



LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Lahti University of Applied Sciences

OMATOIMINEN MELONTATUOTE MATKAILIJAN OPPAANA

Tainionvirran melontareitin kehittäminen

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun ala
Matkailun koulutusohjelma
Liikuntamatkailu
Opinnäytetyö
Syksy 2013
Juho Ylitalo

Lahden ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma

YLITALO, JUHO:

Omatoiminen melontatuote matkailijan
oppaana

Tainionvirran melontareitin kehittäminen

Liikuntamatkailun opinnäytetyö, 33 sivua, 23 liitesivua

Syksy 2013

TIIVISTELMÄ

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö käsittelee melontatuotteen kehittämistä omatoimimatkailijan tarpeiden näkökulmasta. Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Outdoors Finland Etelä -hanke sekä Hartolan ja Sysmän kunnat.

Teoriaosuudessa tarkastellaan melontaa aktiviteettimatkailuna, omatoimimatkailuna ja miten toimintaympäristö eri keinoin vaikuttaa matkailijan päätöksiin. Työn tavoitteena oli tehdä Tainionvirran nykytilan inventaatio, jonka avulla voidaan osoittaa tarve Tainionvirran hankesuunnitelmalle.

Opinnäytetyön tuotoksena syntyi yksityiskohtainen nykytilan inventaatio Tainionvirran melontareitistä, GPS-jälki ja osoitus Tainionvirran hankesuunnitelman tarpeesta. Lisäksi jokaiselle melontaetapille on tehty kehittämis ehdotukset.

Inventaatio osoitti Tainionvirran melontareitti -profiilin sopivan vähän kokemusta omaaville melojille, mutta reitin palvelutaso ja viitoitusjärjestelmä ei vastaa samaa tasoa. Kehittämällä ennakkomateriaalia, rakentamalla reitille viitoitusjärjestelmä sekä kunnostamalla taukopaikkoja luotaisiin Tainionvirrasta kunnat yhdistävä ja edullinen virkistyspalvelukohde.

Asiasanat: melontamatkailu, melontareitti, melontatuote, omatoimimatkailija, tuotteistaminen

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Tourism

YLITALO, JUHO:

Canoing product as an interpretator for
traveler

Developing the canoe trail of
Tainionvirta

Bachelor's Thesis in Sport Tourism

33 pages, 23 pages of appendices

Autumn 2013

ABSTRACT

This functional thesis deals with developing a canoing product to cover the needs of an independent traveler. This thesis was authored by the request of Outdoors Finland South -project, and municipalities of Hartola and Sysmä.

The Theory section covers canoing as a part of activity-based tourism, independent traveling and how the physical aspects of the route can affect a traveler's a behaviour. The goal for the thesis was to make an inventory of the present state of the Tainionvirta canoe trail, which will show a need for a developing plan -project.

As a result of the thesis a detailed inventory of the present state was made, GPS-trace of the trail was created and evidence collected that indicates the need for the development project of the Tainionvirta canoe trail.

The Inventory showed that the profile of Tainionvirta canoe trail is suitable for soft-adventure seekers, but the service quantity doesn't reach the level that is needed for the segmented group. By building signs and improving the landfall sites, it would create economical recreation services for the regions of two municipalities.

Key words: canoe tourism, canoe trail, canoe product, independent traveler, product development

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	MELONTA AKTIVITEETTIMATKAILUNA	2
2.1	Aktiviteettimatkailu	2
2.2	Melontamatkailu	3
2.3	Melontatuote	4
2.4	Tainionvirta meloen	7
3	OMATOIMIMATKAILIJA MELONTAREITILLÄ	10
3.1	Omatoiminen matkailija	10
3.2	Palvelukokonaisuus	11
3.3	Melontareitti oppaana	13
3.4	Melontareitti viestijänä	14
4	OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN	17
4.1	Havainnointi aineistonkeruumenetelmänä	17
4.2	Opinnäytetyön vaiheet	17
5	TAINIONVIRRAN MELONTAREITIN KEHITTÄMINEN	21
5.1	Nykytilan inventointi	21
5.2	Melontatuotteet	23
5.3	Investoinnin ja voimavarojen kohdistaminen	24
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	26
6.1	Prosessin arviointi	27
6.2	Ammatillisen oppimisen ja kasvun arviointi	27
	LÄHTEET	29
	LIITTEET	33

