

Jari Romppainen

**ULKOILU- JA MAASTOLIIKENNEREITTIEN LINJAAMINEN JA YHTEEN
SOVITTAMINEN UKKOHALLASSA**

Opinnäytetyö
Kajaanin ammattikorkeakoulu
Insinööri, Ylempi AMK
Teknologiaosaamisen johtaminen
Kevät 2012



Koulutusala Insinööri, Ylempi AMK	Koulutusohjelma Tehnologiaosaamisen johtaminen
Tekijä(t) Jari Romppainen	
Työn nimi Ulkoilu- ja maastoliikennereittien linjaaminen ja yhteen sovittaminen Ukkohallassa	
Vaihtoehtoiset ammattiopinnot	Ohjaaja(t) Eero Pikkarainen, Raimo Heikkinen
	Toimeksiantaja Hyrnsalmen kunta tekniset palvelut
Aika Kevät 2012	Sivumäärä ja liitteet 103+37
<p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli ulkoilu- ja maastoliikennereittien linjaaminen ja yhteen sovittaminen Ukkohallan matkailukeskuksen alueella. Työn on tarkoitus toimia reittien toteutussuunnittelun ja maakäytön suunnittelun pohjana kohdealueella.</p> <p>Työn teoreettinen viitekehys koostuu kahdesta osasta. Ensimmäisessä osassa taustoitetaan aihepiiriä yleisemmällä tasolla. Teoreettisen viitekehyyksen toisessa osassa tuodaan esiin reittien linjaamiseen ja yhteensovittamiseen liittyviä tekijöitä.</p> <p>Työn tutkimuksellinen osio on luonteeltaan laadullinen tutkimus. Tutkimusmenetelmänä oli vapaamuotoinen haastattelu, joka kohdennettiin kuudelletoista reittien kanssa tekemisissä olevalle henkilölle. Toimintaympäristöön eli Ukkohallan matkailukeskuksen alueelle liittyviä taustaselvityksiä tehtiin erilaisen asiakirja- ja kartta-aineistojen pohjalta. Alueelle tehtiin myös maastokäyntejä</p> <p>Alueella on kasvutavoitteeseen pohjautuvia tarpeita uusille ulkoilureiteille, kuten koiravaljakko, ratsastus- ja poroajelureiteille. Lisäksi alueelta puuttuivat patikointiin tarkoitetut lyhyet lähireitit. Alueella on myös esiintynyt reittitoimintoihin liittyviä ristiriitoja, joiden suurin aiheuttaja on moottorikelkkailu. Myös reittien turvallisuudessa, ylläpidossa ja opastamisessa esiintyi puutteita.</p> <p>Kehittämistyössä laadittiin alueella tarpeellisiksi koetuille reiteille sekä ongelmaksi muodostuneelle moottorikelkkauralle linjausvaihtoehdot. Linjaukset pyrittiin toteuttamaan siten, että eri reittimuotojen välille ei syntyisi ristiriitoja. Linjauksissa huomioitiin myös reittiturvallisuuteen liittyvät näkökohdat. Linjausvaihtoehtojen toteuttamisen kannalta suurimmaksi ongelmaksi muodostuivat maaomistukseen liittyvät tekijät.</p>	
Kieli	Suomi
Asiasanat	Ulkoilureitti, maankäyttö, matkailukeskus
Säilytyspaikka	<input checked="" type="checkbox"/> Verkkokirjasto Theseus <input checked="" type="checkbox"/> Kajaanin ammattikorkeakoulun kirjasto



School Kajaani University of Applied Sciences	Degree Programme Technology Competence Management
Author(s) Jari Romppainen	
Title Recreation and coordination of offroad routes and lines on the Ukkohalla area	
Optional Professional Studies	Instructor(s) Eero Pikkarainen, Raimo Heikkinen
	Commissioned by Hyrnsalmen kunta tekniset palvelut
Date Spring 2012	Total Number of Pages and Appendices 103+37
<p>The aim of this study was to outdoor recreation and off-road routes and lines of coordination Ukkohalla resort area. The work is intended to operate the routes of implementation planning and land use planning based on the target area.</p> <p>The theoretical framework consists of two parts. In the first part of the background to a subject matter more broadly. The theoretical framework in the second part highlights the alignment of routes and the coordination of related factors.</p> <p>Work of research-section is a qualitative study. The method is an informal interview, which was allocated to sixteen routes in dealing with the person. The operating environment of the Ukkohalla tourist area of background checks were made of various documents and map data on the basis of. The area was also cross-country visits</p> <p>The area is a growth target based on the needs of the new outdoor routes, such as dog sledding, horse-back riding and reindeer ride routes. In addition, the area were not available for short-term local hiking trails. The region has also appeared on the route functions related conflict, which is the main cause of snowmobiling. The paths in safety, maintenance and guiding the deficiencies occurred.</p> <p>Development work was drawn up by the appropriate routes of incursion of a problem as well as formed from a snowmobile track alignment options. Policies and guidelines tried to ensure that the various forms of the route between not avoiding conflict. The policy recommendations were taken into account the route of the security considerations. The policy options for carrying out the main problem consisted of factors related to land ownership.</p>	
Language of Thesis	Finnish
Keywords	Outdoor trail, land use, tourism center
Deposited at	<input checked="" type="checkbox"/> Electronic library Theseus <input checked="" type="checkbox"/> Library of Kajaani University of Applied Sciences

ALKUSANAT

Tämä työ on tehty Kajaanin ammattikorkeakoulun teknologiaosaamisen koulutusohjelman (ylempi AMK), opinnäytetyönä. Työn tilaaja on Hyrynsalmen kunnan tekniset palvelut. Työn tavoitteena oli löytää turvallisia ja häiriöttömiä linjausvaihtoehtoja, niin vanhoille kuin uusil-
lekin ulkoilu- ja maastoliikennereiteille, Ukkohallan matkailukeskuksen alueella ja sen lä-
hiympäristössä. Työn myötä löydettiin mahdollisuuksia näiden tavoitteiden toteuttamiselle.
Työn toteuttaminen ei olisi ollut mahdollista ilman sitä tietoa, mitä sain tutkimustyön aikana
haastattelemiltani henkilöiltä. Haastatteluaineistoa täydennettiin erilaisten palaverien ja
muun vuorovaikutuksen myötä. Haluankin kiittää kaikkia niitä henkilöitä, jotka ovat osallis-
tuneet tässä työssä tarvittun tiedon tuottamiseen henkilökohtaisella panoksellaan. Kiitoksia
työn ohjaajille, yliopettaja Eero Pikkaraiselle ja kunnanrakennusmestari Raimo Heikkiselle,
joiden ohjaamana sain ajoittain haastavaltakin tuntuvan opinnäytetyöni päätökseen. Kiitoksia
myös lähipiirin ihmisille kärsivällisyydestä, jota he ovat osoittaneet niinä hetkinä, kun olen
ollut läsnä fyysisesti, mutta saavuttamattomissa henkisesti, uppouduttuani kirjoitustyöhön.

Hyrynsalmella 28. toukokuuta 2012

Jari Romppainen

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 REITTIEN MERKITYS JA ASEMOITUMINEN	3
2.1 Reittien suunnittelua ja rakentamista ohjaava lainsäädäntö	5
2.2 Reittiympäristöt	5
2.3 Ulkoilu- ja maastoliikennereitit	9
2.4 Reittien käyttö	11
2.5 Reittien käyttöön vaikuttavat tekijät	17
2.6 Reittien suunnittelijat, toteuttajat ja ylläpitäjät	19
2.7 Reittioikeuksien hankkiminen	20
2.8 Tulevaisuuden näkymiä	23
3 ULKOILUREITTIEN SUUNNITTELU	25
3.1 Reittitarpeen määrittäminen	25
3.2 Reittilinjausten suunnittelu	26
3.3 Reittien suunnittelu matkailukeskusten alueelle	27
3.4 Ekologisen ja sosiaalisen kestävyden sekä reittiturvallisuuden huomioiminen	28
3.4.1 Lajien levittäytyminen reittejä pitkin	28
3.4.2 Kulutuskestävyys	29
3.4.3 Reittien konfliktit ja sosiaalinen kestävyys	31
3.4.4 Moottorikelkkailun aiheuttama melu	32
3.4.5 Reittien rakenteellinen turvallisuus	35
3.4.6 Opastuksen suunnittelu	37
3.5 Reittiluokitukset ja reittikuvaukset	38
3.6 Reittien huollon ja kunnossapidon suunnittelu	40
3.7 Reittien kustannukset	41
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	42
4.1 Tutkimuksen tavoite, tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset	42
4.2 Käytetyt tutkimus ja aineiston keruu menetelmät	43
4.3 Haastattelun kohderyhmän valinta	44
4.4 Haastattelu toteuttaminen	45
4.5 Haastatteluaineiston käsittely	46

4.6 Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus	48
4.7 Rajaus	49
5 HYRYNSALMEN UKKOHALLA	50
5.1 Luonnonolot ja maisemarakenne	53
5.2 Maankäyttö ja kaavoitus	54
5.2.1 Kaavoitus	54
5.2.2 Suojelualueet	55
5.3 Reittien hallinnointi	60
5.4 Yhteistyö ja sen muodot	61
5.5 Alueen nykyinen reitistö	62
5.5.1 Kesäreitit	63
5.5.2 Talvireitit	66
5.5.3 Reittien taukopaikat	66
5.5.4 Reitistön ongelmat ja kehittämisen tarpeet	67
5.6 Muut suunnitelmat ja hankkeet	71
5.6.1 Ukkohallan Master Plan –suunnitelma	71
5.6.2 Reittien palveluvarustuksen ja opastuksen suunnittelu- ja kunnostushanke	73
6 REITTIEN KEHITTÄMINEN	74
6.1 Linjausvaihtoehtojen tarkastelu 2011	74
6.1.1 Ratsastusreitti	76
6.1.2 Patikkareitit	79
6.1.3 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehtojen tarkastelu	81
6.2 Linjausvaihtoehtojen tarkastelu 2012	84
6.2.1 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehto A	85
6.2.2 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehto B	89
6.2.3 Koiravaljakkouran linjausvaihtoehdot ja porojelureitti	90
6.2.4 Reittien lähtöalue	91
7 REITTIKOKONAISUUDEN TARKASTELU	93
8 YHTEENVETO	97
LÄHTEET	101

LIITTEET

LIITE 1: MUISTIO: REITTI PALAVERI

LIITE 2: HAASTATTELUN RUNKO

LIITE 3: HAASTATTELUN RAAKATULOKSET

LIITE 4: KARTTAOTE KAINUUN MAAKUNTAKAAVASTA

LIITE 5: METSÄHALLITUKSEN SUOJELUBIOLOGIN OHJE

LIITE 6: MUISTIO: MOOTTORIKELKKAURA PALAVERI

LIITE 7. LINJAUSVAIHTOEHTOJEN KUSTANNUSLASKELMIA

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on Hyrynsalmen ja Ukkohallan ulkoilu-, ratsastus ja maastoajoneuvoreittien linjaaminen ja yhteen sovittaminen sekä edellisiin liittyvät taustaselvitykset. Edelleen tarkastellaan alueen reittien liittymistä laajempiin reittikokonaisuuksiin. Kehittämistyön tavoitteena on yleissuunnitelmatasoinen suunnittelu ja selvitystyön pohjalta syntyneiden reittivaihtoehtojen linjausten tarkastelu. Työn tilaaja, Hyrynsalmen kunnan tekniset palvelut, haluaa saada tietoa myös työn myötä esiin nousevien reittivaihtoehtojen perustamiskustannuksista. Edellisten lisäksi tilaajaa kiinnostaa reittien huollon ja ylläpidon järjestäminen ja näiden kustannusvastuiden jakaantuminen tulevaisuudessa.

Ulkoilureitit ovat keskeinen osa luonto- ja liikuntamatkailun, kuin myös paikallisen väestön vapaa-ajan aktiviteettien virikkeellistä toimintaympäristöä. Luontomatkailun ja reitistöjen kehittäminen sisältyvät niin valtakunnallisiin kuin maakunnallisiin maankäytön sekä matkailun toimenpideohjelmiin ja strategioihin. Edellä mainituissa painotetaan kestävän matkailun periaatteiden sekä luontoarvojen huomioimista matkailuinfrastruktuurin, johon reitit sisältyvät, suunnittelussa ja rakentamisessa.

Työn yhtenä tavoitteena on toimia maankäytön suunnittelun pohjana kohdealueella. Lisäksi työ tulisi toimimaan niin toteutussuunnittelun kuin kunnallisen päätöksenteon pohjana. Edelleen työ tukee alueen jo olemassa olevaa palvelutarjontaa ja sen kehittämistä. Ukkohallan matkailukeskuksen tavoitteena on kaksinkertaistaa majoituskapasiteettinsa vuoteen 2018 mennessä ja tulla Suomen viihtyisimmäksi matkailukeskukseksi. Edellä mainitut tavoitteet on myös otettava huomioon reittien suunnittelussa.

Ukkohallan alueen reittien kehittämistarpeen määrittämiseksi tehtiin haastattelututkimus. Tutkimuksen kohderyhmän muodostivat Ukkohallan reittien kanssa tiiviisti tekemisessä olevat henkilöt. Tutkimuksen tuloksia käytetään varsinaisen kehittämistyön tausta-aineistona.

Ukkohallassa järjestettiin keväällä 2011 reitteihin sidoksissa oleville toimijoille yhteinen tilaisuus, missä keskusteltiin reittien kehittämisen tarpeista. Tilaisuuden muistiota hyödynnetään myös tämän työn tausta-aineistona muun tutkimusmateriaalin ohella.

Kehittämistyössä tarkastellaan ensisijaisesti reittien linjaamista Ukkohallassa ja sen lähiympäristössä, reittitoimintoihin liittyviä mahdollisia konflikteja ja ristiriitoja sekä näiden ratkaisumahdollisuuksia sekä reittitoimintojen yhteensovittamista. Lisäksi tarkastellaan reittiturvallisuutta siltä osin, kuin siihen voidaan vaikuttaa reittien sijoittelulla sekä linjaamisella.

2 REITTIIEN MERKITYS JA ASEMOITUMINEN

Ulkoilu- ja maastoliikennereiteillä on kytkentöjä ja vaikuttavuutta moniin yhteiskunnallisiin rakenteisiin ja ilmiöihin kuten maankäytön suunnitteluun ja rakentamiseen, luontoympäristöön, matkailuelinkeinon sekä paikallistalouteen. Matkailuelinkeinon sisällä reitit muodostavat erilaisia toimintaympäristöjä luonto- ja liikuntamatkailulle. Reitit tarjoavat ihmisille vapaa-ajanvieton mahdollisuuksia luonnossa virkistäytymisen sekä erilaisten aktiviteettien harrastamisen parissa, joten niillä on suoranaisia vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja terveyteen. Reiteillä on merkitystä myös luonnonsuojelullisessa mielessä, koska niiden avulla maastossa liikkumista voidaan ohjata kulutuskestäville alueille ja näin säästää herkkiä luontokohteita. (Karjalainen & Verhe 1995, 23)

Reitistöt ja niihin liittyvät ohjelmanpalvelut ovat luontomatkaailussa tärkeitä vetovoimatekijöitä itse luonnon ohella. Reitit ovat toiminnan perusedellytys esimerkiksi koiravaljakko- ja moottorikelkkasafareja tai vaellusratsastusta tarjoaville ohjelmanpalveluyrityksille. Reittien avulla myös ohjataan asiakkaita luonto-matkailun kannalta vetovoimaisiin kohteisiin. Suomen koko matkailusta neljännes on luontomatkaailua, mutta sen suhteellinen osuus on suurempi Itä- ja Pohjois-Suomessa. Luontomatkaailun osuuden Kainuun matkailutulosta on arvioitu olevan noin puolet, joten sillä on aluetaloudellista merkitystä. Aluetalouden kannalta etuna on myös se, että luontoon sidoksissa olevaa paikallista matkailutuotetta ei voida siirtää, joten matkailusta koituva tuotto, eivätkä siihen liittyvät työpaikat siirry muualle. Luontomatkaailun kasvunopeuden on arvioitu olevan kaksinkertainen verrattuna muuhun matkailuun. Vuoteen 2025 mennessä matkailun työpaikkojen arvioidaan Kainuussa kaksinkertaistuvan ja liikevaihdon kolminkertaistuvan. Kasvun nähdään kohdentuvan nimenomaan luontomatkaailuun. Ulkomaalaisille vapaa-ajanmatkailijoille luonto ja mahdollisuus siellä harrastettaviin aktiviteetteihin ovat syitä, jonka perusteella he valitsevat Suomen matkakohteekseen. 2020-luvulle tultaessa ulkomaalaisten matkailijoiden osuuden oletetaan olevan puolet kaikista matkailijoista. (Suomen matkailustrategia 2006, 9, 13, 69; Kainuun luontomatkaailun teemaohjelma 2007, 10-11)

Reittien moninaisten yhteiskunnallisten ulottuvuuksien vuoksi niiden suunnittelua sekä rakentamista ohjataan lainsäädännöllisesti. Reittien suunnittelu ja rakentaminen kuin myös niiden käytön edistäminen on sisällytetty valtakunnallisiin ja maakunnallisiin maankäytön ja matkailun strategioihin ja toimenpideohjelmiin. Valtakunnalliset ja maakunnalliset ohjelmat asettavat tavoitteita sekä toimivat ohjeena kunnallisille strategioille ja päätöksentekoaikavälillä, kunnallisten palveluiden ja toimintojen järjestämisessä. Reittien rakentaminen ja ylläpitäminen lukeutuvat näihin kuntien tarjoamiin palveluihin. Valtakunnallisia strategioita ja ohjelmia ovat esimerkiksi valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet, jolla ohjataan kaavoitusta sekä Suomen matkailun strategia 2020. Suomen matkailustrategian mukaan reitistöjen ja niiden ylläpitoa tulisi suunnitelmallisesti kehittää alueen eri toimijoiden yhteistyönä, koska monet luontomatkailun aktiviteetit pohjautuvat reitteihin. Matkailullisesti tärkeiden reitistöjen lähtöalueiden kuin itse reittien opastusta, palveluvarustusta ja turvallisuutta sekä reittien järkevää yhdistämistä tulisi kehittää. Strategia suosittaa myös reitistöjen laatuluokitusjärjestelmän käyttöönottoa. (Suomen matkailustrategia 2006, 58 -59)

Kainuun alueella maakunnallisia reittien suunnitteluun, rakentamiseen ja kehittämiseen vaikuttavia suosituksia annetaan Kainuun maakuntaohjelmassa, siihen liittyvässä maakuntakaavassa ja Kainuun luontomatkailun teemaohjelmassa. Maakuntakaavan tehtävänä on alueiden käytön osalta ottaa huomioon ja yhteen sovittaa valtakunnalliset tavoitteet maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Maakuntakaavassa on luotava edellytykset ylikunnallisten reittien muodostamiselle. Täydennyksenä Suomen matkailustrategiaan Kainuun luontomatkailuohjelma antaa mm. suosituksia reittien vaativuusluokituksen käyttöönotosta, eri reitti-toimintojen yhteensopivuudesta sekä reittien markkinoinnista. Kainuun maakuntaohjelmassa reitteihin liittyvinä toimenpiteinä mainitaan korkealaatuisten ja vetovoimaisten reittien ja niiden palveluvarustuksen kehittäminen. Lisäksi maakuntaohjelman toimenpidelistalla on internetin käytön kehittäminen reitteihin liittyvässä tiedottamisessa ja markkinoinnissa. Myös Kainuun luontomatkailun teemaohjelman toteuttaminen on sisällytetty maakuntaohjelmaan. (Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 24 -26; Kainuun maakuntaohjelma 2009, 73)

2.1 Reittien suunnittelua ja rakentamista ohjaava lainsäädäntö

Ulkoilureittien suunnittelussa ja toteuttamisessa noudatettavaa lainsäädäntöä on mahdollista olla suunnittelu- ja toteutusvaiheesta tai kohteesta riippuen, jokin seuraavista laeista yksin tai yhdessä muiden lakien kanssa; ulkoilulaki, maastoliikennelaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, maankäyttö- ja rakennusasetus, ympäristönsuojelulaki, luonnonsuojelulaki, metsälaki, kuntalaki, erämaalaki, muinaismuistolaki, kuluttajaturvallisuuslaki, järjestyslaki, maantielaki, yksityistielaki, vesilaki, laki ympäristövaikutusten arviointi menettelystä sekä metsätaloutta ja maataloutta koskevat lait. (Jokimäki ym. 2007, 14 -15; Heikkilä & Pouta 1998, 35)

Näiden soveltamiseen on luonnollisesti vaikuttamassa ympäristö johon reittejä ollaan suunnittelemassa tai rakentamassa, kuin myös reittimuoto ja sen vaatimat palvelurakenteet. Lakeja ei ryhdytä tässä kirjoittamaan auki, vaan niihin viitataan ja tarvittaessa niitä avataan tämän työn muissa kohdin siltä osin, kuin se on tarpeellista.

2.2 Reittiympäristöt

Maankäytöllisesti ympäristöt joihin reittejä rakennetaan, voidaan jakaa kolmeen pääryhmään; taajama-alueisiin, suojelualueisiin ja talousmetsiin. Taajama-alueilla reittien linjaamiseen vaikuttavat jo olemassa oleva rakennettu ympäristö sekä kaavoitus. Kaavoitus voi olla vaikuttamassa reittien linjaamisen muillakin alueilla maakuntakaavan tai yleiskaavan muodossa. Suojelualueiden suojeluaste vaikuttaa siihen millaisia reittejä sinne voidaan rakentaa. Suurin osa Suomen metsistä on talousmetsiä. Reittien linjaamista talousmetsiin ei ole säädelty samoissa määrin kuin esimerkiksi asemakaava- tai suojelualueilla. Talousmetsissä reittiympäristö on kuitenkin alttiina metsänhoitotoimenpiteiden aiheuttamille ympäristön muutoksille. Ulkoilureitit tulisikin huomioida metsien käsittelyssä.

Reitit kaavoituksessa

Kaavoituksen tarkoituksena on luoda edellytyksiä eri maankäyttömuodoille ja määritellä niiden keskinäinen sijainti suhteessa toisiinsa. Reittien toteuttamisen kannalta on eduksi, jos ne

huomioidaan riittävällä tavalla kaavoituksessa. Reitti voidaan kuitenkin perustaa, vaikka sitä ei olisikaan merkitty kaavaan. (Hemmi 2005, 509)

Kaavoitusta ohjataan maankäytön suunnittelujärjestelmällä, johon kuuluvat valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Näistä maakuntakaava on yleispiirteisien kaavoituksen taso ja asemakaava on tarkin ja yksityiskohtaisin taso. Kaavoitusjärjestelmä on hierarkkinen ja siinä tarkempi suunnittelun taso syrjäyttää yleispiirteemmän tason. Maankäyttöjärjestelmän kehittämisestä ja ohjaamisesta vastaavat Ely-keskukset ja ne myös valvovat kuntien kaavoitusta.

Maakuntakaavan laatijana toimii maakunnan liitto. Maakuntakaavalla kytketään toisiinsa valtakunnalliset, maakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet. Ulkoilureittien osalta maakuntakaavoituksessa voidaan huomioida ylikunnallisten ja kunnallisten reittien liittyminen toisiinsa. Maakuntakaavaa laadittaessa voidaan myös huomioida ulkoilureittien kytkeytyminen matkailukeskusten ja huomionarvoisten virkistysalueiden kautta kulkeviksi. (Hemmi 2005, 510)

Kuntien laatimia kaavoituksen tasoja ovat yleiskaavat ja asemakaavat. Kunnan on kaavoituksen yhteydessä huomioitava ulkoilun ja virkistäytymisen tarpeet. Ulkoilureittien perustaminen on myös helpompaa, mikäli reitin linjaus on jo valmiiksi osoitettu esimerkiksi yleiskaavassa. Tällöin kaavoitusta laadittaessa on huomioitava samat tekijät kuin muulloinkin ulkoilureittejä linjattaessa, kuten luonnonympäristö, maiseman vetovoimaisuus sekä reittien saavutettavuus. Vaikka matkailukeskusten alueella olisi paineita pyrkiä tiivistämään kaavoitusta, olisi asemakaavojen laadinnan yhteydessä varattava riittävästi toisiinsa yhteydessä olevia viherkäytäviä, joiden kautta alueen sisäisen reittiverkosto voidaan linjata. Tämä mahdollistaisi paremmin erilaisten reittikokonaisuuksien toteuttamisen, ilman että reitille aiheutuisi konflikteja ja katkoksia toisten reittimuotojen, liikenneväylien sekä muiden maankäyttömuotojen kanssa. (Suomen säädöskokoelma, MRL132/1999, 1§, 6§; A.Rautianen 2003, 34; Hemmi 2005, 509 -510; Karjalainen & Verhe 1995, 33 - 34; Sulka II 2011, 24)

Reitit ja reittitoiminnot suojelualueilla

Suomen pinta-alasta on eriasteisen suojelun piirissä n. 9%. Kainuussa suojeltuja kohteita on yli 200 ja maakunnan pintalasta on eriasteisen suojelun piirissä n. 13 %. Luonnonsuojelulain (1996) määrittämiä suojelualueita ovat luonnonpuistot, kansallispuistot ja muuta luonnonsuojelualueet. Valtakunnallisia luonnonsuojeluohjelmia ovat mm. Kansallis- ja luonnonpuisto-ohjelma sekä soiden, lintuvesien, harjujen, lehtojen, rantojen ja vanhojen metsien suojeluohjelmat. Uusia suojelualueita perustettiin Natura-2000 -ohjelman puitteissa, mutta Natura-alueet pitävät sisällään myös aiemmin perustettuja suojelualueita. Suojelualueet sijaitsevat valtaosin valtionmailla ja niitä hoitaa Metsähallitus. Jonkin verran suojelualueita on perustettu myös yksityismaille.

Suojelualueilla saa yleensä liikkua jokamiehenoikeuksilla, mutta niillä voi myös olla alueita, joilla kulkemista on rajoitettu perustamispäätöksissä ja järjestyssäännöissä. Luonnonpuistot ovat kuitenkin alueita, joissa liikkuminen on luvanvaraista tai ainoastaan merkittyä reittiä pitkin, jolta ei saa poiketa. Kainuussa esimerkiksi Paljakan luonnonpuistossa liikkuminen on sallittu merkityllä reitillä. Sen sijaan Ulvinsalon luonnonpuistossa toistaiseksi ainoastaan rajavartiolaitoksella on ollut oikeus liikkumiseen viranomaistehtävissä merkittyä reittiä pitkin. Niilläkin alueilla, joissa voidaan liikkua jokamiehen oikeuksin, kulkua voidaan kuitenkin paremmin ohjata merkittyjen ulkoilureittien avulla.

Pohjois – Suomen vanhojen metsien suojelua valtionmailla täydennettiin Metsähallituksen ja luontojärjestöjen, vuosina 2003 -2005 käymän dialogiprosessin seurauksena 121 000 hehtaarin alueella. Tästä tuottavaa metsämaata oli 55 000 hehtaaria. Mainitut alueet siirrettiin pysyvästi metsätalouskäytön ulkopuolelle ja niiden suojelun toteuttaminen perustuu viiteen eri vaihtoehtoon, jotka ovat A-, B-, C-, D- ja E- luokat. Syvin suojelun aste on A – luokalla, joka tarkoittaa kokonaan uuden lakisääteisen suojelu- tai erämaa-alueen perustamista. Maankäyttöä suojelullisin perustein vähiten on rajoitettu luokassa E, mutta myös se on rajattu metsätalouskäytön ulkopuolelle

Luontomatkailu on keino, jonka avulla alueita voidaan taloudellisesti hyödyntää, muun ai-neellisen hyödyntämisen ollessa rajoitettua. Virkistyskäytön lisääminen synnyttää omat rasit-

teensa luontoympäristölle. Luontoarvojen ja alueiden vetovoimaisuuden turvaamiseksi voidaan alueella liikkumista ohjata ulkoilureittien avulla. Suurin osa suojelun piirissä olevista alueista on sellaisia, joihin ulkoilureitin perustaminen on sallittua. Eniten käytön rajoituksia kohdistuu motorisoituun liikkumiseen. Ulkoilu- ja maastoliikennereittien toteuttamisesta erillaisen suojellisuuden omaaville alueille on yleensä mainittu alueen hoito- ja käyttösuunnitelmissa, jollaisen metsähallitus on laatinut ainakin luonnonarvoiltaan merkittävimmille alueille. Jos jokin alue omaa vaikka vähäisenkin suojellisuuden, niin käytännössä Metsähallituksen suojelubiologi kuitenkin tarkistaa reittisuunnitelman toteutettavuuden suojeluarvojen suhteen. Metsähallitus on myös tehnyt suojelualueita elinkeinonsa tukena hyödyntävien yrittäjien kanssa sopimuksia alueen palveluiden ja rakenteiden käytöstä osana yritystoimintaa. Nämä sopimukset voivat sallia esimerkiksi safaritoiminnan opas- ja huoltokelkkojen käytön alueilla, joilla kelkkailu ei muuten ole sallittua. (Jokimäki ym. 2007, 29; Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 20,81; Kainuun maakuntaohjelma 2009, 73; Sulka II 2011, 37; Ystävyyden puiston hoito- ja käyttösuunnitelma, 54, 56, 68 -70, 83; Pohjois-Suomen vanhojen metsien suojelun täydentäminen. Metsähallituksen ja luontojärjestöjen ns. dialogiratkaisun jatkotoimenpiteet 2007, 3, 7 -10)

Talousmetsät

Suomen metsistä suurin osa on talousmetsiä, joihin myös kohdistetaan odotuksia virkistysarvojen osalta. Suuri määrä erilaisia ulkoiluun ja maastoliikenteelle tarkoitettuja reittejä kulkee talousmetsissä. Virkistys- ja luontoarvojen huomioiminen metsänkäsittelyssä mahdollistaa talousmetsien soveltuvuuden luontomatkailun ja sitä tukevien reittien ympäristönä. Erityisesti talvikäytössä olevat hiihtoon, moottorikelkkailuun ja koiravaljakkoajeluun tarkoitettut reitit sulautuvat hyvin talousmetsiin. Myös sulanmaan aikana käytettävät reitit voivat kulkea talousmetsissä, kun kiinnitetään riittävästi huomiota metsätaloustoimenpiteiden aiheuttamien maisemahäiriöiden ennaltaehkäisyyn. Taukopaikkojen ympärysmetsien käsittelyssä on huomioitava, että taukopaikoilla reittien käyttäjät tarkkailevat ympäristöään enemmän kuin reitillä liikkuessaan. Metsänhoitotoimenpiteiden suorittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota varsinkin matkailukeskusten läheisyydessä, jossa eri reittimuodoilla voi liikkua hyvin paljon kävijöitä. Reittien ja matkailukeskusten läheisyyteen metsän käsittelyn yhteydessä tulisikin jättää riittävät suojavyöhykkeet. Metsänkäsittelyssä tulisi huomioida myös kaukomaisemat,

varsinkin näköalapaikoilla. Hakkuusuunnitelman laatijan tulisikin käydä paikan päällä arvioimassa hakkuiden vaikutuksia maiseman visuaaliseen kantokykyyn. Metsänkäsittelytoimet olisi sijoitettava sesonkien ulkopuolelle ja talvireittien ympäristössä ne olisi tehtävä sulanmaan aikana. (Björkqvist ym. 2011, 121 -122; Kainuun luontomatkailun teemanohjelma 2007, 22)

Virkistysarvojen huomioiminen metsänkäsittelyssä edellyttää tehtäviltä toimenpiteiltä tietynlaista huomaamattomuutta. Usein tämä tarkoittaa normaalista metsänkäsittelystä poikkeavien toimenpiteiden käyttöä. Metsän käsittelyn painoarvoina voivat korostua kulkukelpoisuus, sisäinen näkyvyys tai erämaisuus. Uudistusalat tulee pyrkiä pitämään pienialaisina ja maiseman muotoihin sopeutuvina. Metsäkuvioden välillä ja niiden sisällä tulisi olla vaihtelevuutta puulajien sekä niiden koon osalta. Tämä lisää samalla myös metsän ekologista monimuotoisuutta. Samalla se erirakenteisena mahdollistaa peitteisyyden säilymisen ja metsän uudistuksen, ilman maanmuokkausta ja taimivaihetta. Erityisesti reittien läheisyydessä tulisi esimerkiksi harvennushakkuiden yhteydessä jättää muitakin puulajeja kuin mäntyä, esimerkiksi lehtipuita säästämällä voidaan parantaa alueen maisema-arvoa merkittävästi. (Björkqvist ym. 2011, 121 -122, 126)

Maastoon jäävät hakkutähteet voivat näkyä siellä vuosia häiriten reittien ja taukopaikkojen viihtyisyyttä ja maiseman visuaalista ilmettä. Reitit eivät myöskään saisi jäädä hakkuutähtien alle. Hakkuutähteet tulisikin poistaa reittien ja taukopaikkojen ympäristöstä. (Björkqvist ym. 2011, 121, 125)

2.3 Ulkoilu- ja maastoliikennereitit

Ulkoilureittien määrittely ei ole aina yksiselitteistä ja tapauskohtaisesti niitä on määritelty sekä luokiteltu eri tavoin. Karjalaisen ja Verheen mukaan ulkoilureitti voidaan lyhyesti määritellä seuraavasti. *”Ulkoilureitti on kartalle ja useimmiten myös maastoon merkitty reitti, joka tarjoaa pysyvästi käyttökelpoisen ja esteettömän kulkureitin sekä mielenkiintoisen ja viihtyisän ulkoiluympäristön”* (Karjalainen & Verhe 1995, 25). Kainuun luontomatkailun teemaohjelmassa samaa asiaa määritellään seuraavasti. *”Reiteillä tarkoitetaan tässä yhteydessä kaikkia eri liikuntamuodoilla kuljettavia, ulkoiluun liittyviä, maastoon merkittyjä kulkuväyliä taukopaikkoineen yms. liitännäisalueineen. Hyvä reitti*

on maastoon asiallisesti merkitty, luonto- ja kulttuuriympäristöltään vetovoimainen, käyttötarkoitukseensa sopiva ja teknisesti hyvin toteutettu, säännöllisesti huollettu kulkuväylä, joka palvelee matkailijoiden lisäksi myös paikallisen väestön tarpeita.” (Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 23)

Ulkoilureittejä on jaettu ominaisuuksiensa perusteella erilaisiin ryhmiin. Reitillä harrastettavan aktiviteetin mukaan ne voidaan jakaa esimerkiksi hiihto-, patikointi-, juoksu-, pyöräily-, maastopyöräily-, valjakko-, ratsastus- ja vesiretkeilyreitteihin sekä maastoliikennereitteihin, kuten moottorikelkka- ja mönkijäreitit. Monikäyttöreiteillä voidaan harrastaa useampia eri aktiviteetteja samana vuoden aikana, kuten maastopyöräilyä ja patikointia. Eri aktiviteetit voivat hyödyntää samaa uraa myös eri vuodenaikana, kuten reitti joka toimii kesäisin vaellusreitteinä ja talvisin koiravaljakkourana tai hiihtolatuna. Usein reitit jaetaan myös kesä- tai talvi-reiteiksi niillä eri vuodenaikoina tapahtuvan käytön mukaisesti. (Karjalainen & Verhe 1995, 25 -27, 31 -32; Jokimäki ym. 2007, 61 -62)

Aktiviteettien mukaisesti jaotellut voidaan jakaa myös lähireiteiksi, luontoreiteiksi, retkeilyreiteiksi sekä eräretkeilyreiteiksi. Tämä jaottelu pohjautuu reitin käyttötarkoitukseen, sen tarjoamaan elämykseen, saavutettavuuteen sekä siihen kuinka usein reittiä käytetään ja miten pitkiä matkoja sillä kuljetaan. Muodoltaan reitit ovat joko rengasreittejä tai kohteita toisiinsa yhdistäviä nauhareittejä. Rengasreitit voivat olla asteittain piteneviä rengasreittejä jolloin ne tarjoavat valittavaksi eripituisia vaihtoehtoja. Lähireitit sijaitsevat lähellä käyttäjiään ja niitä käytetään päivittäiseen ulkoiluun ja kuntoiluun. Lähireitit ovat usein muodoltaan ympyräreittejä tai liittyvät toisiinsa tai muihin reitteihin verkostomaisesti. Retkeily ja eräretkeilyreitit ovat lähireittejä pidempiä nauha- tai rengasreittejä. Ne sijaitsevat usein kauempana taajamista ja niiden käyttö ajoittuu viikonloppuihin ja loma-aikoihin. Eri kulkutavan ja pituuden mukaan jaotellut reitit voidaan jakaa ryhmiin myös reitin sisältämän teeman mukaan. Teemat voivat pohjautua paikalliseen kulttuuriin, historiaan tai luontoon. Teemat tuovat reiteille sisältöä ja lisäävät niiden vetovoimaisuutta. (Karjalainen & Verhe 1995, 26 -29, 31,37)

Reiteillä on tavallisesti levähdys- ja taukopaikkoja ja pisimmillä reiteillä myös mahdollisuus yöpymiseen. Ulkoilureittien lähtö- ja päätepisteet olisi hyvä sijaita ns. tukialuilla, jolloin reittejä myös käytetään enemmän. Tällaisia tukialueita ovat esimerkiksi erilaiset urheilu- ja ulkoilukeskukset sekä matkailupalvelujen alueet. Yhdistämällä tukialueita, palvelupisteitä sekä taaja-

mia toisiinsa reittien avulla, voidaan muodostaa reittipalveluverkosto. Paikalliset ulkoilu- ja maastoliikennereitit yhdistyvät usein myös laajempiin, kuntarajat, maakuntarajat ja jopa valtakunnan rajat ylittäviin reittikokonaisuuksiin. Tämän perusteella reitit voidaan luokitella myös paikallisiin, seudullisiin, valtakunnallisiin sekä kansainvälisiin reitteihin. (Karjalainen & Verhe 1995, 25 -26, 37)

2.4 Reittien käyttö

Suomalaisten suosimat liikunta- ja ulkoiluaktiviteetit ja niiden harrastusympäristöt

Suomalaisten suosimia liikunta- ja ulkoilumuotoja sekä suosituimpia aktiviteettien harrastamisympäristöjä on kartoitettu Luonnon virkistyskäytön inventointi -tutkimuksessa (LVVI 2 2010), kuntien ulkoiluolosuhteiden selvityksessä eli Sulka II -hankkeessa 2011 sekä Kansallisessa liikuntatutkimuksessa 2010. LVVI 2 – sekä Sulka II -tutkimuksista poiketen, Kansallinen liikuntatutkimus otti huomioon myös sisäliikuntapaikat ja sisäliikuntaharrastukset. Kaikkien tutkimusten tulokset antavat laadullisesti samansuuntaisia tuloksia, mutta määrälliset tulokset poikkeavat, varsinkin Kansallisen liikuntatutkimuksen osalta selvimmin kahdesta muusta tutkimuksesta. Syynä eroihin mahdollisesti ovat erilaiset tutkimusmenetelmät ja tilastointitavat.

LVVI 2 -tutkimuksen mukaan suomalaiset ulkoilevat noin 170 kertaa vuodessa ja keskimäärin kolme kertaa viikossa (LVVI 2 2010, 31). Tutkimuksessa ulkoilu jaettiin joko lähiulkoiluun tai luontomatkkaan. Lähiulkoiluksi ymmärrettiin sellainen ulkoilu, johon käytetty aika on ajallisesti korkeintaan yhden päivän mittainen ja se suoritetaan vakituisesta tai vapaa-ajan asunnosta pitäen. Luontomatalla tarkoitetaan ulkoilua, jossa yöpymispaikkana on jokin muu paikka kuin vakituinen asunto ja matkan pääasiallinen tarkoituksena ovat luonto- ja ulkoiluharrastukset. Vuosituhannen ensimmäisellä vuosikymmenellä lähiulkoilun osuus on hieman laskenut koko väestön osalta, mutta luontomatkojen määrä on lisääntynyt. Ulkoilun hienoisesta vähentymisestä huolimatta, suuri enemmistö, eli 95 % suomalaisista harrastaa lähiulkoilua. Luontomatkoja tekee 43 % suomalaista. (LVVI 2 2010, 31,39 – 40, 59)

Naiset ovat miehiä aktiivisempia harrastamaan lähiulkoilua, samoin ikääntyvä väestö ulkoilee lähialueilla nuorempiaan useammin. Pienillä paikkakunnilla varsinkin Itä- ja Pohjois-Suomessa ulkoillaan muuta maata innokkaammin. Luontomatkoja tekevät useimmin korkeasti koulutetut, nuoret keski-ikäiset ja ylemmät toimihenkilöt, jotka asuvat kaupungeissa. (LVVI 2 2010, 40)

Lähiulkoilu

Suomalaisten lähiulkoilusta yhdeksän kertaa kymmenestä suuntautuu alueille, joilla on metsää. Tämä osaltaan kertoo metsän olevan suomalaiselle vetovoimainen ulkoiluympäristö, mutta toisaalta Suomessa on metsää suhteellisen paljon ja usein myös ulkoiluun soveltuvat virkistysalueet ja ulkoilureitit ovat perustettu metsäalueille. Pohjois-Suomessa ulkoillaan valtion mailla enemmän kuin muualla Suomessa. Tämä on luonnollista, koska valtionmaita on Pohjois-Suomessa runsaasti ja vastaavasti valtion maanomistuksen osuus on Etelä-Suomessa vähäisempää. Kaupunkilaisten ulkoilukerroista suurin osa kohdentuu kuntien omistamille alueille. Kuntien omistamille alueille suuntautuvien ulkoilukertojen osuus on kuitenkin kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana myös maaseudulla. Suurin osa lähiulkoilusta suuntautuu alueelle, joka on kävellen saavutettavissa. Vain noin kymmenesosa lähiulkoilusta suuntautuu kohteeseen jonne matka ajoneuvolla kulkien kestää yli puolituntia ja alle puolen tunnin matkustamista vaativiin kohteisiin lähiulkoilukeroista suuntautuu noin neljännes. (LVVI 2 2010, 61 -62)

Verrattuna vuosikymmen aiemmin tehtyyn tutkimukseen LVVI 1 2001, suomalaisten lähiulkoiluun osallistuminen on lisääntynyt tai säilynyt ennallaan monien ulkoilumuotojen osalta. Tällaisia ulkoilumuotoja ovat esimerkiksi kävelylenkkeily, pyöräily ja maastohiihto. Sen sijaan joidenkin harrastettavien ulkoilutoimintojen vuotuisten suorituskerrojen määrä on laskenut. Tämän arveltiin johtuvan siitä, että aikaisemman 11 ulkoiluharrastuksen sijaan suomalaisilla on nyt 13 ulkoiluharrastusta ja suorituskerat ovat jakaantuneet useamman lajin osalle. Myös Kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan harrastettavien lajien määrä on kasvanut. Aikuisväestöstä kolme neljästä harrastaa useampaa kuin kahta lajia ja noin puolet kolmea tai useampaa lajia. Yli 800 000 suomalaista harrastaa vähintään neljää eri liikuntamuotoa. Myös liikuntaa vähintään neljä kertaa viikossa harrastavien määrä oli tutkimuksen mukaan lisääntynyt.

Ulkoilu- ja kuntoreiteillä harrastettavista lajeista eniten suosiota oli lisännyt juoksulenkkeily, jota yhä useampi harrastaa, vaikkakin sen keskimääräiset harrastuskerrat olivat vähentyneet. Juoksulenkkeilyyn osallistumisen suhteellinen osuus oli kymmenessä vuodessa lisääntynyt 94 %. Uutena lajina on tullut sauvakävely, jonka suosio on juoksulenkkeilyn kanssa lähes tasossa (osallistumisosuus 28 % / 39 krt./v). Patikointiin, erävaellukseen, maastopyöräilyyn sekä maastoratsastukseen ja koiravaljakkoajeluihin osallistuu yhä useampi suomalainen, vaikkakin vuotuisten suorituskertojen määrä on näiden harrastusten osalta pienentynyt. Rullaluistelun ja -hiihdon osallistumisaktiivisuus ja suorituskerrat ovat myös vähentyneet. Suunnistuksen osalta sekä osallistuminen että suorituskertojen määrä ovat lisääntyneet. Moottorikelkkailun osalta tutkimuksessa ei osallistumisaktiivisuuden suhteen esiintynyt muutoksia, mutta osallistumiskertojen määrä oli laskenut noin neljänneksellä. (LVVI 2 2010, 31,37, 41, 44 – 45, 56 -57; Kansallinen liikuntatutkimus 2010, 6 -8)

Kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan harrastettavista lajeista suosiotaan olivat selkeimmin nostaneet juoksu 29 % ja ratsastus 21 %, verrattuna edelliseen vuonna 2005 -2006 tehtyyn tutkimukseen. Vuodesta 1994 lähtien nouseva suunta on ollut mm. ratsastuksella, sauvakävelyllä, melonnalla sekä kiipeilyllä. (Kansallinen liikuntatutkimus 2010, 15 -17)

Ulkoilun suorituspaikat

Sulka II- tutkimuksen mukaan suomalaisten suosimia ulkoiluympäristöjä olivat kevyenliikenteenväylät 89,4 %, sekä ulkoilureittikäsitteen sisään mahtuvat kuntopolut ja – radat 75,5 %, hiihtoladut 69,8 %, luontopolut 56,6 % ja retkeilyreitit 40,9 %. Luonnonsuojelualueilla ulkoilee 26, 8 % suomalaisista ja laskettelurinteitä käyttää noin 18 %. Maastopyöräilyreittien käyttäjien osuus on 13 %, melontareittien 9,4 % sekä ratsastusreittejä käyttää 4 % suomalaisista. Myös kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan eniten käytettyjä liikuntapaikkoja olivat kevyenliikenteen väylät kuten jalkakäytävät ja pyörätiet 25 %, sekä rakennetut ulkoilureitit kuten pururadat, hoidetut ladut ja vaellusreitit 21 %. (Sulka II 2011, 13,15, 22 -23; Kansallinen liikuntatutkimus 2010, 14)

Luontomatka

Tavallisimmin luontomatka tehdään erilaisten harrastusten, kuten maastohiihdon, patikoinnin, laskettelun, veneilyn, retkeilyn, kalastuksen, metsästyksen, marjastuksen tai muun luontoharrastuksen sekä mökkeilyn takia. Luontomatka kestää keskimäärin 5 vrk ja keskimääräinen etäisyys kohteeseen on hieman alle 300 km. Alle kolmasosa matkoista suuntautuu kohteisiin, jonne on matkaa enintään 50 km. Sen sijaan valtionmaille suuntautuvien matkojen kohteista melkein puolet, ovat 500 km päässä tai kauempana. Eniten ajalliselta kestoltaan lyhyitä matkoja 1 – 2 vrk kohdistuu vapaa-ajan asuinnoille ja muissa kohteissa viipymä on pidempi eli 4- 7 vrk. Luontomatkoja tehdään ympärivuotisesti mutta kesällä tehdään enemmän ajallisesti lyhyitä luontomatkoja ja vastaavasti talvella pidempiä. (LVVI 2 2010, 64- 67)

Luontomatkan yöpymiskohteista tutkimus on tilastoinut ainoastaan vapaa-ajan asunnot, jonne matkoista suuntautuu kolmannes. Muina kohteina ovat mainittu valtion alueet, jonne matkoista suuntautuu 20 %, yksityismaat 28 % sekä kunnan alueet 19 %. Edellä mainitut pitävät sisällään matkailukeskukset sekä valtion retkeilyalueet, joita ei kuitenkaan ole yksilöity sen tarkemmin eikä kerrottu käytettyä majoittumismuotoa. Suomen rakennuskannasta 28 % on vapaa-ajan asuntoja. Kaksi kolmesta suomalaisesta viettää aikaansa vapaa-ajan asunolla ja runsaalla 40 prosentilla vapaa-ajan asunto on säännöllisesti käytettävissä. Sen määrittäminen kuinka suuri osa vapaa-ajan asunnoista sijaitsee matkailukeskusten alueella, on vaikeaa, koska esimerkiksi tilastokeskus ei rekisteröi alle kymmenen vuodepaikan majoitusyksiköitä. Osa vapaa-ajan asunnoista voi olla myös ns. kakkosasuntoja, joihin kytkeytyy kotiin liittyviä merkityksiä. Oleskelun vapaa-ajan asunolla nähdään lisäävään luontoon ja ulkoiluun liittyviä harrastuksia. (LVVI 2 2010, 52 -53, 64; Hasu ym. 2011,14)

Aktiviteettien harrastaminen matkailukeskusympäristössä.

