituksen järjestyessä.			
<b>Asiasanat (avainsanat)</b>  luonnon virkistys- ja matkailukäyttö, perintömatkailu, esteettömyys, interpretaatio			
<b>Sivumäärä</b> 92 s. + liitteet 14 s.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><b>Kieli</b> suomi</td> <td style="width: 33%;"><b>URN</b></td> </tr> </table>	<b>Kieli</b> suomi	<b>URN</b>
<b>Kieli</b> suomi	<b>URN</b>		
<b>Huomautus (huomautukset liitteistä)</b>			
<b>Ohjaavan opettajan nimi</b>  Ismo Glad	<b>Opinnäytetyön toimeksiantaja</b>		

## DESCRIPTION

		<b>Date of the bachelor's thesis</b>  13.11.2014
<b>Author</b> Tea Honkanen	<b>Degree programme and option</b> Degree Programme in Tourism	
<b>Name of the bachelor's thesis</b> Developing the recreational and tourism use of the nature trail of Raikuu		
<b>Abstract</b>  The purpose of this research and development work was to compose a plan for recreational and tourism use of the nature trail of Raikuu. The aim was to respond to quality and safety requirements of this Salpa-Line attraction by affecting its accessibility from physical, social and information point of views. Additionally, the objective was to deepen the heritage experience by using structured and interactive methods of interpretation.  In addition to nature and cultural environments in recreational and tourism use, the theoretical framework of this thesis covers safety, accessibility and interpretation as quality factors of nature and heritage trails. I figured out the most important developmental needs by carrying out two qualitative field researches. The research material was collected by interviews and my own observation from two test groups composed of my circle of acquaintances. Accurate documentation was made with a half structured form and photographs. I also made three self-contained chartings on account of field circumstances.  According to the results, the biggest problems are related to poor condition of structures and lack of guidance. The stairs, handrails and railings around the dugouts were at their breaking points. The only information about the Salpa-Line and the fortresses of the area was given only briefly on the main info board and the area map wasn't updated. There was no advance information that must be given in case of consumer services by law. Also appropriate warnings and introductions were lacking. There wasn't any directional signing.  The development plan includes solutions based on accessibility and interpretation for the improvement of safety and quality. As outputs of this research and development work target sign frames, racks of the main info board, texts, area map and homepages were completed. These ready to use elements together with development plan will be enough in launching actions when the funding is organized.		
<b>Subject headings, (keywords)</b>  the recreational and tourism use of the nature, heritage tourism, accessibility, interpretation		
<b>Pages</b> 92 p. + app. 14 p.	<b>Language</b> Finnish	<b>URN</b>
<b>Remarks, notes on appendices</b>		
<b>Tutor</b> Ismo Glad	<b>Bachelor's thesis assigned by</b>	

## SISÄLTÖ

1	JOHDANTO .....	1
1.1	Opinnäytetyön tausta .....	2
1.2	Kehittämistehtävän tarkoitus ja tavoitteet.....	4
2	RAIKUUN LUONTOPOLKU SALPALINJAN NÄHTÄVYYSKOHTEENA ....	5
2.1	Raikuun luontopolku.....	6
2.2	Salpalinja .....	8
2.2.1	Linnoitustyöt 1940–1944 .....	9
2.2.2	Nykytila ja matkailullinen käyttö.....	12
3	LUONTO JA KULTTUURI VIRKISTYS- JA MATKAILUKÄYTÖSSÄ.....	16
3.1	Luonnon virkistys- ja matkailukäytön suhteista .....	18
3.2	Luonnon virkistys- ja matkailukäytön toimintaedellytykset .....	21
3.3	Kulttuurin perintö matkailun voimavarana.....	26
3.3.1	Kulttuuri- ja perintömatkailun suhteista .....	27
3.3.2	Sota- ja puolustusperintö.....	30
3.4	Luonnon ja perinnön suojele .....	31
4	LUONTO- JA PERINTÖREITTIEIDEN LAATUTEKIJÄT .....	33
4.1	Matkailun ohjelmapalvelujen laatu.....	34
4.2	Matkailun ohjelmapalvelujen turvallisuus ja keskeinen lainsäädäntö .....	36
4.3	Matkailuympäristön esteettömyys .....	40
4.4	Interpretaatio .....	43
4.5	Aikaisempia tutkimuksia käyttäjien toiveista ja tarpeista ulkoilureiteillä ...	45
5	RAIKUUN LUONTOPOLUN NYKYTILANTEEN KUVAUS .....	47
5.1	Tutkimuksellisen kehittämistehtävän piirteitä .....	48
5.2	Käytetyt tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus.....	48
5.3	Etukäteisinformaatio ja saavutettavuus .....	51
5.4	Opasteet .....	54
5.5	Linnoitteet.....	56
5.6	Maasto.....	59
5.7	Portaat ja kaiteet.....	61
5.8	Yhteenvedo kunnostus- ja kehittämistarpeista sekä kehittämissuunnitelman rajaus .....	65

6	RAIKUUN LUONTOPOLUN KEHITTÄMISSUUNNITELMA .....	67
6.1	Sovellettavat luontorakentamisen periaatteet .....	67
6.2	Ennakkotiedot, pääopastaulu ja kohdeopasteet .....	69
6.3	Reittipohja ja reitin linjaus.....	72
6.4	Reittimerkit ja -viitat.....	74
6.5	Portaat, käsijohteet ja kaiteet .....	76
6.6	Muut rakenteet .....	77
6.7	Ylläpito ja hoito .....	78
7	POHDINTA .....	79
	LÄHTEET .....	83

#### LIITTEET

- 1 Toimenpidelupa-anomus
- 2 Lupapäätös
- 3 Kenttätutkimuksissa käytetty tutkimuslomake
- 4 Kehittämistehtävän toimenpidesuunnitelma
- 5 Pääopastaulun tekstit
- 6 Pääopastaulun tekstien sijoittelu
- 7 Raikuun luontopolun aluekartta
- 8 Kohdeopasteiden tekstit

## 1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni on tutkimuksellinen kehittämistehtävä, jonka tarkoituksena on laatia Kerimäen alueella sijaitsevan Salpalinjan nähtävyyden, Raikuun luontopolun, virkistys- ja matkailukäytön kehittämissuunnitelma. Salpalinjan linnoitusketju, joka rakennettiin itärajan turvaksi pääosin talvi- ja jatkosodan välisenä aikana, kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Massiivisuudeltaan harvinaiset Raikuun linnoitteet edustavat monimuotoista rakennustapaa ja alueen hyvin säilynyttä linnoituskokonaisuutta pidetään myös merkittävänä Salpalinjan avainkohtana. (Linnoitteiden vahvuus on...2009; Museovirasto 2009b.)

Kehittämissuunnitelma on jatkoa kesän 2013 aikana laatimalleni kehitysehdotukselle, jossa tarkastelin kohteen kehittämistarpeita kenttätutkimusmenetelmin matkailupalvelun laadun ja turvallisuuden lähtökohdista (Honkanen T. 2013). Opinnäytetyön aiheen valinta tuntui mielekkäältä, koska minulla oli mahdollisuus hyödyntää näitä saatuja tuloksia esiselvityksen muodossa kehittämistehtäväni suunnittelussa ja toteutuksessa. Lisäksi aihe on ajankohtainen, koska Salpalinjan virkistys- ja matkailukäyttö on lisääntynyt alueellamme (ks. esim. Herttua 2012; Leppänen 2013; Metsähallitus 2011; Mielonen 2013).

Matkailuympäristön fyysistä, viestinnällistä ja sosiaalista esteettömyyttä pidetään yleisesti turvallisuuden ohella tärkeänä palvelun laadun elementtinä; nykyisin puhutaankin esteettömästä vieraanvaraisuudesta. Esteettömyyden vaatimukset ovat myös viime vuosina kasvaneet matkailualalla, koska esteettömiä palveluja tarvitsevien ihmisten määrä nousee ja toisaalta erityisryhmiin kuuluvien matkailu on lisääntynyt. (Blinnikka, Hauvala & Nuijanmaa 2013, 75–76; Syrén 2013, 68; ks. myös Harju-Myllyaho & Kyyrä 2013, 16.) Perintökohdematkailu on yksi nopeimmin kasvavista matkailumuodoista, matkailuympäristön esteettömyyden ollessa yksi sen keskeisimmistä toimintaedellytyksistä. Kulttuuriperintökohteiden tärkeimpinä tavoitteina on luoda opetuksellisia ja merkityksellisiä kokemuksia. Tällä asenteisiin ja arvostuksiin vaikuttavalla toiminnalla, interpretaatiolla, voidaan puolestaan edesauttaa perinnön omaehtoista suoje-  
lua. (ENAT 2014; Timothy & Boyd 2003, 62, 134, 197.) Näistä syistä sovellan työ-  
säni esteettömyyden ohella myös tämän luonto- ja kulttuurikontaktin luomisen keino-  
ja.

Suomen sotahistoria kuuluu mielenkiintoni kohteisiin. Tähän osaltaan vaikuttaa so-  
tciemme veteraanin, isoenoni, kunniakas sadan vuoden taipale keskuudessamme ker-  
tomuksineen sekä hänen veljensä kaatuminen talvisodassa. Raikuun luontopolku alu-  
eena on minulle henkilökohtaisesti tärkeä. Kohde sijaitsee noin 4 kilometrin päässä  
äitini synnyintilalta, joka on nykyisin vanhempieni omistuksessa. Vierailin linnoitteil-  
la ensimmäisen kerran 80-luvun puolivälissä alueen ollessa täysin luonnontilassa, 90-  
luvun alussa reitti kunnostettiin nähtävyyshoiteeksi. Museovirasto ei ole hoitanut  
Raikuun alueen puolustusvarustuksia yli 20 vuoteen resurssien puutteen takia ja sen  
nykyinen kunto on valitettavan huono myös yleisen ylläpidon puutteen vuoksi (Mu-  
seovirasto 2009a; Honkanen T. 2013). Sotahistorialliseen perintöarvoon, henkilökoh-  
taiseen merkitykseen sekä erityisesti veteraanien kunnioitukseen vedoten pidän tär-  
keänä kohteen palauttamista sille kuuluvaan arvoonsa.

### **1.1 Opinnäytetyön tausta**

Kehitysehdotukseni valmistuttua syksyllä 2013 sain idean jatkaa työtäni kehittämis-  
tehtävyytyypiseksi opinnäytetyöksi, jonka tavoitteena oli kunnostus- ja kehittämisto-  
menpiteiden toteuttaminen laadittavan suunnitelman mukaisesti. Kehittämistehtävän  
toteuttamisen mahdollistamiseksi minun oli ensin haettava toimenpidelupa (liite 1)  
Museovirastolta kohteen suojelullisten vaatimusten vuoksi. Myönteinen lupapäätös  
(liite 2) saapui marraskuun alussa, jonka jälkeen hankin myös yksityisen maanomista-  
jan hyväksynnän alueella toimimiselle (Kosonen 2013). Tässä vaiheessa kunnostus- ja  
kehittämistoimenpiteet oli tarkoitus toteuttaa talkootyövoimalla, käyttäen yksityisiltä  
tahoilta hankittavia lahjoituksia materiaaleineen. Savonlinnan Reserviläiset olivat jo  
lupahakemuksen käsittelyaikana ilmoittaneet halukkuutensa osallistua toimenpiteisiin  
mahdollisuuksiensa mukaan (Mielonen 2013).

Lupapäätöksen saapumisen jälkeen otin yhteyttä Savonlinnan kaupunkiin, Etelä-  
Savon ELY-keskukseen, Salpalinjan perinneyhdistykseen, Suomen sotahistorialliseen  
seuraan ja Miehikkälän Salpalinja-museoon ilmoittaen alkavasta suunnittelusta ja ky-  
sien ehdotuksia avustusten hankkimiseksi. Viimeiseksi mainitulta taholta en saanut  
vastausta, sen sijaan perinneyhdistykseltä sekä sotahistorialliselta seuralta saamani  
palaute työtäni kohtaan oli positiivista ja kannustavaa, joskaan halukkuutta kustannuk-  
siin osallistumiseen ei ollut (Airio 2013; Mikkonen 2013). Tammikuussa 2014 Savon-  
linnan kaupungin kunnossapitomestari Pekka Hanikka kutsui koolle kokouksen Salpa-

linjan varusteiden kunnostamiseksi. Saman kuun aikana pidetyssä kokouksessa oli mukana paitsi kaupungin edustajia, myös jäseniä ELY-keskuksesta sekä maakuntamu-seosta. Neuvottelujen tuloksena sain kehittämistyölleni rahoittajat ja työntekijät, toi-menpiteiden suunnittelu- ja ohjausvastuun jäädessä minulle. Kokouksessa käsiteltiin myös Raikuu–Pistala -alueella sijaitsevien Uunrauniontien tykkiasemien kunnostami-sesta matkailukäyttöön, sopien töiden vastuualueista. (Jantunen 2014.)

Käynnistin Raikuun luontopolun rakenteiden suunnittelun pian kokouksen jälkeen sovittujen yhteistyötahojen edustajien kanssa. Tammi- ja toukokuun välisenä aikana työskentelin tuloksekkaasti teknisen toteutuksen parissa; laadin muun muassa kaikki alueelle tulevat tekstit, tilasin kohdeopasteiden rungot, pääopastaulun kehikot sekä reittitolpat ja linjasin osittain reitin uudelleen. Ensimmäisen kerran aavistelin ongel-mia ilmaantuneen kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden rahoituksessa, kun en saa-nut toukokuussa saamaani käänöspalvelutarjoukseen vastausta kaupungilta; tosin aluejohtokunta olisi ollut valmis maksamaan noin 40–50% kuluista esitykseni perus-teella (Mattinen 2014).

Myöskään Kuntakokeilun työntekijöiden kokoaminen ei ollut lähtenyt liikkeelle toivo-tulla tavalla. Lisäksi maanomistaja Kososen palkkaaman, alueella jo valmiiksi työs-kennelleen kaivinkone-urakoitsijan käyttö uudelleen linjatun reitin pohjan tasoittami-seen kiellettiin toukokuussa; syyksi tähän ilmoitettiin kaupungin solmima sopimus toisen urakoitsijan kanssa. (Hanikka 2014b.) Toisin sanoen noin 50 metrin ja 20 mi-nuutin työajan vuoksi olisi mieluummin kuljetettu toinen kone kaupunkialueelta maas-toon, vaikka reitti tulee joka tapauksessa siirtymään kauemmaksi maanomistajan laa-jentuneista yksityisalueista. Toisaalta Kososella olisi ollut lupa toimia omilla maillaan parhaaksi katsomallaan tavalla, mutta tulimme siihen tulokseen, ettei koneelliseen maastonmuokkaukseen kannata ryhtyä kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden toteu-tumisen vaikuttaessa epätodennäköiseltä (Kosonen 2014).

Kesäkuussa olin jo melko varma, ettei Raikuun luontopolun kunnostaminen tule toteu-tumaan; elokuussa tälle tuli vahvistus kaupungilta. Kaupungin päätöksen mukaan ra-haa ei käytetä toimintaan, koska linnoitteet tai maa-alueet eivät ole kaupungin omai-suutta (Hanikka 2014c; Keinänen 2014). Näin ollen kunnostus- ja kehittämistoimenpi-teiden toteuttamisen sijaan laadin opinnäytetyönäni vain niiden perustana olevan ke-hittämissuunnitelman.



## 1.2 Kehittämistehtävän tarkoitus ja tavoitteet

Kehittämistehtävän tarkoituksena on laatia suunnitelma Raikuun luontopolun virkistys- ja matkailukäytön kehittämiseksi. Kehittämissuunnitelman tavoitteena on vastata esiselvityksessä havaittuihin laatuun ja turvallisuuteen liittyviin tarpeisiin vaikuttamalla toimintaympäristön fyysiseen, viestinnälliseen ja sosiaaliseen esteettömyyteen. Lisäksi pyrkimyksenä on syventää kulttuuriperintökokemusta ohjatun ja vuorovaikutteisen interpretaation keinoin. Opetuksellisuuteen sekä merkityksellisyyteen perustuva luonto- ja kulttuurikontakti sekä hyvin hoidettu virkistysalue vaikuttavat käyttäjien toimimiseen ja käyttäytymiseen alueella vähentäen muun muassa roskaamista, rakenteiden rikkomista ja ilkivaltaa (Borg, Kivi & Partti 2002,195; Karjalainen & Verhe 1995, 173; Pouta & Heikkilä 1998, 138).

Mielestäni vierailijoiden omaehtoisen suojelun toteutumisen lisäksi olennaista kohteen säilymiselle on nykyisen sukupolven tietoisuuden lisääminen kulttuuriperinnöstään. Kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen olisi mahdollista aloittaa kohteen markkinointi ja tuotteistaminen virkistys- ja matkailukäytön lisäksi myös kenttäopetuskäyttöön. Esimerkiksi Helsingin Suomalaisessa Yhteiskoulussa järjestetään lukiolaisille historian kenttäkursseja Salpalinjan aidoille taistelupaikoille (Mälkönen 2014).

Kehittämistehtävääni ohjaavat tutkimuskysymykset ovat:

1. Mitkä ovat Raikuun luontopolun tärkeimmät kunnostus- ja kehittämistarpeet laadun ja turvallisuuden näkökulmista virkistys- ja matkailukäytössä?
2. Miten esteettömyys ja interpretaatio huomioidaan kulttuuriperintökohteen kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden suunnittelussa?

Koska Raikuun luontopolku on omatoiminen sotahistoriallinen perintökohde, tarkastelen työni teoriaosassa sekä luonto- ja kulttuuriympäristöjä virkistys- ja matkailukäytössä että luonto- ja perintöreittien laatutekijöitä. Tutkimusosassa kuvailen Raikuun luontopolun nykytilaa kenttätutkimustuloksien ja valokuvien avulla. Kehittämissuunnitelmassa esittelen esteettömyyteen ja interpretaatioon pohjautuvia ratkaisuvaihtoehtoja havaittuihin puutteisiin ja ongelmiin. Esiselvityksellä tarkoitan opinnäytetyöni perustana olevan kehitysehdotuksen kenttätutkimustuloksia. Olen ottanut kaikki tässä kehittämistehtävässä esitettävät valokuvat.

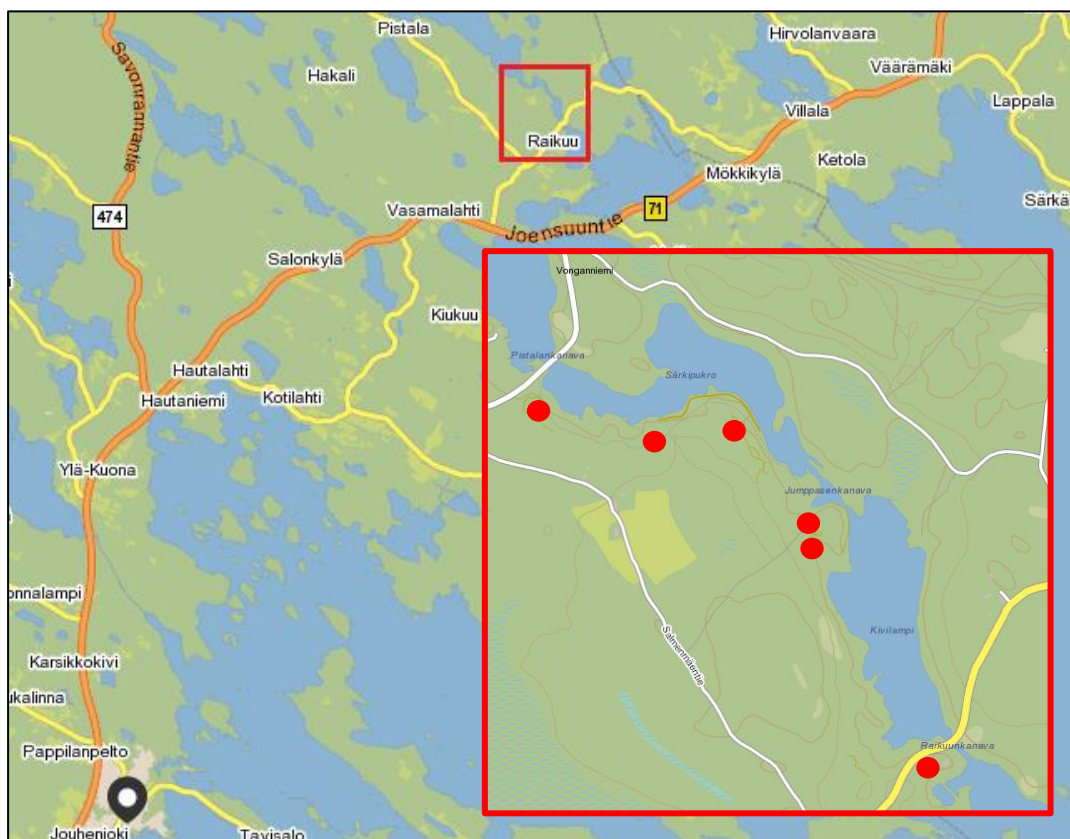
## 2 RAIKUUN LUONTOPOLKU SALPALINJAN NÄHTÄVYYSKOHTEENA

Raikuun alue on ollut vuosisatojen ajan strategisesti tärkeä. Yksi varhaisimmista puolustusvarustuksiin liittyvistä maininnoista on Venäjän tsaarin valitus vuodelta 1546, kun hän kertoi ruotsalaisten hakanneen metsää ”venäläisten maalla Orivedellä ja Virtasalmissa”. Paikoista jälkimmäinen tarkoittanee Raikuun Virtasalmea, jonka paikan nimetkin Vartiosaari, Linnansaari ja Linnansalmi (nyk. Lintusaari ja Lintusalmi) viittaavat jonkinlaisen etuvartioaseman olemassaoloon. Kannaksen poikki kaivettiin kanava jo 1700-luvulla; näin alueella voitiin valvoa Oriveden ja Puruveden välistä kulkureittiä. Pikkuvihan aikaan vuosina 1741–1742 Raikuussa on ollut etuvartioasema sekä vuosina 1788–1790 käydyin Kustaa III:n sodan aikainen patteri. Ensimmäisen maailmansodan (1914–1918) aikana venäläiset linnoittivat Raikuunkanavan itärannan harjannetta pelätessään Saksan hyökkäävän Suomen kautta Pietariin. (Oinonen & Tolmunen 2005, 112.)

Talvisodan jälkeen III armeijakunta piti järvikannaksen linnoittamista hyvin tärkeänä vihollisen pääsyn estämiseksi Kerimäelle Puruveden ja Paasveden välistä Raikuun kannasta pitkin. Raikuu ja Kesälahden puolella oleva Villala linnoitettiin erittäin vahvasti välirauhan aikana 1940–1941 sekä jatkosodan aikaan kesällä 1944. Ensimmäinen tämän suunnan etuasema oli tosin rakennettu jo talvisodan aikana Villalan kylään. Välirauhan aikana rakennettiin Raikuun pääasema sekä kenttälinnoitettu Tervolammen etuasema, jatkosodan aikaan pääaseman taakse rakennettiin useita puolustuslinjoja sekä vahvennettiin etuasemaa ja Villalan puolustusasemaa. Raikuussa puolustuksen rungon muodosti konekiväärien sivustatuliverkko, lisäksi panssarintorjuntatykkejä sijoitettiin betonisiin korsuihin sekä kenttälinnoitettuihin avoasemiin vesistön reunoille. Vuoden 1944 alkupuolella kenraaliluutnantti Hägglund totesi, että hyvin varustetun pääaseman kestolaitteiden tuliverkosto oli käytännöllisesti katsoen täydellinen. Kaiken kaikkiaan Raikuun pääasemaan valmistui yhdeksän teräsbetonikorsua sekä majoitus- ja tulenjohtoluola, joka tosin jäi keskeneräiseksi. (Oinonen & Tolmunen 2005, 91, 94–95, 111–112.)

Raikuun linnoitteita on sekä Pistalankanavan että Raikuunkanavan alueella, noin 30 kilometrin päässä Kerimäeltä pohjoiseen (kuva 1). *Pistalankanavan linnoitteet* eli jäljempänä esiteltävät Raikuun luontopolun kohteet, sijaitsevat Pistalankanavan ja Jumppasenkanavan välisellä alueella Särkipukron etelärannalla (Oinonen & Tolmunen

2005, 111). *Raikuunkanavan linnoitteet* sijaitsevat Jumppasenkanavan ja Raikuunkanavan välisellä alueella. Kivilammen länsirannalla vierekkäin on kaksi teräsbetonikorsua: 20 hengen panssarintorjunta- ja konekiväärrikorsu nro 67 sekä konekiväärrikorsu nro 66. Alueen eteläisin kantalinnoite, teräsbetoninen kahden konekiväärin korsu nro 54, sijaitsee lukittuna yksityisellä pihamaalla. Korsujen ympäristössä on kenttälainoitettuja taisteluhautoja asemineen sekä panssarivaunun kiviesteitä. (Lagerstedt 2012, 300; Muinaisjäännösrekisteri 2012). Museovirasto (2009a) raivasi ja kartoitti Raikuun alueen puolustusvarustukset vuonna 1992. Tämän jälkeen Museoviraston muinaisjäännösten hoitoyksikkö ei ole hoitanut kohteita resurssien puutteen takia.



**KUVA 1. Raikuun linnoitteet. Kerimäki on merkitty nastalla, korsut punaisin pistein Pistalan- ja Raikuunkanavan väliselle alueelle. (Kartta 1:100 000, Fonecta 2014.)**

## 2.1 Raikuun luontopolku

Raikuun luontopolku sijaitsee Paasniementien varrella, Säkrupukron etelärannalla. Noin 1,5 kilometrin mittaisella luontopolulla voi tutustua kolmeen teräsbetonikorsuun sekä nähdä kahdentyyppisiä panssarintorjuntaan tarkoitettuja kiviesteitä (kuva 2).

Näistä toinen edustaa Salpalinjalle tyypillisempää riviestettä, toinen harvinaisempaa muurimaista kiviestettä. (Oinonen & Tolmunen 2005, 111, 113, 166.)



**KUVA 2. Raikuun luontopolku. Korsut on merkitty punaisiin pistein. Särkipukron etelärannalla kulkeva musta viiva kuvaa muurimaista panssariestettä. Riviestet sijaitsevat Pistalankanavan ylittävän Paasniementien molemmin puolin. (Maastokartta 1:4000, Fonecta 2013.)**

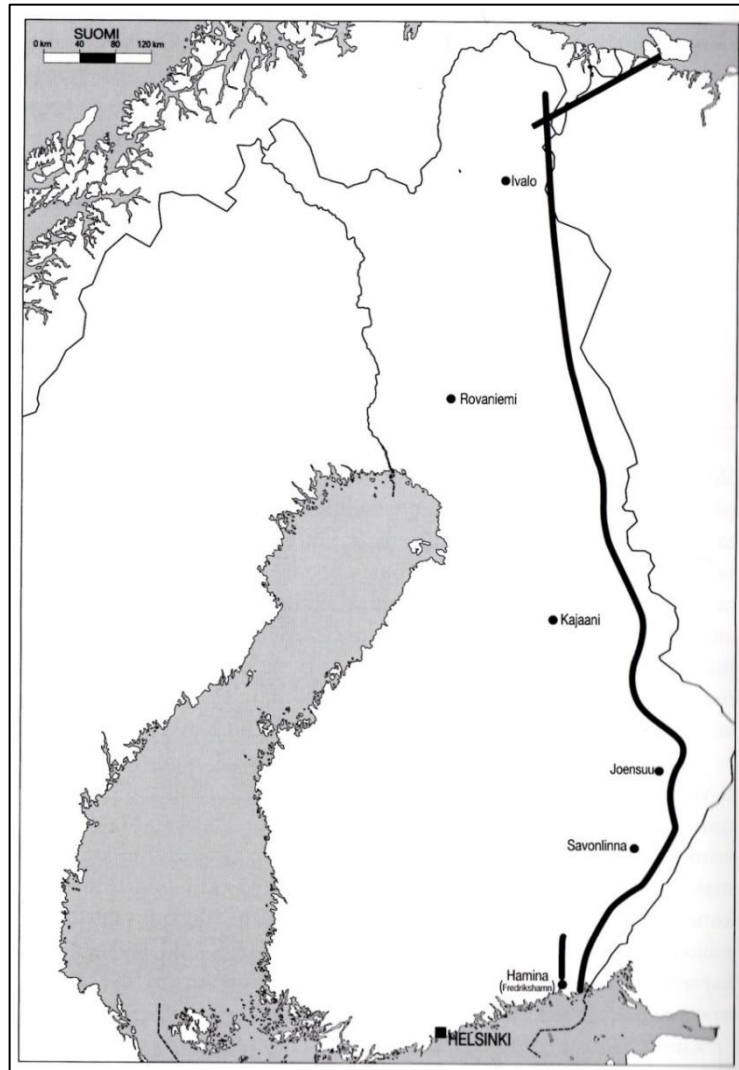
Pistalankanavan puoleisessa päädyssä sijaitseva korsu nro 63 on teräsbetoninen 20 hengen konekiväärikorssu, jossa on naamioimaton tähystyskuipu. Särkipukron etelärannan korsiista keskimmäinen, korsu nro 64, on naamioimaalattu 20 hengen teräsbetoninen panssarintorjuntatykin ja konekiväärin korsu, jonka tähystys on tapahtunut periskoopilla. Lähimpänä Jumppasankanaavaa sijaitseva korsu nro 65 on naamioimaton 30 hengen teräsbetoninen konekiväärikorssu, jonka tähystys on myös tapahtunut periskoopilla. Kaikissa korsiissa on kaivo. Korsiujen ympäristössä on kenttälinoitettuja taisteluhautoja asemineen, ja niiden päätorjuntasuunnat ovat pohjoiseen ja itään. Rannan tuntumaan on rakennettu osaksi kaksi-, osaksi kolmerivinen panssarivaunun kivieste latomalla kiviä noin 2,6 metriä korkeaksi muuriksi 3,3 metrin leveydeltä. Tällaiset muurimaiset kiviestet ovat harvinaisia rakenteita Salpalinjalla. (Lagerstedt 2012, 300–301.)

Pistalankanavan linnoitteet on kunnostettu nähtävyyshankkeiksi 90-luvulla rakentamalla korsujen yhteyteen liikkumista helpottavia portaita ja kaiteita sekä asentamalla niihin automaattisesti syttyvät valot (Hanikka 2014a; Lagerstedt 2012, 301). Muistan, että ennen korsujen sähköistämistä niiden sisäänkäynneille oli varattu taskulamppuja sekä paristoja. Oinonen ja Tolmunen (2005, 111) mainitsevat kirjassaan parkkipaikalla opastaulun yhteydessä olevista opasteksteistä suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja saksaksi. Tiedän, että postilaatikosta mukaan otettavien, palautettaviksi tarkoitettujen opasvihkosten lisäksi samassa säilytyspaikassa oli myös vieraskirja. Kävijämääriä ei ole seurattu vuosiin, mutta havaintoihin perustuen vierailijoita käy kohteessa lähes päivittäin; jopa bussikuljetuksella hotelli Herttuasta (Hanikka 2014a; Kosonen 2013).

## 2.2 Salpalinja

Salpalinja (myös Suomen Salpa tai Salpa-asema) myötäilee Suomen itärajaa Suomenlahdelta aina Jäämerelle saakka (kuva 3) jakautuen valtakunnallisesti kolmeen puolustukselliseen painopistealueeseen: eteläisimpään Suomenlahti–Luumäki -linjaan, keskiosan vesistöihin nojaavaan Kivijärvi–Saimaa–Pielinen -linjaan sekä pohjoisimpaan linjaan Pielisestä Petsamoon (Museovirasto 2009b). Massiivinen noin 1200 kilometrin pituinen linnoitusketju rakennettiin pääosin talvisodan jälkeen, Suomen ja Neuvostoliiton välirauhan aikana 1940–1941, linnoitustöiden jatkuessa aina vuoden 1944 loppuun saakka. Puolustuslinjan rakentamista johti kenraaliluutnantti E.F. Hanell ja hänen Linnoitustoimistonsa. Rakennustöiden kokonaisvahvuus oli suurimmillaan maaliskuussa 1941, jolloin linnoittamistöissä oli 35 000 miestä. Myös Lotta Svärd -järjestön työskentely monilla eri tehtävälajoilla oli ratkaisevan tärkeää. Muun muassa muonituksesta vastaavien lottien lukumäärä oli enimmillään 2000. (Oinonen & Tolmunen 2005, 7–8, 11, 13.)

Ottaen huomioon samanaikaisen linnoittamisen taistelualueilla sekä jälleenrakennustyöt, linnoitusketjun rakentaminen oli valtava ponnistus Suomelle. Linnoittaminen lisäsi kansamme tahtoa puolustaa maatamme ja Salpalinja on konkreettinen muistomerkki ponnistuksista itsenäisyytemme säilyttämiseksi, ollen edelleen itsenäisen Suomen mittavin rakennustyö. (Oinonen & Tolmunen 2005, 15.) Vaikka Salpalinjaa ei ehditty rakentaa valmiiksi linnoitusketjuksi, se kuuluu vahvimpiin toisen maailmansodan aikaisiin puolustusasemiin ja sitä on verrattu mm. ranskalaiseen Maginot-linjaan sekä kreikkalaiseen Metaxas-linjaan (Museovirasto 2009b).



**KUVA 3. Salpalinjan linnoitusketju (Björklund 2007, 152).**

### 2.2.1 Linnoitustyöt 1940–1944

Talvisodan alkaessa marraskuussa 1939 Ruotsin hallitus kieltäytyi osallistumasta sota-toimiin Suomen rinnalla. Ruotsi antoi kuitenkin apua Suomelle vapaaehtoiskeräysten, luottojen, tavaroiden, sotakaluston ja raaka-aineiden muodossa. Sodan loppuvaiheessa Suomi sai avukseen myös runsaan 8000 ruotsalaismiehen muodostaman vapaaehtoisarmeijan. Merkittävin apu Suomelle oli kuitenkin ruotsalaisten helmikuussa 1940 perustama Ruotsin työjoukko (Svenska Arbetskåren, SAK), jonka tehtävänä oli värvätä ruotsalaisia siviilityöntekijöitä uuden puolustuslinjan rakentamista varten sekä organisoida vapaaehtoisesta työvoimasta Suomeen. (Björklund 2007, 7–9, 17, 20.)

Suomi säilytti itsenäisyytensä talvisodan loppuessa maaliskuussa 1940, mutta joutui rauhansopimuksessa luovuttamaan Neuvostoliitolle itärajan puolustukselle edullisia maastoja. Uuden rajalinjan lujittamiseksi Salpalinjan tekninen ja taktinen suunnittelu käynnistettiin jo huhtikuussa. SAK:n ammattitaitoinen työnjohto mahdollisti linnoitustöiden aloittamisen nopeasti. (Oinonen & Tolmunen 2005, 8, 11.) Erikoisosaamista ja koneita vaativista kantalinnoitteista, mm. teräsbetonikorsuista ja tykkiasemista, vastasivat Linnoitustoimiston alaiset siviilityöntekijät eli työryhmät ja urakoitsijat. Kenttälaitteiden, esim. taisteluhautojen, piikkilanka- ja kaivantoesteiden rakentamisesta vastasivat puolustusvoimien rauhan ajan joukko-osastot. Linnoitustöissä hyödynnettiin talvisodassa saatuja kokemuksia: korsuja raudoitettiin, panssariesteistä tehtiin järeämpiä ja naamiointiin sekä betonin koostumukseen kiinnitettiin erityistä huomiota. (Hytönen 2007, 151, 155–156.)

Linnoittamistekniikka perustui pääasiassa miestyövoimaan. Varsinkin kenttälinoitteissa käytettiin paljon pyöreää puuta suoraan maastosta. Metsätyö ja puutavaran hankinta tehtiin kirveillä ja käsisahoilla, puut ajettiin tien laitaan hevosilla. Sahatavaran valmistuksessa käytettiin yleensä kiinteitä sahoja, mutta myös työmaakohtaisia kenttäsahoja. Maankaivussa vähät kaivukoneet olivat kantalinnoitustyömailla, kenttälinoitteissa käytettiin lapiota. Kallion ja kivien louhinnassa panosreiät tehtiin paineilmakäsiaporilla kun niitä oli saatavilla, pulan vuoksi käytettiin myös leka- ja käsiporia. Nostoissa käytettiin mekaanisia vinttureita ja nostotaljoja. Materiaalin kuljetus sen ajan ajoneuvoilla vaikeassa maastossa asetti haasteita ja linnoitustyömaille jouduttiinkin usein ensin rakentamaan teitä. Talvisin käytettiin sekä soille tehtyjä polanneteitä että jääteitä. Betoni valmistettiin betoniasemilla, kuljetettiin kuorma-autolla rakennuspaikalle ja usein lopulliseen valukohteeseen päästiin vain kottikärryillä. (Oinonen & Tolmunen 2005, 15.)

Jatkosodan alkaessa kesäkuussa 1941 linnoitustyöt keskeytyivät, koska liikekannallepano koski joukko-osastojen lisäksi myös työryhmiä ja urakoitsijoita. Näistä Linnoitustoimiston alaisista siviililinoittajista muodostettiin kenttäarmeijan mukaan lähteviä linnoitusrakennusjoukkoja. (Hytönen 2007,157.) Lyhyen puolustusvaiheen jälkeen Suomen kenttäarmeija aloitti hyökkäyksen talvisodassa menetettyjen alueiden takaisinvaltaamiseksi, Salpalinjan jäädessä kauaksi taakse. Sen puolustusasemista riisuttiin piikkilankaesteitä ja kalustoa sekä purettiin puurakenteita, työmaaparakkeja ja panssariesteitä, koska Linnoitusrakennuspataljoonat tarvitsivat näitä paikallisiin ra-

kennustarpeisiin sekä kauaksi eteenpäin työntyneen asemasotarintaman lujittamiseen. (Oinonen & Tolmunen 2005, 12.) Neuvostoliiton suurhyökkäys ja suomalaisten puolustuslinjojen murtuminen Kannaksella kesällä 1944 muuttivat linnoitussuunnitelmat. Keskeneräisen ja purkutöiden vuoksi puutteellisen puolustuslinjan taistelukuntoon saattaminen oli aloitettava improvisoiden. Välikauhan aikaisen puolustuslinjan nimeksi muodostui Suomen Salpa, lyhennettynä Salpa, heinäkuun 10. päivä 1944 kenraaliluutnantti Oeschin esityksestä ja ylipääällikkö Mannerheimin vahvistamana. Tuohon saakka puolustuslinjasta oli käytetty lukuisia nimiä. Nimi vakiintui muotoon Salpalinja ja Salpa-asema luoden mielikuvan vahvasta puolustuslinjasta. (Hytönen 2007, 158.)