1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni tavoitteena on tehdä nykytilan inventaatio, jonka avulla voidaan osoittaa melontareitin ongelmakohdat. Ongelmakohtina melontareitillä voidaan pitää taukopaikkojen puuttellista varustusta, opasteiden tai palveluiden puuttumista sekä ennakkomateriaalin ajankohtaisuutta ja saatavuutta. Viitoitusjärjestelmä Tainionvirralla ei ole ja joitain virheitä on ollut edeltävissä karttapohjissa. Virheet tarjolla olevissa karttapohjissa ja puuttellinen viitoitusjärjestelmä ovat johtaneet siihen, että melojat ovat rantautuneet paikallisten rantoihin. Taukopaikkojen huolto ja ylläpito on ollut vähäistä, minkä seurauksena taukopaikoilta on poltettu tarjolla olevaa materiaalia.

Melontareitin kehittämisen päätarkoituksena on ongelmakohtien löytäminen opastuksien ja taukopaikkojen osalta sekä ennakkomateriaalin päivittäminen nykyajan vaatimalle tasolle. Konkreettisten ongelmakohtien lisäksi osana opinnäytetyötä esittelen melontareitin vetovoimatekijöitä ja miten niitä tulisi korostaa eri keinoin. Lopullisena tuotoksena nykytilan inventaatio osoittaa tarpeellisuuden Tainionvirran hankesuunnitelmalle, jolla haetaan rahoitusta melontareitin kehittämiseen. Rahoitussuunnitelmaa opinnäytetyö ei sisällä, mutta tarkoituksena on osoittaa, minne rahoitus tulisi kohdistaa.

Ensisijaisena toimeksiantajana opinnäytetyölleni toimii Outdoors Finland Etelä -hanke, joka toimii Matkailun edistämiskeskuksen (jäljempänä MEK) koordinoimana. Outdoors Finland Etelä -hankkeen toimialueena on Etelä-Karjala, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Uusimaa. Melonnan lisäksi hankkeessa karitetaan alueita vaellukseen, pyöräilyyn, ratsastukseen, kalastukseen ja sauvakävelyyn liittyen. Hankkeen tarkoituksena on lisätä yhteistyötä aktiviteettireitistöjen toimijoiden ja toimialojen välillä, sekä samalla tuoda ammattitaitoa ja osaamista reitistöjen kehittämiseen. Outdoors Finland Etelä -hankkeen lisäksi teen yhteistyötä Hartolan ja Sysmän kunnan kanssa, joiden läpi Tainionvirta kulkee.

2 MELONTA AKTIVITEETTIMATKAILUNA

Tämän luvun tarkoituksena on selvittää lukijalle lyhyesti mitä aktiviteettimatkailu on ja kuinka aktiviteetteja segmentoidaan. Luvun pääpainona on melontamatkailu. Lopussa käyn läpi Tainionvirran melontareitin tämän hetkisen tilanteen sekä Tainionvirralla sijaitsevien kuntien matkailupalveluita lyhyesti. Lisäksi tarkastelen lyhyesti kulttuuria ja luonnon vetovoimatekijöitä, jotka ovat olennaisia melontareitin kehittämiseen nähden.

2.1 Aktiviteettimatkailu

Hemmin (2005) mukaan matkailuksi kutsutaan sitä, kun henkilö matkustaa tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolelle vapaa-aikaan, liikematkaan tai muuhun tarkoitukseen liittyen ja oleskelee siellä yhtäjaksoisesti enintään yhden vuoden (Hemmi 2005a, 333). Aktiviteettimatkailussa matkustetaan tietyn aktiviteetin perässä kohteeseen, jossa toimintaympäristö on suotuisa halutulle aktiviteetille. Aktiviteetteja voidaan segmentoida monella eri tavalla. Kesäaktiviteetit jaetaan tyypillisesti joko ilmassa, vedessä tai maalla tapahtuviin aktiviteetteihin. Edellä mainittujen lisäksi segmenttinä voi olla muun muassa aika (pitkä vs. lyhyt sitoutuminen), hintataso, talous, perheen elämäntilanne (nuoret lapset vs. varttuneet lapset), taidot (välineosaaminen), riskitaso (soft vs. hard), seikkailu, haasteellisuus ja aktiviteetin koko (yksilö vs. ryhmä). (Jennings 2007, 1.)