Edellä esitellyt tutkimukset auttavat muodostamaan mielikuvaa siitä millaiset liikunta- ja ulkoilu muodot ovat suomalaisten suosiossa ja kuinka niiden suorituspaikkojen kysyntä suuntautuu arkisessa elinympäristössä. Kuitenkaan ne eivät välttämättä valota sitä, kuinka paljon arkiulkoilun aktiviteeteista siirtyy ihmisten tekemien luontomatkojen mukana suoraan matkailukeskusympäristöön. Matkailun on tulevaisuudessa kuitenkin arvioitu painottuvan entistä

enemmän juuri matkailukeskuksiin. Ne eivät anna myöskään vastausta siihen millaisia aktiviteetteja ulkomaalaiset matkailijat suosivat? Tulevaisuudessa myös ulkomaalaisten matkailijoiden osuuden arvellaan lisääntyvän, joten matkailukeskusympäristössä aktiviteettien tarjonnassa lienee tämän huomioiminen vähintään aiheellista. Miten paikkansa pitäviä ovat yleistävät näkemykset, joiden mukaan matkailijan, elinkeinoelämän ja paikallisten asukkaiden tarpeet eivät juuri poikkeaisi toistaan? Esimerkiksi Sieväsen mukaan kysynnän kohdentumista alueellisesti ja luontomatkailun eri alueille tulisi tarkentaa. Hän ei näe kysyntää kuvaavien erilaisten mittareiden ja tunnuslukujen olevan keskenään yhteensopivia ja vertailukelpoisia ja näkeekin niissä kehittämisen varaa. (LVVI 2 2010, 7; Rautiainen 2003, 34; Jokimäki ym. 2007, 22; Sievänen 2010, 14)

Mahdollisen suoran vertailukelpoisuuden puutteista huolimatta seuraavaksi esitellään kuitenkin kahden eri tutkimuksen tuloksia. Metlan tekemä tutkimus kohdentuu Lapin matkailukeskusten asiakkaisiin ja Mek:n tutkimus ulkomaalaisiin kohderyhmiin.

Metsäntutkimuslaitoksen vuonna 2011 julkistamassa tutkimuksessa tiedusteltiin Lapin matkailukeskusten asiakkailta tärkeimmiksi koettuja ulkoiluharrasteita kolmen eri matkailusesonin ajankohtana eli vuodevaihteessa, kevättalvella ja syksyllä. Talvikuukausina noin kaksi kolmasosaa vastaajista piti murtomaahiihtoa ja rinnelajeja tärkeimpinä aktiviteetteina n. 60 - 70 %. Samaa suosiota nauttivat syksyn sesonkina patikointi ja retkeily 70 %. Kävelylenkkeilyn suosio oli kevättalvea lukuun ottamatta lähes samalla tasolla edellisten kanssa, mutta silloinkin sitä harrasti lähes puolet vastaajista eli 45 %. Maisemien tarkkailu 60 % ja luonnonkatselu 40 %, koettiin tärkeimmäksi syksyisin. Muina ajankohtina näiden tärkeys pieneni 10 - 15 %. (Hasu ym. 2011, 28)

Vertaamalla tuloksia arkiulkoilua ja liikuntaa koskeviin tutkimuksiin, on havaittavissa, että talvisin maastohiihdon ja rinnelajien harrastaminen lisäävät selkeästi suosiota matkailukeskusten alueella verrattuna arkiympäristöön. Myös syksyllä patikointi ja retkeily toteuttavat saman ilmiön. Arkisessa elinympäristössä suurta suosiota nauttiva kävelylenkkeily kuitenkin pitää melko hyvin pintansa myös matkailukeskusympäristössä.

Moottorikelkkailua vuoden vaihteessa piti tärkeänä hieman alle 15 %, mutta kevättalvella yli 20%. Moottorikelkkailu olisi myös laji, joka tämän perusteella houkuttelisi harrastajia matkailukeskusympäristöön, koska koko väestöä käsittävissä tutkimuksissa lajin harrastajien osuus on noin 10 %. Pyöräilyn osuudeksi on mainittu runsaat 10 %, joka jää huomattavasti alle LVVI 2 – tutkimuksen 55 %. Toisaalta luku vastaa Sulka II -hankkeen tulosta, jonka vastaa- jista 13 % ilmoitti käyttävänsä maastopyöräilyreittejä ulkoiluympäristönä. Ratsastuksen, lumikenkäkävelyn sekä poro- ja koiravaljakkosafarien osalta ei ole olemassa yhtä selkeästi havaittavia eroja. Ratsastus on kuitenkin laji, jonka jo aiemmin todettiin kasvattaneen suosio- taan tasaisesti vuosien varrella. (Hasu ym. 2011, 28)

Erot lajien harrastamisen suosiossa matkailukeskusten normaalin asuin ympäristön välillä voi johtua seuraavista syistä. Matkailukeskusten alueella on joidenkin lajien harrastamiselle pa- remmat olosuhteet kuin asuin ympäristöissä. Rinnelajien osalta tämä vaikuttaa ilmiselvältä. Toisaalta sellaiset ihmiset, jotka harrastavat aktiivisesti jotain tiettyä lajia normaaliaikoina, saattavat valita lomakohteensa sen perusteella, missä voivat omistautua harrastukselleen. Talvilajien osalta myös Lapin lumivarmat olosuhteet vetävät vähälumisemmän Etelä-Suomen matkailijoita.

Kansainvälinen luontomatkailututkimus

Matkailun edistämiskeskuksen kansainvälisessä luontomatkailututkimuksessa (2010), kartoit- tettiin luontomatkailuaktiiviteettien potentiaalisia asiakasryhmiä. Kohderyhminä olivat pyöräi- lyä, vaellusta, melontaa, luonnontarkkailua sekä kalastusta harrastavia henkilöitä Saksasta, Ranskasta, Venäjältä, Hollanista sekä Iso-Britanniasta. Tutkimusmenetelminä olivat puhelin- haastattelut ja Web-paneelit ja vastauksia saatiin lähes 3400 henkilöltä. Vastaajien osuus ja- kaantui suhteellisen tasaisesti kohdemaiden kesken.

Koko aineisto huomioiden suosituin aktiviteetti oli pyöräily, jota harrasti 60 % vastaajista. Aktiivisimpia pyöräilijöitä olivat hollantilaiset (81 %) ja saksalaiset (75 %). Vaelluksen harras- tajia oli (33 %) ja melonnan harrastajia 13 % koko populaatiosta. Vaellus oli ranskalaisten suosiossa (62 %). Toiseksi eniten vaelluksen harrastajia oli briteissä (45 %). Saksalaisista reilu kolmannes oli kiinnostunut vaelluksesta ja hollantilaisista vain joka kahdeksas vastaaja. Venä-

läiset eivät olleet vaelluksesta juurikaan kiinnostuneita. Venäläiset olivat sen sijaan selvästi muita kiinnostuneempia melonnasta (27 %), josta ranskalaiset olivat vähiten kiinnostuneita (1,5 %). Muiden kansallisuuksien kiinnostus melontaa kohtaan vaihteli 10 -15 % välillä. Luonnossa tapahtuvasta eläinten ja lintujen tarkkailusta oltiin kiinnostuneita erityisesti Ranskassa ja Iso-Britanniassa, mutta jossain määrin Myös Saksassa ja Hollanissa. Venäläiset eivät olleet puolestaan kokeneet viimeksi mainittua aktiviteettia kovinkaan vetovoimaisena. (Kansainvälinen luontomatkailututkimus 2010, 4, 7-9)

2.5 Reittien käyttöön vaikuttavat tekijät

Reittien suunnittelun, kehittämisen ja ylläpidon kannalta on hyvä tietää niitä tekijöitä, joiden perusteella ihmiset käyttävät reittejä ja hakeutuvat niille. Motivaatiotekijät määrittävät reittien käyttöä ja reittimuotojen valintaa. Vetovoimatekijät houkuttavat käyttämään reittejä sekä määrittävät sen, mikä reitti valitaan tarjolla olevista vaihtoehdoista. On myös tunnettava niitä tekijöitä, jotka heikentävät reitin vetovoimaisuutta ja käyttöä, jotta niitä osattaisiin välttää reitin elinkaaren eri vaiheissa.

Reittien käytön motiivina on mainittu arjesta irtautuminen, kunnan kohottaminen, luonnon rauhan etsintä ja luonnon kokeminen, rentoutuminen sekä uudet elämykset ja kokemukset. Myös sosiaalisten kontaktien luominen tai omien rajojen fyysinen kokeileminen voivat olla motiivina reittien käyttöön. Reiteiltä voidaan luontokokemusten ja fyysisten ponnistelujen lisäksi etsiä myös henkistä arvoisältöä, joita voivat olla itsensä löytäminen, itsensä tunte muksen syventäminen ja kasvaminen ihmisenä. (Karjalainen & Verhe 1995, 45; Ristolainen 2006, 40; Kainuun luontomatkailun teemanohjelma 2007, 36)

Luonto ja sen synnyttämät elämykset usein korostuvat reittien käyttäjien arvomaailmassa keskeisenä vetovoimatekijänä. Luonto on tärkeä elementti reittien käyttäjälle, tapahtuupa reitillä liikkuminen sitten lomamatkan yhteydessä tai kotoisessa arkiympäristössä. Tätä kuvaa jo aiemmin esillä ollut LVVI 2 – tutkimukseen pohjautuva tieto, jonka mukaan yhdeksän kymmenestä suomalaisesta suuntaa ulkoilukäyntinsä metsäiselle alueelle. Luonnon ohella tärkeitä vetovoimatekijöitä ovat reittien infrastruktuuri sekä siellä tarjottavat ohjelmapalvelut. Toi-

minnan kautta on mahdollisuus saada yhteys luontoon. Reitin varrella olevat taukopaikat ovat tärkeitä luontoon liittyvien elämysten kokemisen kannalta. Elämykseen syntyyn liittyvät merkitykset muodostuvat juuri taukopaikoilla, jossa pysähdytään ja on aikaa tarkkailla ympäröivää luontoa. Taukopaikoilla on mahdollisuus muodostaa sosiaalisia kontakteja toisiin reittien käyttäjiin ja vaihtaa kokemuksia sekä kuunnella oppaan kertomia tarinoita. Reitti itsessään voi toimia vetovoimatekijänä sellaisille harrastuksille kuten ratsastus tai moottorikelkkailu mahdollistaessaan aktiviteetin toteuttamisen. (LVVI 2 2010, 62; Karjalainen & Verhe 1995,55; Rantala 2011, 94; Räsänen & Saari 2011, 4)

Maiseman merkitys reittien käyttöön liittyvänä tekijänä

Ulkoilija haluaa reittiympäristön sijaitsevan kauniissa, tasapainoisissa ja vaihtelevissa maisemissa. Maisemaan liittyviä vetovoimatekijöitä voivat olla erilaiset arvokkaat luontokohteet, historiaan ja kulttuuriin kytkeytyvät tekijät ja nähtävyydet, erikoiset luonnonmuodostumat kuten hiidenkirnut, korkeusvaihtelut sekä vesistöt. Kuitenkin ihmiset havaitsevat ja kokevat maiseman kukin omalla tavallaan. Luonnosta vieraantuneelle ihmiselle kokemus erämaasta saattaa muodostua ympäristössä, jota kokenut luonnossa liikkuja pitää lähimetsänä. Havaintojen ja elämysten syntyyn osallistuvat ihmisen kaikki aistit kokonaisvaltaisesti. Lopullisen elämyksen muodostumiseen vaikuttavat myös aiemmat kokemukset, arvot, asenteet sekä sosiokulttuurinen tausta. Maisemaan liittyvät arvostukset voivat vaihdella myös vuoden aikojen mukaan. Esimerkiksi ulkomaalaisten matkailijoiden on todettu talvella arvostavan avaria ja vähäpuustoisia kaukomaisemia, mutta sen sijaan kesällä he arvostavat enemmän runsaspuustoisia suljettuja metsämaisemia. (Karjalainen & Verhe 1995, 45, 55; Räsänen & Saari 2011, 4; Rantala 2011, 78 -79, 84)

Maiseman merkitys voi myös vaihdella harrastettavan aktiviteetin ja sen taustalla olevien motiivien myötä. Levin ja Pallaksen matkailukeskuksen asiakkaisiin kohdentuvan tutkimuksen mukaan vaeltamisen tärkeimpiä motiiveja olivat rentoutuminen, kunnon kohentaminen, omien rajojen kokeileminen sekä luonnon kauneuden ihaileminen, hiljaisuudesta nauttiminen, luonnon tarkkaileminen ja mahdollisuus kokea yhteen kuluvuutta luonnon kanssa. Hiihtäjillä motivaatiotekijöistä tärkeimpiä olivat kunnon kohentaminen ja rentoutuminen sekä luonnon kauneuden ihaileminen ja hiljaisuudesta nauttiminen. Moottorikelkkailussa tärkein

motiivi oli vauhdin hurman kokeminen. (Karjalainen & Verhe 1995, 45; Järviluoma 2006, 152 -157)

Muut reittien käyttöön vaikuttavat tekijät

Ulkoilureittien valintaan vaikuttavat olennaisesti sellaiset tekijät kuin reittien kunto ja turvallisuus sekä saatavissa oleva tieto reittien kunnosta ja sijainnista. Reittien käyttäjä odottaa, että reiteillä on hyvät opasteet ja viitoitukset. Myös reittien saavutettavuus on merkityksellinen ulkoilureittien käyttöön vaikuttava tekijä. Vastaavasti ulkoilualueiden vaikeakulkuisuus, huono saavutettavuus tai turvallisuus puutteet rajoittavat ulkoilureittien käyttöä. Reittien käyttäjät toivovat tietoa reittien pituudesta ja vaativuustasosta, ja sitä olisi oltava saavissa etukäteen sekä myös itse kohteissa. Saavutettavuuden, esteettömyyden ja turvallisuuden merkitys korostuu tulevaisuudessa väestön ikääntymisen myötä. (Sulka II 2011, 24,27 -28,51,54; LVVI 2 2010, 77)

2.6 Reittien suunnittelijat, toteuttajat ja ylläpitäjät

Reittien suunnittelusta, toteutuksesta ja ylläpidosta vastaavat tavallisimmin kunnat omistamallaan mailla sekä metsähallituksen luontopalvelut valtion omistamalla mailla. Kuntien sisällä yleisvastuu reiteistä on kunnan hallituksella. Käytännön suunnittelu, toteutus ja ylläpito on voinut jakaantua eri hallintokuntien kesken kunnasta riippuen. Yleisimmin reiteistä vastaavat tekninen -, liikunta-, puisto-, tai ympäristötoimi. Suuremmilla paikkakunnilla vastuu ylläpidosta voi olla myös kunnallisilla liikelaitoksilla tai yksityisen sektorien toimijoilla. Pienissä kunnissa myös kolmannella sektorilla on usein merkittävä rooli reittien kunnossapitoon liittyvissä asioissa. Nykyisin myös matkailu- ja virkistysalueyhdistykset ovat usein merkittäviä toimijoita reittien kehittämiseen ja ylläpitämiseen liittyvissä asioissa. (Karjalainen & Verhe 1995, 41 -43,71,83; Suomen Latu 2012, 29,38)

Reittien toteuttaminen ja rahoitus

Reittien rakentamiseen on pääsääntöisesti käytetty erilaisia hankerahoituksen muotoja. Reittien käyttäjien ja matkailuelinkeinon vaatimukset sekä mahdollisuus saada hankkeille EU: tukea, ovat voineet kannustaa kuntia uusiin hankkeisiin. Hankkeiden toteutumisen vastuu reittien huollosta ja ylläpidosta on jäänyt reitin haltijalle eli usein kunnille, joiden resurssit ovat voineet olla riittämättömiä tähän tehtävään lisääntyneiden reittikilometrien myötä. Erityisesti pienten kuntien taloustilanne on ollut vuosikaudet heikko ja rahat reittien ylläpitoon voivat juuri ja juuri riittää. Mutta edes jo olemassa olevien reittien kehittämiseen ja kunnostamiseen rahaa ei aina liikene. (Rautiainen 2003, 33; Suomen latu 2012, 29- 30; Karjalainen & Verhe 1995, 84 -85)

Huollon ja ylläpidon järjestäminen

Reittien ylläpidossa ja huollossa on usein puutteita ja ongelmia. Tämä johtuu lähinnä kuntien niukoista resursseista. Kunnilla ei ole käytössä juridisia keinoja periä maksuja reittien käytöstä. Tähän vaikuttaa mm. se että reitillä liikkuminen pääsääntöisesti sisältyy jokamiehenoikeuksiin ja toisekseen reitit on rakennettu julkisella rahoituksella yleishyödyllisiin tarkoituksiin. Ylläpitokustannusten kattamiseksi on pyritty perustamaan pooleja, joissa huollon kustannusten rahoittamiseen osallistuisi muitakin tahoja kuin kunta. Suurimpien matkailukeskusten yhteydessä poolitoiminta on kehittyneempää, koska siellä alueen yrittäjien on helpompi mieltää reiteistä omalle toiminnalle koitua hyöty. Hyöty on kuitenkin vaikeasti osoitettavissa täsmällisinä euromääräisinä lukuina, joten joillakin alueilla poolitoiminta ei ole yrityksistä huolimatta lähtenyt tyydyttävällä tavalla käyntiin. (Karjalainen & Verhe 1995, 83 – 84; Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 24)

2.7 Reittioikeuksien hankkiminen

Kunta voi perustaa ulkoilureitin omille maille, yksityismaille tai valtion maille. Ulkoilulain (1§) mukaan ulkoilureittiä varten kiinteistöstä tulee luovuttaa alue ulkoilureittiä varten jos reitin linjaaminen sen kautta on tärkeää yleisen ulkoilutoiminnan kannalta eikä siitä aiheudu

kiinteistölle huomattavaa haittaa. Muulle kuin kunnan maalle reittiä perustettaessa kunnan täytyy hankkia oikeus reittiin. Reittioikeuden hankkimisen muotoina voivat tulla kysymykseen: Reitin perustaminen sopimuksella, ulkoilureittitoimitus, ulkoilureittitoimitus maanomistajien kanssa tehtyjen sopimusten perusteella, ulkoilureittitoimitus ulkoilureittisuunnitelman ja Ely -keskuksen päätöksen perusteella (ulkoilulain mukainen reittitoimitus), ulkoilureittitoimitus suoraan kaavaan merkityn reitin perusteella.

Maanomistajia tulisi kuulla suunnitellun reittilinjauksen osalta ja reittioikeuksien selvittäminen on hyvä aloittaa varhaisessa vaiheessa, koska esimerkiksi maanomistajien vastustuksen vuoksi reitin suunniteltua linjausta voi joutua muuttamaan. Poronhoitoalueella on hyvä olla yhteyksissä myös paikallisen paliskunnan edustajiin porojen talvilaidun ja vasomisalueiden selvittämiseksi. Näin tulisi toimia varsinkin moottorikelkkareittien tai -urien linjaamisen yhteydessä.

Kokemusten mukaan maanomistajat voivat suhtautua reittiin hyvinkin myönteisesti esimerkiksi sen vuoksi, että alueella tapahtuva jokamieskäyttö keskittyy merkitylle reitille. Vapaaehtoisuuden perustuvaan sopimusmenettelyä maanomistajan ja reitin toteuttajan kanssa tai edellisten väliseen sopimukseen perustuvaa reittitoimitusta pidetään usein suositeltavampana menettelynä, kuin eriasteisiin pakkoihin perustuvia toimenpiteitä. Molempien sopijaosapuolten etujen turvaamiseksi sopimukseen tulee kirjata kumpaakin osapuolta sitovat oikeudet sekä velvollisuudet. Reittisopimusten laatimisessa tulee käyttää valmista sopimus pohjaa, jota on saatavissa esimerkiksi Suomen kuntaliitolta ja Suomen ladulta. Reittisopimukset tulisi laatia riittävän pitkälle aikavälille (30 v), että varmistetaan niihin sijoitettujen investointien mielekkyys ja reittiympäristöön kytkeytyvän yritystoiminnan kehittymisen edellytykset. Sopimus tulisi myös pyrkiä viemään kiinnitys- ja lainhuutorekisteriin. (Karjalainen & Verhe 1995, 80 - 83; Hemmi 2005, 510 -512; Rautiainen 2003, 44 -47; Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet 2002, 2 -3)

Reittitoimitus on suositeltavaa tehdä esimerkiksi silloin, kun reitille halutaan pysyvyyttä, parempi suoja muuta maankäyttöä vastaan, reittiä ei voida linjata tarkoituksenmukaisella tavalla maanomistajien vastustuksen vuoksi tai ulkoilumahdollisuuksien lisäämiseen syntyy paineita kuten kasvavissa asutus- ja matkailukeskuksissa. Kainuun luontomatkailun teemaohjelma suosittelee erityisesti raskasta rakentamista vaativien moottorikelkka- ja latu-urien pysyvyy-

den varmistamista reittitoimitusten avulla. Sulka II – hankkeessa tehtyjen selvitysten pohjalta suositellaan reittitoimituksia niissäkin tapauksissa, mikäli pienikin osa maanomistajista vastustaa reitin linjaamista. Yksityiseen maanomistukseen kajoavana reittitoimitukset ovat tekijä, joka saa maanomistajat useinkin vastustamaan toimituksia ja on omiaan synnyttämään reittien vastaisia asenteita. Prosessina toimitukset ovat myös hitaita ja kustannuksiltaan kalliita.

Ennen kuin ulkoilureittitoimitus voidaan tehdä, on reitille laadittava ulkoilureittisuunnitelma ja sille haettava vahvistus Ely -keskukselta. Ulkoilulain mukaan suunnitelmassa tulee näkyä reitin linjaus ja käyttömuoto, kiinteistöt, joiden kautta reitti kulkee sekä reitin liitännäisrakenteet sillä tarkkuudella, että ne voidaan suunnitelman perusteella merkitä maastoon. Reittitoimitus kaavaan merkityn reitin perusteella eroaa ulkoilureittisuunnitelmaan perustuvan ja Ely -keskuksen päätöksen perusteella tehtävään menettelyyn siten että, kaavaan merkityn reitin toimitusmenettely ei vaadi Ely -keskuksen hyväksymää ulkoilureittisuunnitelmaa eikä päätöstä. Reitti voidaan myös perustaa vaikka sitä ei olisi osoitettu kaavassa jo aiemmin mainituin edellytyksin ja menettelytavoin. (Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet 2002, 2 -3; Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 22, 24; Sulka II 2011, 37)

Moottorikelkkaura perustetaan maaston reitin pitäjän sekä maanomistajan keskinäisin sopimuksin. Moottorikelkkailureitin perustamiseen reittitoimituksessa vaaditaan kunnan ympäristösuojeluviranomaisen hyväksymä reittisuunnitelma tai maanomistajan ja reitinpitäjän välinen kirjallinen sopimus. Maastoliikennelain kohdassa 16 § esitetään moottorikelkkailureitin perustamisen liittyviä oikeuksia ja rajoituksia.

”Moottorikelkkailureittiä ei saa perustaa, jos sen käyttämisestä aiheutuisi luonnolle tai muulle ympäristölle, luontaiselinkeinoille, maa- ja metsätaloudelle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle huomattavaa haittaa.”

”Moottorikelkkailureitti voidaan perustaa riippumatta maa-alueen tai vesialueen omistajan tai haltijan suostumuksesta, jos reitin perustaminen on tarpeen yleisen kulkuyhteyden luomiseksi tai yleisen virkistyskäytön kannalta eikä reitistä aiheudu maa-alueen omistajalle tai haltijalle eikä poronboidille huomattavaa haittaa.”

Lain esittämät rajoitteet ja oikeudet moottorikelkkailureitin perustamiseen ovat osittain päällekkäisiä esimerkiksi yleisen edun ja virkistyskäytön osalta. Näiden osalta on olemassa riski tulkinnallisiin erimielisyyksiin esimerkiksi matkailukeskusten alueilla ja ympäristöissä, jotka

sisältävät useita erilaisia toimintoja ja useampia maanomistajia. (Maastoliikennelaki, 14§, 15§, 16§, 17§, 18§, 19§; Ulkoilulaki, 1§, 2§)

2.8 Tulevaisuuden näkymiä

Suomen matkailustrategiassa vuoteen 2020, ympäristötietoisuuden korostuminen, asiakasryhmien pirstaloituminen ja internetin merkityksen kasvu on mainittu voimistuneina matkailuun vaikuttavina trendeinä. Asiakkaiden ympäristötietoisuuden voimistuminen korostaa maisemallisten arvojen huomioimista matkailuelinkeinoissa. Asiakasryhmien jakaantuminen entistä useampiin segmentteihin vaatii tuotteiden ja palvelujen tarjoajilta herkkyyttä tunnistaa näiden kohderyhmien eriytyneitä tarpeita. Internetin käytön lisääntymisen myötä kuluttajat etsivät itsenäisesti matkakohteita ja myös järjestävät niitä. Sosiaalisen median myötä tuotteista ja palveluista on mahdollisuus tehdä nopeita vertaisarvioita. Palvelujen ja tuotteiden laadun muutokset leviävät mainittuja kanavia pitkin reaaliaikaisesti ja ohjaavat kuluttajien käyttäytymistä. (Suomen matkailustrategia 2006)

Tulevaisuuden osalta pidetään todennäköisenä sitä, että matkailu entisestäänkin keskittyy suuriin matkailukeskuksiin, jotka tiiviine keskustoineen ja sen sisältämine palveluineen ja ravintoloineen muistuttaa yhä enemmän toisiaan. Tämän ei kuitenkaan nähdä vähentävän paikalliskulttuurin ja paikallisen luonnon merkitystä matkailun vetovoimatekijänä. Luontomat- kailun ja sen sisältämän elämyksellisyyden merkitys tulee lisääntymään.

Elämäntyylien ja lajitrendien muutokset sekä erilaisten valintojen kautta syntyvät uudet lajit ja ulkoilutottumukset, asettavat uusia vaatimuksia ulkoilu- ja virkistysolosuhteille. Erilaisten aktiviteetit ja käyttäjäryhmät huomioivat reittimuodot mahdollistavat vastaamisen muuttuviin tarpeisiin. Perinteiset lajit kuten kävely, maastohiihto, pyöräily sekä rinnelajit säilyttävät merkityksellisyytensä suomalaisten harrastamina ulkoilumuotoina. Tulevaisuudessa kasvua kohdistuu mahdollisesti ratsastukseen, maastopyöräilyyn sekä melontaan. Tähän vaikuttaa myös se että näiden lajien olosuhteiden kehittämisen ja markkinoinnin eteen on tehty työtä viime vuosina. Mainittujen lajien osalta markkinointia on kohdistettu myös ulkomaalaisiin kohde-

ryhmiin. Ulkomaalaisten osuus luonto- ja ulkoiluaktiviteettien käyttäjinä kasvaa lisääntyvän matkailun myötä.

Mahdollisen ilmaston muutoksen myötä talvilajeille voidaan rakentaa keinotekoisia olosuhteita, kuten hiihtoputkia. Toisaalta yhtenä mahdollisuutena nähdään harrastajien ja aktiviteettien sopeutuvan muuttuvien olosuhteiden myötä. Hiihtäjistä kuitenkin vain viidennes olisi valmis hiihtämään tekolumiladulla ja ainoastaan kymmenesosa olisi valmis siirtämään harrastuksensa hiihtoputkiin. Keinotekoisiiin olosuhteisiin sopeutujia on eniten aktiivisten harrastajien parissa. Satunnaisesti hiihtoa harrastavat ovat valmiimpia vaihtamaan lajia olosuhteiden muuttuessa. (Jokimäki ym. 2007, 22; Sulka II 2011, 32 -33, 66; LVVI 2 2010, 99)

3 ULKOILUREITTIEN SUUNNITTELU

Kukin reittimuoto käyttötarkoituksinen ja käyttäjäryhmineen jo itsessään asettaa omat vaatimukset maapohjan rakenteelle, reitin linjaukselle ja mitoitukselle, joten nämä tekijät on oltava selvillä ennen reitin linjauksen suunnittelua. Ulkoilureitti voi ulottua useille maankäytön tavoitteiltaan erilaisille alueille. Hankkeessa mukana olevat ryhmittymät voivat asettaa reitin perustamiselle ja linjaamiselle jo lähtökohtaisesti erilaisia tavoitteita. Erilaisten intressiryhmien asettamat tavoitteet jonkin alueen reittimuotojen osalta, eivät aina ole ristiriidattomia. Tämän vuoksi on tärkeää olla tiiviissä vuorovaikutuksessa suunnittelun alkuvaiheesta alkaen kaikkien niiden osapuolten kanssa, joita reittihanke tulee koskettamaan. Suunnittelussa on otettava huomioon myös muut alueelle kohdentuvat suunnitelmat ja hankkeet. Reittien suunnittelu aloitetaan suunnittelualueen rajaamisella, reittitarpeen määrittämisellä ja suunnittelualueen taustatietojen keräämisellä. Näiden pohjalta edetään reittienlinjauksen suunnitteluun ja vaihtoehtojen tarkasteluun.

3.1 Reittitarpeen määrittäminen

Reittien suunnittelun yleisiin periaatteisiin kuuluu, että reittejä rakennetaan vain tarpeeseen. Tarpeeseen vaikuttaa suunnittelualueen vaikutuspiirissä olevan paikallisen väestön ja matkailijoiden määrä ja heidän tarpeensa sekä sijainti. Reitin tarve voi liittyä luonnonsuojeluun, lisääntyneeseen matkailukäyttöön tai paikallisten asukkaiden ulkoilutarpeiden mahdollistamiseen. Tietysti nämä kaikki mainitut kehittämistarpeet voivat olla vaikuttamassa alueella samanaikaisesti. Todellisen tarpeen selvittämistä pidetään tärkeänä, että voidaan suunnitella sellaisia reittimuotoja, joilla on kysyntää. Ennen suunnittelun aloittamista tulisikin selvittää reittien tarve myös reittimuodoittain, sen luonteen ja tarkoituksen vaatimalla tavalla, huomioiden käyttäjäkohderyhmät tarpeineen. Näitä kohderyhmiä voivat olla esimerkiksi kävelijät, hiihtäjät, kelkkailijat, ratsastajat, vanhuksat ja liikuntarajoitteiset. (Ulkoilureittien suunnittelun ja toteutuksen periaatteet 2002, 1; Hemmi 2005, 511; Karjalainen & Verhe 1995, 71)

Reittien pituus ja mahdollisen reittiverkoston tiheys voidaan määrittää myös arvioitun tulevan käytön perusteella. Matkailukeskusten läheisyydessä olemassa olevaan reittitarpeeseen vaikuttavat mm. olemassa oleva palvelutarjonta ja suunnitteilla oleva palvelutarjonta. Sellaisilakin alueilla, joissa jo on ennestään reittejä, voi tiedossa oleva tulevan käytön lisääntyminen synnyttää tarpeen reittien kehittämiseksi. Käytön määrän tulevaisuudessa voi ennakoida lisääntyvän, jos alueelle on tulossa uusia asuinalueita tai matkailuun liittyviä majoituspalveluja. Myös reittien sisältö ja vetovoimatekijät lisäävät käytön määrää. Edellisten pohjaksi matkailualan yrittäjät ovat voineet tehdä asiakaskyselyjä tai ainakin keränneet asiakaspalautetta jossain muodossa. Master Plan -suunnittelussa asetetaan konkreettisia tavoitteita ja toimenpiteitä kehittämisen pohjaksi. Tämä edellyttää että jo suunnittelun alkuvaiheessa osallistetaan keskeisiä toimijoita ja sidosryhmiä mukaan suunnitteluprosessiin ja huomioidaan heidän tarpeitaan. Reittien ja niiden kehittämistarpeiden määrittämiseksi voidaan tehdä kyselytutkimus potentiaalisille käyttäjille tai vaihtoehtoisesti haastatella erilaisia reitteihin kytkeytyviä asiantuntijatahoja. (Ulkoilureittien suunnittelun ja toteutuksen periaatteet 2002, 1; Hemmi 2005, 508,511; Karjalainen & Verhe 1995, 69; Räsänen & Saari 2011, 8)

3.2 Reittilinjausten suunnittelu

Suunnittelualueen rajaamisen jälkeen kootaan alueen taustatietoja luonnonoloista, kulttuurikohteista, maanomistusoloista, maankäytön muodoista ja siihen liittyvistä suunnitelmista, matkailu- ja majoituspalveluista, liikenneyhteyksistä, olemassa olevasta reitistöstä, muista mahdollista reittisuunniteluun vaikuttavista hankkeista, suunniteltavien reittimuotojen pääaisallisesta kulkutavasta ja käyttäjäryhmistä, reiteille soveltuvista alueista, sekä mahdollisista rajoituksista. (Karjalainen & Verhe 1995, 73 -75)

Reittien linjaaminen

Reittien linjausten tulisi kulkea mielenkiintoisten ja vetovoimaisten luonto- ja kulttuurikohteiden kautta. Tällaiset kohteet tarjoavat mahdollisuuden elämysten kokemiseen reitin käyttäjille. Näitä voivat olla esimerkiksi erilaiset maisematilat ja näköalat sekä kulttuurihistoriallisesti kiinnostavat kohteet. Myös korkeusvaihtelut ja vesistöt lisäävät reittien vetovoimaisuut-

ta. Reitin tulisi myös kulkea olemassa olevien palvelupisteiden ja tukialueiden kautta mikäli niitä on reittiympäristössä. Pyrkimyksenä tulisi olla mahdollisuuksien mukaan hyödyntää valmiina maastossa olevia polkuja ja muita sinne muodostuneita kulku-uria. Linjauksen rajoittavina tekijöinä voivat olla muut maankäytön varaukset, reittimuodolle soveltumaton maapohja, maisemallisesti epäesteettiset kohdat sekä herkäät luontokohteet. Myös maaston kulkukelpoisuus tulee ottaa huomioon. Kulkukelpoisuuteen vaikuttavat mm. rakennettu ympäristö, vesistöt, suuret korkeusvaihtelut, jyrkänteet, alueella suoritettut metsänhoitotoimet, kasvillisuus sekä maaperän laatu. Kulkukelpoisuutta voidaan parantaa erilaisten rakenteiden kuten siltojen ja pitkospuiden avulla. Itsetarkoituksellisesti näin ei kuitenkaan kannata tehdä, koska niiden rakentaminen on suhteellisen kallista ja ennen pitkään rakenteita täytyy huoltaa, kunnostaa ja lopulta myös uusia. (Jokimäki ym. 2007, 63; Karjalainen & Verhe 1995, 49, 51, 55 -57, 60 -61, 65, 75 -78)

3.3 Reittien suunnittelu matkailukeskusten alueelle

Taajama-alueelle lähiulkoiluun suunniteltavan reitin lähtökohdat ovat erilaiset kuin taajaman ulkopuolella sijaitsevan retkeilyreitin. Matkailukeskusten yhdyskuntarakenne kaavoituksineen, tiestöineen, rakennuksineen ja reitistöineen muistuttaa paljolti koostaan riippuen joko kaupunki- tai kuntataajamaa. Tällaisten keskusten syntyyn on ollut vaikuttamassa ns. keskittämisisideologia, jossa matkailua keskitetään matkailukeskuksiin ja samalla niiden yhdyskuntarakennetta tiivistetään. Tiiviin keskustan rakentamista perustellaan luonnonsuojelullisilla teki- jöillä. Silloin rakentamisen alle ei jää niin paljon luontoympäristöä ja se puolestaan mahdollistaa luontoaktiiviteettien harrastamisen aivan keskuksen lähituntumassa. Tiiviin ydinkeskustan etuina nähdään myös olevan se, että auton liikkuminen alueella mahdollistuu. Tiiviin keskustan nähdään myös parantavan matkailupalvelujen saavutettavuutta sekä yritystoiminnan kannattavuutta. Alueen virkistyspalvelu- ja reitistöinfrastruktuuri voi kuitenkin ulottua toiminnallisesti laajemmalle alueelle kuin vastaavan kokoisessa asutustaajamassa. Reiteille kohdistuu myös suuremmat käyttöpaineet koska reiteillä harrastettavat aktiviteetit voivat olla tärkein tai yksi tärkeimmistä syistä alueelle saapuvien ihmisten keskuudessa. Siihen millaisia nämä virkistyskäyttöä palvelevat rakenteet voivat olla ja mihin niitä voidaan sijoittaa, vaikuttavat alu-

een muu fyysinen ympäristö ja maiseman perustekijät. (Jokimäki ym. 2007, 8, 10, 15, 17, 19, 22; Hasu ym. 2011, 9; Karjalainen & Verhe 1995, 25)

Suunniteltaessa ja linjattaessa reittejä matkailukeskuksen alueelle tulisi pyrkiä mahdollisimman kokonaisvaltaiseen suunnitteluun. Tällöin olisi huomioitava kaikki reitistöihin liittyvät toiminnot ja palvelut tarpeeksi laajoilta alueilta ympäristössä. Reittien suunnittelun kokonaisvaltaisuus edellyttää toiminnallisen suunnittelun ja maankäytön suunnittelun rinnakkaista etenemistä. Nykyisin erityisesti matkailukeskusten toimintaympäristöjen kehittämisessä pyritään tällaiseen kokonaisvaltaiseen Master Plan -suunnitteluun. Suunnittelu ei välttämättä käsitä ainoastaan uusien reittien linjausta, vaan se voi olla jo olemassa olevien reittimuotojen toimintojen kehittämistä. Kokonaisuuden huomioiminen korostuu varsinkin suhteessa luontomatkailun, koska alueen vetovoimaisuuteen suuresti vaikuttaa se että reitistöt ja niihin liittyvät palvelut ovat kunnossa. Reittiverkoston toimivuuteen tulee kiinnittää huomiota siten, että se palvelee alueen sisäisiä ja ulkoisia yhteystarpeita. Luontomatkailun aktiviteetit voivat sijaita joko lähiluonnossa tai etäämmällä olevilla erämaa-alueilla. (Hemmi 2005, 508 -511; Jokimäki ym. 2007, 19; Karjalainen & Verhe 1995, 33, 73 -75)

3.4 Ekologisen ja sosiaalisen kestävyden sekä reittiturvallisuuden huomioiminen

Alueella, jossa on runsaasti erilaisia reittimuotoja ja sekä niiden käyttäjiä, joudutaan tarkastelemaan reittien ja niiden käytön osalta, ekologiseen ja sosiaalisen kestävyteen sekä reittiturvallisuuteen liittyviä tekijöitä.

3.4.1 Lajien levittäytyminen reittejä pitkin

Matkailukeskusten alueella olevat ulkoilu- ja maastoliikennereitit voivat toimia väylinä, joita myöten eliölajeja siirtyy ympäristöstä matkailukeskuksen alueelle, kuin myös sieltä ympäröivään luontoon. Reittien varrella tavataan enemmän ns. joka paikan lajeja, kuin kauempana reittien ulkopuolella. Tähän lajiston levittäytymiseen tulisi kiinnittää huomiota esimerkiksi suojelualueilla, jos ne sijaitsevat lähellä matkailukeskusta. Lajien levittäytyminen voi olla uh-

kana suojelualueen luontoarvoille. Eläinlajeista esimerkiksi jänis hyötyy rakennetusta ympäristöstä ja jopa reittien taukopaikkojen ympäristöistä. Jäniskannan lisääntyminen lisää myös jäniksiä ravinnokseen käyttävien petoeläinten määrää. Matkailukeskusalue voi houkuttaa mm. varislintuja, jotka puolestaan voivat uhata muiden lintujen pesintää. Ihmisten aiheuttaman toiminnan suhteen suuret lajit ovat häiriöalttimpia kuin pienet lajit. Erityisen herkkiä häiriöille ovat mm. suuret petolinnut kuten kotkat. (Jokimäki ym. 2007, 11 -14)

3.4.2 Kulutuskestävyys

Maanpohjan kantavuuden ja kulutuskestävyyden huomiointi on tärkeää. Paras vaihtoehto on linjata reitti kulkemaan kantavalle ja kuivalle maapohjalle, jollaisen muodostavat monet kivennäismaalajit (taulukko 1). Rinnemaastoissa reitit tulisi pyrkiä linjaamaan korkeuskäyriä myötäillen tai loivasti kaarrelleen rinnettä ylös. Kohtisuoraan korkeuskäyriä vastaan linjaaminen altistaa reittiuran eroosiolle etenkin sade- ja sulamisvesien vaikutuksesta. Aina reittiä ei kuitenkaan voi linjata kaikkein kulutuskestävimpiin maiseman kohtiin, muiden linjausta rajoittavien tekijöiden vuoksi. Mikäli halutaan esitellä reittien käyttäjille vetovoimaisia kohteita, voidaan reitti joutua tästäkin syystä linjaamaan heikosti kulutusta kestäville maapohjille. Eloperäiset maalajit kuten savi ja lieju, ovat heikommin reittipohjaksi soveltuvia ja voivat vaatia reitin pohjaamista tai erillisiä rakenteita. Kasvillisuus suojaa alla olevaa maaperää kulumista vastaan ja sen suojaava vaikutus riippuu kasvillisuustyyppistä. Parhaiten kulutusta kestävä tuoreen kangasmetsän lajisto, kuten mustikkatyyppin metsät sekä hakkuuaukeiden ja niittyjen heinittyneet alueet. Huonoimmin kulutusta kestävä kosteiden ja rehevien maaston kohtien, kuten lehtojen ja lehtomaisten metsien sekä karujen kalliokankaiden, kuten jäkälä- ja kanervatyyppin metsien kasvillisuuskerrokset. (Karjalainen & Verhe 1995, 65; Jokimäki ym. 2007, 60 -61,63; Heikkilä & Pouta 1998, 61)

Taulukko 1. Eri kivennäismaalajien ominaisuuksia ja niiden sopivuus reittipohjaksi
(Jokimäki ym. 2007, 61)

Kivennäismaalaji	Veden suoto- ominaisuudet	Routivuus	Soveltuvuus reittipoh- jaksi
Hienorakeiset maalajit Savi < 0.002 mm Siltti 0.002 - 0,06 mm	Heikko	Routiva	Ei yleensä sovellu sel- laisenaan. Märkinä voivat olla kulkukel- vottomia ja tarvitsevat suojaavia rakenteita
Karkearakeiset maalajit Savi < 0.002 mm Sora 2 - 60 mm	Hyvä	Routimaton	Soveltuvat yleensä sellaisenaan Poikkeuksena esim. jyrkät rinteet ja dyyni- alueet, jotka tarvitse- vat suojaavia rakentei- ta
Lajittumattomat maalajit Moreeni	Vaihteleva riip- puen hienoainek- sen määrästä Siltimoreeni; huono Heikkamoreeni; kohtalainen Soramoreeni; melko hyvä	Routiva Routivuus lisääntyy hivenainepitoisuuden kasvaessa	Soveltuvat yleensä sellaisenaan. Eroosio- ta voi kiihdyttää po- lun pysyminen pit- kään märkinä veden huonosta suotautumi- sesta johtuen sekä roudan polun pintaan nostamat kivet

Reitin sijainnilla, käyttömuodolla ja kävijämäärillä on vaikutusta kuluneisuuteen. Suurin käyt-
töpaine kohdistuu yleensä helposti saavuttaville lähireiteille taajamien ja matkailukeskusten
läheisyydessä. Esimerkiksi ratsastus ja maastopyöräily reittien käyttömuotona kuluttavat reit-
tiuraa voimakkaammin kuin patikointi. Ainoastaan talvikäytössä olevilla reiteillä suoraa maa-

perää kuluttavaa vaikutusta ei ole niin paljon kuin sulanmaan aikana käytettävillä reiteillä. Talvikäytössä olevilla reiteillä kasvillisuutta rasittaa kuitenkin reittien koneellisesta tamppaamisesta aiheutuva lumen tiivistyminen ja sen seurauksena muodostuva jääpolte. (Jokimäki ym. 2007, 61; Karjalainen & Verhe 1995, 31 -32, 61)

Reittiuran kulumisen ja eroosion vaikutukset voidaan ottaa huomioon jo reitin perustamisvaiheessa tai ryhtyä näiden pysäyttämiseksi ensimmäisten vaurioiden ilmaannuttua. Maaperän kulumisen estämiseksi voidaan reittiura pinnoittaa purulla, kuorikkeella, soralla, murskeella tai kivituhkalla. Kivituhka, puru ja kuorike ovat soveltuva esimerkiksi luontopoluille ja kuntoreiteille. Purun huono puoli on sen taipumus imeä vettä itseensä. Jyrkillä rinteillä jotkut pinnoitteet voivat huuhtoutua veden mukana pois, joten siellä pinnoitteeksi soveltuvat parhaiten karkearakeiset ainekset kuten sepeli. Toisena vaihtoehtona kulumisvaurioiden ehkäisemiseksi on tehdä erilaisia suojaavia rakenteita kuten portaita, siltoja sekä pitkospuita. Varsinkin jalankuljettavilla reiteillä jyrkimpiin rinteisiin, missä pinnoite ei pysy, portaiden rakentaminen on perusteltua. (Jokimäki ym. 2007, 63 -65; Karjalainen & Verhe 1995, 61)

3.4.3 Reittien konfliktit ja sosiaalinen kestävyys

Taloudellisessa mielessä kuin myös ympäristön säästämisen kannalta olisi edullista se, että useita reittitoimintoja voitaisiin sijoittaa samalle reittiuralle. Tämä ei ole aina käytännössä mahdollista jo senkään vuoksi, että aktiviteeteilla on erilaisia vaatimuksia reittien rakenteen, mitoituksen sekä pinnoitteen osalta. Myöskään erilaisten aktiviteettien vaatimukset maiseman estetiikan osalta eivät ole yhteneväiset. Erilaiset toiminnot voivat myös häiritä toisiaan tai olla jopa vaaraksi toisilleen. Ongelmia on erityisesti syntynyt silloin, kun on yritetty sovittaa motorisoitu liikkuminen samalle reittiuralle muiden käyttömuotojen kanssa. Ratsastus ja moottorikelkkailu eivät yleensä sovellu samalle reittiuralle muiden toimintojen kanssa. Myös koiravaljakoiden sovittaminen samalle uralle hiihtäjien tai moottorikelkkailijoiden kanssa on osoittautunut ongelmalliseksi silloin, kun reitillä on paljon käyttäjiä. Monipuolistuvien aktiviteettien ja kävijämäärien lisääntymisen myötä alueille kohdistuu suurempia käyttöpaineita ja alueen sosiaalinen kestävyys joutuu koetukselle. Herkimpiä ulkopuolisille häiriöille ovat käyttäjäryhmistä lapset, vanhuksset sekä liikuntarajoitteiset. Erityisesti sesonkiaikoina voi matkai-

luokeskuksen lähireiteillä esiintyä ruuhkaisuutta, joka voi heikentää niiden tarjoamia mahdollisuuksia elämysten kokemiseen. Tämä myös lisää näiden erilaisten toimintojen välisten konfliktien riskiä, jonka ehkäisemiseksi on perusteltua osoittaa jokaiselle oma reittiuransa ja tarvittaessa jopa samalle reittimuodolle useampia vaihtoehtoja. Toimintojen erottelun seurauksena reitin lajikohtainen palvelutaso kohentuu ja konfliktien mahdollisuus pienenee sekä reititurvallisuus lisääntyy. (Karjalainen & Verhe 1995, 31; Sulka II 2011, 40; Järviluoma 2006, 161; Rantala 2011, 79; Kainuun luontomatkailun teemaohjelma 2007, 24)

3.4.4 Moottorikelkkailun aiheuttama melu

Puhutuimpia reittitoimintoihin liittyviä häiriötekijöitä on moottorikelkkojen aiheuttama melu. Merkittävimmät melua aiheuttavat lähteet moottorikelkoissa ovat moottori, pakoputki ja tela. Moottorin ääni korostuu melun lähteenä alhaisilla nopeuksilla. Suurilla nopeuksilla eniten melua aiheuttavaksi lähteeksi muodostuu tela. Telan ääni on suurempi kovalla kuin pehmeällä pinnalla. Moottorikelkan ajotapa sisältää runsaasti hidastuksia ja kiihdytyksiä, varsinkin kapealla ja mutkaisella reitillä. Kiihdytyksessä kelkkojen melutaso voi hetkellisesti nousta jopa yli 80 dB. Tasainen ja leveä reittiura tai järven jää voi houkutella ajamaan suurempia nopeuksia jolloin melutaso voi nousta yli 75 dB:n. Melun vaimenemiseen vaikuttavat mm. etäisyys, maaston muodot ja sen peitteisyys, ilman absordio ja sääolot. (Liikkonen 2007, 9 -11, 34)

Vuonna 2007 Ympäristöministeriön teettämässä selvityksessä arvioitiin moottorikelkkamelun leviämistä erilaisissa olosuhteissa eri ajonopeuksilla, sisältäen myös kiihdytysajon. Arviot tehtiin erikseen yksittäisille moottorikelkoille sekä safariajolle. Tulosten perusteella pyrittiin määrittämään kelkkareittien suunnittelun pohjana käytettäviä suojaetäisyyksiä eri kohteisiin meluhaittojen ehkäisemiseksi. Lähtökohtana suunnitteluperiaatteiden laatimisessa olivat keskiäänitason (LAeq) mittaamisen osalta Suomessa valtioneuvoston antamat ohjearvot. Käytettyä ohjearvoa sovelletaan mm. rakentamisessa, liikenteen suunnittelussa ja rakennuslupakäytännöissä. Kiihdytysajon osalta lähtökohtana käytettiin Ruotsissa moottoriurheiluradoille sovellettavaa hetkellisen maksimitason ohjearvoa (LAFmax). Jälkimmäistä on Suomessakin so-

vellettu moottoriurheiluratojen ympäristölupaharkinnassa ja niihin liittyvissä oikeustapauksissa.