Neuvostoliiton hyökkäykset torjuttiin Viipurinlahdella ja Karjalan kannaksella heinäkuun puoliväliin mennessä ja jatkosodan viimeiset suuret taistelut käytiin Ilomantsin suunnalla elokuun alussa. Aselepo tuli voimaan 4.–5.9.1944 ja välikauha solmittiin 19.9. Käsky linnoitustöiden lopettamisesta annettiin 24. syyskuuta kuitenkin niin, että keskeneräiset työt saatetaan loppuun. (Oinonen & Tolmunen 2005, 13.) Vetäytyvä kenttäarmeija jatkoi linnoitustöitä omaan kotiuttamiseen saakka ja osa linnoitusrakennusjoukoista työskenteli joulukuun alkuun asti; vielä tämänkin jälkeen suunnitteluorganisaatio jatkoi tiedustelua ja suunnittelua (Hytönen 2007, 159–160).

Vuosina 1940–44 Salpalinjaan rakennettiin kantalinnoituslaitteita yhteensä noin 760 kappaletta, joiden jakauma on seuraavanlainen: majoituskorsuja 130, imubetonikorsuja 254, tulenjohto- ja majoituskorsuja 30, panssarintorjuntatykki-, konekivääri- ja majoituskorsuja noin 50 sekä konekivääri- ja majoituskorsuja noin 180 kappaletta. Lisäksi panssarintorjuntatykki-, konekivääri- ja tulenjohtopesäkkeitä rakennettiin yhteensä noin 80 ja linnoitustykkiasemia noin 16 kappaletta. Luolia rakennettiin 25 kappaletta, joista osa jäi tosin keskeneräisiksi. (Oinonen & Tolmunen 2005, 14.) 90 prosenttia puolustuslinjan rungon muodostamista teräsbetonikorsuista rakennettiin Suomenlahden ja Saimaan väliselle kannakselle (Museovirasto 2009b).

Salpalinjaan rakennettiin kenttälinoitteita vuosina 1940–44 seuraavasti: majoituskorsuja noin 800, konekivääripesäkkeitä 1250, tulenjohtopesäkkeitä 400, tykkiasemia 500, panssarikupupesäkkeitä 26 ja teräspesäkkeitä 49 kappaletta. Lisäksi rakennettiin kaivantoesteitä yli 130, piikkilankaesteitä noin 315 sekä taistelu- ja yhteyshautoja yli 350 kilometriä. Määrien arvellaan olevan todellisuudessa merkittävästi suuremmat,



koska todennäköisesti kaikkia töitä ei ehditty ilmoittaa. (Oinonen & Tolmunen 2005, 14.)

Linnoitusketjun kestävyyttä ei koskaan koetettu taisteluissa, mutta sen olemassaolo vaikutti aselevon syntymiseen – Neuvostoliiton johto tiesi puolustuslinjan vahvuuden ja suuntasi sotatoimensa tärkeämpään tehtävään, Saksan lyömiseen Keski-Euroopassa. (Oinonen & Tolmunen 2005,15.) Salpalinjan operatiivisesta merkityksestä esitetään kuitenkin vastakkaisia mielipiteitä. Huhtanen (2014b, A15) tuo artikkelissaan esiin eversti evp. Pekka Visurin näkemyksen, jonka mukaan Salpalinjan hyöy olisi ollut kyseenalainen. Visuri näkee linnoitusketjulla olleen jossain kohtaa korkeintaan paikallista merkitystä, tyrmäten täysin sen aseman toimivana linjana; Salpalinjan varaan ei laskettu edes ylimmän johdon piirissä kesällä 1944. Tuolloin Karjalan kannaksen tapahtumat osoittivat, että vanhanaikainen asema oli puhkaistavissa kohtalaisen helposti. Visuri kuitenkin toteaa Salpalinjasta: ”Tietenkin se oli parempi kuin ei mitään”. Salpalinjalla nähdään olleen jonkinlaista sotilaallista arvoa aina 1970-luvulle saakka. Linnoitusketjun merkitys väheni hiljalleen linjapuolustuksen muuttuessa alueelliseksi puolustusjärjestelmäksi, lisäksi aseteknologian kehittyessä uusia asejärjestelmiä ei enää voitu tai ei ollut tarkoituksenmukaista käyttää ahtaissa korsuissa. (Mikkonen 2007, 161–162.)

### **2.2.2 Nykytila ja matkailullinen käyttö**

Salpalinjan linnoitteet muuttuivat siviilikohteiksi vuoden 2004 alusta niiden siirtyessä puolustusministeriöltä Metsähallituksen ja Senaattikiinteistöt-yhtiön haltuun, tällä hetkellä Salpalinjaa hallinnoi ja hoitaa Senaattikiinteistöt valtiovarainministeriön lukuun ja laskuun (Lagerstedt 2012, 6; Salpakeskus 2014). Valtiovarainministeriö tilasi Museovirastolta koko Salpalinjan puolustusketjua koskevan inventoinnin selvittääkseen minkälaisesta kokonaisuudesta on kysymys, missä kohteet tarkalleen sijaitsevat ja missä kunnossa ne ovat. Inventointi toteutettiin 2009–2012 kenttätutkimuksena. Hankkeessa todettiin puolustuslinjan olevan varsin hyvin säilynyt; betonikorsut, kalliioon louhitut majoitustunnelit ja kiviesteet ovat hyvässä kunnossa niiden ikään nähden. Puurakenteisia kenttälinoitteita on luonnollisesti tuhoutunut, mutta niiden muodostamat linnoituskokonaisuudet ovat kaiken kaikkiaan säilyneet hyvin. Saatuja tietoja on tarkoitus käyttää suojele-, ylläpito- ja entisöintihankkeisiin. (Lagerstedt 2012, 2.)

Arkeologi John Lagerstedt löysi suorittamassaan inventoinnissa sadoista bunkkereista jälkiä, jotka kertovat kylmän sodan ajan ylläpidosta. Arkistoista on löydetty asiakirjoja, joissa oli suunnitelmia Salpalinjan linnoitteiden hoitotoimista. 1970-luvulle saakka tärkeimpiä linnoitteita hoidettiin kolmen vuoden välein ja vähemmän tärkeitä 6–8 vuoden välein. Havaintojen mukaan ovien saranoita oli rasvattu, asepaikkojen tapit olivat kovassa rasvassa ja teräsbetonikorsujen metalliosat oli huolellisesti käsitelty ruostesuojamaalilla. Lukuisista maalikerroksista voi Lagerstedtin mukaan päätellä, että tiloja on käyty maalaamassa useita kertoja vuosikymmenten mittaan. Onnellisen sattuman vuoksi säännöllisyys on monin paikoin luettavissa myös korsujen seinistä; hoitoporukat ovat kirjoittaneet nimikirjaimiaan 1950-luvulta jopa 80-luvulle päivämäärineen korsujen seiniin käyttämällään ruostesuojamaalilla. (Huhtanen 2014a, A14.)

Lähteissä usein korostetaan Salpalinjan linnoitteiden rinnastamista muinaismuistolain (265/63) tarkoittamiin kohteisiin ja jopa pohditaan niiden siirtymismahdollisuuksia suoraan lain alaisuuteen (Mikkonen 2007, 162; Salpakeskus 2014; ks. myös Oinonen & Tolmunen 2005, 166). Tämän hetkisen käytännön mukaan mitkään Suomen toisen maailmansodanaikaiset linnoitteet eivät ole edellä mainitun muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä, eikä niiden yhteydessä enää käytetä sanontaa ”rinnastetaan muinaismuistolakiin”. Koska kyseessä eivät siis ole muinaisjäännökset, ei niihin myöskään voi soveltaa kyseisen lain pykälää. Toisen maailmansodanaikaiset linnoitteet eivät kuitenkaan ole suojelun ulkopuolella. Kohteet lasketaan kuuluviksi arkeologiseen kulttuuriperintöön ja ne otetaan maankäyttösuunnittelussa huomioon maankäyttö- ja rakennuslain nojalla historiallisen merkityksensä johdosta. Suoelumerkintä voi olla esimerkiksi ”S”, jonka määräys on ”toisen maailmansodan linnoite: kohde tulee säilyttää”. Kohteita koskevista toimenpiteistä on kuitenkin aina pyydetävä museoviranomaisen lausunto. (Suhonen 2014.)

Vasta 1980-luvulla Suomessa ymmärrettiin veteraanien työn ja taistelun merkitys. Arvostuksen myötä heräsi kiinnostus puolustuslinjan olemassaolosta ja etenkin vahvasti linnoitetussa Kaakkois-Suomessa ryhdyttiin kunnostustöihin linnoitteiden saamiseksi nähtävyysskuuntoon. Samalla alueella aloitettiin Salpalinjan museaalinen käyttö veteraanien toimiessa alullepanijoina. Ensimmäiset museoalueet, Miehikkälän Salpalinja-museo ja Virolahden bunkkerimuseo, aloittivat toimintansa 1980-luvulla. Miehikkälässä sijaitsee myös alun perin vuosina 1945–1994 toiminut ja vuonna 2007 toi-

mintansa uudelleen aloittanut Pioneerimuseo. Nämä kolme valtakunnallisesti merkittävää toimijaa muodostivat vuonna 2005 yhdessä Salpalinjan perinneyhdistys ry:n kanssa Salpakeskuksen, jonka tavoitteena on Salpalinjan matkailullinen kehittäminen ja markkinointi. (Mikkonen 2007, 162–163, 165, 167, 169.)

Museo- ja näyttelyalueiden lisäksi on kunnostettu ja rakennettu Salpalinjaan liittyviä yksittäisiä kohteita ja luontopolkuja, jotka ovat yleensä varustettu opas- ja selostetauluin. Näiden ylläpidosta vastaavat kunnat, reserviläis- ja veteraanijärjestöt ja kylätöimikunnat sekä paikoin yksityiset henkilöt ja yrittäjät. Retkeilyreiteistä mittavin on 50 kilometrin pituinen Salpapolku Virolahden ja Miehikkälän alueilla. (Mikkonen 2007, 162–163, 169.) Oinonen ja Tolmunen (2005, 7) esittelevät kirjassaan *Matka Salpalinjalle* 60 kohdetta yli 30 kunnan alueelta koko linjan pituudelta Virolahdelta Savukoskelle.

Voimakkainta tuotteistaminen on ollut Kaakkois-Suomessa. Paikalliset matkailuyrittäjät järjestävät mm. ohjelmapalveluja ja räätälöityjä Salparetkiä erilaisin kulkuvälinein, jotka voivat sisältää esimerkiksi yöpymisen korsussa ja muita elämysmatkailun elementtejä (ks. Korsumatkat 2014; Salpasafarit 2014). Matkatoimisto Matkapojat on aloittanut kotimaisille ryhmämatkailijoille suunnatut päivämatkat Miehikkälään, joissa hyödynnetään muun muassa vanhaa puolustusmuuria sekä alueen museoita. Salpalinja-museossa vierailijoille on uutuuksena tarjolla pääsylipun hintaan sisältyvä Kaakko 135-sovellus älypuhelimelle, joka sisältää opastetun kierroksen museoalueen ulkoreiteillä suomeksi ja venäjäksi. (Ala-Siurua 2013; Salpalinjaa tuotteistetaan... 2012.)

Viime vuosina kiinnostus Salpalinjan tuotteistamiseen on näkynyt myös Lappeenrannassa, jossa tavoitteena on ollut yksittäisten kohteiden tarjoamisen lisäksi myös Salpalinjaan liittyvän virkistyskäytön lisääminen. Salpalinjan perinneyhdistys ry:n ja Lappeenrannan kaupungin yhteisessä vuonna 2011 aloitetussa hankkeessa kartoitettiin Salpalinjan matkailullisen käytön mahdollisuuksia ja tätä jatkettiin vuonna 2012 valitsemalla kehittämissuunnittelun kannalta vetovoimaisimmat kohteet. Vuosina 2013–2014 Salpapolkua laajennetaan Miehikkälä–Virolahti-alueelta Lappeenrantaan yhteistyössä alueen kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. Samaan aikaan Lappeenrannassa toteutetaan myös Salpalinjan virkistyskäyttöön liittyvä Kyläpolku-hanke. (Lappeenranta 2013.)

Savonlinnan kantakaupungissa ja sen kuntayhtymän alueilla on paljon mielenkiintoisia kohteita. Tanhuvaaran Purnuvuorella voi tutustua vuonna 2006 kunnostettuun tykkiasemaan. Tykkiasema varustettiin Öron saarelta tuodulla tykillä yhteistyönä Tanhuvaaran urheiluopiston, Savonlinnan reserviläisten ja Salpalinja perinneyhdistys ry:n kesken. (Mielonen 2013). Samalla suunnalla sijaitsevassa Kongonsaarella on kahdelle konekiväärille ja 30 miehelle tarkoitettu keskeneräiseksi jäänyt luola. (Oinonen & Tolmunen 2005, 94, 105). Punkaharjun Piojärvellä voi tutustua kiviesteisiin sekä kenttälainnoitteisiin, lisäksi harjualueella on vuosina 2001–2003 nähtävyysskäyttöön kunnostettu taisteluhauta ja korsu (Metsähallitus 2011; ks. myös Oinonen & Tolmunen 2005, 101).

Kerimäellä hotelli Herttuassa on osin kunnostettujen taisteluhautojen ja yhden korsun lisäksi sotahistoriallinen näyttely. Ulkonäyttelyssä on runsaasti sotakalustoa, mm. erilaisia tykkejä ja panssarivaunu, sisänäyttelyssä on nähtävillä sodanaikaisia varusteita ja tarvikkeita. (Herttua 2012.) Salpalinja on ollut myös museaalisisessa käytössä Savonlinnassa. Riihisaaren maakuntamuseossa avattiin marraskuun alussa vuonna 2013 Salpalinja-näyttely, joka koostui sekä valtakunnallisesta että alueellisesta osasta. Materiaalia saatiin lainaan Miehikkälän Salpalinja-museosta, näytteillä oli paljon myös maakuntamuseon omaa tuotantoa, mm. vitsamattoja ja espanjalaisia ratsuja. (Leppänen 2013; Salpalinja-näyttely avataan...2013.)

Myös Raikuun luontopolun lähialueilta löytyy mielenkiintoisia kohteita Savonrannasta sekä Vasamalahdessa. Savonrannan linnoitteita on mm. Oriveden itärannalla (taisteluhaudat, erikoislaatuiset kiviesteet) sekä Hankavaarassa (kenttälainnoitetut tykkiasemat). Raikuu–Pistala -alueella Vasamalahdessa on neljä linnoitustykistöasemaa, joista ainoastaan yksi saatiin valmiiksi (kuva 4). Valmiiseen asemaan kuuluu ammusvarasto, sulkuhuone sekä majoitustilat 20 miehelle. Kolmeen muuhun ehdittiin valaa vain tykin jalusta ja suojaseinät. (Oinonen & Tolmunen 2005, 95, 108.)



**KUVA 4.** Ainoa valmiiksi saatu linnoitustykistöasema Vasamalahdessa, Uun-rauniontien varressa. Kohde on varustettu suomen- ja englanninkielisellä info-kyltillä.

### 3 LUONTO JA KULTTUURI VIRKISTYS- JA MATKAILUKÄYTÖSSÄ

Vapaa-aika koostuu henkisistä ja fyysisistä virkistysharrastuksista, jotka voidaan jakaa sekä kotona ja kotipaikkakunnalla tapahtuviin *päivittäisiin virkistystoimintoihin* että lähikuntiin, muualle kotimaahan ja ulkomaille suuntautuvaan *matkailuun* (taulukko 1). Tällöin vapaa-ajaksi katsotaan kaikki työajan ulkopuolinen aika, virkistystoiminnoiksi esimerkiksi lueskelu, TV:n katselu sekä sosiaalinen kanssakäyminen erilaisissa tilaisuuksissa ja matkailuksi esimerkiksi päivämatkat nähtävyysskohteisiin. (Vuoristo 2002, 22.) Vapaa-ajan matkailu tapahtuu ensisijaisesti loma-, eläke- ja viikonloppuvapailta, mutta oman kunnan ulkopuolisissa kohteissa liikutaan myös päivävapaan aikana (Vuoristo & Vesterinen 2009, 14).

**TAULUKKO 1. Vapaa-ajan, virkistäytymisen ja matkailun suhteet maantieteellisessä ympäristössä (Vuoristo 2002, 22).**

<b>AJANKÄYTTÖ</b>			
<b>VAPAA-AIKA</b>			<b>TYÖAIKA</b>
<b>Henkiset ja fyysiset virkistysharrastukset</b>			
<b>Päivittäiset virkistystoiminnot</b>		<b>Matkailu</b>	
<b>Kotona</b>	<b>Paikkakunnalla</b>	<b>Päivämatkat</b>	<b>Varsinainen matkailu</b>
Lueskelu, TV:n katselu jne.	Käynnit kohteissa ja tilaisuuksissa (teatteri, ravintolat) jne.	Käynnit ympäristön nähtävyy- ja harraste-kohteissa	Ajoittainen siirtyminen koti- ja työpaikkakunnan ulkopuolelle, matkan kesto väh. 1 vrk.
<b>KOTI</b>	<b>KOTIPAIIKKA-KUNTA</b>	<b>YMPÄRISTÖ-KUNNAT</b>	<b>KOTIMAA ULKOMAAT</b>
<b>MAANTIETEELLINEN ULOTTUVUUS</b>			

Virkistäytymisen lähestymistapa on alkuperäisessä merkityksessään teleologinen eli virkistäytymisen tarkoitus on ylläpitää työkykyä sellaisten kokemusten kautta, jotka uudistavat ruumista ja mieltä (Järviluoma 1995, 8). Tosin nykyäänkin työ- ja kannustematkailu sisältävät usein virkistystoimintaa liitännäismatkojen, mm. nähtävyyksien ja tapahtumien muodossa (Vuoristo & Vesterinen 2009, 14). Sittemmin virkistäytymisellä on nähty olevan arvo sinänsä kansalaisten elämän rikastuttajana. Virkistäytymistä tarkastellessa kolme yleisintä siihen liittyvää aspektia ovat virkistäytymisen käsittäminen vapaa-aikana vapaaehtoisesti tapahtuviksi aktiviteeteiksi, tyytyväisyyden ja hyvinvoinnin tunteita sisältäviksi kokemuksiksi tai emotionaaliseksi tiloiksi sekä sosiaalisiksi instituutioksi. Tähän liittyvät sosiaalisten ja yhteiskunnallisten tavoitteiden lisäksi kaikki ne rakenteet, jotka on muodostettu palvelemaan väestön vapaa-ajan tarpeita. (Järviluoma 1995, 8–10.)

Järviluoma (1995, 10–14) on koonnut artikkeliinsa useita matkailun määritelmiä ja siihen liittyviä käsitteitä sekä pohtinut näiden välisiä eroja, yhtäläisyyksiä ja riippuvuussuhteita. Mielestäni Vuoriston ja Vesterisen (2009, 13–14) esittämät määritelmät ovat kuitenkin sisällöltään riittäviä suhteessa työhöni. He määrittelevät matkailun tarkoittavan toisinaan yksipuolisesti ainoastaan loma-aikana tapahtuvaa tai vain ulkomaille suuntautuvaa eli kansainvälistä matkailua. Laaja-alaisesti määriteltynä matkailun piiriin luetaan kotimaanmatkailu, ulkomailta kotimaahan tuleva matkailu,

vapaa-ajan matkailu sekä työ- ja kannustematkailu. Matkailuksi ei kuitenkaan katsota säännöllistä liikkumista esimerkiksi työ- ja asuinpaikkakunnan tai asunnon ja palvelukeskuksen välillä.

Borgin ym. (2002, 11, 65) mukaan matkailun, virkistäytymisen ja harrastamisen lähentyessä toisiaan nykyajan matkailijat haluavat saada matkansa aikana monenlaisia elämyksiä, ja matkailun jaotteluminen luonto-, kulttuuri-, maaseutu-, perinne- ym. matkailuun onkin yhä vaikeampaa. Myös Hemmi (2005, 334, 347) tuo esille matkailun muotojen jaottelun vaikeuden viitaten niiden sisältöjen yhteisiin ja osin päällekkäisiin elementteihin ja termeihin. Usein erityisesti luontoon ja kulttuuriympäristöön kohdistuvan matkailun sekä virkistyskäytön nähdään limittyvän toisiinsa ja muodostavan monisäikeisen kokonaisuuden, jossa luonto ja maisemat sisältävät tärkeitä virkistys- ja kulttuuriarvoja (ks. esim. Hemmi 1995, 18–20; Koivula 2005, 12; Kähtävä-Marttinen 2011, 4; Roberts & Hall 2001, 162, 165; Ympäristöministeriö 2002, 7). Suhteellisen uusi, vuonna 2002 virallisesti määritelty termi *geomatkailu* satoi ensimmäisen kerran luonto- ja kulttuurimatkailun saman käsitteen alle korostaen ns. perintökohdematkailun ulottuvuutta (Hemmi 2005, 339; National Geographic 2014).

### **3.1 Luonnon virkistys- ja matkailukäytön suhteista**

Ulkoilu, luontoliikunta ja luonnon virkistyskäyttö ovat käsitteinä hyvin lähellä toisiaan. Näitä ei kuitenkaan voida pitää synonyymeinä. Ulkoilulla tarkoitetaan ulkosalla, usein luonnonympäristössä tapahtuvaa vapaa-ajan toimintaa, jonka ulkopuolelle rajataan urheilu ja loma-asuminen sekä moottoriurheilu ja matkailu siltä osin kuin näihin ei liity ulkoilua. Myös luontoliikunnan määritelmä sisältää luonnon ja vapaa-ajan elementit, mutta se nähdään fyysisesti aktiivisena kilpailu- tai harrastustoimintana. Tosin kilpailu-, kunto- ja virkistyskeskeisen liikunnan lisäksi jaottelu huomioi myös hyötyliikunnan. (Hemmi 2005, 346; Pouta & Heikkilä 1998, 7.)

Luonnon virkistyskäytöllä tarkoitetaan tilapäistä tai lyhytaikaista oleskelua luonnossa (esim. telttailu, marjojen ja sienien poimiminen), uimista, joutenoloa tai luonnonharrastusta sekä luonnossa vapaa-ajan viettämistarkoituksessa tapahtuvaa liikkumista jalan, hiihtäen, pyöräillen tai näihin verrattavalla tavalla. Virkistyskäytön määritelmä sisältää myös vapaa-ajan kalastuksen ja metsästyksen, virkistystarkoituksessa tapahtuvan vapaa-ajan asumisen sekä motorisoidun luonnossa liikkumisen. kuten moottori-

kelkkailun ja veneilyn. (Ympäristöministeriö 2002, 7.) Virkistyskäyttömuotoja (esim. perhokalastus) voidaan siis luokitella toiminnon (kalastus) ja liikkumistavan (kävely) perusteella (Saastamoinen & Kajala 1995, 55). Esitetyistä kolmesta käsitteestä luonnon virkistyskäyttö on mielestäni selvästi laajin ja monipuolisin.

Ympäristöministeriön (2002, 7) toimintaohjelmassa luontomatkailulla tarkoitetaan laajimmillaan kaikkea luontoon tukeutuvaa matkailua ja hieman suppeammin matkailua, jonka yhteydessä virkistäydytään luonnossa ja jossa matkailun vetovoima ja aktiviteetit perustuvat merkittäviltä osiltaan luonnonympäristöön ja siellä toteutettavaan toimintaan. Määritelmää voidaankin tulkita siten, että luontomatkailu yhdistää luonnon virkistyskäytön ja matkailun, ja toisekseen luonnon virkistyskäytöstä on luontomatkailua lähes kaikki se, joka ei ole päivittäistä lähivirkistystä. Tällöin esimerkiksi matkailuun liittyvä loma-asuminen ja sen yhteydessä tapahtuva virkistyskäyttö katsotaan luontomatkailuksi.

Hemmin (2005, 338–339) lähestymistapa on puolestaan motiivipohjainen. Hänen mukaan ensisijaiset luontomatkailun rajaukset löytyvät yksittäisten matkailijoiden kohdevalintojen syistä ja vasta toissijaisesti kohdealueen luonteenpiirteistä. Tällöin luontomatkailu koskee periaatteessa kaikenlaista matkailua, jossa luonnonelementit ja niistä saatavat kokemukset toimivat sytykkeinä matkakohteen valinnoille. Lisäksi määritelmässä otetaan huomioon paitsi matkailijan ajankäyttö myös ajankäytön muoto kohteessa. Näihin perustuen matkailijat voidaan jaotella primaarisiin ja sekundaarisiin luontomatkailijoihin. Primaarinen luontomatkailija viettää suurimman osan matkansa aikana valveillaoloajastaan luonnossa, sekundaarinen sen sijaan käyttää luontoa vain vähän matkustusmotiivin ollessa muu kuin luonnonkokeminen.

Luontomatkailun määritelmässä ympäristön merkitys vaihtelee. Luontomatkailun katsotaan rakentuvan erityisille luonnon alueille, joilla on niille ominaisia, muista poikkeavia ominaisuuksia ja joita voidaan luonnehtia koskemattomiksi; toisaalta toiminta-alueiksi voidaan käsittää myös talouskäytössä olevat metsät (Lohiniva 1995, 21; Silvennoinen, Tahvanainen & Tyrväinen 1997, 111). Hemmi (2005, 338) toteaa, että luontomatkailun määrittelyn kannalta on epäoleellista, onko kohdealue luonteeltaan luonnonympäristöä vai rakennettua ympäristöä. Jokinen (2001, 138–139) sen sijaan korostaa määritelmässään luonnonympäristöä osana luontomatkailun käsitettä. Hän määrittelee luontomatkailun matkailutoiminnaksi, joka tapahtuu pääasiallisesti vähän



rakennetussa luonnonympäristössä, josta saatavilla luontoelämyksillä sekä luonnossa tapahtuvalla toiminnalla on keskeinen merkitys matkailutapahtuman sisällölle. Sisällön ja motivaation pohjautuessa luonnonympäristöstä saatavien virikkeiden ja resursien hyödyntämiseen luontoa kunnioittaen, luontomatkailemisen käsite sisältää siis myös ympäristökasvatuksellisia -suojelullisia piirteitä.

Ympäristövastuullisuus ja ympäristön kantokyky ovat kestävän matkailun käsitteeseen kuuluvia termejä (Borg 1997, 6–8; Saarinen 1997, 16–18). On huomioitava, että kun luontomatkailemista määritellään laajasti (ks. esim. Ympäristöministeriö 2002, 7), luontomatkailemista hyväksyttävistä reunaehdoista (mm. kestävyys, ympäristövastuullisuus, ilman moottoriajoneuvoja maastossa liikkuminen) ei ole asetettu (Hemmi 2005, 334). Tällöin luontomatkailemista voidaan toteuttaa joko ympäristön ehdoin tai niistä piittaamatta, mikä puolestaan voi olla harhaanjohtavaa tulkittaessa kestävä matkailua – luontomatkailemista mielletään herkästi kestävän matkailukehityksen synonyymiksi (Vuoristo 2002, 221).

Yhteiskunnan tai yrittäjän tarjoamalla virkistyspalveluilla (esim. uimaranta, kalastuspaikka, maastohiihtokeskus) on huomattava merkitys ihmisen virkistäytymistarpeiden tyydyttämiseksi ja matkailuelinkeinolle (Ympäristöministeriö 2002, 8; Kopperoinen & Shemeikka 2001, 142–143). Luontomatkailemista nähdään palvelualana, jossa aineettomat hyödykkeet (elämys, virkistys) ovat varsinainen palvelu asiakkaalle ja jotka matkailutuottajat toteuttavat aineellisin hyödykkein. On kuitenkin huomioitava, että matkailijan luontosuhteeseen perustuva luontomatkailemista määritelmä ei välttämättä sisällä matkailuelinkeinotoimintaa lainkaan. Tällöin luontomatkailemista voidaan katsoa tarkoittavan luontoon matkustamista joko omatoimisesti tai matkanjärjestäjän ohjaamana, matkan päätarkoituksen kuitenkin ollessa elämyksen kokeminen luonnon antamia harrastusmahdollisuuksia hyödyntäen. (Hemmi 2005, 334–335, 339.)

Luontomatkailemista voidaan siis tarkastella monesta eri näkökulmasta. Käsitteen määrittely voi tapahtua esimerkiksi ympäristöfilosofian avulla, korostamalla taloudellisia ja yhteiskunnallisia ulottuvuuksia tai matkailijan luontosuhdetta. Luontomatkailemista on osa luonnon virkistyskäyttöä, mutta kaikki luonnon virkistyskäyttö ei ole luontomatkailemista; luonnossa voi virkistäytyä kotoa käsin. (Hemmi 2005, 334–335.) Virkistäytyjän ja luontomatkailemista saamat hyödyt ovat henkisiä, sosiaalisia ja fyysisiä; luonnosta saadaan luontoelämyksien lisäksi yhdessäoloon, hyvinvointiin ja oppimiseen liittyviä

kokemuksia (Ympäristöministeriö 2002, 12). Yksilöiden ja ryhmien parissa, ajassa ja paikassa luontomatkailusta saadaan erilaisia tulkintoja ja toteutustapoja, ja näin ollen käsite tulee nähdä myös kulttuurisena. Se, mitä luontomatkailu sitten todella on, jää ihmisten ratkaistavaksi. Koska todellisuuden alueita koskeva tieto muodostetaan sosiaalisessa prosessissa, luontomatkailu on sitä mitä ihmiset ajattelevat ja sopivat sen olevan. (Jokinen 2001, 138–139.)

### **3.2 Luonnon virkistys- ja matkailukäytön toimintaedellytykset**

Luonnossa virkistäytyminen yksityismailla sekä kuntien ja valtion omistamilla alueilla on osa lähes kaikkien suomalaisten vapaa-ajan viettoa, ja ulkoilijoiden lisäksi myös luontomatkailuyritykset käyttävät paljon julkisia virkistyspalveluja (Pouta & Sievänen 2001, 49, 68). Luonnon virkistys- ja matkailukäytön tärkeimmät toimintaedellytykset ovat jokamiehenoikeudet, kaavoituksessa varatut virkistys- ja suojelualueet ulkoilureitteineen sekä matkailupalvelut. Yhteiskunnan järjestämien rakenteiden käyttö on maksutonta ja pääasiassa yleiseen virkistyskäyttöön tarkoitettuja, luontomatkailussa näiden resurssien hyödyntäminen perustuu usein sopimukseen. (Ympäristöministeriö 2002, 17.)

**Jokamiehenoikeuksilla** on tärkeä merkitys Suomen luonnon virkistys- ja matkailukäytölle: maamme pinta-alasta noin 96 % on käytettävissä jokamiehenoikeudella ja ne ovat riippumattomia paitsi oikeuden käyttäjästä, myös käytön tarkoituksesta tai maan ja vesialueen omistajasta (Ympäristöministeriö 2012, 10; Ympäristöministeriö 2013, 3). Lehtosen, Heikkisen ja Hirvosen (2007, 4) mukaan ”jokamiehenoikeuksilla tarkoitetaan sellaista käyttövaltaa toiselle kuuluvaan kiinteään omaisuuteen, joka ei perustu omistusoikeuteen tai siitä lähtöisin oleviin erityisiin oikeuksiin, vaan kuuluu jonkin ihmisryhmän jäsenille yleensä”.

Perinteisesti jokamiehenoikeus mielletään oikeudeksi liikkua, oleskella, leiriytyä tilapäisesti ja hyödyntää eräitä luonnontuotteita toisen maalla ilman maanomistajan suostumusta niin, että toiminnalla ei aiheuteta vähäistä suurempaa haittaa maanomistajalle, maankäytölle tai luonnolle. Haitattomuuden lisäksi jokamiehenoikeuksille on tunnusomaista vaatimus käytön maksuttomuudesta muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta (mm. kalastus- ja riistanhoitomaksu). Laajemmin määriteltynä kaikki toiminta toisen alueella, johon ei maanomistajan lisäksi tarvita viranomaisen lupaa tai joka ei muutoin

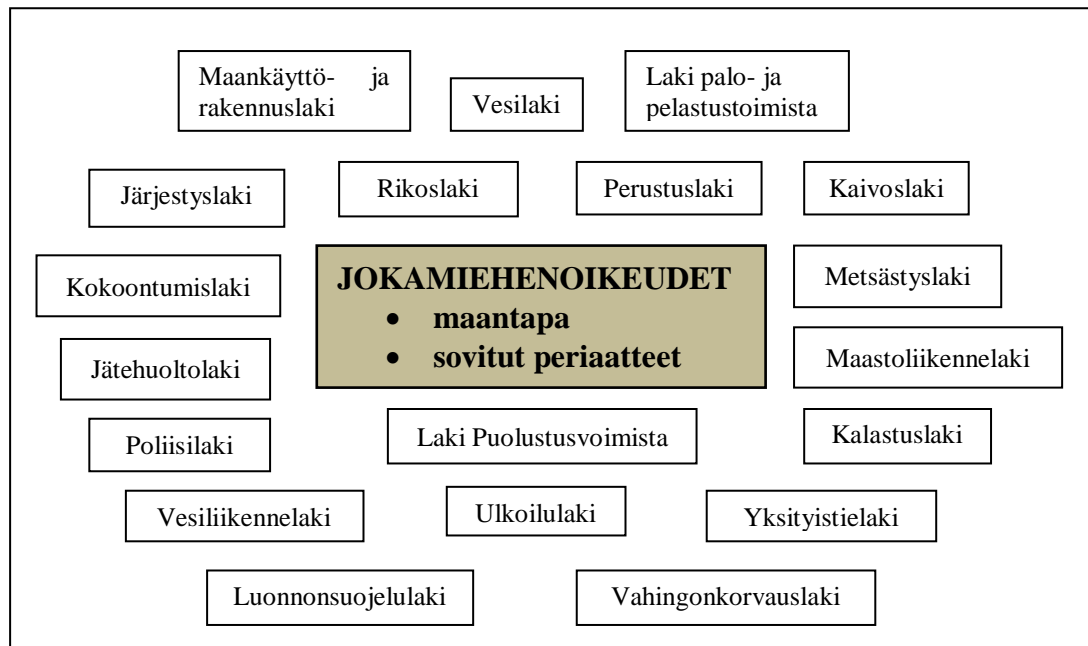
ole kiellettyä, liitetään jokamiehenoikeuteen. (Ympäristöministeriö 2012, 9, 12, 91, 94.) Ympäristöministeriö (2013, 20) on popularisoinut jokamiehenoikeudet taulukon 2 mukaisesti.

## TAULUKKO 2. Jokamiehenoikeudet (Ympäristöministeriö 2013, 20).

Jokamiehen oikeudella saa:	Jokamiehenoikeudella ei saa:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• liikkua jalan, hiihtäen ja pyöräillen luonnossa, kuten metsissä, luonnonniityillä ja vesistöissä</li> <li>• ratsastaa</li> <li>• oleskella ja yöpyä tilapäisesti alueilla, joilla liikkuminenkin on sallittua</li> <li>• poimia luonnonmarjoja, sieniä ja rauhoittamattomia kasveja</li> <li>• onkia ja pilkkiä</li> <li>• veneillä, uida ja peseytyä vesistöissä ja kulkea jäällä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• haitata maanomistajan maankäyttöä</li> <li>• kulkea pihamaalla, istutuksilla tai viljelyksissä olevilla pelloilla</li> <li>• kaataa tai vahingoittaa kasvavia puita</li> <li>• haaskata, esim. ottaa kuivunutta tai kaatunutta puuta, sammalta tai jäkälää</li> <li>• tehdä avotulta toisen maalle</li> <li>• häiritä kotirauhaa esimerkiksi liian lähellä asumuksia tai meluamalla</li> <li>• roskata ympäristöä</li> <li>• ajaa moottoriajoneuvolla maastossa</li> <li>• häiritä tai vahingoittaa lintujen pesiä ja poikasia</li> <li>• häiritä eläimiä</li> <li>• kalastaa ja metsästää ilman asianomaisia lupia</li> </ul>

Maanomistaja ei voi kieltää tai rajoittaa laillista toimintaa maillaan, muutoin kuin otamalla alueen erityiseen käyttöön. Erityiseen käyttöön otettu alue rajoittaa jokamiehenoikeuksia tai syrjäyttää ne kokonaan. Tällaisia alueita ovat mm. piha-alueet sekä viljely- tai tuotantotoimintaan otetut alueet. Lisäksi eräät luonnonsuojeluun, tieliikenteeseen ja maanpuolustukseen liittyvät säännökset rajoittavat jokamiehenoikeuksia. Rajoitukset voivat vaihdella myös vuodenaikojen mukaan esimerkiksi pelloilla tai luonnonsuojelualueilla. (Ympäristöministeriö 2012, 10–13.)

Toisin kuin esimerkiksi Norjassa, jokamiesoikeuksista ei ole Suomessa säädetty lailla. Sen juridinen perusta liittyy kuitenkin useampaan lakiin (kuvio 1) maan tapojen ja totuttujen käytäntöjen lisäksi. (Lehtonen ym. 2007, 5.) Tärkein jokamiehenoikeudella toimimista koskeva säännös on rikoslakiin kuuluva hallinnan loukkaus -pykälä, jonka mukaan toiminnasta ei saa aiheutua maanomistajalle vähäistä suurempaa haittaa. Keskeisimmät periaatteet tulevat perustuslaista, koskien esimerkiksi liikkumisvapautta ja yhdenvertaisuutta. (Ympäristöministeriö 2012, 14, 58.)



**KUVIO 1. Jokamiehenoikeuksien suhde lainsäädäntöön (Lehtonen ym. 2007, 5).**

Rajat sallitun, ei-hyväksyttävän ja kielletyn toiminnan välillä ovat usein häilyviä paikallisten olosuhteiden vaikuttaessa merkittävästi niiden arviointiin. Mahdollisten ristiriitojen välttämiseksi epäselvissä tilanteissa on hyvä keskustella maanomistajan kanssa jokamiesoikeuksien käyttämisestä alueella. (Ympäristöministeriö 2012, 12.) Lähtökohtaisesti toisen maalla ei voi harjoittaa pysyvää toimintaa jokamiesoikeuksien perusteella ilman maanomistajan lupaa. Ensiksikin järjestettyyn toimintaan (esim. matkailijoiden ohjaaminen tietyille reiteille karttojen muodossa) liittyy niin paljon luontoa kuormittavia piirteitä, ettei se voi kuulua jokamiehenoikeuksien turvaamaan yleiskäyttöön. Toisekseen yrittäjän periessä toiminnastaan maksun asiakkailta, hän ei voi jättää kuluja ja häiriötä toisten kannettaviksi. (Huovinen 2002, 137.)