Multiaktiviteettilomailu eli useamman aktiviteetin harrastaminen saman loman aikana on kasvamassa suosituksi matkailumuodoksi. Jopa 73% MEK:n kansainvälisen luontomatkailututkimukseen vastanneista oli kiinnostuneita multiaktiviteettilomailusta. Etenkin melontaa ja kalastusta harrastavien keskuudessa multiaktiviteettilomailu herättää kiinnostusta. Kokonaisuudessaan 61% kansainväliseen luontomatkailututkimukseen vastanneista vastasi viettävänsä lomansa aktiviteettien parissa. Aktiviteettimatkakohdetta valittaessa luonto ja turvallisuus olivat tärkeimpiä tekijöitä. Käytettävä kalusto ja palvelun laatu vaikuttivat myös kohteen valintaan. (MEK 2010b).

2.2 Melontamatkailu

Kanootti on alkuperäiskansojen kehittämä ja käyttämä kevytrakenteinen ja molemista päistä suippo alus. Kanootti on yleisnimitys kajakille ja avokanootille, jota voidaan kutsua myös intiaanikanootiksi. Tässä opinnäytetyössä puhuttaessa kanootista tarkoitetaan useimmiten avokanoottia, joka on nimensä mukaisesti avoin kanootti ja lähtökohtaisesti kahden melottava. Meloessa melojan rintama-suunta on etenemissuuntaa kohti, mikä mahdollistaa luontevan ympäristön tarkkailun. (Partanen & Rautio 2004, 10;)

Alunperin kanootteja on käytetty liikkumiseen ja ravinnon hankkimiseen. Antti Chydenius on kirjoittanut Suomessa amerikkalaisista tuohiveneistä jo 1700-luvulla, mutta melontaharrastus alkoi meillä vasta reilut sata vuotta sitten. Melontaa ja kilpailuja on järjestetty Helsingin Soutuklubilla 1880-luvun loppupuolella. Ensimmäinen melontaseura perustettiin 1925 ja melonnan keskusjärjestö Suomen Kanoottiliitto 1932. (Kuha 1999.)

Melontamatkailu sopii luonteeltaan hyvinvointi- ja luontomatkailuun, jotka ovat kasvavia matkailutrendejä. Toimintaympäristönä melonnassa on luonto ja moottorina aktiviteetille toimii meloja, minkä takia melonta täyttää myös vaativamman luontomatkailun määritelmän. Sallivampaan luontomatkailun määritelmään riittää, että luonto on toimintaympäristönä ja samalla olennainen osa prosessia, jossa tarjotaan elämyksiä (Hemmi 2005a, 333). Hyvinvointimatkailuun melonta sopii siitä syystä, että vesistö on todettu edistäväksi tekijäksi nykyisessä kiireisessä elämäntyyllisämme. Lisäksi luonnon roolia kokonaisvaltaisena hyvinvoinnin edistäjänä korostetaan hyvinvointimatkailun sisällöissä. (Jennings 2007, 2-4; Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos 2013.)

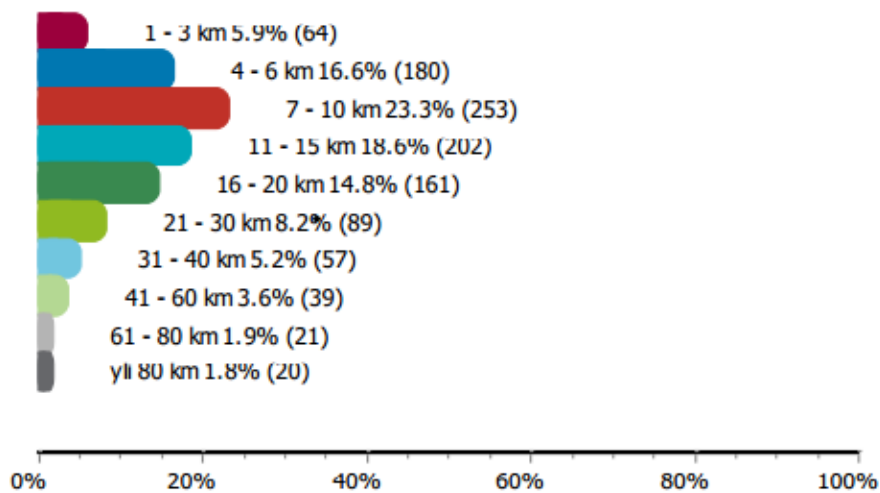
Melontamatkailua pyritään tällä hetkellä profiloimaan *soft adventure* -matkailuksi. Soft adventure -matkailun vastakohtana on *hard adventure*, johon melonnan alalajeista sopii esimerkiksi koskimelonta. Tyypillisiä piirteitä hard adventure -lajeille on korkean taitotason vaatiminen, riskinotto ja niistä johtuva sitoutuminen, jotta lajia voidaan kyseisellä tasolla harrastaa. Soft adventure -matkailussa riskit ovat minimissä ja sitä kautta turvallisuuden tuntu on läsnä. (Hudson & Beedie 2007, 174-179.)