Suomessa valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset ohjearvot ovat seuraavanlaisia. Virkistysalueilla ja loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamien ulkopuolella melu (painotettu keskiäänitaso LAeq) ei saa päivällä (7.00 -22.00) ylittää 45 dB ja yöllä (22.00 -7.00) melun tulisi olla alle 40 dB. Taajaman virkistysalueilla sallittu melutaso on päivällä 55 dB ja yöllä 45 -50 dB. Ruotsissa moottoriradoille annettujen maksimiäänitason (LAFmax) ohjearvojen mukaiset melutasot ovat seuraavia. Asumiseen tai vapaa-ajan asumisen tarkoitetuilla alueilla maksimiäänitaso on päivällä (7-19) 60 dB ja illalla (19 -22) 55 dB. Virkistyskäyttöön tarkoitetuilla alueilla hetkellisen melutason maksimi-arvo on päivällä 55 dB ja illalla 50 dB. Ruotsin säännösten mukaan yöllä (22-7), moottoriradat eivät saa aiheuttaa melua. Taulukossa 2 on esitetty suuntaa antavia tulkintoja moottorikelkkareitin sijoittamisesta suhteessa häiriöille alttiisiin kohteisiin. (Liikkonen 2007, 20 -21, 32 -34, 37)

Moottorikelkkailun melun leviämialueet jäävät selvityksen mukaan suhteellisen kapeiksi reititiosuudella, jos sillä liikkuvien kelkkojen määrä jää alle tuhanteen kelkkaan vuorokaudessa. Alttius melutason ohjearvon ylityksiin on suurin virkistyskäyttöön tarkoitetuilla alueilla, jossa keskiäänitason ohjearvo on 45 dB sekä järvialueiden avoimessa maastossa, jossa suurin sallittu nopeus on 80 km/h. Melujen ohjearvot voidaan alittaa kohtuullisen helposti huomioimalla riittävät suojaetäisyydet melulle altistuviin kohteisiin.

Taulukosta 2 kannattaa huomata että siinä loma-asumiseen annetun 300 m suojaetäisyyden osalla on nopeutena käytetty 60 km/h ja vastaavasti taajamissa suojaetäisyydeksi on määritetty 50 m, mutta nopeutena on käytetty 40 km/h. Valtioneuvoston päätöksen (933/1922) mukaan taajamissa loma-asumiseen voidaan soveltaa asuinalueiden ohjearvoja. Esimerkiksi taajamatyyppisessä matkailukeskuksessa kelkkaliikenteen tulisi olla todella vilkasta, että ohjeelliset meluarvot ylittyisivät. 100 metrin etäisyydellä melulle herkkään kohteeseen, melutasoja saadaan alennettua siinä määrin, ettei Suomessa toteutuvilla kelkkailun liikennemäärillä melutason ohjearvoja 45 dB, ei ylitetä edes virkistyskäyttöön tarkoitetuilla alueilla. (Liikkonen 2007, 34 -35, 37, 40)

Taulukko 2. Moottorikelkkailureitin ja häiriöalttiiden kohteiden väliset suositeltavat suojaetäisyydet, siten ettei valtioneuvoston ohjearvot ylitä.

(Liikkonen 2007, 38)

Sovelluskohde	Suojaetäisyys (metriä)		Perustelu
	Metsä- maasto*	Aukea maasto	
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	50	50	Nopeusrajoituksella 40 km/h hetkellinen melutaso (LAFmax) < 60 dB ja keskiäänitaso (LAeq7–22) < 55 dB
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	150	300	Nopeudella 60 km/h, hetkellinen melutaso (LAFmax) < 50 dB ja keskiäänitaso (LAeq7–22), vilkkaillakin kelkkaväylillä (200–1000 kelkkaa/vrk) < 45 dB
Alueet, joilla halutaan korostaa rauhallista äänimaisemaa**	1000	2000	Kiihdytyksen hetkellinen melutaso (LAFmax) on enimmillään noin 35 dB ja keskiäänitaso (LAeq7–22) vilkkaillakin kelkkaväylillä selvästi alle 30 dB

* Kelkkaväylän ja kohteen välisestä matkasta vähintään puolet on metsän peittämää tai muuten huomattavan peitteistä maastoa.

** Tällaisia voivat olla esimerkiksi erityisen hiljaiset ja luonnonrauha-alueet, kansallis- ja luonnonpuistot tai niiden osat sekä muut sellaiset retkeily- ja virkistysalueet, joilla on muuten hiljaista.

Käytännössä moottorikelkkamelun leviämistä ympäristöön on hankala arvioida, koska siihen kytkeytyy paljon esimerkiksi sääilmiöihin ja moottorikelkkailijoiden ajokäyttäytymisen liittyviä muuttuvia tekijöitä.

Herva viittaa Oulun alueterveystyölaitoksen laatimaan yksinkertaistettuun laskentamalliin liikennemäärän, nopeuden ja etäisyyden vaikutuksesta melun leviämiseen:

- Liikennemäärän kasvaminen 2-kertaiseksi lisää ympäristömelua 3 dB
- Liikennemäärän väheneminen puoleen vähentää ympäristömelua 3 dB
- Etäisyyden kaksinkertaistuminen vähentää ympäristömelua 6 dB
- Etäisyyden puolittuminen lisää ympäristömelua 6 dB
- Nopeuden alentaminen 60 km/h, 30 km/h vähentää ympäristömelua 3 dB. (Herva 2000, 23)

Tarvittaessa melun leviämistä voidaan estää suojaavilla rakenteilla kuten meluaidoilla tai -valleilla. Esimerkiksi suhteellisen lähelle melua tuottavaa lähdettä sijoitettu, 2 m korkea meluste vaimentaa melua 30 m matkalla noin 15 dB. (Tiehallitus 1991, 40 -41)

3.4.5 Reittien rakenteellinen turvallisuus

Reittiturvallisuus on seikka, johon kiinnitetään nykyisin entistä enemmän huomiota reittimuodoista riippumatta. Sulka II- ja LVVI 2- hankkeiden loppuraporttien mukaan turvallisuus oli yksi niistä tekijöistä, jotka eniten vaikuttavat liikunta- ja ulkoilupaikkojen valintaan sekä käyttöön. 1.1.2012 voimaan tulleen kuluttajaturvallisuuslain mukaan palvelun tarjoajan tulee kartoittaa tarjoamansa palvelun riskit. Reitit ovat kunnan tarjoama palvelu ja näin ollen laki ulottuisi käsittämään myös reittejä. (Sulka II 2011, 18; LVVI 2 2010, 77; Kuluttajaturvallisuuslaki, 5§)

Käytännössä vastuu reitin ja reittirakenteiden turvallisuudesta on reitin pitäjällä, vaikka näitä vastuita ei laissa ole yksiselitteisesti määritelty. Tämä vastuu kattaa esimerkiksi sen, että reitti on tehty käyttötarkoitukseen soveltuvaksi huomioiden reitillä tapahtuvan toiminnan. Vaarasta mahdollisesti aiheutuvat onnettomuudet tulisi pyrkiä ehkäisemään ennalta sekä tehdä heti tarvittavat toimenpiteet, että havaittu vaara saadaan poistettua. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ellei ole mahdollista korjata esimerkiksi reitillä rikkoontunutta siltaa tai eliminoida muuta vaaran aiheuttajaa, olisi kyseinen reitti tai reitin osa on suljettava käytöltä siihen saakka

kunnes tilanne on saatu korjattua. Reitin kohdistuvilla käyttörajoituksilla ei saa kuitenkaan estää jokamiehen oikeudella tapahtuvaa maastossa liikkumista. Mikäli kunta ei toimi lain edellyttämällä tavalla tarjoamiensa reittipalvelujen turvallisuuden suhteen, niin tämän laiminlyönnin seurauksena se voi joutua korvausvastuuseen reitin käyttäjälle aiheutuneesta vahingosta tai onnettomuudesta. Lain mukaan palvelun tarjoaja on velvollinen hankkimaan tarvittavat tiedot vaaran torjumiseksi, vaikka niistä ei olisi erikseen laadittu virallista tai yleispätevää ohjeistusta. (Karjalainen & Verhe 1995, 180; Rautiainen 2003, 47 -49; Kuluttajaturvallisuuslaki, 35 §; Sulka II 2011, 18, 38; Vahingonkorvauslaki, 2 / 1§, 3 / 1§, 2§)

Myös reitin käyttäjillä on vastuu omasta toiminnastaan reitillä, eikä tätä vastuuta voida säilyttää reitin pitäjälle. Reitin käyttäjä voi joutua vastuuseen muille aiheuttamastaan vaarasta, vahingosta tai haitasta. (Sulka II 2011, 18; Karjalainen & Verhe 1995, 180)

Reittiturvallisuuteen voidaan vaikuttaa suunnittelun ja toteutuksen kuin ylläpidonkin aikana seuravilla tekijöillä:

- linjataan reitit vältellen vaarallisia maastokohtia ja tarpeettomia risteyksiä
- ei sijoiteta reittien risteyksiä rinteisiin tai niiden alle
- varmistetaan risteyksiin riittävät näkemäalueet, hidastetaan tarvittaessa risteykseen lähestymistä joko linjauksen tai rakenteellisten ratkaisujen kuten hidasteporttien avulla.
- vilkkaimpiin ja vaarallisimpiin eri reittimuotojen sekä tiestön ja reittien välisiin risteyksiin tehdään yli- tai alikulut
- mitoitetaan sekä pinnoitetaan reitit oikein huomioon ottaen reitillä harrastettavat aktiviteetit sekä käyttäjäryhmät ja reitin käyttöaste niiden vaatimine tilantarpeineen
- asennetaan reitille riittävät opastukset, viitoitukset sekä varoitusmerkinnät
- sijoitetaan reitille turvallisuutta parantavia rakenteita kuten siltoja ja suojakaiteita
- huolehditaan reitin rakenteiden ja opasteiden huollosta ja kunnossapidosta
- pimeään aikaan aktiivisessa käytössä oleville reiteille asennetaan valaistus
- laaditaan reiteille avunhälyttämishjeet ja pelastuskoodijärjestelmä.
- Yllä esitelty turvallisuutta parantavat tekijät ovat sovellettavissa useimpiin reittimuotoihin. Kuitenkin monilla reittimuodolla on omia erityispiirteitä liittyen reittien mitoituksiin, reittipohjaan ja pinnoitukseen tai häiriöalttiuteen jotka myös tulee ottaa

huomioon. (Karjalainen & Verhe 1995, 180 -181; Rautiainen 2003, 55 -68; Jokimäki ym. 2007, 19)

3.4.6 Opastuksen suunnittelu

Reittien varten sijoitettavilla opasteilla ja viitoituksella ohjataan reittien käyttäjiä oikeille reiteille. Viitoituksen ja opastamisen kehittämiseksi tulisi laatia systemaattinen suunnitelma eri tahojen yhteistyönä. Yhteistyön avulla voidaan alueelle kehittää opastusjärjestelmä, joka on sisältämänsä informaation kuin visuaalisen ilmeensäkin puolesta yhtenäinen. Opastuksen suunnittelu pitää sisällään reitistön lähtöalueen, mahdollisen opastuskeskuksen, opasteviittojen ja opastemerkkeineen sekä opastetaulujen sisällön ja sijainnin suunnittelun. Suunnittelussa kannattaa tukeutua yleisesti käytettyyn standardiin SFSS 4424 ulkoilun ja liikunnan merkit. Suunnitelmassa on esitettävä viitoituksen periaatteet. Opasteista olisi käytävä ilmi onko kyseessä kesä vai talvireitti. Viitoitus voi olla muuttuvaa tai uusiutuvaa esimerkiksi vuodenaikojen tai erilaisten tilanteiden mukaisesti, kuten reittilinjausten muutosten yhteydessä.

Laadukkaan opastuksen ja viitoituksen avulla myös itse reitin laatu- ja turvallisuustaso parantuvat ja ne myös lisäävät reittien käyttöä. Opastetaulut karttoineen voivat tarjota monipuolista informaatioita eri reiteistä niiden sisältämine palveluineen kuin myös alueen muista palveluista ja luontoympäristöstä. Opastuksen antama informaatio tulisi esittää yksinkertaisesti ja selkeästi. Informaatiota opasteissa ja muissa reittimerkinnöissä olisi oltava riittävästi, mutta kaikkea turhaa ja tarpeetonta informaatiota tulisi osata välttää. Lisäksi opastetauluissa olisi hyvä näkyä mahdolliset reittien käyttörajoitukset ja ohjeistus avun hälyttämisen tavoista. Viitoituksesta olisi käytävä ilmi, mitä aktiviteetteja kyseisellä reitillä voidaan harrastaa sekä reitin tai sen osan pituus. Reitti itsessään tulee merkitä siten, ettei reitiltä eksymisen riskiä synny. Reitin varrella voi olla säännöllisin välein kuljettua matkaa osoittava merkintä. (Karjalainen & Verhe 1995, 113; Sulka II 2011, 51; Rantala 2011, 80; Rautiainen 2003, 95, 130 -132)

3.5 Reittiluokitukset ja reittikuvaukset

Reittien vaativuusluokittelun tarkoituksena on antaa tietoa reitin käyttäjille, että he osaavat valita itselleen sopivan tasoisen reitin. Huonokuntoisen ei kannata lähteä liian pitkälle tai korkeusprofiililtaan liian vaativalle reitille. Reittien luokitukset ja kuvaukset ovat myös tietoa, mitä reittien käyttäjät haluavat saada etukäteen reiteistä.

Reitit on tavallisimmin luokiteltu helppoihin, keskivaativiin ja vaativiin reitteihin. Luokittelu perusteet vaihtelevat luonnollisesti eri käyttömuotojen välillä. Tässä esitellään patikka- ja vaellusreittien luokittelukriteerejä, jotka nekin vaihtelee eri lähteiden mukaan. Karjalaisen ja Verheen Ulkoilureitti julkaisussa vuodelta 1995, helpon reitin pituuskaltevuus ei saisi ylittää 8 % ja kaikille ulkoilijoille soveltuvilla reiteillä vältettäisiin yli 5 % pituuskaltevuutta. Sama lähde antaa keskivaikean reitin enimmäiskaltevuudeksi 10 -15 %. Vaikeiksi luokitelluilla osuuksilla tulisi pysyä alle 20 % pituuskaltevuustasossa. Myös Heikkilä ja Pouta ovat samoilla linjoilla edellisen lähteen kanssa. (Karjalainen & Verhe 1995, 98 -99; Heikkilä & Pouta 1998, 64)

Suomenladun laatimassa patikka- ja vaellusreittien luokituksessa helpon reitin pituuskaltevuudeksi annetaan 15 %, keskivaativan enimmäiskaltevuudeksi 30 % ja vaativalla osuudella enimmäiskaltevuutta ei ole edes määritely. Lisäksi Suomenlatu on määritellyt suurimman sallitun korkeuseron kilometrin matkalla. Suomen ladun reittiluokitukset on esitelty taulukossa 3.

Reiteistä olisi hyvä laatia myös reittikuvaukset joka olisi nähtävissä reittien lähtöpisteiden opastetauluilla sekä reittikartoilla. Reittikuvauksesta tulisi ilmetä: Reitin nimi, reitin pituus, reitin vaativuusluokka, ajankohta jolloin reitti on käytössä, reitin palveluvarustus, arvio reitin kulkemiseen kuluvasta ajasta, reitin käyttömuodot, reitin olosuhteet ja riskit sekä niihin varustautuminen, luonnon- ja kulttuuriympäristöjen kuvaukset, saavutettavuus, ylläpidosta vastaava taho yhteystietoineen sekä muita tietoja joita reitin käyttäjän olisi hyvä tietää. (Räsänen & Saari 2011, 13 -14)

Taulukko 3. Suomen ladun reittiluokitus patikka- ja vaellusreiteille

(Räsänen & Saari 2011, 14)

Reitin merkintä	Korkeuserot	Maastopohja	Viitoitus ja maastomerkin- nät	Keskimääräinen etenemi- nopeus ilman kantamusta
Helppo sininen ympyrä 	Korkeuseroja on vähän. Ohjeellinen maksimikalte- vuus on enin- tään 15 %, korkeusero korkeintaan 50m/km ja sivukaltevuus 3-4 %.	Pohjaltaan tasainen ja pinta on tar- vittaessa poh- justettu tai varustettu pit- kospuin	Reitti on selke- ästi viitoitettu ja merkitty maastoon	n. 12 –15 min/ km
Keskivaa- tiva punainen neliö 	Korkeuseroja on jonkin ver- ran. Ohjeel- linen maksimi- kaltevuus on 30 % ja kor- keusero enintään120 m/km.	Sallitaan jon- kin verran vaikeakulkui- sia paikkoja	Reitti on selke- ästi viitoitettu ja merkitty maastoon	n.16 –20 min/km
Vaativa musta kolmio 	Reitillä on jyrkkiä tai vai- kea kulkuisia osia. Suurin sallittu maksimikalte- vuus mitataan tapauskohtai- sesti reitin yhdessä koh- dassa tarkoi- tuksenmukai- sella reitinpät- källä.	Reitillä voi olla kahluuta vaativa osuus	Maastossa on havaittava pol- ku tai ura ja rei- tillä voi olla vä- häistä viitoitus- ta, joten tarvi- taan hyvää suunnistustai- toa.	yli 21 min/km

Reittejä on kuvattu ja luokiteltu aikojen kuluessa useammalla eri tavalla. Nykyisin on kuitenkin yleistämässä Suomen ladun käyttämä reittiluokitus. Suomen ladun reittiluokitus on sisällytetty myös Matkailun edistämiskeskuksen reittikohtaisiin tuotesuosituksiin, joiden tavoitteena on edistää reittien kansainvälistä markkinointia. (Räsänen & Saari 2011, 3)

3.6 Reittien huollon ja kunnossapidon suunnittelu

Ulkoilu- ja maastoliikennereittien huollon ja kunnossapidon tarve sekä tehtävien toimenpiteiden suoritustiheys vaihtelevat reittityypeittäin, niiden käyttötarkoituksen ja käyttöasteen mukaan. Enemmän käytetyt lähireitit vaativat yleensä enemmän huoltoa ja kunnostusta kuin esimerkiksi eräretkeilyreitit. Pääsääntöisesti ulkoilureitit tulisi tarkistaa keväisin ja syksyisin. Reitit raivataan kasvusoista ja kaatuneista puista sekä rikkoontuneita rakenteita ja viitoituksia kunnostetaan. Opasteet ja viitoitukset tulee myös vaihtaa vuodenaikoja vastaaviksi reiteillä, joiden käyttötarkoitus muuttuu vuodenaikojen mukaan. Reiteille tulisi laatia huoltosuunnitelma, jossa on kuvattu eri vuodenaikoina tehtävät toimenpiteet ja niiden kiireellisyysluokitus. Ajoittain reitit on myös kunnostettava perusteellisesti, vaikka niitä olisi huollettu säännöllisesti. (Karjalainen & Verhe 1995, 177 -179)

Huoltosuunnitelman pohjalle tulee laatia kunnossapidon laatuluokitus ja sen pohjalta huollon toimenpidekuvaukset reittikohtaisiin tehtäväkortteihin. Reittien kunnossapidon luokitus voi muuttua esimerkiksi reitin käyttöasteen muuttumisen myötä. Tällöin myös tehtäväkortit tulee päivittää olemassa olevaa tilannetta vastaavaksi. Erityisen suuri merkitys tehtäväkorteilla on tilanteissa missä huoltohenkilöstön osalta esiintyy suurta vaihtuvuutta. Näitä tilanteita voivat olla määräaikaisen työvoiman tai kilpailutetun palvelun käyttö huollon ja kunnossapidon tehtävissä. (Rautiainen 2003, 103; Ideoita ulkoilun edistämiseen, hyvät käytännöt 2012, 25)

3.7 Reittien kustannukset

Ulkoilureittien kustannukset muodostuvat mm. suunnittelusta, rakentamisesta, reittitoimiuksista, maanomistajille maksettavista korvauksista, ylläpidosta ja markkinoinnista. Toteutusvaiheen kustannukset jakaantuvat työvoima, materiaali ja konekustannuksiin. Reittien sijainnilla, reittimuodolla ja kävijämäärällä on vaikutusta kustannusten suuruuteen.

Eri reittimuotojen vaatimukset ovat erilaisia esimerkiksi reitin leveyden ja maapohjan tasaisuuden suhteen. Leveäksi raivatun ja koneellisesti tasatun moottorikelkkauran kustannukset ovat luonnollisesti suuremmat, kuin maastossa jo valmiina olevalle polulle merkityn vaellusreitin kustannukset. Moottorikelkkaurat ja ladut vaativat vesistöjen ylityksiin lujarakenteiset sillat, koska niitä huoltavien koneiden paino on helposti jopa yli 5000 kg. Vaellusreittien kustannuksia nostavat helposti esimerkiksi pitkospuiden rakentaminen, joiden rakentamiskustannukset ovat n. 20 €/m. Myös erilaiset reittien pohjustamistavat ja pinnoitteet lisäävät rakentamisen kustannuksia. Niiden tekeminen voi kuitenkin olla tarpeen kulutuskestävyyden, turvallisuuden ja reittien vetovoimaisuuden vuoksi. Linjausratkaisuilla voidaan kuitenkin vaikuttaa kustannuksiin siten, että vältetään mahdollisuuksien mukaan heikosti kantavia ja vaikeakulkuisia maapohjia sekä vesistöjen ylityksiä. Reittien palveluvarusteiden ja opasteiden rakentamisesta muodostuu omat kustannuseränsä. Sijoittamalla esimerkiksi taukopaikat siten, että useammat reittimuodot ja reittivaihtoehdot voivat niitä hyödyntää, voidaan vähentää rakentamiseen ja ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Reittien ylläpidon kustannukset nousevat kävijämäärien lisääntymisen myötä. Tämä lisää taukopaikkojen polttopuu- ja jätehuollon tarvetta. Suurempi käyttöpaine myös kuluttaa reittiuraa ja sen pinnoitteita. Tällöin voi muodostua tarve reittiuran pinnoitteen uusimiseen tai tarve suojata kokonaan uusia reittiosuuksia kulumista vastaan pinnoitteella tai pitkospuilla. Muutkin reittien rakenteet sekä opasteet vaativat ajoittaista uusimista. Reittien markkinoinnin ja tiedottamisen kustannukset muodostuvat mm. karttojen painamisesta sekä sähköisen materiaalin ylläpidosta ja päivittämisestä. (Karjalainen & Verhe 1995, 84 -85)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Ukkohallan matkailukeskuksen tavoitteena on kaksinkertaistaa majoituskapasiteettinsa vuoteen 2018 mennessä ja tulla Suomen viihtyisimmäksi matkailukeskukseksi. Tämä tavoite asettaa uusia vaatimuksia alueen maankäytölle ja kaavoitukselle lisääntyvän rakentamisen myötä. Se asettaa uusia vaatimuksia myös alueen palveluiden, kuten reittien kehittämiseksi. Alueella on uudisrakentamisen myötä alkanut ilmetä ongelmia reittien sijoittelussa erityisesti ratsastuksen ja moottorikelkkailun osalta. Ongelmien ei odoteta helpottavan alueen edelleen kasvua. Lisäksi matkailuyrittäjien taholta on esitetty tarpeita uusille reiteille ja reittimuodoille, joita ovat esimerkiksi koiravaljakko- ja mönkijäreitit sekä jalankuljettavat lähireitit. Edellä kuvatut tiedostetut seikat toimivat tämän opinnäytteen lähtökohtina.

Työn tilaaja on Hyrynsalmen kunnan tekniset palvelut, joka pitkälti vastaa alueen reittien rakentamisesta ja ylläpidosta. Opinnäytteen tavoitteista ja sisällöstä keskusteltiin, että sovittiin vuoden 2011 tammikuussa.

Ukkohallan alueen reittien kehittämistarpeita ja ongelmia käsiteltiin 23. 03. 2011 Ukkohallan matkailuyhdistyksen koolle kutsumassa tilaisuudessa, jossa olivat edustettuina niin Ukkohallan yrittäjien, Hyrynsalmen kunnan kuin Metsähallituksenkin edustajia. Tilaisuudessa käydyn keskustelun pohjalta laadittua muistiota käytetään myös tämän opinnäytteen taustaineistona. (Liite 1)

4.1 Tutkimuksen tavoite, tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset

Tämän opinnäytteen tavoitteena ja sen kautta tutkimustehtävänä on selvittää Ukkohallan matkailukeskuksen alueella olevin ulkoilu- ja maastoliikennereittien kehittämisen tarpeet sekä niiden toiminnallinen yhteensovittaminen keskenään, kuin myös reittien sovittaminen alueen muiden maankäyttömuotojen kanssa. Reittien osalta tulee tarkastella myös alueen sisällä olevat sekä alueelta ulos suuntautuvat yhteystarpeet. Tavoitteena on laatia yleissuunnitelmatasoinen suunnitelma, jossa edellä kuvatut tekijät on huomioitu. Edellä esitettyjen tavoitteiden

den lisäksi työntilaaaja halusi saada alustavaa tietoa esitettyjen vaihtoehtojen toteuttamisen kustannuksista. Laadittua suunnitelmaa käytetään paitsi reitistöjen kehittämisen, myös alueen muun maankäytön suunnittelun sekä kunnallisen päätöksenteon tukena. Työn tilaajaa kiinnostaa myös reittien huollon ja ylläpidon järjestämisen mahdolliset vaihtoehdot tulevaisuudessa.

Asetettujen tavoitteiden pohjalta keskeisiksi tutkimuskysymyksiksi muodostuivat:

- Mitkä ovat alueen reittitarpeet?
- Millaisia ovat reitistöön liittyvät ongelmat ja kuinka ne ratkaistaan?
- Mihin reitit tulisi linjata ja mihin ne on toisaalta mahdollista linjata?
- Kuinka alueen muut suunnitelmat vaikuttavat reittien linjaamiseen?
- Mitä vaihtoehtoisia mahdollisuuksia huollon ja ylläpidon järjestämiseen on tulevaisuudessa?

Edellisten lisäksi pyrittiin saamaan vastauksia myös kysymyksiin: Mitkä kehittämistoimet ovat ensisijaisia, mitä aktiviteetteja voidaan sijoittaa samalle reittiuralle tai vastaavasti mitä aktiviteetteja ei voida harrastaa samalla reittiuralla?

4.2 Käytetyt tutkimus ja aineiston keruu menetelmät

Tutkimuksen ja tehtävien taustaselvitysten avulla pyrittiin löytämään vastauksia tutkimuskysymyksiin. Tutkimusmenetelmäksi valittiin asiantuntijahaastattelu ja se on luonteeltaan laadullinen tutkimus. Tässä tapauksessa raja asiantuntija- ja teemahaastattelun välillä oli hieman häilyvä, koska pitkälti haastattelut etenivät saman aihepiiriin liittyvien teemojen ympärillä. Kuitenkin osittain haastateltavilla henkilöillä oli erikoistunutta ammatillista tietoa, jota ei olisi voitu saada muilta haastateltavilta, joten kysymyksessä oli asiantuntijahaastattelu. Haastattelututkimus toimi samalla myös sidosryhmien osallistamisena suunnitteluun. Tutkimuksen tuloksia käytettiin muun kerätyn aineiston ohella kehittämistyön tausta-aineistona, joten tulosten käsittelyssä ei pyritty syvälliseen sisältöanalyysiin.

Muita käytettyjä menetelmiä olivat suunnittelualueeseen perehtyminen kartta-aineiston, paikatietojärjestelmien ja kaavakarttojen avulla. Myös alueen ympäristöstä, luonnosta ja maisemarakenteesta etsittiin tietoa kaavoituksen taustaselvitysraporteista sekä suojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmista. Edelleen selvitettiin tiedot alueen maanomistusoloista sekä muista alueelle kohdentuvista suunnitelmista. Näiden avulla selvitettiin suunnittelualueen mahdollisuuksia ja rajoituksia reittilinjausten osalta. Pääosin kesällä 2011 mutta myös keväällä 2012 alueella tehtiin maastokäyntejä. Maastokäyntien yhteydessä tarkasteltiin taustaselvitysten myötä esille tulleiden linjausvaihtoehtojen toteutuskelpoisuutta sekä tehtiin havaintoja alueen nykyisistä toiminnoista. Maastokatselmuksia Ukkohallan matkailukeskuksen alueelle tehtiin kunnan ulkoilupaikkojen hoitajan kanssa kerran ja Kokkoharjun alueelle metsähallituksen edustajan kanssa kaksi kertaa.

Käytetyillä menetelmillä kerättyä aineistoa täydennettiin tai täsmennettiin tarvittaessa työn edetessä eri henkilöiden kanssa käytyjen palaverien, sähköpostiviestien ja puhelin keskustelujen avulla. Usein saadun aineiston tarkastelu johti uusien kysymysten äärelle, joiden selvittämiseksi jouduttiin edelleen etsimään uutta tutkimus- ja teorian tietoa vastausten ja ratkaisujen löytämiseksi.

4.3 Haastattelun kohderyhmän valinta

Haastateltavista henkilöistä suurin osa työnsä tai asemansa kautta kytkeytyy ulkoilureitteihin, joko päätöksenteon suunnittelun, rakentamisen, huollon tai ulkoilureittien käytön näkökulmasta katsoen. Tällainen paikallisesti ja ajallisesti tiettyyn ilmiökenttään sijoittuvassa prosessissa haastattelun kohderyhmänä olevat henkilöt sekä heidän hallussaan oleva tieto- ja kokemuspääoma voivat olla hyvin erikoistunutta. Edellä esitellyn kohderyhmän henkilöt eivät välttämättä ole välittömästi korvattavissa, kun ryhdytään selvittämään paikallisesti ulkoilureittien ja niihin liittyvien toimintojen nykytilaa sekä kehittämisen tarpeita ja mahdollisuuksia. Henkilöt valittiin haastateltaviksi sen tiedon perusteella, mitä heillä arveltiin olevan ja joka olennaisesti vaikuttaa tämän opinnäytetyön tutkimuskysymysten selvittämiseen. Haastattelu tehtiin 16 henkilölle. (Ruusuvuori ym. 2010, 373 -374)

4.4 Haastattelu toteuttaminen

Haastattelu toteutettiin avoimena haastatteluna, jossa ei noudatettu tiukasti tiettyä kysymysrunkoa. Asiantuntijahaastattelussa on tavallista, että tehdään kullekin haastateltavalle räätälöity haastattelurunko. Tässä tätä menetelmää sovellettiin ainoastaan muutamissa yksittäistapauksissa, joissa tiedon laadun arveltiin olevan niin erikoistunutta, ettei sitä voitu muuten jäljittää. Kaikissa haastatteluissa oli kuitenkin mukana hyvin väljä haastattelurunko, jossa oli pääkysymyksiä, joilla keskustelua avattiin ja ohjattiin haluttuun aihepiiriin. Tämän lisäksi varalla oli apukysymyksiä, joiden avulla haastateltavan kertomiin asioihin voitiin tehdä tarkennuksia. Suurin osa haastatteluista toteutettiin lähtökohtaisesti saman rungon mukaan, mutta sitä kuitenkin noudatettiin hyvin väljästi, jättäen tilaa haastateltavan omille ajatuksille ja näkemyksille. (Ruusuvuori ym. 2010, 378 -379)

Haastattelussa noudateltuja pääkysymyksiä olivat:

- Millaiseksi määrittelet oman roolisi ulkoilureitteihin liittyvissä asioissa?
- Millaiseksi arvioit reittien merkityksen luonto- ja liikuntamatkailulle sekä paikallisten asukkaiden virkistäytymiselle?
- Mitä tavoitteita asetat reittien suunnittelulle ja toteutukselle?
- Ketkä koet olevan tärkeimpiä yhteistyökumppaneita ja sidosryhmiä reitteihin liittyvissä asioissa?
- Millaisia reittimuotoja ja niihin liittyviä toimintoja Ukkohallassa tulisi mielestäsi olla?
- Ketkä ovat pääasiallisimpia kohderyhmiä reitin / reittien käyttäjinä?
- Onko alueella mielestäsi nähtävillä ristiriitoja eri reittimuotojen ja niillä harrastettavien toimintojen välillä?
- Kerro käsityksiäsi reittien huollosta ja kunnossapidosta?
- Millaisia keinoja voidaan käyttää reittioikeuksien hankkimiseksi?
- Millaisen keinoin edistäisit reittien käyttöä tulevaisuudessa?
- Miten mielestäsi voidaan reittien linjauksessa ottaa huomioon tuotteistamisen ja markkinoinnin näkökulmat?
- Millaisena näet kilpailutilanteen reittiasiakkaiden osalta?

- Mitä muita mahdollisia reitistöön ja sen kehittämiseen liittyviä asioita haluat tuoda esille?
- Kuinka linjaisit ehdotuksesi kartalle?

Kysymyksiä oli suhteellisen paljon, mutta useinkaan haastateltavalle ei esitetty kakkia listalla olevia kysymyksiä. Kysymysten tarkoitus, niin kuin koko tutkimusten tarkoitus kuitenkin oli löytää vastauksia tutkimuskysymyksiin. Samalla niiden avulla pyrittiin saamaan syventävää tietoa jo yleisellä tasolla tiedostettuihin ongelmiin ja kehittämistarpeisiin, joita oli tullut esiin opinnäytetyön aloituspalaverissa sekä Ukkohallan matkailuyhdistyksen koolle kutsumassa palaverissa (liite 1). Näissä tilaisuuksissa ei ollut juurikaan tullut tietoa siitä, millaisia ongelmat todellisuudessa ovat eli niiden laatu tai tietoa mistä ongelmat johtuvat? Kysymysten laatimisen pohjalla olivat alustava aihepiiriä käsittävään teoria-aineistoon tutustuminen sekä edellä mainittuihin palaveriin osallistuminen. Haastattelujen tukena käytetty kysymysrunko kokonaisuudessaan apukysymyksineen on esitetty liitteessä 2.

Ennen haastattelua oltiin yhteydessä haastateltavaan ja kysyttiin asianomaisen henkilön suostumus haastatteluun. Haastattelun toteuttamiselle pyrittiin löytämään rauhallinen ja häiriötön ympäristö. Haastattelujen onnistumisen kannalta oli eduksi luottamuksellisen ja rennon ilmapiirin luominen. Tällaisen tilanteen luomisessa auttoi se että kerrottiin, ettei haastattelijan identiteetti ole tunnistettavissa haastattelun aineistosta ja tuloksista. Haastattelut etenivätkin keskustelu tyyliin ja harvoin oli aistittavissa jännittynyttä ilmapiiriä haastateltavan suunnalta. Haastattelujen avauskysymyksenä käytettiin kysymystä, jossa haastateltavaa pyydettiin kertomaan omasta roolistaan ulkoilureitteihin liittyvissä asioissa. Tämä sekä johdatti haastateltavan aihepiiriin että vapautti haastateltavan usein oma aloitteisesti kertomaan asioista jo, ennen kuin niitä edes ehdittiin kysyä. Haastattelut nauhoitettiin ja niiden kesto vaihteli 20 minuutista 80 minuuttiin, ollen keskimäärin noin 40 – 45 minuuttia.

4.5 Haastatteluaineiston käsittely

Haastattelujen nauhoitukset purettiin tekstimuotoon. Aineistosta kirjoitettiin ylös lyhentämättömänä aihepiiriin kuuluvat asiat ja jättämällä pois aihepiiriin kuulumattomat asiat, kuten

kommentit säästä. Tekstimuotoon kirjoitettua aineistoa kertyi n.120 sivua. Tekstimuotoon kirjoittamisen jälkeen nauhoitukset tuhottiin. Sen sijaan tekstimuotoon kirjoitettu aineisto on tallennettu.

Seuraavassa vaiheessa haastateltavat henkilöille annettiin sattumanvaraisesti koodit H1, H2, H3,.....H16, siten ettei henkilöt olleet enää kenenkään ulkopuolisen tunnistettavissa aineistosta. Henkilöiden koodauksen jälkeen aineistoa alettiin ryhmitellä siten että samaa tarkoittavat asiat pyrittiin kokoamaan yhdeksi ryhmäksi. Ryhmittely osoittautui ennakoitua vaikeammaksi tehtäväksi, joten tekstiä täytyi tiivistää. Tiivistämisessä poistettiin kaikki ne asiat jotka sama henkilö oli sanonut kaksi kertaa, kaikki mahdolliset ylimääräiset täytesanat sekä asiat joilla ei ollut sisällöllistä merkitystä, vaikka olisivat kuuluneet käsiteltävään aihepiiriin. Näiden toimenpiteiden jälkeen tekstiä alettiin ryhmitellä teemoittain uudelleen. Pyrkimys määrittää ryhmät täysin edes kysymysrunгон pohjalta osoittautui toimimattomaksi menetelmäksi ryhmittelyssä. Ryhmien tuli sen sijaan antaa muodostua pikemminkin aineiston perusteella. Muodostuneita ryhmiä ovat:

- Reittien merkitys
- Yhteistyö
- Reittien käyttäjät ja käyttö
- Alueen ja reitistön vetovoima
- Reiteille soveltuvat teemat
- Kestävähkehitys
- Reittien kehittämistarpeet
- Reittien sijoittaminen ja yhteensovittaminen alueella
- Opasteet
- Reittiturvallisuus
- Reittioikeuksien hankkiminen
- Huolto
- reittien käytön edistäminen

Tämä eroavaisuus kysymysrunkoon nähden johtuu nimenomaisesti haastattelun toteutuksen vapaamuotoisuudesta, joka jätti haastateltavalle mahdollisuuden esittää omia näkemyksiään omaehtoisesti. Jos olisi pitäydtytty tiukasti laaditussa kysymysrungsossa, olisivat monet merki-

tykselliset seikat voineet jäädä tulematta esiin. Eräs näistä merkityksellisistä asioista on reittiturvallisuus, johon liittyvää kohdennettua kysymystä ei laaditulla listalla ole. Tutkimusaineiston käsittelyssä ei pyritty syvälliseen aineistoanalyysiin. Haastattelun raakatuloksia, jotka ovat esitelty liitteessä 3, käytetään kehittämistyön tausta – aineistona. Tutkimuksen tuloksia ei tässä työssä käsitellä keskitetysti, vaan niihin viitataan sellaisissa tapauksissa, jolloin kirjoitettu teksti pohjautuu haastatteluaineistoon.

4.6 Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus

Reliabiliteetti

Haastattelututkimus on toistettavissa samoja menetelmiä käyttäen samassa ympäristössä. Se ei kuitenkaan mahdollisesti anna aivan samoja tuloksia. Ihmisten käsitykset ja näkemykset asioista voivat muuttua uuden tiedon ja uusien kokemusten myötä. Fyysisen ympäristön olosuhdekartoitukset sen sijaan voivat toisenkin tutkijan tekeminä antaa samankaltaisia tuloksia, niin kauan kuin ympäristö säilyy muuttumattomana. Olosuhdekartoitukset perustuivat kuitenkin osaltaan omakohtaiseen havainnointiin, joten niitä tahtomattaankin leimaa jonkinasteinen subjektiivisuus.

Validiteetti

Tutkimuksen luotettavuus sellaisten seikkojen osalta kuin lähireittien ja reittikuvausten tarpeellisuuden sekä huollon resurssipulan ja reittien opastuksen liittyvien ongelmien osalta vaikuttaa suhteellisen hyvältä, kun vertaa sitä esimerkiksi valtakunnallisiin tutkimuksiin kuten Sulka 2 - tutkimukseen sekä LVVI 2 -tutkimukseen. Myös näkemykset reittien kehittämisestä ja reittilinjausten toteuttamisen periaatteista, olivat pitkälti samansuuntaisia teoria-aineiston kanssa.

4.7 Rajaus

Työ rajattiin maantieteellisesti käsittämään Ukkohallan matkailukeskuksen alueen sekä sen lähialueet. Reitistöjen kehittämisen osalta kehittämistyö rajautuu ensisijaisesti suunnittelualueella tehtäviin reittien linjausehdotuksiin ja työn aikana toteutettuihin linjauksiin sekä eri toimintojen turvalliseen ja mahdollisimman häiriöttömään yhteen sovittamiseen alueella. Työn ulkopuolelle rajattiin mm. huollon kehittäminen, koska se on itsessään melko laaja aihealue. Aihetta kuitenkin sivutaan jonkin verran tässä työssä. Työn lopullinen rajaus muodostui vasta aineiston keräämisen ja haastattelututkimuksen tekemisen jälkeen, koska aihealueen laajuus ongelmien ja kehittämisen tarpeiden hahmottui vasta työn etenemisen myötä. Muodostunut tehtäväkenttä olisi ollut liian laaja mahdutettavaksi opinnäytetyöhön.

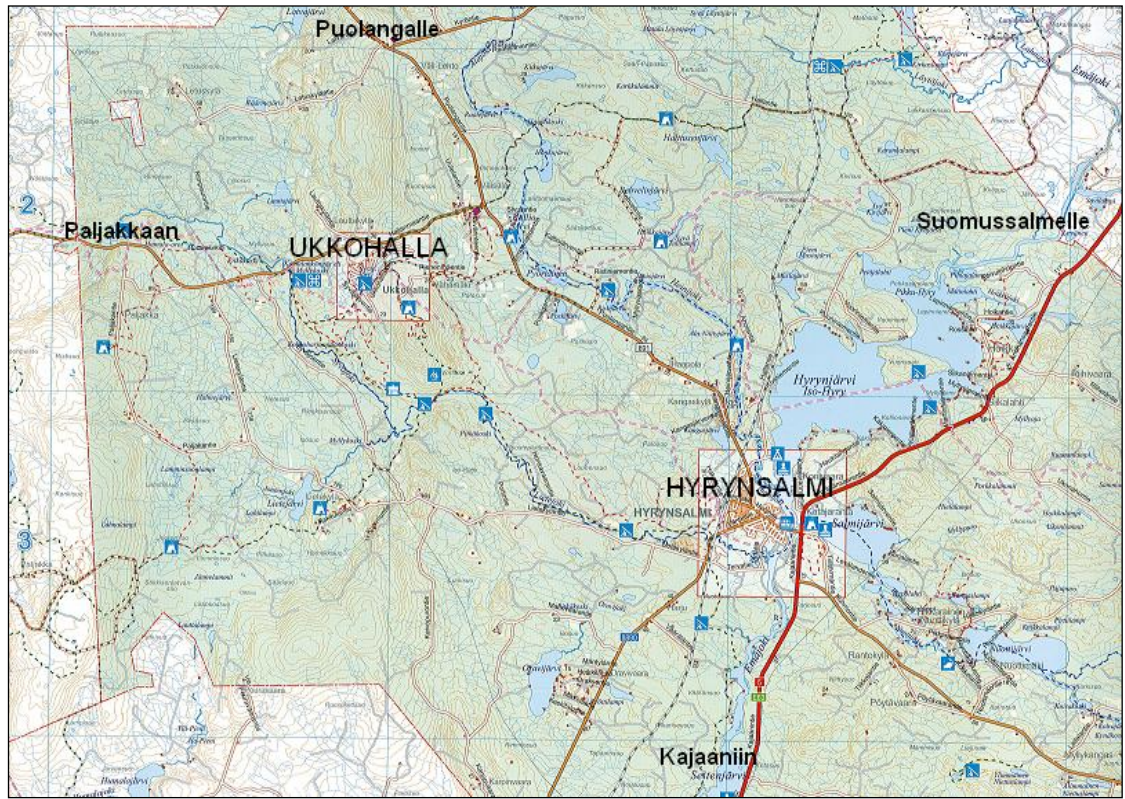
5 HYRYNSALMEN UKKOHALLA

Tämän opinnäytetyön sisältämän ulkoilu- ja maastoliikennereittien kehittämisen painopistealueena on Hyrynsalmella sijaitseva Ukkohallan matkailukeskus ympäristöineen. Ukkohalla on ympärivuotinen matkailukeskus, joka sijaitsee noin 30 km Hyrynsalmen kuntakeskuksesta luoteeseen. Matkaa on Kajaanin 80 km ja Ouluun 165 km. Ukkohallan sijainti näkyy kuvassa 1.

Ukkohallan matkailukeskuksen miljöö muodostuu palvelujen ydinalueena toimivasta Hallan Saaga saunamaailman rakennuskompleksista, Syväjärven luoteis- ja pohjoispuolelle levittäytyvästä loma-asuntoalueesta sekä Pienen Tuomivaaran länsi- ja luoteisrinteellä sijaitsevasta rinnehihtokeskuksesta. Matkailukeskuksen alue rajautuu pohjoisessa ja koillisessa Lauttakylän ja Väisälän kylän maaseutumaisiin kyläyhteisöihin. Lounaan, etelän, kaakon ja idän suunnalla aluetta rajaa metsähallituksen omistamilla maa-alueilla sijaitsevat Vorlokin Natura 2000 -alue sekä luonnon- ja virkistysarvoiltaan huomionarvoinen Kokkoharjun alue.