**Ulkoilureitti** on kartalle ja useimmiten myös maastoon merkitty reitti, joka tarjoaa pysyvästi käyttökelpoisen ja esteettömän kulkureitin lisäksi mielenkiintoisen ja viihtyisän ulkoilu ympäristön. Reitit ovat usein varusteltuja (esim. liikkumista helpottavat rakenteet ja opastus) ja niiden yhteydessä voi olla erilaisia palveluja (esim. majoituspalvelut ja välinevuokraus) sekä liitännäisalueita (mm. levähdys- ja taukopaikat). Ulkoilureitit soveltuvat kaavoissa varatuille virkistys-, maa- ja metsätalousalueille sekä useimmiten myös suojelualueille. Reitit eivät ole pelkkiä liikuntapaikkoja, vaan niillä on myös kulttuuri- ja luontosisältöä. (Karjalainen & Verhe 1995: 25, 33, 105, 113, 158, 161.) Jos reitti perustetaan muualle kuin kunnan omistamalle alueelle, se edellyt-

tää käytännössä kirjallisen ulkoilureittisopimuksen tekemistä maanomistajan kanssa, jonka perusteella maanomistajalle maksetaan myös korvausta toiminnan aiheuttamista haitoista. Ulkoilureittitoimitukseen turvaudutaan yleensä vain tilanteissa, joissa kunta ja maanomistaja eivät ole päässeet sopuun reitin rakentamiseen liittyvistä sisällöistä. Tällöin ulkoilureitti voidaan johtaa kiinteistöalueen kautta ulkoilulain nojalla, jos tätä pidetään tärkeänä yleisen ulkoilutoiminnan kannalta eikä toiminnasta aiheudu alueelle huomattavaa haittaa. (Pouta & Heikkilä 1998, 32–33.)

Ulkoilureittejä voidaan jaotella monin eritavoin esimerkiksi käyttötarkoituksen (ratsastus, moottorikelkkailu), kulutavan (kävely, hiihto), reitin pituuden (paikalliset, seudulliset, valtakunnalliset ja kansainväliset), käyttäjien (paikkakunta, useat kunnat, maakunta), käytön useuden (lähireitit, loma-aikoina kuljettavat reitit), reitin teeman (kulttuuri-, tunturi- ja saaristoreitit) tai kohderyhmän (työmatkalaiset, luonto- tai urheiluharrastukset) mukaan (Karjalainen & Verhe 1995, 26–27; Pouta & Heikkilä 1998, 17).

Karjalaisen ja Verheen (1995, 26, 28–29) ulkoilureittien jaottelu lähi-, luonto-, retkeily- ja eräretkeilyreitteihin perustuu niiden käyttötarkoitukseen, tarjottavaan elämykseen ja siihen, kuinka kaukana asutuksesta ne sijaitsevat. *Lähireitit* sijaitsevat taajamien ulkoilualueilla tai taajamien lähistöllä, ja niitä käytetään päivittäisen kuntoilun ja ulkoilun lisäksi asiointi- ja työmatkaliikenteeseen. *Luontoreitit* ovat erityisesti luonnon tarkkailuun tarkoitettuja reittejä, joiden tavoitteena on usein ympäristö- tai luontokasvatus sekä vuorovaikutuksen synnyttäminen ulkoilijan ja luonnon välillä. Luonto- ja retkeilyreitit sijaitsevat usein luonnonsuojelualueilla tai jonkin kiinnostavan luontokohteen ympäristössä. *Retkeilyreitit* ovat kuitenkin luontoreitteihin verrattuna hyvin varusteluja ja sijaitsevat lisäksi lähellä tukipalveluita. *Eräretkeilyreitit* sijaitsevat koskemattoman tuntuudessa maastossa, ne on tarkoitettu usean päivän kestävään retkeilyyn ja niiden varrella on niukasti liikkumista ohjaavia ja helpottavia rakenteita.

**Matkailun ohjelmalveluille** on olemassa useita määritelmiä. Entisen kauppa- ja teollisuusministeriön, nykyisen työ- ja elinkeinoministeriön matkailun ohjelmalveluiden toimialakatsauksessa ne määritellään matkailutuotteeseen liittyviksi, ohjatuiksi aktiviteeteiksi, jotka useimmiten liittyvät luontoon. Matkailun ohjelmalveluihin kuuluvat myös harrastus- ja virkistyspalvelut, kilpailutapahtumat sekä kulttuuri- ja taidetapahtumat. Matkailun ohjelmalveluiden toiminnan laajuus voi vaihdella hiih-

tokeskuksista, eläintarhoista ja huvipuistoista museoihin ja edelleen aina asiakkaan omaan osallistumiseen, esimerkiksi perinteisiin töihin tai ruuan valmistukseen, suoritteiden toteuttamiseksi. (Harju-Autti 2012, 8; Ryymin 2005, 8.)

Opetushallituksen (2006, 25) mukaan matkailun ohjelmapalveluilla tarkoitetaan kaupallisia, ohjattuja tai omatoimisia tuotteita, jotka pohjautuvat asiakaslähtöisesti luontoon ja/tai kulttuuriin. Ohjatuissa ohjelmapalveluissa kuluttajalle tarjottava palvelu suoritetaan ohjaajan tai oppaan valvonnassa ja ohjauksessa. Omatoimisella ohjelmapalvelulla puolestaan tarkoitetaan kuluttajalle palveluna tarjottavaa toimintaympäristöön ja/tai välineisiin tukeutuvaa omatoimista retkeä, vaellusta tai vastaavaa, jossa vastiketta vastaan saadaan esimerkiksi käyttöopastusta, materiaalia tai varusteita. MoNo:n eli matkailunohjelmapalvelunormiston (2004, 4–5) mukaisia kaupallisia ohjelmapalvelutyyppisiä ovat moottorikelkkailu, luontoliikkuminen ja maastohiihto, seikkailu- ja elämystoiminta, ratsastus ja pyöräily, vesiaktiviteetit, kalastuspalvelut sekä kulttuuripalvelut. Verhelä ja Lackman (2003, 139, 141) lisäävät jaotteluun hyvinvointi- ja terveystoimintamatkailun, joka voi painottua virkistykseen, hoitoon tai kuntoutukseen.

Edellisissä määritelmässä matkailun ohjelmapalvelut ovat vahvasti sidoksissa tuotteistamiseen sekä myös ajatukseen palveluun, aktiiviseen toimintaan tai tapahtumaan, osallistuvasta matkailijasta. Matkailun ohjelmapalveluista on myös määritelmiä, jotka jättävät palvelun kaupallistamisen ulottuvuuden määritelmän ulkopuolelle. Verhelän ja Lackmanin (2003, 17) näkemyksen mukaan ohjelmapalveluita ovat laajemmin käsitettynä kaikki ne osiot matkanjärjestelystä, jotka tuottavat asiakkaalle elämyksen, mutta jotka eivät kuulu varsinaisiin majoitus-, ravitsemis- ja kuljetusjärjestelyihin. Suppeamman tulkinnan mukaan he määrittelevät ohjelmapalvelut niiksi ohjelmallisiksi matkajärjestelykokonaisuuden osiksi, joihin asiakas itse osallistuu joko seuraajana tai suorittajana.

Boxbergin ja Komppulan (2002, 134) toiminta-asteeseen perustuva matkailun ohjelmapalveluiden jaottelu aktiiviseen, puoli-aktiiviseen ja passiiviseen luokkaan poistaa tuotteistamisen välttämättömyyden ohjelmapalveluiden määrittämisestä kokonaan pois. Aktiivinen osallistuminen esimerkiksi kansallispuistossa järjestettävään ohjattuun ja maksulliseen hiihtoretkeen sekä puoli-aktiivinen osallistuminen tapahtumaluonteisiin ja pääsymaksullisiin toimintoihin toki sisältävät kaupallistamisen käsitteen.

Sen sijaan passiiviseen osallistumiseen luokiteltu matkailun ohjelmapalvelu on usein tarkkailuluontoista ja maksutonta toimintaa, joka voi tarkoittaa yksinkertaisuudessaan markkinoilla käyntiä. Tämän määritelmän perusteella voi todeta, että matkailuyrittäjän järjestämä päiväretki Raikuun luontopolulle olisi toimintaan aktiivisesti osallistumista, kun taas täysin omatoiminen vierailu kohteessa olisi matkailun ohjelmapalveluun liittyvää passiivista osallistumista.

### **3.3 Kulttuurin perintö matkailun voimavarana**

Historian, kulttuurin ja perinnön välille muodostetaan herkästi mielle yhtymiä; usein erityisesti historia ja perintö rinnastetaan virheellisesti toisiinsa. Historia on pysyvä ja muuttumaton tieteellisen toiminnan tulos, joka muodostuu mahdollisimman tarkasti tallennetusta menneisyydestä. (Timothy & Boyd 2003, 4.) Kulttuurilla tarkoitetaan ihmisen, ryhmän tai kansan saavutusten kokonaisuutta (esim. saamelaiskulttuuri) sekä ihmisen toimintaa ja saavutuksia tieteen, taiteen ja uskonnon alalla (Vuoristo 2002, 62). Vuoristo ja Vesterinen (2009, 57) lisäävät tähän henkistä kulttuuria korostavaan määritelmään myös aineellisen kulttuurin, jolla tarkoitetaan tekniikkaan ja elinkeinon liittyvää ihmisen, ryhmän tai kansan toimintaa. Kulttuuri on sukupolvelta toiselle siirrettyä ihmisten välisen vuorovaikutuksen, käyttäytymismallien, tietojen ja arvojen ilmentymää, joka muodostuu siis sekä toiminnoista että näiden toimintojen tuotoksista ja jota ei voi erottaa siitä luonnollisesta ympäristöstä, jossa se syntyy (Burns & Holden 1995, 113–114; Timothy & Boyd 2003, 5).

Perintö puolestaan on luonteeltaan valikoivaa ja muuttuvaa. Se on tietynä aikana tiettyssä yhteiskunnassa vallitseva käsitys siitä, mikä on seuraaville sukupolville siirtämisen ja säilyttämisen arvoista; ts. perintö on aina suodatettua menneisyyttä eli aikaisempien sukupolvien valintoja, eikä välttämättä vastaa nykyhetken yhteiskunnan arvoja. (Timothy & Boyd 2003, 2, 4.) Luonnon ja kulttuurin perinnöllä tarkoitetaan paitsi usein esteettisyyteen ja monumentaalisuuteen painottuvaa luonnollista (luonnonmuodostuma tai -ilmiö) ja rakennettua historiallista ympäristöä (rakennukset, yhteiset alueet) sekä sukupolvelta toiselle siirrettyä aineellista menneisyyttä (taideteokset, käsityöt), myös kulttuurista identiteettiä (kansanperinteet, yhteiseen muistiaarteeseen liittyvät muistot) eli henkistä perintöä – ts. perintö voisi siis olla synonyymi mille tahansa ilmentymälle, joka vaikuttaa nykypäivään menneisyydestä (Borg ym. 2002, 62; Timothy & Boyd 2003, 2, 5; ks. myös Byrne 2013, 33). Yhteenvetona voin todeta histo-

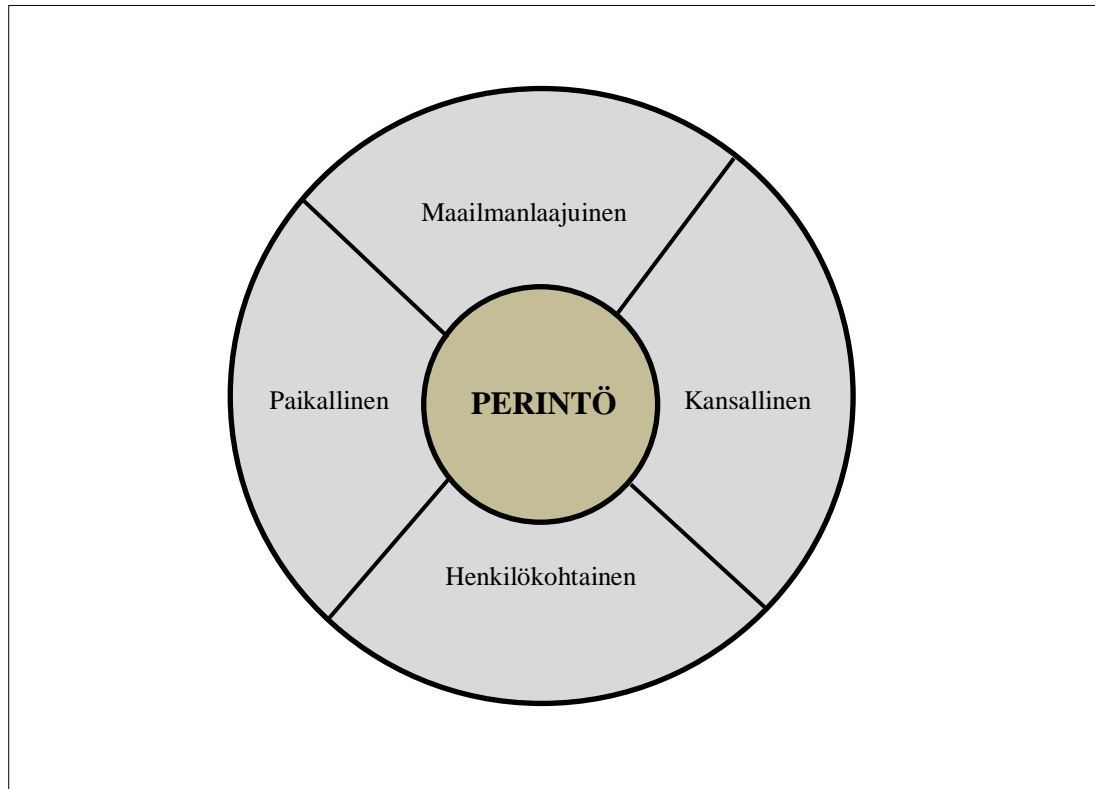
rian ja perinnön olevan osa kulttuuria niin, että kaikki historia ei ole perintöä ja perintöä on puolestaan se hyvin valikoitu sekä edustava osa kulttuurista ja historiasta, joka on katsottu siirtämisen arvoiseksi sukupolvelta toiselle.

### 3.3.1 Kulttuuri- ja perintömatkailun suhteista

Työ- ja elinkeinoministeriöön vuonna 2008 sisällytetyn kaupp- ja teollisuusministeriön (KTM 2006, 91; ks. myös TEM 2011) määritelmän mukaan kulttuurimatkailussa tuotetaan alueellisia ja paikallisia kulttuurin voimavaroja arvostaen matkailutuotteita ja -palveluja liiketoiminnallisin perustein. Tavoitteena on luoda paikallisille ja alueen ulkopuolisille ihmisille paitsi elämyksiä myös mahdollisuus tutustua näihin voimavaroihin oppien ja osallistuen, vahvistaen samalla ihmisen identiteetin rakentumisen lisäksi sekä oman että muiden kulttuurien ymmärrystä ja arvostusta. Kulttuurimatkailutuotteita ja -palveluita on kehitetty joko elämäntapojen (esim. vanhat työtavat, asuminen ja kansantaide) ja sosiaalisten aktiviteettien (mm. huvipuistot, festivaalit ja pelikasinot) ympärille tai varsinaisia kiinteitä kohteita (mm. rakennukset, rakennelmat ja muistomerkit) hyödyntäen (Verhelä & Lackman 2003, 162, 168, 170, 172).

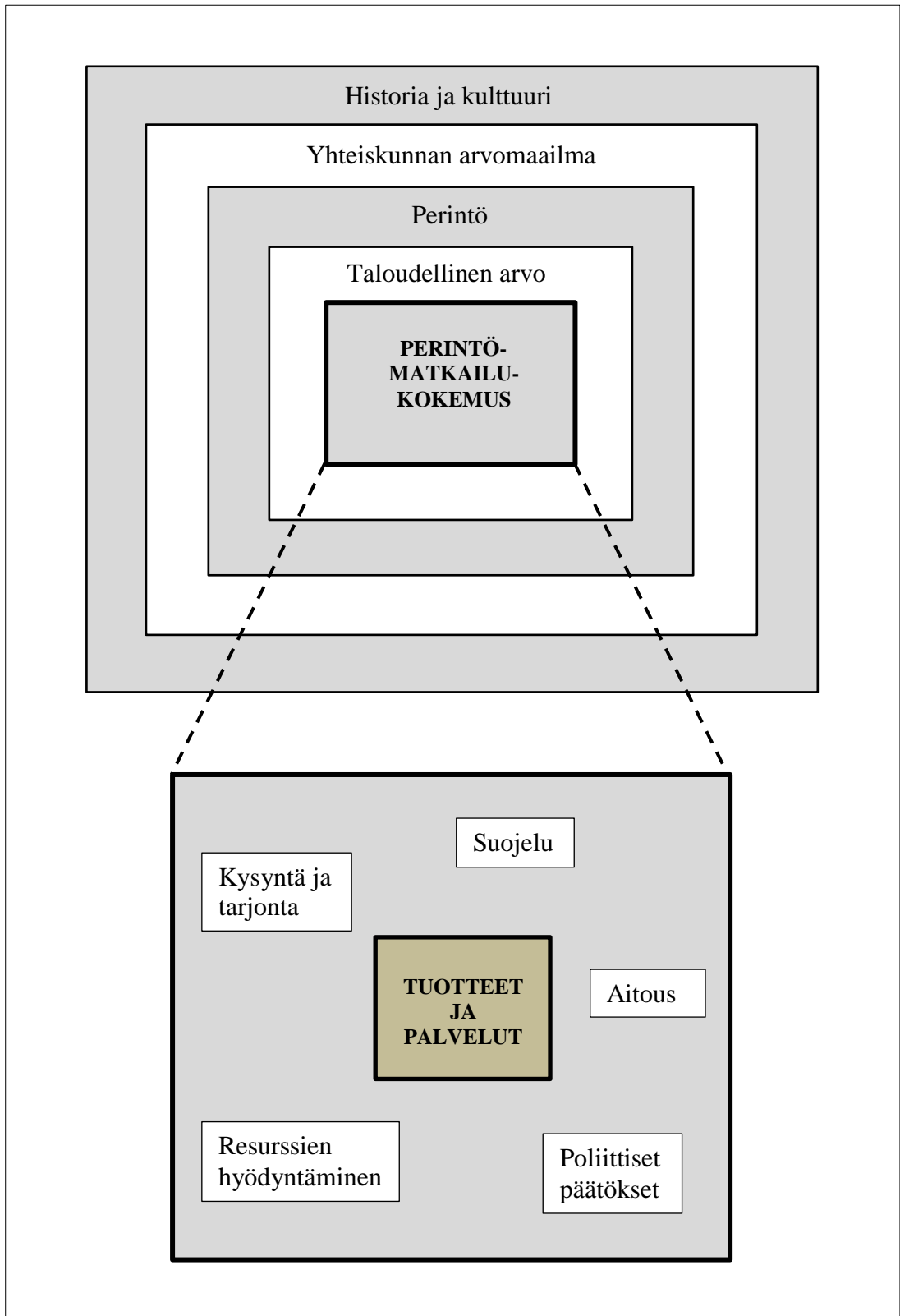
Suomessa kulttuurimatkailun vastineeksi ehdotetaan termiä *heritagematkailu* (Maa-mies 1997), mutta kulttuurin perintöön (heritage) liittyvä matkailu nähdään myös vieraskielisten lähteiden (ks. esim. Timothy & Boyd 2003, 5; Staiff, Watson & Bushell 2013, 3) jaottelun mukaisesti kulttuurimatkailun erillisenä ilmentymänä (Borg ym. 2002, 62). Timothy ja Boydin (2003, 5–6, 14) mukaan perintömatkailu (tai perintökohdematkailu) on ilmiö, joka paitsi painottuu menneisyyteen, on myös matkustamis-ta tiettyyn paikkaan perustuen pikemminkin matkailijan motiiveihin ja kokemuksellisiin havainnoiteihin (mm. tunne yhteydestä luontoon tai olemisesta osa paikan historiaa) kuin nimenomaisen paikan ominaisuuksiin. Henkilökohtaisen ulottuvuuden merkityksellisyys näkyy myös heidän tulkitessa sen omaksi perinnön tasokokonaisuudeksi Borgin ym. (2002, 62) näkemysten mukaisten ihmiskunnan, kansakunnan ja paikallisen tason lisäksi (kuvio 2). Myös Vargas-Sánchez, Porrás-Bueno ja de los Ángeles Plaza-Mejía (2013, 275, 277–279) painottavat matkailijan kiinnostusta perinnön historialliseen ja kulttuuriseen kontekstiin sekä henkilökohtaista käsitystä perinnön merkityksellisyydestä ja arvosta. Lisäksi he korostavat halua kokea autenttinen elämys, oppien ja osallistuen aidossa ympäristössä.





**KUVIO 2. Perintökohteiden, -esineiden ja -tapahtumien tasot (Timothy & Boyd 2003, 14; vrt. Borg ym. 2002, 62).**

Perintömatkailumallin (kuvio 3) mukaan yhteiskunnan arvomaailman läpi suodatettu historiallinen ja kulttuurinen menneisyys muodostaa luonnon ja kulttuurin perinnön pääoman. Nämä resurssit ovat neutraaleja niin kauan, ennen kuin niillä nähdään olevan taloudellista arvoa; ts. olemassa oleva perintö suodatetaan taloudellisen filterin läpi matkailualalle markkinahyödykkeiksi. Tällöin tuote- ja palvelupohjaiseen perintömatkailukokemuksen tai -elämyksen tuottamiseen vaikuttavat kysyntä ja tarjonta, suojelulliset näkökulmat, aitous, varsinainen resurssien hyödyntäminen (miten tulkittu ja esitetty) sekä poliittiset päätökset. (Timothy & Boyd 2003, 7–8.)



**KUVIO 3. Perintömatkailumalli (Timothy & Boyd 2003, 8).**

Perintömatkailun perustana olevat perintömatkailukohteet liittyvät usein kulttuurimat-  
kailun sisällön mukaisesti (ks. esim. Vuoristo & Vesterinen 2009, 59, 64; Roberts &  
Hall 2001, 161) erityyppisiin museotoimintoihin, uskontoihin (mm. temppelit, pyhät

joet ja muut ihmeidentekopaikat), teollisuuteen (tuotanto- ja jalostustoiminta), arkeologiaan (mm. muinaisjäänteet), henkilöhistoriallisiin kohteisiin (mm. kirjailijoiden kodit), elävään kulttuuriin (mm. erilaiset festivaalit ja tapahtumat) sekä sotahistoriaan (Timothy & Boyd 2003, 20, 23, 25, 36–37, 39–40). Mielestäni mielenkiintoinen yksityiskohta perintömatkailukohteiden jaottelussa on Inskeepin (1991, 85) näkemys vieraanvaraisuuden, luotettavuuden ja hyväksynnän luokittelusta itsenäiseksi vetovoimatekijäksi.

On kuitenkin muistettava, että perintökohteita ei ole perustettu tai suunniteltu alun perin taloudellisen hyödyn saamiseksi. Usein toiminnan lähtökohtana on ollut esimerkiksi valtion, kunnan tai säätiön omistuksessa olevan kohteen suojeleminen ja vaaliminen. Matkailu voi toisaalta mahdollistaa taloudellisen oikeutuksen kohteen säilyttämiselle ja kunnolliselle hoidolle. (Borg ym. 2002, 63.) Lisäksi perintömatkailun sisältöjä tarkasteltaessa on huomioitava, että perintökohteet ja -alueet ovat markkinoituja mielikuvia niistä tekijöistä, jotka päätösasolla halutaan koettaviksi ”oikeiksi”. Tällöin potentiaaliset matkailijat ohjataan kohti toisten tekemiä tulkintoja ja tästä ”virallisesta” mielikuvasta tulee kohteen tunnusmerkki. Todellisuus voi kuitenkin olla kiistanalainen, koska se kilpailutetaan usein valtasuhteiltaan epätasa-arvoisesti ja edustaa vallankäyttäjien näkemyksiä. (Waterton 2013, 69.)

### 3.3.2 Sota- ja puolustusperintö

Sotahistorialla on voimakkaita, selvästi erottuvia sekä laajalle levinneitä tunteisiin vaikuttavia piirteitä. Näiden lisäksi sotaperinnölle on tyypillistä suuri opetuksellinen merkitys. Useimpien ihmisten kiinnostus sota- ja puolustusperintöön liittyy uteliaisuuteen ja tiedonhaluun nykyisten olosuhteiden alkuperästä – niihin ponnisteluihin ja uhrauksiin, joilla nykypäivän tilanteeseen on päästy. Lisäksi henkilökohtainen mielenkiinto voi liittyä ryhmäidentiteetin vahvistamiseen, kansalliseen ylpeyteen sekä yhteiskunnan tasolla sosiaalisten, poliittisten ja taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseen. Sotahistoriallisia perintökohteita ovat esimerkiksi erilaiset muistomerkit ja hautausmaat (esim. kuuluisat sotasankarit ja -päälliköt, sodassa kaatuneet ja sodan uhrin) sekä taistelupaikat ja linnoitusalueet. Kohteet voivat liittyä myös sotiin liittyviin tragedioihin ja julmuuksiin, esimerkiksi kansanmurhiin ja holokaustiin. (Timothy & Boyd 2003, 25–26, 28.)

Tavoitteet ja lähestymistavat riippuvat toimijoista, heidän tulkinnoistaan sekä halutusta lopputuloksesta. (Timothy & Boyd 2003, 26–28) näkemyksen mukaan sotaperinnön ilmaisemiselle on kuusi tavallisinta lähestymistapaa. *Nationalistinen eli kansallismielinen* lähestymistapa viittaa puolustusperinnön aatteelliseen käyttöön, jolloin tarkoituksena on tukea valtion ihanteita kansallisen edun nimissä. Tavoitteet saavutetaan useimmiten museoilla, historiallisilla kohteilla ja mediakuvalla. *Kansallisritarillinen* lähestymistapa on yleisin keskiajan sotahistorian arkkitehtuurin yhteydessä. Huomio keskitetään ylempiin yhteiskuntaluokkiin ja perintö tuodaan esille esimerkiksi otteluturnajaisiin tai kuninkaallisiin pidoin. *Separatistisessa* lähestymistavassa hyödynnetään sitä alueellista tai paikallista sotilaallista identiteettiä (esim. Baskit ja skotlantilaiset separatistit), jossa liikehdinnällä on pyritty irrottautumaan nykyisestä valtionmuodostelmasta. *Sosialistinen* lähestymistapa keskittyy kuvaamaan alempien yhteiskuntaluokkien, tavallisten ihmisten ponnisteluja, tavoitteen ollessa sosiaalisen tasa-arvon luominen perinnön esiintuomisessa. *Tekninen* lähestymistapa on arvoneutraali näkökulma, jossa huomio on ohjattu perinnön olomuotoon sekä olemukseen, toisin sanoen pois todellisesta ja alkuperäisestä tarkoituksesta mihin ne oli alun perin suunniteltu. Tällöin puolustukseen liittyvistä ihmiskäden töistä tulee osa teollista arkeologiaa tai arkkitehtuurista historiaa. *Rauhaan ja kansainväliseen ymmärrykseen* perustuvassa lähestymistavassa sotaperinnön esiintuomisessa huomiota ei kiinnitetä sotilaallisiin toimiin, vaan sisältönsä mukaan pyrkimyksenä on tukea ymmärrystä sekä hyödyntää rauhaa. Mielestäni nationalistinen lähestymistapa on soveltuvin Raikuun luontopolulle.

### 3.4 Luonnon ja perinnön suojelu

Matkailun kestävyuden kolme peruselementtiä ovat taloudellinen, ekologinen ja sosiokulttuurinen kestävyys, joilla viitataan matkailun toimintaympäristönsä aiheuttamiin muutoksiin (esim. elinkeinorakenteeseen, alueen maisemaan, kulttuuriperinteisiin ja elämäntapoihin) sekä niiden hyväksyttävyyteen pitkällä aikavälillä. Sosiokulttuurisella kantokyvyllä tarkoitetaan sitä matkailukohteessa tapahtuvan paikallisväestön ja matkailijoiden välisen vuorovaikutuksen määrää ja luonnetta, jonka paikallinen väestö kestää siinä määrin, ettei se merkittävästi häiritse heidän sosiaalista tai kulttuurista järjestelmäänsä. (Saarinen 1995, 29–30, 34.) Paikallisen kulttuurin säilyminen on tärkeää myös matkailun kannalta. Suunnittelussa ja toteutuksessa olisikin löydettävä tasapaino matkailun ammattilaisuuden ja alkuperäisyyden välillä, etteivät paikalliset

kulttuuriperinteet tai elämäntavat vääristy tuotteistamisen vuoksi. (Borg ym. 2002, 129.)

Oikein suunniteltuna matkailu voi edistää luonnon- ja kulttuuriympäristön suojelua muun muassa helpottamalla suojelutoimenpiteisiin tarvittavan rahoituksen järjestymistä. Tällöin paitsi pelastetaan tärkeitä kohteita rappeutumiselta, myös tuetaan ja säilytetään poliittisin päätöksin kulttuurisia piirteitä. Yhteisösuunnittelun tavoitteena on tukea matkailun onnistumista ja samanaikaisesti välttää kehittämisestä sekä kohteen käytöstä johtuvia ympäristö- ja sosiokulttuurisia ongelmia. (Burns & Holden 1995, 269–270.) Poliittisella tasolla suojelun keinoja ovat esimerkiksi lainsäädäntö ja maankäyttö suojelualueineen. Kohteessa suojelu voi perustua esimerkiksi vierailijamäärän kontrollointiin (rajoitetut aukioloajat, ryhmäkoot, hinnoittelu), fyysisten kontaktien vähentämiseen (esteköydet, suojakehikot, kenkäsuojat), rakenteiden vahvistamiseen (reittien päällystäminen), vierailijoiden informointiin (etukäteistieto, viestintä kohteessa, kohteen merkittävyyden esiintuominen) sekä henkilökunnan toimintaan (koulutukset, työmotivaatio). (Timothy & Boyd 2003, 109, 151, 166–169, 175.)

Koska matkailun menestys riippuu pitkälti kohdealueen luonnon- ja kulttuuriperinnöstä, kestävän kehityksen mukainen lähestymistapa on suunnittelussa tärkeää; jos perintösäilytys tuhoutuu, alue ei enää kiinnosta matkailijoita (Borg 1997, 8; Spenceley & Nelson 2013, 253). Kestävän matkailun periaatteista (ks. esim. Borg ym. 2002, 90–91, 95; Inskeep 1991, 460–461) ympäristövastuullisuus, luonnon- ja kulttuuriperinnön säilyttäminen ja hyötyjen varmistaminen paikallisyhteisölle, luonnolle sekä kulttuurille kuvastavat mielestäni hyvin perinnön suojelun tärkeintä sisältöä. Tavoitteena on säilyttää perintökohde tai -alue tuleville sukupolville niin, että se mahdollistaa tuottoisan ja kannattavan toiminnan nykyisen sukupolven aikana siten, ettei muutaman tahon taloudellisen hyödyn tavoittelu tapahdu ihmisten hyvinvoinnin kustannuksella tai sitä häiriten (Borg 1997, 8; Silberman 2013, 221).

Perinnön hallintaan liittyvässä kestävän matkailun prosessissa korostetaan erityisesti paikallisen yhteisön osallistumista paitsi suunnitteluun (mielipiteet, toiveet, pelot) myös sen toteutukseen taloudellisten tai muiden hyötyjen saamiseksi (työskentely yrityksessä tai yrittäjänä, koulutus) (Timothy & Boyd 2003, 134–135, 181–182; ks. myös Spenceley & Nelson 2013, 251). Tällöin kulttuurin, historian ja perinnön jäljet

nähdään arvon välineinä, joiden sosiaaliset kontekstit määrittävät paitsi niiden merkityksen ja käyttökelpoisuuden myös parhaan käyttötavan (Silberman 2013, 221).

Koska perintöresurssit tai -varat ovat uusiutumattomia ja siten korvaamattomia, ne vaativat suojelua ja hyvää hoitoa sekä hallintaa. Valtiolla on merkittävä rooli perinnön suojelussa ja sen rahoituksessa, koska perintö sisältää taloudellisia (työpaikat, matkailutulot), sosiaalisia (yhteisen identiteetin vahvistaminen), poliittisia (arvokkaiden kohteiden perusteltu valtiotason suojelu) sekä tieteellisiä (opetus- ja tutkimustoiminta) merkityksiä. Julkisen sektorin ohella toimijoina ovat myös yksityiset sektorit sekä voittoa tavoittelemattomat tahot. Sektorien välinen yhteistyö on tärkeää suojelulle, päämäärille ja toiminnoille erityisesti silloin, kun kohteet sijaitsevat eri alueiden rajalla tai omistussuhteet ovat päällekkäiset. Huomionarvoista on, että myös matkailualan toimijat näkevät usein roolinsa ensisijaisesti kansallisen perinnön suojelijoina ja yleisen saavutettavuuden tarjoajina. (Timothy & Boyd 2003, 13, 133, 135–138, 140.)

#### **4 LUONTO- JA PERINTÖREITTIEN LAATUTEKIJÄT**

Räsänen ja Saari (2011, 8) jaottelevat luontoreitit niiden kiinnostavuuden, palvelutarjonnan, saavutettavuuden sekä merkitsevyyden ja asiakkaan mukaan paikallisiin kunto- ja luontopolkuihin, alueellisesti kiinnostaviin luontoreitteihin, valtakunnallisesti tunnettuihin reitteihin sekä kansainvälisesti kiinnostaviin reitteihin. Paikalliset kunto- ja luontopolut ovat pääsääntöisesti lähiasukkaiden liikuntapaikkoja ja niitä käytetään myös vapaa-ajan virkistyskäytössä. Alueelliset luontoreitit ovat suosittuja päiväretki-kohteita, joiden käyttäjiä ovat ulkomaiset ja kotimaiset matkailijat sekä lähiseutujen asukkaat. Valtakunnallisesti tunnettujen reittien vetovoimaisuus on niin suuri, että se vaikuttaa matkailijan kuluttajakäyttäytymiseen. Ne sijaitsevat tunnetulla retkeily- tai virkistysalueella, ja näillä kattavasti palveluvarustetuilla reiteillä on mahdollisuus vaeltaa useita päiviä. Ulkomailla nimeltä tunnetut eli kansainvälisesti kiinnostavat reitit sijaitsevat lähellä matkailukeskuksia, ja nämä yhdessä tarjoavat tekemistä useammalle päivälle.

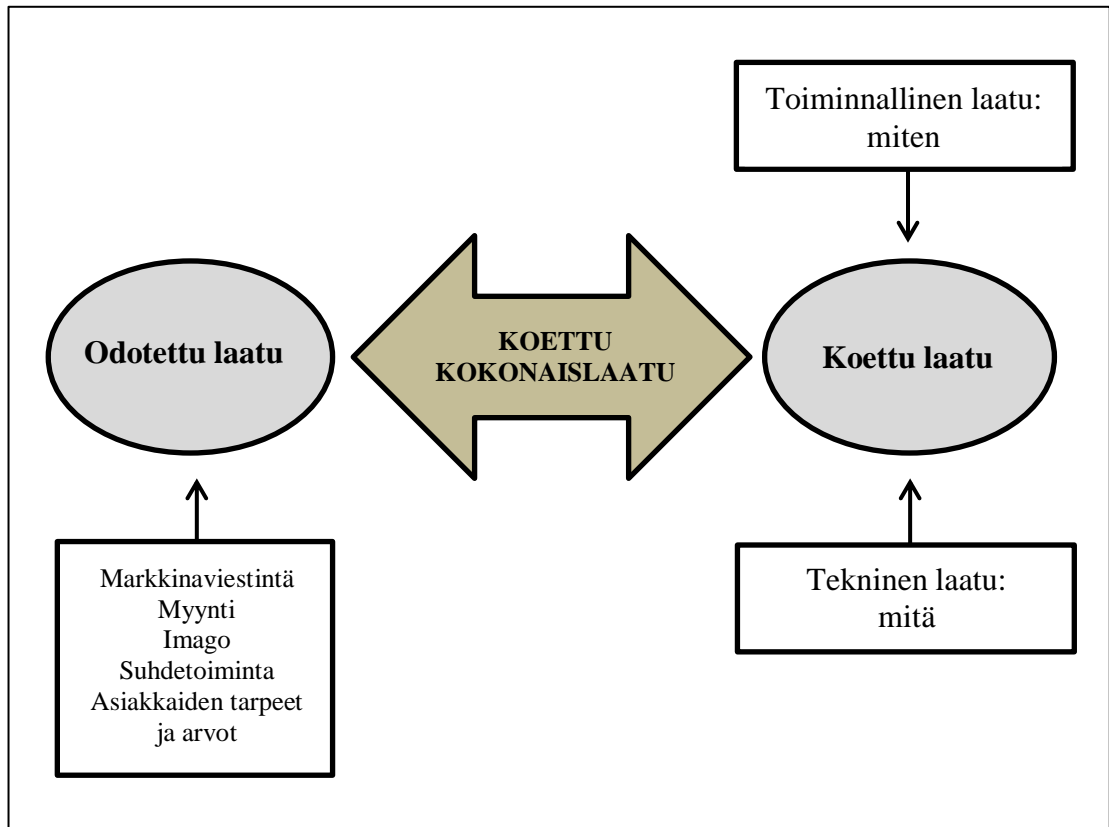
Luontoreitillä ja -polulla on yleensä oma erityinen teemansa, esimerkiksi linnut, niittykasvit tai metsänhoito, lisäksi se voi myös esitellä erillisiä luonto- tai kulttuurikohteita. Niiden toiminta-ajatuksena on tiedon ja elämysten tarjoaminen luontokokemuk-

sen yhteydessä, johon usein myös liittyy sosiaalisen kanssakäymisen ulottuvuus sekä vuorovaikutuksen luominen ulkoilijan ja luonnon välille. Reittien pituus voi vaihdella sadoista metreistä kymmeneen kilometriin, ja luonnonmukaisella tai rakennetulla reittipohjalla voi liikkua kävellen, hiihtäen tai pyöräillen. (Karjalainen & Verhe 1995, 27, 29.) Luontopolut ovat rakennettuja reittejä, joiden luonne voi vaihdella hyviä oheispalveluja tarjoavasta ja tuotteistetusta korkeatasoisesta reitistä aina vaatimattomaan omatoimisesti tutustuttavaan luontopolkuun. Luonnontilaisessa maisemassa etenevä polku johdattelee luonnon ja sen ilmiöiden havainnointiin, esitellen luontorastein esimerkiksi maisemakokonaisuuksia, paikallista kulttuuriympäristöä tai historiaa. (Verhe 1994, 123.) Rakennetut ja kyltein opastetut luontopolut ovat erityisesti luontoon tottumattomalle matkailijalle helppo ja turvallinen tapa tutustua matkakohteen luontoon (Verhelä & Lackman 2003, 99).