2.3 Melontatuote

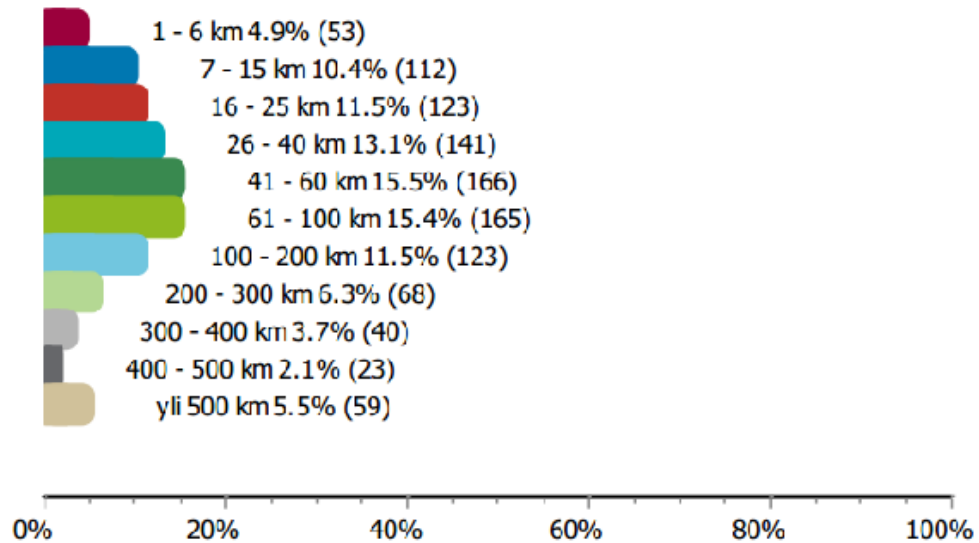
Melontaa tuotteistettaessa keskitytään ratoihin ja reitteihin sekä melonnassa käytettäviin välineisiin. Melontarataa käytetään melonnan harjoitteluun ja melontareiteillä käytetään opittuja taitoja, kun taas melontareitti on joko erämelonta-, virkistys- tai koskireitti. Virkistysmelonnessa kohderyhmä on laajempi kuin erämelonta- ja koskireiteillä, joilla vaatimuksena on korkeampi taitotaso. Taukopaikat melontareitillä voivat yhdistyä muihin reitteihin tai aktiviteetteihin, esimerkiksi vaelluksen ja kalastuksen kanssa. Omatoimisen melonnan mahdollistamiseksi luodaan reiteistä kartta- ja opastusmateriaalia. (Räsänen 2011.)

Melontatuotteessa tulee huomioida reitin profiili eli melonta-alue. Jokimelonnessa suunnistustaitoja ei usein vaadita, kun taas järvimelonnessa suunnistuskyykyys on jo tarpeen. Merimelonnessa hyvät suunnistustaidot ovat välttämättömiä, minkä takia se on yleensä kokeneempien melojien harrastus. (Räsänen 2011.)

Melontatuotetta suunnitellessa on hyvä huomioida matkailijoiden mieluiset matkapituudet ja toiveet vaativuustasolle: (Ks. kuviot 1, 2 & 3)

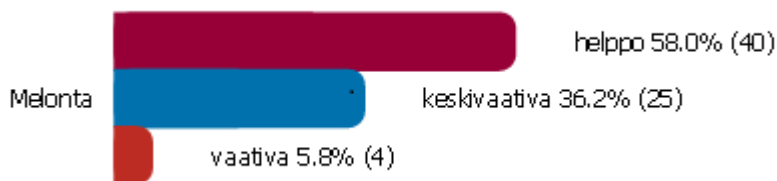


Kuvio 1. Melontamatkailijan mieluisin päivämatkan pituus (Outdoors Finland Etelä 2011)



Kuvio 2. Melontamatkailijan mieluisin kokonaismatkan pituus (Outdoors Finland Etelä 2011)