Ukkohallan muiden palvelujen ohella ympäristöön levittäytyvät eri reittimuodot tarjoavat alueelle saapuville matkailijoille mahdollisuuden rentoutumiseen, virkistäytymiseen ja kuntoiluun monenlaisten aktiviteettien parissa kaikkina vuodenaikoina.

Alueen sisäiset liikenne yhteydet hoituvat rakennettua kaavatiestöä ja kaavoitetun alueen ulkopuolelle jääviä yksityisteitä myöten. Ulkoiset liikenne yhteydet hoituvat Hyrynsalmelle ja Puolangalle tietä no 891 pitkin, joka on myös suorin yhteys Ouluun. Hyrynsalmen kirkonkylältä on hyvät jatkoyhteydet valtatie 5:n kautta Kajaaniin ja Suomussalmelle.



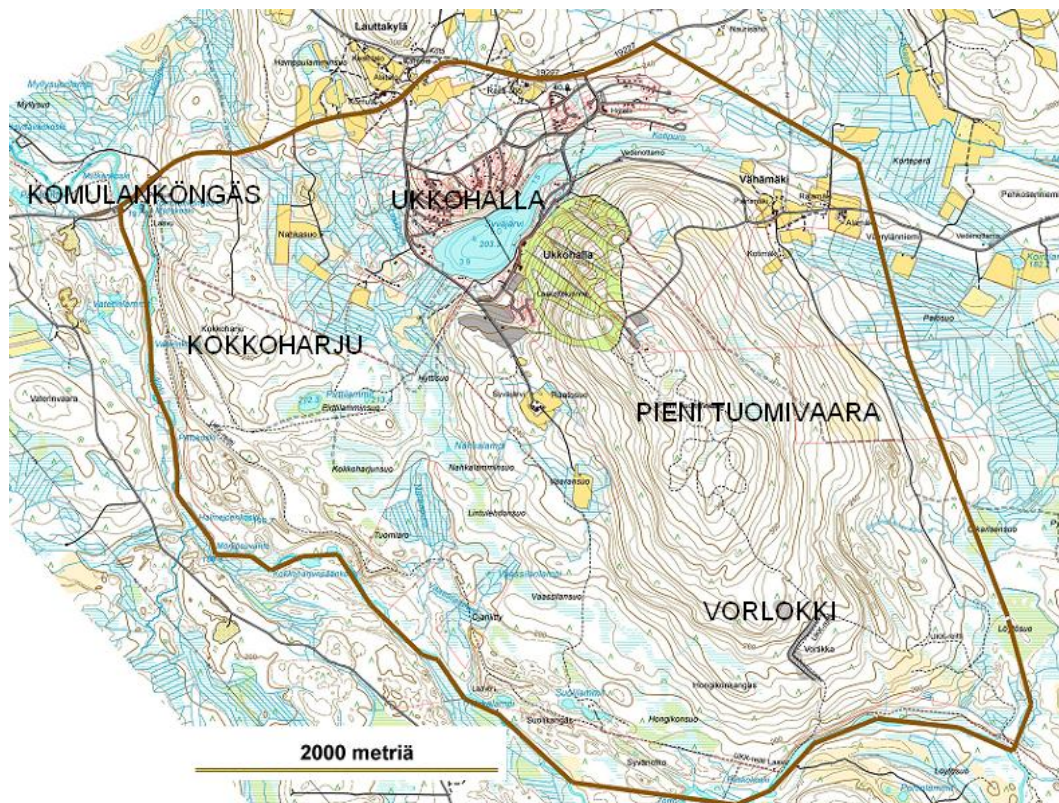
Kuva 1. Ukkohallan matkailukeskuksen sijainti

Matkailukeskuksen alue tarjoaa majoitusmahdollisuuksia matkailijoille yli 300 loma-asunnon sekä yli 400 paikkaa käsittävän Caravan alueen kapasiteetilla. Alueella on vuosittain yli 100 000 yöpymisvuorokautta. Ukkohallan matkailukeskuksen tavoitteena on tulla Suomen viihtyisimmäksi matkailukeskukseksi, jonka kävijämäärä kaksinkertaistuu vuoteen 2018 mennessä. Alueella pyritään tiiviiseen rakentamiseen, mikä mahdollistaa matkailijoille erilaisten palvelujen saavutettavuuden jalan kulkien. Nämä edellä mainitut tavoitteet asettavat omat vaatimuksensa alueen muun maankäytön suunnittelun ohella myös ulkoilu- ja maasto-liikennereittien kehittämiseksi sekä sijoittamiselle alueella. (Ukkohallan Master Plan -suunnitelma)

Suunnittelualan rajaus

Suunnittelualueeksi rajattiin Ukkohallan matkailukeskuksen ympäristöstä kuvassa 2 näkyvä alue. Alue pitää sisällään Ukkohallan asemakaava-alueen ja rinnehihtokeskusalueen lisäksi

valtionmailla sijaitsevat Vorlokin Natura-alueen, Komulankönkään suojelukiinteistön sekä Kokko-harjun alueen, jonka Metsä- hallitus on rauhoittanut hakkuilta. Metsäyhtiö UPM:n omistama alue Kokko-harjun pohjoisreunalla siirtyy Hyrynsalmen kunnan omistukseen kulu- van vuoden aikana. Entuudestaan Hyrynsalmen kunta omistaa maa-alueita Ukkohallan matkailukeskuksen alueella. Alueella on runsaasti myös yksityistä maanomistusta.



Kuva 2. Suunnittelualan rajat

Alue on maakuntakaavoituksessa määritelty luontomatkailun kehittämisalueeksi. Ukkohallan asemakaava-alueiden lisäksi alueelle on laadittu oikeusvaikutukseton yleiskaava vuonna 1997. Alueella on tehty luontotyyppi – ja maisemarakennekartoituksia kaavoitusten ympäristövaikutuksien arvioinnin yhteydessä. Kaavoituksen lisäksi alueen maankäyttöä ohjaavat suojelu- alueiden hoito- ja käyttösuunnitelmat. Matkailukeskuksen alueelta suuntautuu ympäröivään maisemaan useita kesä- ja talvikäyttöisiä reittejä sekä moottorikelkkaura.

5.1 Luonnonolot ja maisemarakenne

Suunnittelualue kuuluu ilmastoltaan ja luonnonoloiltaan maisemamaakuntajaon mukaisesti Kainuun vaaraseutuun. Vuoden kylmimmän ja lämpimimmän kuukauden välinen keskilämpötilan vaihteluväli voi olla jopa 26 – 27 Celsius astetta. Lumena vuotuisesta 600 – 700 mm sademäärästä tulee miltei puolet. Lumi viipyy maassa alueella normaalisti marraskuulta toukokuun puoleenväliin saakka, joten alue on lumivarmuutensa puolesta soveltuva talvi-
matkailuun. Alueen terminen kasvukausi on keskimäärin noin 140 vuorokautta. Lumeton jakso voi joskus olla yli puolivuotta, joten matkailua tukevia sulanmaan aikana toteutettavia aktiviteetteja myös tarvitaan. (Autio ym. 2000, 11 – 13.)

Alueen topografia sisältää paikoin suuria korkeusvaihteluita. Korkein kohta Pienen Tuomivaaran huippu kohoaa 350 metrinkorkeudelle merenpinnasta ja vaaran juurella sijaitseva Syväjärven keskivedenkorkeus on n. 200 metriä merenpinnasta. Korkeusvaihteluiltaan tasaisin maisema-alue on Syväjärven länsipuolelle oleva ja Pienen Tuomivaaran ja Kokkoharjun väliin sijoittuva soiden hallitsema osuus.

Alueen kallioperä on pääasiassa gneissigraniittia, mutta paikoin on tavattu myös kvartsiittia. Pintakallioita on esimerkiksi Komulankönkään ja Vorlokin rotkolaakson ympäristöissä. Kokkoharjussa puolestaan esiintyy paikoin lohkaraisuutta. Maaperä vaihtelee pohjamoreenin ja turvekerrostumien välillä, joskaan turvemaiden osuus ei kovin suuri. Syväjoen läheisyydessä esimerkiksi osassa Kokkoharjua moreenin lisäksi maaperä muodostuu sorasta ja hiekasta, joiden kerrospaksuus vaihtelee 1,5 metrin ja 10 metrin välillä. (Säkinen 1992, 22 -23)

Metsäkasvillisuudessa vallitsevana tyyppinä ovat puolukka- ja mustikkatyyppin kankaat. Alueen vaaramaisemissa metsät ovat kuusivaltaisia ja harjumaisemissa mäntyvaltaisia sekametsiä. Alavilla mailla esiintyy metsäisiä rämeitä, mutta vaaramaisemissa myös rehevämpiä korpia. Lehtomaisia kankaita voi tavata vaaranrinteillä ja jokivarsilla. (Autio ym. 2000, 12 -13; Säkinen 1992)

Alueen maisemanhoidon yleisohjeen mukaan uusien reittien suunnittelussa pitää ottaa kokonaisvaltaisesti huomioon kestävän kehityksen periaatteet sekä kiinnittää huomio maaston

kulutuskestävyyteen. Alueen käyttö tulisi ohjata kulutuskestäville alueille ja tarvittaessa suojata herkimmät kohteet eroosiota sekä kulumista vastaan erilaisin suojaavin rakentein. Reittien opastus tulee suunnitella siten, että käyttäjät löytävät helposti ne kohteet joihin ovat pyrkimässä. (Säkkinen 2005, 82, 84)

5.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Maanomistus

Tässä opinnäytetyössä ei yksityiskohtaisesti eritellä maa-alueiden omistuspohjaa. Maa-alueiden hallinta kuvataan kuitenkin reittilinjausten yhteydessä, erottelemalla kartalla valtion-, kunnan-, metsäyhtiöiden- sekä yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet toisistaan kiinteistörajaja osoittavilla viivoilla. Joissakin tilanteissa maa-alueiden omistuspohjaa kuvaavaa erottelua voidaan tehostaa erottamalla eri ryhmään kuuluvat alueet ”maalaamalla” ne karttapohjalle eri värein.

5.2.1 Kaavoitus

Kainuun maakuntakaavassa Ukkohalla on merkitty matkailun vetovoima-alueeksi (keltainen viiva, merkitä mv) sekä luontomatkailun kehittämisalueeksi (vihreä viiva). Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu moottorikelkkailun runkoreitin linjaus sekä retkeilyreiteistä UKK- reitti ja Köngäskierros (liite 4). Ukkohallan alueelle on laadittu oikeusvaikutukseton osayleiskaava 1997. Siinä on ohjeellisesti esitetty kuinka matkailukeskuksen alueen toiminnot, lomaa-asuminen sekä virkistysalueet tulisi järjestää. Oikeusvaikutuksettomalla osayleiskaavan alueella voimassa oleva kaava on maakuntakaava. Matkailukeskuksen alueelle laadittuja asemakaavoja ovat Ukkohallan asemakaava (entinen rakennuskaava) 1994, Saunamaan asemakaava 2006 ja Syväjärven koillisosan asemakaava 2010. Kaavoissa on osoitettu varaukset ulkoilu- ja maastoliikennereiteille sekä virkistysalueille. Kaavassa on huomioitu reittilinjausten osalta alueen sisäiset ja ulkoiset yhteystarpeet. Ongelmallista reittien suunnittelun, etenkin mootto-

rikelkkareittien linjaamisen kannalta, on reiteille varattujen viherkäytävien kapeus. Lisäksi kaavassa osoitetut reittien linjausvaihtoehdot sisältävät suhteellisen paljon tien ylityksiä.

Hyrynsalmen kunta tutkii Syväjärven länsi- ja lounaispuolella, kunnan omistuksessa olevan maa-alueen vaihtoehtoisia maankäytön muotoja. Tarkastelun pohjalla toimivat yleispiirteiset kehittämissuunnitelmat, kuten esimerkiksi Ukkohallan Master Plan suunnitelma. Master Plan suunnitelmassa Syväjärven lounaispään ranta-alueelle esitetään kaavoitettavaksi loma-asuntoalue. Esitys edellyttää myös syväjärventien siirtämistä kauemmaksi rantaviivasta. Edelliset esitykset huomioitiin vuonna 2011 toteutetun ensilumen ladun linjauksessa. (Luontomatkailun kehittäminen maakuntakaavoituksessa 2007, 33; Hyrynsalmen kunta, kaavoituskatsaus 2011; Ukkohallan Master Plan –suunnitelma; Liite 1; Liite 3)

5.2.2 Suojelualueet

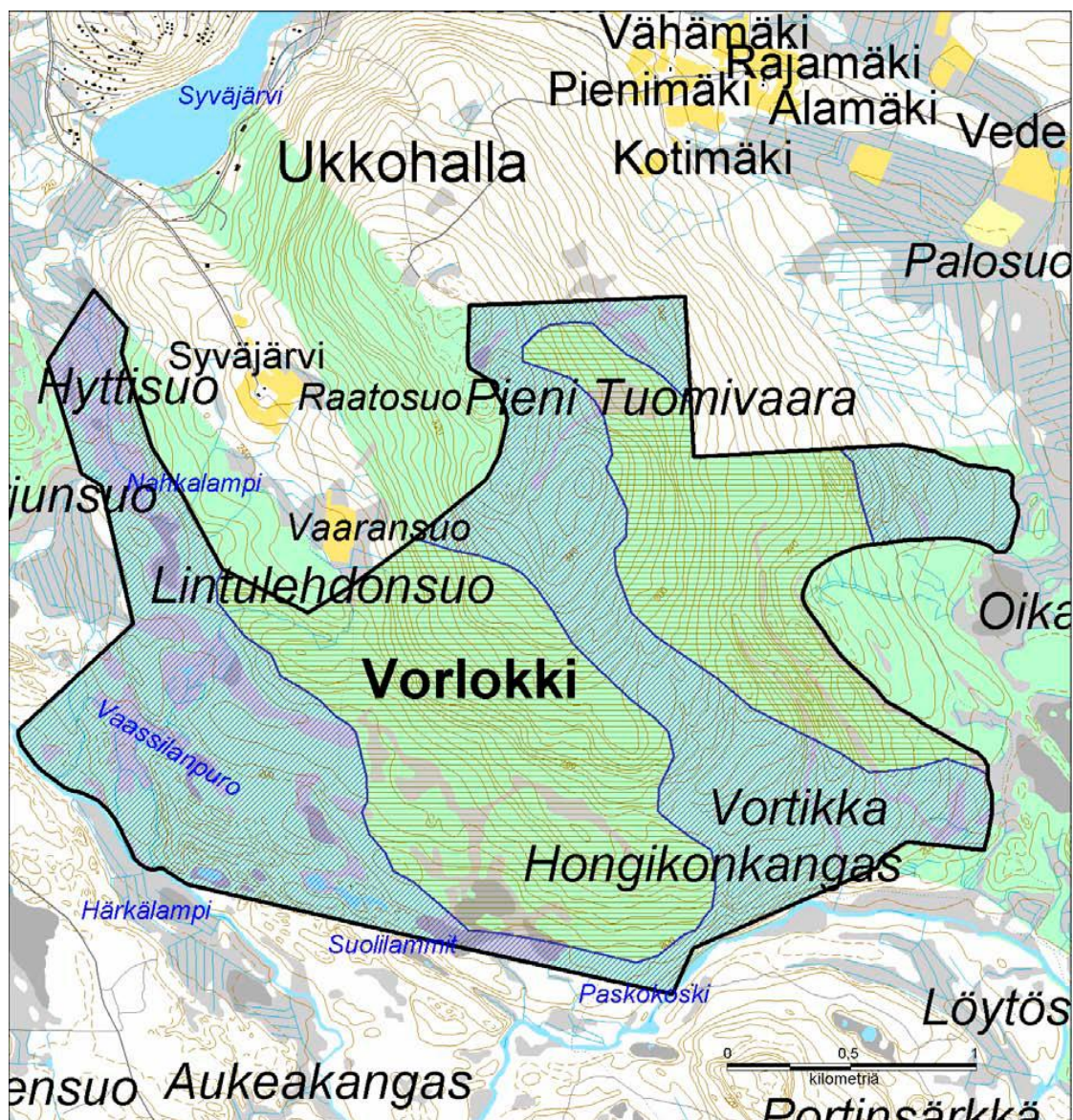
Vorlokki

Ukkohallan eteläpuolella, pääosin Pienen Tuomivaaran alueella sijaitsee kokonaan valtionmaalla oleva Vorlokin suojelualue (664 ha). Suojelu on toteutettu luonnonsuojelulain pohjalta (1096/1996). Vorlokki kuuluu Natura 2000 –ohjelmaan sekä vanhojen metsien suojeluohjelmaan ja se on luokiteltu matkailun sekä yleiskäytön kannalta merkittäväksi alueeksi. Vorlokin alueella on tehty Natura-luontotyyppikartoitus sekä kulttuuriperintö inventointi vuonna 2007. Alueella katsotaan olevan luonnonsuojelullista merkitystä niin Natura – luontotyyppiin, eläimistön ja vanhojen metsien lajiston kannalta. Alueen lajisto on runsaslukuinen sisältäen myös uhanalaisia lajeja, kuten linnuista sinipyrstö, nisäkkäistä liito-orava, kaloista purotaimen sekä monia uhanalaisia kääpä- ja jäkälälajeja. Vorlokin rotkolaakso kuvassa 3, on antanut nimensä myös ympäröivälle maisemalle, on suojelualan merkittävin luonnon muodostuma ja nähtävyys.



Kuva 3. Kalliohalkeama Vorlokin rotkolaaksossa

Vorlokin hoidon ja käytön yleisenä tavoitteena on sovittaa ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla luonnon- ja kulttuuriperinnön suojelu muiden alueen käyttömuotojen kanssa. Luontomatkailu, virkistyskäyttö sekä opetuskäyttö ovat teemoja, joiden pohjalta aluetta kehitetään käyntikohteena. Suojeluarvojen turvaamiseksi alueen käyttöä ohjataan opastuksella, rakenteilla sekä kuvassa 4 näkyvillä vyöhykerajauksilla. Vaaleanvihreät alueet kuvaavat syrjävyöhykkeitä ja tummanvihreät alueet virkistysvyöhykkeitä. Syrjävyöhyke pyritään pitämään mahdollisimman luonnontilaisena eikä sinne ohjata käyttöä kuin poikkeustapauksissa.



Kuva 4. Vorlokin virkistys- ja syrjävyöhykkeet

Virkistyskäyttö sekä reittitoiminnot pyritään ohjaamaan virkistysvyöhykkeille. Virkistysvyöhykkeellä on olemassa olevia hiihto- ja patikkareittejä sekä moottorikelkkailu-ura. Nykyiset reitit voidaan säilyttää, ellei niistä aiheudu haittaa alueen suojelulle. Uusia moottorikelkkareittejä ja uria alueelle ei kuitenkaan perusteta. Vorlokin käyttö- ja hoitosuunnitelmassa vuotuisiksi kävijämääräksi alueella on arvioitu 5000, henkeä joista 90 % hiihtäjiä. Kävijämäärien lisääntymistä ei toistaiseksi ole nähty uhkana alueen luontoarvojen säilymiselle. Jokamiehen-

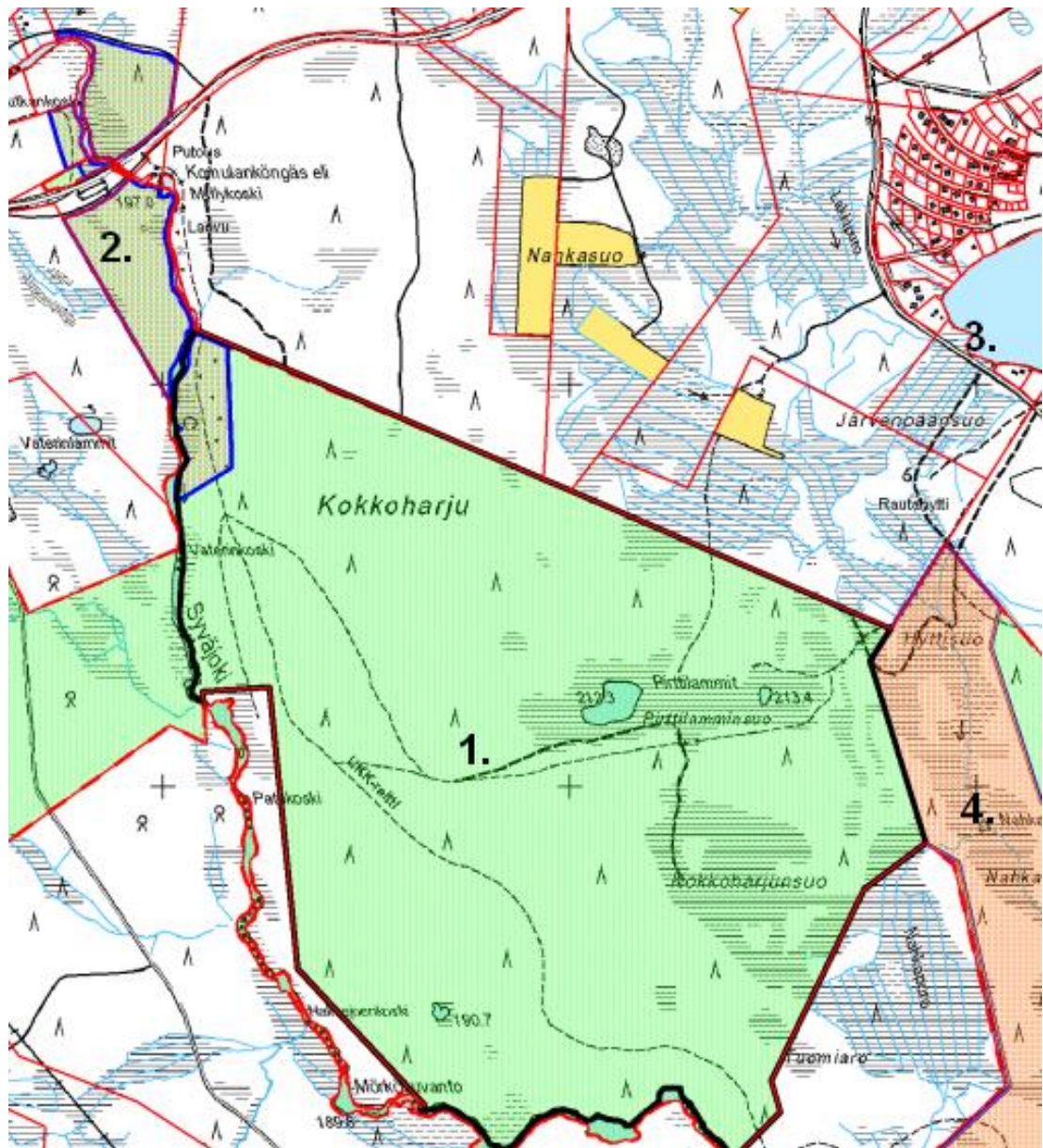
oikeuksien perusteella tapahtuvaa liikkumista alueella ei ole rajoitettu. (Vorlokin Natura 2000 –alueen hoito- ja käyttösuunnitelma, 7, 10, 19 -21, 23 -25)

Kokkoharju

Ukkohallasta länteen sijaitsee maisemallisesti mielenkiintoinen Kokkoharjun alue (270 ha) ja se on Metsähallituksen metsätalouden hallinnassa. Kokkoharjun sijainti näkyy kuvassa 5. Metsähallituksen ja luontojärjestöjen välisten neuvottelun pohjalta syntyneessä ratkaisussa Kokkoharjun alue on siirretty metsätaloustalouden ulkopuolelle. Alueella esiintyy osittain samoja uhanalaisia lajeja kuin vieressä sijaitsevalla Vorlokin suojelualueella. Aiemmin alue oli luokiteltu virkistysmetsäksi, mutta sen status muuttui uusien päätösten myötä. Nykyisin Metsähallituksen liiketoiminnan maankäyttöluokituksessa alue on määritelty, kuuluvaksi luokkaan E. Luokkaan E kuuluvat kohteet toteutetaan pysyvinä kuviorajoituksina. Tämä luokitus sinällään ei rajoita alueen virkistyskäyttöä ja ulkoilureittien rakentamista eikä näihin liittyvien käyttöoikeus- ja vuokrasopimusten tekemistä. Alueeseen voi sisältyä alue – ekologisen suunnittelun luonto- ja maisemakohteita, joiden aiheuttamat lisärajoitteet maankäytölle selvitetään Metsähallituksen toimesta esimerkiksi reittisopimuksia laadittaessa. Vaikka edellä kuvattuja rajoituksia ei erikseen olisikaan, luontoarvot tulee kuitenkin huomioida alueen käytön toteutuksessa. (Humalamäki Mirja Maankäyttöesimies, Metsähallitus metsätalous, sähköposti 15.3.2012; Pohjois-Suomen vanhojen metsien suojelun täydentäminen. Metsähallituksen ja luontojärjestöjen ns. dialogiratkaisun jatkotoimenpiteet. Helsinki 2007, 9)

Komulankönkään suojelukiinteistö

Seutukaavassa suojelualuevarauksena olleesta Komulankönkään alueesta kuvassa 5, on perustettu suojelukiinteistö: Komulankönkään suojelualue 105-891-2-1 maanmittaustoimituksella 8.10.2011. Suojelualueen hallinnasta vastaa Metsähallituksen luontopalvelut.



Kuva 5. 1.Kokkoharjun alue, 2. Komulankönkään suojelukiinteistö, 3. Ukkohalla, 4. Vorlokki

Suojelualueella sijaitsee merkittävä luonnon nähtävyys 11 metriä korkea Komulankögäs. Vesiputouksen toisen haaran niskalla on maakunnallisesti kulttuurihistoriallisesti arvokas hierinmylly (vuodelta 1888), jota Museovirasto on ehdottanut valtakunnallisesti merkittäväksi kohteeksi (kuva 6). (Humalamäki Mirja Maankäyttöesimies, Metsähallitus metsätalous. Säh-

köposti15.3.2012; Kainuun maakuntakaavan kaavaselostuksen liitetaulukot ja liitekartat, 5, 22)



Kuva 6. Komulanköngäs

5.3 Reittien hallinnointi

Hyrnsalmen kunnan tekniset palvelut

Kunnan hierarkiassa ylin vastuu ja päätöksentekovalta ulkoilu- ja maastoliikennereitteihin liittyvissä asioissa kuuluu kunnanhallitukselle. Maanhankintaan ja kaavoitukseen liittyvissä asioissa päätöksenteosta vastaa kunnanvaltuusto. Hyrnsalmen kunnan reittiasioista vastaava viranomaisena on ympäristölautakunta. Ympäristölautakunta on delegoinut mm. toimeenpa-

novallan teknisten palveluiden virkamiehille. Reittiasioista vastaava virkamies on kunnan rakennusmestari, jonka alaisuudessa toimii reittien kunnossapitohenkilöstö.

Kunta on suunnitellut ja rakentanut ulkoilureittejä erilaisina projekteina ja hankkeina. Rakentamista ei ole koettu ongelmaksi investointien kuin ei myöskään käytännön toteuttamisen kannalta, koska valtio on monella tapaa tukenut reittien rakentamista. Rahoitukseen on käytetty valtion sekä EU:n tukia ja kunnan rahoitusosuus on näin jäänyt pienemmäksi. Usein toteutusmuotona on ollut yty-työt* Ely -keskuksen kanssa. Yty-projektit ovat olleet Ely -keskuksen hallinnoimia projekteja. Kunnan osuudeksi on jäänyt materiaalien hankkiminen. Työvoiman palkkaamiseen on saatu työllistämisperusteista rahoitusta. Esimerkiksi moottorikelkkareittien rakentaminen ja kunnostus on toteutettu yty-työnä, samoin monien muiden reittien rakentaminen ja kunnostus (liite 3). (* Yty -työt ovat Ely -keskuksen hallinnoimia ympäristönhoitotöitä ja ne toteutetaan pääosin palkkatuetulla työvoimalla)

Hyrynsalmen kunnalla ei ole olemassa erikseen varsinaista reitistöstrategiaa. Reitistöt kuitenkin liittyvät osana matkailu- ja elinkeinostrategiaan sekä kuntalaisten yleiseen palvelustrategiaan. Pyrkimyksenä on kuitenkin ollut, että huomioidaan maakunnan strategia ja maakuntakaava niiltä osin kuin niillä ohjataan reititsuunnittelua. Usein on toimittu siten, että jokin hanke on syntynyt ja sitä on viety eteenpäin. Kokonaisuuttakin on pyritty katsomaan, mutta sen tarkastelun, miten reitit kunnolla palvelisivat matkailua ja paikallisia asukkaita, koetaan jääneen liian vähäiseksi. Viimeaikoina on kuitenkin keskustelua herättänyt se, että näitä hankkeita pitäisi priorisoida sekä se, mitä reittejä ylipäättään pidettäisiin kunnossa ja mitkä jätettäisiin vähemmälle huomiolle. (Liite 3)

5.4 Yhteistyö ja sen muodot

Kunnan kannalta tärkeimpiä yhteistyökumppaneita reittien suunnittelun ja rakentamisen osalta ovat mm. Metsähallitus, UPM:n, yksityiset maanomistajat, Ely-keskus, matkailuyrittäjät, Ukkohallan matkailuyhdistys sekä urheiluseura Hyrynsalmen Isku.

Metsähallituksen rooli on tärkeä jo pelkästään alueen suurimpana maanomistajana ja jonka maiden kautta reitit hyvin usein linjataan. Metsähallituksen luontopalvelut myös suunnittelee, rakentaa ja huoltaa reittejä valtion mailla. Kunta ja metsähallituksen luontopalvelut ovat mm. jakaneet keskinäisin sopimuksin reittien ja taukopaikkojen huolto- ja ylläpitovastuita. Metsähallituksen luontopalveluissa koetaan, että sidosryhmäyhteistyö kuntien ja yritysten kanssa on noussut aiempaa merkityksellisemmäksi. Nähdään että koska osapuolet toimivat pitkälti samoilla alueilla, voidaan yhdessä kartoittaa reitistöihin ongelma-alueita ja kehittämistarpeita. (Liite 3)

Reittejä suunnitellaan ja rakennetaan myös alueen toisen suuren maanomistajan eli UPM:n maille sekä yksityisten maanomistajien maille. Ely -keskus jonka kautta reiteille usein haetaan rahoituksia, on monesti myös rakentajana kunnan reitihankkeissa. Reittien suunnittelussa on usein kuultu matkailuyrittäjiä sekä urheiluseuran edustajia, sen osalta millaisia tarpeita heillä on reittien kehittämisen suhteen. Toisaalta aloite reittien kehittämiseen on yhtälailla voinut tulla edellä mainittujen tahojen suunnalta.

Koska kunta ja Metsähallituksen luontopalvelut reittejä rakentamalla luo toimintaedellytyksiä ohjelmapalveluyritysten ja seurojen toiminnalle, kokevat viimeksi mainitut osapuolten välisen yhteistyön tärkeänä. Urheiluseura Isku on ollut myös aktiivisesti mukana kehittämässä Ukkohallan lähilatuja, viimeisin esimerkki tästä on vuonna 2011 valmistunut ensilumenlatu.

5.5 Alueen nykyinen reitistö

Ukkohallan alueella on monia kesä- kuin talvikäyttöön tarkoitettuja reittejä liitännäisrakenteineen. Alueen reiteistä kattavin on latuverkosto. Kesäkäyttöön tarkoitettujen reittien määrä on vähäisempi, varsinkin lyhyiden lähireittien osalta. Alueen reittiverkostosta on olemassa olevat yhteydet ylikunnallisiin ja jopa valtakunnallisiin reitteihin. Alueella on tarpeita reittiverkoston kehittämiseen lyhyiden lähireittien ja uusien aktiviteettien harrastamiseen tarkoitettujen reittien osalta. Alueen reittien opastuksessa ja kunnossapidossa on kehittämisen tarvetta. Luontoa pidetään alueen reittien suurimpana vetovoimatekijänä.

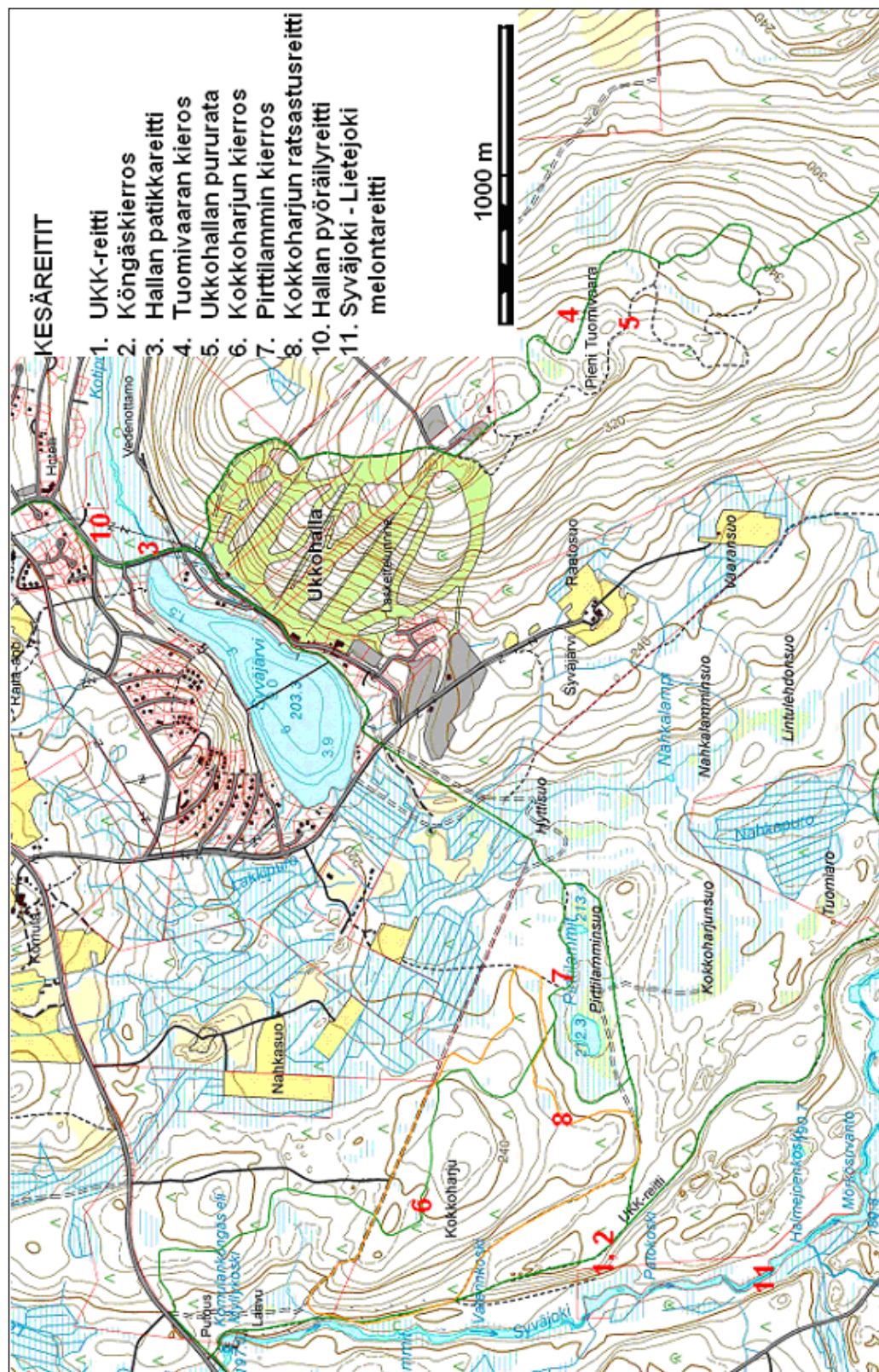
5.5.1 Kesäreitit

Alueen sisällä sijaitsevia opastettuja patikointiin tarkoitettuja rengasreittejä on ainoastaan yksi eli Tuomivaarankierros. Tuomivaarankierros on 13 kilometriä pitkä päiväretkeilyyn tarkoitettu patikointi- ja vaellusreitti joka kulkee suurelta osin Vorlokin suojelualueella. Pienen Tuomivaaran rinteille linjattu reitti on luokiteltu vaativaksi ja se on ainoa alueen luokitelluista reiteistä. Reitin nähtävyyksiin mm. kuuluu Vorlokin rotkolaakso. Tuomivaaran kierros ja muut kesäkäytössä olevat reitit näkyvät kuvassa 7.

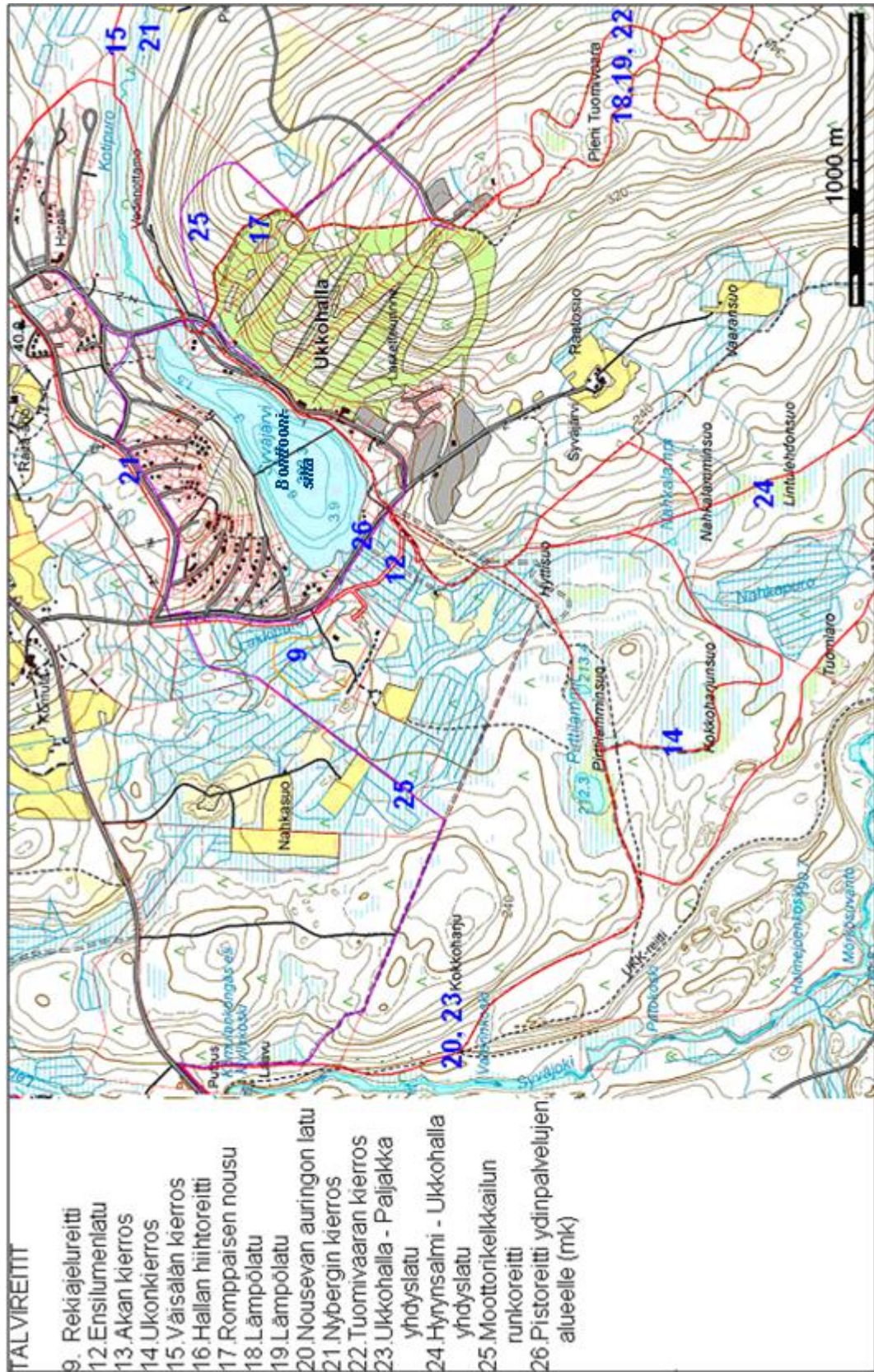
Patikointia voi harrastaa myös alueen kautta samaa polkua hyödyntävillä UKK- reitillä ja Köngäskierroksella sekä omalla polullaan kulkevalla Hallanpatikkareitillä. UKK – reitti on valtakunnallinen Kolilta lähtevä vaellusreitti jonka toinen pää sijaitsee Savukosken Tulppiossa. Hyrynsalmen ja Puolangan välisen osuuden on maisemiensa ja luonnonnähtävyyksiensä osalta sanottu olevan yksi Suomen parhaista. Köngäskierros on yli 50 kilometrin pituinen rengasreitti, joka kiertää Ukkohallan ja Paljakan matkailukeskusten kautta. Sekä köngäskierroksen että UKK – reitin varteen jääviä kohokohtia Ukkohallan alueella ovat esimerkiksi Kokkoharju, Komulänkongäs ja Vorlokin kalliohalkeama. Hallan patikkareitti kulkee Saarijärven aarnialueen kautta Suomusalmelle. Hallan patikkareitin kanssa samaa linjausta noudattelee myös Hallan maastopyöräilyreitti.

Kuvassa 7 näkyvät Kokkoharjun kierros ja Pirttilammin kierros ovat linjattu ja merkitty maastoon vuonna 2011, mutta niille ei vielä ole laadittu opastusta eikä niitä näy kartoilla. Edellinen koskee myös Kokkoharjun ratsastusreittiä.

Ukkohallan alueella on myös Syväjoen – Lietejoen melontareitti, jonka lähtöpiste on kuvan 7 mukaisesti Komulänkönkään alla olevassa suvannossa.



Kuva 7. Ukkohallan kesäreitit



Kuva 8. Ukkohallan talvireitit

5.5.2 Talvireitit

Tavikäyttöön tarkoitettuja reittejä alueella ovat kuvassa 8 näkyvät ladut ja moottorikelkkailu-urat. Alueen sisällä kulkevia laturia ovat; valaistu 1,75 km pitkä ensilumenlatu, Akan kieros 12 km, Ukon kierros 7 km, Romppaisen nousu 2 km, Lämpölatu 2,4 km, Nybergin kierros 5,5 km sekä Tuomivaaran kierros 13,5 km. Alueen latuverkkoa myöten päästään Hyrynsalmelle 18 km pituisen yhdysladun kautta sekä Paljakan matkailukeskukseen toista yhdyslatua pitkin joka on pituudeltaan 30 km. Nousevan auringon latu on Hyrynsalmen alueella kulkeva 40 km pitkä rengasmainen latureitti, joka on kuitenkin käytössä ainoastaan kevät sesonkien aikana. Toinen sesonkiakana ylläpidettävä latu on Suomusalmelle jatkuva 54 km pitkä Hallan hiihtoreitti.

Moottorikelkkailua Ukkohallan alueella voi harrastaa maakunnallisella moottorikelkkauralla jolta ovat yhteydet Puolangalle, Suomussalmelle ja Hyrynsalmelle. Moottorikelkka ura on osa valtakunnallista moottorikelkkaurien verkostoa, jota pitkin alkaa nykyisin päästä lumiolosuh- teiden niin vallitessa lähes maan kaikkiin osiin. Runkoreitiltä on yhteys Ukkohallan ydinpal- veluiden alueelle pistoreittiä pitkin.

5.5.3 Reittien taukopaikat

Reitistöön liittyviä taukopaikkoja ovat mm. Vorlokin päivätupa, lämpöladun kota, ensilu- menkota, Komulankönkään laavu kuvassa 9, Syväjärven luoteinen laavu, Syväjärven pohjoi- nen laavu, Syväjärvi koillinen laavu, Syväjärvi kaakkoinen laavu, Paskonkosken laavu, Pitkä- kosken laavu sekä Vorlokin sääkatos ja nuotiopaikka. Alueen taukopaikat sijaitsevat siten että useimmat eri reitit ja reitti osuudet kulkevat niiden kautta niin kesällä kuin talvellakin. Vor- lokin päivätuvalla pidetään kevätsezongin aika kahviota.



Kuva 9. Komulankönkään laavu

5.5.4 Reitistön ongelmat ja kehittämisen tarpeet

Ukkohallan alueella on olemassa melkoisen kattava reittien runkoverkosto. Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta uusien reittien rakentamiselle ei nähdä olevan kovinkaan paljon tarvetta. Tärkeämpänä nähtiin nykyisten reittien käytön aktivoiminen kuin reittien määrän lisääminen. Ukkohallan reittitarpeet kohdistuvat lähinnä lyhyisiin, matkailukeskuksen lähellä sijaitseviin rengasreitteihin reittimuodosta riippumatta. Toisaalta nähtiin että reittejä pitäisi olla monenlaisia ja tasoisia, jotta voidaan huomioida erilaiset tarpeet omaavat reittien käyttäjät. Pitkille reiteille ei nähty niinkään olevan tarvetta, koska niitä on ennestään ja nykysuuntauksen mukaan niiden käyttö on vähäisempää kuin lyhyiden lähireittien. Nykyisten reittien käyttöön liittyviä toiminnallisia ongelmia aiheuttavat mm. puutteet reittien kunnossapidossa

ja opastuksessa sekä moottorikelkkareitin häiriötä aiheuttava linjaus ja ratsastusreitin puuttuminen. (Liite 1; Liite 3)

Uusien reittien tarve ja linjaaminen

Uusien reittien linjaaminen Ukkohallan alueella perustuu alueen kasvutavoitteisiin sekä matkailu- ja ohjelmalveluyrittäjien tarpeisiin. Kokonaan uusina alueella tarpeellisiksi koettuina reittimuotoina mainittiin ratsastusreitti, koiravaljakkoreitti sekä poroajelureitti jotka ovat myös mainittu Ukkohallan Master Plan suunnitelmassa. Ukkohallan alueelta ovat puuttuneet kävelyyn ja patikointiin tarkoitettut lyhyet, helpohkot rengasreitit. Mönkijäreittien ei nähty soveltuvan matkailukeskuksen tuntumaan sen luontoa kuluttavan ja häiritsevän vaikutuksen vuoksi. Uusien reittien linjaamiselle soveltuvana maisema-alueena nähtiin Kokkoharjun alue. Reittien linjauksessa tulisi hyödyntää ensisijaisesti kunnan ja valtion omistuksessa olevia, mutta myös UPM:n omistamia maa-alueita. Yksityiselle maanomistukselle kohdistuva rasitus reittilinjauksia suunniteltaessa tulisi pyrkiä pitämään mahdollisimman vähäisenä. (Ukkohallan Master Plan –suunnitelma; Liite 1; Liite 3)

Reittioikeuksien hankkiminen

Reittioikeuksien hankkimisen vaihtoehtoista ensisijaisina pidetään maanomistajan kanssa tehtäviä vapaaehtoisuuteen perustuvia reittisopimuksia sekä vapaaehtoiseen maakauppaan perustuvaa maa-alueiden hankintaa. Pakkoon perustuvia reittitoimituksia sekä maa-alueiden lunastusmenettelyä ei nähdä ensisijaisina keinoina reittioikeuksien hankkimiseksi. (Liite 3)

Reittien sijoittaminen, turvallisuus, häiriöttömyys.