Myös perintöreitit voidaan jaotella merkittävyyden mukaan kansainvälisiin, kansallisiin, alueellisiin tai paikallisiin reitteihin, niiden teeman keskittyessä kulttuuriperintöön. Reitit voivat sijaita esimerkiksi kaupunkimaisemissa museoiden, hautausmaiden tai linnojen yhteydessä tai vanhoilla tehdasalueilla. Muun muassa uskontoon (esim. pyhiinvaellus) tai entisajan kaupankäyntiin (esim. Silkkitie) liittyvä perintöreitti ulottuu usein kahden tai useamman kaupungin väliselle alueelle. (Timothy & Boyd 2003, 51–52.) Laajimmillaan perintöreitit antavat vierailijoille mahdollisuuden tutustua kokonaisuun alueisiin joko järjestettyinä tai omatoimisina matkoina, jolloin reitillä etenemiseen käytetään myös kulkuneuvoja (Roberts & Hall 2001, 162, 165).

#### **4.1 Matkailun ohjelmapalvelujen laatu**

Palvelun laadun määrittää aina asiakas. Palvelut, joiden keskeinen osa on usein aineeton, tuotetaan ja kulutetaan yleensä samanaikaisesti vuorovaikutustilanteissa. Kokonaislaatu muodostuu sekä palvelutilanteessa koetusta laadusta että asiakkaiden odotuksista (kuvio 4). Koettu kokonaislaatu on vahvasti odotusten, tunteiden ja asenteiden, aikaisempien kokemusten, mielikuvien ja tilannetekijöiden tulosta. (Rissanen 2006, 19, 214.) Näihin vaikuttavat mm. markkinointiviestintä, kohteen imago ja asiakkaiden tarpeet ja arvot. Odotusten hallinta on oleellinen osa laatukokemuksen varmistamista. Esimerkiksi markkinoitaessa palvelua on varmistauduttava siitä, että annetut lupaukset voidaan pitää. (Grönroos 2010, 105–106.)



**KUVIO 4. Koetun kokonaislaadun muodostuminen (Grönroos 2010, 105).**

Grönroos (2010, 101) jakaa Rissasen (2006, 214) tapaan asiakkaan kokeman palvelun laadun tekniseen eli lopputulosulottuvuuteen (mitä) ja toiminnalliseen eli prosessiulottuvuuteen (miten). Lisäksi Grönroos (2010, 100) mainitsee lisäulottuvuuksina palvelumaiseman laadun (missä) sekä taloudellisen laadun, joka kuvaa koettuja taloudellisia seurauksia. Hokkasen ja Strömbergin (2006, 32–36) näkemys laadun ulottuvuuksista poikkeaa sisällöltään aiemmin mainituista. Heidän mukaan laadun osia ovat suunnittelu, valmistuksen ja asiakaspalvelun laatu, joihin ulottuvuuksista viimeinen, toiminnan laatu, ratkaisevasti vaikuttaa. Asiakaspalveluun liittyviä osatekijöitä ovat mm. luotettavuus, reagointialttius, viestintä ja turvallisuus. Myös Verhelä ja Lackman (2003, 41) huomioivat vuorovaikutuslaadun omana ulottuvuutenaan matkailun ohjelmapalvelun teknisen ja toiminnallisen laadun lisäksi. Käsittelen yllämainituista ulottuvuuksista tarkemmin teknistä ja toiminnallista laatua.

Matkailun ohjelmapalvelujen *teknisellä laadulla* tarkoitetaan palvelun tuottamiseen käytettäviä teknisiä koneita, laitteita ja välineitä. Siihen vaikuttavat myös toteutusympäristö, rakennukset, rakennelmat ja maisemat. Tekninen laatu onkin asiakkaalle näkyvin osa palvelua. (Verhelä & Lackman 2003, 41.) Luontoreiteillä teknisen laadun



sisältö muodostuu mm. luonnonoloista ja maisemista (monimuotoisuus, alueen maankäyttö) sekä palveluvarustuksen tasosta (Pouta & Heikkilä 1998, 23–24). Tekniseen palveluvarustukseen kuuluvat reitin pintarakenne, mitoitus (leveys, kaltevuus), liikumista ohjaavat ja helpottavat rakenteet (mm. pitkospuut, portaat, kaiteet, luiskat ja sillat) sekä levähdyspaikat (Karjalainen & Verhe 1995, 89, 98, 101, 105, 107, 109).

Laatukokemukseen vaikuttaa myös *toiminnallinen laatu* eli se, millä tavalla tekninen laatu toimitetaan asiakkaalle: miten hän saa palvelun ja millaiseksi hän kokee samanaikaisen tuotanto- ja kulutusprosessin (Grönroos 2010, 101). Matkailun ohjelmalvelujen toiminnalliseen laatuun kuuluu asioita, jotka tulevat esiin hänen käyttäessään palvelua. Tähän liittyvät muun muassa palvelutapahtumassa korostettavat asiat, henkilöstön taidot, asiakkaan kohtelu sekä asiakkaan taidot toimia oikein palveluun liittyvissä asioissa. Ohjelmalveluilla pyritään tarjoamaan asiakkaille elämyksiä, jotka muodostuvat erilaisissa vuorovaikutteisissa tapahtumissa palveluympäristön ja asiakkaan välillä. Nämä voivat liittyä esimerkiksi teknisiin välineisiin, asiakkaan omaan osallistumiseen sekä henkilöstöön. (Verhelä & Lackman 2003, 42.) Koska toiminnallinen laatu koostuu asiakkaan ja toimintaympäristön välisistä kontakteista, vuorovaikutuslaatu voidaan mielestäni nähdä toiminnallisen eli prosessilaadun osana.

Mielestäni omatoimikohteissa, kuten luontoreiteillä, toimintaympäristön ja vierailijan välinen vuorovaikutussuhde perustuu viestintään sen eri muodoissaan, koska esimerkiksi palvelun käytössä ohjaavaa ja opastavaa henkilökuntaa ei ole. Viestintä luontoreiteillä tarkoittaa sekä kohteesta tiedottamista että opastusta kohteessa. Tiedottamisen eli annettavien ennakkotietojen ja opastuksen avulla paitsi ohjataan reitillä liikkuvia löytämään haluamansa reitit, kohteet ja palvelut, myös kannustetaan reittien käyttöön. Opastusmerkit eli opastustaulut, viitat, paikkamerkit ja reittimerkit, helpottavat reitillä etenemistä sekä vähentävät eksymisvaaraa. Viranomaismerkit eli määräys-, kielto- ja rajoitusmerkit sekä lakeihin tai asetuksiin perustumattomat ohjemerkit lisäävät turvallisuutta ja edesauttavat suojelua. (Karjalainen & Verhe 1995, 113–115, 119, 127.)

## **4.2 Matkailun ohjelmalvelujen turvallisuus ja keskeinen lainsäädäntö**

Riski kuvaa toiminnasta aiheutuvien haitallisten tai epäedullisten tapahtumien (mm. onnettomuudet, vahingot) todennäköisyyttä ja vakavuutta. Turvallisuus voidaan käsitellä esimerkiksi riskin vastakohtana, jolloin ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle

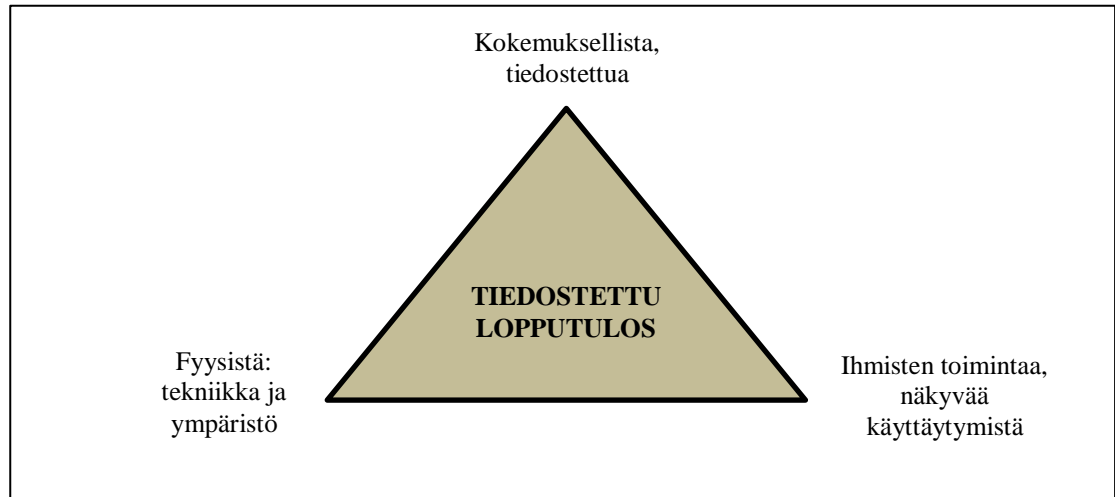
vaarallisia tekijöitä ei ole, tai määritellä riskin tilanteeksi, jossa riskit ovat hyväksyttävällä tasolla. (Verhelä 2007, 37, 48–49.) Kuluttajaturvallisuuslain 3. luvun 10 §:n määritelmän mukaan turvallisuudelle vaarallisena palveluna pidetään kuluttajapalvelua, joka suorittamistapaan liittyvän vian tai puutteellisuuden taikka palvelusta annettujen totuudenvastaisten, harhaanjohtavien tai puutteellisten tietojen vuoksi aiheuttaa vamman, myrkytyksen, sairauden tai muun vaaran terveydelle tai omaisuudelle (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011).

Palveluprosessin suunnittelussa tavoitteena on asiakaslähtöisen ja laadukkaan palvelutapahtuman toteuttaminen, jossa turvallisuus on osa asiakkaan elämystä. Toisaalta riskin ottaminen ja jännityksen kokeminen voi olla asiakkaalle tarve itsessään, mutta samalla hän tarvitsee hallinnan, turvallisuuden ja luottamuksen tunteen palvelun eri osa-alueita kohtaan (mm. ohjaaja, välineet ja itse palvelun suorittaminen). Asiakkaan *psykkisen turvallisuuden* eli turvallisuuden tunteen rakentamisessa on kuitenkin otettava huomioon, että turvallisuusasioiden liiallinen korostaminen voi lisätä pelkoja herättäen ajatuksen palveluun liittyvästä suuresta vaarasta. (Verhelä & Lackman 2003, 52–53.)

Palvelujen turvallisuudesta ja sen huomioimisesta voidaan viestiä ennakkotietoinformaatiolla esimerkiksi internetissä, markkinoinnista yleisesti annettujen säädösten mukaisesti (mm. todenmukaiset tiedot ja kuvat). Psykkiseen turvallisuuteen vaikuttaa myös toimintaympäristön fyysisten elementtien ulkoinen olemus. Siisteys ja hoidettu ympäristö, koneiden ja laitteiden toimivuus ja ajantasaisuus viestivät huolenpidosta sekä vastuullisesta suhtautumisesta turvallisuuteen. Tuotteen tai palvelun turvallisuustekijöiden esittely on osa asiakkaan ohjeistamista ja perehdyttämistä ohjelmapalveluun. Ihmisen perusturvallisuuden syntyessä tilanteen selkeydestä, palvelun ohjaajan olemus ja käyttäytyminen vaikuttavat syntyvään käsitykseen luotettavuudesta. (Verhelä 2007, 147.)

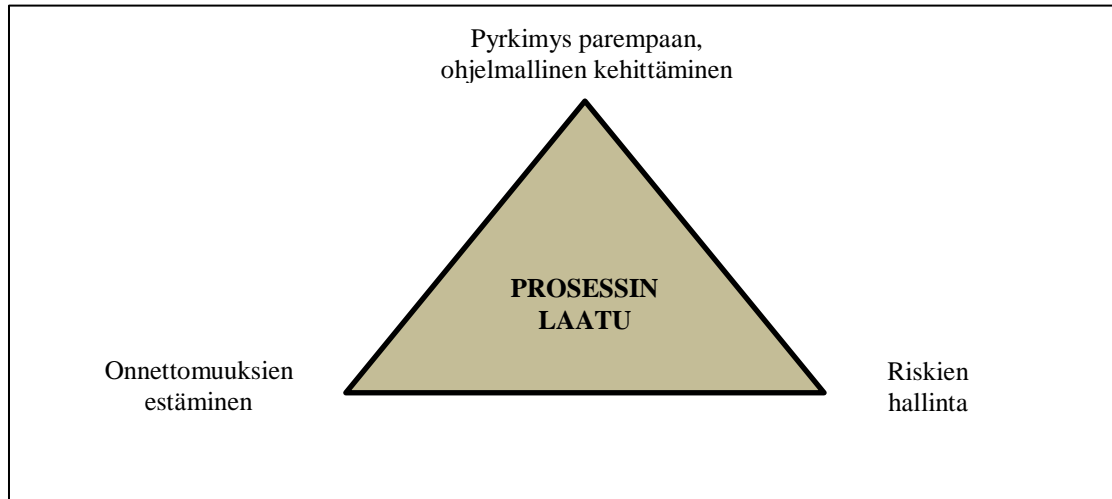
Laadun tapaan matkailun ohjelmapalvelujen turvallisuuden voi jakaa tekniseen eli lopputulosulottuvuuteen ja toiminnalliseen eli prosessin laadun ulottuvuuteen; turvallisuutta voidaan tarkastella sekä ominaisuutena että toiminnan tavoitteena. *Turvallisuus ominaisuutena* (kuvio 5) viittaa siihen tiedostettuun lopputulokseen olemassa olevista vaaroista, joka muodostuu teknisistä ja toimintaympäristöön liittyvistä tekijöistä sekä kaikkien ohjelmapalvelun toteuttamiseen osallistuvien henkilöiden toimin-

nasta ja käyttäytymisestä. Turvallisen toiminnan perusedellytys on vastuuntuntoinen asenne. Saaduilla tiedoilla (esim. työntekijän perehdytys, asiakkaan ohjaus) on suuri merkitys palveluympäristöön liittyvien välineiden, kaluston ja laitteiden turvalliselle käytölle, johon kuuluvat myös asianmukaisesta kunnosta huolehtiminen. Fyysiseen ulottuvuuteen liittyy myös varsinaiseen toimintaympäristöön liittyvät tekijät (paikka, kulloisetkin olosuhteet). Kehittämisen kannalta olennaista on puolestaan se, että vain havaittuja uhkia voidaan hallita. (Verhelä 2007, 49–51.)



**KUVIO 5. Turvallisuus ominaisuutena (Verhelä 2007, 50).**

*Turvallisuus tavoitteellisena toimintana* (kuvio 6) liittyy palveluntarjoajan sisäisiin toimintaprosesseihin. Turvallisuusjohtaminen on kokonaisvaltaista turvallisuuden hallintaa, jossa yhdistyy menetelmien, toimintatapojen ja ihmisten johtaminen ja valvonta. Se on ohjelmallista kehittämistä, jonka tärkeimpiä välineitä ovat lainsäädäntöön perustuva turvallisuussuunnittelu ja riskien hallinta. Riskien hallinta on järjestelmällistä toimintaa riskien tunnistamiseksi, arvioimiseksi ja pienentämiseksi, jonka tavoitteena usein on riskien taloudellinen optimointi. (Verhelä 2007, 32, 36–37, 49.)



**KUVIO 6. Turvallisuus tavoitteellisenä toimintana (Verhelä 2007, 50).**

**Kuluttajaturvallisuuslain** soveltamisala koskee elinkeinotoiminnan lisäksi myös kuluttajille tuotettavia palveluita. Perusajatuksena on, että vastuu tavaroiden ja palvelujen turvallisuudesta kuuluu niitä tarjoavalle taholle. Lain tarkoitus on 1. §:n mukaan varmistaa kulutustavaroiden ja kuluttajapalveluiden turvallisuus, ennaltaehkäistä terveyteen ja omaisuuteen kohdistuvia vaaroja sekä tarvittaessa poistaa ne. Palvelun tarjoajana pidetään 3 §:n tarkoittamaa luonnollista taikka yksityistä tai julkista henkilöä, joka mm. tarjoaa ja suorittaa kuluttajapalveluja 2 §:n tarkoittamalla tavalla. Lain keskeisiä osia ovat 2. luvun sisältämät toiminnanharjoittajan velvoitteet. Nämä ovat 5 §:n huolellisuusvelvoite (huolehtia, ettei tavarasta tai palvelusta aiheudu vaaraa, riittävien ja oikeiden tietojen hankkiminen riskeistä), 6 §:n ilmoitusvelvoite sekä tähän liittyvä 7 §:n määräys turvallisuusasiakirjasta (erikseen määritellyt riskialttiit toiminnot), 8 §:n vaarallisesta kulutustavarasta tai kuluttajapalvelusta ilmoittaminen (havaittuaan valvontaviranomaiselle) ja 9 §:n tietojen antaminen kuluttajille. (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011). Viimeksi mainittuun velvoitteeseen liittyy erillinen asetus, jonka käsittelen seuraavaksi.

**Asetus kulutustavaroista ja kuluttajapalveluksista annettavista tiedoista** on alun perin annettu aikaisemmin voimassa olleen kuluttajaturvallisuuslain (75/2004) nojalla (Laki kulutushyödykkeiden ja kuluttajapalveluiden turvallisuudesta), mutta se on jätetty lakiuudistuksen yhteydessä voimaan. Asetus määrittää ne tiedot, jotka palvelusta on annettava, mikäli ne ovat tarpeellisia terveydelle tai omaisuudelle aiheutuvan vaa-

ran torjumiseksi. Tällaisissa tapauksissa 10 §:n määrittämiä palveluksesta annettavia tietoja ovat muun muassa:

- vaativuustaso sekä osallistumiselle asetettavat henkilökohtaiset ja terveydelliset vaatimukset
- muut sellaiset tiedot, joilla voi olla vaikutusta kuluttajan haluun osallistua palveluun
- edellytettävä valmistautuminen, vaadittava ennakko-osaaminen ja taitotaso
- mukaan otettavat varusteet, joita palvelun suorittamiseksi vaaditaan
- toiminta- ja käyttäytymisohjeet palvelun suorittamiseen ja hätätilanteisiin liittyen
- turvallisuudesta vastaava henkilö tai henkilöstö.

Asetuksen 613/2004 11 §:n mukaan tiedot on annettava mielellään kirjallisesti, selkeässä muodossa ja loogisessa järjestyksessä palvelun suorittamiseen nähden. Lisäksi tietoja annettaessa on otettava huomioon vastaanottajien perehtyneisyys, osaaminen sekä kyky ymmärtää ja omaksua tietoa. (Asetus kulutustavaroista ja kuluttajapalveluksista annettavista tiedoista 613/2004.)

### **4.3 Matkailuympäristön esteettömyys**

Esteettömyys on käsitteenä hyvin laaja. Invalidiliiton (2014) mukaan esteettömyydellä tarkoitetaan kaikkien kansalaisten sujuvaa osallistumista työntekoon, harrastus- ja kulttuuritoimintaan sekä opiskeluun. Esteettömyydellä pyritään yhdenvertaiseen palvelujen saatavuuteen ja niihin liittyvän tiedon ymmärrettävyyteen, välineiden käytettävyyteen sekä itseään koskevan päätöksenteon mahdollistamiseen. Liiton näkemyksen mukaan ympäristö tai rakennus, joka ei ole turvallinen, toimiva tai miellyttävä käyttää, on liikkumis- ja toimimisesteinen. Esteettömyyttä arvostavat ja tarvitsevat monet eri ihmisryhmät, kuten eriasteisesti liikkumis- ja toimimisesteiset, kuulo- ja näkövammaiset, ikäihmiset, raskaana olevat naiset ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat (Jutila 2013b, 115). Eurooppalainen tutkimushanke Make It Accessible eli MIT! (2011, 6) on esittänyt matkailun esteettömyyteen liittyvän ns. 10/30/100-prosentin säännön. Tämän mukaan esteettömyys on pakollista 10 %:lle, tarpeellista 30 %:lle ja miellyttävää 100 %:lle ihmisistä. Koska olennainen osa esteettömyyttä on matkailuelämyksestä nauttiminen turvallisesti ja ilman tapaturman pelkoa, esteettömyys on osa palvelun laatua (Blinnikka ym. 2013, 75; Jutila 2013b, 119).

Matkailuympäristöillä tarkoitetaan kaikkia niitä ympäristöjä, joissa matkan aikana toimitaan, ja ne voidaan luokitella matkailun kokonaisjärjestelmän mukaan matkailijan näkökulmasta lähtöalueen, läpikulkualueen, matkailun kohdealueen ja matkailutoimialan ympäristöihin (Veijola 2013, 19). Esteettömään matkailuun on viime vuosina kiinnitetty paljon huomiota maailmanlaajuisesti. European Network for Accessible Tourism, ENAT (2014) eli Eurooppalainen esteettömän matkailun verkosto toteaa, että toimintaympäristön fyysisten esteiden ja tiedonantoon liittyvien puutteiden on osoitettu vaikuttavan suoraan koettuun matkailutuotteen tai -palvelun laatuun sekä haitallisesti matkailijoiden määriin. ENAT määrittelee esteettömän matkailun tarkoittavan kaikkien henkilöiden tasavertaista oikeutta sellaisiin tarvitsemiinsa ja odottaemiinsa palveluihin, jotka mahdollistavat itsenäisen matkustamisen ja elämyksistä nauttimisen. Verkoston perustamissopimuksessa esteettömyyden fyysisen ja viestinnällisen näkökulman lisäksi erotetaan tekninen, taloudellinen, sosiaalinen, laillinen ja kulttuurinen ulottuvuus (ENAT Statutes 2008, 3).

**Matkailuympäristön fyysisellä esteettömyydellä** tarkoitetaan fyysisten tilojen ja muun infrastruktuurin (mm. reitit, rakennukset, kadut ja pysäköintipaikat) lisäksi käytettäviä välineitä. Se käsittää myös kohteen saavutettavuuden (mm. esteettömät julkiset kulkuvälineet, opastus perille) sekä fyysisen ympäristön turvallisuudesta ja kunnessapidosta huolehtimisen. (Jutila 2013b, 119.) Perintökohteiden esteetöntä saavutettavuutta ja käyttöä pidetään merkittävänä päämääränä, koska perinnöllä on merkitystä vain, jos se on kaikkien ulottuvilla. Mikäli tätä perinnön kokemisen mahdollisuutta ei ole, ei ole perintöäkään. Saavutettavuus voi kuitenkin kuluttaa perintöä tai haitata sen säilymistä ja toisaalta suojelutoimenpiteet (käyttörajoitukset, rakennuskiellot) voivat rajoittaa saavutettavuutta estäen täyden hyödyn saamisen. (Timothy & Boyd 2003, 134, 172.)

Kaikille käyttäjille fyysisesti esteettömän ympäristön toteuttaminen on hankalaa, koska erilaisten liikkumis- ja toimimisesteisten joukko on moninainen ja heidän esteettömystarpeensa eivät ole yhteneväiset. Esimerkiksi tasainen kulkuväylä soveltuu hyvin pyörätuolilla liikkuvalla, mutta tuottaa näkövammaiselle hankaluuksia maamerkkien puuttuessa. Suunnittelun on perustuttava tarvelähtöiseen ajatteluun, jossa otetaan huomioon laajasti erilaisten ryhmien tarpeet. (Jutila 2013b, 119–120.)

**Matkailuympäristön viestinnällinen esteettömyys** mahdollistaa kaikille totuudenmukaisen tiedonsaannin kohteesta etukäteen sekä takaa ymmärrettävän tiedonkulun matkan aikana. Annettavan etukäteisinformaation perusteella kohteesta kiinnostunut voi tutustua tarjolla oleviin palveluihin ja pohtia toimintaympäristön soveltuvuutta itselleen. Monikielinen, visuaalinen ja auditiivinen tiedottaminen sekä esimerkiksi karttojen ja kuvasymbolien käyttö takaavat tiedon välittymisen mahdollisimman monille matkailijoille. Viestinnällisen esteettömyyden merkitys korostuu erityisesti poikkeus- ja hätätilanteissa. (Jutila 2013b, 121, 125.)

Kunnioittaakseen, arvostaakseen ja suojellakseen perintöä vierailijan on ymmärrettävä sen luonne ja tärkeys. Perintömatkailulle onkin ominaista opetuksellisuuden ja merkityksellisyyden korostaminen palvelukokemuksessa. Vaikka useilla matkailijoilla on nykypäivänä mahdollisuus kantaa kääntäjäpalvelua mukanaan matkapuhelinsovelluksena, on silti kohteliasta tarjota vierailijoille laadukas oppimiskokemus käyttämällä monikielisiä opasteita. Varsinkin liikunta- tai toimintaesteisille olosuhteiden pakosta aiheutuva fyysinen este on usein perintökohteilla korvattu ns. tehostetulla tiedollisella saavutettavuudella, jolla pyritään kasvattamaan perintökokemuksen sisältöä. Esimerkiksi näkövammaisille tarkoitettua kuvailutulkkausta voidaan käyttää myös liikkumiseisille silloin, kun omatoiminen kohteeseen tutustuminen ei onnistu. (Timothy & Boyd 2003, 134, 213, 216–217.)

**Matkailun sosiaalisella esteettömyydellä** viitataan yhdenvertaisuuteen, asenteisiin ja omaan osallistumiseen sekä inklusioon, jolla viitataan sulautumiseen, sisällyttämiseen ja mukana olemiseen. Tämän vammaisuuden sosiaaliseen malliin pohjautuvan ajattelutavan mukaan kukaan ei ole esteellinen, ja huomio kiinnitetään yhteiskuntaan sekä toimintatapoihin, jotka joko mahdollistavat palveluista nauttimisen tai estävät sen. (Jutila 2013b, 120.) Poliittinen esteettömyys onkin yhteiskuntavastuuta matkailun mahdollistamiseksi. Lisäksi esteettömyyden sosiaaliseen ulottuvuuteen yhdistetään usein sekä kulttuurinen että taloudellinen esteettömyys. Kulttuurinen esteettömyys nähdään ennakkoluulottomuutena, suvaitsevuuksena sekä asiakkaan kunnioittamisena taustasta tai olosuhteista riippumatta (esim. kieli, uskonto). Taloudellisella näkökulmalla viitataan matkailukokemuksien tarjoamiseen varallisuudesta riippumatta. Toteuttamiskeinona on esimerkiksi hintojen alentaminen erityisryhmille (opiskelijat, lapsiperheet, eläkeläiset). (Jutila 2013a, 5–6.)

Hinnoittelua voidaan käyttää myös perinnön suojelun keinona kävijämäärien hallitsemiseksi, mutta samalla se estää taloudellisen esteettömyyden ja tasa-arvoisen saavutettavuuden mahdollistamisen. Toisaalta saatava hyöty nähdään monesti maksun arvoiseksi ja on jopa todettu, että kävijämaksujen käyttöönottoa harkitaan liian harvoin. (Timothy & Boyd 2003, 169–170.) Myös liikunta- ja aistirajoitteiset olisivat valmiita maksamaan kohteessa vierailusta sen korkeamman hinnan, joka aiheutuisi muutostöiden vaikutuksesta yleisesti pääsylippujen hintoihin; he eivät halua niinkään erityiskohdelua, vaan tasavertaisen mahdollisuuden vieraillla samoissa kohteissa kuin muutkin. (Blinnikka ym. 2013, 77.)

Koska matkailu on osa laadukasta elämää, josta kaikilla on oikeus nauttia (Blinnikka ym. 2013, 75) niin, että he tuntevat olevansa tervetulleita tasa-arvoisessa asemassa toiveidensa ja tarpeidensa kanssa (Jutila 2013b, 120) ja tämän lisäksi perintömatkailun tavoitteena on tuottaa ja tarjota laadukkaita palveluja, jotka ovat fyysisesti ja viestinnällisesti sopivia mahdollisimman monelle erilaiselle vierailijalle (Timothy & Boyd 2003, 134, 170, 172), tulkintani mukaan sosiaalisen esteettömyyden toteutuminen on riippuvainen fyysisen ja viestinnällisen esteettömyyden toteuttamisen onnistumisesta. Mielestäni matkailuympäristön fyysinen, viestinnällinen ja sosiaalinen esteettömyys eivät ole toisistaan erillisiä, vaan ne muodostavat kokonaisvaltaisen lähestymistavan perintömatkailukohteen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Asiakaslähtöinen suunnittelu- ja toteuttamistoiminta asiakkaita kuunnellen ja heidän mielipiteensä huomioiden on tärkeää. Palveluntarjoajan ei pitäisi koskaan kyseenalaistaa, kiistää tai yleistää asiakkaiden toiveita, koska asiakkaat ovat omien tarpeidensa asiantuntijoita. (Blinnikka ym. 2013, 79.)

#### **4.4 Interpretaatio**

Huomasin, että englanninkieliselle sanalle *interpretation* on hyvin hankala löytää sen sisällönmukaista toimivaa suomenkielistä käännöstä. Borg ym. (2002, 195) ovat määrittäneet tämän Tildenin periaatteille (ks. esim. Timothy & Boyd 2003, 206–207) rakentuvan opetustoiminnan tarkoittavan syvän ja ohjatun vuorovaikutteisen luonto- ja kulttuurikontaktin luomista, joka auttaa ymmärtämään kohdetta ja sen taustoja. Interpretaatio toteutetaan aisteja hyödyntäen helppotajuisella, luovalla ja hausalla, kuitenkin luotettavalla tavalla, osista ja yksityiskohdista. Käytännön sovelluksina näitä in-



terpretaation periaatteita voidaan käyttää luonto- ja kulttuuripolkujen suunnittelussa, kohdeopasteiden laadinnassa ja opastustaulujen tekemisessä.

Interpretaatiolla on kolme päätarkoitusta: opetuksellisuus, viihdyttäminen ja suojeleminen. Ensiksi mainittu voi liittyä joko viralliseen tai epäviralliseen opetukseen. Oppilaitosten koulutusohjelmissa hyödynnetään kokemuksellista oppimista ja esimerkiksi vierailut perintökohteisiin ja niihin liittyvät kenttäkurssit ovat sen suosittuja toteuttamistapoja. Perintömatkailussa oppiminen on suuri motiivi kohteessa vierailuun. Epävirallinen opetus liittyy siihen, mitä vierailija käynniltään saa. Interpretaatio on osa matkan kokemusta tuottaen vierailijalle suuremman subjektiivisen merkityksen; paikan merkitystä on vaikea käsittää ilman annettavaa tietoa. Matkailun kannalta tällä on suuri merkitys, koska tyytyväiset ja vaikuttuneet vierailijat usein myös suosittelevat kohdetta muille. (Timothy & Boyd 2003, 197–198, 200.)

Opetus on tehokkainta silloin, kun se on viihdyttävää. Perintökohteen tulee paitsi viihdyttää vierailijaa, myös antaa mahdollisuuksia virkistäytymiseen. Annettavan tiedon ei tulisi olla vain kuvauksia tapahtumista tai henkilöistä, pikemminkin pitäisi pyrkiä kohteen olosuhteisiin liittyvien tunteiden välittämiseen ja vierailijan vaikuttamiseen. Viihdyttävyyttä ja henkisten toimintojen (esim. tietoisuus) aktivoitumista lisäävät kaikkien aistien hyväksikäyttö, vaihtoehtojen ja vaihtelun tarjoaminen, teemat ja tarinat sekä kohtuullinen fyysinen rasitus. Interpretaation toteutuksessa tulisi käyttää luovuutta ja mielikuvitusta, joskus jopa huumoria – vaikka sen käyttöön liittyy riskejä ja ongelmia (esim. loukkaavuus, vieraille kielille kääntäminen). Kilpailu vierailijoista voi myös lisätä viihdyttävyyttä liikaa suhteessa oppimiseen. (Timothy & Boyd 2003, 134, 175, 177, 202–203, 207.)

Interpretaatio lisää myös kohteen omaehtoista suojeleminen. Kunnioittaakseen ja arvostakseen perintöä, vierailijan on ymmärrettävä sen luonne ja tärkeys. Merkityksellisuuden sisäistäminen auttaa vierailijaa muodostamaan käsityksen siitä, miksi kohde on suojelemisen arvoinen niin hänelle itselleen, alueelle kuin koko kansallekin. He osaa- vat sovittaa käyttäytymisensä ympäristöön ja ymmärtävät niin haitallisen kuin hyödyllisen toimintansa seuraukset. Interpretaatiolla on suuri merkitys myös paikallisväestölle sen lisätessä ymmärrystä heitä lähellä olevasta perinnöstä. Parhaimmillaan paikallisväestöstä voi tulla oma tiedotuskanavansa alueella vierailijoille, jolloin tiedon siir-

tämisestä ja vaihtamisesta tulee osa matkailukokemusta, jopa osa matkailutuotetta. (Timothy & Boyd 2003, 134, 177, 201, 204.)

Oppimis- ja virkistäytymiskokemukseen vaikuttavat vierailijoiden motiivit ja mielenkiinto kohteeseen ja sen historiaan, olemassa oleva taustatieto sekä esitystapa itsessään (mm. sisältö, toteutustapa). Tavoitteena on, että vierailija poistuisi kohteesta virkistäytyneenä, suuremmalla kunnioituksella ja osaten vastata kysymyksiin, joihin ei olisi osannut vastata ennen käyntiään. (Timothy & Boyd 2003, 199–201.) Interpretation onnistumiseen vaikuttaa myös sen suunnittelu- ja toteuttamistaho. Jos perintökohteen taustoja ei aidosti tunneta, on äärimmäisen vaikeaa siirtää vierailijoille niitä tunteita ja merkityksiä, joita tarvitaan sisäisen tulkinta- ja kokemusprosessin rakentamiseen. (Burns & Holden 1995, 278.) Lisäksi olennaista on oppia tuntemaan vierailijat; mitä he tietävät ja ymmärtävät, mitä motiiveja tai odotuksia heillä on, miten he suhtautuvat erilaisiin viestinnän keinoihin. Tutkimus- ja haastattelutoiminnan ohessa myös suunnittelijoilla ja toteuttajilla on mahdollisuus uuden oppimiseen. (Timothy & Boyd 2003, 177.)

#### **4.5 Aikaisempia tutkimuksia käyttäjien toiveista ja tarpeista ulkoilureiteillä**

Kaikille esteetöntä matkakohdetta on vaikea toteuttaa, mutta käyttäjälähtöinen suunnittelu ja palvelu auttavat miellyttävän matkailukokemuksen syntymistä. Blinnikka ym. (2013, 75, 77–78, 80) toteavat esteettömyyden matkakohteen ominaisuutena olevan vielä vieras, ja sen arviointi on asiakkaalle hankalaa. Tarkempaa tietoa esteettömyyteen liittyvistä vaatimuksista onkin toistaiseksi melko vähän saatavilla. Tiedetään kuitenkin, että esteettömyyttä arvostavat matkailijat ovat tyytyväisempiä palvelun laadun eri osatekijöihin. Tämä on tärkeä havainto, koska kokonaislaadun muodostumisessa painottuvat matkailijoiden subjektiivisesti kriittisimmät laatutekijät. Koska laatu on hyvä silloin kun se täyttää asiakkaan odotukset ja näin ollen esteettömyys, jonka jokainen siis kokee omalla tavallaan, on osa laatua, voidaan esteettömyyden tutkimista lähestyä asiakkaiden odotusten, toiveiden ja tarpeiden toteutumisen näkökulmasta.

Suomen Latu (2002, 1–5, 9–12, 14–15, 18, 29, 32) toteutti vuosina 1998–2000 laajan Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmushankkeen (Sulka I), jonka lähtökohtana oli selvittää laadullisella inventoinnilla ulkoilupaikkojen nykytila ja kehittämismahdollii-

suudet käyttäjän näkökulmasta kaikissa Suomen kunnissa. Ulkoilukatselmuksat suoritettiin ulkoilukonsulttien toimesta yli 400 kunnassa, ja niihin osallistui yli 2000 kuntien virkamiestä sekä noin 5000 kuntalaista. Lisäksi järjestettiin ulkoilukokouksia sekä yleisötilaisuuksia ja 32 ulkoilukonsultille tehtiin puhelinhaastattelu. Tutkimuksessa todettiin ulkoilupaikkojen kehittämisen olevan pääosin kysyntälähtöistä, tarjontalähtöisen kehittämisen syynä ovat usein matkailuelinkeinon vaatimukset. Jokamiehenoi-keudet ovat oleellisia ulkoilureittien käytön mahdollistamiselle, lisäksi ne tasoittavat ulkoilumahdollisuuksia suomalaisten kesken. Lähiliikuntaa harrastaa lähes jokainen suomalainen noin joka toinen päivä, luontokohteiden ollessa vetovoimaisia ulkoilu-alueita. Tulosten mukaan eniten kehitystarpeita on ulkoilupaikkojen tiedottamisessa ja markkinoinnissa, toiseksi eniten kehitettävää on ulkoilureittien kunnossapidossa ja palveluissa. Reittien tasoon ja monipuolisuuteen olisi panostettava lisäämällä reitin rakenteiden, opastuksen sekä viitoituksen määrää ja laatua. Erityisesti luontopoluilla toivotaan luonto-opastusta sekä kohteen vetovoimaisuuden esiintuomista esim. kulttuuripolun muodossa. Tutkimuksen mukaan rakennettujen ulkoilumahdollisuuksien merkitys tulee korostumaan ja kuntien tärkeimmäksi tehtäväksi ulkoilun edistämässä nähtiin lähiulkoilumahdollisuuksien luominen ja kunnossapittäminen.