Kuviot 1, 2 ja 3 ovat Outdoors Finland Etelä -hankkeen teettämää kyselytutkimuksen tuloksia. Kyselyyn vastasi yhteensä 136 henkilöä. Kuvio 1 osoittaa suosituimman päivämatkapituuden olevan 7-10km. Kaikista vastanneista jopa 73.3% mieltää sopivan päivämatkan olevan 4-20km. Kun huomioidaan melontareitin kokonaispituus osoittaa Kuvio 2, että 55.4% kokee alle 60km kokonaismatkan mieluisimmaksi. Useimmat lomamatkailijat suosivat vaativuustasoltaan helppoa (58 %) tai keskivaativaa (36.2 %) melontareittiä (Ks. Kuvio 3).



Kuvio 3. Melontareitin vaativuustaso lomamatkalla (Outdoors Finland Etelä 2011)

Melonta voi olla joko omatoimista tai opastettua. Omatoimisessa melontatuotteessa on haaste, mitä muussa vesistömatkailussa ei ole. Omatoiminen meloja tai melojat toimivat kanootin kippareina, kun muussa vesistömatkailussa ammattitaitoisella kipparilla on vastuu aluksen kuljettamisesta. Esimerkiksi purjelaivaa vuokrattaessa tulee vuokrata myös kippari, jolla on pätevyys purjehtimiseen. Kanootilla liikkumiseen erillistä pätevyyttä ei vaadita. Melojan tulisi osata melontatekniikan perusteet, mikä etenkin kajakilla vaatii harjoittelua. Kaluston vuokraajalla

on vastuu matkailijasta, vuokrattava kalusto ei saa olla liian haastava vallitseviin olosuhteisiin nähden. Olosuhteisiin vaikuttaa sää, reitin pituus ja melojien taidot. (Hudson & Beedie 2007, 174-179.)

Tärkeä osa melontatuotetta on suunnistusvälineet. Karta ja kompassi ovat perinteisiä välineitä suunnistamisessa. Ilmansuunnat saa kompassin avulla helposti selville ja kartta havainnollistaa ympäröivää luontoa. GPS eli Global Positioning System -paikanninta käytetään koko ajan enemmän luonnossa liikkeessa ja sitä kautta myös matkailussa. GPS-jälkeä voidaan hyödyntää älypuhelimissa ja GPS-navigaattoreissa. Perinteistä karttaa ja kompassia GPS-paikannin ei täysin syrjäytä sillä paikannin tarvitsee virtalähteen ja signaalin, jotka voivat pettää kriittisellä hetkellä. Tällöin perinteinen kartta ja kompassi ovat tarpeen. GPS-paikantimesta voi seurata muun muassa matkan keski- ja maksiminopeutta, etäisyyksiä kohteisiin, korkeus vaihteluita, matkaan käytettyä aikaa, kuljettua matkaa tai kuljettua jälkeä. Reittipisteitä merkitsemällä GPS-paikantimeen henkilön on helppo suunnistaa kohteisiin. (Metsähallitus 2011; Metsähallitus 2012a; Metsähallitus 2012b.)

Melontareitistön markkinoinnissa on tärkeä käyttää tapahtumia hyväksi. Hyvin suunniteltuina ne voivat saada paljon osallistujia. Vuosittain järjestettynä tapahtumilla on tapana kasvaa, jolloin kävijät tulevat yhä kauempaa. (Räsänen 2011.)

Melontareitin rakenteiden tulee olla suunniteltu myös reitin huoltoon varten. Rakenteet eivät saa olla liian monimutkaisesti suunniteltuja, koska silloin huolto vaikenee. Kunnossapitoon reitillä on kiinnitettävä huomioita ja jokaisella kohteella tai alueella tulee olla vastuutaho. Vastuutahoja kannattaa hakea reitin sidosryhmistä, jolloin kannustetaan paikallisia pitämään reittiä. Jokainen reitillä sijaitseva kohde tulee arvioida sen käyttöasteen mukaan, minkä perusteella arvioidaan vaadittu huoltoväli. Etenkin taukopaikat, joissa on WC tai tulenteko mahdollisuus, vaativat useampia tarkastuksia sekä huolto- ja ylläpitotoimenpiteitä sesongin aikana. Huoltotoimenpiteet koko reitin osalta pitää tehdä vähintään kaksi kertaa vuodessa, keväällä ja syksyllä. (Karttunen 2013.)