Reittiturvallisuuteen, reittimuotojen häiriöttömyyteen ja eri toimintojen yhteensovittamiseen tulee kiinnittää huomiota. Näihin liittyvien ongelmien ratkaiseminen ja ennalta ehkäiseminen nähdään tärkeänä kehittämisen alueena. Varsinkin alueilla, joissa on useampia reittimuotoja ja paljon käyttäjiä, on tärkeää että jokaisella reittimuodolla olisi oma reittiura käytössään. Suurena ongelmana alueella on moottorikelkkauran linjaus, jota on jouduttu eri syistä siirtämään ja joka aiheuttaa ristiriitoja ja ongelmia alueen muiden toimintojen kanssa. Erityisesti ratsas-

tusreitin ja moottorikelkkareitin sijoittaminen riittävän etäälle toisistaan on tärkeä tekijä reitti-toimintojen turvallisuuden ja sosiaalisen kestävyuden kannalta. Reittiturvallisuuden kannalta on tärkeää se, että pyritään minimoimaan risteysten määrä, olkoon kysymyksessä reittien keskinäinen risteäminen tai reitin ja tien risteäminen. Tärkeää on myös se, että kaikilla reittimuodoilla on yhteys Ukkohallan matkailukeskuksen ydinpalvelujen alueelle tai että ne ovat helposti savutettavissa sieltä käsin. Reittien tulisi myös yhdistyä laajempiin kuntarajat ylittäviin reitteihin. Ydinpalvelualueen läheisyyteen on tarpeellista kehittää reitistön lähtöalue. (Ukkohallan Master Plan –suunnitelma; Liite; Liite 3)

Moottorikelkkauran siirtämisen syynä on ollut alueen uudisrakentaminen. Esimerkiksi Hallan Saagan ja Hallan chalets –rakenusten rakentaminen, on aiheuttanut sen, että kelkkauraa ei enää voitu linjata Syväjärven rannan tuntumaan. Syväjärven yli rakennettu bonttoonisilta kuvassa 8, estää kelkkailun järven jäällä. Kerran moottorikelkkaura on siirretty pois yksityis- maalta maanomistajan vaatimuksesta. (Liite 3)

Kartat ja opasteet

Merkittävinä kehittämisen alueita ovat edelleen opasteiden ja karttojen kehittäminen. Kartta-aineisto ei ole välttämättä aina pysynyt ajan tasalla koska reittien linjauksia on muutettu, on tehty uusia reittejä tai joitakin reittejä on poistunut käytöstä. Reittien opastamien ja ohjaaminen tulisi saada kuntoon, että reitin käyttäjät osaisivat reiteille ja voisivat kulkea niitä pitkin ilman eksymisen riskiä. Oikein suunnitellun opastamisen avulla voidaan myös vähentää reit- timuotojen välisiä konflikteja. Pelastuskoodijärjestelmän kehittäminen, jonka avulla esimerkiksi pelastuslaitos voidaan ohjata paikalle mahdollisissa onnettomuustilanteissa, olisi myös tarpeellinen. (Liite 3)

Huolto

Reittien huoltoa ja ylläpitoa alueella tulisi kehittää, koska siinä esiintyy monenlaisia puutteita. Hankerahoituksella toteutettujen reittien huoltoon ja kunnossa pitoon ei aina ole ollut riittävästi resursseja, joten sen seurauksena reittien ja palveluvarustuksen kunto sekä laatutaso voi kärsiä merkittävästi. Huollon resurssipula nähdäänkin ”peikkona” Ukkohallan alueella.

”Nämä reitit, on vähän sillä tavalla että kun ne rakennetaan, niin silloin niiden kontrolli ja valvonta on tiukka. Tällaisina projekteinahan ne tehdään. Sen jälkeen niiden hoitovastuu siirtyy sitten kunnille, niin millaisilla resursseilla kunta pystyy sitä hommaa pyörittämään? Siihenhän se sitten kaatuu, siitähän se on puhtaasti kysymys, rahasta.” (H12)



Kuva 10. Kunnossapitoon käytettävien resurssien puute johtaa rakenteiden rappeutumiseen.

Kehittämisen tulisi pitää sisällään myös huollon priorisoinnin sitten, että reitin ylläpitoa ohjaisi niiden todellinen käyttö. Koska reittien huolto ja ylläpito on suhteellisen kallista, tulisi siihen käytettävät taloudelliset resurssit kohdentaa oikein. Reittien kävijämäärän seurannan avulla voidaan huollon ja kunnostuksen toimenpiteet kohdentaa käytetyimpiin kohteisiin. Reittien huollon ja ylläpidon kustannuksia voidaan jakaa perustamalla reittipooleja. (Liite 3)

Muita kehittämisen osa-alueita

Ukkohallan alueella ei ohjelmapalveluyrittäjiä lukuun ottamatta oltu kovin tietoisia reittien nykyisestä käytöstä kävijämäärien ja käyttäjäkohderyhmien osalta. Näiden selvittäminen olisi tarpeellista paitsi palvelujen kehittämisen, niin myös huollon kehittämisen kannalta. Metsähallituksen luontopalvelut aloittaa kävijälaskennan alueella kuluvana vuonna. Reiteille kaivattiin myös enemmän sisältöä ja ohjelmapalveluja, koska niitä ei nykyisellään tarjoa kuin pari yrittäjää. Reittien markkinoinnin koettiin olevan liian vähäistä ja kehittymätöntä. Markkinoin ja tuotteistamisen kannalta pidettiin tärkeänä että reiteistä laadittaisiin reittikuvaukset. Reittikuvaus tulisi löytyä niin netissä julkaistavasta kuin myös painetusta materiaalista. Tärkeänä nähtiin että esimerkiksi reittikartoista ilmenisi mm. reittimuoto, reitin pituus sekä vaativuuksitaso. (Liite 1; Liite 3)

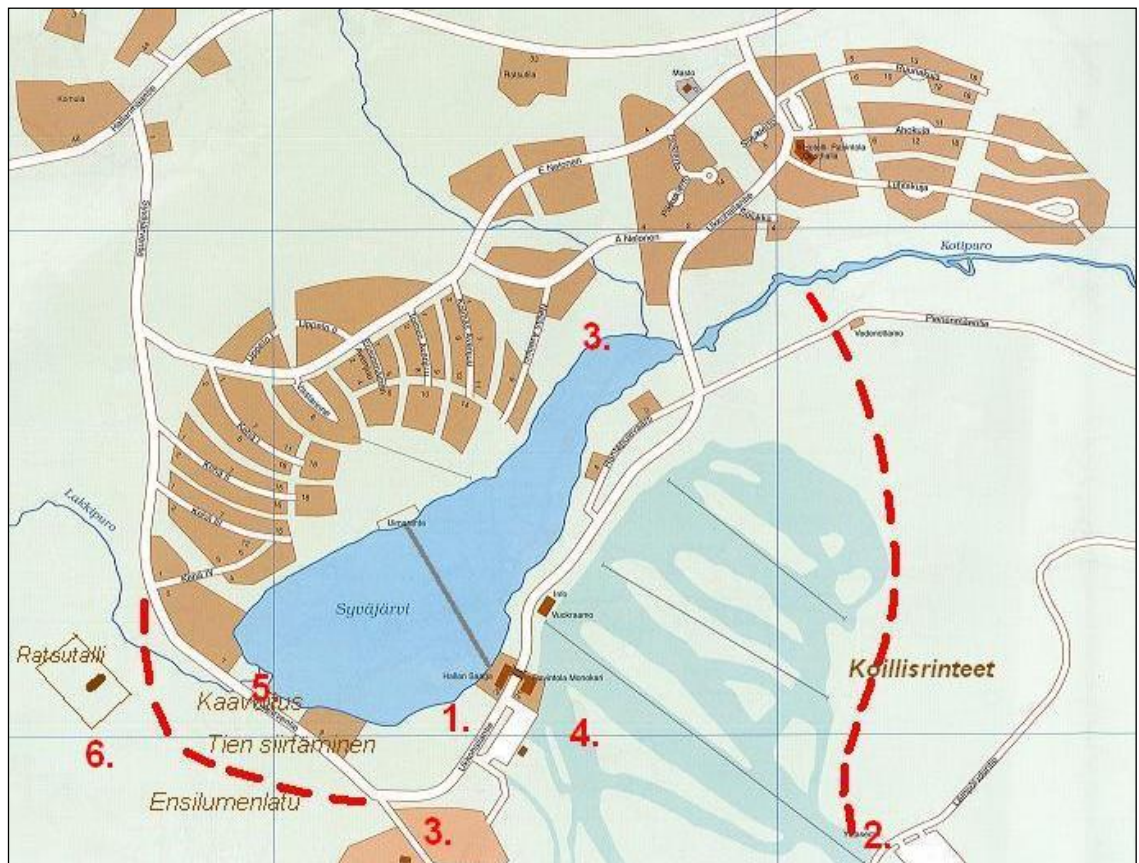
5.6 Muut suunnitelmat ja hankkeet

Tämän kehittämistyön kannalta Ukkohallan alueella olevista suunnitelmista ja hankkeista merkittävimmät ovat, vuonna 2011 laadittu Ukkohallan Master Plan –suunnitelma sekä Metsähallituksen luontopalveluiden hallinnoima, Reittien palveluvarustuksen ja opastuksen suunnittelu- ja kunnostushanke vuonna 2012.

5.6.1 Ukkohallan Master Plan –suunnitelma

Ukkohallan Master Plan suunnitelmassa kuva 11, on määritelty keskipitkän aikavälin tavoitteita alueen kehittämiseksi. Ydinpalvelujen alueella on käyttämätöntä rakennusoikeutta 8000 neliometriä. Tämä rakennusoikeus hyödynnetään mm. rakentamalla alueelle lisää majoituskapasiteettia 600 vuodepaikan verran. Lisäksi ydinpalvelujen alueella on tarkoitus lisätä kaupallisia palveluita sekä rakentaa keilarata, kuva 11 numero 1. Kokonaisuudessaan alueen kasvutavoitteena on lisätä majoituskapasiteettia kaksinkertaiseksi vuoteen 2018 mennessä, kuva 11 numero 3. Rinnetoimintoja kehitetään, joista tulevaisuudessa reittien linjausmahdollisuuksiin eniten vaikuttaa koillisrinteiden rakentaminen. Koillisrinteet jatkuisivat pienemmän-

tien yli, kotipuron rantaan saakka, kuva 11 numero 2. Laskettelurinteiden kesäajan aktiviteetiksi on kaavailtu jo kesällä 2011 toteutetun Frisbeegolfradan lisäksi dirt / bmx –radan rakentamista, kuva 11 numero 4. Syväjärven rantaan kaavoitetaan tulevaisuudessa tontteja loma-asuntoja varten. Tämän vuoksi esimerkiksi syväjärventien nykyistä linjausta joudutaan siirtämään. Master Plan –suunnitelmassa mainittu ensilumen latu toteutettiin Hyrynsalmen kunnan ja Ely –keskuksen yhteistyönä vuonna 2011, kuva 11 numerot 5 ja 6. Edellä kuvatut toteutetut ja suunnitteilla olevat toimenpiteet vaikuttavat ja tulevat vaikuttamaan merkittävästi reittien linjaamisen mahdollisuuksiin Syväjärven länsipuolella olevalla alueella. (Ukkohallan Master Plan –suunnitelma)



Kuva 11. Karttaesitys Ukkohallan Master Plan -suunnitelmassa esitetyistä kehittämistoimpiteistä

Master Plan -suunnitelmassa alueelle tulevista, reittejä vaativista aktiviteeteista on mainittu mm. koiravaljakko- ja porojelut sekä ratsastus. Näille aktiviteeteille ei vielä Master Plan -suunnitelman laatimisen aikana ollut olemassa omia reittejään. Maastoratsastusreitin toteuttaminen aloitettiin tämän opinnäytetyön aikana tehdyn selvitystyön pohjalta vuonna 2011 ja saatettaneen loppuun vuonna 2012. Koiravaljakko- ja porojelureiteille esitellään linjausvaihtoehdot tämän opinnäytetyön luvussa 6. (Ukkohallan Master Plan –suunnitelma)

5.6.2 Reittien palveluvarustuksen ja opastuksen suunnittelu- ja kunnostushanke

Metsähallituksen luontopalveluiden hallinnoimassa ja Ely –keskuksen rahoittamassa hankkeessa kunnostetaan Ukkohallan lähiympäristön reittejä sekä niiden palveluvarustusta vuonna 2012. Alueelle laaditaan palveluvarustuksen ja maasto – opastuksen toimenpide- ja kunnostussuunnitelma. Maasto – opastussuunnitelma pitää sisällään reittien lähtöalueen opastaulut sisältöineen sekä maastossa tarvittavan viitoituksen tarpeen ja sijoittelun. Hankkeen yhteydessä uusitaan esimerkiksi pitkospuita 2000 metrin osuudella UKK -reitit ja Tuomivaa- rankierroksen varrella. Hankkeen aikana toteutettavat toimenpiteet parantavat alueen reitistö- n kuntoa ja turvallisuutta. Hankkeen yhteydessä Metsähallituksen luontopalvelut aloittaa alueella kävijälaskennan seurannan kävijälaskureiden avulla. Hankeen aikana tehdään yhteis- työtä mm. Hyrynsalmen kunnan, Ely –keskuksen ja paikallisten matkailuyrittäjien kanssa. (Härkönen & Kela 2012)

6 REITTIENTEN KEHITTÄMINEN

Tässä kehittämistyössä tarkastellaan tarveselvityksen myötä esille tulleiden uusien reittimuotojen linjausvaihtoehtoja sekä niiden sovittamista matkailukeskuksen alueelle. Uusia alueelle tulevia reittimuotoja ovat ratsastusreitti, koiravaljakkoreitti sekä poroajelureitti. Olemassa olevien reittimuotojen osalta tarkastellaan patikointiin ja kävelyyn soveltuvien lähireittien linjausvaihtoehtoja sekä ongelmia aiheuttaneelle moottorikelkkauralle uusia linjausvaihtoehtoja. Tarkastelussa otetaan huomioon alueen jo olemassa olevat toiminnot. Reittien linjausvaihtoehtoisissa on huomioitu se, että ne voidaan toteuttaa mahdollisimman turvallisesti ja että niiden aiheuttamat häiriöt myös jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Myös yksityiselle maanomistukselle koituvaa rasitetta pyritään välttämään mahdollisuuksien mukaan.

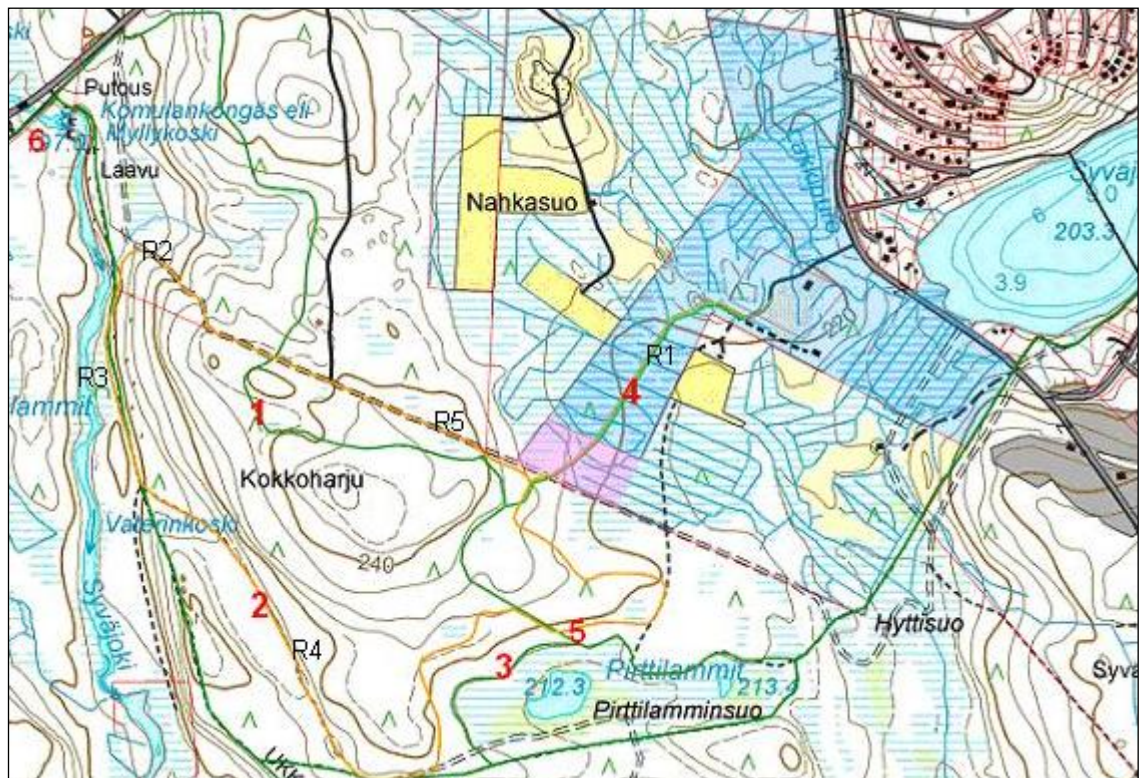
6.1 Linjausvaihtoehtojen tarkastelu 2011

Kesällä 2011 laadittiin määriteltyjen kehittämistarpeiden sekä tehtyjen taustaselvitysten pohjalta alustavat esitykset linjausvaihtoehtoista; uusille jalankuljettaville reiteille, ratsastusreitille ja koiravaljakkoreitille. Lisäksi laadittiin linjausvaihtoehdot moottorikelkkauran sijoittamiselle matkailukeskuksen alueelle. Linjausvaihtoehtoisissa pyrittiin huomioimaan reittien toiminnallisuus, häiriöttömyys, turvallisuus sekä saavutettavuus. Reittien sekä niillä harrastettavien aktiviteettien linjauksessa ja sijoittelussa tarkasteltiin myös niiden mahdollista soveltuvuutta hyödyntää samaa reittiuraa, joko samana vuodenaikana tai eri vuodenaikana. Lähtökohtana matkailukeskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä kuitenkin pidettiin sitä, että jokaisella aktiviteetillä olisi käytössään häiriötön ja turvallinen väylä. Toisilleen häiriöitä aiheuttavat reittimuodot pyrittiin linjaamaan riittävän etäälle toisistaan mahdollisten konfliktien ennalta ehkäisemiseksi.

Tavoiteltavana kohteena uusien reittien linjaamiselle pidettiin Kokkoharjun maisemakokonaisuutta, jossa maanomitus pääosin jakaantuu Metsähallituksen sekä UPM:n kesken. Matkailukeskuksen suunnalla pyrittiin hyödyntämään Hyrynsalmen kunnan omistamia maa-

alueita. Linjaukset pyrittiin toteuttamaan siten, että yksityismaihin kohdistuva rasitus jäisi mahdollisimman vähäiseksi.

Kunnan virkamiesten kanssa käydyssä neuvonpidossa ratsastus- ja patikkareittien esitetyistä linjausvaihtoehdoista valittiin ne, jotka vaikuttivat soveliaimmilta jatkokehittelyä ajatellen. Koiravaljakkoreitin linjausvaihtoehdot jätettiin tässä vaiheessa mietintään, koska esitetty vaihtoehdot kohdisti suurimman rasituksen yksityismaalle. Kuvan 12 mukaiset linjausvaihtoehdot esiteltiin maanomistajille ja samalla kunta ilmaisi myös halukkuutensa vuokrata ko. reittien maapohjan reittien rakentamista varten.



Kuva 12. Kokkojärven patikkareitit, 1, 3 ja ratsastusreitti 2. Toteutumaton reittiyhteys 4. Taukopaikan sijainti 5. Komulankongas 6.

Reittipohjista laadittiin vuokrasopimukset UPM:n sekä Metsähallituksen kanssa. Vuokrasopimusten solmimisen jälkeen reitit merkittiin maastoon vuokraehtoisten edellyttämällä tavalla. Vuokrasopimus Metsähallituksen kanssa sisälsi mm. suojelubiologin antaman ohjeistuksen

siitä, millä tavalla alueen herkät kohteet ja uhanaliseksi luokiteltavat lajit tulee linjauksessa huomioida (liite 5). Annetun ohjeistuksen noudattaminen muutti lopullisista maastoon merkittyä linjausta jossain määrin verrattuna tehtyyn linjausesitykseen nähden. Linjaus UPM:n maalla kulki kokonaisuudessaan metsätalousmaalla eikä se sisältänyt erityisiä linjaukseen vaikuttavia luontoarvoja. Maastoon merkitsemisen jälkeen linjaus tallennettiin maastossa GPS – laitteella, josta se purettiin karttaohjelmalle. Vuokrasopimukseen perustuvaa reittioikeutta ei yksityismaalle kuitenkaan onnistuttu solmimaan. Tämän myötä esitetty reittiyhteys Kokko-harjun ja matkailukeskuksen välillä siltä erää jäi toteuttamatta. Kunnan tavoitteena oli pyrkiä ratkaisemaan tilanne edelleen neuvotteluteitse, ennen kuin lähdetäisiin toteuttamaan reitti- tai lunastustoimituksia.

6.1.1 Ratsastusreitti

Ratsastusreitit linjaamisen tavoitteena on saada ratsastustallin tarpeisiin maastoratsastukseen soveltuva reitti, jollaista alueella ei entuudestaan ole. Ratsastusreitit linjaaminen on mahdollista toteuttaa siten, että sille siirtymiseen tallialueelta ei tarvitse käyttää yleisessä liikennekäytössä olevia tieosuuksia. Reitit pituus on n. 5,5 km, joten maastoratsastus on mahdollista toteuttaa ratsastustunnin aikana.

Reittilinjaus hyödyntää enimmäkseen osan matkasta talvikäytössä olevien reittiurien pohjia sekä maastossa olevia muita uria ja polkuja. Maastossa olevan ratsastusreitit leveydeksi suositellaan 1,5 metriä jonka kaviouran leveys on vähintään 1 metri. Laukkaosuuksilla uralta vaaditaan leveyttä 2 metriä. Ratsastuksen vaatima tilantarve korkeussuunnassa on 3 metriä. Suurin osa reitistä voidaan myös toteuttaa kantaville maapohjille ja pitkälti välttyä useita rakennekerroksia sisältävältä rakentamiselta, pois lukien suo-osuudet. (Ratsastuskeskuksen suunnittelu- ja rakentamisopas 2005, 143; Ratsastuspohjaopas 2011, 53)



Kuva 13. Hevoset ratsastajineen kaipaavat maastoratsastusreittiä Ukkohallassa

Reitti lähtee Seijan ratsutallilta Nahkasuon ylittäen Kokkoharjua kohti. Reitin ensimmäiset 600 metriä kulkee kunnan omistamalla maa – alueella, joka näkyy kuvassa 12 vaaleansinisenä alueena. Kunnan ja valtionmaiden väliin jää lyhyehkö 150 metrin osuus, joka kulkisi yksityisen maanomistajan maalla, vaalean violetti väri kuvassa 12. Valtionmaalle tultaessa voidaan hyödyntää käytöstä poistettua moottorikelkkauran pohjaa 150 metrin matkalla, jota pitkin päästään nykyisin käytössä olevalle moottorikelkkauralle. Ratsastusreitti jatkuu kelkkauran pohjaa pitkin valtion ja UPM:n maiden rajalinjalla Syväjoen suuntaan 800 metrin matkalla. Tämä moottorikelkkauran hyödyntämisen mahdollisuus rajautuu lumettomaan aikaan. Kokkoharjun luoteiskulmalla moottorikelkkaura kulkee kokonaan UPM:n maalla 400 metrin osuudella, missä se yhtyy latu - uraan. Täällä ratsastusreitti siirtyy kulkemaan latu - uraa pitkin etelään 1,5 km osuudella. Kokkoharjun etelälaidalla Pirttilamminsuon tuntumassa ratsastusreitti poikkeaa latu - uralta omaksi reittiosuudekseen, kiertäen suon pohjoisen puolelta. Reitillä voidaan hyödyntää osan matkaa Kokkoharjun maastossa olevaa vanhaa talvitien pohjaa sekä Pirttilammille Ukkohallan suunnalta tulevaa polkua. Talvitien pohjalta kuvan 12 mukai-

sesti, reitti kääntyy pohjoiseen olemassa olevalle vanhalle polku - uralle. Polku – uralta linjaus kääntyy länteen, jossa se jälleen yhdistyy käytöstä poistetulle moottorikelkkauralle.

Eniten rakentamista vaatii Kunnan ja yksityisen maalla sijaitseva suo-osuus, joka on noin 300 metriä. Tämä osuus voitaisiin toteuttaa pengertieratkaisuna, jonka mitoituksessa varataan tilaa myös jalankulkijoille, kuvassa 12, merkintä R1. Tien leveyden mitoituksessa tulee huomioida se että siinä voidaan toteuttaa rekiajelua jonka tilantarve on vähintään 3 metriä. Tämä leveys mahdollistaa myös ratsukoiden kohtaamisen tällä kaksisuuntaiseksi tarkoitettulla osuudella. Jalankulkijoille varatun ulkoilutien leveydenkin tulisi olla 2, joten tien leveydeksi muodostuu vähintään 5 metriä. Ratsastajille ja jalankulkijoille varattu osa tiealueesta tulee osoittaa liikennemerkein. Tien kantavuuden osalta on huomioitava myös tien kunnossapidossa käytettävän kaluston kuorma. Riittävän kantavuuden saavuttamiseksi, pohjimmaisena suodatin-kerroksena voi olla 200 mm hiekkaa ja tämän päällä kantavana kerroksena 150 mm murskettä, jonka raekoko on 0-32 mm. Kulutuskerroksena voidaan käyttää 80 –100 mm vahvuista sora- tai kivituhkakerrosta. Pengertien toteutuksessa alimmainen rakennekerros eli suodatin-kerros voidaan jättää pois. Pengertäminen ja viereen tehtävä ojitus pitävät jo itsessään tien rungon kuivana sekä estävät routimista ja sen aiheuttamia vaurioita. Työkoneiden tielle aiheuttama kuormitus painottuu talviaikaan, jolloin tie lingotaan traktorilla. Tien alittavaan vedenjohtamiseen käytetään rumpuputkia. Puurakenteiset sillan eivät ole suositeltavia ratsastusreitille koska ne ovat äänekkäitä hevosen kavion alla.

Myös Kokkoharjun luoteiskulmalla suolla sijaitsevassa moottorikelkka- ja latu-urien yhtymäkohdassa reitti vaatisi lyhyen matkaa pohjustamista. Vaihtoehtoisesti ratsastusreitti voidaan oikaista kuivan maan kautta noin 50 metrin matkalla, kuva 12, merkintä R2. Tämä vaihtoehto vaatisi kivikkoisessa maastossa pohjan tasaamista ja mahdollisesti päällystämistä soralla. Latu-uralla kulkevalla osuudella on lyhyt suo-osuus, kuva sekä pienehkö kosteikko kuva 12, merkinnät R3 ja R4, jotka myös voivat vaatia pohjustamista. Moottorikelkka reitillä olevalla osuudella on niin ikään kosteikko pienessä notkelmassa kuva 12, merkintä R5. Näiden osuudella rakennekerroksiksi mahdollisesti riittää 150 mm kantava murskekerros ja kulutuskerrokseksi kävisi 100 mm sora. Kokkoharjussa on lyhyitä osuuksia, joiden linjaamisessa ei voida hyödyntää olemassa olevia uria. Nämä osuudet tulee raivata tämän alaluvun alussa esitettyjen mitoitusperusteiden mukaisesti. Maastossa kulkeva ratsastusreitti on osoitettava yk-

sisuuntaiseksi, koska kapeutensa puolesta se ei salli ratsukoiden kohtaamista. (Ratsastuskeskuksen suunnittelu- ja rakentamisopas 2005, 143 -146; Ratsastuspohjaopas 2011,53 -54; Kevyenliikenteen väylät liikuntapaikkoina2005,24; Karjalainen & Verhe 1995, 91 -93, 97, 103)

Ratsastusreitin varrella olevat maisematilat ja näkemät

Kokkoharjulta avautuu näköala Komulanvaaran, Pienen Tuomivaaran ja Alppikylän suuntaan. Näköala Pirttilammille ja Pirttilamminsuolle avautuu Kokkoharjun etelälaidalla useissa kohdissa. Reitin varrelle mahtuu erilaisia maisematiloja vaihdellen jykevän mäntymetsän hallitsemasta harjumaisemasta kuusivaltaiseen tiheämpään metsikköön sekä avariin ja valoisiin suomalaisiin. Kokkoharjun luoteiskulmalta on lyhyt matka poiketa esimerkiksi Komulanköngäälle. Ratsastusreitin käyttäjät voivat myös hyödyntää patikkareitin taukopaikkaa, kuva 12 numero 5.

6.1.2 Patikkareitit

Patikkareittien linjaamisen tavoitteena oli luoda alueelle olemassa olevan reittitarjonnan ohelle lyhyempiä ja helpompia rengasreittejä. Tuomivaaran kierros on tähän saakka ollut ainoa patikointiin tarkoitettu rengasreitti. Tuomivaaran kierroksen pituus on 13 km ja korkeusvaihtelut reitillä ovat lähes 150 metriä, joten se on melko vaativa reitti useimmille käyttäjille. Suositettu kohde Ukkohallan patikkareittien käyttäjien keskuudessa on Komulanköngäs, kuva 12 numero 6. Patikoiden sinne on voinut mennä UKK –reittiä pitkin ja paluu matka on rengasreitin puuttumisen vuoksi jouduttu tekemään samaa reittiä pitkin. Tässä esitettävien linjausvaihtoehtojen avulla edellä esitetyt puutteet pyritään korjaamaan. (Liite 1; Liite 3)

Tavallisimmin patikointiin käytettävät matkat ovat 2-5 km tai 5-10 km. Eripituiset rengasreitit, jotka tarjoavat mahdollisuuden oikaista väliltä soveltuvat myös liikuntarajoitteisille ja heikompiuntoisille. Liikuntarajoitteisilla helpon reitin pituuskaltevuuden ei tulisi ylittää 8 % ja keskivaikeankin reitin osalla olisi pysyteltävä pituuskaltevuuden osalta 10 % tuntumassa. Sellaisen reitin osalta, mitä ei ole erikseen suunniteltu esteettömäksi, voidaan helpollakin reitillä sallia 15 % pituuskaltevuuksia. Maaston linjattavan patikkareittien leveydeksi riittää 0,5 m ja

niiden vapaan kulkutilan tarve 1,5 m. Rinnakkain kuljettavan kävelyreititn leveys olisi oltava vähintään 1,5 m ja sen vapaan kulkuleveyden tulee vähintään 2 m. (Karjalainen & Verhe 1995, 91 -93, 98 -99; Ruti & Verhe 2007, 13; Räsänen & Saari 2011, 14)

Uusien patikkareittien linjauksen perusrungon muodostaa Kokkoharjun maisemassa kulkeva Komulankönkään ja UKK-reitin välille linjattu noin 3 km mittainen osuus, joka on merkitty kuvaan 12 numerolla 1. Kokkoharjun itälaidalla osuudelta on yhteys kohdassa esiteltyyn yhdistettyyn ratsastus ja jalankulkutiehen, kuva 12 numero 4. Reittiosuudesta 1,3 km kulkee talousmetsässä UPM:n maalla ja 1,7 km valtionmaalla hakkuilta rahoitetun alueen vanhoissa metsissä. Yhdistettynä osuuteen UKK –reititn kanssa, uusi linjausvaihtoehto mahdollistaa joko 7 km tai 8 km mittaiset keskivaativat rengasreitti vaihtoehdot, riippuen reittivalinnoista matkailukeskuksen suunnalla. Reitille on mahdollisuus myös lähteä Komulankönkäältä. Lyhin tarjoutuvista reittivaihtoehtoista on pituudeltaan 3,3 km, jonka vaativuustaso voidaan luokitella helpoksi. Hyödyntämällä ensilumenladun pohjaa kesäisin jalankulkuväylänä, myös pyörätuolilla on mahdollista edetä aivan Kokkoharjun itäreunalle saakka. Pyörätuolille soveltuvalla osuus olisi edestakainen koska sillä ei voida kulkea Kokkoharjun maastopoluilla. Ukkohallan ydinkeskustasta mitaten pyörätuolilla voitaisiin toteuttaa 3,5 km pituinen edestakainen matka. Lisäksi linjattiin kuvassa 12, numerolla 3 kuvattu, noin 0,5 km osuus valtion maalle Kokkoharjun etelälaidalle. Tämä osuus mahdollistaa useampia erilaisia reittimahdollisuuksia lyhyille ja helpoille lähireiteille.

Esitetyjen linjauksen toteuttaminen patikkareittinä ei vaadi suuria rakentamistoimenpiteitä. Osuus voidaan kokonaisuudessaan linjata siten, että sinne ei tarvitsisi rakentaa esimerkiksi pitkospuita. Pirttilammin pohjoispuolella oleva niemi olisi hyvä taukopaikan sijainnin kannalta. Tauskopaikka olisi käytettävissä patikoinnissa valittavana olevien eri vaihtoehtojen lisäksi myös ratsastusreititn käyttäjillä.

Reittivaihtoehtojen varrella olevat maisematilat ja näkemät

Uusien reittien merkittävin nähtävyys on Komulanköngäs, jonka kautta pisimmät tässä esitellyistä linjausvaihtoehtoista kulkevat. UPM:n maalla kuljettavaa osuutta ympäröi nuorehko talousmetsä, joka varsinkin länsirinteellä sisältää myös lehtipuustoa. Lehtipuut antavat oman

lisävärinsä reittiympäristöön etenkin syksyisin ruska-aikana. Myös lyhyemmille lähireiteille jää mahdollisuus luontoelämyksien kokemiseen ja maisemien ihailuun. Valtion maalla linjaus kulkee hakkuiden ulkopuolelle jätetyllä metsäalueella, missä valtapuustona vuorottelevat vanhat petäjät tai naavaiset kuuset.



Kuva 14. Näkymä Pirttilammille Kokkoharjun suunnalta katsottuna

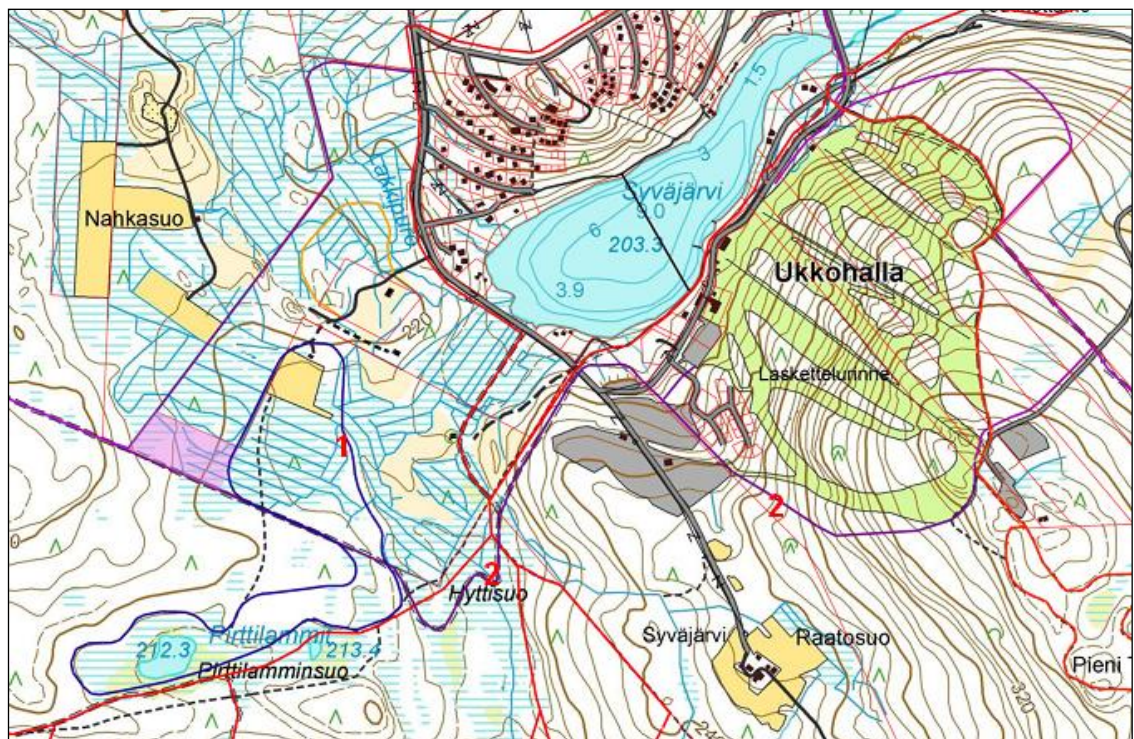
UKK –reittiä lähestyttäessä, uusien reittiosuuksien varrella avautuu maisemanäkymiä Pirttilammin suuntaan kuvan 14 mukaisesti.

6.1.3 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehtojen tarkastelu

Moottorikelkkareittien linjausvaihtoehtoja matkailukeskuksen alueella käsiteltiin 7. 9. 2011 vapaamuotoisessa palaverissa, jossa oli läsnä kunnanrakennusmestarin ohella kunnan liikun-

tapaikkojen hoitaja, Ely – keskuksen työnjohtaja, Metsähallituksen suunnittelumetsuri sekä Ukkohallan yrittäjien edustaja. Tavoitteena oli löytää pysyväisluonteisempi linjausvaihtoehto moottorikelkkauralle, esitetyistä vaihtoehdoista. Jatkotarkasteluun valittu linjausehdotus sisälsi osuuksia, joita myöten reitti oli vuosia aiemmin kulkenut, mutta oli sittemmin siirretty muualle maanomistajien vaatimuksesta, kuva 15 numero 2. Tilaisuudessa valitut henkilöt ryhtyivät tiedustelemaan maanomistajien nykyistä kantaa esitettyyn reittilinjaukseen. (Liite 6)

Osa maanomistajista vastusti esitettyä reittilinjausta perustellen kantaansa mm. sillä, että moottorikelkkaura aiheuttaisi häiriötä matkailuvaunualueelle, sekä sillä että linjausta ei ole osoitettu kaavassa. Se että reittiä ei ole merkitty kaavaan, ei sinällään ole juridinen este reitin toteuttamiselle (Hemmi 2005, 509). Matkailuvaunualueelle voi kuitenkin aiheutua meluhaittoja, koska linjaus kulkee suhteellisen lähellä vaunualuetta. Maiseman muoto ja metsä eivät myöskään muodosta luonnollista meluestettä moottorikelkkauran ja kohteen välille. (Liikkonen 2007, 11).



Kuva 15. Koiravaljakkoura 1 (ei toteutunut), Mk-ura 2 (ei toteutunut)

Koska linjauksen toteutuminen ei neuvotteluteitse onnistunut, kunta luopui pyrkimyksestä saada pikaisesti toteutettua esitetty linjausvaihtoehto. Kunta kuitenkin muutti moottorikelkkauran linjauksen syksyllä 2011 siten, että sillä eliminointiin eniten häiriöitä aiheuttaneet osuudet alppikylästä ja ratsutallin läheisyydestä, kuva 8, numero 25.



Kuva 16. Moottorikelkkaura ei sovellu kevyenliikenteenväylille

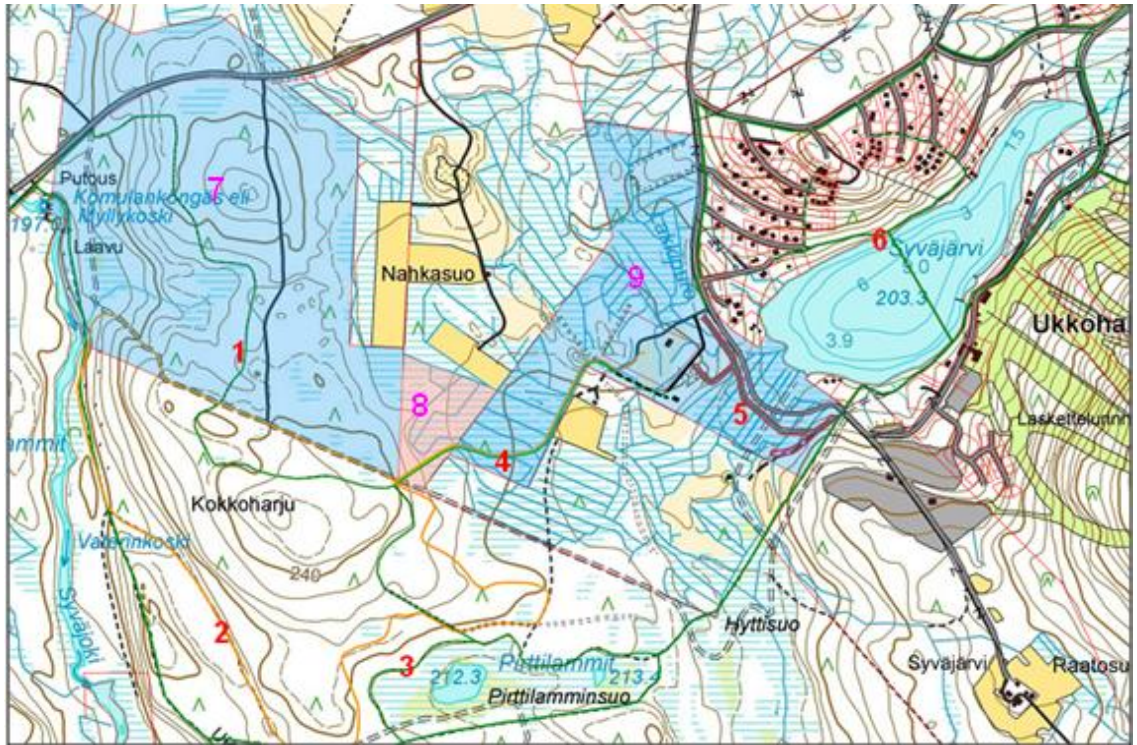
Toteutettu ratkaisu kulkee kaava-alueella vielä rakentamatta olevien tonttien läpi. Tämänkään linjauksen ei kuitenkaan voida ajatella olevan pysyvä ratkaisu, koska se kulkee kuvan 16 mukaisesti edelleen Alppikylän läpi kevyenliikenteenväyliä pitkin. Lisärakentaminen myös estää tulevaisuudessa linjauksen tällä osuudella. Tontit jotka talvella 2012 oli rakentamattomia, eivät ole sitä enää välttämättä talvella 2013 tai talvella 2014. Loma-asutuksen tiivistymisen myötä kelkkailun aiheuttamat häiriöt todennäköisesti konkretisoituvat uudelleen Alppikylän alueella.

6.2 Linjausvaihtoehtojen tarkastelu 2012

Syksyllä 2011 UPM:n tarjosi myyntiin aluetta, jonne jo aiemmin oli linjattu patikkareitti, kuva 17, numero 7. Kunta teki alueesta tarjouksen, jonka UPM hyväksyi ja kunnanvaltuusto teki päätöksen maa-alueen hankinnasta. Kunta on aloittanut myös tunnustelut mahdollisesta maanvaihdoista maanomistajan kanssa, kuvassa 17 olevalla kartalla, numerolla 8 osoitetusta maa-alueesta. Kunnan omistukseen siirtyvä entinen UPM:n alue sekä suunnitellun maanvaihdon toteutuminen, antaisivat uusia mahdollisuuksia reittien sijoitteluun alueella. Toteutuessaan maanvaihto mahdollistaisi vielä puuttuvien reittiyhteyksien muodostamisen matkailukeskuksen ja Kokkoharjun välille. Rakennettavan pengertien osuus muodostuisi tässä vaihtoehdossa 200 metriä vuoden 2011 vaihtoehtoja pitemmäksi, eli sen pituus lisääntyisi 500 metriin. Matkailukeskuksen alueelta ulos suuntautuvat uudet reittiosuudet voitaisiin kokonaisuudessaan toteuttaa kunnan omistamilla maa-alueilla, jonka jälkeen ne liittyisivät jo ennestään valtionmaille linjattuihin reittiosuuksiin. Kuvassa 17, numerolla 4, on esitetty patikka- ja ratsastusreitit osalta uusi, Kokkoharjun ja matkailukeskuksen alueen yhdistävä linjaus.

Maanvaihdon myötä saataisiin myös paremmat mahdollisuudet toteuttaa reittejä turvallisuutta edistävällä sekä häiriöitä ja ristiriitoja ehkäisevällä tavalla. Uuden yhtenäisen ja kunnan omistuksessa olevan maa-alueen olemassa olo mahdollistaisi esimerkiksi koiravaljakkoreitin toteuttamisen alueella.

Talvireittien sijoittumisesta alueelle laadittiin kaksi erillistä ehdotusta, vaihtoehdot A ja B. Linjaukset ovat ehdotusluonteisia, eikä niiden yksityiskohtaista sijaintia ole määritelty maastokäynnin.

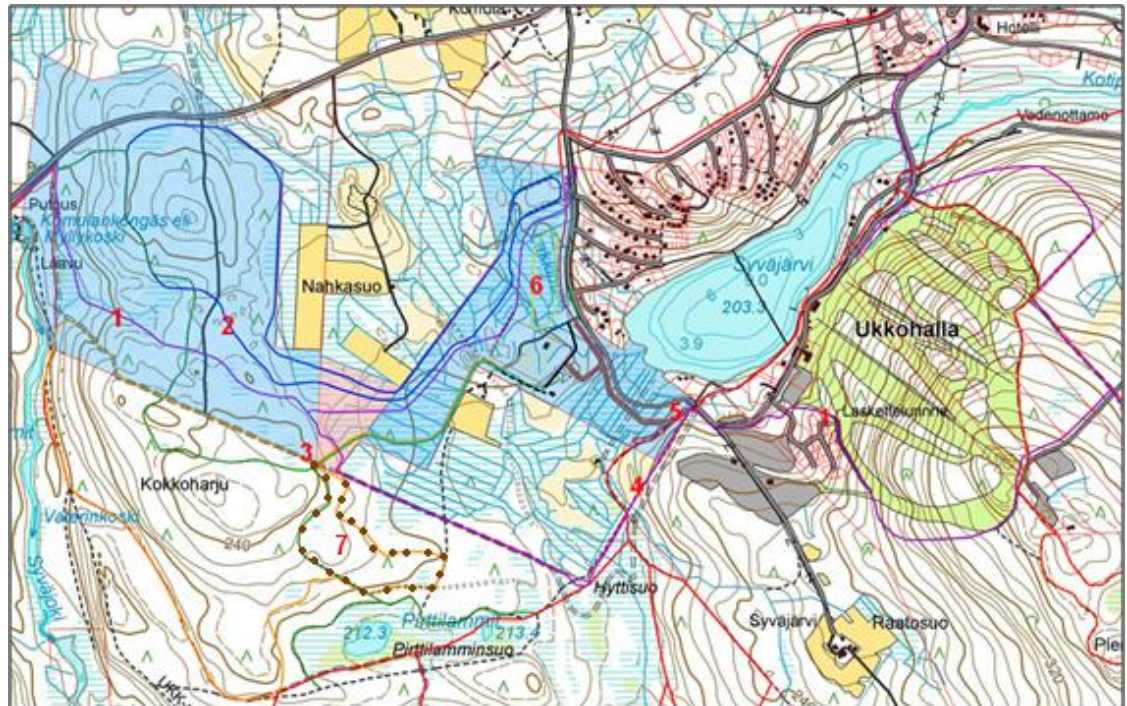


Kuva 17. Kokkojärven reitti 1,2 ja 3, uusi reittiyhteys 4, ensilumenlatu kesäisin kävelytienä 5, muita jalan kuljettavia yhteyksiä 6, UPM:n maa-alue 7, maa-alue jonka vaihtamisen mahdollisuudesta neuvotelaan 8, kunnan omistama maa-alue 9

6.2.1 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehto A

Vaihtoehto A on esitetty kuvassa 18. Tässä vaihtoehdossa moottorikelkkailu-ura siirrettäisiin Kokkojärjessä 100 -200 metriä pohjoisemmaksi nykyisin käytössä olevalta uralta. Uuden 5 metrin levyisen ja koneellisesti tasatun moottorikelkkauran pituus olisi 1,2 km. Tavoitteena siirrolla on vapauttaa ura ratsastuskäyttöön myös talvisin. Linjausvaihtoehdon suurin riskitekijä sisältyy moottorikelkkauran ja ratsastusreitit risteämään, joka on merkitty kuvaan 18 numerolla 3. Risteys on luonnoksessa sijoitettu n. 1 ha laajuiselle aukealle alueelle, jossa näkemät kaikkiin suuntiin ovat hyvät. Lisäksi moottorikelkkauralle on linjattu nopeutta hidastavia mutkia, jotka käytännössä vaativat tuekseen myös hidasteportit. Mikäli maastoratsastus keskitetään talvisin Kokkojärjessä patikkareitin ja ratsastusreitit muodostamaan renkaaseen,

kuva 18, numero 7, ei moottorikelkkauraan tarvitse siirtää kokonaan Kokkoharjun ylittävällä osuudella. Moottorikelkkauran linjaus Kokkoharjun alueella olisi silloin tarpeellista muuttaa ainoastaan edellä kuvatun reittien risteämiskäytännön toteuttamiseksi. Tämä vaatisi uuden uran rakentamista noin 400 metrin matkalle.