Vuosina 2009–2011 toteutettiin Sulka II-hanke, jossa selvitettiin 15 suomalaisen kunnan ulkoilumahdollisuuksien nykytila ja kehittämistarpeet sekä viimeisen 10 vuoden aikana tapahtuneet muutokset. Sähköiseen kyselyyn osallistui 154 ulkoilutyöryhmän jäsentä, 83 asiantuntijaa, 6535 asukasta sekä 244 asukastilaisuuteen osallistunutta. Tutkimuksessa listattiin myös kuntien ulkoilupaidat. Tutkimuksen tulokset olivat hyvin samankaltaisia kuin 10 vuotta sitten. Ulkoilupaikkojen laatua, opastuspalveluja, monipuolisuutta ja kunnossapitoa olisi kehitettävä. Tutkimuksen mukaan ulkoilupaidan kunto ja turvallisuus ovat erittäin tärkeitä tekijöitä paikkaa valittaessa. Käyttäjät toivovat enemmän tietoa reiteistä (mm. esteettömyydestä ja vaativuudesta) paitsi kohteessa, myös jo ennakkoon. Etukäteisinformaation osalta suuria ongelmia ovat sähköisten tietojen hajanaisuus ja ajantasaisuuden puute. Metsähallituksen kohteisiin ja niiden reittipalveluihin ollaan yleisesti ottaen tyytyväisiä. (Suomen Latu 2011, 10, 13, 15–16, 24, 28, 33, 50–51, 54.)

Koskela ja Mäkelä (2010, 6, 14, 17–18, 35, 37–39, 41–42, 46, 48–50) tutkivat opin- näytetyössään Metsähallituksen toimeksiannosta kotimaisten ja kansainvälisten asiak- kaiden sekä paikallisten asukkaiden opastetarvetta Nuuksion järviylängön alueella.

Tutkimuksen kohderyhmänä olivat sekä Nuuksion kansallispuiston käyttäjät että Helsingin kaupungin ulkoilualueiden käyttäjät. Tutkimus toteutettiin kohteissa kontrolloituina kyselyinä, todennäköisyyteen ja harkintaan perustuvilla otoksilla tutkimukseen valittiin 100 kotimaista käyttäjää, 35 ulkomaalaista käyttäjää ja 35 paikallista käyttäjää. Reittiviitoitus ja infotaulun informaatio koettiin yleisesti puutteelliseksi. Noin kolmannes vastanneista ilmoitti eksyneensä kerran tai joskus. Reittiviittojen tulisi olla maastossa tasaisin välimatkoin erillisissä tolissa – ei puihin naulattuina, ja viitoituksen tärkeys korostuu erityisesti reitin aloituspisteessä ja polkujen haarautumiskohdissa. Tulosten mukaan infotaulun tulisi karttojen lisäksi sisältää tiedot reittipalveluista, esteettömyydestä, vaativuustasosta, reitin pituudesta sekä yhteystiedot hätätilanteiden varalta. Lähes neljä viidestä kyselyyn osallistuneesta piti tärkeänä tietojen saamista myös englanninkielisinä. Reiteillä käytettävien opasteiden tulisi olla selkeitä, helppoja ja muutamaa pääväriä käyttäviä. Käyttäjät toivoivat reittien varrelle luonnosta ja lajistosta kertovia infopisteitä. Reittialueiden maanomistusolojen ilmoittamista ei pidetty tärkeänä.

Suomessa on toteutettu kaksi valtakunnallista luonnon virkistyskäyttöön liittyvää inventointia, LVVI 1 vuosina 1997–2000 ja LVVI 2 vuosina 2009–2010, joiden tarkoituksena on ollut antaa ajantasaista tietoa luonnon virkistyskäytön kysynnästä. Tuoreemman tutkimuksen mukaan lähes jokainen suomalainen (96 %) harrastaa ulkoilua ja erityisesti ikääntyneiden ulkoilu on lisääntynyt. 90 % lähiulkoilusta suuntautuu metsään ja liikkuminen tapahtuu suurimmaksi osaksi (70 %) yksityismailla. Luontoon liittyvien harrastusten koetaan tuottavan suurinta mielihyvää, lisäksi ulkoilusta saatatavat elpymiskokemukset ovat merkittäviä hyvinvoinnin kannalta. Luontomatkojen määrä on kasvanut, kohteiden sijaitessa useimmiten oman asuinkunnan suuralueen sisällä, ja etenkin kesäisin tehdään paljon lyhyitä matkoja. (Sievänen & Neuvonen 2011, 3, 37, 39, 51, 62–63, 66, 87–88.)

## **5 RAIKUUN LUONTOPOLUN NYKYTILANTEEN KUVAUS**

Raikuun luontopolku on kaavoitettu Savonlinnan kunnan yleiskaavaan virkistysalueena Pasi Kosonen omistamalle maa-alueelle. Vaikka jokamiehenoikeudet antavat yleisesti luvan liikkua yksityismailla, kaupungilla ja alueen maanomistajalla on vuokraso-

pimus luontoreitin maa-alueesta, koska alue on otettu virkistys- ja matkailukäyttöön. (Kosonen 2013; Ojalainen 2014.)

### **5.1 Tutkimuksellisen kehittämistehtävän piirteitä**

Kehittämisen keskeinen elementti on tavoitteellisuus, joka tähtää määrälliseen, laadulliseen tai rakenteelliseen muutokseen. Lähtökohtana ovat usein nykyisen tilanteen tai toiminnan ongelmat, jolloin palvelujen tai tuotteiden käyttäjät nähdään kehittämistoiminnan subjekteina aidoissa käytännön toimintaympäristöissä. (Toikko & Rantanen 2009, 16–17, 22.) Opinnäytetyön tutkimuksellisen otteen vuoksi kehittämisen on oltava paljon enemmän kuin pelkkää asiantilojen kuvaamista tai toteamista; kehittämisen teknisiin suorituksiin tulee löytää tutkimuksellinen näkökulma. Tällöin toimenpiteet ja keinot, joilla kohteeseen pyritään vaikuttamaan, ovat perusteltuja. Kehittämistutkimusta opinnäytetyönä pidetään perinteistä tutkimusta vaativampana tutkimuksen muotona. (Kananen 2012, 20–21.)

Tutkimuksellisuus ilmenee kehittämistyössä erityisesti järjestelmällisyytenä, tiedon hankintana, analyttisyytenä, kriittisyytenä sekä uuden tiedon luomisena ja jakamisena. Kehittämistyötä eivät ohjaa ensisijaisesti teoreettiset vaan käytännölliset tavoitteet, joihin haetaan tukea ja perusteluita käytännöstä sekä teoriasta käyttäen monipuolisesti erilaisia menetelmiä – näin kehittämistyön tueksi saadaan tietoja, näkökulmia ja ideoita sen mukaan millaista tietoa tarvitaan ja mihin sitä on tarkoitus käyttää. Työskentelyssä korostuvat teorian käytäntöön siirtämisen lisäksi mm. suunnittelu, suunnitelman mukaisen etenemisen ja projektityön hallinta sekä oman työn ja prosessin arviointi sen kaikissa vaiheissa. Myös aktiivinen vuorovaikutus eri tahojen kanssa on keskeisessä asemassa toimivien käytännön ratkaisujen vaatiessa osallistujilta tiivistä yhteistyötä ja keskinäistä ymmärrystä. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2009, 18–22.) Kehittämistoiminnan tavoitteena ei ole vain käytännön ongelmien ratkaisu, vaan kysymysten kuvaaminen ja välittäminen myös laajempaan keskusteluun (Toikko & Rantanen 2009, 22).

### **5.2 Käytetyt tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus**

Valitsin työni tutkimusmenetelmäksi laadullisen eli kvalitatiivisen menetelmän. Kananen (2010, 92) toteaa, että mistään kehittämistyöstä ei saada tutkimusta ilman sen

kaikissa vaiheissa käytettävää laadullista menetelmää – se on kehittämistyön ydin. Hänen mukaan laadullista tutkimusta tarvitaan esimerkiksi lähtötilanteen arvioinnissa, teoreettisen viitekehyksen laatimisessa, kehittämisiongelman määrittelyssä, kehittämisen silmiin perehtymisessä ja tulosten arvioinnissa. Laadullisella tutkimuksella saadaan runsaasti syvällistä tietoa suhteellisen kapeasta aiheesta tai pienestä joukosta, juuri sellaisena kuin se on ja esiintyy tai se koetaan ja kuvaillaan – erityisesti vapaa-aikaan ja matkailuun liittyvissä kehittämistöissä varsinaisten palvelujen käyttäjien antamat tiedot ovat ensiarvoisen tärkeitä. Lähestymistapansa vuoksi laadullisen tutkimuksen tulokset esitetään numeroiden sijaan esimerkiksi sanoina ja kuvina. (Veal 2011, 231–232.)

Laadullisen tutkimuksen kolme tärkeintä tiedonkeruumenetelmää ovat havainnointi, haastattelu ja näiden tuottamien aineistojen dokumenttien käyttö. Luonnollisessa ympäristössä ja aidoissa tilanteissa tapahtuva tutkimus kytkee tiedonkeruu- ja analyysivaiheet tiiviisti toisiinsa; tutkijan on tutkimuksen aikana tehtävä johtopäätöksiä siitä, tarvitaanko lisää tietoa ja millaista sen tulee olla. (Kananen 2012, 93, 96.) Näin ollen kysymys on aina järjestelmällisistä, vähintään puolistrukturoiduista menetelmistä, joiden käyttö edellyttää usein tutkijan jonkinasteista osallistumista luonnollisiin tapahtumiin (Grönfors 1985, 87; Vilka 2005, 101). Laadullinen tutkimusmenetelmä sitoo myös tiedonkeruumenetelmät yhteen. Syventääkseen ja tarkentaakseen esimerkiksi havainnoimalla saamaansa materiaalia tutkija voi pidättäytyä kokonaan havainnoinnista ja turvautua haastatteluun tai tehostaa havainnointiaan kohdentamalla sitä vain rajattuihin kohteisiin, tilanteisiin tai tapahtumiin. (Grönfors 1985, 87, 106; ks. myös Ojasalo ym. 2009, 103.)

Hankin tutkimusaineiston puolistrukturoidulla kyselylomakkeella (liite 3), jonka olin laatinut teoriaosuuden viitekehyksen pohjalta. Tiedonkeruumenetelminä käytin joustavasti sekä osallistuvaa havainnointia että ryhmässä toteutettua teemahaastattelua. Tutkimuksellinen havainnointi on luonnollisessa ympäristössä tapahtuvaa systemaattista tarkkailua ennalta määritettyjen tavoitteiden mukaisesti. Havainnointi sopii hyvin kehittämistehtäviin, joiden kohteina ovat esimerkiksi yksilön toiminta, vuorovaikutustilanne tai ympäristö. Osallistuvassa havainnoinnissa tutkija osallistuu tutkittavien kohteiden toimintaan, kuitenkin kohteen ehdoilla ja vaikuttamalla kohteen toimintaan mahdollisimman vähän. Sen onnistumista edesauttaa, kun tutkittavasta alueesta on jo ennen havainnointia riittävästi tietoa ja tilanne tai tapahtuma on käyty läpi ennakkoon.

(Vilka 2006, 37–39, 44.) Teemahaastattelua varten tutkimusongelmasta poimitaan keskeiset aiheet tai teema-alueet, joista haastateltavien annetaan puhua vapaasti; tutkija pyrkii ainoastaan huolehtimaan, että kaikki häntä kiinnostavat teema-alueet tulee kartoitettua (Grönfors 1985, 106; Vilka 2005, 101, 103). Ryhmähaastattelu on joustava ja tehokas tiedonkeruun muoto, koska samanaikaisesti saadaan subjektiivisia tietoja usealta henkilöltä; lisäksi useamman henkilön läsnäolo tekee keskustelusta luontevampaa ja avoimempaa (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 192,197.)

Haastattelin ryhmiä sekä havainnoinnin aikana että välittömästi sen jälkeen, saaden näin omille objektiivisille havainnoilleni subjektiivisia tarkennuksia ja näkökulmia. Dokumentoin saamani vastaukset ja tekemäni havainnot käsin, lisäksi otin kohteesta runsaasti valokuvia. Havaitsin jo ennen esiselvityksen varsinaista analyysivaihetta haastattelutulosten olevan hyvin yhteneväiset ryhmän jäsenten kesken ja vastausten samankaltaisuus näkyi myös myöhemmin ryhmien välillä. Tällainen saturaatio eli kylläntymisaste tarkoittaa tilannetta, jossa lisäaineisto ei tuo tutkimusongelman kannalta mitään uutta tietoa (Vilka 2005, 127). Aineiston analyysimenetelminä käytin aineisto- ja teorialähtöistä teemoittelua (ks. Kananen 2012, 117), joissa hyödynsin teemahaastattelun runkoa sekä teoriasta saatuja luokkia. Käsittelen tutkimusaineistoa kokonaisuutena tuloksia tarkastellessani. Kenttäkäynnit ja niiden sisällöt on kuvattu taulukossa 3.

### **TAULUKKO 3. Raikuun luontopolun esiselvitykseen (harmaa) ja kehittämissuunnitelmaan liittyvät kenttäkäynnit.**

Päivämäärä	Osallistujat	Käynnin tarkoitus
25.5.2013	Minä Testiryhmä 1: 2 aikuista, 2 lasta	Havainnointi, ryhmähaastattelu, dokumentointi ja valokuvaus.
26.6.2013	Minä	Vesireitin tarkastus ja valokuvaus.
7.10.2013	Minä Testiryhmä 2: 6 aikuista	Havainnointi, ryhmähaastattelu, dokumentointi, mittaukset kustannusarvioon ja valokuvaus.
7.4.2014	Minä Maanomistaja	Kenttäolosuhteiden ja reitin linjauksen tarkastus, dokumentointi, tarkentavat mittaukset kehittämissuunnitelmaan ja valokuvaus.
16.8.2014	Minä	Kenttäolosuhteiden tarkastus, dokumentointi ja valokuvaus.

### 5.3 Etukäteisinformaatio ja saavutettavuus

Internetistä saatava etukäteistieto Raikuun luontopolusta on todella niukkaa. Kohdesittelynä toistuu usein vain yksi virke lähes täsmälleen samanlaisessa muodossa, ajo-ohjeita tai reittikuvauksia ei ole, reitin ilmoitettu pituus vaihtelee tai sitä ei ole kerrottu, ja Savonlinnan Seudun Matkailu Oy:n sivuilta ei kohteesta ole edes mainintaa (ks. esim. Etelä-Savon maakuntaliitto 2014; Kerimaa 2014; Kerimäki 2014; Savonlinnan Seudun Matkailu Oy 2014; Turisti-info 2014). Teoksessa *Matka Salpalinjalle* Raikuun luontopolun linnoitteet, ajo-ohjeet kohteeseen sekä alueen historia on käsitelty tarkemmin, mutta tässäkään ei ole kuvailtu esimerkiksi reitin haasteellisuutta. Lisäksi oppaassa annetut tiedot palveluvarustuksesta (esim. käännostekstit, reittiviitoitus) ovat vanhentuneita sekä osittain virheellisiä. (ks. Oinonen & Tolmunen 2005, 111–113.) Käsittelen näitä epäkohtia tarkemmin opasteisiin liittyvien tulosten yhteydessä.

Opastus kohteeseen alkaa kantatieltä 71 (Joensuuntie–Raikuuntie–Pistalantie–Paasniementie) sekä seututieltä 474 (Savonrannantie–Pistalantie–Paasniementie). Teiden varsilla olevat opastetaulut (kuva 5) olivat selkeitä ja riittävän tiheässä, kohteen saavuttaminen on vaivatonta.



**KUVA 5.** Tienvarsiopaste Pistalantiellä Savonrannalta päin saavuttaessa.



Parkkialueena toimii Paasniementien oikeassa laidassa oleva levike juuri ennen Pistalankanavan ylittävää siltaa (kuva 6). Tien laitaan mahtuu turvallisesti viisi henkilöautoa.



**KUVA 6. Näkymä saavuttaessa Raikuun luontopolun parkkialueelle.**

Raikuun luontopolulle pääsee myös vesireittiä pitkin; tätäkään tietoa ei löytynyt lähteistä. Pohjoisesta eli Puruveden puolelta tullessa kohdeopaste löytyy Pistalankanavan ylittävän sillan yhteydestä. Kohdetta lähestyttäessä etelästä Orivedeltä, selkeät ja riittävät opasteet sijaitsevat Lintusalmissa sekä Raikuunkanavan yhteydessä (kuva 7). Reitti kulkee kantatie 71 ali ja tällä kohdalla on myös kesäisin toimiva Lintusalmen kioski. Yleiset reittiopasteet varoittavat merkitsemättömästä reitistä ja se onkin varsin hankala. Kaislikko peittää väylän paikka paikoin lähes kauttaaltaan, lisäksi vedenpinnan mataluus aiheuttaa ongelmia. Erityisesti Raikuunkanavan jälkeisellä osuudella pohjassa on paljon kiviä, lisäksi saimme pohjaosuman pinnan alla olevasta uppopuusta Jumppasenkanavan kohdalla. Muurimainen kivieste näkyy reitille massiivisena, ja mielestäni sen ilmoitetut mittasuhteet on helpompi hahmottaa vesitse. Luontopolun vierailijoille osoitettu laituriparkkialueen yhteydessä on pahasti rikki ja lähes kokonaan veden alla, lisäksi ranta-alue on heinikoitunut (kuva 8).



**KUVA 7. Opastetaulu Raikuunkanavalla.**



**KUVA 8. Laituri on käyttökelvottomassa kunnossa, lisäksi rannan yleiskuva on epäsiisti. Vesireitiltä ja Pistalankanavalta on hyvät näkymät muurimaiselle kiviesteelle.**

## 5.4 Opasteet

Parkkipaikalla olevan opastaulun runko on hyväkuntoinen, siisti ja tukevasti kiinni maassa, sen katosrakennelmassa kasvaa sammalta. Opastaulun informaationsisältö koostuu Salpalinjan ja Raikuun alueen lyhyestä esittelystä sekä kohteen aluekartasta, jonka karttaselitteissä mainitaan linnoitteiden tyypit (kuva 9). Reitin pituudesta tai haasteellisuudesta ei ole mitään mainintaa, lisäksi vaadittavat varoitukset, ohjeet ja tiedot reittiä ylläpitävästä tahosta puuttuvat. Taulun teippaukset ovat repeilleet ja sitä on töhritty, yleiskuva on epäsiisti. Runkoon kiinnitetyistä postilaatikoista ei löytynyt lähdekirjallisuuden lupaamia opastekstejä. Ne olivat täynnä roskia, edellisten vuosien tapaan.



**KUVA 9. Vain suomenkielillä varustettu pääopastaulu sisältää niukasti tietoa Raikuun luontopolusta ja Salpalinjasta. Lisäksi reittikartta ei ole ajan tasalla.**

Jokamiehenoikeuksia ja liikkumista rajoitetaan kahdella oikeinperustellulla kyltillä. Aivan reitin alussa on taimikosta varoittava suomenkielinen kyltti (ks. kuva 14, sivu 59) ja kehoitus vain merkityllä reitillä pysymisestä. Toinen, kaksikielinen (suomi-englanti) yksityistiestä ilmoittava kyltti, on sijoitettu tien ylityskohtaan (ks. kuva 15, sivu 60).

Luontopolulla ei ole käytännöllisesti katsoen reittiviitoitusta lainkaan. Ensimmäiset reitille osuvat viitat löytyvät vasta korsun nro 65 takalenkiltä, jonne kumpikin testiryhmä ajautui ohittaen aikaisemmin reitillä olleen haarautumiskohdan oikealle. Takalengin puolivälissä olleet kaksi keskenään ristiriitaista opastetta herättivät hämmennystä; toisessa on nuoli oikealle, samalla kun toinen ilmoittaa polun loppumisesta ja kulkemisesta samaa reittiä takaisin (kuva 10). Testiryhmä oli tietämättään korsulla nro 65, sisäänkäyntiin nähden väärällä puolella. Nuoliopastetta seuranneet ryhmänjäsenet löysivät korsun vaivattomasti, mutta tätä kautta sisäänkäynnille mentäessä reitti on vaarallisempi. Korsulle nro 65 opastavat kyltit tosin löytyivät maastosta, mutta niitä oli mahdotonta erottaa pääpolulta niiden syvän sijainnin vuoksi pääpolkuun nähden.



**KUVA 10. Raikuun luontopolun ainoat reitille osuvat opasteet sijaitsevat takalenkillä, korsun nro 65 yhteydessä. Alkuperäinen ja turvallisempi reitti kulkisi kuvan osoittamaan suuntaan.**

Reitillä on myös kaksi muuta, korsuille nro 64 ja 65 opastavaa, kylttiä. Nämä kuitenkin sijaitsevat vanhan reittiuran varrella korsun nro 64 yhteydessä. Testiryhmät havaitsivat opasteet vasta paluumatkalla, seurattuaan reittiviitoituksen puuttuessa epähuomiossa vanhaa reittiuraa liian pitkälle eli nousematta taisteluhaudan vieressä kulkevalle uudelle reitille.

Testiryhmäläiset olivat tyytymättömiä luontopolun reittiviitoitukseen. Erityisesti kohdeopasteiden puuttuminen linnoitteiden yhteydessä aiheutti pettymystä ryhmäläisten keskuudessa. Luontopolulta saadun tiedon määrää pidettiin lähes olemattomana. Tietoa toivottiin lisää Salpalinjasta, luontopolun linnoitteista ja reitillä liikkumisesta (mm. pituus, kartta, vaikeustaso, varoitukset), myös vierailta kielillä. Varsinkin lastensa kanssa liikkuneet pitivät tärkeänä kohteen osoitteen ilmoittamista onnettomuustilanteiden varalta.

### 5.5 Linnoitteet

Heti luontopolun alussa on panssarintorjuntaan tarkoitettu kaksirivinen kivieste (ks. kuva 14, sivu 59), joka jatkuu myös Paasniementien toisella puolella. Harvinaisempaa muurimaista kiviestettä on rannan myötäisesti korsun nro 64 lähistöltä alkaen (kuva 11). Tämän kiviesteen reuna on nauhoitettu noin 60 metrin matkalta. Päättelen sen liittyvän panssariesteen irtonaisiin reunakiviin sekä suojeluun tuhoutumiselta ja sorsumiselta. Yleisesti ottaen kiviesteen kivet tuntuivat olevan tukevasti kiinni.



**KUVA 11. Muurimainen kivieste. Nauhoitus oli melko huonokuntoinen ja kärsinyt lisää vahinkoja toukokuun 2013 ja elokuun 2014 välisenä aikana.**

Korsujen ympärillä on vaarallisia pudotuksia ja reitit sisäänkäynneille ovat jyrkkiä. Niiden päällä on runsaasti terästappeja, joita on myös korsujen ulko- ja sisäseinissä sekä katoissa. Korsun nro 65 päällä on merkkeämätön periskoopin aukko. Korsut ovat melko matalia ja terästappien lisäksi erilaiset metallirakenteet mataloittavat liikkumatilaa entisestään (kuva 12). Jopa hieman alle 160 senttimetriä pitkän henkilön on varottava lyömästä päätänsä kattorakenteisiin. Korsun nro 64 seiniä on töhritty melko runsaasti sekä kynällä että kaivertamalla, muita ilkeiden merkkejä en käynneilläni havainnut.

Oinonen ja Tolmunen (2005, 111) mainitsevat Salpalinjan oppaassaan virheellisesti, että kohteen kaikissa korsuissa on automaattisesti toimivat valot. Todellisuudessa liiketunnistimilla toimivat valot ovat vain kahdessa ensimmäisessä korsussa (nro 63 ja 64). Toukokuussa 2013 korsun nro 64 valojen aktivoitumisessa oli viive, muiden käyntien yhteydessä tätä ongelmaa ei esiintynyt. Molemmissa tutkituissa korsuissa valot paloivat luvutun 15 minuutin ajan. Mielestäni tämä aika on riittävä korsujen sisäpuolen tutkimiseen.



**KUVA 12. Vierailijan on varottava katossa olevia terästappeja ja muita rakenteita. Kuva on korsusta nro 63.**

Korsun nro 63 latioilla on keväisin vettä jopa nilkkoihin asti. Tätä ongelmaa varten rakennetut pitkospuut eivät ole ratkaisuna toimivia. Sisäänkäynnin yhteydessä olevat pitkospuut olivat kiikkeriä niiden huonon tuennan sekä veden määrän vuoksi. Sisällä olevat pitkospuut kelluivat kiinnittämättöminä täysin omilla teillään ja niitä ei voinut hyödyntää lainkaan, lisäksi ne olivat todella liukkaita (kuva 13).

Korsun nro 64 lattia on ollut joka käynnin yhteydessä kuiva. Lattiakaivojen tulvimisongelmaa kuitenkin esiintyy, ja pitkospuiden tilalla oli kaksi pienehköä levyrakennelmaa (noin 40cm x 40cm), jotka oli nostettu nojaamaan sisäänkäynnin seinän vierustalle. Näiden käyttöhyöty olisi mitätön, jos korsun lattialla olisi vettä; ne ovat pieniä, irtonaisia ja aivan liian matalia. Korsun nro 65 tulvimisesta en saanut havaintoja kenttäkäynneillä, mutta mielestäni tätä ongelmaa ei kyseisellä korsulla ole esiintynyt. Mainittakoon, että korsu jäi toukokuun lopussa 2013 tutkimatta sisältä; kyseiseen aikaan sen sisäänkäynti oli vielä täysin ummessa jään vuoksi.



**KUVA 13. Korsun nro 63 pitkospuut kelluivat toukokuussa 2013 omilla teillään.**

Testiryhmäläiset olivat vaikuttuneita linnoitteista ja pitivät niitä merkittävänä niin henkilökohtaisella, alueellisella kuin kansallisellakin tasolla. Ensimmäinen testiryhmä piti lattian tulvimista ”pikemminkin ymmärrettävänä ominaisuutena kuin ongelmana”.

## 5.6 Maasto

Parkkialueelta näkyvän korsun 63 ympäristössä on suoritettu hakkuuta ja taka-osaan on istutettu taimisto. Hakkuu-alue kasvoi kesän 2014 lopussa korkeaa heinikkoa (kuva 14). Keväisin aluskasvillisuus on huomattavasti matalampaa alueen näkymän ollessa avarampi. Tällä alueella reittipohjana melko tasainen ja tiivis hiekkapohja, joka erottuu hyvin maastosta. Aukion jälkeen reitti ylittää yksityistien ja ympäristö vaihtuu osittain harvennetuksi lehtimetsäksi (kuva 15). Luontopolku jatkuu pääsääntöisesti hiekkapohjaisena korsulle nro 64 saakka, joskin kapeampana.



**KUVA 14. Hakkuaukiota peitti kesän 2014 lopussa korkea heinikko. Korsu nro 63 sijaitsee kuvassa näkyvän kummun yhteydessä. Lisäksi kuvasta on nähtävissä kaksirivisen kiviastian lohkaraita sekä taimistosta varoittava kyltti.**





**KUVA 15. Reitti korsulle nro 64 on hiekkapohjainen. Polku ylittää rantaan menevän yksityistien.**

Ennen korsua nro 64 oikealla on laaja-alainen, tuore havupuiden hakkuu-alue, jonka takana näkyy yksityinen piha-alue. Vasemmalla on uusi yksityinen ranta-asunto rakennuksineen ja tämän vuoksi aikaisempi reittiura on siirtynyt reilusti oikealle niin, että korsulle saavutaan toisesta suunnasta alkuperäiseen reittilinjaukseen nähden. Korsulta nro 64 lähtien aina luontopolun loppuun saakka maasto on yleisesti ottaen melko vaikeakulkuista, reittipohjan ollessa luonnonmukainen kivineen ja juurakkoineen.

Korsulta nro 64 luontopolku kulkee ensin taisteluhaudan vieressä noin 20 metriä, laskeutuen sitten rinnettä pitkin muurimaiselle kiviesteelle. Taisteluhaudan ja sen ampu-masyvennyksen päällä oli hakkuutähteitä, risuja ja paikoin oksia. Niiden reunojen kestävyyteen oli kiinnitettävä huomiota ja erityisesti syvennyksiä oli paikoin vaikea havaita. Laskeutumisreitän alku on kivikkoisen ja vaikeakulkuinen (kuva 16).



**KUVA 16. Näkymä laskeuduttaessa taisteluhaudalta muurimaiselle kiviesteelle. Korsulta nro 64 lähtien reittipohjana oli luonnontilainen metsäpolku.**

Luontopolku etenee kivimuuria seuraten noin 150 metriä, josta reitti siirtyy syvemmälle metsään ”takalenkille” ja korsulle nro 65, jonka yhteydessä on myös taisteluhauta. Korsun ympäristössä ja polulla on paljon liikkumista haittaavia kiviä. Reitti kaartaa vasemmalle laskeutuen lähemmäksi muuria ja yhdistyy tulouraan, jota pitkin palataan lähtöpaikkaan. Maasto on ollut joka käynnin yhteydessä roskaton.

### **5.7 Portaat ja kaiteet**

Korsun nro 63 yhteydessä on kolmet portaat, joihin on rakennettu käsijohde vain toiselle puolelle. Ampuma-aukolle laskeutuvien, helppokulkuisten portaiden alin askelma oli rikki toukokuussa 2013, mutta portaat oli kokonaisuudessaan uusittu heinäkuussa 2014 (ks. kuva 24, sivu 77). Ampuma-aukolta nousevat ja sisäänkäynnille laskevat portaat ovat aikaisemmin esitettyjen yleisten ongelmien vuoksi vaikeakulkuiset, lisäksi viimeksi mainittujen portaiden alin astinlauta on rikki. Lisäksi korsun päällä olevat kaidarakennelmat sekä portaiden käsijohteet olivat todella huonossa kunnossa (kuva 17).



**KUVA 17. Korsun nro 63 ampuma-aukon päältä pudotusta maahan on noin 5 metriä. Kuvassa näkyy myös korsujen päällä olevia terästappeja; näihin kompassuissa huonokuntoinen ja osittain alustastaan irti oleva kaide ei suojele vierailijaa.**

Korsu nro 64 sijaitsee huomattavasti metsäisemmässä maisemassa verrattuna hakkuuaukiolla selvästi erottuvaan korsuun nro 63, ja mielestäni nro 64 ympäristö on tämän vuoksi haasteellisempi tulkittava sisältäen samalla useampia vaaranpaikkoja kompassutumiselle tai putoamiselle (kuva 18). Korsun nro 64 sisäänkäynnille laskeutuvat portaat olivat pidemmät ja jyrkemmät kuin korsulla nro 63, astinlautojen syvyys on vieläkin pienempi ja lisäksi sivukaiteesta puuttui pystytuki portaiden yläpäästä toukokuussa 2013 (kuva 19). Tämä puuttuva osa löytyi alhaalta korsun sisäänkäynnin läheisyydestä. Lokakuussa 2013 koko sivukaide oli romahtanut. Korsun yhteydessä on myös varsinaiseen reittiuraan kuuluvat lyhyet ja helppokulkuiset portaat. Noin 5 metrin pudotuksen yläpuolella, kulkusuuntaan nähden vasemmalla puolella oleva matala kaide oli täysin irti alustastaan.



**KUVA 18. Yleiskuva korsulta nro 64 toukokuussa 2013.**



**KUVA 19. Korsun nro 64 sisäänkäynnille johtavat portaat. Toukokuussa 2013 käsijohteesta puuttui yläpuolinen pystytuki, lokakuussa koko käsijohde oli romahtanut.**

Aikaisemmin toin esille kunnollisten opasteiden puuttumisen ja tämän vuoksi ajautumisen korsun nro 65 sisäänkäyntiin nähden väärälle puolelle. Tästä johtuen vierailija erehdyksen huomattessaan lähtee todennäköisesti kiipeämään kivikkoista polkua korsun päälle ja edelleen kohti sisäänkäyntiä sen ollessa lyhin reitti kohteeseen pääsemiseksi. Mutta se on myös vaarallisin. Maasto on vaikeakulkuinen, pudotusta maahan tällä kohdalla on noin 6 metriä, lisäksi hutera ja matala kaide on irti alustastaan (kuva 20). Mielestäni korsu nro 65 on rakenteiltaan ja ominaisuuksiltaan vaarallisin sen ollessa luontopolun kauimmainen kohde, johon lisäksi liittyy reitin suurin pudotus. Onnettomuustapauksissa avunsaaminen kohteeseen sekä sieltä edelleen kuljettaminen tien varteen ja jatkohoitoon tulee olemaan todella hankalaa. Korsun sisäänkäynnille johtaviin portaisiin ja käsijohteisiin liittyy aikaisemmin mainitut ongelmat.



**KUVA 20. Korsu nro 65 on reitin kauimmainen kohde. Vaikeakulkuisessa maastossa liikkuvan vierailijan ja kuuden metrin pudotuksen välissä on huonokuntoiset kaiteet.**

Portaat, käsijohteet ja kaiteet ovat todella huonossa kunnossa ja rakennelmia leimaa yleinen huolimattomuus sekä paneutumattomuus. Niiden korjaamiseksi ja lisätueksi tehdyt muutokset eivät mielestäni lisää käyttöturvallisuutta, vaan pikemminkin valheellista turvallisuudentunnetta. Rakennusmateriaalina on käytetty heppoista puutava-

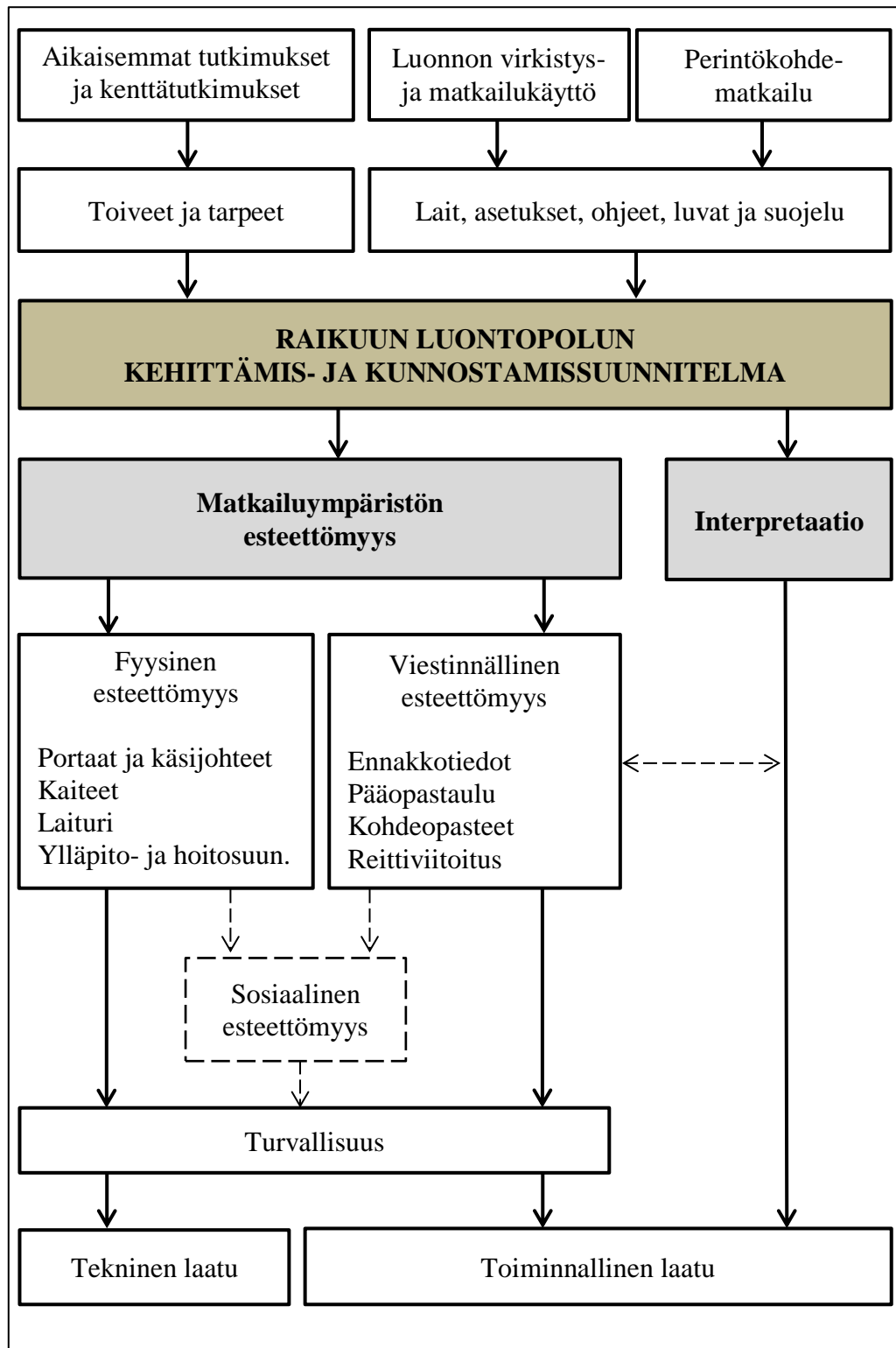
raa ja kiinnitykset on tehty ruuvien sijaan nauloilla. Kaiteiden pystytuet ovat liian harvassa puutavaran vahvuuteen nähden ja ne on varustettu vain yksillä kaidetasoilla. Lisäksi kaiderakennelmat ovat monin paikoin irti alustastaan ja ne ovat myös matalia. On muistettava, että pudotusta maahan korsujen päältä on neljästä jopa kuuteen metriin. Kompastumis- ja mahdollisesti myös putoamisvaara lisääntyy kesän loppua kohden heinikon kasvaessa ja peittäessä maaston epätasaisuudet, esimerkiksi terästäpit. Jyrkkien, korsujen sisäänkäynneille johtavien portaiden astinlautojen etenemät sekä syvyydet ovat aivan liian pieniä – jopa lapsilla oli vaikeuksia kulkea askelmilla turvallisesti. Tiedän aikaisempien käyntien perusteella puurakennelmien olevan todella liukkaita märkinä ja tämä yhdistettynä edellä mainittuihin ongelmiin lisää onnettomuusriskiä huomattavasti.

### **5.8 Yhteenveto kunnostus- ja kehittämistarpeista sekä kehittämissuunnitelman rajaus**

Tulosten mukaan suurimmat ongelmat teknisen laadun näkökulmasta liittyvät portaisiin, käsijohteisiin sekä kaiderakennelmiin, jotka koetaan turvallisuutta vakavasti vaarantaviksi tekijöiksi. Lisäksi kohde ei ole helposti saavutettavissa vesitse rantautumisen osalta. Reitistä sekä etukäteen että paikanpäällä saatavan informaation niukkuus ja reittiviitoituksen puute vähentävät turvallisuuden lisäksi myös toiminnallista laatua. Erityisesti lasten kanssa liikkuneet vanhemmat olisivat halunneet tietoa ympäristöön liittyvistä vaaroista sekä toimintaohjeista tapaturman sattuessa. Koska annettu tieto on hyvin suppeaa eikä luontopolulla ole kohdeopasteita, vierailijan saamat kulttuuriperintökokemukset jäävät hyvin pinnallisiksi; viestintään liittyvillä puutteilla on puolestaan haitallinen vaikutus kohteen omaehtoiseen suojeluun. Toisin kuin aikaisemmassa tutkimuksessa on todettu (ks. Koskela & Mäkelä 2010, 39), testiryhmäläiset pitivät erittäin tärkeänä maanomistusolojen ilmoittamista. Raikuun luontopolun yleisilmeen vuoksi on ilmeistä, ettei Raikuun luontopolulle ole laadittu ylläpito- ja hoitosuunnitelmaa tai ainakaan sitä ei ole noudatettu.