2.4 Tainionvirta meloen

Tainionvirran melontareitti kulkee Hartolan ja Sysmän kunnan alueilla. Melontareitti on noin 40 km pitkä, josta noin 24 km kulkee jokiosuuksilla ja 16 km järvien poikki. Melontareitin kokonaispituus voi kasvaa, mikäli järviosuuksilla käytetään mahdollisia rantautumispaikkoja taukojen pitämiseen. Melontareitillä on neljä paattoa, jolloin kanoottia joudutaan kuljettamaan maitse 100 metrin pituisia taipaleita. Korkeuseroa melontareitin aloituksen (Jääsjärvi) ja lopetuksen (Päijänne) välillä on 10 metriä. Matkan varrelle sijoittuu kuusi koskea, tarjoten ”valkoisen veden” -kokemuksia. Melontareitillä on tarjolla hotelleja, majapaikkoja, leirintäalueita, hirsimökkejä ja kartanoita. (Hartolan kunta, 2013a.)

Tainionvirran alkutaival kulkee Ekonkoskea pitkin, joka on Hartolan kunnallismaisemaa. Alavirtaan jatkettaessa Tainionvirran pohjoispuolella on Hartolan kirkonkylän, kansanopiston ja Itä-Hämeen museon laaja perinnemaisema. Etelä-Suomessa harvoin kohdataan yhtä leveänä virtaavaa ja koskipaikkoja sisältävää virtaa. Rantoja peittävät lepät, koivut ja muut lehtipuut. Vedessä on järvikaislaa, mikä on osoitus puhtaasta vedestä. Eläinlajistoon Tainionvirralla kuuluu kala- ja harmaalokkeja, kalatiiroja, isokoskelo rantasipi, ja hyönteissyöjäpikkulintuja. Peltoaukeat ja rehevät lehtipuuvaltaiset rantametsät reunustavat Maatiasjokea ja Majutvedestä Nuoramoiseen laskevaa jokea. Melontareittin edetessä Sysmän kulttuurimaisemassa on erotettavissa kulttuuripiirteitä toimintojen kehitysvaiheista sekä erilaisia luonnonpiirteitä. Monipuolisuutta maisemassa lisäävät muinaisjäännökset, perinnemasema-alueet ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennukset. Perinnemaisemista suuri osa on todennäköisesti rautakaudelta eli vähintään 700-800 vuoden takaa. (Hovi 2013; Sysmän kunta 2005.)

Hartolan ja Sysmän kunnat tekevät yhteistyötä Yhteen hiileen -hankkeen muodossa. Hankkeen tavoitteena on kolme eri sektoria, joihin kuuluu yritys-elämä, Hartolan ja Sysmän kunnat sekä kansalaisjärjestöt ja vapaaehtoinen kansalaistoiminta. Yhteen hiileen -hankkeella on tavoitteena tehdä kaikkia osapuolia hyödyttävää yhteistyötä. (Kitkiöjoki 2012.)



Kuva 1. Hartolan sijainti (Itä-Hämeen opisto 2013)

Suomen ainoa kunigaskunta Hartola sijaitsee Päijät-Hämeessä. Pinta-alaa kunnalla on 675,43km² ja asukkaita vuoden 2012 lopussa oli 3204. Vapaa-ajan asuntoja Hartolassa on runsaat 2400. Vesistöt kattavat 19,5 prosenttia kunnan pinta-alasta, jolloin vesipinta-alaksi jää 131,8km². Saapuminen Hartolaan autolla tapahtuu nelostietä pitkin ja se sijaitsee Lahden ja Jyväskylän puolivälissä (Ks. kuva 1). Etäisyyksiä Hartolasta kaupunkeihin: Helsinki:185 km, Lahti 80 km, Heinola 45 km, Mikkeli 90 km, Kouvola 95 km ja Jyväskylä 90 km. Hartolassa matkailijan on mahdollista käydä tutustumassa historiaan aina 1700-luvulta asti. Matka historiaan onnistuu Itä-Hämeen museossa, jossa on nähtävillä historiallista kartanokulttuuria ja kansanomaista esineistöä. Lähiruokaa Hartolassa on mahdollista nauttia ravintola Linnarauhassa, jossa on tarjolla Linna hotellin Vellomo-menu. Kesäisin matkailijat voivat tanssia Krouvin lavalla. Krouvin Camping-alue tarjoaa laadukkaan leiriytymisen. Vaihtoehtoisen leiriytymismahdollisuuden tarjoaa Gasthaus-Camping Koskennimi ympärivuotisella neljän tähden leirintäalue toiminnallaan. (Hartolan kunta 2013b)