Kuva 18. Tavireitit ehdotus A. 1. Mk-ura, 2. Koiravaljakkoreitti, 3. Ongelmallinen risteys mk / ratsastus, 4. Ongelmallinen raja; yksityismaat molemmin puolin, 5. Reittien lähtö- ja opastuspiste, 6. Poroajelureitti, 7. Patikka- ja ratsastusreitin muodostama rengas

Yhteys Alppikylään kulkisi pistoreittiä pitkin, kuva 18, numero 6. Myös pistoreitille tuli raivata maastoon uusi ura, jonka pituus on noin 1 km. Alppikylän läpi kulkevaa linjausta ei enää osoitettaisi kartalla eikä opasteissa. Linjausvaihtoehdossa yksityismaiden kohdalla noudateltaisiin rajalinjoja. Ongelmallisimmaksi toteutuksen kannalta saattaa muodostua kuvan 18 kohta 4, missä on uran molemmin puolin ovat yksityismaat. Osuus 1-5 voidaan toteuttaa linjaamalla se tiealueiden reunaan pitkin. Syväjärventien tiealueen leveys on 16 m ja ukkohalantien tiealueen leveys on 25 m, joten niiden kummankin osalla tilaa on riittävästi moottori-

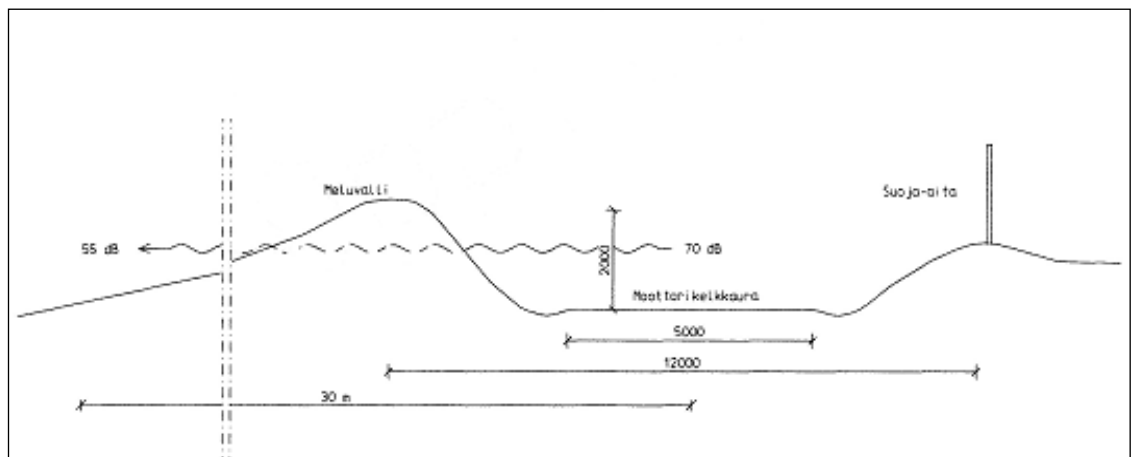
kelkkauraa ajatellen, ajoradan ja sitä reunustavien luiskien ulkopuolella. Asuntovaunualueen alimman tason yli kahden metrin korkuinen pengeri, muodostaa luontevan meluvallin asuntovaunualueen suuntaan.

Syksyllä 2011 vastusta herättänyt linjausvaihtoehto asuntovaunualueen vierestä voitaisiin välttää linjaamalla ura laskettelurinteen vierestä, kuva 18, missä on vapaata, laskettelukäytön ulkopuolelle jäävää tilaa kuvassa 19 osoitetulla tavalla. Kuvassa näkyvään rakennukseen on etäisyyttä ehdotetusta linjauksesta 30 metriä. Mainitulla etäisyydellä 45 dB:n painotetun keskiäänitason ylittämiseen tarvitaan 30 km/h nopeudella ajavia moottorikelkkoja 290 kpl. 50 km/h nopeudella ajavia moottorikelkkoja tulisi olla 220 kpl. 45 dB on valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukainen ohjearvo, jota ei tulisi ylittää loma-asumiseen käytettävillä alueilla. Loma-asumiseen taajamissa voidaan myös soveltaa taajama-alueille annettua painotetun keskiäänitason ohjearvoa 55 dB. Tämän ylittämiseen tarvittaisiin 30 metrin etäisyydellä 30 km/h nopeudella ajavia moottorikelkkoja 2900 kpl. (Liikkonen 2007, 34 -35)



Kuva 19. Ehdotettu moottorikelkkauran linjaus laskettelurinteen reunassa

Moottorikelkan aiheuttaman melun koettuun häiritsevyyteen kuitenkin vaikuttaa eniten hetkellinen, esimerkiksi kiihdytyksen aiheuttama melutaso. Mikäli tämän häiriön aiheuttamaa vaikutusta viereiseen loma-asuntoon ja sen naapuritonteille tulevaisuudessa rakennettaviin loma-asuntoihin halutaan estää, olisi melun leviäminen estettävä rakenteellisesti. Helpoin ratkaisu tähän olisi se että kuvan 19 osoittamalla osuudella moottorikelkkauraa varten tehtäisiin n. 0,5 – 1 metriä syvä kaivanto ja kaivumaat kasattaisiin suojaavaksi meluvalliksi, kuva 20. Uran pohjalta mitaten kahden metrin korkuisen suojavallin melua vaimentava vaikutus olisi noin 15 dB. Laskettelurinteen puolelle olisi myös tarpeen rakentaa suoja-aita, jolla estetään niin kelkkailijoiden kuin laskettelijoiden harhautuminen väärälle alueelle. (Liikkonen 2007, 33; Tiehallitus 1991, 40 -41)

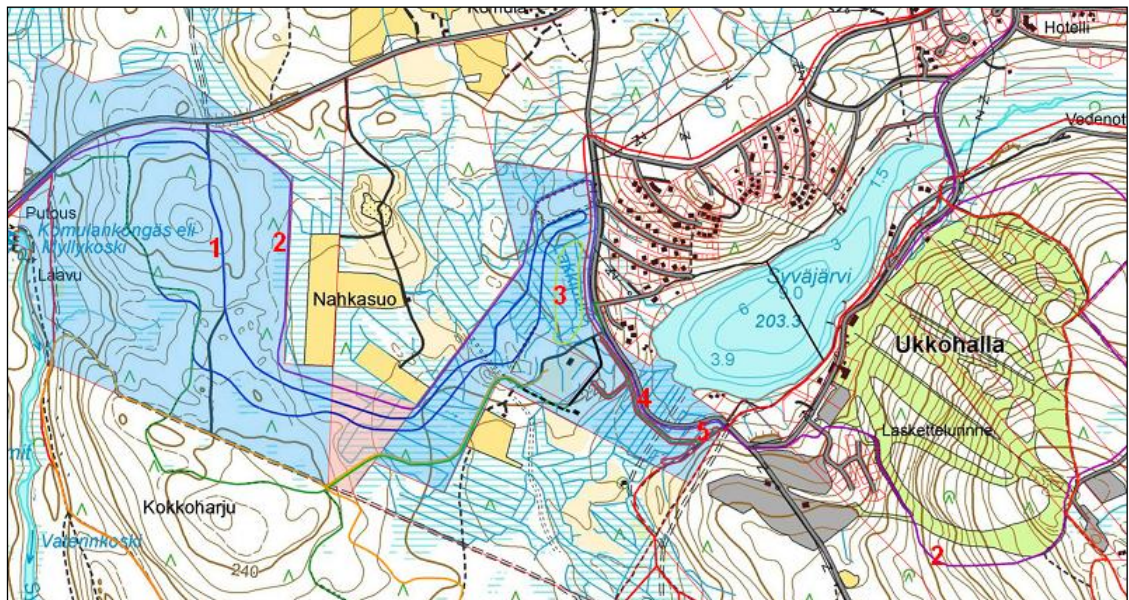


Kuva 20. Melun leviämistä estävän rakenteellisen ratkaisun poikkileikkaus

Pienen Tuomivaraan rinneosuudella ehdotettu moottorikelkkauran linjaus voi pituuskaltevuuden osalta helposti ylittää suositellun 10 % kaltevuuden. Tämä on kuitenkin vältettävissä kun linjataan ura korkeuskäyriä myötäillen luode - kaakkosuunnassa, josta kaarretaan vaaran lakea kohden loivapiirteisemmästä kohdasta. Poikkirinteeseen moottorikelkkauraa linjattaessa on myös huomioitava se, että uran sivukaltevuus ei ylitä suositusten mukaista 4-5 % (Herva 2000, 25). Laskettelurinteen reunaa kulkevan uuden moottorikelkkauran pituus olisi noin 1 km. Valitusta linjausvaihtoehdosta riippuen kokonaan uutta moottorikelkkauraa joudutaan vaihtoehdossa A linjaamaan 2,4 -3,2 km. Vaihtoehdon A etuna on nähtävä se, että siitä ei koidu juurikaan häiriöitä maastohiihdolle.

6.2.2 Moottorikelkkauran linjausvaihtoehto B

Vaihtoehdossa B, moottorikelkkaura linjattaisiin kunnan omistaman maa-alueen pohjoisreunaa pitkin lähelle alppikylää, josta edelleen jatkettaisiin syväjärventien ja ladun välissä kohden matkailukeskuksen ydinpalvelujen alueetta, kuva 21, numero 2. Reittien lähtö- ja opastuspisteen jälkeen kuva 21, numero 5, ura kulkisi samaa linjausta tien ja laskettelurinteen vierestä kuin vaihtoehto A. Tämä vaihtoehto vaatisi kokonaisuudessaan uuden mk uran rakentamista 1,7 km osuudelta, mutta erillistä alppikylään johtavaa pistoa ei tarvitse rakentaa.



Kuva 21. Talvireitit ehdotus B., 1. Koiravaljakkoreitti, 2. Mk-ura, 3. Poroajelureitti, 4. Mahdollinen häiriö hiihdolle, 5. Reittien lähtö- ja opastuspiste.

Vaihtoehto B:n etuna se, että se ei risteäisi ratsastusreitillä missään kohden. Lisäksi se pystytään toteuttamaan pitkälti kunnan omistamalla maa-alueella. Esitettyjen Molempien vaihtoehtojen toteutus mahdollisuus tietenkin riippuu siitä, onnistuuko kunta maanvaihdoissa yksityisen maanomistajan kanssa. Myös kuvassa 21 numerolla 4 merkityn kohdan koettu häiritsevyys voi olla odotettua pienempi, koska latu kulkee valmiiksi tien läheisyydessä ja sekä ensilumenladun lumitykin vaikutuspiirissä. Latu kulkee lähimmillään n. 50 metrin etäisyydellä lumen valmistuksessa käytettävästä laitteistosta. Tältä etäisyydellä lumitykkien aiheuttama

melutaso voi ylittää jopa 70dB. Tuolla osuudella on mahdollista että moottorikelkkojen melu sulautuu muuhun taustameluun. (Liikonen ym. 2004, 25; Opetusministeriö, Tekolumiladut 1997, 31)

6.2.3 Koiravaljakkouran linjausvaihtoehdot ja poroajelureitti

Koiravaljakkoreitin linjauksessa on otettava huomioon valjakon pituus, joka kuuden koiran ja reen kanssa voi olla jopa yli 10 metriä. Valjakon pituudesta johtuen reitti ei saa sisältää kovin jyrkkiä mutkia. Kaikkein ongelmallisimpia ovat jyrkkien mäkien alla olevat mutkat, koska laskusuuksilla valjakon vauhti kiihtyy. Samaisesta valjakon pituudesta johtuen risteämät tietön ja muun reitistön kanssa ovat ongelmallisia, koska valjakon ohjastaja tulee 10 metriä johtajakoiran perässä. Risteyksissä tulisi olla todella laajat näkemäalueet tai sitten edellä olisi oltava moottorikelkan kansa kulkeva opas, joka valvoisi tien ylityksiä. Paras vaihtoehto tietenkin olisi se, että risteyksiä ei olisi lainkaan. Tämä korostuu matkailukeskusten ympäristössä, jossa asiakas usein on ensikertalainen valjakon ohjastajana. Koska koirat eivät pelkää moottorikelkkaa, voi valjakkoreitti kulkea huomattavasti lähempänä moottorikelkkauraa, kuin ratsastusreitti. Kuitenkin valjakkoura on pidettävä reilusti erillään poroajeluun ja ratsastukseen tarkoitetuista reitistä, koska koirien näkeminen voi säikäyttää sekä porot että hevoset. (Liite 3)

Koiravaljakko ei vaadi leveää reittiuraa, koska valjakko mahtuu kulkemaan hyvin jopa 1,5 metriä leveää uraa pitkin. Turvallisuus syistä kannattaa kuitenkin pyrkiä toteuttamaan ura vähintään 2 metrin levyisenä. Valjakkoa ohjastetaan seisten ja Ukkohallan alueella on talvisin lunta jopa metri tai enemmänkin, joten valjakkouran vaatima pystysuuntainen vapaan tilan tarve on vähintään 3 metriä. Reitillä ei tulisi olla suuria sivukaltevuuksia, koska silloin valjakko pyrkii luisumaan ulos uralta. Enimmäiskaltevuus sivusuunnassa tulisi olla alle 5 %. Uralla ei saisi olla kiviä eikä kantoja, koska reki tarttuu niihin kiinni. Koiravaljakkouralla olisi eduksi, että alue josta koirat lähtevät, sisältäisi ainakin 100 metriä pitkän suoran osuuden, ettei totuttoman ohjastan tarvitse heti ajaa mutkaan. Koiravaljakon lähtöalue aluetta ei tulisi sijoittaa kovin häiriöalttiin ympäristön läheisyyteen, koska koirat haukkuvat aina liikkeelle lähettäessä. (Liite 3)

Tarkastelluista koiravaljakkouran linjausvaihtoehdoista vaihtoehdon A pituudeksi muodostuu 4,7 km, kuva 18, numero 2 ja B –vaihtoehdon pituudeksi 4,5 km, kuva 21, numero 1. Molemmat vaihtoehdot voivat hyödyntää 3 kilometrin osuudella maastossa jo olemassa olevia valmiita uria, huolimatta hieman toisistaan poikkeavista linjausvaihtoehdoista. Molemmat vaihtoehdot hyödyntävät mm. Kokkoharjun alueella kulkevaa patikkareitin pohjaa. Linjausvaihtoehdot kulkevat suurelta osin talousmetsässä. Tämän ei voida katsoa juurikaan heikentävän koettua elämystä, joka suurelta osin perustuu itsessään valjakolla ajamiseen. Esitetyt koiravaljakkoreittien linjausvaihtoehdot eivät sisällä yhtään risteämää muiden reittimuotojen kanssa ja niiden etäisyys ratsastus- ja poroajelureittiin on lähimmillään vähintään 100 metriä. Valjakoiden lähtöalue sijaitsee syväjärventien läheisyydessä. Lähimpään lomarakennukseen lähtöalueelta on etäisyyttä 100 metriä. Alueen muihin toimintoihin nähden etäisyyttä on jo huomattavasti enemmän. Jos koirien lähtöalueesta muodostuu haitta loma – asutukselle koirien haukunnan vuoksi, on vaihtoehtona siirtää se Kokkoharjun puolelle hallanmaantien varteen, kuvat 18 ja 21. Tämän vaihtoehdon myötä menetetään kylläkin mahdollisuus valjakkoajeluiden helppoon saavutettavuuteen.

Poroajelureitille suunniteltu rengasmaisen ura on noin 0,5 kilometrin pituinen, kuva 18, numero 6 ja kuva 21, numero 3, minne myös porotarhan voisi sijoittaa. Muissa suunnitelmissa esitetty porotarhan sijainti Ukkohallatalon läheisyydessä ei oikeastaan mahdollista poroajelujen toteuttamista ilman, että se risteäisi muiden reittimuotojen kanssa. Poroajelut eivät vaadi toteutuksen kannalta kuin 2-3 metriä leveän moottorikelkalla tampatun uran. Poroajelua ei alueella tulla todennäköisesti toteuttamaan muuten kuin sesonkien aikana. Poroajelun osalta ei voi varsinaisesti puhua harrastettavasta aktiviteetista, vaan pikemminkin tarjottavasta ohjelmanumerosta, koska poroa ohjaa kokenut ohjastaja asiakkaan istuessa ahkiassa. Tähän tarkoitukseen esitetty 0,5 km pituinen reitti on aivan riittävä.

6.2.4 Reittien lähtöalue

Tiedossa oleva hanke, jonka tarkoituksena on alueen opastus- ja viitoitus suunnitelman laatiminen, vilkastutti osapuolten välistä keskustelua reittien lähtöpaikan sijainnista. Tässä työssä reittien lähtöalueeksi esitetään kuvissa 18 ja 21 numerolla 5 esitetty sijainti. Perusteluna tälle

esitetään sitä, että suurin osa alueen reiteistä kulkee tämän pisteen kautta, oli kysymyksessä sitten kesä- tai talvireitti. Toisaalta tämä kohta jakaa reittien kulun maisemallisesti kahteen suuntaan, Pienen Tuomivaaran suuntaan sekä Kokkoharjun suuntaan. Hevosille, koirille ja poroille ehdotettujen reittien lähtöpisteet sijaitsevat erillään tästä alueesta, mutta ovat kuitenkin saavutettavissa suhteellisen helposti matkailukeskuksen lähituntumassa.

7 REITTIKOKONAISUUDEN TARKASTELU

Tässä työssä laadittiin linjausvaihtoehtoja Ukkohallan matkailukeskuksen alueella tarpeelliseksi koetuille reittimuodoille sekä ongelmalliseksi muodostuneelle moottorikelkkauralle. Haasteelliseksi työn muodostivat jo olemassa olevat rajoitteet, joita liittyi alueen maanomistukseen ja alueella olemassa olevan infrastruktuuriin. Lisää rajoitteita reittien linjaamiselle asettivat Ukkohallan Master Plan –suunnitelmassa esitetyt uudet maankäytön tarpeet ja alueen kasvutavoitteet. Läheisyydessä oleva Vorlokin suojelualue asetti rajoitteita mm. moottorikelkkauran linjauksen suunnittelulle sille suunnalle. Ukkohallan Master Plan suunnitelman mukaisen kasvutavoitteen toteutuminen eli matkailijamäärän kaksinkertaistuminen vuoteen 2018 mennessä, lisää itsessään reittien tarvetta, kuin myös tarvetta tarjonnan monipuolistamiseen. Kuitenkin tässä työssä onnistuttiin esittämään vaihtoehtoja, niin uusien kuin vanhojenkin reittimuotojen linjauksille, kaventuvien maankäyttöön liittyvien mahdollisuuksien säilyttämisessä toimintaympäristössä.

Työssä esitetyt linjausvaihtoehdot antavat mahdollisuuden edetä reittien toteutussuunnitelmaan. Linjausvaihtoehdot on laadittu niiden reittimuotojen osalta, jotka alueella koettiin tarpeelliseksi. Lisäksi moottorikelkkauralle on laadittu linjausvaihtoehdot, joiden avulla sen aiheuttamat häiriöt ja turvallisuusriskit alueen muille toiminnoille jäävät aiempaa vähäisemmäksi. Tässä onnistuttiin siitä huolimatta että alueelle on tulossa aiempaa enemmän erilaisia toimintoja sekä uusia reittejä. Toteutuessaan uudet reittilinjaukset yhdessä muodostavat Ukkohallan alueelle entistä monipuolisemman reitistö kokonaisuuden, joka muodostuu toiminnallisesti keskenään yhteen sovitetuista eri reittimuodoista. Jotkut reittimuodot alueella, kuten patikkareitit ja ladut itsessään muodostavat reittiverkoston. Toisaalta moottorikelkkauran, koiravaljakkouran ja ratsastusreitit kohdalla, ei Ukkohallan alueella ole tarpeen puhua verkostosta, koska ne ovat lähinnä yksittäisiä reittejä. Kuitenkin ne kuuluvat alueen reitistö kokonaisuuteen ja niiden sijainti suhteessa muihin reitteihin ja alueen toimintoihin on huomioitu.

Toteumassa oleva maakauppa UPM:n kanssa ja valmisteluvaiheessa oleva maanvaihto yksityisen maanomistajan kanssa, mahdollistavat sen että puuttuvat reitti yhteydet Kokkojärjuun

voitaisiin linjata. Talvireiteille laadittiin kaksi erillistä linjausvaihtoehtoa, A ja B vaihtoehdot. Näissä on esitetty moottorikelkkauralle vaihtoehdot, joissa sen aiheuttamat häiriöt ja turvallisuusriskit jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Linjausvaihtoehdoissa on huomioitu ympäristöministeriön teettämä selvitys moottorikelkkamelun leviämisestä ja sen häiritsevän vaikutuksen ehkäisemisestä. Molemmissa vaihtoehdoissa koiravaljakko- ja poroajelureitit onnistuttiin linjaamaan siten, etteivät ne risteä muiden reittimuotojen kanssa. Vaihtoehdossa A, moottorikelkkaura risteää ratsastusreitit kanssa. Vaihtoehdossa B sen sijaan kaikki eläimillä kuljettavat reitit linjattiin siten, etteivät ne risteä keskenään eivätkä myöskään moottorikelkkauran kanssa. B vaihtoehdon heikko kohta on sen mahdollinen häiritsevyys maastohiihdolle, sen kulkiessa ladun rinnalla. Tällä osuudella on kuitenkin myös muita äänilähteitä, kuten lumitykit ja ohi kulkeva tie. Tällöin moottorikelkkamelu voi sulautua muihin taustäänin, eikä sitä koeta yhtä häiritseväksi. Molemmissa vaihtoehdoissa moottorikelkkaura kulkisi laskettelurinteen reunaa Pienen Tuomivaaran päälle. Tällä osalla melun leviämien voidaan tarvittaessa estää rakentamalla meluvalli loma – asutuksen ja moottorikelkkauran välille.

Matkailukeskuksen alueella reittitoimintojen puutteellisuudet, turvallisuus riskit ja häiriötekijät on esitetyillä linjausvaihtoehdoilla pitkälti korjattavissa. Linjausratkaisut eivät yksin riitä kaikkien ongelmien poistamiseen. Reiteillä tulee olla myös kunnollinen ja selkeä opastus ja viitoitus, koska ilman niitä ihmiset edelleen harhailevat alueella ja eksyvät väärille reiteille. Alueen reittien toiminnallisuus ja turvallisuus tulevat edelleen kohentumaan kuluvan vuoden aikana tehtävän opastus- ja viitoitussuunnitelman myötä. Hyrynsalmen kunta on jo aiemmin tämän vuoden aikana kehittänyt latujen opastusta, uusimalla karttoja latujen risteyksiin. Myös reittien muu laatu- ja palvelutaso kehittyi reittirakenteiden kunnostusprojektin myötä.

Linjausvaihtoehtojen kustannustarkastelu.

Yhdistetyn ratsastus- ja jalankulkutien erilaisten toteutusvaihtoehtojen kustannukset vaihtelevat 7000 euron ja 18 000 euron välillä. Halvimman ratkaisun rakennekerroksina on käytetty 150 mm vahvuista murskekerrosta ja pinnoitteena 100 mm vahvuista sorakerrosta. Kalleimmassa ratkaisussa jalankulkijoita varten on rakennettu pitkospuut ja tieosuus on varattu ratsukoille ja sen leveys on kavennettu viidestä metrillä kolmeen metriin. Kalleimman ratkaisun rakennekerrokseen on lisätty 200 mm hiekkaa suodatinkerrokseksi ja pinnoitteena on käytetty

100 mm vahvuista kivituhka kerrosta. Pitkospuiden rakentamisen kustannukset olisivat 0,5 km suo-osuudelle 10 000 euroa. Huomattavasti edullisempaa on toteuttaa suon ylitys tieratkaisuna, jossa on varattu ratsukoille ja jalankulkijoille oma väylänsä. Myös ylläpidon kannalta tie tulee edullisemmaksi pitkällä aikavälillä, koska pitkospuut olisi uusittava noin kymmenen vuoden välein. (Liite 7)

Ratsastusreitin Kokkoharjussa kulkeva osuus, jossa on hyödynnetty moottorikelkkauran ja latu-uran pohjaa, vaatii pinnoittamista muutamilla kosteikko-osuuksilla, kuva 12 kohdat R2, R3, R4 ja R5. Rakennekerroksina näillä osuuksilla voidaan käyttää 150 mm murskekerrosta ja pinnoitteena 100 mm vahvuista sorakerrosta. Maa-aineksen maastokuljetukset ja levittely maastossa toteutetaan traktorilla. Näiden osuuksien toteuttamisen kustannukset ovat noin 3200 euroa. (Liite 7)

Moottorikelkkauran A vaihtoehdon toteuttaminen maksaisi runsaat 8300 euroa ja B vaihtoehdon toteuttaminen maksaisi noin 5600 euroa. Erot syntyvät mm. siitä että B vaihtoehdossa ei tarvittaisi erillistä pistoreittiä runkoreitiltä alppikylään. Pitempi osuus kokonaan uuden uran rakentamista ja suurempi rumpuputkien määrä lisäävät vaihtoehdon A kustannuksia. Melun leviämistä estävän rakenteellisen ratkaisun toteuttaminen laskettelurinteen reunalle lisäisi kustannuksia noin 1000 euroa. (Liite 7)

Koiravaljakot eivät vaadi kuin 2 metriä leveän uran, joten sen raivaamisessa voidaan käyttää miestyötä. Samoin puutavaran maastokuljetukset voidaan toteuttaa mönkijällä. Maapohjan tasaamisessa joudutaan käyttämään pienempää konetta kuin moottorikelkkauran tasaamisessa. Tästä syystä kapeamman koiravaljakkouran tasaaminen ei maastossa etene sen nopeammin, kuin tätä leveämmän moottorikelkkauran tasaaminen. Molempien esitettyjen linjausvaihtoehtojen, A sekä B toteuttaminen maksaisi noin 9000 €. Kunnalle koituvat kustannukset jäävät tässä esitettyä pienemmäksi, mikäli miestyön osuus voidaan hoitaa palkkatuetulla työvoimalla. Tällöin kunnan osuudeksi jäisi koiravaljakkouran toteuttamisen osalta 4000 - 4500 euroa. Poroajelu-uran toteuttaminen vähäpuustoisella ja tasaisella suo-osuudella, ei vaadi muuta kuin jonkin verran uran raivaamisessa tarvittavaa miestyötä. Poroajelu-uran raivaamisesta syntyy kustannuksia noin 1700 euroa, mutta tässäkin lienee mahdollisuus hyödyntää palkkatuettua työvoimaa. Mikäli toteutuksessa ei käytetä palkkatuettua työvoimaa eikä hankerahoitusta, kaikkein edullisin vaihtoehto on tehdä reittien raivaaminen ja pohjan ta-

saaminen koneellisesti. Tällöin koiravaljakkourien kustannukset jäisivät alle 6000 euron ja poroajelu-uran kustannukset runsaaseen 1000 euroon. (Liite 7)

Kokonaisuudessaan esitettyjen linjausvaihtoehtojen halvimpien ratkaisujen toteuttaminen maksaisi noin 23 000 euroa ja kalleimpien ratkaisujen toteuttaminen runsaat 42 000 euroa. Näiden vaihtoehtojen toteuttamisesta kunnalle koituvat kustannukset muodostuvat siitä, kuinka paljon toteutuksessa käytetään palkkatuettua työvoimaa tai hankerahoitusta.

Muu kehittäminen

Reittien kohentuvan laatutason ylläpitämiseksi tarvitaan suunnitelmallista huoltoa. Huollon priorisoinnin tulee perustua tietoon reittien todellisesta käytöstä. Tietoja reittien kävijämäärästä saadaan kuluvan vuoden aikana aloitettavan kävijälaskennan myötä. Huollon ohjelmoimiseksi tulisi määritellä reitti- ja taukopaikkakohtainen kunnossapidon luokitus sekä tehtäväkortit, jossa tarvittavat toimenpiteet on kuvattu. Hiihdon osalla huollon toteuttamiseen ja priorisointiin vaikuttavat sääolot sekä sesongit. Esimerkiksi tuiskulla ei kannata lähteä ajamaan auki kaikkein vähimmällä käytöllä olevia latuja. Hiihtosesonkien ulkopuolella ei myöskään ole hyödyllistä pitää auki ihan kaikkia latuja. Toisaalta sesonkien aikana kaikki käytetyimmät ladut olisi pidettävä kunnossa päivittäin. Huollon kustannusten jakamiseksi toimijoiden kesken, olisi poolitoimintaa kehitettävä. Ylläpitoon voi pyrkiä aktivoimaan mukaan myös kolmannen sektorin toimijoita, kuten seuroja ja yhdistyksiä.

Reittien käyttäjät toivovat löytävänsä reiteistä etukäteistietoa mm. sähköisten karttapalvelujen kautta. Hyrynsalmen kunnan sivuilta löytyy linkki Kainuun ulkoilukartalle teknisten palveluiden valikon alta, kun osaa etsiä. Linkki ulkoilukartalle tulisi sijoittaa sivustolle helpommin löydettävän paikkaan. Ukkohallan sivuilta tietoa löytyy helpommin, mutta siellä olevat moottorikelkkauraa ja latuja esittävät kartat ovat päivittämisen tarpeessa. Ukkohallan suuntaavat reittien käyttäjät kaikkein ilmeisimmin etsivät etukäteistietoa alueen reiteistä juuri Ukkohallan verkkosivuilta. Helpointa olisi sijoittaa myös Ukkohallan sivustolle linkki, mistä pääsee Kainuun ulkoilukartalle. Kainuun ulkoilukartalta löytyy ajantasaisimmat reittilinjaukset. Reiteille tulisi myös laatia reittiluokitukset ja reittikuvaukset, jotka tulisi myös löytyä painetusta sekä sähköisestä kartta-aineistosta kuin myös muusta markkinointimateriaalista.

8 YHTEENVETO

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli ulkoilu- ja maastoliikennereittien linjaaminen ja yhteen sovittamien Ukkohallan matkailukeskuksen alueella. Ukkohallan matkailukeskuksen tavoitteena on kaksinkertaistaa majoituskapasiteettinsa vuoteen 2018 mennessä. Alueen kasvutavoitteet ja sinne suunnitellut uudet toiminnot on esitelty vuonna 2011 valmistuneessa Ukkohallan Master Plan -suunnitelmassa. Nykyisin alueella yöpyvien matkailijoiden määrä on noin 100 000 henkeä vuodessa. Matkailija määrän kasvaminen tulee lisäämään alueella tarvittavien palvelujen tarvetta. Alueen ulkoilureitistö ja sen tarjoama mahdollisuus erilaisten aktiviteettien harrastamiseen on yksi matkailijoille suunnatuista palveluista.

Opinnäytetyön tilaajana oli Hyrynsalmen kunnan tekniset palvelut, joka omalta osaltaan vastaa alueen reittien suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta. Toinen alueen reiteistä vastaava taho on Metsähallituksen luontopalvelut. Edellä mainitut toimijat yhdessä alueen matkailuyrittäjien kanssa, ovat tiedostaneet alueen reitistöön liittyviä ongelmia ja kehittämistarpeita useiden vuosien ajan. Tämän pohjalta oli keväällä 2011 Ukkohallan kutsuttu alueen toimijoita koolle yhteiseen palaveriin, missä näitä kehittämistarpeita pohdittiin. Opinnäytetyön aihe ja käytetty tutkimusmenetelmä eli vapaamuotoinen haastattelu, alueen toimijoista koostuvalle kohderyhmälle, oli sovittu jo tätä tilaisuutta ennen. Tutkimusta varten haastateltiin kuuttatoista henkilöä ja tutkimuksen tuloksia käytettiin tämän kehittämistyön tausta-aineistona. Myös edellä mainitun palaverin muistiota käytettiin työn tausta-aineistona.

Edellä esitetyn palaverimuistion ja tehdyn haastattelututkimuksen tulosten perusteella alueen reitistöön liittyviä ongelmia olivat; puutteellinen opastus, huollon resurssipula ja sen seurauksena reitistön rakenteiden heikko kunto- ja laatutaso. Edelleen ongelmana olivat reittimuotojen aiheuttamat häiriöt ja turvallisuusriskit tosilleen sekä alueen muille toiminnoille. Suurin häiriöiden ja turvallisuusriskien aiheuttaja oli moottorikelkkailu. Suurimmat ristiriidat liittyivät moottorikelkkailun ja ratsastuksen välille. Kelkkailusta oli muodostunut ongelma sen jälkeen, kun moottorikelkkauran linjausta olisi jouduttu useita kertoja siirtämään alueella toteutetun rakentamisen alta.

Myöhemmässä vaiheessa maanomistukseen ja reittioikeuksien hankkimiseen liittyvät kysymykset olivat myös nousseet näkyvään rooliin. Näiden kysymysten kanssa jouduttiin vastakkain jo opinnäytetyön alkuvaiheessa ja ne muodostuvatkin suurimmaksi ongelmaksi pyrittäessä löytämään eri reittimuodoille mielekkäitä linjausvaihtoehtoja. Työ olisi ollut huomattavasti helpompi toteuttaa, ellei maanomistukseen liittyviä rajoittavia tekijöitä olisi ollut niinkin paljon. Mikäli alueella koetaan tarpeellisenä pyrkiä toteuttamaan reittilinjauksia kovin paljon tässä työssä esitetyistä vaihtoehdoista poikkeavasti, se voi edellyttää reittioikeuksien hankkimista reittitoimitusten kautta. Toinen mahdollisuus reittien toteuttamiselle olisi edelleen uudet maanhankinnat, mutta onnistuuko se ilman lunastustoimenpiteitä?

Alueella koettiin tarpeelliseksi linjata reittejä kokonaan uusille aktiviteeteille kuten koiravaljakko- ja poroajeluille. Alueella olevan ratsastustallin tarpeena oli turvallinen ja häiriötön maastoratsastusreitti. Matkailukeskuksen ympäriltä puuttuivat myös patikointiin ja kävelyyn sopivat lyhyet lähireitit, joiden linjaaminen koettiin tärkeäksi. Sen sijaan alueella oli entuudestaan pidempiä patikointi- ja vaellusreittejä sekä niiltä yhteydet ylikunnallisiin ja jopa valtakunnallisiin reitteihin. Alueella on entuudestaan kattava latuverkosto, jonka osalta ei erikseen nähty olevan kehittämisen tarvetta. Myös latuverkostolta ja moottorikelkkauralta on olemassa olevat yhteydet laajempiin reittiverkostoihin.

Työn teoreettiseen tausta-aineistoon perehtyminen aloitettiin työn alkuvaiheessa. Teoreettista pohjaa laajennettiin tarpeen mukaan työnvaiheiden niin vaatiessa. Teoreettinen viitekehys koostuu kahdesta osasta. Ensimmäisessä osassa taustoitetaan aihepiiriä yleisemmällä tasolla. Toisessa osassa keskitytään niihin tekijöihin, joita on tarpeen ottaa huomioon suunniteltaessa ja yhteen sovitettaessa reittilinjauksia matkailukeskuksen alueelle.

Kehittämistyön pohjaksi tehtiin myös muita toimintaympäristöön liittyviä taustaselvityksiä erilaisen asiakirja- ja kartta-aineiston pohjalta. Alueelle suoritettiin maasto käyntejä vuonna 2011 ja keväällä 2012.

Tehtyjen selvitysten pohjalta laadittiin ensimmäiset reittien linjausvaihtoehdot syksyllä 2011. Näiden linjausvaihtoehtojen toteuttamisen mahdollisuudet kuitenkin kariutuivat reittioikeuksien saamisen vaikeuksiin muutamien maanomistajien osalta. Uusi mahdollisuus linjausvai-

toehtojen tarkasteluun avautui, osittain vielä valmisteluvaiheessa olevien maanhankintavaihtoehtojen kautta. Tätä mahdollisuuden toteutumista silmällä pitäen laadittiin uusia linjausehdotuksia reiteille. Toteutuessaan valmisteilla olevat maanhankinnat mahdollistavat myös sen, että alueella voidaan toteuttaa tarpeita vastaavat reittilinjaukset suhteellisen tuvallisesti ja häiriöttömästi. Toteutuksen kustannukset tarkasteltujen linjausvaihtoehtojen osalta vaihtelevat toteutustavasta riippuen 23 000 – 42 000 euron välillä.

Tässä työssä annettiin painoarvoa reittien linjausvaihtoehtojen tarkastelussa moottorikelkkamelun aiheuttaman häiriön minimoinnille. Tehty tutkimus ei kuitenkaan anna vastausta siihen kysymykseen, kuinka häiritsevänä melu todellisuudessa koetaan? Koska tässä tehty tutkimus oli luonteeltaan laadullinen, se ei myöskään vastaa siihen kysymykseen, kuinka suuri osuus Ukkohallan matkailijoista kokee moottorikelailun tai sen aiheuttaman melun häiritsevänä? Näiden kysymysten selvittäminen auttaisi ratkaisemaan sen, voidaanko tulevaisuudessa moottorikelkkailun runkoreitti johtaa matkailukeskuksen alueen läpi. Vai olisiko runkoreitti linjattava jostain vähän kauempaa ja yhteys matkailukeskuksen alueelle järjestettävä pistoreitin avulla? Tämä työ ei anna myöskään vastauksia siihen, mitä Ukkohallan alueella reittejä käyttävät ihmiset todellisuudessa odottavat alueen reiteiltä? Riittääkö heille se, että reiteillä voi liikkua omatoimisesti vai haluaisivatko he enemmän ohjattuja retkiä sekä järjestettyjä ohjelmalveluita reittien varsille? Käyttäisivätkö nykyiset asiakkaat reittejä enemmän, mikäli niihin liittyisi järjestettyjä ohjelmalveluita? Etsimällä vastauksia edellä esitettyihin kysymyksiin, voidaan reittitoimintoja edelleen kehittää entistä käyttäjälähtöisempään suuntaan. Ohjelmoidunhuollon toteuttamiseksi laadittavan kunnossapitoluokituksen ja kohdekohtaisten tehtäväkorttien laatimisen taustalle tarvitaan tietoa reittien käyttäjistä ja perusteellista tietoa eri kohteiden kunnosta. Edellä kuvatut selvitys- ja kehittämistoimet on mahdollista toteuttaa mm. opinnäytetöinä.

Tämän opinnäytetyön ja sen sisältämän kehittämistyön kannalta käytetyt menetelmät antoivat työlle asetettuihin tavoitteisiin nähden riittävästi tietoa. Työn laajuus ja käytetyt menetelmät tekivät työn toteuttamisen suhteellisen työlääksi. Tutkimusmenetelmänä puolistrukturoitu lomakehaastattelu olisi ollut keveämpi toteuttaa näinkin laajalle kohderyhmälle. Myös aineiston käsittely olisi ollut kevyempää lomakehaastattelun myötä ja se olisi voinut antaa selkeitä vastauksia selkeisiin kysymyksiin. Se olisi kuitenkin edellyttänyt huolellista kysymysten

valmistelua, koska haastateltavien hallussa oleva tieto saattoi olla hyvin erikoistunutta ammatillisessa mielessä. Työn kannalta vieläkin selkeämpi rajaus eri linjausvaihtoehtojen toteuttamisen mahdollisuuksien tarkasteluun jo alkuvaiheessa, olisi ollut eduksi. Rajauksen epämääräisyys johti siihen, että työn toteuttamisen kannalta turhaa tietoa kuljetettiin pitkään mukana niin aineistossa sekä työn eri vaiheissa.

LÄHTEET

- Autio, S., Leinonen, R., Vainio, M. Alueelliset ympäristöjulkaisut 147. Kajaani: Alprint, 2000
- Heikkilä, M., Pouta, E. Virkistysalueiden suunnittelu ja hoito. Vantaa: Sinari Oy, 1998.
- Hemmi, J. Matkailu, ympäristö, luonto, osa 2. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy, 2005.
- Herva, P. Moottorikelkkailureitin suunnittelu ja ympäristövaikutukset. Rovaniemi: Rovaniemen Painatuskeskus Oy, 2000.
- Järviluoma, J. Turistin luonto. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino, 2006.
- Karjalainen, E. Verhe, I., Ulkoilureitti. Helsinki: Rakennusalan Kustantajat RAK, 1995.
- Metsähallitus, Ystävydenpuiston hoito- ja käyttösuunnitelma. Jyväskylä: Kopiojyvä Oy, 2009.
- Opetusministeriö, Ratsastuskeskuksen suunnittelu- ja rakentamisopas. Tampere: Tammerpaino Oy, 2005.
- Opetus- ja kulttuuriministeriö, Ratsastuspohjaopas. Tampere: Tammerprint Oy, 2011.
- Rautianen, A.. Kuntoreitti. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy, 2003.
- Ruusuvuori, J., Nikander, P., Hyvärinen, M., Haastattelun analyysi. Vastapaino, 2010.
- Tiehallinto, Kevyenliikenteen suunnittelu. Helsinki: Edita Oy, 1998.
- Tiehallinto, Kevyenliikenteen väylät liikuntapaikkoina. Helsinki: Oy Edita Ab, 2005.
- Tiehallitus. Vähemmän melua. Helsinki: Tähti - Offset ky, 1991.
- Säkkinen, P. Hyrynsalmi - Ukkohalla, Ympäristöselvitys ja maisemanhoidon yleisohjeet. Opinnäytetyö, 2005

Sähköiset lähteet

- Björkqvist, N., Karvonen, L., Kaukonen, K-L., Korhonen, K-M., Lehtonen, H., Tolonen, A. Metsähallituksen metsätalouden ympäristöopas. Metsähallitus 2011. Pdf.
- Hasu, E., Järviluoma, J., Silvennoinen, H., Tyrväinen, L. Kaupunkilomalla vai tunturiluonnossa? 2011. Pdf.

- Härkönen, K., Kela, K. Ukkohallan seudun ja Vuorilammen retkeilyrakenteet 2012 -13. Metsähallituksen luontopalvelut 2012.
- Kainuun maakunta – kuntayhtymä, Kainuun luontomatkailun teemaohjelma. Kajaani 2007. Pdf.
- Kainuun maakunta – kuntayhtymä, Kainuun maakuntaohjelma 2009 – 2014. Kajaani 2009. Pdf.
- Kainuun maakunta – kuntayhtymä, Luontomatkailun kehittäminen maakuntakaavoituksessa. Kajaani 2007. Pdf.
- Kainuun maakunta – kuntayhtymä, Maakuntakaavan liitetaulukot 2007.Pdf
- Kansallinen liikuntatutkimus 2009–2010. SLU:n julkaisusarja 6/2010. Pdf
- Jokimäki, J., Sarala, P., Uusitalo, M. Maisemälähtöisen maankäytön suunnittelu. Rovaniemi 2007. Pdf.
- Liikkonen, L., Rautio, J. Moottorikelkkaliikenteen melu. Helsinki 2004. Pdf.
- Liikkonen, L. Moottorikelkkojen melu. Helsinki 2007. Pdf.
- Matkailun edistämiskeskus, Kansainvälinen luontomatkailututkimus 2010. Pdf.
- Metsähallitus, Vorlokin Natura 2000 –alueen hoito- ja käyttösuunnitelma. 2010. Pdf.
- Neuvonen, M., Sievänen, T. Luonnon virkistyskäyttö 2010. Pdf.
- Plaana Oy, Turvallisen moottorikelkkailun kehittämissuunnitelma. Kuusamo 2006. Pdf.
- Pohjois-Suomen vanhojen metsien suojelun täydentäminen. Metsähallituksen ja luontojärjestöjen ns. dialogiratkaisun jatkotoimenpiteet. Helsinki 2007. Pdf.
- Rantala, O. Metsä matkailukäytössä. Rovaniemi 2011. Pdf
- Ristolainen, K. Retkiluistelun motiivit. Joensuu 2006. Pdf.
- Räsänen, P., Saari, H.. Vaellusreittien suunnitteluopas. 2011. Pdf.
SLU:n julkaisusarja 6/2010. Kansallinen liikuntatutkimus 2009–2010. Pdf
- Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. KTM julkaisuja 21/2006 ISBN 951-739-005-4
- Sievänen, T. Luontomatkailun, luonnontuotealan, virkistyskäytön ja metsäkulttuurin seurantamittarit. 2010. Pdf.
- Suomen latu, Ideoita ulkoilun edistämiseen, hyvät käytännöt 2012. www.suomenlatu.fi
- Suomen latu, Sulka II –hankkeen loppuraportti 2011. www.suomenlatu.fi

Suomen säädöskokoelma . finlex.fi

Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet. MTK (Maa- ja Metsätalous- tuottajain Keskusliito), SLC (Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund), Suomen Kuntaliitto, Suomen Latu. 2002

HYRYNSALMEN KUNTA MUISTIO

Jari Romppainen 30.3.2011

REITTIPALAVERI UKKOHALLA

Aika 23.03.2011 klo 9–11.30
Paikka Hallan Saaga kokoustila
Läsnä Päivi Tervonen kulttuuriperinnön erikoissuunnittelija Metsähallitus
Heimo Keränen kunnanjohtaja Hyrynsalmen kunta
Markku Haanpää matkailuyrittäjä Ukkohalla
Keijo Pyörälä Ukkohallan aluepäällikkö
Tiina Ruotsalainen Matkailuyhdistys Ukkohalla ry
Mikko Törmälä rinnetyöntekijä Ukkohalla
Paavo Järvensivu tuottaja/tutkija Mustarinda ry
Kari Kela puistonhoitaja Metsähallitus luontopalvelut
Kerttu Härkönen puistonjohtaja Metsähallitus luontopalvelut
Raimo Kuvaja rakennustarkastaja Hyrynsalmen kunta
Liisa Korhonen aluearkkitehti
Jari Romppainen opiskelija KAMK

1. Tilaisuuden avaus

Läsnäolijat esittäytyivät. Tilaisuuden puheenjohtajaksi valittiin Kerttu Härkönen ja muistion laatijaksi Jari Romppainen

2. Tilaisuuden tarkoitus

Tilaisuuden tarkoituksena oli keskustella yleisellä tasolla siitä mitä luontoinfrastruktuuria Ukkohallan alueella ja lähiympäristössä on olemassa sekä mitä mahdollisia kehittämisen tarpeita sen osalta on olemassa.