Tärkeimmiksi kehittämistarpeiksi nousivat portaiden, käsijohteiden, kaiteiden ja laiturin kunnostaminen sekä opastuksen ja annettavan informaation lisääminen. Saamani tulokset vastaavat aikaisempien tutkimuksien mukaisia tuloksia kävijöiden tarpeista ulkoilureiteillä ja valitut kehittämistoimenpiteet ovat yhteneväisiä ulkoilureittien kehittämisen yleisten päämäärien ja tavoitteiden kanssa (ks. Karjalainen & Verhe 1995,

173, 175–177, 183–185; Verhe & Ruti 2007, 5). Olen laatinut kehittämistehtäväni teoreettisen viitekehyksen kuvioon 7.



**KUVIO 7.** Kehittämissuunnitelmaa ohjaava teoreettinen viitekehys.

Esteettömyyteen ja interpretaatioon perustuva kehittämissuunnitelma ei tule sisältämään ratkaisuvaihtoehtoja liikkumis- ja toimintaesteisille (mm. sokeat, pyörätuolilla liikkuvat), koska en pidä todennäköisenä heidän vierailuaan kohteessa ilman avustavaa henkilöä – kohde on syrjässä ja joukkoliikennevälineiden toiminta-alueen ulkopuolella. Heidän kohdalla otan erityisesti huomioon viestinnällisen esteettömyyden sisällöt ennakkoon annettavien tietojen suhteen, jotta tähän ryhmään kuuluva henkilö kykenisi tekemään luotettavasti päätöksen kohteen soveltuvuudesta hänelle itselleen esimerkiksi avustajan kanssa. Kehittämistehtävän toimenpidesuunnitelma (liite 4) sisältää tarkemman kuvauksen nykytilanteesta, suunnitelman toimenpiteistä ja niiden sisällöistä.

## **6 RAIKUUN LUONTOPOLUN KEHITTÄMISSUUNNITELMA**

Raikuun luontopolun kunnostus- ja kehittämistoimenpiteillä on sekä Museoviraston (liite 2) että maanomistaja Kososen (2013) myöntämät luvat. Museoviraston lausunnon mukaan jatkossa yhteysviranomaisena toimii Savonlinnan maakuntamuseon edustaja. Maanomistajan mielipidettä ja hyväksyntää on aina kysyttävä ennen muutostöiden toteuttamista, siitä huolimatta, että tässä kehittämissuunnitelmassa esitetyt sisällöt on jo aiemmin sovittu Kososen kanssa.

### **6.1 Sovellettavat luontorakentamisen periaatteet**

Luontorakenteilla tarkoitetaan kaikkia luonnon virkistyskäytön maastorakenteita, joilla ohjataan ja helpotetaan luonnossa liikkumista sekä vähennetään luonnolle aiheutuvia häiriöitä ja kulumista. Luontorakentamisessa tulee noudattaa kestävän käytön periaatteita, erityistä huomiota kiinnitetään rakennusmateriaalien ympäristöystävällisyyteen ja tuotoksen elinkaareen. Suunnittelussa ja toteutuksessa on lisäksi huomioitava esteettömyys, turvallisuus sekä käyttäjä- ja huoltoystävällisyys. Koska luontorakenteiden tavoitteena on tukea luontoelämysten saavuttamista viemättä huomiota pois itse luonnosta, rakenteiden on oltava toimivia sekä ulkonäöllisesti sopivia ympäristöön ja sen yleiseen ilmeeseen. Rakenteiden tyyli tulee säilyttää alueella yhtenäisenä niin, että ne tunnistetaan kohteeseen kuuluviksi. Työt on viimeisteltävä yksityiskohtia myöten, koska laatu ja työn huolellisuus vaikuttavat vierailijoiden asenteisiin ja käyttäytymiseen. (Metsähallitus 2012, 1–2.)



Rakenteissa voidaan käyttää sydänpuuta, lehtikuusta sekä hiillettä, lämpökäsiteltyä tai painekyllästettyä puuta (vain kupariyhdisteillä ja natriumsilikaatilla kyllästetyt). A-luokan kyllästettyä puutavaraa käytetään maa- tai vesikosketuksissa olevissa rakenteissa sekä kantavuutta ja erityistä turvallisuutta vaativissa rakenteissa, AB-luokan painekyllästetty soveltuu maanpinnan yläpuolisiin osiin. Painekyllästys nostaa puutavan hinnan karkeasti arvioituna noin kaksinkertaiseksi kyllästämättömään verrattuna, mutta sen kestoikä on 3–5 kertaa pidempi. (Metsähallitus 2012, 2–3.)

Raikuun luontopolun rakenteista A-luokkaan kuuluvat portaat, kaiderakennelmien ja kohdeopasteiden maakosketuksessa olevat osat sekä reittimerkintään käytettävät tolpat. AB-luokan kyllästettyä puutavaraa voidaan käyttää portaiden käsihoiteissa, kaide-laudoissa sekä kohdeopasteiden taulurakenteissa. Koska luontopolun palveluvarustuksen rakenteet ovat melko yksinkertaiset (ei esim. taukopaikkoja, kalusteita, katoksia) ja kyllästämättömän puutavaran osuus tulisi olemaan kustannusmerkitykseltään pieni kokonaiskustannuksiin verrattuna, suosittelen käyttämään samaa puutavaraa kaikissa rakenteissa; samalla ulkonäöllinen yhtenäisyys säilyy. Käsittelemättömänäkin hyvin lahonkestävää lehtikuusilankkua suositellaan usein ensisijaisena materiaalina, mutta yleisesti ottaen käsittelemätöntä puutavaraa käytettäessä on aina huolehdittava asianmukaisesta lahonsuojauksesta (Pouta & Heikkilä 1998, 127; Verhe & Ruti 2007, 49). Luonnonmukaisia puun pintakäsittelymenetelmiä ovat esimerkiksi hiiltäminen ja Roslangin mahongin käyttö.

Rakenteiden maanpinnan alapuolelle ulottuvien osien **hiiltäminen** on perinteinen ja hyvä suoja lahoa vastaan. Hiilletyn osan tulee ulottua noin 5–10 senttimetriä maanpinnan yläpuolelle ja puun tulee olla todella pinnastaan hiiltynyt, pelkkä mustuminen ei riitä. (Kaipainen 2014.) Lämpötilan tulisi nousta 250 asteeseen, jotta lahonkeston kannalta tarpeelliset muutokset, sokereiden hajoaminen ja uute-aineiden poistuminen, tapahtuisivat – näin lahottajille ei jää käsiteltävää ainetta. Hiiltäminen menetelmänä perustuu pikemminkin perinnetietoon kuin varsinaisiin tutkimustuloksiin, mutta sitä pidetään oikein toteutettuna melko luotettavana lahonsuojana. (Koivisto 2014.)

Toinen puun suojaamiseen käytetty menetelmä on rakenteiden pintakäsittely perinteisellä **Roslangin mahongilla**, johon nykypäivänä usein lisätään homeenestoainetta valmistuksen yhteydessä. Sitä voidaan käyttää uusiin ja vanhoihin käsittelemättömiin pintoihin sekä vanhaan painekyllästettyyn puutavaraan. Pintakäsittelyaine on kuulta-

van ruskeaa ja mahdollistaa puun hengittämisen kalvoa muodostamatta. (Uulatuote Oy 2014.) Seos voidaan ostaa valmiina tai sekoittaa itse paikanpäällä. Roslangin mahongin valmistukseen käytetään mäntypuista hautatervaa, pineenitärpättiä ja pellavaöljyä suhteessa 1:1:1, tarvittaessa sekoitussuhdetta voidaan muuttaa (koetervaus). Imeytymisen ja kuivumisen nopeuttamiseksi käsittely tulee tehdä kuivalle ja puhtaalle puupinnalle, mieluiten aurinkoisella ja lämpimällä säällä; viileällä kelillä tervaa voidaan lämmittää vesihautteessa. Portaiden astinlaudat tulee käsitellä irtonaisina ympäriinsä, tarvittaessa laudat voidaan upottaa seokseen yön ajaksi. (Kaipainen 2014.)

## 6.2 Ennakkotiedot, pääopastaulu ja kohdeopasteet

Ennakkotiedoista, esim. verkkosivuilta tai reittiä esittelevästä materiaalista ja luontopolun lähtöpaikalla olevasta kartalla varustetusta opastaulusta tulee käydä ilmi reitin haasteellisuus, palveluvarustus sekä avunsaantimahdollisuus. Lisäksi siinä on esiteltävä reitin sisältö, kuvattava reitillä tarvittavat varusteet ja ilmoitettava kunnossapidosta vastaavan tahon yhteystiedot. (Räsänen & Saari 2011, 15; Verhe 1994, 21, 129; ks. myös Asetus kulutustavaroista ja kuluttajapalveluksista annettavista tiedoista 613/2004.) Haasteellisuuden kuvaus voidaan tehdä kolmella toisiaan tukevalla tavalla. *Reitin vaativuusluokittelu*, joka kuvaa reitin kulkemisen helppoutta sulan maan aikaan, antaa riittävät tiedot reitille lähtemisen ja varustautumisen tueksi. Suomen Ladun luokittelujärjestelmässä reitin vaativuuteen vaikuttavat korkeuserot, maastopohja sekä opasteet ja se jaetaan kolmeen luokkaan: helppo, keskivaativa ja vaativa. Reittiluokka määritellään sen haastavimman osuuden mukaan. *Reittiprofilissa* esitellään kuljettava matka ja korkeuserot esimerkiksi käyrällä. Näiden rinnalle tehdään *reittikuvaus*, josta selviää reitin pituus, arvio kävellen kuluva ajasta, luokittelu, reittimerkinnät sekä muut huomionarvoiset, esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät asiat. (Räsänen & Saari 2011, 13–15, 18–19.)

Opastustaulu sijoitetaan lähtöpisteeseen katoksen alle, suojaan sateelta ja auringonvalolta. Läheltä luettavien opasteiden sopiva yläreunan korkeus on noin 2200 mm ja alareunan korkeus maasta noin 900 mm. (Verhe & Ruti 2007, 49.) Opastaulun tarkoitus on myydä reittiä, ei tympäännyttää kävijöitä. Tekstien ja karttojen symbolit kootaan yhteen paikkaan ja annettavien tietojen tulee olla tiivistettyjä sekä ulkoasultaan selkeitä ja huoliteltuja. (Tuominiemi 2013, 11–12.) Tekstit tulee tarjota useammalla kielellä, suomen lisäksi vähintään ruotsiksi ja englanniksi, mieluiten myös saksaksi

(Karjalainen & Verhe 1995, 113). Käyttökelpoinen ratkaisu opastaulun toteuttamisessa on irrotettavien tauluelementtien käyttö. Tällöin laminoitu (vähintään 0,3 mm:n paksuinen, säänkestävä muovilaminaatti) tai PVC-levyllä suojattu opastemateriaali kiinnitetään taulupohjaan omilla standardinkokoisissa (esim. A3) kehyksissään. Sisällöt ovat helposti vaihdettavissa esimerkiksi tietojen muuttuessa tai värien haalistuessa. Erityisesti värikopiot ovat herkkiä auringon UV-säteilylle. Sama menetelmä on erinomainen myös kohdeopasteissa. (Pouta & Heikkilä 1998, 130–131.)

Tein keväällä 2014 Raikuun luontopolulle kaksikieliset (suomi ja englanti) kotisivut, jotka sisältävät saman informaation kuin opastaulu (ks. liite 5). Sivustot löytyvät osoitteesta [www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku](http://www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku). Lisäksi sivuilla kuvataan kohteen saavutettavuus ajo-ohjeineen, esitellään laajemmin Salpalinjan historiaa ja annetaan mahdollisuus palautteenantoon. (Honkanen T. 2014.) Reittiprofiilin laatimista en pidä tarpeellisena, koska suhteellisen lyhyellä reitillä ei ole suuria korkeuseroja. Mielestäni sivuston käyttäjä saa reitin soveltuvuudesta tarpeelliset tiedot päätöksenteon tueksi ja käytetty ulkoasu (sivuston yleinen tunnelma), tekstit sekä valokuvat edesauttavat interpretaation toteutumista. Tällä hetkellä toimin itse sivuston ylläpitäjänä, mutta toivon tämän vastuun siirtyvän muulle taholle kunnostus- ja kehittämistoimenpiteiden toteutuksen jälkeen. Toivon lisäksi kotisivun linkkiä käytettävän laajasti Savonlinnan alueen matkailusivustoilla sekä Salpalinjan kohteita esittelevillä sivuilla (esim. Salpakeskus). Kotisivut on julkaistu 29.4.2014, mutta en ole tarjonnut linkkiä jaettavaksi suunniteltujen toimenpiteiden jäätyä toteutumatta. Mielestäni ei ole järkevää ohjata vierailijoita kohteeseen sen nykyisten olosuhteiden vuoksi.

Raikuun pääopastaulun runko on rakennettu suositusten mukaisesti ja todella hyvässä kunnossa, huollosi riittää katoksen puhdistaminen sammaleesta ja roskista. Nykyinen teippausratkaisu tulisi korvata uudella pohjalevyllä ja tauluelementeillä. Suosittelen taulussa käytettävän samaa värimaailmaa kuin laatimillani kotisivuilla; pohjaväriksi vaalea, vanha turkoosi, kehysten väriksi tummanruskea, paperin väriksi murrettu valkoinen ja fontin väriksi tummanharmaata. Fontiksi sopii ajanhenkeen kuuluva, hieman vanhahtava tyyli, esimerkiksi FangSong, Footlight MT Light tai Lucida Bright. Näkyvyyden parantamiseksi fontit voi tarvittaessa lihavoida, lopullinen fonttikoko määritellään kaikkien tekstien paikoilleen sijoittamisen yhteydessä. Olen laatinut keväällä 2014 pääopastaulun tekstit (liite 5), suunnitelman niiden sijoittelusta (liite 6) ja aluekartan (liite 7).

Savonlinnan vapaa-aikatoimen Nuorisoverstas on tehnyt kesän 2014 aikana pääopas-  
taulun kehysrakennelmat ohjeideni mukaan (ks. liite 6) sekä kohdeopasteiden rungot  
pyytämässäni A3-koossa (vaaka) oman rakennuskäytäntönsä mukaan. Ennen runkojen  
tilaamista kävin huhtikuussa vapaa-aikapäällikkö Simo Rädyn kanssa tutustumassa  
Nuorisoverstaan toteuttamiin kohdeopasteisiin Tervaslahden frisbeegolfkentällä (kuva  
21) ja totesin niiden olevan varsin yhteneväiset Metsähallituksen rakennuspiirustusten  
(vrt. Kohdeopasteen rakennuspiirustukset 2011) kanssa, joita olin ajatellut alun perin  
käytettäväksi. Kyseisissä piirustuksissa on käytetty laminoidun materiaalin sijasta  
alumiinilevyä, joka on huoltovapaata, mutta yli 20-kertaisesti kalliimpi ratkaisu (lami-  
noitu A3 3,90 € vrt. alumiini A4 44,27 €, hinnat arvonlisäverottomina) (ks. esim. Fo-  
tosto 2014; Kylttimax 2014).



**KUVA 21. Nuorisoverstaan rakentama kohdeopaste. Raikuun luontopolun opas-  
terungot ovat vaakatasossa ja A3-koossa.**

Kohdeopasteiden sijoittelussa on otettava huomioon lähestymissuunta, aurinko (haalistaminen, häikäisy) ja muut säätökijät (veden valuminen puista opasteen päälle saateella), turvallisuus sekä vuodenaikojen vaihtelut. Kovimmalle rasitukselle (vesi, lumi) joutuvat opasteen yläosat sekä maanpinnan alapuoliset osat. (Räsänen & Saari 2011, 19.) Kohdeopasteissa tulisi pyrkiä lyhyisiin teksteihin vierailijan mielenkiinnon säilyttämiseksi. Opasteen tekstin enimmäispituudeksi suositellaan noin kymmentä lausetta, mutta pidempääkin tekstiä voidaan käyttää tarpeen mukaan ja oikein toteutettuna. (Pouta & Heikkilä 1998, 131.)

Laatimieni kohdeopasteiden tekstit (liite 8) ylittävät suositellun pituuden, mutta tarkoitus on korostaa esimerkiksi lihavoiden varsinaiseen linnoitteeseen liittyvä informaatio ja tarjota muu teksti lisämateriaalina sitä haluaville. Kaikki alueelle sijoitettavat tekstit on tarkastanut maakuntatutkija Jorma Hytönen (2014). Ne on tarkoitus kääntää ruotsiksi, englanniksi, saksaksi ja venäjäksi, koska kohteessa käytettävä sanasto on melko vaikea ja vieras. Opastauluun ei ole mahdollista laittaa tietoja kaikilla yllämainituilla kielillä tilan puutteen vuoksi. Olen tämän ongelman ratkaisemiseksi sijoittanut yhden kohdeopasteen opastaulun yhteyteen, johon vieraskieliset tekstit on tarkoitus laittaa (ks. liite 7).

### **6.3 Reittipohja ja reitin linjaus**

Luonnontilainen, osin parannettu polunpohja on usein riittävä reittipohjaksi. Sijainnista ja luonteesta riippuen polkua raivataan tarpeen mukaan, mutta reitille voi myös jättää puiden juuria ja kiviä. Luonnonmukainen polku syventää myös vierailijan maise-makokemusta, luoden läheisen kosketuksen maahan. (Karjalainen & Verhe 1995, 61, 101.) Kevytrakenteisillakin poluilla reittipohja tulee säilyttää mahdollisimman luonnonmukaisena, mutta sen tulee kuitenkin olla tiivis, tasainen, luistamaton, kantava ja kulutusta kestävä. Liejuuntumista voidaan estää esimerkiksi käyttämällä kivituhkaa, tarvittaessa tätä levitetään 50–100 mm:n kerros kosteille alueille. Kantavuutta voi lisätä myös puupinnoitetuilla polunosilla. Jonossa kuljettavan reitin leveydeksi sopii 1,5 metriä, kunhan huolehditaan asianmukaisista ohitusmahdollisuuksista. (Verhe & Ruti 2007, 48.)

Maanomistajan mielipiteet ja asiantuntemus ovat tärkeitä reitin linjauksessa ja toteutuksessa. Linjauksessa tulisi käyttää olemassa olevia reittejä sekä vanhoja luontaisesti

syntyneitä polkuja, joiden syntylogiikkaan kuuluu oikaiseminen aina kun se lyhentää matkaa. (Karjalainen & Verhe 1995, 78, 81; Tuominiemi 2013, 3.) Tarvittaessa pääpolulta voidaan linjata toinen vaihtoehtoinen reitti, jolloin toinen reitti esimerkiksi kulkee mäen yli ja toinen kiertää sen (Verhe & Ruti 2007, 46).

Maanomistaja Kosonen (2014) halusi huhtikuussa pitää alueensa mahdollisimman luonnonmukaisena, eikä näe muutenkaan tarvetta reittipohjan muutoksiin. Mikäli liejuuntumista esiintyy, kivituhkan käyttö lienee tiivistyvänä ja painuvana aineena (ks. Pouta & Heikkilä 1998, 125) sopiva menetelmä. Hakkuutähteiden korjaus kuuluu maanomistajalle itse suorittamiensa raivausten osalta, joskaan pakottavaa velvollisuutta tähän ei ole. Sen sijaan metsäkorjuuyrittäjien on huolehdittava siitä, ettei hakkuutähteitä jätetä reiteille. (Honkanen M. 2014.) Kosonen toi myös esille toiveensa reitin uudelleen linjauksesta hänen rantatonttinsa kohdalla, koska nykyinen reitti kulkee liian lähellä yksityisaluetta. Kävimme yhdessä läpi uuden reittiuran linjauksen 7.4.2014 (kuvat 22 ja 23).



**KUVA 22. Reitin uudelleen linjaus korsun nro 63 suunnasta. Nykyinen reitti on merkitty kuvaan katkoviivalla.**



**KUVA 23. Reitin uudelleen linjaus korsulle nro 64. Nykyinen reitti on merkitty kuvaan katkoviivalla. Kuvassa maanomistaja Pasi Kosonen.**

Lisäksi reitti tulisi mielestäni ohjata alas muurimaiselle kiviesteelle nykyistä vaikeakulkuista ja kivistä reittiuraa aikaisemmin; maastossa on jo luontaisesti syntyneen polun erottuva ura, joten olisi järkevää ohjata kulku reittimerkein tätä pitkin alas. Myös vaihtoehtoisen reitin linjaamista kaksien portaiden kiertämiseksi korsun nro 63 yhteydessä tulee ehdottomasti harkita. Uudelleen linjaukset edellyttävät polun raivaus- ja rakentamistoimenpiteitä. Ongelmaksi muodostuu tällöin uudelle hakkuuaukiolle mahdollisesti istutettava taimisto; tällöin kaivinkonetta ei voi alueella käyttää ja reittipohjan toteuttaminen on tehtävä käsin.

#### **6.4 Reittimerkit ja -viitat**

Reittimerkki osoittaa reitin kulun maastossa. Yleisimmät reittien merkintätavat ovat puuhun sidottu tai maalattu nauha ja tolppaan maalattu tai kiinnitetty merkki, esimerkiksi täplä. (Karjalainen & Verhe 1995, 125.) Merkkilaattojen naulaaminen tai ruuvaaminen eläviin puihin eivät ole ensisijaisia vaihtoehtoja. Maalitäpläratkaisu on usein paras, sen ollessa budjettiystävällinen, luontoon sopiva sekä kestävä menetelmä. Sen

toteutuksessa on huomioitava yksinkertaisuus, vuodenaikojen ja vuorokauden ajan vaihtelut sekä lähestymissuunta. (Tuominiemi 2013, 4–5, 9.)

Standardinmukaisia reittimerkintöjen värejä ovat nauhareiteillä oranssi ja rengasreiteillä pituudesta riippuen punainen (enintään 5 km), keltainen (enintään 10 km) sekä vihreä (enintään 15 km) (Pouta & Heikkilä 1998, 132). Tämän luokittelun mukaisesti Raikuun luontopolun merkkiväri olisi oranssi. Lyhyitä nauha- ja rengasreittejä voidaan merkitä standardeista poiketen, tällöin väri ja merkin muoto ilmoittavat reitin vaikeusasteen. Nämä epävirallisilla ja virallisilla (luokitelluilla) reiteillä käytettävät merkkisymbolit ovat yhteneväiset Suomen Ladun reittiluokittelumerkistön kanssa, samaa merkistöä käytetään myös ulkomailla. (Karjalainen & Verhe 1995, 125; Räsänen & Saari 2011, 15, 19; Suomen Latu 2014.) Raikuun luontopolun reitin symboli olisi tämän mukaisesti punainen neliö (keskivaativa reitti).

Avomaastossa reittilinjan merkitsemiseen riittävät 0,4 metrin korkuiset tolpat, koska luontopolku ei ole talviaikaan käytössä. Metsäosuuksilla reittimerkit tulee maalata n. 1,8 metrin korkeuteen, pysyvyyden vuoksi mieluummin havupuihin. Väriin näkyvyyttä ja kestävyyttä parantaa kaarnan pintakerroksen tasoittaminen. Maalatus merkin tulee olla 5–10 senttimetrin levyinen, ja merkkien välinen ohjeellinen etäisyys on 40 metriä; periaatteena on näköyhteys merkiltä toiselle. Liiallista merkitsemistä tulee kuitenkin välttää, jottei luonnonnäkyvä häiriinny. (Karjalainen & Verhe 1995, 125.) Merkkiä ei saa maalata poikkeuksellisen suuriin tai maisemallisesti merkittäviin puihin, eikä myöskään keloihin tai kuolleisiin puihin (Pouta & Heikkilä 1998, 132).

Koska reittimerkkien kustannuksista ei pidä tinkiä sen tärkeyden vuoksi (Tuominiemi 2013, 4) ja mielestäni maalitäplien käytössä on odotettavissa näkyvyys- ja erottuvuusongelmia metsäisen ympäristön takia (esim. oksat, varjot, luonnonvalo), suosittelen niiden sijasta Raikuun luontopolulla käytettävän sekä tolppiin (avomaasto) että puihin maalattuja nauhoja (metsäosuudet). Väriä voi käyttää oranssia tai punaista. Tämä ratkaisu sopii myös maanomistajalle (Kosonen 2014).

Raikuun luontopolulle tarvitaan 1 tai 2 suuntaviittaa: ohjaamaan vierailijaa oikealle takalenkin polkujen risteyskohdassa sekä mahdolliselle esteettömälle reittilinjalle korusen nro 63 yhteydessä. Virkistysalueilla kohde- ja suuntamerkkeinä käytetään Suomen Standardisoimisliiton ”Ulkoilun ja liikunnan merkit”-standardinmukaisia reitin suun-



taan osoittavia nuolimaisia viittoja, mutta luontopolun viitoitus on mahdollista toteuttaa myös erikseen suunnitelluilla kylteillä. (Pouta & Heikkilä 1998, 132; Suomen Latu 2010.) Viitat muodostetaan nuolikuvioista, tekstistä ja mahdollisesti kuvatunnuksesta (Verhe 1994, 136). Ehdotan suorakaiteen muotoisissa kylttipohjissa käytettäväksi samaa väriä kuin pääopastaulussa ja kohdeopasteissa, joihin nuolimerkintä tehdään tummanruskealla. Kyltit on kätevä kiinnittää reittitolppiin. Vaihtoehtoisen esteettömän reitin suuntaviittaan olisi hyvä lisätä myös yksinkertainen teksti kahdella kielellä, esim. ”Portaaton” tai ”Helppo”. Näin suuntaviitat erottuisivat reittimerkeistä, ollen myös tunnistettavissa alueen merkistöön kuuluviksi väriensä puolesta.

### **6.5 Portaat, käsijohteet ja kaiteet**

Porrassyöksy rakennetaan vähintään 900 mm:n levyiseksi. Portaiden sopiva nousu on enintään 120 mm, etenemä vähintään 400mm, ja niiden molemmin puolin tulee asentaa käsijohteet 700 mm:n ja 900 mm:n korkeudelle. Käsijohteet jatketaan yhtenäisinä 300 mm portaiden alku- ja loppupisteen ohi, ja niiden päät muotoillaan törmäys- ja takertumisvaaran eliminoimiseksi. Pyöreän profiilin puutavaraa käytettäessä käsijohteen sopiva halkaisija on 30–45 mm, muunlaisen materiaalin ympärysmitan tulee olla 95–120 mm ja pienimmän läpimitan 25 mm. Kaiteen vähimmäiskorkeuden tulee olla 900 mm, kun putoamiskorkeus on enintään 3 metriä ja tätä suuremmissa 1000 mm. Myös kaiteisiin rakennetaan käsijohteiden tapaan toinen kaidetaso (700 mm) lapsille ja lyhytkasvuksille. (Verhe & Ruti 2007, 22–24.)

Raikuun luontopolulla täysin esteettömien portaiden rakentaminen on haasteellista, koska reitti korsun sisäänmenolle on aina jyrkkä. Portaat ovat kuitenkin toteutettavissa nykyistä paremmin ja niiden rakentamisessa voidaan soveltaa esimerkiksi Metsähallituksen rakennuspiirustuksia (ks. Maastoportaiden rakennuspiirustukset 2013). Niiden toteuttamisohjeet eivät ole aivan yhteneväiset edellä kuvattujen portaiden esteettömyyssuosituksien kanssa, mutta esteettömyys on otettu piirustuksissa huomioon – se on yksi Metsähallituksen (2012, 4) määrittämistä luontorakentamisen periaatteista. Korsujen sisäänmenolle johtavien portaiden haasteellisuuden vuoksi käsijohteissa tulisi noudattaa tarkalleen siitä annettuja ohjeita. Koska korsujen päältä pudotusta maahan on 4–6 metriä, kaiteet tulee tehdä vähintään 1000 mm korkuisiksi kaksitasoratkaisuna. On kuitenkin otettava huomioon, että asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta (2001, 7) rajoittaa avokaiteen käytön vain paikkoihin, joihin lapsilla ei ole

pääsyä tai joissa ei ole putoamisvaaraa. Kyseisissä tilanteissa on käytettävä vähintään 700 mm:n korkuista suojakaidetta, jonka rakenteet eivät mahdollista kaideosien raoista putoamista tai niissä kiipeilyä.

Elokuussa 2014 havaitsin, että reitin ensimmäiset portaat oli korjattu (kuva 24). Selvisi, että kuntakokeilusta vastaava oli käynyt kohteessa 8.7. ja portaiden uusiminen oli toteutettu 14.7. Huolimatta siitä, että kohteen kuntoa pidettiin myös kaupungin työntekijöiden mielestä todella huonona, kaupungin johtoportaan mukaan rahaa tai materiaaleja ei ollut lupa käyttää tätä pidemmälle. (Hanikka 2014c; Keinänen 2014.)



**KUVA 24.** Reitin ensimmäiset portaat korsun nro 63 ampuma-aukolle laskeutuksessa toukokuussa 2013 (vas.) ja elokuussa 2014 (oik.).

## 6.6 Muut rakenteet

Pitkospuita käytetään tavallisimmin mm. kosteikkojen ja ojien ylityksiin sekä kulutuskestävyyden parantamiseen (Pouta & Heikkilä 1998, 127). Pitkospuiden tulisi olla vähintään 15 senttimetriä korsun lattiataason yläpuolella. Niiden soveltuvuus korsujen sisäkäyttöön on kuitenkin huono, koska tulvavesi liikuttelee niitä. Ankkurointi betoni-

lattiaan ei tässä tapauksessa onnistu kohteen luonteen vuoksi. Keinoiksi jää pitkospuiden massan lisääminen esimerkiksi betoniharkoilla tai käyttämällä terässilloja. Harkkojen käyttö toisaalta aiheuttaa korsujen lattioiden kulumista, sillat puolestaan eivät ole paras ratkaisu yleiskuvan kannalta. Koska tulvimista esiintyy vain keväisin ja testiryhmät eivät pitäneet sitä erityisenä ongelmana, mielestäni pitkospuiden tai vastaavien rakennelmien käyttö ei ole välttämättä tarpeellista. Kun informoinnista huolehditaan, vierailijat osaavat varustautua esimerkiksi kumisaappain.

Maanomistaja Kosonen (2013) ehdotti, ettei luontopolun yhteydessä olevaa laituria kunnostettaisi vaan se purettaisiin ja korvattaisiin yksinkertaisella rantautumispaikalla käyttäen maahan upotettua pyöreää puuta. Mielestäni tämä oli varsin hyvä ratkaisu; edullinen, kestävä ja ylläpidoltaan helpompi. Lisäksi kanava asettaa melko tiukat vaatimukset veneiden koolle, joten rantautuvat veneet eivät voi juuri tavallisia soutuveneitä suurempia edes olla. Ratkaisuna rantautumispaikka ei ole esteettömin ratkaisu, mutta toisaalta soutuveneeseen nousu ja sieltä poistuminen tapahtuvat useimmiten rannassa, ilman laituria.

## 6.7 Ylläpito ja hoito

Kunnostus- ja kehittämistoiminnan suunnittelussa on määriteltävä ylläpidosta vastaava taho sekä otettava huomioon ylläpidosta aiheutuvat kustannukset. Kunnostus-, perusparannus- ja ylläpitotoimista laaditaan suunnitelmat, joissa mainitaan esteettömyyden kannalta oleelliset asiat sekä reitin rakenteiden huoltovälit ja -ajat eri vuodenaikoina. Kunto- ja ylläpitotarkastukset suoritetaan säännöllisin väliajoin, vähintään keväällä ja syksyllä. Reittipohjan huoltoon kuuluu painautumien ja kuoppien täyttäminen sekä kasvillisuuden leikkaaminen ja harventaminen, josta on huolehdittava myös kasvukauden aikana. Lisäksi puhdistetaan, tarkistetaan ja huolletaan reitin rakenteet, esimerkiksi opasteet, portaat, käsijohteet sekä kaiteet. Liikkumista helpottavien sekä ohjaavien ja opastavien rakenteiden kunnossapito on erityisen tärkeää kohteen turvallisuuden kannalta. Oleellista on myös asiakaspalautteen säännöllinen seuraaminen; tämän avulla kohteen ongelmiin ja puutteisiin on mahdollista puuttua nopeasti. (Verhe & Ruti 2007, 40.) Mielestäni Raikuun luontopolun hoito- ja ylläpitotoimien merkitys korostuu erityisesti keväällä, hoitamattoman talvikauden jälkeen. Vastuu reitin ylläpidosta kuuluu Savonlinnan kaupungin vapaa-aikatoimelle (Jantunen 2014).

Luontopolun parkkialueen yhteydessä on aikaisemmin ollut jätettä, joka tyhjennettiin tarvittaessa. Ongelmaksi muodostui siihen kohdistuva ilkivalta ja väärinkäyttö: alueen mökkiläiset toivat siihen omia jätteitään, lisäksi astia oli heitetty useita kertoja järveen. Maanomistaja kyllästyi ranta-alueen siivoamiseen, jonka seurauksena jätteenä luovuttiin. Kohdekäynneillä havaittu roskattomuus on sekin maanomistajan ansiota; hän on pitänyt itse ympäristön siistinä. (Kosonen 2013.) Näin ollen jätehuolto on sovittava erikseen asianomaisten kesken. Voin ehdottaa tässä ainoastaan tarpeeksi painavan ja pieniaukkaisen astian käyttöönottoa sekä vierailijoiden käyttäytymiseen vetoavalla tiedonannolla ja järjestyssäännöillä.

## **7 POHDINTA**

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli laatia suunnitelma Raikuun luontopolun virkistys- ja matkailukäytön kehittämiseksi. Tavoitteena oli vastata kenttätutkimuksissa havaittuihin laatuun ja turvallisuuteen liittyviin tarpeisiin vaikuttamalla toimintaympäristön esteettömyyteen sekä syventämällä kulttuuriperintökokemusta interpretaation keinoin. Selvitin tärkeimmät kunnostus- ja kehittämistarpeet kahdella laadullisella kenttätutkimuksella. Hankin aineiston haastattelu- ja havainnointimenetelmillä käyttäen kahta eri testiryhmää, jotka oli muodostettu lähipiiriini kuuluvista henkilöistä. Lisäksi suoritin kohteessa kolme itsenäistä kenttäolosuhteisiin liittyvää kartoituskäyntiä. Dokumentoin kaikki saamani tulokset tarkasti puolistrukturoidulle lomakkeelle ottaen myös havainnollistavia valokuvia.

Saavutin opinnäytetyölleni asettamani tavoitteet. Luonnon virkistys- ja matkailukäytön sekä perintökohdematkailun piirteet ja vaatimukset huomioiva kehittämissuunnitelma sisältää fyysiseen, viestinnälliseen ja sosiaaliseen esteettömyyteen sekä interpretaatioon perustuvat ratkaisut tärkeimpiin esiin tulleisiin kehittämis- ja kunnostamistarpeisiin. Opinnäytetyöni tuotoksina valmistuivat kohdeopasteiden rungot ja pääopastaulun kehikot sekä niihin tulevat suomenkieliset tekstit yhteistyössä Savonlinnan kaupungin teknisen ja sivistystoimialan edustajien kanssa. Lisäksi reitin uudelleenlinjaus on suunniteltu maanomistajan toiveiden mukaan. Laadin myös aluekartan sekä Raikuun luontopolun kotisivut. Kehittämissuunnitelma on jatkotoimia ajatellen hyvin käyttökelpoinen. Suunnitelmassa esitetyt perustellut ratkaisut on toteutettu tai pohdittu yhteistyössä eri asiantuntijatahojen kanssa – sisältö on toisin sanoen esitettävä ja hy-

väksyty toimintamalliksi. Tosin tietyiltä osin ratkaisuvaihtoehtoja olisi voinut kysyä yleisöltä yksinkertaisella verkkotutkimuksella, esimerkiksi pääopastaulun ulkonäköön ja käytettävään värimaailmaan liittyen. Tämä oli kylläkin suunnitelmissani toteuttaa kevään aikana ennen lopullisia päätöksiä, mutta aikataulullisesti se ei ollut mahdollista ja toisaalta suunniteltujen toimenpiteiden suorittamiseen liittyi jo tuolloin epävarmuustekijöitä.

Luotettavuuden arvioinnissa laadullisessa tutkimuksessa käytetään reliabiliteetin ja validiteetin sijaan vakuuttavuuden käsitettä – kehittämistoiminnassa luotettavuus tarkoittaa ennen kaikkea käyttökelpoisuutta, jolloin kehittämistoiminnassa syntyvän tiedon on paitsi oltava todenmukaista myös hyödyllistä (Toikko & Rantanen 2009, 121–122). Toisaalta laadulliseenkin tutkimukseen voidaan soveltaa mittariin liittyviä reliabiliteetin ja validiteetin kriteerejä: kykyä antaa luotettavia tuloksia ja kykyä mitata tarkoitettua asiaa. (Kananen 2012, 172–173.)

Kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän käyttö oli perusteltua kehittämiseen tähtäävän toiminnan vuoksi. Laadin käyttämäni puolistrukturoidun tutkimuslomakkeen teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Pidän mittaria luotettavana, koska olin perehtynyt syvästi lähdekirjallisuuteen ja tutkimusasetelma ei ollut kovin vaikea. Tutkimuslomake olisi voinut olla sisällöltään laajempi ja yksityiskohtaisempi. Toisaalta haastattelussa aiheita oli tarkoitus käsitellä vapaasti ja pystyin tekemään tarkentavia kysymyksiä – väljät suuntaviivat käsiteltäville asioille olivat riittävät. Lisäksi tiesin, että haastattelujen yhteydessä voi tulla esiin vastauksia, joihin ei olisi edes ollut valmista kysymystä tai teemaa. Tarkasti kirjattujen vastausten, havaintojen sekä otettujen valokuvien vuoksi tulokset oli helppo analysoida sekä soveltaa teoreettiseen viitekehykseen.