Kuva 2. Sysmän sijainti (Sysmän kirjakylä 2013)

Sysmä tunnetaan yleisesti Päijänteen helmenä ja Suomen ainoana kirjakylänä (Sysmän Yrittäjät ry). Sysmän pinta-ala on 936,50 km², josta vesipinta-alaa on 270,30 km² eli 28,9 prosenttia kokonaispinta-alasta. Aukkaita Sysmässä on vuoden 2012 lopulla ollut 4178. Sysmään saapuminen onnistuu linja-autolla. Sysmä sijaitsee noin 20 kilometriä nelostien varrelta länteen (Ks. kuva 2). Sysmän kunta tarjoaa kulttuurielämyksiä monipuolisesti. Kirjakyläpäivät ovat vakiintuneet suosituksi kirjallisuudenystävien parissa. Esihistoriallista kulttuuria on uhrakivien muodossa ja arkeologisten kaivausten aarteet ovat päättyneet aina Suomen Kansallismuseoon asti. Ravintoloita Sysmässä on kahviloista aina laadukkaisiin lähiruoka A la carte -ravintoloihin. (Sysmän kunta 2013; Heinola-resort 2013.)

3 OMATOIMIMATKAILIJA MELONTAREITILLÄ

Tämä luku käsittelee sitä, kuinka omatoimimatkailijat käyttäytyvät ja minkälaisin palveluin heidän tarpeisiinsa tulisi varautua. Luvussa käydään läpi, mitä on opastuksen rooli sekä kuinka opastus- ja viitoitusjärjestelmä voi kannustaa matkailijaa käyttämään reitillä vastuullisesti.

3.1 Omatoiminen matkailija

Omatoiminen matkailu korostuu etenkin luontomatkailussa. Kansainvälisen tutkimuksen mukaan lähikohteiden suosio on noussut siitä syystä, että lomamatkojen pituus on lyhentynyt. Samalla lomamatkoja tehdään useammin kuin aikaisemmin. Matkailijoilla on tapana liikkua itsenäisesti sekä heidän arvostus luonnonympäristöä ja paikalliskulttuuria kohtaan on lisääntynyt.

(Metsäntutkimuslaitos 2009.)

Omatoimimatkailijalle on tyypillistä muuttaa suunnitelmia tuntemusten mukaan, mikä tekee yksittäisten matkailijoiden liikkeiden ennustamisesta vaikeaa. Tarve palveluille voi tulla matkailijalle nopeasti, mikä matkailuyrittäjien tulisi huomioida omassa toiminnassaan. Omatoimimatkailijalle on tyypillistä etsiä tietoa internetistä, kuten Sanna Kortelainen, Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy:n toimitusjohtaja, kommentoi:

”Matkat suunnitellaan ja yhä useammin hankitaan netissä. Jotta asiakas ostaa, on tärkeää, että tiedot ovat ajan tasalla ja että palveluista kerrotaan myös visuaalisesti innostavasti. Palveluihin tutustutaan ilman matkatoimiston apua, jolloin kyselyt kuormittavat suoraan palveluntarjoajaa.”

(Kellokumpu 2013)

Omatoimimatkailijoita on erilaisia ja heillä on tiettyjä ominaispiirteitä, jotka on hyvä tunnistaa. Rovaniemellä vierailevat omatoimimatkailijat on jaoteltu viiteen eri matkailijatyyppeihin. Viisi eri matkailijatyyppeä ovat löytöretkeilijä, hiljentyjä, ohikulkija, napapiirin sankari ja pyhiinvaeltaja. Löytöretkeilijälle ominaista on autenttisen kulttuurin ja arkisten asioiden kokeminen paikalliseen tapaan. Hiljentyjä pyrkii löytämään rauhaa ja mahdollisuutta hiljentymiseen, joka tekee hänestä potentiaalisen ehdokkaan hyvinvointimatkailulle. Ohikulkijalle vierailu Rovanie-

mellä on osa suurempaa kokonaisuutta. Ohikulkijalla on halu spontaaniin toimintaan. Jos toimintaa ei ole, voi ohikulkija sortua näpertelyyn hotellihuoneessa. Napapiirin sankari on tullut jonkun muun valmistelemalle matkalle. Ongelmaksi voi koitua tekemisen puute aktiviteettien väliin jäävänä aikana, sekä ”valmis pöytä” -asenne. Napapiirin sankari voi osoittautua ongelmalliseksi matkailijaksi palvelun tarjoajalle, jos suunnitelmiin tulee muutoksia. Pyhiinvaeltaja on tullut kohteeseen suurin odotuksin tietyn asian vuoksi, kuten revontulien, ja pettyy mikäli ennakko-odotukset eivät täyty. (Kauppinen 2013.)