Kehittämisen kohteina nousivat esiin mm. jalankulkureittien osalta lyhyiden lähi- ja päiväreittien kehittäminen sekä maastopyöräily-, moottorikelkka-, maastohiihto-, ratsastus- ja koiravaljakkoreittien kehittäminen. Puutteita ja ongelmia nähtiin esiintyvän reittien opastuksessa ja markkinoinnissa sekä reittirakenteiden kunnossa. Lisärakentaminen alueella tuo tulleessaan ongelmia alueen reittien sijoittelussa.

Kuluvan vuoden aikana Hyrynsalmen kunnan aloitteesta toteutettavia kehittämistoimenpiteitä ovat mm. Paljakan luonnonpuistoon menevän yhdyspolun rakentaminen, näköalatornin rakentaminen Paljakan vaaran korkeimmalle kohdalle sekä mahdollinen ratsastusreitin toteuttaminen Kokkoharjun suunnalle. Ukkohallan matkailuyrittäjillä on tavoitteena saada tulevaisuuteksi vaaran rinteeseen pienehkö jalankulkureitti jossa vetovoimatekijänä olisi mm. lammashaka. Tämän lisäksi matkailuyrittäjien on tarkoitus toteuttaa rinteeseen dirt -rata.

Käytyjen keskustelujen myötä huomattiin aihepiirin sisältävän hanke mahdollisuuden. Hyrynsalmen kunta ryhtyy selvittämään hankkeen toteuttamisen edellytyksiä.

3. Maankäyttö

Ukkohallan alueella ovat voimassa mm. seuraavat kaavat: Ukkohallan asemakaava (ent. rakennuskaava) 1994, Ukkohallan osayleiskaava 1997, Syväjärven koillisosan asemakaava 2010 sekä Saunamaan asemakaava 2006. Kunta tutkii myös maankäytön tarpeita Syväjärven länsipuolisella alueella, jossa kunta omistaa maata ja joka toistaiseksi on kaavoittamatta. Vaikka alueelle on tulossa ensilumenlatu ja järven ranta voidaan kaavoittaa lomarakentamista varten, niin sillä suunnalla jätetään varaus alueelta ulos suuntautuville, Lietejoen – Kokkoharjun suunnalla oleville reiteille.

Ukkohallan eteläpuolella pääosin Pienen Tuomivaaran alueella sijaitsee Vorlokin suojelualue (664 ha). Alueella kulkee hiihto- ja patikkareittejä sekä moottorikelkkailu-ura. Nykyiset reitit voidaan säilyttää, ellei niistä aiheudu haittaa alueen suojelulle. Jokamiehenoikeuksien perusteella tapahtuvaa liikkumista alueella ei ole rajoitettu. Uusia moottorikelkkareittejä ja uria alueelle ei kuitenkaan perusteta.

Ukkohallasta länteen sijaitsee maisemallisesti mielenkiintoinen Kokkoharjun alue (270 ha), jonka Metsähallitus on toistaiseksi jättänyt hakkuiden ulkopuolelle. Tilaisuudessa osoitettiin aluetta kohtaan kiinnostusta uusien reittilinjauksien kohteena, mm. ratsastusreitti.

4. Nykytilanne

Ukkohallan alueella nähtiin olevan melko hyvin talvimatkailua palvelevia reittejä, kuten latuja ja moottorikelkkauria. Sen sijaan kesäaktiiviteettien toteuttamiseen liittyvien reittien kohdalla nähtiin paljon kehittämisen varaa.

Olemassa olevien kesäreittien käyttö on matkailuyrittäjä Markku Haanpään mukaan vähäistä. Vuosituhannen alussa rakennetut maastopyöräilyreitit eivät tietyistä ole olleet käytössä vuosien. Raimo Kuvajan mukaan maastopyöräilyn ympärille syntynyt pienimuotoinen yritystoiminta kuihtui aikanaan, eikä reittejä ole kunnostettu sen jälkeen.

Useissa puheenvuoroissa tuotiin esiin reittiopasteiden puutteellisuus tai heikko kunto. Opasteiden puuttuminen matkailukeskuksen ydinalueella vaikeuttaa reiteille löytämistä ja reitin varrella olevat puutteet opasteissa voivat aiheuttaa halutulta reitiltä eksymisen riskin. Samoin reittirakenteet, kuten esimerkiksi pitkospuut ovat paikoin huonokuntoisia.

Alueella on koettu ongelmana myös moottorikelkkailureitin nykyinen, läheltä mökkejä kulkeva linjaus. Moottorikelkkojen aiheuttamasta melusta on tullut matkailijoiden taholta valituksia.

Reittejä on tähän saakka kunnostettu vuosittain eri osuuksilla yty-töinä. Tulevaisuutta ajatellen tulee huomioida se että, yty-työt nyky muodossaan saattavat loppua. Tällöin olisi mietittävä kuinka reittien kunnostus toteutetaan? Onko työhön tulevaisuudessa saatavissa julkista rahoitusta?

5. Nykyiset kehittämistoimet

Mustarinda ry on tehnyt Hyrynsalmen kunnalle aloitteen yhdyspolusta, joka yhdistäisi Hyrynsalmen puolella kulkevan ulkoilureitin Paljakan luonnonpuiston alueella kulkevaan patikkareittiin. Tämän lisäksi yhdistys teki aloitteen Paljakan vaaran korkeimmalle kohdalle (384 m) rakennettavasta näköalatornista. Hyrynsalmen kunta on lähtenyt tukemaan hankkeita ja molemmat esitykset on tarkoitus toteuttaa kuluvan vuoden aikana. Kunta on tähän mennessä tehtyinä toimenpiteinä vuokrannut maa-alueen UPM:ltä hankkeiden toteutusta varten. Kerttu Härkösen mukaan Paljakan luonnonpuistoon tulevan uuden polkulinjauksen toteuttaminen ei ehkä ole metsähallituksen puolelta tänä vuonna mahdollinen. Ennen toteutusta on kuitenkin selvitettävä lupa-asiat luonnonpuistoalueelle kohdistuvien toimenpiteiden osalta.

Muita Hyrynsalmen kunnan toimenpidelistalla olevia kohteita ovat mm. kodan pystyttäminen Ukkohallan ja Hyrynsalmen kirkonkylän väliselle reittiosuudelle, ensilumenladun rakentaminen Syväjärven länsipuolelle sekä ratsastusreitin perustaminen Kokkoharjun suunnalle. Metsähallitus on rauhoittanut Kokkoharjun alueen hakkuilta. Metsähallituksen luontopalvelujen edustajat selvittävät onko reittien perustaminen ko. alueelle mahdollista.

Ukkohallan matkailuyrittäjillä on suunnitteilla vaaran rinteeseen pienehkö jalankulkureitti. Reitintä varten perustettaisiin kesänajan vetonaulaksi lammashaka. Rinteeseen on tarkoitus tehdä myös dirt rata. Dirt on maastopyöräilyn alalaji, johon kuuluu erilaisten temppujen ja hyppyjen tekeminen. Dirt on saavuttanut paljon suosiota maailmalla varsinkin nuorison keskuudessa.

6. Kehittämisehdotuksia ja ideoita

Keskustelun myötä kehittämisehdotuksia kohdistui niin reittityyppeihin kuin niiden sisältöönkin. Myös reittien opastus ja markkinointi puhutti.

6.1 Kesäaktiviteetit

Jalankulkureitit

Hyvien opastettujen päivä- ja lähireittien kehittäminen koettiin tärkeämpänä kuin pitkien reittien kehittäminen. Pitkillä reiteillä ei osallistujien havaintojen mukaan ole kovinkaan paljon kysyntää. Markku Haanpään mukaan aikuisille voisi olla kohtuullisen pituisia ja päivävaellukseen soveltuvia rengasreittejä ja tämän lisäksi lyhyempiä reittejä jotka soveltuvat lapsille ja lapsiperheille. Liisa Korhonen mainitsi esimerkkinä kaavoitus suunnittelun yhteydessä esiin nousseen ajatuksen, Syväjärven ympärille rakennettavasta helpohkosta lähireitistä. Reitissä huomioitaisiin myös esteettömyys, joten siellä olisi mahdollista liikua lastenvaunujen ja pyörätuolin kanssa.

Nykyiseen Komulankönkään edestakaiseen reittiin ehdotettiin liitettäväksi jokin pienempi rengasreitti. Raimo Kuvajan mielestä Saarijärven aarnialuetta ja tärpättitehdasta tulisi hyödyntää nykyistä enemmän esimerkiksi retkien ja ohjelmapakettien muodossa. Alueella on jo olemassa oleva patikkareitti liitännäisalueineen ja opasteineen.

Ratsastusreitit

Kunta on alustavasti keskustellut ja suunnitellut ratsastusreitit linjausta yhdessä ratsutalliyrityksen kanssa Kokkoharjun suunnalle. Myös Ison Tuomivaaran suunta on nähty varteenotettavana ratsastusreitit sijaintipaikkana.

Ratsastusreittien lisäksi hevosille nähdään tarpeelliseksi tehdä rekiajelureitti. Rekiajelureitin tulisi olla tasapohjainen ja purulla tai hiekalla päällystetty. Rekiajelureitti voidaan sijoittaa esimerkiksi ratsastusreitit alkupäähän tai toteuttaa oman reittinään.

Maastopyöräily

Maastopyöräilyn mainittiin kehittämisen arvoisena toimintona. Tämän osalta voidaan hyödyntää jo olemassa olevia reittejä. Reitit olisi hyvä käydä läpi ja selvittää tarvitsevatko ne kunnostusta ja huoltoa.

6.2 Talviaktiviteetit

Koiravaljakkoreitit koetaan tarpeelliseksi kehittämisen kohteiksi Ukkohallassa. Oltiin montaa mieltä siitä, mitkä ovat reittipohjan vaatimukset koiravaljakoille? Joidenkin mielestä valjakoille olisi hyvä olla maastossa oma reitinsä, jonka pohja tampattaisiin moottorikelkalla. Toisen näkemyksen mukaan valjakoilla voidaan ajella suhteellisen huoltamontaa, ainoastaan valjakon itsensä tekemää uraa pitkin. Koiravaljakolle asetettavat reitituran vaatimukset eivät kuitenkaan ole samaa luokkaa kuin esimerkiksi hiihtoladun reitituralalla.

Valjakkosafareilla voitaisiin käyttää muiden reittien kanssa yhteisiä taukopaikkoja. Koiria ei kuitenkaan pidä tuoda taukopaikkojen välittömään läheisyyteen, koska koirien jätökset sotkevat taukopaikan ympäristön. Myöskään koiratarhan sijoittamista aivan matkailukes-

kuksen läheisyyteen ei pidetty kannatettavana ajatuksena, niiden haukkumisen aiheuttaman häiritsevän vaikutuksen vuoksi. Koirat on kuitenkin helppo kuljettaa kauempaankin Ukkohallaan valjakkoajeluiden ajaksi.

Keijo Pyörälä pohti moottorikelkkauran siirtämistä vaaran puolelle. Ongelmaksi hän kuitenkin näki sillä suunnalla vastaan tulevan asuntovaunualueen.

6.3 Reittien sisältö

Ihmiset kaipaavat reitille sisältöä. Sisällöt tuovat reiteille lisäarvoa. Sisältöä reiteille saadaan esimerkiksi kehittämällä sille kulttuuriin, perinteisiin tai luontoon liittyvä teema. Reittiin voi liittää esimerkiksi erilaisia kulttuuriperintökohteita. Esimerkkeinä mainittiin mm. Komulan mylly, rautahytti ja muut muinaismuistokohteet. Paikkakunnan historiaan kiinteästi kytkeytyvät tärpättitehdas ja jääkäripirtti liittyvät jo rakennettuun Saarijärven patikkareittiin. Mielenkiintoisia teemoja ja sisältöä voi löytyä Hyrynsalmen kulttuuriympäristöohjelmasta sekä tekeillä olevasta tarinakartastosta.

Paavo Järvensivun mukaan Mustarinda ry haluaa luoda sisältöä reiteille ottamalla mukaan nykykulttuurin. Nykykulttuurin mukaista sisältöä voisivat olla äänipolku, dramatisoidut sisällöt sekä taide, mukaan lukien nykytaiteen.

Jokaiseen kohteeseen ei tarvitse välttämättä rakentaa edes omaa reittiä, vaan jätettäisiin sijaa ihmisen löytämisen riemulle. Kohteen koordinaatit löytyisivät esimerkiksi reittioppaissa, joiden avulla sitä voisi lähteä etsimään maastosta.

6.3 Opastus ja markkinointi

Reittien tulisi olla helposti saavutettavissa ja löydettävissä. Keskusteltiin mahdollisuudesta perustaa reiteille infopiste, jossa matkailija voisi tutustua reittilinjauksiin ja niiden sisältöihin karttojen, valokuvien ja tietokoneen näytön kautta. Infopisteen sijaintipaikaksi ehdotettiin mm. Ukkohallan uusia, valmistumassa olevia liiketiloja.

Reittien markkinoinnin avulla voidaan lisätä potentiaalisten käyttäjien tietoisuutta reiteistä. Kari Kelan kertoman mukaan hyvin rakennetulle ja toteutetulle itärajanreitille markkinoinnin tehostamisella saatiin enemmän käyttäjiä. Mikko Törmälä näki reittien viemisen nettiin tärkeänä markkinointikanavana. Jos netissä esitetään tarpeeksi infoa reitistä matkailijalle, niin se lisää myös reitin vetovoimaisuutta.

Mustarinda ry:n tavoitteena on saada toiminalleen kansainvälistä näkyvyyttä. Kunnanjohtaja Keränen näkee Mustarinnan esityksen luonnonpuiston kautta kulkevasta, Paljakan ja Ukkohallan reitit yhdistävästä polusta, jo sellaisena kiinnostavana avauksena, jolla voi saada kansainvälistä huomiota.

8. Kehittämishanke

Reittien kehittämisen suunnitelmat tulisi tehdä pitkällä tähtäimellä. Keskustelujen myötä aihealueessa nähtiin Leader-hankkeen mahdollisuus. Leader-hankkeessa julkisen tuen osuus 200 000 € ja mahdollisuus on saada rahaa myös suunnitteluvaiheeseen. Hakija organisaationa esitettiin vaihtoehtoiksi Hyrynsalmen kuntaa tai Ukkohallan matkailuyhdistystä. Hyrynsalmen kunta selvittää hankkeen käynnistämisen liittyviä kysymyksiä. Tavoitteena on aloittaa hankesuunnittelu mahdollisimman pian.

Hankkeeseen mahdollisesti liittyvistä vaiheista esitettiin seuraavanlaisia ajatuksia:

- kerätään osapuolten ajatuksia ja näkemyksiä reittien kehittämisestä
- tehdään reittien nykytilanteen kartoitus
- tulisi selvittää onko vanhoille reiteille uutta käyttöä?
- olemassa olevien reittien osalta tulisi selvittää mihin käyttöä ohjataan ja miten ohjataan reiteille?
- tärkeää olisi kehittää sulanmaanreittejä sekä opasteita
- reittien välisten logististen ratkaisujen kehittäminen tärkeää
- joku suunnittelee ja linjaa reitit sekä tekee opastussuunnitelman

Hankkeen mahdollista sisältöä ei kuitenkaan määritelty mitenkään yksityiskohtaisesti. Tilaisuudessa esille tulleet asiat pitkälti sisältyivät hankkeen viitekehukseen. Hankkeessa hyödynnetään Jari Romppaisen tekeillä olevaa opinnäytetyötä.

9. Kevätretki

Sovittiin tehtäväksi hankkeen osapuolille tarkoitettu yhteinen tutustumisretki Saarijärven aarnialueelle ja Löytöjoen tärpättitehtaalle 13.5.2011. Kokoontuminen tärpättitehtaan pysäköintialueella klo.10.00

Jari Romppainen

Jakelu: Osanottajat

HAASTATTELUN RUNKO

Kysymysten painotus riippuu haastateltavan toimenkuvasta ja roolista.

1. Millaiseksi määrittelet oman roolisi ulkoilureitteihin liittyvissä asioissa?
2. Millaiseksi arvioit reittien merkityksen luonto- ja liikuntamatkailulle sekä paikallisten asukkaiden virkistäytymiselle?
3. Mitä tavoitteita asetat (kunta /yritys asettaa) reittien suunnittelulle ja toteutukselle?
 - 3.1 Mihin asetetut tavoitteet pohjautuvat?
 - 3.2 Huomioiko tavoitteen asettelu maakunnallisia ja valtakunnallisia tavoitteita?
 - 3.3 Millaisia reittien suunnitteluun vaikuttavia maankäytön tavoitteita on olemassa?
 - 3.4 Huomioiko tavoitteen asettelu Ekologista- ja sosiaalista kestävyyttä?
 - 3.5 Mitä muita aihepiiriin liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä Hyrynsalmella on aiemmin tehty?
 - 3.6 Millaisia resursseja edustamasi taho voi kohdentaa reittien suunnitteluun ja toteutukseen?
4. Ketkä koet olevan tärkeimpiä yhteistyökumppaneita ja sidosryhmiä reitteihin liittyvissä asioissa?
 - 4.1 Millaisia yhteistyön muotoja mainittujen tahojen kanssa on käytetty tai käytetään?
 - 4.2 Onko tiedossasi muita Hyrynsalmen alueelle kohdentuvia reitistöihin liittyviä suunnitelmia tai hankkeita ?
5. Millaisia reittimuotoja ja niihin liittyviä toimintoja Ukkohallassa tulisi mielestäsi olla?
 - 5.1 Mitä puutteita näet nykyisissä reiteissä ja niiden toiminnoissa olevan?
 - 5.2 Mitkä ovat mielestäsi keskeisimpiä ja ensisijaisimpia kehitettäviä reittitoimintoja?
 - 5.3 Millä tavoin olemassa olevia reittejä voidaan kehittää?
 - 5.4 Millaisia uusia reittejä mielestäsi tarvittaisiin?
 - 5.5 Onko tiedossasi jotain erityisiä vetovoimatekijöitä, joiden kautta reittejä tulisi linjata tai jotka tulisi sisällyttää reitteihin?
 - 5.6 Onko tiedossasi jotain maisemallisia tai maankäytöllisiä rajoituksia, mihin reittiä ei voi linjata
 - 5.7 Onko mielessäsi jotain tietyille reiteille soveltuvia teemoja?
6. Ketkä ovat pääasiallisimpia kohderyhmiä reitin / reittien käyttäjinä?
 - 6.1 Onko asiakkailta kerätty tai saatu reitteihin liittyvää palautetta?
 - 6.2 Millaisia reittien on mielestäsi oltava, että ne olisivat mahdollisimman veto-voimaisia ja asiakkaiden tarpeita palvelevia?
 - 6.3 Mihin suuntaan arvelet asiakkaiden tarpeiden reitistöjen osalta suuntautuvan tulevaisuudessa?
 - 6.4 Millaiseksi arvioit nykyisten reittien käytön ja kävijämäärät?

- 6.5 Millaiseksi arvioit reittien käytön ja kävijämäärät tulevaisuudessa?
7. Onko alueella mielestäsi nähtävillä ristiriitoja eri reittimuotojen ja niillä harrastettavien toimintojen välillä?
- 7.1 Mitkä toiminnot voidaan mielestäsi sijoittaa samoille reiteille samanaikaisesti tapahtuvaksi?
- 7.2 Mitä toimintoja ei missään nimessä voi suorittaa samalla reitillä tai alueella samanaikaisesti?
- 7.3 Kuinka sovittaisit eri reittimuotojen ja niillä tapahtuvan erilaisen toiminnan välisiä ristiriitoja?
- 7.4 Miten samaa reittiuraa voitaisiin hyödyntää eri vuodenaikoina?
8. Kerro käsityksiäsi reittien huollosta ja kunnossapidosta?
- 8.1 Mikä on reittien huollon ja ylläpidon nykyinen taso?
- 8.2 Näetkö mahdollisena että huollon ja ylläpidon kustannuksiin tulevaisuudessa osallistuisi muitakin tahoja kuin kunta tai valtio? (Erityisesti jos joudutaan tilanteeseen että julkista rahoitusta tai tukea ei tulevaisuudessa olisi saatavana tähän tarkoitukseen.)
- 8.2.1 Miten tämä tulisi toteuttaa?
- 8.2.2 Minkä näet suurimpana esteenä tälle?
9. Millaisia keinoja voidaan käyttää reittioikeuksien hankkimiseksi?
- 9.1 Vuokraaminen
- 9.2 Maanhankinta
- 9.3 reittitoimitus
10. Millaisen keinoin edistäisit reittien käyttöä tulevaisuudessa?
11. Miten mielestäsi voidaan reittien linjauksessa ottaa huomioon tuotteistamisen ja markkinoinnin näkökulmat?
12. Kommentoi seuraavia kohtia lyhyesti muutamalla sanalla.
- 12.1 Mikä on reitistöjen pahin heikkous?
- 12.2 Mikä on suurin reitistöihin liittyä uhkakuva?
- 12.3 Mikä on reitistöjen paras vahvuus?
- 12.4 Mikä on merkittävin reitistöihin sisältyvä mahdollisuus?
13. Millaisena näet kilpailutilanteen reittiasiakkaiden osalta?
- paikallisesti
 - alueellisesti
 - valtakunnallisesti
14. Mitä muita mahdollisia reitistöön ja sen kehittämiseen liittyviä asioita haluat tuoda esille?
15. Kuinka linjaisit ehdotuksesi kartalle?

HAASTATTELUN RAAKATULOKSET

1. Reittien merkitys

- Kyllä tämä merkitys on sekä alkuasukkaille että matkailijoille.
- Vähentää terveyskeskuskäyntejä, liikunnalla on tällainen merkitys
- Tulee tämä kaupallisuus mukaan kun mennään Ukkohallaan
- Vaikka se on kaupallista niin on sielläkin terveydellistä merkitystä
- Niillä on iso rooli paikallisille ihmisille ja matkailulle entistä enempi
- Luontomatkailu on kehittyvä ja tällainen erilainen liikkuminen jalkapelillä ja erilaisilla moottoriajoneuvoilla se on sitten kasvava alue tuolla matkailun puolella
- Iso merkitys niillä on samalla myös paikalliselle väestölle lenkkeily ja virkistäytymispaikkoina ja liikuntapaikkoina
- Matkailijoille lisäohjelmaa muuhun ulkoilutoimintaan

2. Yhteistyö

- Keskustellaan paljon eri yhteistyökumppaneiden kanssa siitä missä on asiat hyvin ja missä pitäisi kehittää ja miten voitaisiin yhdessä lisätä tietoa näistä
- On voitu Ely -keskuksen kanssa voitu tehdä näitä reitejä yhteistyössä
- Elykeskus hyvä yhteistyökumppani kun meidän täytyy laittaa aina nämä reitit kuntoon
- Yty -työthän sinällään ovat loppumassa muutaman vuoden päästä
- Yhteistyökumppaneita on nämä kaikki matkailuyrittäjät
- Ykkösjuttu on yhteistyö Ukkohallan kanssa
- Valtiovalta on rakentamisessa ja monessa muussakin ja tietysti yrittäjät on ja tietysti alueen asukkaat on sitten ja maan omistajat
- Metsähallitus on sellainen itsestään selvä yhteistyökumppani
- Ehkä tuo UPM:n on joillakin alueilla joissa on tehty yhteistyötä.
- Entistä suuremman merkityksen on saanut tämä sidosryhmäyhteistyö kun toimitaan samoilla alueilla
- Metsähallituksen luontopalvelut, kunta sekä matkailuyhdistykset

3. Reittien käyttäjät ja käyttö

3.1 Reittien käyttäjät

- Reittejä käyttää nämä paikkakunnan kuin myös nämä matkailijat
- Ukkohallaan kun tulee matkailija niin lapset laskettelevat ja aikuiset hiihtävät
- Lapsiperhe joka pitää Ukkohallaa rauhallisena ja lapsiystävällisenä
- Lapset tulevat laskettelemaan vaimot hiihtämään ja miehet lähtevät kelkkailemaan
- Näillä pitkillä reitillä että minäkin tiedän että nyt tulee Vaalasta, Muhokselta, Oulusta Raahesta asti ajelevat kelkkaryhmät tänne Ukkohallaan
- Siellä on nuorta ja vähän iäkkäämpää, tosin kulkevat eri matkoja

- On sellainen buumi tai trendi että nuorempia ja koulutetumpi väestö käyttää reittejä
- Onhan näitä lapsiperheitä sitten näillä lyhyemmällä reiteillä, mutta se käsitys että suurimmaksi osaksi aikuisia
- Pojat varsinkin niin niille on se metsästys, ei niinkään se patikointi
- Minulta ei ole kukaan kysellyt mistään hallan pyöräilyreitistä. Enkä ole edes törmännyt siihen että kukaan kävisi edes ajamassa mitään pyöräreittiä
- Perheet ovat erilaisia ja perheiden tarpeet on erilaisia ja kun tullaan tuollaiseen paikkaan, niin kyllähän se liikunnallisuus siihen tavalla tai toisella liittyy
- Tänne tulon motiivi on mahdollisesti aika kirjava, mutta yhtenä ulottuvuutena patikoivat näitä meidän reittejä
- Ihan haastattelututkimuksia tai viikkoja, palautteita mihin ihmiset voivat laittaa että mikä on ykkösmotiivi, kunta ei ole näitä tutkinut
- Olisiko syytä saada sen matkailijan profiili joka tuolla reitistöllä liikkuu ja ne profiilit on erilaisia riippuen että onko kesäaika vai onko talviaika
- Liikutaanko suksella vai jalan vai hevosella vai pyörällä ja vai moottorikelkalla, niin ne ryhmät on profiloitunut aikalailla erilailla
- Enemmän on sellaisia matkailijoita joilla on oma kelkka
- Ihmiset nykyisin haluavat että se on selvä se homma: että menet violettiä viivoitusta on 3 km , menee jotain muuta niin 7-8 km
- Matkailijat, kuntalaiset, ulkomaalaiset vierailijat, koululaisryhmät, kuntoutuksessa olevat
- Kelkkailija on nuorimies Keski- tai Pohjois-Pohjanmaalta tai Kainuusta
- Myös perheitä, erityisesti venäläiset tulevat perheittäin

3.2 Reittien nykyinen käyttö ja kävijämäärät

- Sesonkiaikaan hiihtolomilla ja pääsiäisenä olisi näitä maastoratsastuksia kaikkein eniten
- Kyllähän ne vajaakäytöllä on että esimerkiksi Köngäskierros, sitä ei ole tarpeeksi markkinoitu
- Siinä lähialueillahan ne ihmiset liikkuu, mutta tätä vaeltaja porukkaa on vielä suhteellisen vähän
- Osa aktiivisella käytöllä ja osa vähäisellä käytöllä
- Taitaa olla kuitenkin vähällä käytöllä tämä laaja verkosto
- Moottorikelkkailijat käyttävät näitä pitempiä verkostoja, mutta hiihtäjät, patikoijat pyöräilijät vähemmän
- Hiihtäjät vaikuttavat vähentyneet laduilla viime vuosina, varsinkin jos vertaa alkuaikoihin, hiihtäjiä laduilla kuitenkin on edelleen
- Kelkkailu on huomattavasti lisääntynyt, eli se on kasvava toiminto
- Pistää vaikka joitakin laskureita, kuinka paljon siellä on. kunta ei ole näitä tutkinut
- Kelkkailija määrä on alueella jonkin verran lisääntynyt
- Pitkillä reiteillä vähän kulkijoita
- Maastopyöräreitti ei ole tainnut olla vuosiin käytössä
- Hyrynsalmi on kävijälaskennan kannalta mustin aukko
- Ukkohallan suunnalla ei ole tehty kävijälaskentaa
- Huono arvioida, koska ei ole vieraskirja tms. reittien varrella
- Ei ole tietoa reittien kävijämääristä

- Ei ole tietoa kuinka monta prosenttia asiakkaista käyttää mitään reitti-
muotoa
- Uskoisin kävijämäärien lisääntyvän, kunhan opastus saadaan kuntoon

3.3 Asiakaspalaute

- Palautetta kerätään kirjallisesti
- Suullista ja osittain myös kirjallista palautetta huonosti merkityistä reiteis-
tä
- Reitteihin kohdistuvaa asiakaspalautetta ei kovin paljon
- Reitteihin kohdistuvaa asiakaspalautetta ei erikseen kerätä
- Ukkohallassa saadussa asiakaspalautteessa ei valituksia reittien kunnos-
ta
- Tulee herkästi palautetta jos laduissa jotain sanottavaa
- Suhteellisen kriittisiä nämä paikkakuntalaiset hiihtäjät ja sitten matkailijat
olivat hyvin tyytyväisiä latujen kuntoon
- Yksilöllistä nämä valitukset joku haluaa jotain joku toinen toista
- Puhelussa keuhuttiin miten hyvin on hoidettu meidän hiihtoladut että kaikki
vaaralliset laskut ja mutka on niissä merkitty että se on että siitä tuli nyt
kiitosta kuitenkin

4. Alueen ja reitistön vetovoimaisuus

- Mutta kyllä se imagoa lisää että meillä on hyvät reitit ja hyvät hiihtoladut
ja kyllä ne vaan tulee ihmiset toisenkin kerran niille
- Että siellä on tarpeeksi tällaisia taukopaikkoja ja ne ovat siistejä
- Sen olen huomannut että tuo taukopaikkojen siisteys ja tuo kotaympäristö
ja polttopuuhuolto ne ovat tärkeitä
- Siisteys ja maisema
- Puhdas luonto ja jos reitit on linjattu niin että ne menevät jonkin kauniin
maiseman läpi eikä millään hakkuu aukealla
- Jos hakataankin jostain niin ei hakata ihan reitiltä että on sellainen suoja-
vyöhyke
- Sehän on tämä rauhallisuus täällä
- Köngäskierros vetää vertoja monelle Lapin kohteelle
- Syysvaellus ja Hallan Akan vaellus ei vedä paikkakuntalaisia
- Ilmeisesti sinne on helppo mennä ihan muutenkin, ettei tämä silleen pai-
kallisia kiinnostusta erikseen järjestettynä tapahtumana
- Ihmiset liikkuvat siellä omineen ja osaavat mennä sinne itsekin ja var-
maan liikkuvat metsässä muutenkin, marjastus, metsästys ja sienestys
että se on sellaista luontevaa liikkumista
- Se ei ehkä paikallisille ole niin eksoottista kuin ehkä matkailijoille, voi olla
että siksi tällaiset tapahtumat vedä kuntalaisia
- Yleensä ne on sitten niitä tylsimpiä pätkiä patikointireitillä, kun menevät
ladun pohjaa
- Se on niin kaunis tuo luonto tuolla reittien varrella että muualta saa ha-
kea. Olen tosi vaikuttunut siitä luonnosta mikä täällä on, että se on kyllä
sellainen vahvuus
- Tuo luontohan se on vahvuus
- Luonto, puhdas luonto, hiljaisuus, rauha

- Meillä ei minun käsittääkseni ole niin vetovoimaista reitistöä että tänne tultaisiin pelkästään vaeltelemaan niin kuin jonnekin Karhunkierrokselle ja sen takia puuttuu oikeastaan sellaiset kohderyhmät jotka sitä patikointia varten tulevat
- Komulankögäs, Vorlokki
- Luonto. Mukavat maisemat mitä pitäisi hyödyntää
- Paikalliset nähtävyydet: könkäät, kanjonit

5. Reiteille soveltuvat teemat

- Se on niin kun tutustumista samalla luontoon sellainen ihan hyvä teema...rauhottava
- Luontopolkuja
- Historiaan liittyviä teemoja
- Eläinten ja kasvien tunnistuskysymyksiä / kuvia, joiden vastaukset löytyisivät kuitenkin aina paikanpäältä. Miksei myös alueen historiaan liittyviä kysymyksiä

6. Kestävä kehitys

- Linjataan reittiä niin että päästään jonkin erikoisen kasvimaton ulkopuolelle
- Se mönkijä on vähän luontoon sopimaton kuluttaa kuitenkin aika paljon luontoa
- Mönkijä jäättä maastoon jälkiä ja jos laajemmalla ajellaan, niin se vie pohjan tavallaan siltä muulta maiseman käytöltä
- Jos on suo maasto, niin mönkijät kyllä tekee pahaa jälkeä
- Moottorikelkka ei ole mitään ekologiaa minun mielestäni
- Moottorikelkallahan ajetaan talvella, joten se ei jätä niin paljon jälkiä ympäristöön
- Mutta meillä Kainuussa ei ole yhtään paikkaa missä olisi ekologisesti tai luonnon kulumisen takia
- Sitten tämä sosiaalinen kestävyys, sekään ei Kainuussa missään vielä ylity, ne ovat hyvin hiljaisia nämä alueet
- Reittien asiakasmääriä voidaan kasvattaa

7. Reittien kehittämisen tarve

7.1 Kehittäminen yleistä

- Rakentaminenhan ei sinällään ole ongelma että ainakin tähän asti valtiolta ja EU ym. että rahoitus on aika pienillä kunta osuuksilla hoitunut
- Ehkä se on liiaksi mennyt niin että joku hanke on syntynyt ja sitä viety eteenpäin, toki siinä on aina katsottu sitä kokonaisuutta, mutta ei ehkä tarpeeksi kuitenkaan
- Sellainen kehittäminen puuttuu, kun reitit on kerran tehty, niin ne sitten on siinä
- Jatkuva kehittäminen puuttuu
- Oikeastaan ei ole muita tavoitteita kuin se että näitä kun on aiemmin tehty hieman irrallisina juttuina, niin nyt aktivoitaisiin käyttöä
- Näitä ympäristöhankkeita meillä on tehty yty-työnä

- Patikkareittejä tehty projekteissa ja on tehty yty-työnä
- Sitä kesänajan käyttööhän pitäisi saada ja mahdollisimman monipuolisesti
- No jos ajatellaan että kun joku jää eläkkeelle ja ketään ei palkata tilalle. Sellaisessa tilanteessa ammattitaito ja työntekijän hallussa oleva hiljainen tieto häviää
- Pitäisi priorisoida näitä hankkeita ja reittejä mitä meillä tehollisesti ylipäättään ylläpidetään
- Että ne reitit sitten kunnolla palvelisivat ihmisiä, mutta se keskustelu on ehkä liian vähälle jäänyt
- Meillä ei ole mitään reitistöstrategiaa erityisesti, vaan se liittyy tähän meidän matkailu- ja elinkeinostrategiaan
- Reittien osalta hyvä runkoverkko olemassa, entistä vaan parantelee sen laatutasoa, markkinointia ja opastusta
- On aika hyvin patikointireittejä
- Ei uusia reittejä hirvittävän paljon lisää
- Moottorikelkkareittejä on suhteellisen paljon samoin hiihtoreittejä
- Ukkohallan alueelta puuttuu sellainen siisti, hyvä, turvallinen reitistö
- Huomioida myös liikuntaesteiset
- Sehän se on se monipuolisuus ja eri käyttäjäkunnat huomioon ottava
- Reittien pohjat tulisi olla sellaisia että niitä voisi käyttää ympärivuoden
- Toiminnan peruslähtökohta on se että on reitti mitä pitkin liikkua
- Ei reittiä, niin ei liiketoimintaa

7.2 Uudet reittimuodot

- Ei ole huskyreittejä
- Siellähän niitä ratsastuksessa ja mönkijöissä niitä tarpeita on
- On tarpeita myös tällaisille ratsastusreiteille
- Ratsastusreitti ratsutallin läheisyyteen
- Jos ajatellaan maastoratsastusta, niin ne jotka sitä eniten kysellee, ovat nimenomaan matkailijoita. Yleensä kyselijät ovat kokeneempia ratsastajia
- Jos ajatellaan meidän vakioasiakkaita, niin varmaan puolet haluaa että mentäisiin normaali ratsastustunnin sijasta maastoon
- Nimenomaan nämä matkailijat kyselevät loma-aikoina näitä maastoratsastuksia
- Rengasreitti on parempi, ei tarvitse palata samaa reittiä takaisin
- Nämä lyhyemmät reitit voivat olla rengasreittejä
- Asiakkaalta ainakin olen saanut sellaisen vinkin että nuo lenkit on mieleisiä

7.3 Patikkareitit

- No lähinnä näitä lähialueen reittejä Ukkohallassa
- Jos erottaa jonkun pienemmän reitin jos joku haluaa lähteä kiipeilemään Tuomivaaran päälle
- lapset huomioiva järven ympäri kiertävä kesäajan reitti
- Ne on näitä lähireittejä mitä eniten kysytään
- Helppoja, sopivan pituisia myös lapsiperheille
- Asiakkaat toivovat merkittyjä ja opastettuja lähireittejä

- Laskettelurinteen reunaan vaaran päälle menevä reitti, joka olisi myös lapsiperheiden saavutettavissa

7.4 Ratsastusreitin vaatimuksia

- Suota pitkin ei hevosen kanssa voi rämpiä, eikä se oikein voi mitään pitkospuita pitkin mennä. Reittien pitäisi mennä pääasiassa kuivia maita pitkin
- Jonkinlainen tiehän siinä pitäisi olla
- Paikoin se voi olla ihan metsäpolkuakin. Polulla voi olla kiviä, mutta ne kohdat pitää sitten mennä kävellen ja hevosta taluttaen
- Sitten pitää olla sellaisia osuuksia, että sitä voi mennä tarvittaessa laukkaa, tarkoittaa käytännössä hiekkapohjaa, mikä ei ole liukas

7.5 Koiravaljakkoreitin vaatimuksia

- Koiravaljakkoreitti kun on päätuote, niin reitin pitäisi olla sille soveltuva
- 1,5 m leveä. Mistä kolkalla mahtuu, niin mahtuu koiralla
- Reitin ei tarvitse olla leveä, jos se muuten hyvä
- Ei viistopaikkoja
- Ei älyttömän jyrkkiä mutkia, kurvit loivia. Sisäkurvissa ei saisi olla puita.
- Ei jyrkkiä alamäkiä, ne ovat vaaran paikkoja
- Mielellään ei tien ylityksiä
- Suhteellisen tasainen, kivet ja kannot ovat vaarallisia
- Tasainen reitti jatkaa kautta
- Kuuden koiran valjakko on noin 10 m pitkä, taitaa olla vähän ylikin. Se paikka mistä lähdetään, pitäisi olla tarpeeksi paljon suoraa että saadaan koirat peräkkäinen ja ettei heti tarvitse lähteä mutkiin
- Jos koirien kanssa tullaan Ukkohallaan viikoksi tai kahdeksi, niin eläinsuojelulaki edellyttää että koirille on oltava siellä tietyt olot. Se vaatii oman tilansa kun sinne tuodaan 70 koiraa
- Paitsi koirien suhteen, että tuodaan huskyt autolla paikalle, ettei tehdä tuonne sitä koiratarhaa kun ne aiheuttavat sen häiriön

7.6 Moottorikelkkailu

7.6.1 Ongelmat moottorikelkkailu

- Läpiajoreittiä ei saada soviteltua mökkiläisten ja maanomistajien kanssa mistä se parhaiten saataisi vietyä
- Tämä kelkkareittihän se on ollut vähän läheltä tallia, mutta mistäpä muualta se nyt sitten menisi
- Moottorikelkkareitin osalta Ukkohallassa on tällä hetkellä sellainen tulppa
- Moottorikelkkareitti piti siirtää sen vuoksi siitä koska tuli nämä Syväjärven yli menevä silta ja nämä Hallan Chalets rakennelmat niin siitpä ei enää voinutkaan mennä
- Järven yli siihen kun se silta tuli, niin tuli ongelmia että mistä se tulee kun tuo pääväylä meni tuolta järven jäältä
- Bonttoonisillan rakentaminen on aiheuttanut kaikkein pahimmat ongelmat näille talviaikaisille reiteille, varsinkin moottorikelkkareitille

- Ennen ohitusreitti meni järven yli, järven rantaan. Mutta kun silta tuli, niin sitä ei enää voinut käyttää. Nythän se on kaikkein pahin ongelma ollut se, kun ne kaikki kiertävät sieltä yläkautta, kun ei muuta paikkaa ole
- Piti hyvin äkkiä keksiä siirtoreitti kaava-alueelta ja siitä ovat mökkiläiset valittaneet
- Tässähän kelkkareitti menee 2 kertaa ensilumen ladun yli. Ja parkkipaikka tulee tuohon, että tähän nyt pitää muuttaa. sehän ei voi olla tässä
- Ja sitten kalastuskunnan kanssa oli puhetta, kun kalastajat häiriintyvät siinä kun menee järvenjäältä kelkalla. Siiten tänä talvena on tullut mökkiläisiltä kun se tuolta menee
- Kalastuskunta on sitten kokoajan kimpussa kun ajetaan järvellä
- Viime talvena meni kevyen liikenteen väylällä huono ratkaisu
- Aika vähän siellä kelkkailijat ajelevat latupohjia
- Enempi valitetaan siitä että kelkkailijat ajavat mökkialueella ja vaunualueella

7.6.2 Moottorikelkkauran linjaus

- Suuri homma olisi sitten kelkkareittien kanssa, sehän ei vissiin ihan ole ihan selkeä
- Pakkohan Ukkohallan kohdalla on jostain päästä, kun siitä kuljetaan läpi pohjoiseen ja etelään ja se on valtakunnallinen reitti, kaikki ajaa sen kautta
- Periaatteessa runkoreitti olisi siirrettävä pois Ukkohallan keskustasta, mutta kun ei oikein löydy paikka
- Reittejä ei ole saatu pysyvästi mihinkään kohti Ukkohallassa, vaan niitä on muuteltu tämän tästä. Se pitäisi saada pysyvä reitti
- Olisi hyvä että ei tarvitsisi joka vuosi muuttaa sitä
- Eräässä vaiheessa mietittiin sitä että se menisi tuolta Luppokaarten laittoa, mutta viereinen maanomistaja oli sitä vastaan
- Moottorikelkkareitti pitäisi saada asuntovaunualueen luota, rinteeseen vierestä Tässä kohtaa on ollut joskus suunnitelma että se (mk-ura) tulisi valtion maalta tuon rinteeseen alta ja menisi notkoon joka on vaunualueen alapuolella
- Luppokaarre että tälle puolen kyllä saadaan kelkkareitti tähän
- Siihen pitäisi saada aikaan sellainen ratkaisu että reitti menisi Ukkohallan vieritse
- Mutta Gasthallan menevä saa jäädä pistoreitiksi vaikka reitti vedettäisiin Luppokaarten länsipuolelta
- Pääreitihän pitäisi saada siten, että ne menisi ihan läheltä, mutta joka mökiltähän pitäisi päästä periaatteessa kelkalla lähtemään
- Mökkiläisillä ja asukkailla täytyy olla reitti mistä pääsevät menemään sinne pääreitille
- Mutta jostainhan niillä asiakkailta pitää päästä jos ne mökiltä tulee kelkalla, niin lähtemään. Kyllähän ne pääsääntöisesti, jotka kelkkojen kanssa tulee, niin mökiltä pudottaa kelkan ja sieltä lähtee
- Pistoreitti sitten jostain Ukkohallan
- Pistot runoreitiltä alppikylälle, Kokkoharjun suunnasta tullessa ainakin syväjärventielle saakka
- Se kirkolle lähtevä latu jää nyt joutilaaksi, niin mk-uran voi vetää tästä, kun se on sille ihan vapaana tämä raja

8. Reittien sijoittaminen ja yhteensovittaminen alueella

- Pyrkä metsähallituksen omistamalle maalle jonka kanssa on parempi päästä sopimukseen
- Vaihtoehtoina ovat aina nämä vanhat varsitien pohjat ja käytöstä poistetut metsäautotien pohjat. Vanhat talvihuoltotiet joita ei ole rakennettu vaan sinne on aukot tehty valmiiksi, raivattu
- Tehdään se reitti siihen maastoon sopivaksi, ei raivata liian leveäksi
- Totta kai se olisi ihana jos sieltä löytyisi jotain näkemisen arvoista että se ei ole pelkää metsikköä. Mutta metsikkö on parempi vaihtoehto, että mentäisiin vain jotain tietä pitkin
- Senhän pitäisi olla tämän kesäajan vaellusreitit olla aika vaihtelevaa ja näillä seudulla
- Ne ovat vähän katsojan silmässä nämä maisema-asiat. Yhdellä reitillä ylipuolet matkasta kuljettiin sähkölinjaa joka oli taimikon ympäröimä. Itse pidin sitä rumana mutta ulkomaiset matkailijat ihastelivat että on niin kaunista ja hiljaista
- Ukkohallan päällä on sitten tätä metsien suojelualuetta, siinä on silleen että sinne voi mennä reitti
- On myös näitä suojelualueita jossa on reitistöt
- Kokkoharju ei ole metsätalouskäytössä
- Natura alueelle ei rakenneta moottoriliikennereittejä, ja jos siellä uria, niin ne pitää siirtää, että tämä olisi periaate
- Patikkareitit saa olla Natura-alueella
- Keskustelua on ollut että syväjärventien ja E-nelosen risteys oikaistaisiin enemmän Syväjärven puolelta kulkeväksi silloin tilaa ladulle yksityismaan ja tien väliin
- Se on vähän näiden eri toimintojen yhteensovittaminen siinä
- Miten sovitaan yhteen eri käyttäjäryhmät eli on hiihtäjät, on patikoijat, on pyöräilijät, moottorikelkkailijat, ratsastajat ettei näitä ristiriitoja syntyisi
- Jokaiselle reitille pitää olla lokero
- Reitistön lähtöpaikan kehittäminen
- Syväjärventien länsiosa että se reittialue ne pistot lähtisi sieltä ja sinne voisi ajatella sitten ratsastusreittiä ja koiravaljakkoreittiä
- Saada tällainen että mikään reitti ei häiritsisi toista
- on monenlaisia reittejä niin pitäisi olla kaikille omat uransa (H3)
- Sehän olisi ideaalitalanne että pystyisi rakentamaan reitit siten että ne palvelisivat kesä- että talvikäyttöä
- Ei aina ne talvireitit sovi kesäkäyttöön yksi yhteen
- Ukkohalla on kasvava matkailukeskus ja siellä pitäisi olla matkailukeskuksen ydinpalveluihin pääsy vähän kaikilta reiteiltä
- Siinä on sellainen että jokainen myöntää sen ongelman. Yleensäkin Ukkohallan rinnealueen alapuoleinen osa ja Syväjärven kohta että se on sekainen ja siinä on niin paljon toimintoja samoilla pienillä alueilla. Se on tosi haasteellinen paikka että tilaa on vähän ja toimintoja pitää olla paljon
- Matkailukeskusten välittömässä läheisyydessä, missä on vilkas liikenne, paljon hiihtäjiä, paljon kelkkailijoita, paljon koiria, missä on paljon toimintoja, voidaan ne eriyttää
- Voisiko kesällä hevoset kulkea hiihtolatuksen pohjilla tai mk-reitin pohjilla

- Ihanne tapauksessa reittiä ei käyttäisi muut kuin ratsastajat, lenkkeilijät voivat siinä mielessä että he eivät aiheuta melua, mutta esimerkiksi moottorikelkkailijat eivät missään tapauksessa, eikä moottoriajoneuvot ylipääntään
- Mönkijät ja moottorikelkat eivät kyllä sovi samalle reitille, eikä kyllä vaeltajatkkaan
- Jos puhutaan vaikka ratsastuksesta niin ei sekään oikein sinne kävelyreitille sovi tämä turvallisuus kohtaaminen
- En tiedä miten on sitten tuo hevonen moottorikelkkareitille kesäaikana, sitä voi miettiä onko se mahdollista. Kyllä se muuten on sitten melko vaikeata
- Ettei tule sitä kohtaamista että hevonen säikähtää autoja tai moottorikelkkaa
- Hevonen voi olla, ettei koiran ja kelkan kanssa sovi yhteen. Koirat eivät hyökkää kelkkaa päin, kyllä ne väistävät sitä
- Koira ei sillä tavalla ole niin hirveän herkkä mutta eihän koskaan voi antaa takuita, sillä eläin on eläin
- Maastoliikenteen pitää olla hyvin ohjattua eikä samoilla reiteillä
- Keskustelua on ollut kelkka- ja mönkijäreiteistä käytävän keskustelun yhteydessä mm. sopiiko ne samalle alueelle
- Mönkijäreitit tulisi olla ehkä vähän suljetummalla ja pienemmällä alueella, missä niillä ajellaan
- Moottorikelkkailu joskus johtaa valituksiin ja näiden yhteen sovittelussa ongelmia muiden harrastusten kanssa ja ettei ne tuottaisi haittaa
- Voisiko moottorikelkkareitti palvella mönkijäreitinä kesällä
- Esim. mönkijät ja kelkat soveltuvat samalle reitille
- Moottorikelkat ja mönkijät eivät luonnollisesti sovellu samalle reitille hiihtäjien sekä kävelijöiden kanssa
- Tahtoo vielä olla hiihtäjille se ettei ne ole kelkkailijoita vielä hyväksyneet
- Ladut ja patikointireitit voisi mennä joltain osin yksiin
- Miten sitten maastopyöräily, että voidaanko osittain hyödyntää niissä patikointireittejä?
- Koirien ja hevosten taukopaikat esimerkiksi ei varmaan kyllä sovi samaan paikkaan muiden kanssa
- Vaeltajat / kävelijät ja hiihtäjät, mahdollisesti maastopyöräilijät sopivat samoille reiteille
- Tietysti hyvä palveluvarustus ja siistejä nuotiopaikkoja
- Ne taukopaikathan ne on tärkeitä, siinä syödään, istutaan ja jutellaan ja paistetaan makkaraa. Paikallaan ollessa huomio kiinnittyy siihen ympäröivään luontoon

9. Opasteet

9.1 Opasteet ongelmat

- Nyt alkaa lahoamaan nämä viitat
- Reiteillä osittainen päällekkäinen toiminta ja opastus Ukkohallassa
- Kunnilla ei aina ole varaa laittaa niitä merkkejä eikä opasteita
- Vanhentuneet opasteet lähtöpaikoilla sekä viitoitukset reittien varrella
- Yksi ongelma on että kun on samat reitit talvella ja kesällä, niin ei voi tietää tarkoittaako opaste talvea vai kesää

- Kelkkareitin opasteet saisivat olla parempia, niistä tulee valituksia
- Kelkkailijat eivät tahdo huomata opasteita, isommat paremmat opasteet
- Ne tulevat sitten liian äkkiä vastaan ne opasteet. kelkkailija ajaa sitä kaapea reittiä 40-60 km/h

9.2 Opasteet kehittäminen

- Opasteita parantaa
- Merkinnät ja opasteet, ei tarvitse arpoa lähdetkö sinä nyt 50 km vai 5 km reitille
- Sitten rakennettaisiin näitä opasteita
- Nähtävyyksien merkitseminen ja viitoitus: Komulanköngäs, Vortikan kanjoni, rautahytti
- Merkityt reitit ja reittien lähtöpisteet
- Kunnan opasteet
- Reittimerkinnät maastossa
- Opastaminen ja ohjaaminen että eri toiminnot eivät häiritse toisiaan tai tuotaisi haitta toisilleen
- Viitoituksen kuntoon laittaminen
- Ne pitäisi olla sellaisia symbolimerkkejä ja kuvallisia merkkejä
- Siinähan verkoston ylläpitäjän vastuu onkin juuri näiden merkintöjen ja opasteiden oikeellisuudessa
- Pyritään välttämään sitä, ettei liikaa turhia tolppia maastoon lähdetä pysyttämään. Sinne tulee paljon turhaakin informaatiota, joka sekoittaa vaan toimintaa
- Antaa sitä informaatioita missä liikutaan, missä maastossa ja minkä pituinen eli reitin vaatavuustaso ettei lähde ihan huonokuntoinen ja huonojalainen sinne liikenteeseen ja ettei lähde sellaiselle reitille, jonka tietää olevan liian pitkä ja eikä myöskään eksy
- Ratkotaan ongelmat näillä opastuksilla
- Jokin sellainen varsinkin näihin kelkkareitin risteysalueisiin missä nyt opastetaan, ehkä sinne jokin ennakkomerkki isompi voisi olla paikallaan, sellainen ennako taulu että Ukkohallan infopiste 100 m tai 200 m, ennen sitä infotaulua
- Kummassakin suunnassa mistä tulee kelkkailun pääreitit, pitäisi olla sellainen infopiste. Siihen isolla kirjoitettuna että tuolla on ravintola jne.