Kvalitatiivisten tutkimusten toteuttaminen havainnoimalla ja haastatteleamalla lähipiiristäni koottuja testiryhmiä oli perusteltua, koska kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkija luottaa tarkoituksenmukaisen, ei siis satunnaisotoksen perusteella valitun, kohdejoukon avulla hankkimaansa tietoon, laadullisten menetelmien käytön ollessa puolestaan oleellista kaikessa tutkimuksellisessa kehittämistyössä (Hirsjärvi 2000, 155; Kananen 2012, 92). Mielestäni läheiset välit tutkittaviin eivät haitanneet, koska kyse oli kohteen nykyisen kunnan selvityksestä – ei suunnitelmien tai toteutuksen arvioinnista. Lisäksi näin voitiin välttää havainnointi- ja haastattelumenetelmien käyttöön liittyvät ongelmat (ks. esim. Ojasalo 2009, 97, 105; Veal 2011, 247). Pidän saatuja tuloksia

luotettavina, koska saavutin kylläntymispisteen eli vastaukset alkoivat toistaa itseään. Tutkimustulosten luotettavuutta pohdittaessa on myös huomioitava, että haastateltavat ovat usein yhteistyöhaluisia sellaisen kohteen kehittämistutkimuksissa, josta he tulevat itse hyötymään sen vaikuttaessa ja liittyessä heihin itseensä. (Kananen 2012, 101, 174.) Tulokset olivat myös yhteneväiset aikaisempien tutkimusten kanssa.

Mielestäni tärkein tekijä kehittämistehtäväni onnistumisen kannalta oli varsinaisen suunnitelmaosan ratkaisujen pohjalla oleva teoretieto ja sen oikeanlainen hyödyntäminen havaittujen ongelmien poistamiseksi. Vaikeaa ei niinkään ollut kunnostamis- ja kehittämistarpeiden määrittäminen, vaan käyttökelpoisten ratkaisumallien löytäminen. Suunnittelussa oli otettava huomioon sekä luonnon virkistys- ja matkailukäytön että perintökohdematkailun erityispiirteet, yleiset toimintaedellytykset, suojelliset näkökohdat, vastuuasiat, maanomistusolot, laatuun ja turvallisuuteen vaikuttavat tekijät, esteettömyyden sisällöt luonto- ja perintöreitillä sekä interpretaatio. Tiettyyn ratkaisuvaihtoehtoon vaikuttavat tarkastelukulmat olivat usein ristiriidassa keskenään. Esimerkiksi kohdeopasteisiin suunnitellut tekstit ovat yleisiin luontorakentamiseen liittyviin ohjeisiin liian pitkiä, mutta toisaalta niiden lyhentäminen ja tietosisällön vähentäminen ei ole perusteltua interpretaation näkökulmasta. Myös pitkospuiden suunnitteluun liittyi ongelmia suojellisten ja fyysisen esteettömyyden vaatimusten välillä.

Kulttuuriperintökohteemme kunnostamiseen liittyvän rahoituksen järjestämiseksi kaupungilta näen tarpeellisena jatkotutkimuksena kuntalaisten näkökannan selvittämisen – pidetäänkö Raikuun luontopolun virkistys-, matkailu- ja opetuskäytön kehittämistä tarpeellisena. Riihisaaren maakuntamuseon syksyllä 2013 avaaman Salpalinjänäyttelyn suosioista päätellen yleisön kannatusta hankkeelle löytyisi; kiitoksia kerännyt näyttely sai jatkoaikaa kesään 2014 saakka (Väänänen 2014). Kustannusten ja työ määrän jakamiseksi olisi aiheellista myös kartoittaa, missä määrin yksityiset henkilöt, yritykset ja organisaatiot olisivat kiinnostuneita kohteen kunnostamisesta ja millä panoksilla kyseiset tahot olisivat mukana. Tällöin olisi selvitettävä raha- ja materiaali-lahjoitusten määrä sekä esimerkiksi mahdollisuus sisällyttää rakennustoimenpiteitä alan oppilaitosten kurssisisältöihin.

Opinnäytetyölläni on ollut suurta merkitystä omalle ammatilliselle kasvulleni. Ojasalo ym. (2009, 14–15) toteavat, että korkeakoulusta valmistuvalla tulisi olla taitoja kehittää yrityksen toimintaa ja omaa työtään työyhteisön jäsenenä. Tämän toteutumista

parhaiten edistää jo opiskeluaikainen osallistuminen käytännön kehittämistyöhön; erityisesti löytämällä itsenäisesti kehittämiskohteen, luomalla siihen ratkaisun ja toteuttamalla sen käytännössä. Kehittämistyössä opiskelija kehittää samalla ongelmanratkaisu-, tiedonhankinta-, vuorovaikutus- ja yhteistyötaitojaan sekä itsenäistä ajatteluaan, pyrkien suunnitelmalliseen, järjestelmälliseen ja kriittiseen työskentelyyn. Valittavasti kehittämissuunnitelman mukaiset ratkaisut jäivät itsestäni riippumattomista syistä toteuttamatta. Työskentelyni kuitenkin tähtäsi suunnitelman läpiviemiseen tammikuusta aina elokuuhun asti, joten toimin varsin kauan projektin yhteys- ja ohjaushenkilönä esimerkiksi selvityksiä vaativissa tilanteissa. Kehittämistehtäväni edistymistä ajatellen minun olisi pitänyt olla tiiviimmin yhteydessä yhteyshenkilööni Pekka Hanikkaan kesän aikana. Toisaalta rahoituksen peruuntumisella ei ollut haitallista vaikutusta opinnäytetyöni sisältöön, raportin sisältö vain muuttui toteutuskeskeisestä kehittämissuunnitelmaksi.

Savonlinnan kaupunki sitä vastoin on uudessa päätöksentekotilanteessa vastuukysymyksiin liittyen. Tienvarsiopasteet 90-luvun kunnostustöiden yhteydessä ovat Kerimäen kirkonkylän pystyttämiä. Kerimäen kuuluessa nyt Savonlinnan kaupunkiin, vastuu Raikuun luontopolun ylläpidosta ja myös turvallisuudesta on siirtynyt kuntamme vapaa-aikatoimelle. (Jantunen 2014.) Kohteen vakavien ongelmien ollessa nyt kaupungin johdon tiedossa, jäljelle jää vain kaksi vaihtoehtoa: sulje tai korjaa. Tätä mielettäessä on syytä huomioida, että Raikuun luontopolun linnoitteet herättivät mielenkiintoa ja kunnioitusta pohjoismaisten Sotamuseoiden johdon keskuudessa vuonna 2009. (Linnoitteiden vahvuus on... 2009.) Mielestäni näinkin arvovaltaisten henkilöiden arvostus alueen linnoitteita kohtaan pitäisi laittaa päättäjät pohtimaan, millaisen kuvan haluamme kuntamme arvosisällöstä antaa.

Yhteistyö eri tahojen kanssa onnistui todella hyvin, tunsin olevani luotettava ja tasa-vertainen kehittämistoiminnan jäsen. Ainoat erimielisyydet liittyivät Salpalinjaa ja Raikuun luontopolun linnoitteita koskeviin teksteihin. Kykenin kriittiseen ja itsenäiseen ajatteluun pitäen kiinni mielipiteestäni niiden sisällöstä, jättäen tietyt muutosehdotukset huomioimatta näkökantani perustellen. Olen tyytyväinen saamiini tuloksiin ja tehtyyn työhön, rohkeuteeni näinkin laajan tehtävän suorittamiseen ja itseohjautuvuuteeni. On tosin myönnettävä, että koen onnistuneeni tässä hieman jo henkilökohtaiselta missiolta vaikuttavassa tehtävässäni vasta nähdessäni Raikuun luontopolun kunnostettuna.

**LÄHTEET**

Airio, Pentti 2013. Sähköpostikeskustelu 8.11.2013. Puheenjohtaja. Suomen sotahistoriallinen seura.

Ala-Siurua, Maija 2013. Kännykkä opastaa Salpalinjan reiteillä. WWW-dokumentti. <http://www.maaseuduntulevaisuus.fi/ymp%C3%A4rist%C3%B6/k%C3%A4nnykk%C3%A4-opastaa-salpalinjan-reiteill%C3%A4-1.40717>. Päivitetty 5.6.2013. Luettu 3.10.2013.

Asetus kulutustavaroista ja kuluttajapalveluksista annettavista tiedoista 613/2004. WWW-dokumentti. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2004/20040613>. Ei päivitystietoa. Luettu 16.8.2014.

Asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta 2001. Suomen rakentamismääräyskokoelma. F2. PDF-dokumentti. <http://www.finlex.fi/data/normit/6376-F2.pdf>. Ei päivitystietoa. Luettu 25.8.2014.

Björklund, Eric 2007. Kohti Salpalinjaa. Helsinki: Schildts & Söderströms.

Blinnikka, Petra, Hauvala, Hanna & Nuijanmaa, Susanna 2013. Esteettömyys osana matkailupalvelujen laatua. Teoksessa Jutila, Salla & Ilola, Heli (toim.) Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja, 75–82. Verkkojulkaisu. [http://issuu.com/205835/docs/matkailua\\_kaikille](http://issuu.com/205835/docs/matkailua_kaikille). Ei päivitystietoa. Luettu 14.8.2014.

Borg, Pekka 1997. Kestävyyden kriteerit matkailuelinkeinon palveluksessa. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Järviluoma, Jari (toim.) Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671. Helsinki: Metsäntutkimuslaitos, 5–14.

Borg, Pekka, Kivi, Elina & Partti, Minna 2002. Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö. Helsinki: WSOY.

Boxberg, Matti & Komppula, Raija 2002. Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita.

Burns, Peter & Holden, Andrew 1995. Tourism. A new perspective. Bodmin: Prentice Hall.

Byrne, Denis 2013. Gateway and garden. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve (toim.) Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group, 26–44.

ENAT 2014. European Network for Accessible Tourism. Verkoston WWW-sivut. <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.why>. Ei päivitystietoa. Luettu 5.3.2014.

ENAT Statutes 2008. European Network for Accessible Tourism. Verkoston perustamissopimus. WWW-dokumentti. <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.enatstatutes>. Päivitetty 14.2.2008. Luettu 5.3.2014.



Etelä-Savon maakuntaliitto 2014. Viisastu. Maakuntaliiton WWW-sivut.  
<http://www.esavo.fi/fi/page/86>. Ei päivitystietoa. Luettu 20.8.2014.

Fonecta 2013. Maastokartta 1: 4000. Sijaintihaku: Paasniementie 125, Raikuu.  
WWW-dokumentti.  
[http://www.fonecta.fi/kartat#kartat/Paasniementie%20125%2C%2058320%20Raikuu?&\\_suid=139225762642408721801296364999](http://www.fonecta.fi/kartat#kartat/Paasniementie%20125%2C%2058320%20Raikuu?&_suid=139225762642408721801296364999). Päivitetty 2013. Luettu 3.2.2014.

Fonecta 2014. Kartta 1:100 000. Sijaintihaku: Raikuu (Kylä/kaupunginosa) 58320.  
WWW-dokumentti.  
[http://www.fonecta.fi/kartat#kartat/Raikuu%20\(Kyl%C3%A4%2Fkaupunginosa\)%2C%2058320%20Raikuu?&\\_suid=141015743682902188762931734547](http://www.fonecta.fi/kartat#kartat/Raikuu%20(Kyl%C3%A4%2Fkaupunginosa)%2C%2058320%20Raikuu?&_suid=141015743682902188762931734547). Ei päivitystietoa. Luettu 8.9.2014.

Fotosto 2014. Laminointi. Yrityksen WWW-sivut.  
[http://www.fotosto.fi/?page\\_id=221&lang=fi](http://www.fotosto.fi/?page_id=221&lang=fi). Ei päivitystietoa. Luettu 29.8.2014.

Grönfors, Martti 1985. Kvalitatiiviset kenttätömenetelmät. Juva: WSOY.

Grönroos, Christian 2010. Palvelujen johtaminen ja markkinointi. Helsinki: WSOY.

Hanikka, Pekka 2014a. Kokous 23.1.2014. Kunnossapitomestari. Savonlinnan kaupunki.

Hanikka, Pekka 2014b. Puhelinkeskustelu 12.5.2014. Kunnossapitomestari. Savonlinnan kaupunki.

Hanikka, Pekka 2014c. Sähköpostikeskustelu 18.8.2014. Kunnossapitomestari. Savonlinnan kaupunki.

Harju-Autti, Anneli 2012. Matkailun ohjelmapalvelut. Toimialaraportti 9/2012. Työ- ja elinkeinoministeriö. PDF-dokumentti.  
[http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1682/Matkailun\\_ohjelmapalvelut2012\\_web.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1682/Matkailun_ohjelmapalvelut2012_web.pdf). Päivitetty 13.12.2012. Luettu 4.3.2014.

Harju-Myllyaho, Anna & Kyyrä, Sanna 2013. Megatrendit ja esteetön vieraanvaraisuus. Teoksessa Jutila, Salla & Ilola, Heli (toim.) Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja, 8–18. Verkkojulkaisu.  
[http://issuu.com/205835/docs/matkailua\\_kaikille](http://issuu.com/205835/docs/matkailua_kaikille). Ei päivitystietoa. Luettu 5.9.2014.

Hemmi, Jorma 1995. Ympäristö- ja luontomatkailu. Kokkola: omakustanne.

Hemmi, Jorma 2005. Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 1. Jyväskylä: omakustanne.

Herttua 2012. Sotahistoriallinen näyttely ”Viimeisellä linjalla”. PDF-dokumentti.  
<http://www.herttua.fi/media/MUSEO-OPAS2008-%20uudella%20logolla.pdf>. Päivitetty 2012. Luettu 5.10.2013.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2000. Tutki ja kirjoita. Vantaa: Tammi.

- Hokkanen, Simo & Strömberg, Oiva 2006. Laatuun johtaminen. Jyväskylä: Sho Business Development Oy.
- Honkanen, Mikko 2014. Haastattelu 3.11.2014. Metsäalan asiantuntija. Aatto Silven-  
toinen Oy.
- Honkanen, Tea 2013. Kehittämisen kohteena Raikuun luontopolku. Kehitysehdotus.  
Mikkelin ammattikorkeakoulu. Matkailupalveluiden suunnittelu ja tuotteistaminen.  
Opintojaksoraportti.
- Honkanen, Tea 2014. Raikuun luontopolun kotisivut.  
[www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku](http://www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku). Päivitetty 3.11.2014. Luettu  
3.11.2014.
- Huhtanen, Jarmo 2014a. Salpalinja pysyi valmiudessa vuosikymmeniä. Helsingin Sa-  
nomat 5.3.2014, A14.
- Huhtanen, Jarmo 2014b. Tutkijan mielestä Salpalinjan hyöty olisi ollut kyseenalainen.  
Helsingin Sanomat 5.3.2014, A15.
- Huovinen, Ulla 2002. Matkailun lainsäädäntö. Helsinki: Edita.
- Hytönen, Jorma 2007. Salpalinja tänään. Teoksessa Björklund, Eric. Kohti Salpalin-  
jaa. Helsinki: Schildts & Söderströms, 151–160.
- Hytönen, Jorma 2014. Sähköpostikeskustelu 27.1.–1.4.2014. Maakuntatutkija. Savon-  
linnan maakuntamuseo.
- Inskip, Edward 1991. Tourism planning. An integrated and sustainable development  
approach. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Invalidiliitto 2014. Esteettömyys. Liiton WWW-sivut.  
<http://www.invalidiliitto.fi/portal/fi/esteettomyys/>. Ei päivitystietoa. Luettu 4.3.2014.
- Jantunen, Hanna 2014. Kerimäen Salpalinjan varustusten kunnostus. Kokousmuistio  
23.1.2014. Suunnittelija. Etelä-Savon ELY-keskus.
- Jokinen, Mikko 2001. Luontomatkailu Tunturi-Lapissa: näkökulmia tutkimustarpei-  
siin. Teoksessa Järviluoma, Jari & Saarinen, Jarkko (toim.) Luonnon matkailu- ja vir-  
kistyskäyttö tutkimuskohteena. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 796. Saarijärvi:  
Gummerus, 137–151.
- Jutila, Salla 2013a. Johdatus ennakoivaan esteettömyyteen. Teoksessa Jutila, Salla &  
Ilola, Heli (toim.) Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II.  
Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja, 4–7. Verkkojul-  
kaisu. [http://issuu.com/205835/docs/matkailua\\_kaikille](http://issuu.com/205835/docs/matkailua_kaikille). Ei päivitystietoa. Luettu  
13.8.2014.
- Jutila, Salla 2013b. Matkailuympäristöjen esteettömyys. Teoksessa Veijola, Soile  
(toim.) Matkailututkimuksen lukukirja. Porvoo: Lapin Yliopistokustannus, 115–125.

Järviluoma, Jari 1995. Vapaa-ajan, virkistytymisen ja matkailun määritelmistä. Teoksessa Järviluoma, Jari, Saarinen, Jarkko & Vasama, Arja (toim.) ”Jos metsään haluat mennä...” Näkökulmia luonnon virkistys- ja matkailukäyttöön. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 571. Saarijärvi: Gummerus, 5–15.

Kaipainen, Harri 2014. Porrassalmen portaiden työselostus. Sähköposti 24.1.2014. Projektivastaava. Etelä-Savon ELY-keskus.

Kananen, Jorma 2012. Kehittämistutkimus opinnäytetyönä. Kehittämistutkimuksen kirjoittamisen käytännönopas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 134. Tampere: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Karjalainen, Eeva & Verhe, Irma 1995. Ulkoilureitti. Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille. Helsinki: Rakennusalan Kustantajat RAK.

Keinänen, Jorma 2014. Sähköpostikeskustelu 18.8.2014. Työsuunnittelija. Savonlinnan kaupunki.

Kerimaa 2014. Kerimaan kesä. Yrityksen WWW-sivut. <http://www.kerimaa.fi/kesa>. Ei päivitystietoa. Luettu 20.8.2014.

Kerimäki 2014. Raikuun Salpa-asema. WWW-dokumentti. <http://www.kerimaki.fi/index.php?id=139>. Ei päivitystietoa. Luettu 20.8.2014.

Kohdeopasteen rakennuspiirustukset 2011. Metsähallitus. Retkeilyrakenteiden piirustuskokoelma. Maasto-opasteet. PDF-dokumentti. [http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/2115\\_01.pdf](http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/2115_01.pdf). Päivitetty 28.11.2011. Luettu 29.8.2014.

Koivisto, Tomi 2014. Puutavaran hiiltäminen pintakäsittelymenetelmänä. Hämeen ammattikorkeakoulu. Metsätalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö. PDF-dokumentti. [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/77879/22052014\\_tomi\\_koivisto\\_pakattu\\_valmis.pdf?sequence=1](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/77879/22052014_tomi_koivisto_pakattu_valmis.pdf?sequence=1). Päivitetty 2.6.2014. Luettu 25.8.2014.

Koivula, Eeva 2005. Mitä on luontomatkailu? Teoksessa Koivula, Eeva & Saastamoinen, Olli (toim.) Näkökulmia luontomatkailuun ja sen tulevaisuuteen. Joensuun yliopisto. Metsätieteellinen tiedekunta. Tiedonantoja 165. Joensuu: Joensuun yliopisto, 11–12.

Kopperoinen, Leena & Shemeikka, Petri 2001. LVVI-tarjontatutkimuksen toteutus. Teoksessa Sievänen, Tuija (toim.) Luonnon virkistyskäyttö 2000. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 802. Vantaa: Metsäntutkimuslaitos, 142–151.

Korsumatkat 2014. Yrityksen WWW-sivut. <http://www.bunkertours.net/>. Päivitetty 2013. Luettu 27.2.2014.

Koskela, Heidi & Mäkelä, Kristiina 2010. Selvitys opastetarpeesta Nuuksiassa. Laurea-ammattikorkeakoulu. Palvelujen tuottamisen ja johtamisen koulutusohjelma. Opinnäytetyö. PDF-dokumentti.

- [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24982/Koskela\\_Heidi\\_Makela\\_Kristina.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24982/Koskela_Heidi_Makela_Kristina.pdf?sequence=1). Ei päivitystietoa. Luettu 14.2.2014.
- Kosonen, Pasi 2013. Puhelinkeskustelu 11.11.2013. Maanomistaja.
- Kosonen, Pasi 2014. Henkilökohtainen tapaaminen. 7.4.2014. Maanomistaja.
- KTM 2006. Kauppa- ja teollisuusministeriö. Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. KTM julkaisuja 21/2006. PDF-dokumentti.  
[http://julkaisurekisteri.ktm.fi/ktm\\_jur/ktmjur.nsf/All/3D61DB118241A034C22571800022FEC4/\\$file/jul21elo\\_2006\\_netti.pdf](http://julkaisurekisteri.ktm.fi/ktm_jur/ktmjur.nsf/All/3D61DB118241A034C22571800022FEC4/$file/jul21elo_2006_netti.pdf). Ei päivitystietoa. Luettu 14.7.2014.
- Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011. WWW-dokumentti.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110920>. Ei päivitystietoa. Luettu 16.8.2014.
- Kylttimax 2014. Alumiinikyltit. Yrityksen WWW-sivut.  
<http://www.kylttimax.fi/kylttiautomaattis/alumiinikyltit>. Ei päivitystietoa. Luettu 29.8.2014.
- Kähtävä-Marttinen, Minna 2011. Vuoksen matkailullisen virkistyskäytön toimenpideohjelma. PDF-dokumentti. <http://www.imatra.fi/>. Päivitetty 17.10.2011. Luettu 2.7.2014.
- Lagerstedt, John 2012. Salpalinjan inventointi 2009–2012. Inventointiraportti. Museovirasto. Kulttuuriympäristön hoito / Arkeologiset kenttäpalvelut. PDF-dokumentti.  
[http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhanke/read/asp/hae\\_liite.aspx?id=114394&ttyyppi=pdf&kunta\\_id=0](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=114394&ttyyppi=pdf&kunta_id=0). Päivitetty 2.5.2012. Luettu 3.6.2013.
- Lappeenranta 2013. Lappeenrannan kaupungin maaseututoimen hankkeet. Kaupungin WWW-sivut. <http://www.lappeenranta.fi>. Päivitetty 10.5.2013. Luettu 4.10.2013.
- Lehtonen, Samuli, Heikkinen, Timo & Hirvonen, Jukka 2007. Jokamiehenoikeuksien tulkintoja ja haasteita luontoliikunnan ja -matkailun kannalta. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/2007. Vammala: Työ- ja elinkeinoministeriö.
- Leppänen, Risto 2013. Salpalinja tutuksi maakuntamuseolla. WWW-dokumentti.  
<http://www.ita-savo.fi/uutiset/1%C3%A4hell%C3%A4/salpalinja-tutuksi-maakuntamuseolla-79076>. Päivitetty 31.10.2013. Luettu 31.10.2013.
- Linnoitteiden vahvuus on Raikuun Salpa-aseman valtti 2009. WWW-dokumentti.  
[http://www.puruvesi.net/Ajassa/linnoitteiden\\_vahvuus\\_on\\_raikuun\\_salpaaseman\\_valttv\\_9454927.html](http://www.puruvesi.net/Ajassa/linnoitteiden_vahvuus_on_raikuun_salpaaseman_valttv_9454927.html). Päivitetty 31.8.2009. Luettu 20.8.2014.
- Lohiniva, Seppo 1995. Eko- ja luontomatkailun diskurssi ”kestävän matkailun” käytäntönä. Teoksessa Järviluoma, Jari, Saarinen, Jarkko & Vasama, Arja (toim.) ”Jos metsään haluat mennä...” Näkökulmia luonnon virkistys- ja matkailukäyttöön. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 571. Saarijärvi: Gummerus, 17–28.

Maamies, Sari 1997. Heritage-matkailu eli kulttuurimatkailu. Kielikello 2/1997. WWW-dokumentti. <http://www.kielikello.fi/index.php?mid=2&pid=11&aid=419>. Ei päivytystietoa. Luettu 15.7.2014.

Maastoportaiden rakennuspiirustukset 2013. Metsähallitus. Retkeilyrakenteiden piirustuskokoelma. Pitkospuut, portaat ja ylityskaiteet. PDF-dokumentti. [http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/2236\\_01.pdf](http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/2236_01.pdf). Päivitetty 14.10.2013. Luettu 25.8.2014.

Matkailun ohjelmapalveluiden normisto 2004. MoNo-raportti. Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy. PDF-dokumentti. <http://www.kehy.fi/filebank/226-MoNoraportti.pdf>. Ei päivytystietoa. Luettu 2.8.2014.

Mattinen, Jorma 2014. Sähköpostikeskustelu 19.5.–6.6.2014. Tarkastusinsinööri, esittelijä. Kerimäen ja Savonrannan aluejohtokunta.

Metsähallitus 2011. Luontoon.fi-sivustot. Punkaharjun historia. <http://www.luontoon.fi/retkikohteet/muutsuojelualueet/punkaharju/historia/Sivut/Default.aspx>. Päivitetty 1.6.2011. Luettu 5.10.2013.

Metsähallitus 2012. Luontorakentamisen periaatteet. PDF-dokumentti. [http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/Luontorakentamisen\\_periaatteet.pdf](http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Luonnonsuojelu/Suojelualueidenhoitojakaytto/Rakentaminenjahuolto/Piirustuskokoelma/Documents/Luontorakentamisen_periaatteet.pdf). Päivitetty 26.1.2012. Luettu 23.8.2014.

Mielonen, Risto 2013. Haastattelu 10.10.2013. Johtokunnan jäsen. Savonlinnan Reserviläiset Ry.

Mikkonen, Arto 2007. Salpalinja sodan jälkeen. Teoksessa Björklund, Eric. Kohti Salpalinjaa. Helsinki: Schildts & Söderströms, 160–171.

Mikkonen, Arto 2013. Sähköpostikeskustelu 8.-17.11.2013. Hallituksen puheenjohtaja. Salpalinjan perinneyhdistys.

MIT 2011. Make It Accessible. Esteettömän matkailun opas. PDF-dokumentti. <http://www.mit-makeitaccessible.eu/MIT%20Make%20it%20accessible%20-%20Guidelines%202011%20%28FI%29.pdf>. Päivitetty 1.5.2011. Luettu 12.8.2014.

Muinaisjäännösrekisteri 2012. Museovirasto. Kulttuuriympäristön rekisteriportaali. WWW-dokumentti. [http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T\\_KOHDE&tunnus=1000012394](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=1000012394). Päivitetty 28.9.2012. Luettu 2.6.2013.

Museovirasto 2009a. Muinaisjäännösten hoitorekisteri 2009. WWW-dokumentti. [http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx?sovellus=mjhoito&taulu=T\\_ALUE&tunnus=999000195](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx?sovellus=mjhoito&taulu=T_ALUE&tunnus=999000195). Päivitetty 8.12.2009. Luettu 2.6.2013.

Museovirasto 2009b. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. WWW-dokumentti. [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2021](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2021). Päivitetty 22.12.2009. Luettu 7.3.2014.

Mälkönen, Antti 2014. Taisteluista 70 vuotta – historiaa aidossa ympäristössä. MTV Katsomo. Seitsemän uutiset 12.5.2014. <http://www.katsomo.fi/?proglid=334562>. Päivitetty 12.5.2014. Katsottu 14.5.2014.

National Geographic 2014. About geotourism. PDF-dokumentti. <http://travel.nationalgeographic.com/travel/sustainable/pdf/about-geotourism.pdf>. Ei päivitystietoa. Luettu 26.6.2014.

Oinonen, Armi & Tolmunen, Arvo 2005. Matka Salpalinjalle. Opas itsenäisen Suomen tärkeimmälle puolustuslinjalle. Salpalinjan perinneyhdistys ry. Helsinki: Edita.

Ojalainen, Pertti 2014. Sähköpostikeskustelu 13.–15.5.2014. Paikkatietoinsinööri. Savonlinnan kaupunki.

Ojasalo, Katri, Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2009. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: WSOY.

Opetushallitus 2006. Matkailun ohjelmapalvelujen ammattitutkinto. Näyttötutkinnon perusteet. PDF-dokumentti. [http://www.oph.fi/download/111044\\_matkailun\\_ohjelmapalvelut\\_ammattitutkinto.pdf](http://www.oph.fi/download/111044_matkailun_ohjelmapalvelut_ammattitutkinto.pdf) Päivitetty 5.6.2006. Luettu 3.3.2014.

Pouta, Eija & Heikkilä, Marjo (toim.) 1998. Virkistysalueiden suunnittelu ja hoito. Ympäristöopas 40. Vantaa: Ympäristöministeriö.

Pouta, Eija & Sievänen, Tuija 2001. Luonnon virkistyskäytön kysyntätutkimuksen tulokset – kuinka suomalaiset ulkoilevat? Teoksessa Sievänen, Tuija (toim.) Luonnon virkistyskäyttö 2000. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 802. Vantaa: Metsäntutkimuslaitos, 32–76.

Rissanen, Tapio 2006. Hyvän palvelun kehittäminen. Vaasa: Pohjantähti Polestar Ltd.

Roberts, Lesley & Hall, Derek 2001. Rural tourism and recreation. Principles to practice. Guildford: CABI Publishing.

Ryymän, Jaakko 2005. Matkailun ohjelmapalvelut. Toimialaraportti 14/2005. Kauppa- ja teollisuusministeriö. PDF-dokumentti. [http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/437/Matkailun\\_ohjelmapalvelut.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/437/Matkailun_ohjelmapalvelut.pdf). Ei päivitystietoa. Luettu 4.3.2014.

Räsänen, Pirjo & Saari, Heli 2011. Vaellusreittien suunnitteluopas. Verkojulkaisu. <http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2012/11/Vaellusreittien-suunnitteluopas.pdf>. Ei päivitystietoa. Luettu 23.7.2014.

Saarinen, Jarkko 1995. Kantokyky ja matkailualueen kehittyminen. Teoksessa Järvi- luoma, Jari, Saarinen, Jarkko & Vasama, Arja (toim.) ”Jos metsään haluat mennä...” Näkökulmia luonnon virkistys- ja matkailukäyttöön. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 571. Saarijärvi: Gummerus, 29–39.

Saarinen, Jarkko 1997. Kestävyys, kantokyky ja matkailun kehittyminen: näkökulmia kestävä matkailun problematiikkaan. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Järviluoma, Jari (toim.) Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671. Helsinki: Metsäntutkimuslaitos, 15–31.

Saastamoinen, Olli & Kajala, Liisa 1995. Konfliktit ja metsien virkistyskäyttö: ajallisia, spatiaalisia ja institutionaalisia ulottuvuuksia. Teoksessa Järviluoma, Jari, Saarinen, Jarkko & Vasama, Arja (toim.) ”Jos metsään haluat mennä...” Näkökulmia luonnon virkistys- ja matkailukäyttöön. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 571. Saarijärvi: Gummerus, 53–62.

Salpakeskus 2014. Salpalinjan status muuttumassa. WWW-dokumentti. <http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=1,62,156>. Ei päivitystietoa. Luettu 7.3.2014.

Salpalinjaa tuotteistetaan matkailijoille 2012. WWW-dokumentti. [http://yle.fi/uutiset/salpalinjaa\\_tuotteistetaan\\_matkailijoille/5068434](http://yle.fi/uutiset/salpalinjaa_tuotteistetaan_matkailijoille/5068434). Päivitetty 5.3.2012. Luettu 23.2.2014.

Salpalinja-näyttely avataan marraskuun alussa Savonlinnassa 2013. WWW-dokumentti. <http://www.ita-savo.fi/uutiset/1%C3%A4hell%C3%A4/salpalinjan%C3%A4yttely-avataan-marraskuun-alussa-savonlinnassa-73239>. Päivitetty 5.10.2013. Luettu 6.10.2013.

Salpasafarit 2014. Salpalinjan olympialaiset Lusikkovuoren luolalla. WWW-dokumentti. [http://www.salpasafarit.fi/kohde.php?i=Tyky\\_Asiakastilaisuus\\_Salpalinjan\\_Olympialaiset&k\\_id=8](http://www.salpasafarit.fi/kohde.php?i=Tyky_Asiakastilaisuus_Salpalinjan_Olympialaiset&k_id=8). Ei päivitystietoa. Luettu 27.2.2014.

Savonlinnan Seudun Matkailu Oy 2014. Yrityksen WWW-sivut. <http://www.savonlinna.travel/>. Ei päivitystietoa. Luettu 20.8.2014.

Sievänen, Tuija & Neuvonen, Marjo (toim.) 2011. Luonnon virkistyskäyttö 2010. Metsäntutkimuslaitos. Työraportteja 212. PDF-dokumentti. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp212.pdf>. Ei päivitystietoa. Luettu 22.1.2014.

Silberman, Neil Asher 2013. Discourses of development. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve (toim.) Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group, 213–225.

Silvennoinen, Harri, Tahvanainen, Liisa & Tyrväinen, Liisa 1997. Luonto- ja maisema lomakohteen vetovoimatekijöinä: maatila- ja luontomatkailemisen erityisvaatimukset. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Järviluoma, Jari (toim.) Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671. Helsinki: Metsäntutkimuslaitos, 109–127.

Spenceley, Anna & Nelson, Fred 2013. Heritage tourism in Africa. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve (toim.) Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group, 251–273.

Staiff, Russel, Watson, Steve & Bushell, Robyn 2013. Introduction – place, encounter, engagement. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve (toim.) *Heritage and tourism. Place, encounter, engagement*. Great Britain: MPG Books Group, 1–23.

Suhonen, Veli-Pekka 2014. Sähköpostikeskustelu 21.2.2014. Erikoistutkija. Historiallisen ajan arkeologia ja sotahistoria. Museovirasto.

Suomen Latu 2002. Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus. Sulka-projektin loppuraportti 2002. PDF-dokumentti. <http://suomenlatu-fi-bin.directo.fi/@Bin/92ea13d471901732117f93fac18094d7/1391567269/application/pdf/272905/SULKA%20I%20-loppuraportti.pdf>. Ei päivitystietoa. Luettu 23.1.2014.

Suomen Latu 2011. Ulkoilun olosuhteet Suomen kunnissa. Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmushanke (Sulka II). Hankkeen loppuraportti 28.12.2011. Verkkojulkaisu. [http://issuu.com/suomenlatu/docs/sulkaii\\_loppuraportti\\_valmis](http://issuu.com/suomenlatu/docs/sulkaii_loppuraportti_valmis). Ei päivitystietoa. Luettu 23.1.2014.

Suomen Latu 2014. Ulkoilureittien vaativuusluokitus. WWW-dokumentti. [http://www.suomenlatu.fi/suomen\\_latu/ulkoilun-olosuhdetyo/reittiluokittelu/](http://www.suomenlatu.fi/suomen_latu/ulkoilun-olosuhdetyo/reittiluokittelu/). Ei päivitystietoa. Luettu 26.8.2014.

Syrén, Sanna 2013. Turvallisuutta ja yhdenvertaisuutta hätätilanteissa. Teoksessa Jutila, Salla & Iloa, Heli (toim.) *Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II*. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja, 68–74. Verkkojulkaisu. [http://issuu.com/205835/docs/matkailua\\_kaikille](http://issuu.com/205835/docs/matkailua_kaikille). Ei päivitystietoa. Luettu 5.9.2014.

TEM 2011. Työ- ja elinkeinoministeriö. Ministeriön historiaa. WWW-dokumentti. [https://www.tem.fi/ministerio/ministerion\\_historiaa](https://www.tem.fi/ministerio/ministerion_historiaa). Päivitetty 9.8.2011. Luettu 14.7.2014.

Timothy, Dallen J. & Boyd, Stephen W. 2003. *Heritage tourism*. Pearson Education. China: Prentice Hall.

Toikko, Timo & Rantanen, Teemu 2009. *Tutkimuksellinen kehittämistoiminta*. Tampere: Tampereen Yliopistopaino.

Tuominiemi, Rami 2013. Hyvän viitoittamisen perusteet. Metsähallitus. PDF-julkaisu. <http://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/viitoitusopas.pdf>. Päivitetty 14.10.2013. Luettu 25.8.2014.

Turisti-info 2014. Raikuun Salpa-asema. WWW-dokumentti. <http://www.turisti-info.fi/n%C3%A4ht%C3%A4vyydet/raikuun-salpa-asema/173/>. Ei päivitystietoa. Luettu 20.8.2014.

Uulatuote Oy 2014. Ulkomaalit. Uula-Roslagin mahonki. Yrityksen WWW-sivut. <http://www.uula.fi/fi/maalit/ulkomaalit/79-roslagin-mahonki>. Ei päivitystietoa. Luettu 25.8.2014.

Vargas-Sánchez, Alfonso, Porrás-Bueno, Nuria & de los Ángeles Plaza-Mejía, María 2013. Clustering industrial heritage tourist. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn



& Watson, Steve (toim.) Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group, 274–296.

Veal, A.J. 2011. Research Methods for Leisure & Tourism. Gosport: Pearson Education Limited.

Veijola, Soile 2013. Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa Veijola, Soile (toim.) Matkailututkimuksen lukukirja. Porvoo: Lapin Yliopistokustannus, 16–24.  
Verhe, Irma & Ruti, Mikko 2007. Esteetön luontoliikunta. Opetusministeriö. Liikuntapaikkajulkaisu 93. Tampere: Rakennustieto Oy.

Verhe, Irma 1994. Esteettä luontoon liikkumaan. Ulko- ja liikuntapaikkojen soveltuminen liikkumisesteisille. Helsinki: Suomen Invalidien Urheiluliitto ry.

Verhelä, Pauli & Lackman, Pekka 2003. Matkailun ohjelmopalvelut. Matkailuelämyksen tuottaminen ja toteuttaminen. Porvoo: WSOY.

Verhelä, Pauli 2007. Matkailun ohjelmopalvelujen turvallisuus. Helsinki: Edita.

Vilka, Hanna 2005. Tutki ja kehitä. Keuruu: Tammi.

Vilka, Hanna 2006. Tutki ja havainnoi. Vaajakoski: Tammi.

Vuoristo, Kai-Veikko 2002. Matkailun muodot. Porvoo: WSOY.

Vuoristo, Kai-Veikko & Vesterinen, Nina 2009. Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede. Helsinki: WSOY.

Väänänen, Anne 2014. Riihisaassa erinomainen vuosi 2013. WWW-dokumentti. <http://www.savonlinna.fi/uutinen/860>. Päivitetty 10.1.2014. Luettu 14.10.2014.

Waterton, Emma. 2013. Heritage tourism and its representations. Teoksessa Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve (toim.) Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group, 64–84.