10. Reittiturvallisuus

10.1 Yleistä

- Ylläpitäjänä kunta niin kunta vastaa turvallisuudesta
- Terveystarkastajat tarkastaa lakisääteisesti nämä meidän reittien turvallisuudet ja on nyt hiihtoladut tarkastettu
- Kun viranomainen käy tekemässä tarkastuksen ja toteaa puutteen ja jos siihen ei reagoida ja tapahtuu vahinko, se on aika hankala juttu
- Jos on oikein paha turvallisuusriski niin sehän voi vaatia tämä viranomaisen että se pitää laittaa mitä pikimmin
- Riippuu siitä millainen puute tai vaaratekijä on kyseessä. Aikataulu nopeutuu jos kysymys suuresta riskistä

- Vaikka joku sellainen onnettomuus joka johtuu sen reitin kunnosta että siellä on sellaisia turvallisuuspuutteita että ne aiheuttavat jonkun onnettomuuden, liukastumisen, kaatumisen, putoamisen tai jonkun muun
- Silloin ollaan jälkijunassa näissä turvallisuusasioissa jos tulee valitus sellaisesta asiasta että se on aiheuttanut jonkun vaaratilanteen
- Toinen vaihtoehto on että sinne ensi hätään laitetaan varoitukset vaarallisille paikoille
- Maastohiihtolatuhan meillä on nyt monena vuonna tarkastettu
- Reitistöjä meillä ei ole kuluttajaturvallisuuden takia meillä käyty läpi, mutta oletettavaa on että nekin jonkin vuoden päästä tulee sellaiseksi valvontakohteeksi

10.2 Turvallisuus riskit ja ongelmat

- Varsinkin syväjärven tien puoleisen sillan luona tulee moottorikelkkareitti ja siinä menee hiihtolatu, siinä on maantie ja siinä on mutka sekä huono näkyvyys
- Siinä on hiihtosuunnan mutta paljon näkee että ihmiset hiihtää miten sattuu
- Siinä menee sitten se moottorikelkkareitti ja kelkkailijatkin tahtoo ajella vähän oikoen. Eivät mene sieltä mistä pitää että kyllä siellä on monenlaisia jälkeä
- Talvella sieltä tulee hirveästi moottorikelkkoja, eikä kukaan noudata niitä rajoituksia se on riskinpaikka. hevoset voivat silti säikähtää ja siinä voi tulla ihan hirveitä vaaratilanteita. Hirveän vaikea sanoa sitä turvaväliä, mutta ei se nyt ihan siinä vieressä kärsi olla
- Ollaan kokeiltu lippusiimoja joinakin vuosina ja sitten laitettu lumiesteitä mutta kyllähän kelkalla pääsee
- Niin ja kelkalla kun on se vauhdin huuma ja se ei pysähdy aina vaikka haluaisikin että se pysähtyy. Ne kun liippaantuu nämä risteykset, niin se menee tollona tien yli
- Kyllähän siinä aika paljon tulee tien ylityksiä ym. että siinä on vähän sitä viilaamista
- Turvallisuus ennen kaikkea, se olisi niin mukava lähteä ilman sellaista pelkoa että sieltä tulee moottorikelkkaa, autoa, rekkaa
- Monetkaan eivät osaa ottaa huomioon hevosia
- Hevonen on ihan yhtä vaarallinen kuin hirvi eteen hypätessään ja siinä voi käydä sille kelkkailijallekin huonosti
- Hevosen kanssa on aina riskejä ja riskit voidaan kertoa moneen kertaan tuon liikenteen takia
- Aika vähän yleisesti Kainuun alueella on sellaisia reittejä, mihin uskaltaa turistit koirien kanssa viedä
- Koiravaljakkohan meillä on täysin hallinnassa. Siinä on kuusi koira ja kun lyö jarrut pohjaan, niin se on siinä
- Reitit pohjataan moottorikelkalla talvella ihan turvallisuudenkin takia ja asiakkaan ajo mukavuuden takia

10.3 Turvallisuuden kehittäminen

- Mitä vähemmän meillä on teiden ylityksiä ja moottorikelkka reittien risteyksiä sitä tuvallisempaa

- Jos on pakko tehdä risteys, niin se on merkittävä ja tehtävä sille näkemäalueet ja lakisääteiset merkit
- Kun liikutaan omatoimisesti ja yksin on eksymisen riski olemassa
- Yksi riskitekijä että jos on joku mäki ja tulee sitten joku risteys yhtä äkkiä
- Reitistöt ovat siinä mielessä hankalia kun ei ole sellaista selkeää ohjeistusta siitä että minkälaisia niiden pitää olla
- Lähinnähän se on nämä merkinnät että siellä on asianmukaisesti varoitettu jyrkistä mäistä, mutkista ja hiihtosuunnat
- Meillä ei ole resursseja pitää reittejä tällä hetkellä niin hyvässä kunnossa, kuin turvallisuuden takia haluaisi
- Jos vielä ajatellaan sitä kuluttajaturvallisuutta niin, yleiseen käyttöön tarkoitettulla paikoilla pitäisi olla ylläpidon vastuuhenkilön yhteystiedot mihin voi ilmoittaa vioista
- Sehän olisi hyvä että olisi sellaiset avun hälyttämishojeet, jos siellä sattuu jotain, niin pelastuslaitoksen paikalle kutsuminen on huomattavasti helpompaa
- Se on vähän ongelmallista kun valtakunnallisestikin pelastuslaitosten toiminnassa on niin paljon erilaisuutta. Siihen ei ole pystytty valtakunnallista ohjeistusta tekemään, mutta työn alla se jatkuvasti on
- Pelastuslaitoksen kanssa on sillä tavalla keskusteltu asiasta että esimerkiksi Kuusamossa ja Pudasjärvellä on sillä tavalla että siellä on määrävällein pylväät joissa on koordinaatit
- Koordinaattijärjestelmän pitää käydä yksiin pelastuslaitoksen ja aluehälytyskeskuksen käyttämän koordinaattijärjestelmän kanssa
- Jos tällaista järjestelmää ryhdytään tekemään niin kannatta ehdottomasti olla yhteydessä pelastuslaitokseen ja käyttää heidän asiantuntemustaan ja tietämystään

11. Reittioikeuksien hankkiminen

- Maanomistus seikat osittain rajoittavat
- Maankäytön rajoitukset, maanomistus
- Aina kaikki maanomistajat eivät suhtaudu myönteisesti reittihankkeisiin
- Niin se on sellainen uhka että saadaanko me sitten maanomistajilta sopimuksia aikaiseksi, jos siitä varsinkin tulee valituksen alainen
- Monesti nämä maanomistus olosuhteet ovat hankalia reittiasioissa. Varsinkin jos alue kasvaa ja reittiasioissa tämä tulee hyvin nopeasti vastaan
- Kyllä varmaan nämä maanomistusolot on suurin kysymys, jopa nykyisten reittien kanssa on joskus ongelmia
- Reittitoimitukset ja maanvuokraus
- Lunastuksen suhteen maanomistajalla nousee karvat pystyyn kun ryhdytään keskustelemaan. Toki pieniä pätkiä ja alueita, mutta ei laajemmassa mitassa
- Ei mihinkään pakkolunastuksiin
- Kaava ei anna reittioikeutta että se reittioikeus on hankittava maanomistajalta
- Siinä lähialueilla niin ensisijaisestihan pitäisi hankkia maata koska se sitten liittyy tähän muuhun toiminnallisuuteen alueella
- Maanomistajan maa pirstaloituu reittisopimuksilla ja silloin tulee maanhankinta kysymykseen, muualla sopimukset

12. Huolto

12.1 Huollon nykyisiä käytäntöjä

- Kun näitä tehdään ja kunnalla on kunnossapitovastuu
- Kunnanhallitus antaa sitoumuksen kun tehdään ELY- keskuksen kanssa yhteistyönä, että kunta pitää ne kunnossa
- Nythän on niin että kunta laittaa sellaiset vapaaehtoiset maksukirjeet yrittäjille että ne voivat maksaa kunnossa pidosta vapaaehtoiset maksut
- Ukkohallan ladut me ollaan saatu ulkoistettua, kahdella latukoneella ajetaan näitä reittejä
- Latujen hoito ulkoistettu
- Sopimus urakoitsijan kanssa on vuodeksi kerrallaan eli sitä kilpailutetaan
- Kunta hoitaa Tuomivaaran risteykseen asti, yhdyslatu ja yrittäjä hoitaa Ukkohallan
- Kyllä meillä on resursseja nyt pitää nämä ladut hyvässä kunnossa
- Tämähän on kovalla kulutuksella, kun on kaksi keskusta lähekkäin, joiden väliä asiakkaat ajavat. Ura on edestakaisen liikenteen takia varsinkin hiihtolomilla patilla ja sitä saisi huoltaa silloin jopa kaksi kertaa viikossa
- Sitten kunta pitää nämä niin sanotut lähialueen reitit nämä muut mutta sitten pääreitit pitää laatua
- Taitaa kuitenkin tuon mk-reitin osalta olla sitä poolitoimintaa
- Pooli on tähän moottorikelkkauran kunnossapitoon perustettu, että se pitäisi saada yli kuntarajojen toimimaan että ne olisi tasavertaisia nämä reitit kunnoltaan yli kuntarajojen
- Urakoitsijapohjaltahan se on tehty
- Kunta on myös latukoneella kunnostanut Ukkohallan lähimaastossa olevia reittejä
- Menee yleensä tilausperiaatteella, tarpeen mukaan, sitten soitellaan ja ne käyvät vetämässä
- Paljakka Ukkohalla väli on kovassa käytössä, samoin kuin Ukkohalla-Hyrynsalmi väli
- Kunnossapidon ja huollon osalta voi sanoa että täällä yleensä on puita taukopaikoilla
- Huollon tulisi olla säännöllistä
- Kaikkein akuuteimpia puutteita on yleensä yritetty korjata
- Puuhuolto toimii hyvin
- Ei nykyisin roskaa vaan ottavat roskansa mukaan sieltä
- On sitä että jonkun verran kerätään poolimaksuja, mutta se ei ole vielä niin kehittynyttä niin kuin isoissa keskuksissa on
- Metsähallitus seuraa jatkuvasti reittien, rakenteiden ja liitännäisalueiden kuntoa vuosittaisilla kuntotarkastuksilla
- Aloite reittien kunnostamiseen tulee useimmiten kunnan kautta. Koska meillä on tässä myös suuri maanomistajan rooli, niin luonnollisesti me jollain tavalla aina ollaan näissä hankkeissa mukana
- Metsähallitus on ulkoistanut jätehuollon ja polttopuuhuollon. Noin vuoden ajan yrittäjä on hoitanut molemmat. Osa alueista on jätetty tämän ulkopuolelle, mutta harkinnassa on että nekin kilpailutetaan
- Ulkoistettu palvelu on toiminut hyvin
- Rakenteiden kunnossapitoon on palvelu ostettava sieltä, mistä sen järkevimmin saa

- Arvosana huollon nykytilasta: Välttävä / huono
- Lähes kaikki taukopaikat ovat kunnan hoidossa, koska osa metsähallituksen taukopaikoista siirtyi kunnalle. Hoikkajärvi, Louhen laavu ja Nousevan auringon kota esimerkkeinä
- Valtiolla mm. Vorlokki, Paskokoski ja Ristikoski? Vuorilampi on metsähallituksella. Ypykkä ja Nahkasuo on metsähallituksella
- Pitkospuiden kunnosta huolehtiminen kuuluu valtion mailla metsähallitukselle ja yksityismailla kunnalle
- UKK-reittiä kunnostettu yty-töinä 2010

12. 2 Huollon ongelmat

- Pitkässä juoksussa laajan reitistön ylläpitäminen kunnan toimesta käy mahdottomaksi
- Kunnalla tulee näiden reittien osalta eteen ylläpito-ongelma, koska kunnalla ei ole välttämättä reursseja
- Palveluvarustusta ei pystytä pitämään kunnossa, että karsintaa täytyy tehdä. Karsinta kohdistu vähemmän käytetyille ja syrjäisimmille reiteille
- Kukaan ei huolehdi kelkkareittien kunnossapidosta ja ne on kunnan kontrollilla
- On resurssipula että kun meillä ei niitä työntekijöitä oikein paljon
- Resurssien puute ja siinä minä näen että raha joka ratkaisee aika paljon
- Rakenteet ovat rappeutumaan päin koska ollaan rahapulassa (H6)
- Kun pitkospuut hajoavat, niin ne sitten hajoavat ja menee aika kauan ennen kuin sinne saadaan uusia
- Tänä kesänäkin patikkareittien varrella olevat taukopaikat on perikertaa kierretty, sen jälkeen ei ole ollut aikaa siihen
- No varmaan se että resurssit pienenee
- Nämä reitit, projekteinahan ne tehdään ja sen jälkeen niiden hoitovastuu siirtyy kunnalle, niin millaisilla resursseilla kunta pystyy sitä hommaa pyörittämään. Siihenhän se sitten kaatuu, siitähän se on puhtaasti kysymys, rahasta
- No kyllähän se on resurssipula. niin ja eihän auta että ne käydään läpi, vaan pitäisi tehdä ne toimenpiteetkin
- Mikäli rahatilanne jatkuu tällaisena, joudutaan joitakin reittejä sulkemaan. Tai sitten joutuu muuttamaan reittien laatuluokitusta
- Vaihtuvat työntekijät esimerkiksi latuhuollossa

12. 3 Huollon tarpeet ja kehittäminen

- Ehkä se on tämä kunnosta ja huollosta huolehtiminen
- Reittien kunnossa pito on myös tärkeää sen lisäksi että ne on tehty
- Pitäisi panostaa reittien kunnossapitoon, koska ne jutut kyllä liikkuu jos on hyvin hoidetut taukopaikat ja tällaiset, että sehän tekee vaikutuksen
- Reittien käyttäjien puskaradio voi kertoa toisella puolella maata millaisia reittejä jossain muualla on ja millaisessa kunnossa taukopaikat on
- Vaatisi taukopaikkojen perusteellista tarkastusta, reittirakenteet
- Pitäisi olla resursseja tehdä kuntokartoitus ja priorisoida kohteet
- Pitäisi pystyä priorisoimaan, että mitkä on käytössä, niin niitä sitten paremmin huollettaisiin

- Priorisoidaan mitä pidetään kunnossa, mitä rakenteita huolletaan ja mitä sitten jätetään enemmän oman onnensa nojaan
- Kyllä sitä koko ajan pitää punnita että mitä reittejä ylläpidetään
- Kehitettävää latupooli
- Pooli maksut
- Meillähän se poolitoiminta on kehittymätöntä
- Mutta sitten se ylläpito on sitten iso kysymys. Siihen varmaan tarvittaisiin näiden poolien kehittämistä Tulisi niitä maksajia vähän enemmän siihen
- Ukkohallan kanssa voitaisiin sopia että me mentäisiin jonkinlaiseen pooliin
- Ukkohallan matkailuyhdistys joka keräisi ne pooli maksut, kunta sitten avustaisi
- Hankkeiden kautta pääomia reittien kunnostamiseen ja uusien rakenteiden tekemiseen
- Reittien perusasiat kuntoon ensi sijaisesti valtion ja kunnan toimesta. Tämän jälkeen matkailuyhdistykset erilaisten poolimaksujen kautta
- No jos se sitten tehostaisi sitä kunnossapitoa. Ja tietysti siinä on ideaalitalanne tämmöinen yhteistyö. Että olisi sellainen symbioosi jossa olisi kunta ja siitä hyödyn saava matkailuyritys
- Jos paikkoja huollettaisiin jatkuvasti, suuremmilta kertakunnostuksilta vältyttäisiin
- Nykyisin on ne matkailijat... että jätehuolto pitäisi taukopaikoilla toimia
- Päästä tämmöiseen omatoimiseen jätehuoltoon että näitä jätteistöitä poistetaan sieltä ja pannaan kyltti sinne että ota kaikki roskat mukaan
- Olemassa olevien reittien raivaaminen kasvustosta, korjaamalla sillat sekä pitkospuut
- Opasteet ja kaatuneet puut pitää tarkistaa, niin vuosittainhan ne pitäisi tarkistaa
- Reittien raivaukset vesakoista on tehtävä sulanmaan aikana, paju kasvaa nopeasti, joskus raivaus vuosittain
- Tulevaisuudessa meillä on paineita pitkospuiden korjaamiseen ja varmaan sitten vähän raivauksiin
- Kotarakennelmat ja laavurakennelmat jotka täytyy olla kunnossa
- Silloissa alkaisi varmaan olla kohta kunnostamisen tarpeita
- Kelkkareittimerkit pitäisi nostaa pystyyn siltä osin kuin ne ovat kaatuneet
- On raivausta ja siltojen korjaamista ja kaikkea muuta
- Varma en ole että kerkiääkö kaksi miestä tehdä kaikkea tarvittavaa
- Sitten pitäisi olla jokin kulkuneuvo, mönkijä tai jokin muu kelkkareitille että pystyisi jotain tavaraa ja työkaluja kuljettamaan ettei olkapäällä tarvitse kantaa
- Materiaalimäärät ja välimatkat mk-uralla voivat olla suuriakin
- Edellisenä vuonna voi jo ennakoida seuraavan vuoden mahdollisia korjaamisen tarpeita
- Tämä reittien ja kunnossapidon huolto pitää ottaa myös huomioon reittisuunnitelmissa

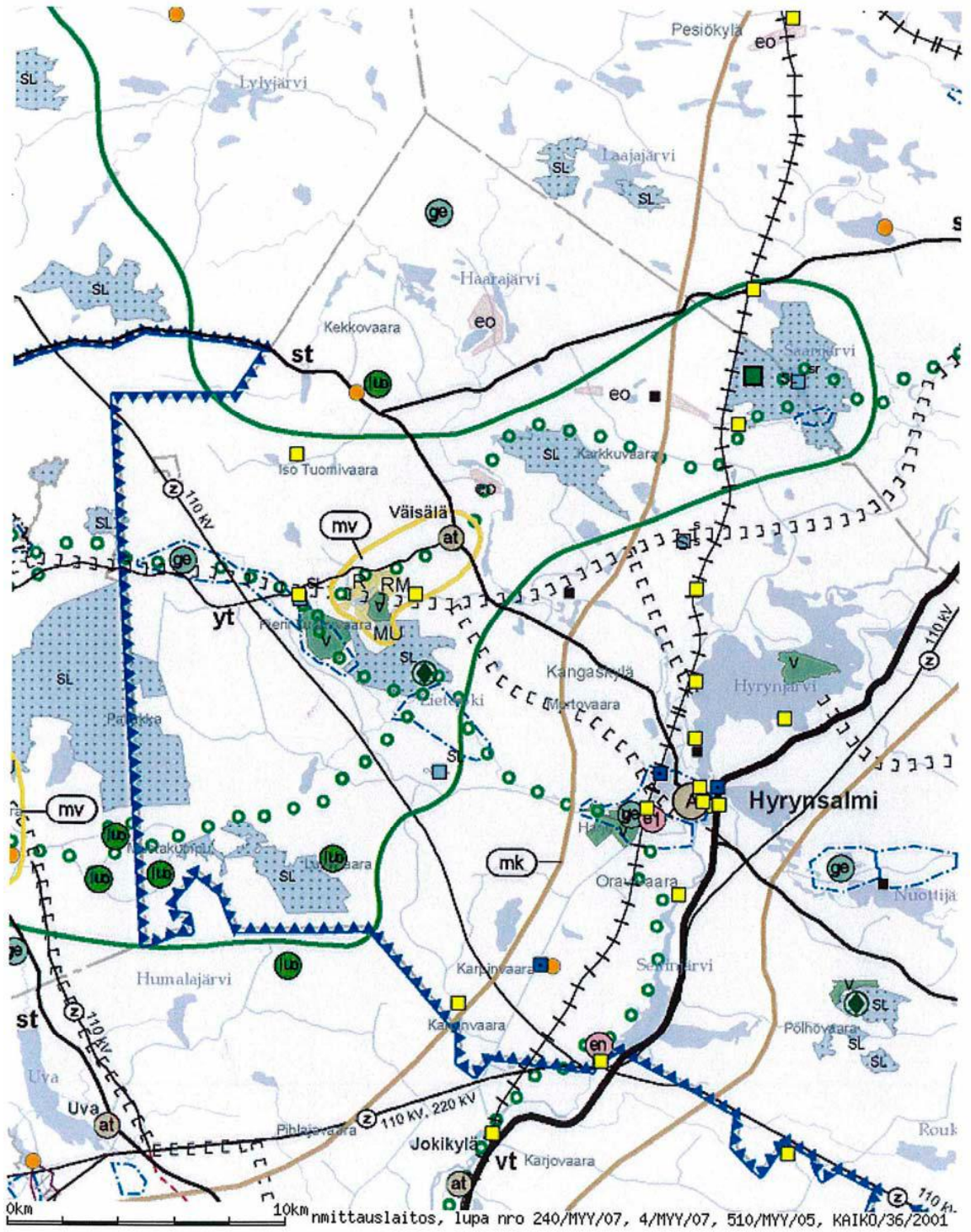
13. Reittien käytön edistäminen

- Palvelupaketteja pitäisi olla
- Kyllä varmaan ja onhan ne otettu ja pitää ottaa, kun on näitä lähireittejä suunniteltu Ukkohallaan ja siellä kun on näitä myllyjä ja vaikka mitä. On

hyvä että siellä muutakin nähtävää, toki se pitää ottaa huomioon. Että pystyy rakentamaan siihen paketin. Niitä on ihan oikeasti mietitty ja harjittu

- Lasten kengissä on tämä markkinointi vielä täällä
- Sehän on iso markkina-arvo että paikat on kunnossa
- Meillä on kunnassa saatava tämä näkyväksi ja hyvin markkinoitua
- Niin siinä on minun mielestä jo mahdollista lähteä tuotteistamaan niitä joi-takin palveluja ja myymään että pohjana on jo tällainen valmisverkosto
- Yhteismarkkinointi on silleen järkevämpi juttu
- Usein olen painottanut sitä että meillä ei ole mitä markkinoida asiakkaille, mikäli meillä ei ole kunnossa nämä perusrakenteet
- Markkinointi: Sitten meillä on nämä nettisivut, luontoon.fi ja retkikartta.fi. Sitten on tämä Kainuun ulkoilukartta, Kainuun ulkoilukartta on ehdotto-masti paras, koska siinä näkyy myös yksityismaat ja palveluvarustus se-kä muut kohteet
- Matkailuyrittäjät voisivat enemmän hyödyntää reittejä
- Tyytyväinen asiakas on paras markkinoija, että sitä pitäisin meidän vah-vuutena. Paljon käy asiakkaita joiden tuttavat ovat käyneet täällä aiem-min ja ovat sanoneet että siellä kannattaa käydä
- Kun alue kasvaa ja sitä kautta sinne tulee majoituskapasiteettia, kun alu-eella on ihmisiä ja potentiaalia, niin sitten on mahdollisuus rakentaa rei-teille vaikka tuotepaketteja
- Kokoa vaikka tällaiseen infokeskukseen joka on netissä, se voisi olla kunnantalolla yksi. Sitten vaikka Ukkohallassa olisi sellainen luonto tai luonnosta ja siellä liikkumisesta kertova infopiste, tai taulu tai pääte
- Selkeät kartat reiteistä, joita saa esimerkiksi infosta
- Kartta voi olla myös nettipohjainen että sen voisi itse kukin matkailija kat-soa kotonaan
- Kartalta käytävä ilmi reittimuoto ja vaativuustaso sekä pituus
- Mielestäni se pitäisi olla kuvattu
- Meillähän on sitten tämä reittiluokitus, sehän on Suomen ladun laatima, sitä on jatkuvasti työstetty. Luokittelu on kesken. Meillä on tehtävään ni-metyt henkilöt. meillä Kainuun alueella ei ainakaan vielä luokittelua ole suoritettu
- Helppoa ihmisille että on lähtöpiste, on kartta, on hyvät merkinnät ja on kesto-aika, että kuinka kauan kestää kun tuon kävelet
- Moottorikelkkauralle tuli opasteita ja kartta, uusi kartta että se pitäisi päi-vittää ehdottomasti. Nykyisessä ei lue mitään että Ukkohallan laskettelu-keskus

KARTTAOTE KAINUUN MAAKUNTAKAAVASTA



Metsähallituksen suojelubiologin ohje Kokkoharjun reittilinjausten osalta

Kokkoharjulla havaituista vanhan metsän kääväkäslajeista valtaosa esiintyy kaatuneilla männyn keloilla, jonkun verran on myös havaintoja järeiden kuusi- ja haapamaapuiden lajistosta. Reitin linjaamisella ei tule olemaan heikentävää vaikutusta kääväkäsrajistoon, yksittäisiä kelomaapuita ja järeitä kuusi- tai haapamaapuita voi kiertää ja jättää ehjiksi reitin varteen.

Alueen kuusivaltaisista, haaparunsaista metsistä on liito-oravahavaintoja, mutta reviierejä ei liene tarkemmin selvitetty. Näin pienillä toimilla ei ole vaikutusta myöskään liito-oravan elinolosuhteisiin, eikä elinpiirien rajaaminen ole tarpeen, kunhan säästetään reitin varrelta kaikki mahdolliset liito-oravan pesäpuut. Reitin varren kuusikoista ja kuusisekametsistä säästetään järeät, kääpäiset ja kolottuneet haavat, ja kaadettavista kuusista (ml. nuoret kuuset) tulee vilkaista, ettei niissä ole oravan risupesä. Oravan risupesä on tiivis risupallo (päivä ei paista läpi) oksan hangalla rungossa kiinni, ja pesät voivat olla myös valtapuuston alla kasvavissa pienemmissä puissa. Yleensä risupesä on rungon puolivälin tietämillä ja sen olemassa olon tarkistaa nopealla vilkaisulla ennen puun kaatoa.

Yhteenvetona: reitin käyttöön ottoon tarvittavat toimenpiteet ovat sen verran pienimuotoisia, ettei niistä tai reitin käytöstä koidu heikentäviä vaikutuksia alueella esiintyvään vanhan metsän lajiston elinolosuhteisiin.

Edellä ohjeistetuilla varotoimenpiteillä voidaan välttää pienimmätkin haittavaikutukset.

Ilkka Immonen

Suojelubiologi

Metsähallitus, Pohjanmaan luontopalvelut

Hei

Viime keskiviikkona 7.9.2011 Hyrynsalmen kunnan virastotalolla pitämässämme keskustelutilaisuudessa käsiteltiin kelkkareitin mahdollisia linjausvaihtoehtoja Ukkohallan alueella. Läsnäolijoina olivat Juha Heikkinen, Raimo Heikkinen, Pentti Heikkinen, Teuvo Kempainen, Jari Romppainen ja Keijo Pyörälä.

Tavoitteena oli löytää moottorikelkkareitille linjaus joka ei häiritse mökkiasutusta eikä alueen muita toimintoja ja joka samalla huomioisi kelkkailijoiden tarpeet mahdollisimman hyvin. Yhtäläillä tavoitteena oli löytää reitille pysyväisluonteisempi linjausvaihtoehto, että reittiä ei tarvitsisi joka vuosi olla siirtämässä eri kohtaan. Mainitut toisiaan tukevat tavoitteet ottavat samalla huomioon valmisteilla olevan uuden maastoliikennelain ja sen sisältämän esityksen, jonka mukaan nykyiset *moottorikelkkaurat* muutettaisiin reittitoimituksella *moottorikelkkareiteiksi*. Virallisen reitin siirtäminen ei ole mahdotonta, mutta se vaatii tuekseen riittävät perustelut sekä uuden reittitoimituksen mikäli kyseessä on vähäistä muutosta suurempi reitin siirtäminen. Nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa *moottorikelkkauran* perustamisen reitinpitäjän ja maanomistajan välisellä sopimuksella. Uusi lainsäädäntö todennäköisesti tuo reittitoimitukseen mukaan myös kaavoituskäytäntöjen kaltaisen kuulemismenettelyn. Uusi maastoliikennelaki olisi näillä näkymin astumassa voimaan 1.7.2012.

Päätimme tutkia liitteessä A punaisella viivalla esitetyn reittilinjauksen toteuttamisen mahdollisuuksia. Kyseinen linjaus on ollut osittain käytössä aikaisemminkin, mutta siitä oli luovuttu maanomistajien vastustuksen vuoksi. Linjausvaihtoehto on kuitenkin toiminnallisin vaihtoehtoista, joita kuluvan vuoden aikana on tarkasteltu. Toteutuessaan se vähentäisi kelkkailun ja muiden reittimuotojen välisiä ristiriitoja. Myös tien ylitykset ja häiriöt mökkiasutukselle jäisivät vähäisiksi. Yhteydet linjalta runkoreitiltä hoidettaisiin alppikylän suuntaan pistoreitein.

Aiemmin kesällä esillä olleesta kaava-alueen pohjoispuolelta kulkevasta linjausvaihtoehdosta luovuttiin. Synä luopumiseen oli mm. että Gasthallan yläpuolella oleva osuus tarvitaan jatkossa latukäyttöön. Lisäksi järven takaa ja alppikylän kautta kiertävästä reittilinjauksesta on aiempina vuosina ollut seurauksena se että kelkkailijat ovat pyrkinet oikaisemaan lenkin joko Syväjärven, ukkohallantien tai laskettelurinteiden kautta. Kaavaan merkitty linjaus kulkee myös 15 m etäisyydellä yksityismaalla sijaitsevasta ja aktiivisessa käytössä olevasta mökistä. Kelkkauran aiheuttamia häiriöitä ko. mökille ei voitaisi käytännössä eliminoida, joten siitäkään syystä kaavan osittaman linjausvaihtoehdon toteuttaminen ei ole suositeltavaa. Huomattava on myös se, että mökin omistaja on aikaisemmin vastustanut ladun linjaamista kyseistä kohdasta.

Katsottiin aiheelliseksi että ennen kuin esitettyä linjausvaihtoehtoa lähdetään toteuttamaan, oltaisiin yhteydessä Laatumaa Oy:n Veikko Mustoseen, ja kysyttäisiin hänen kantaansa linjaukseen joka kulkee Laatumaa Oy:n omistamien tonttien vieritse. (Liitteenä olevat kartat A ja B voi lähettää Mustoselle.) Reittiasiassa oltaisiin yhteydessä myös Syväjärven tilan omistajaan, Matti Mäkeläiseen. Kunnalla on vuoteen 2017 saakka voimassa oleva vuokrasopimus Syväjärven tilan siihen osaan, jossa reitti enimmiltä osin tulisi kulkemaan. Syväjärven tilan maalla vuokratun alueen ulkopuolelle jäävä osuus voidaan toteuttaa maanomistajan suostumuksella

tai vaihtoehtoisesti linjata ko. osuus Kantolan ja Syväjärven rajaa pitkin. Yhteyden pidon em. henkilöihin hoitaa rakennusmestari Raimo Heikkinen.

Lisäksi Teuvo Kemppainen selvittää, voidaanko reitti toteuttaa valtion maiden osalta osuudella, jossa se on aikaisemminkin kulkenut (3 vuotta sitten). Osuus valtion maalla lukeutuu Natura-alueeseen, tosin kulkien miltei alueen rajaa pitkin.

Mikäli reittiä ei voida jostain syystä linjata edellä esitettyjen yksityismaiden tai valtionmaiden kautta, tulee selvittää mahdollisuudet linjata reitti Kantolan tilan maiden kautta. Jollei tämäkään ole mahdollista, niin liitteessä A on vihreällä viivalla esitetty vaihtoehtoinen linjaus runkoreitille. Vaihtoehtoinen linjaus ei kyllä samassa määrin takaa moottorikelkkareitin häiriötömyyttä alueen muille toiminnoille ja reittimuodoille, kuin tässä ensisijaisena vaihtoehtona esitetty punaisella viivalla kuvattu linjaus. Tämä viimeksi mainittu vaihtoehto kulkisi edelleen samalta kohdalta Laatumaan tonttien ja asuntovaunualueen välistä, kuin muutkin esitetyt vaihtoehdot. Syväjärven tilan kohdalla olisi kuitenkin mahdollisuus pysyä kokonaan kunnan vuokraamalla osuudella.

Jari Romppainen

Yhdysreitti / pengertie															
Vaihtoehto 1 pinnoite sora		Alv. 0 %													
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	mat. kust. €	työ kust. €
Tielinjan raivaaminen miestyö		8,0	h		20			160,0				160,0			160
Pengertien pohjarakennus		30,0	h		60			1800,0				1800,0			1800
	Hiekka	720,0	t	1		720,0									720
	Murske 0...32 mm	480,0	t	3,9		1872,0									1872
	Sora	300,0	t	1		300,0									300
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0									450
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0									500
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 1500 t x 5 km)		7500,0	tkm		0,25			1875,0				1875,0			1875
Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0				900,0			900
					Yht.			3842,0				4735,0			8577
Yhdysreitti / pengertie															
Vaihtoehto 2 pinnoite kivituhk.		Alv. 0 %													
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	mat. kust. €	työ kust. €
Tielinjan raivaaminen miestyö		8,0	h		20			160,0				160,0			160
Pengertien pohjarakennus		30,0	h		60			1800,0				1800,0			1800
	Hiekka	720,0	t	1		720,0									720
	Murske 0...32 mm	480,0	t	3,9		1872,0									1872
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0									450
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0									500
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 1200 t x 5 km)		6000,0	tkm		0,25			1500,0				1500,0			1500
	Kivituhka	300,0	t	3,5		1050,0									1050
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 300 t x 25 km)		7500,0	tkm		0,25			1875,0				1875,0			1875
Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0				900,0			900
					Yht.			4592,0				6235,0			10827

Yhdysreitti / pengertie														
Vaihtoehto 3 pinnoite sora		Alv. 0 %												
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. €	yht			
Tielinjan raivaaminen miestyö		8,0	h		20			160,0			160			
Pengertien pohjarakennus		30,0	h		60			1800,0			1800			
	Murske 0...32 mm	480,0	t	3,9		1872,0					1872			
	Sora	300,0	t	1		300,0					300			
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0					450			
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0					500			
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 780 t x 5 km)		3900,0	tkm		0,25			975,0			975			
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0			900			
					Yht.			3122,0			6957			
Yhdysreitti / pengertie														
Vaihtoehto 4 pinnoite kivituhk.		Alv. 0 %												
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. €	yht			
Tielinjan raivaaminen miestyö		8,0	h		20			160,0			160			
Pengertien pohjarakennus		30,0	h		60			1800,0			1800			
	Murske 0...32 mm	480,0	t	3,9		1872,0					1872			
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0					450			
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0					500			
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 480 t x 5 km)		2400,0	tkm		0,25			600,0			600			
	Kivituhka	300,0	t	3,5		1050,0					1050			
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 300 t x 25 km)		7500,0	tkm		0,25			1875,0			1875			
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0			900			
					Yht.			3872,0			9207			

Yhdysr. erillinen rats. + pikosp.									
Vaihtoehto 1 pinnoite sora									
	Alv. 0 %								
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €
Tielinjan raivaaminen miestyö		6,0	h		20			120,0	120,0
Pengertien pohjarakennus		20,0	h		60			1200,0	1200,0
	Hiekka	432,0	t	1		432,0			432,0
	Murske 0...32 mm	288,0	t	3,9		1123,2			1123,2
	Sora	180,0	t	1		180,0			180,0
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0			450,0
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0			500,0
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 900 t x 5 km)		4500,0	tkm		0,25			1125,0	1125,0
Pitkospuiden rakentaminen, sis. materiaalin ja työn osuuden		500,0	m		20			10000,0	10000,0
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0	900,0
				Yht.		2685,2		13345,0	16030
Yhdysr. erillinen rats. + pikosp.									
Vaihtoehto 2 pinnoite kivituhk.									
	Alv. 0 %								
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €
Tielinjan raivaaminen miestyö		6,0	h		20			120,0	120,0
Pengertien pohjarakennus		20,0	h		60			1200,0	1200,0
	Hiekka	432,0	t	1		432,0			432,0
	Murske 0...32 mm	288,0	t	3,9		1123,2			1123,2
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0			450,0
	Suodatinkangas	500,0	m	1		500,0			500,0
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 1200 t x 5 km)		6000,0	tkm		0,25			1500,0	1500,0
	Kivituhka	180,0	t	3,5		630,0			630,0
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 180 t x 25 km)		4500,0	tkm		0,25			1125,0	1125,0
Pitkospuiden rakentaminen, sis. materiaalin ja työn osuuden		500,0	m		20			10000,0	10000,0
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		30,0	h		30			900,0	900,0
				Yht.		3135,2		14845,0	17980

Yhdysr. erillinen rats. + pikosp.										
Vaihtoehto 3 pinnoite sora										
Alv. 0 %										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Tielinejan raivaaminen miestyö		6,0 h				20		120,0		120
Pengertien pohjarakennus		20,0 h			60			1200,0		1200
	Murske 0...32 mm	288,0 t		3,9		1123,2				1123
	Sora	300,0 t		1		300,0				300
	Rumpuputki	3,0 kpl		150		450,0				450
	Suodatinkangas	500,0 m		1		500,0				500
	Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 780 t x 5 km)	3900,0 tkm			0,25			975,0		975
	Pitkospuiden rakentaminen, sis. materiaalin ja työn osuuden	500,0 m			20			10000,0		10000
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	30,0 h			30			900,0		900
					Yht.	2373,2		13195,0		15568
Yhdysr. erillinen rats. + pikosp.										
Vaihtoehto 4 pinnoite kivituhk.										
Alv. 0 %										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Tielinejan raivaaminen miestyö		6,0 h				20		120,0		120
Pengertien pohjarakennus		20,0 h			60			1200,0		1200
	Murske 0...32 mm	288,0 t		3,9		1123,2				1123
	Rumpuputki	3,0 kpl		150		450,0				450
	Suodatinkangas	500,0 m		1		500,0				500
	Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 288 t x 5 km)	1440,0 tkm			0,25			360,0		360
	Kivituhka	180,0 t		3,5		630,0				630
	Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 180 t x 25 km)	4500,0 tkm			0,25			1125,0		1125
	Pitkospuiden rakentaminen, sis. materiaalin ja työn osuuden	500,0 m			20			10000,0		10000
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	30,0 h			30			900,0		900
					Yht.	2703,2		13705,0		16408

Ratsasturetin pohjustaminen									
Osuudet R2 - R5									
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. € yht	
	Alv. 0 %								
	Murske 0...32 mm	160,0	t	3,9		624,0		624	
	Sora	100,0	t	1		100,0		100	
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0		450	
	Suodatinkangas	200,0	m	1		200,0		200	
	Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 260 t x 5 km)	1300,0	tkm		0,25		325,0	325	
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	10,0	h		30		300,0	300	
R2	Maa-aineksen levittely traktiolla	5,0	h		45		225,0	225	
R3	Maa-aineksen levittely traktiolla	7,0	h		45		315,0	315	
R4	Maa-aineksen levittely traktiolla	10,0	h		45		450,0	450	
R5	Maa-aineksen levittely traktiolla	5,0	h		45		225,0	225	
					Yht.	1374,0	1840,0	3214	

Moottorikelkkaura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto A										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Uran raivaaminen konetyö		20,0	h	80				1600,0		1600
Puutavaran ajaminen konetyö		20,0	h	60				1200,0		1200
Uran pohjan tasaaminen konetyö		50,0	h	60				3000,0		3000
Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö		25,0	h	30				750,0		750
	Rumpuputki	12,0	kpl	150		1800,0				1800
				Yht.		1800,0		6550,0		8350
Moottorikelkkaura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto B										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Uran raivaaminen konetyö		15,0	h	80				1200,0		1200
Puutavaran ajaminen konetyö		15,0	h	60				900,0		900
Uran pohjan tasaaminen konetyö		40,0	h	60				2400,0		2400
Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö		22,0	h	30				660,0		660
	Rumpuputki	3,0	kpl	150		450,0				450
				Yht.		450,0		5160,0		5610
Moottorikelkkaura										
Alv. 0 %										
Melulta suojaava ratkaisu										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Kaivutyö ja meluvallin rakentaminen, konetyö		8,0	h	60				480,0		480
	Murske 0...32 mm	50,0	t	3,9			195,0			195
Maa-aineksen kuljetus, sis. lastauksen ja levittämisen (yht. 50 t x 5 km)		250,0	tkm		0,25			62,5		63
Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö		8,0	h		30			240,0		240
				Yht.		195,0		782,5		978

Koiravaljakkoura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto A miestyö										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Uran raivaaminen miestyö		130,0	h		20			2600,0		2600
Puutavaran ajaminen miestyö		85,0	h		20			1700,0		1700
Uran pohjan tasaaminen konetyö		35,0	h		60			2100,0		2100
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		60,0	h		30			1800,0		1800
	Rumpuputki	5,0	kpl	150				750,0		750
				Yht.		750,0		8200,0		8950
Koiravaljakkoura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto B miestyö										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Uran raivaaminen miestyö		120,0	h		20			2400,0		2400
Puutavaran ajaminen miestyö		80,0	h		20			1600,0		1600
Uran pohjan tasaaminen konetyö		35,0	h		60			2100,0		2100
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		60,0	h		30			1800,0		1800
	Rumpuputki	8,0	kpl	150				1200,0		1200
				Yht.		1200,0		7900,0		9100
Porajelu-ura miestyö										
Alv. 0 %										
Työvaihe	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
Uran raivaaminen miestyö		30,0	h		20			600,0		600
Puutavaran ajaminen miestyö		20,0	h		20			400,0		400
Suunnittelu, työjohto, mittaustyö		12,0	h		30			360,0		360
	Rumpuputki	2,0	kpl	150				300,0		300
				Yht.		300,0		1360,0		1660

Koiravaljakkoura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto A konetyö										
Työvaihe										
	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
	Uran raivaaminen konetyö	17,0 h				80		1360,0		1360
	Puutavaran ajaminen konetyö	17,0 h				60		1020,0		1020
	Uran pohjan tasaaminen konetyö	35,0 h				60		2100,0		2100
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	17,0 h				30		510,0		510
	Rumpuputki	5,0 kpl			150			750,0		750
				Yht.		750,0		4990,0		5740
Koiravaljakkoura										
Alv. 0 %										
Vaihtoehto B konetyö										
Työvaihe										
	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
	Uran raivaaminen konetyö	15,0 h				80		1200,0		1200
	Puutavaran ajaminen konetyö	15,0 h				60		900,0		900
	Uran pohjan tasaaminen konetyö	35,0 h				60		2100,0		2100
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	16,0 h				30		480,0		480
	Rumpuputki	8,0 kpl			150			1200,0		1200
				Yht.		1200,0		4680,0		5880
Porajelu-ura										
Alv. 0 %										
Konetyö										
Työvaihe										
	Materiaali	Määrä	yks.	mat. €/yks.	työ €/yks.	mat. kust. €	työ kust. €	kust. €	työ kust. €	kust. € yht
	Uran raivaaminen konetyö	3,0 h				80		240,0		240
	Puutavaran ajaminen konetyö	3,0 h				60		180,0		180
	Suunnittelu, työnjohto, mittaustyö	12,0 h				30		360,0		360
	Rumpuputki	2,0 kpl			150			300,0		300
				Yht.		300,0		780,0		1080