Ympäristöministeriö 2002. Ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Suomen ympäristö 535. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Ympäristöministeriö 2012. Jokamiehen oikeudet ja toimiminen toisen alueella. Lainsäädäntöä ja hyviä käytäntöjä. Suomen ympäristö 30/2012. Helsinki: Edita.

Ympäristöministeriö 2013. Jokamiehen oikeudet. Lainsäädäntöä ja käytäntöä. PDF-julkaisu. <http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7B1A3F4736-3223-48E6-8FD0-A38CD8C8E544%7D/57648>. Ei päivitystietoa. Luettu 21.7.2014.

**Toimenpidelupa-anomus**

Tea Honkanen  
Mikkelin Ammattikorkeakoulu  
Savonniemen kampus, Savonlinna  
Matkailun koulutusohjelma  
Vuosikurssi M580SN

11.10.2013  
Savonlinna

**LUPA-ANOMUS**

Syksyisen raikas tervehdys!

Olen Tea, 36-vuotias Mikkelin Ammattikorkeakoulun matkailun koulutusohjelman (restonomi) viimeisen vuoden opiskelija, tutkinto on hienolla menestyksellä pääpiirteittäin suoritettu opinnäytetyötä ja työharjoittelua lukuun ottamatta. Sain juuri tunnustusta hyvästä opiskelumenytyksestäni Eevi ja Eemil Tannisen säätiöltä stipendin muodossa.

Anon lupaa muinaismuistolakiin verrattavissa olevan kohteen suoja-alueilla suoritettaviin toimenpiteisiin. Kohde on Kerimäen Pistalan alueella sijaitseva Raikuun luontopoluksi nimetty Salpalinjan puolustuslinnoituksen osa, jonka alueella on kolme nähtävyyshoiteiksi kunnostettua korsua sekä kahden tyyppistä panssariestettä. Toinen edustaa tyyppillistä riviestä ja toinen puolestaan Salpalinjalle harvinaista muurimaista kiviestä. Varsinkin jälkimmäisen kiviesteen vuoksi kohde on mielestäni merkittävä, ja alue on ollut strategisesti tärkeä jo 1500-luvulta lähtien. Raikuun alueella on myös nähtävyyshoiteiksi luokiteltu Raikuun kanava.

Suoritettavat toimenpiteet koskevat pääasiassa nähtävyyshohteen rakennelmien, portaiden ja kaiteiden, uusimista ja korjaustoimenpiteitä. Kehittämisprojektin koko sisältö ja tarkemmat tiedot ovat sähköpostin liitteenä. Olen suorittanut tänä vuonna kohteen esitutkimuksen, josta olen laatinut 60-sivuisen kehitysehdotusraportin. Jatkotoimenpiteenä tarkoitukseni on nyt jatkaa ehdotusta kehittämisprojektiksi, jolloin opinnäytetyön lisäksi voisin suorittaa työharjoitteluni oman projektini parissa.

Kohde on minulle henkilökohtaisesti tärkeä, koska äitini synnyintila, sittemmin mummola, ja tällä hetkellä perheemme ”mökki” ja vanhempieni kakkosasunnoksi kunnostettu maatila sijaitsee noin kolmen kilometrin päässä kohteesta; lapsuudesta saakka olen korsuja ihmetellyt. Lisäksi isoenoni, joka eli arvokkaaseen sadan vuoden ikään, oli sotiemme veteraani ja sukumme kunnioitettu jäsen.

Toivon kunnioittavasti Teidän, asianomaisten päätöksentekijöiden, käsittelevän lupa-anomuksen mahdollisimman pikaisesti, jotta projektin varsinainen suunnittelu voi alkaa. Olisin erittäin kiitollinen myös asian etenemiseen liittyvistä tiedoista.

Kehitysprojektin esisuunnitelma on lähetetty tiedoksiantona Salpalinjan perinneyhdistykselle.

Vastauksestanne etukäteen kiittäen ja malttamattomana odottaen

---

Tea ”Tellu” Honkanen

Kullervonkatu 27 57220 Savonlinna  
Puhelin: 044 3595676 Sähköposti: tea.honkanen@edu.mamk.fi

Museovirasto  
PL 913  
00101 Helsinki

Asiakirjan nimi: SAVONLINNA, Kerimäen Raikuun Salpalinjan puolustusvarustus, nähtävyyden rakennelmien, portaiden ja kaiteiden uusiminen  
Asiakirjan päivämäärä: 06.11.2013  
Diaarinumero: MV/30/05.01.00/2013  
Asiakirjan tunnus / Docid: 6506  
Asiakirjan allekirjoittajat: Intendentti, Helena Ranta, Esittelijä, 6.11.2013 12:47:50, C=FI  
Yli-intendentti, Helena Taskinen, Päättäjä, 6.11.2013 12:58:47, C=FI  
Tarkistesumma: 7C7VFBFtHZv3tJiU0jvxz72tias=

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Museoviraston sähköisessä tietojärjestelmässä. Lisätietoja Museoviraston kirjaamosta ((09) 40 501, [museovirasto.kirjaamo@nba.fi](mailto:museovirasto.kirjaamo@nba.fi))



Lausunto

MV/30/05.01.00/2013 1 (2)

06.11.2013

Tea Honkanen  
Kullervonkatu 27  
57220 Savonlinna

Viite lupa-anomus 11.10.2013

Asia **SAVONLINNA, Kerimäen Raikuun Salpalinjan puolustusvarustus, nähtävyyshankkeen rakennelmien, portaiden ja kaiteiden uusiminen**

Tea Honkanen on pyytänyt Museovirastolta lupaa Kerimäen Raikuun Salpalinjan puolustusvarustuksen nähtävyyshankkeen rakennelmien, portaiden ja kaiteiden uusimiseen luontopolun alueella.

Museovirasto suhtautuu myönteisesti toisen maailmansodan historian kulttuuriperinnön välittämiseen jälkipolville. Museovirasto katsoo, että Raikuun luontopolun kehittämisprojekti edistää myönteisellä tavalla asiaa.

Toisen maailmansodan linnoitteet eivät ole muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Niitä kuitenkin suojellaan niiden historiallisen merkityksen vuoksi maankäyttö- ja rakennuslain keinoin ja niihin kohdistuvista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisten kanssa. Varsinaista lupaa ei toimenpiteille tarvita. Hankkeesta tulee neuvotella myös alueen maanomistajien kanssa.

Etelä-Savon ja siten myös Raikuun alueen arkeologisen kulttuuriperinnön suojeluun liittyvistä viranomaistehtävistä vastaa Museoviraston ja Savonlinnan maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti Savonlinnan maakuntamuseo. Olemme välittäneet kehittämisprojektin esisuunnitelman Savonlinnan maakuntamuseon arkeologille, Martti Koposelle (martti.koponen@savonlinna.fi) kommentointia varten.

Yli-intendentti

Helena Taskinen

Intendentti

Helena Ranta

## **LIITE 2(3).**

### **Lupapäätös**

2 (2)

Tiedoksi Savonlinnan kaupunki/Savonlinnan maakuntamuseo  
Senaatti-kiinteistöt, Jari Sipilä

---

## Kenttätutkimuksissa käytetty tutkimuslomake

Teoreettisen viitekehyksen mukaiset väitteet	Vastaavatko tutkimustulokset väitteitä?	
	KYLLÄ	EI
<b>Opastus ja maasto</b>		
Kohteesta on saatavilla riittävästi etukäteisinformaatiota		
Kohde on helposti saavutettavissa.		
Pääopastaulun informaatio reitin haastavuudesta on riittävä.		
Infotekstit on saatavilla myös vieraskielisinä.		
Vähintään riittävät tiedot linnoitteista, niihin liittyvästä sotahistoriasta ja näiden välisistä yhteyksistä on annettu.		
Varoitukset ympäristön vaaroista, esim. korkeista pudotuksista ja maassa olevista terästapeista, on annettu.		
Varoitukset linnoitteisiin liittyvistä vaaroista, esim. korsujen mataluus ja teräsrakenteet katoissa ja seinissä, on annettu.		
Palveluun liittyvien vaarojen torjumisen ja ehkäisemisen kannalta tarpeelliset tiedot ja toimintaohjeet on annettu.		
Kuluttajalle on annettu selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla kaikki tarvittavat tiedot, jotta he pystyvät arvioimaan kuluttajapalveluun liittyvät vaarat.		
Vierailijoita muistutetaan jokamiehenoikeuksista.		
Vierailijoita muistutetaan linnoitteiden kuulumisesta muinaismuistolain tarkoittamiin kohteisiin.		
Luontopolku on hyvin opastettu ja sitä on helppo seurata.		
Luontopolkuun liittyy eksymisvaara.		
<b>Yleiskuva linnoitteista</b>		
<b>Portaat ja kaiteet</b>		
Puiset kaiteet ja portaat helpottavat liikkumista ja lisäävät turvallisuutta.		
<b>Laatu ja turvallisuus</b>		
Tekninen laatu on vähintään riittävällä tasolla.		
Toiminnallinen laatu on vähintään riittävällä tasolla.		
Vuorovaikutuslaatu on vähintään riittävällä tasolla.		
Kohdetta voidaan pitää laadukkaana.		
On varmistauduttu siitä, ettei kuluttajapalvelusta aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.		
Riskien hallintaan on kiinnitetty huomiota.		
Kohdetta voidaan pitää turvallisena.		

## Kehittämistehtävän toimenpidesuunnitelma

Kohde ja nykyinen tila	Toimenpiteet	Sisältö
<p><b>Parkkipaikan infotaulu</b></p> <p>Runko hyvässä kunnossa, taulun kunto huono.</p> <p>Suppeat tiedot vain suomeksi. Reitin osalta tieto vanhentunut.</p> <p>Ei varoituksia, muistutuksia eikä osoitetta tai yhteystietoja.</p>	<p>Uusiminen ja sisällön täydentäminen.</p> <p>Perustiedoissa kielet: suomi, ruotsi, englanti, saksa ja venäjä.</p> <p>Muistutuksissa ja varoituksissa: vähintään suomi ja englanti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kartta ja reittikuvaus.</li> <li>• Perustiedot Salpalinjasta.</li> <li>• Perustiedot kohteesta.</li> <li>• Muistutus jokamiehen oikeuksista.</li> <li>• Muistutus muinaismuistolaista.</li> <li>• Varoitukset maastoon ja linnoitukseen liittyvistä vaaroista.</li> <li>• Onnettomuustilanteiden varalta kohteen osoite.</li> </ul>
<p><b>Reittiopasteet</b></p> <p>Reittiä ei ole merkitty käytännöllisesti katsoen lainkaan.</p> <p>Reitin kohteissa ei ole tietopisteitä. Ainoat tiedot löytyvät infotaulusta.</p>	<p>Uusiminen ja täydentäminen.</p> <p>Kohdeopasteiden tuottaminen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reittimerkinnät tasaisin välimerkoin ja nuolet.</li> <li>• Korsujen ja kiviasteiden yhteyteen mielenkiintoiset tietopisteet viidellä kielellä.</li> <li>• Salpalinjan ja sotien historia kerrotaan tarinan muodossa opasteelta opasteelle.</li> </ul>
<p><b>Maasto ja linnoitteet</b></p> <p>Ei jäteastiaa.</p> <p>Korsujen pitkospuut kelluvat omilla teillään.</p> <p>Tapaturmavaarat.</p> <p>Reitti paikoin vaikeakulkuisen.</p>	<p>Korsujen pitkospuiden uusiminen.</p> <p>Vaaroista tiedottaminen.</p> <p>Reitin uudelleen linjaus.</p> <p>Maaston raivaus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompastumis- ja putoamisvaarat.</li> <li>• Pään ja muun vartalon varominen korsuissa.</li> <li>• Yhteistyö maanomistajan kanssa.</li> </ul>
<p><b>Portaat ja kaiteet</b></p> <p>Yleisesti ottaen rakennelmat kelvottomassa kunnossa.</p> <p>Portaiden astinlautojen syvyys paikoin riittämätön ja sivukaiteet ovat heikot.</p> <p>Kaiteet ovat paikoin liian matalat ja useassa tapauksessa irti maakiinnityksestään.</p> <p>Paikoin perusrungot tukevia.</p>	<p>Uusiminen lähes kokonaan.</p> <p>Tukevat perusrungot jätetään uusien pohjiksi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portaat laskeuduttaessa korsujen sisäänmenoaukoille.</li> <li>• Korsujen yläpuoliset kaiteet.</li> <li>• Käytetään asianmukaisia, tukevia ja kestäviä, materiaaleja, sekä kiinnitetään huomiota portaiden rakentamistapaan, esim. astinlautojen riittävä syvyys ja liukastumistapaturmien ehkäisy.</li> <li>• Kaikessa rakentamisessa noudatetaan annettuja ohjeita ja määräyksiä luonnon kestävyuden periaatteita noudattaen!</li> </ul>
<p><b>Muut huomiot:</b></p> <p><b>Laituri:</b> käyttökelvoton.</p> <p><b>Ennakkotiedot:</b> kohteella ei tällä hetkellä kotisivuja</p> <p><b>Sopimukset puuttuvat:</b> jätehuolto, ylläpito ja hoito (+sivuston ylläpito: päivitys, palaute, vieraskirja).</p>		

**SALPALINJA**

Linnoitusketju Salpalinja (myös Suomen Salpa tai Salpa-asema) myötäilee Suomen itärajaa Suomenlahdelta Savukoskelle saakka ja sieltä kenttälinoitettuna aina Jäämerelle asti. Massiivinen noin 1200 kilometrin pituinen puolustuslinja rakennettiin pääosin talvisodan jälkeen, Suomen ja Neuvostoliiton välisen Moskovan rauhan aikana 1940–1941. Linnoittamistöitä johti kenraaliluutnantti E. F. Hanell ja hänen Linnoitustoimistonsa. Itärajan puolustuksesta ja linnoittamisesta vastasi viisi armeijakuntaa, joiden alueilla toimivat numeroidut, siviileistä kootut työpiirit ja niiden alaiset työryhmät; lisäksi linnoitustyömailla työskenteli rakennusurakoitsijoita. Siviilityövoimalla teetettiin kantalinnoittamiseen liittyvät ammattitaitoa vaativat tehtävät, kuten pansariestekivien louhinta, kuljetus ja pystytys sekä teräsbetonikorsujen, taistelupesäkkeiden ja kalliotunneleiden rakentaminen. Kenttälinoittamisesta, esimerkiksi piikkilankaesteiden, taistelu- ja yhdyshautojen, ampumapesäkkeiden ja miehistökorsujen rakentamisesta sekä ampuma-alan raivauksesta vastasivat varusmiehet ja rauhan ajan joukko-osastot. Rakennustyömaiden vahvuus oli suurimmillaan keväällä 1941, jolloin linnoitustöissä urakoi enimmillään 35 000 miestä ja 2000 lottaa.

Linnoittamistekniikka perustui pääasiassa miestyövoimaan; koneet ja laitteet olivat pääasiassa vain suurimpien työmaiden käytössä. Maankaivussa vähät kaivukoneet olivat kantalinnoitustyömailla, kenttälinoitteissa käytettiin lapiota. Kallion ja estekivien louhinnassa panosreiät tehtiin paineilmakäsiporilla kun niitä oli saatavilla, pulan vuoksi käytettiin myös leka- ja käsiporia. Nostoissa käytettiin mekaanisia vinttureita ja nostotaljoja. Materiaalin kuljetus sen ajan ajoneuvoilla vaikeassa maastossa asetti haasteita ja linnoitustyömaille jouduttiinkin usein ensin rakentamaan teitä. Talvisin käytettiin sekä soille tehtyjä polanneteitä että jääteitä. Betoni valmistettiin betoniasemilla, kuljetettiin kuorma-autolla rakennuspaikalle ja usein lopulliseen valukohteeseen päästiin vain kottikärryillä. Varsinkin kenttälinoitteissa käytettiin paljon pyöreää puuta suoraan maastosta. Metsätyö ja puutavaran hankinta tehtiin kirveillä ja käsisahoilla, puut ajettiin tien laitaan hevosilla. Sahatavaran valmistuksessa käytettiin yleensä kiinteitä sahoja, mutta käytössä oli myös työmaakohtaisia kenttäsafoja.

Salpalinjaa ei ehditty rakentaa valmiiksi linnoitusketjuksi voimavarojen rajallisuuden ja jatkosodan syttymisen vuoksi kesäkuussa 1941; lisäksi sen vahvistaminen jäi osittain keskeneräiseksi sodan loppuessa syyskuussa 1944. Sodan päätyttyä liittoutuneiden valvontakomissio määräsi Salpalinjan aseistuksen purettavaksi. Linja piti tehdä taistelukyvyttömäksi, mutta sen rakenteita ei kuitenkaan tuhottu. Vaikka jatkosodan taistelut eivät koskaan ylittäneet Salpalinjalle asti, on arvioitu, että puolustuslinja oli osaltaan vaikuttamassa Neuvostoliiton kanssa tehtyihin rauhanehtoihin. Ottaen huomioon samanaikaisen linnoittamisen taistelualueilla sekä jälleenrakennustyöt, linnoitusketjun rakentaminen oli valtava ponnistus maallemme. Linnoittaminen lisäsi kansamme tahtoa puolustaa maatamme ja Salpalinja on konkreettinen muistomerkki ponnistuksista itsenäisyytemme säilyttämiseksi.



**Pääopastaulun tekstit**

Salpalinja kuuluu vahvimpiin toisen maailmansodan aikaisiin puolustusasemiin ja on edelleen itsenäisen Suomen mittavin rakennustyö.

Vuosina 1940–44 Salpalinjalle rakennettiin kantalinnoituslaitteita yhteensä noin 760 kappaletta, joiden jakauma on seuraavanlainen: majoituskorsuja 130, imubetonikorsuja 254, tulenjohto- ja majoituskorsuja 30, panssarintorjuntatykki- konekivääri- ja majoituskorsuja noin 50, konekivääri- ja majoituskorsuja noin 180, panssarintorjuntatykki-pesäkkeitä noin 10, konekivääripesäkkeitä noin 55, tulenjohtopesäkkeitä noin 10 ja linnoitustykkiasemia 16 kappaletta. Lisäksi rakennettiin luolia 25 kappaletta, joista pääosa jäi keskeneräisiksi.

Salpalinjalle rakennettiin kenttälinoitteita vuosina 1940–44 seuraavasti: majoituskorsuja noin 800, konekivääripesäkkeitä 1250, tulenjohtopesäkkeitä 400, tykkiasemia 500, panssarikupupesäkkeitä 26 ja teräspesäkkeitä 49 kappaletta. Lisäksi rakennettiin kaivantoesteitä yli 130 km, piikkilankaesteitä noin 315 km sekä taistelu- ja yhteyshautoja yli 350 kilometriä. Määrien arvellaan olevan todellisuudessa merkittävästi suuremmat, koska todennäköisesti kaikkia töitä ei ehditty ilmoittaa.

**KERIMÄKI-RAIKUU: pikkuvihasta jatkosodan Salpalinjaan**

Raikuun alue on ollut vuosisatojen ajan strategisesti tärkeä. Yksi varhaisimmista puolustusvarustuksiin liittyvistä maininnoista on Venäjän tsaarin valitus vuodelta 1546, kun hän kertoi ruotsalaisten hakanneen metsää ”venäläisten maalla Orivedellä ja Virtasalmissa”. Paikoista jälkimmäinen tarkoittanee Raikuun Virtasalmea, jonka paikan nimetkin Vartiosaari, Linnansaari ja Linnansalmi (nyk. Lintusaari ja Lintusalmi) viittaavat jonkinlaisen etuvartioaseman olemassaoloon.

Kannaksen poikki kaivettiin kanava jo 1700-luvulla; näin alueella voitiin valvoa Oriveden ja Puruveden välistä kulkureittiä. Pikkuvihan aikaan vuosina 1741–1742 Raikuussa on ollut etuvartioasema sekä vuosina 1788–1790 käydyn Kustaa III:n sodan aikainen patteri. Ensimmäisen maailmansodan (1914–1918) aikana venäläiset linnoittivat Raikuunkanavan itärannan harjannetta pelätessään Saksan hyökkäävän Suomen kautta Pietariin.

Raikuun ja Kesälahden puolella oleva Villala linnoitettiin erittäin vahvasti välirauhan aikana 1940–1941 sekä jatkosodan aikaan kesällä 1944. Linnoittamisen tarkoituksena oli estää vihollisen pääsy Kerimäelle Puruveden ja Paasveden välistä Raikuun kannasta pitkin. Ensimmäinen tämän suunnan etuasema oli tosin rakennettu jo talvisodan aikana Villalan kylään. Talvisodan jälkeen III armeijakunta piti järvikannaksen linnoittamista hyvin tärkeänä; lokakuussa 1940 tekeillä oli viisi teräsbetonikorsua. Kaiken kaikkiaan Raikuun pääasemaan valmistui yhdeksän teräsbetonikorsua sekä majoitus- ja tulenjohtoluola, joka tosin jäi keskeneräiseksi. Lisäksi ehdittiin aloittaa kahden teräsbetonikorsun peruskuopan kaivaminen. Kanavan varrella on muutamia kaksoisasekorsuja, joihin on konekiväärin lisäksi sijoitettu panssarintorjuntatykki. Näiden kantalinnoitteiden lisäksi alueella on

**Pääopastaulun tekstit**

kenttälinnoitteisiin kuuluvia panssarivaunun kiviesteitä, konekivääripesäkkeitä, tulenjohtopaikkoja, panssaritorjuntatykkiasemia sekä taistelu- ja yhdyshautaverkosto.

Mielenkiintoinen yksityiskohta Raikuun rakenteissa ovat kivimuurit. Kanavan laidalla tällaista noin kolmen metrin korkuista ja levyistä muuria on noin 1,5 kilometriä. Raikuussa puolustuksen rungon muodosti konekiväärien sivustatuliverkko, lisäksi panssarintorjuntatykkeitä sijoitettiin betonisiin korsuihin sekä kenttälinnoitettuihin avoasemiin vesistön reunoille. Vuoden 1944 alkupuolella kenraaliluutnantti Hägglund totesi, että hyvin varustetun pääaseman kestolaitteiden tuliverkosto oli käytännöllisesti katsoen täydellinen.

Kaiken kaikkiaan Raikuu on poikkeuksellinen sekä laaja-alainen kulttuuri- ja sotahistoriallinen kokonaisuus, jossa eri vuosisadat kohtaavat. Satoja vuosia vanha tie ja kanava luovat idyllisen maiseman, johon maailmansotien aika on jättänyt merkkinsä.

**TERVETULOA RAIKUUN LUONTOPOLULLE!**

Raikuun alueella, Pistalankanavan länsirannalla kiertelevällä 1,5 kilometrin mittaisella luontopolulla voit tutustua kolmeen teräsbetonikorsuun sekä nähdä kahdentyyppisiä panssarintorjuntaan tarkoitettuja kiviesteitä. Luontopolun varrella on kuusi infopistettä, joiden avulla voit tutustua tarkemmin kohteen linnoitteisiin sekä Salpalinjan linnoitusketjun rakentamisen historiaan ja sen mielenkiintoihin yksityiskohtiin. Linnoitteiden ja kohdeopasteiden sijainnit reitillä näet oheisesta kartasta. Infopisteet ovat helposti saavutettavissa. Reitti on viitoitettu punaisin opastemerkein.

Luontopolku on luokitukseltaan keskivaativa reitti (luokitus on voimassa sulan maan kaudella), joka on helppokulkuinen korsulle nro 64 saakka. Tästä eteenpäin reitillä on jonkin verran vaikeampikulkuisia paikkoja johtuen maastopohjan epätasaisuudesta (juurakkoa ja kivikkoa); lisäksi eteneminen korsulta nro 64 edellyttää lyhyiden portaiden käyttöä. Korsujen yläpuolella on suojakaiteet. Itse luontopolulla ei ole suuria korkeuseroja eikä vaativia portaita, mutta korsujen sisäänkäynneille johtavat portaat ovat jyrkkiä. Noudatathan varovaisuutta liikkuessasi rakennelmilla, erityisesti niiden ollessa märkiä! Kahdessa ensimmäisessä korsussa (nrot 63 ja 64) on automaattisesti syttyvät valot, jotka palavat 15 minuutin ajan.

**OHJEITA VIERAILJOILLE**

Salpalinjan linnoitteet ovat suojeltu muistona Suomen toisen maailmansodan historiasta. Suojeltuihin linnoitteisiin ei saa kajota ilman Museoviraston lupaa. Tyydy siis vain katselemaan ja valokuvaamaan kohteita. Liiku linnoituskohteilla niin ettet aiheuta rakenteiden kulumista ja kulje vain merkityllä polulla.

**Pääopastaulun tekstit**

Reitti kulkee yksityisen maanomistajan mailla. Jokamiehenoikeudet koskevat myös linnoituskohteilla liikkuvia: tämän perusteella voit liikkua ja käyttää luontoa riippumatta siitä, kuka omistaa alueen tai on sen haltija. Jokamiehenoikeutta käyttämällä et saa kuitenkaan aiheuttaa haittaa tai häiriötä toisille tai ympäristölle. Älä siis käytä yksityisalueita tai muita erikseen kiellettyjä alueita kulkuteinä, äläkä vahingoita luontoa.

Maastossa ei saa ajaa moottoriajoneuvolla ilman maanomistajan lupaa, eikä tehdä avotulta ilman pakottavaa tarvetta.

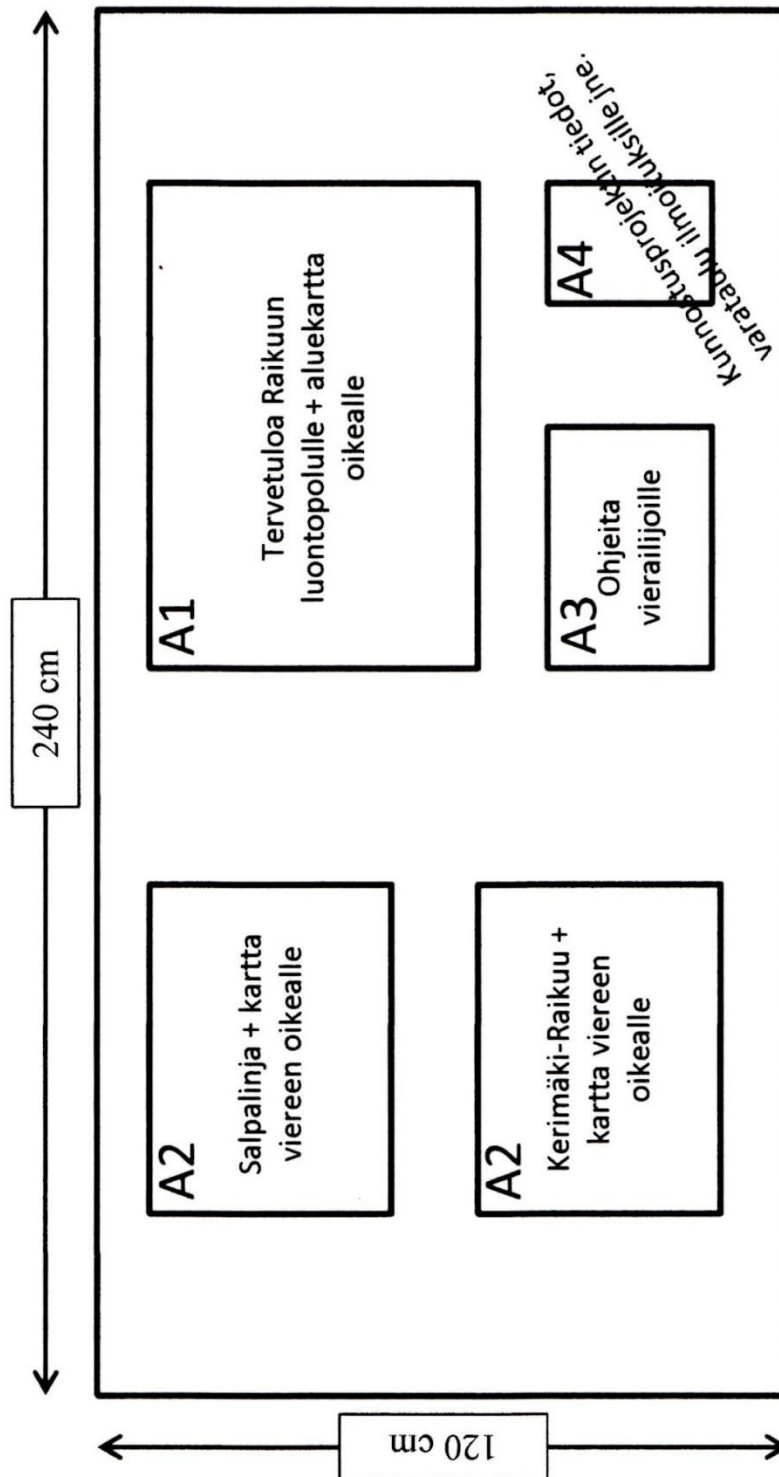
Linnoitteisiin liittyy tiettyjä turvallisuusriskejä. Huomioi seuraavat seikat:

- taisteluhautoihin, korsujen sisäänkäynteihin ja ampuma-aukkojen sektoreihin liittyy vaarallisia pudotuksia
- korsujen päällä on noin 20–50 senttimetrin pituisia betoniin valettuja, naamioverkkojen ja -puiden kiinnittämiseen tarkoitettuja terästappeja
- korsut ovat sisältä matalia ja kattorakenteissa sekä seinissä on teräviä ulokkeita ja erilaisten rakenteiden kiinnitykseen käytettyjä terästappeja
- korsujen metallirakenteet ovat vuosien varrella heikentyneet, varo esimerkiksi katossa olevia ilmastointiputkia
- korsujen lattiakaivot voivat olla kattamattomia, viemärit saattavat olla tukossa ja korsuissa voi erityisesti keväisin olla vettä
- korsujen sisällä olevat pitkospuut voivat olla liukkaita
- kivikerroksissa ja betonirakenteissa saattaa olla vaarallisia koloja

Paikan osoite: Paasniementie 125 58320 Raikuu.

Reitin kunnossapidosta vastaa Savonlinnan kaupungin vapaa-aikatoimi (Simo Rätty: 044 417 4221 tai simo.ratty@savonlinna.fi). Ilmoitathan havaitsemistasi puutteista tai ongelmista välittömästi! Voit antaa palautetta tai jättää tervehdyksesi sähköiseen vieraskirjaan, jonka löydät osoitteesta: [www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku](http://www.teahonkanen.wix.com/raikuun-luontopolku).

Pääpastaulun tekstien sijoittelu



Raikuun luontopolun aluekartta



**P** Parkkipaikka/rantautumispaikka  
Parking/beaching

**i** Kohdeopaste  
Infopoint

**63** Konekivääri- ja 20 miehen majoituskorsu  
Machine gun dugout with quarters for 20 people

**64** Panssaritorjuntatykki, konekivääri- ja 20 miehen majoituskorsu  
Anti-tank and machine gun dugout with quarters for 20 people

**65** Konekivääri- ja 30 miehen majoituskorsu  
Machine gun dugout with quarters for 30 people

Yksityisalue  
Private area

Merkitty polku  
Signed trail

2-rivinen kivieste  
Two-row anti-tank obstacle

Muurimainen kivieste  
Brick wall typed anti-tank obstacle

Taisteluhauta  
Trench

## Kohdeopasteiden tekstit

**PANSSARINTORJUNTAAN TARKOITETTU 2-RIVINEN KIVIESTE**

Panssarivaunun kivistettä ehdittiin rakentaa Salpalinjalle noin 225 kilometriä. Kahdesta estetyypistä yleisempi oli noin kolmen tonnin kivilohkareista tehty rivieste. Tavallisempia olivat kolmesta tai neljästä kivirivistä muodostuvat esteet, mutta Salpalinjaan rakennettiin jonkin verran myös yksi-, kaksi- ja jopa viisi- ja kuusirivisiä kivistettä. Sotien kokemusten myötä panssariesteet tehtiin myös järeämmiksi käyttäen suurempia kiviä, jotka muodostivat korkeamman esteen ja upotettiin syvemmälle.

**KORSU NRO 63** on naamiomaalattu, teräsbetoninen konekivääri- ja 20 miehen majoituskorsu, jossa on naamioimaton tähytyskupu. Korsun betonointi valmistui 28.3.1941, tämän jälkeen konekiväärin ampuma-aukon päälle lisättiin betoninen kattouloke. Korsun hinnaksi tuli 1,22 miljoonaa markkaa. Raikuun teräsbetonikorsut urakoi tamperelainen rakennusliike Tähtinen & Sola Oy, joka aloitti myös estekivien louhinnan. Alueella kantalinnoitti apuna myös työpiirin 330 työryhmä 336. 7. divisioonan joukkoyksiköistä Jalkaväkirykmentti 42:n III pataljoona kenttälinoitti Raikuussa keuhalla 1940.

Tällaisia tyypillisimpiä kantalinnoitteita on rakennettu Salpalinjaan noin 180. Yhden tällaisen korsun rakentamiseen tarvittiin mm. 45 tonnia betoniterästä ja 5000 kappaletta 50 kg:n sementtisäkkejä. Kaiken kaikkiaan yhden korsun teossa siirrettiin erilaisia massoja noin 10 000 tonnia, eli noin 3000 silloista kuorma-autokuormaa. Sotien jatkuessa linnoitteiden ja rakennustöiden naamioinnin merkitystä korostettiin. Naamiointiohjeiden mukaan pintojen tuli olla epätasaisia ja naamiointitekniikoita kokeiltiin pintaan valetuista kivistä ja havuverkoista aina vuorimäntyjen istutukseen korsujen lähelle.

**KORSU NRO 64** on naamiomaalattu teräsbetoninen panssarintorjuntatykki-, konekivääri- ja 20 miehen majoituskorsu, jonka tähytys on tapahtunut periskoopilla. Korsun betonointi valmistui 27.2.1941. Korsun hinnaksi tuli 875 000 markkaa. Korsu 64 kuului rakennusliike Tähtinen & Sola Oy:n ensimmäiseen urakkasopimukseen korsujen 65, 66, 67 ja 54–54A ohella. Alun perin paikalle piti rakentaa konekiväärikorso, mutta suunnitelmat muuttuivat syyskuun puolivälissä 1940, kun korsukuopan pohjalla tuli kallio vastaan. Linnoitustoimisto muutti korsun tyyppin tässä yhteydessä konekivääri- ja panssarintorjuntatykkikorsoksi.

**TAISTELUHAUDAT**

Raikuun pääaseman taisteluhautojen päätorjuntasuunnat ovat pohjoiseen ja itään. Talvi- ja jatkosodan kokemukset sekä tekniikan kehittyminen näkyvät Salpalinjan linnoittamisen eri aikavaiheiden ominaisina rakennetyypeinä. I maailmansodassa käytetty linjamainen juoksuhauda muuttui talvisodassa ampumahaudaksi, jonka kylkeen kaivettiin ampumasyvennyksiä. Tällainen hauda ei tarjonnut riittävää sirpalesuojaa, joten jatkosotaan kehitettiin mutkittelevaan hautaan liitetyt erilliset taistelupesäkkeet ja kaivetut sirpalesuojat. Jatkosodassa ampumahaudasta kehitettiin

**Kohdeopasteiden tekstit**

taisteluhauta, josta johti yhdyshauta taempaan oleviin miehistökorsuihin. Väli- rauhan aikana kallioon louhitun haudan rakentamiseen kehitettiin räjäytykseen perustuva ra- koammunta, joka nopeutti ja helpotti rakentamista.

**PANSSARINTORJUNTAAN TARKOITETTU MUURIMAINEN KIVIESTE**

Rannan tuntumaan on rakennettu osaksi kaksi-, osaksi kolmerivinen panssarivaunun kivi- este latomalla kiviä noin 3 metriä korkeaksi ja leveäksi muuriksi noin 1,5 kilomet- rin matkalle. Tällaiset muurimaiset kiviesteet ovat harvinaisia rakenteita Salpalinjalla. Raikuun lisäksi sitä on rakennettu Salpalinjaan Etelä-Savossa ainakin Punkaharjun Piojärvellä ja Puhakalla.

Muurimaisen kiviesteen lohkareita louhittiin mm. Puruveden Vartiosaaresta ja tuotiin paikalle talvella jättä pitkin hevosella. Muuri on rakennettu ilman laastia, ja kiviloh- kareet on nostettu miesvoimin kolmijalkavinssillä paikoilleen. Linnoitustöiden johtaja E. F. Hanell kävi lokakuussa 1940 tutustumassa Raikuun muurimaiseen kiviesteeseen ja totesi sen kustannusten ”nousevan noin 300 markkaan juoksumetriltä. Muuri vai- kutti tehokkaalta ja sitä voitiin kunnolla myös tulittaa”. Linnoitustöiden tarkastajan matkakertomuksessa tammikuulta 1941 kerrottiin, että ”Raikuunkanavan hyökkäys- vaunuste on suurelta osin muuriestettä, joka tässä rantakivikolle rakennettuna ja hel- posti sivustatulella hallittavana on tehokas. Koska kivien saanti on myös helppoa (pai- kalta ja lähellä olevista avolouhoksista) on muurieste kustannuksiin nähden edulli- nen”.

**KORSU NRO 65** on naamioimaton teräsbetoninen konekivääri- ja 30 miehen majoi- tuskorsu. Tähytys on tapahtunut periskoopilla ja erilliseen asekammioon on oma si- säänkäynti. Korsun betonointi valmistui 14.2.1941. Korsun hinnaksi tuli 816 000 markkaa.

Kokemukset vihollisen tykistön tehosta talvisodan aikana olivat osoittaneet, että beto- nin koostumukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Linnoituskauden alussa ainoa ase- korsutyyppejä oli betoninen sivustatulta ampuva konekiväärikor- su. Edullisempi, avo- louhokseen valettu teräsbetonikor- su havaittiin vahvemmaksi. Teräsvarojen hupetessa otettiin käyttöön Ruotsin malli, jossa teräksen määrää saatiin vähennettyä huomatta- vasti käyttämällä betonin seassa vähintään 150 kilon painoisia kiviä (säästöbetoni). Jatkosodan aikana käytettiin myös nopeasti valmistettavia, elementtimuotteihin valet- tuja imubetoni- eli pallokorsuja, joita oli testattu jo vuoden 1942 lopussa. Näiden sar- jat tuotantoon kehitettiin asemasodan aikana tela-alustoilla siirrettävä valukalusto. Ete- lä-Savon maakuntaan ei tämän tyyppisiä korsuja ole rakennettu.