Outdoors Finland Etelä -hankkeen teettämän kyselyn pohjalta (2011) melontamatkailijat löysivät melontareittien tiedot internetistä joko melontakeskustelujen tai Googlen avulla. Huomion arvoinen seikka pyöräilijöihin ja vaeltajiin verrattuna on, että vaeltajat ja pyöräilijät löysivät reittitietonsa ylläpidetyiltä sivustoilta, kun melojat käyttivät epävirallisia lähteitä. Kehitysehdotuksissa matkailijat olivat melonnan osalta toivoneet helppokäyttöisyyttä, sähköisiä karttapalveluita, tarkempia kuvauksia kausivaihteluista (veden korkeus) sekä mahdollisuuksista telttapaikoihin sekä autiotupiin. GPS-laitteen ja älypuhelin hyödyntämistä retkeilyssä kommentoitiin seuraavasti:

- En omista laitetta
- Tuntee reitit, ei tarvetta
- Teknisesti hankalia
- Älypuhelimissa huono akun kesto
- Paperinen kartta riittää
- Opasteita paikan päällä
- Kalliita, ei tarvetta

(Outdoors Finland Etelä 2011.)

3.2 Palvelukokonaisuus

Palvelukokonaisuuden hahmottaminen helpottuu, kun mietitään, mistä matkailukokemus perustuu. Cohenin mukaan matkailukokemus muodostuu henkilökohtaisesti koetusta tapahtumasta kolmessa eri vaiheessa: tapahtumaa ennen, tapahtuman aikana ja tapahtuman jälkeen (Cohen 2000, 216).

Palveluita matkailijalle on lähdeävä tarkastelemaan jo tuotteen tarkasteluvaiheesta, jolloin matkustaja ei ole vielä tehnyt lopullista ostopäätöstä. Ennakkoon saadun materiaalin pohjalta matkailija tekee päätöksen ja mahdolliset matkavalmistelut. Paikanpäälle saapuessa konkretisoituu ennakkomateriaalin paikkansa-pitävyys. (Karttunen 2013, 27-28.)

Ennakomateriaalin tulee olla saatavilla painetussa ja digitaalisessa muodossa. Painetun materiaalin tulee olla vesiretkeilyyn sopivaa materiaalia ja kestää eri sääolosuhteita. Materiaali tulee valmistaa luonnonmateriaalista, joka vedessä tai maassa ollessaan hajoaa ajan myötä. Painetussa materiaalissa tulee olla taukopaikkojen ja rastien koordinaatit, joita voidaan käyttää GPS-laitteissa ja eri sovelluksissa. Digitaalisessa muodossa tiedon tulee olla tarjolla internetissä, josta on mahdollista ladata tiedostoja esimerkiksi GPS-laitteeseen tai älypuhelimeen. Ladattavat tiedostot voivat olla muun muassa tuotekortteja, karttapohjia tai reittijälkiä, jota pitkin kulkea. Vesille lähtevällä asiakkaalle pitää lisäksi antaa mukaan turvallisuusohje, jonka mukaan tulee toimia tapaturman sattuessa. (Karttunen 2013)

Melontaretken suunnittelun osalta matkailijan kannalta on olennaista tietää, mitä palveluita reitillä on tarjolla. Karttusen (2013) mukaan asiakkaan ohjeiden tulee sisältää tiedot:

- reitin kulku ja rastipaikoista, sekä huolto- ja taukopaikoista
- suojelualueista ja vesiliikenneväylistä
- reitin ulkopuolisista kohteista, aktiviteeteista ja nähtävyyksistä
- kuljetus-, majoitus- ja ruokailupalveluja tarjoavista yrityksistä yhteystietoineen ja
- turvaohjeista.

Tapahtuman jälkeisiä toimenpiteitä palvelun tarjoajan näkökulmasta ovat palautteen kerääminen ja jälkimarkkinointi. Matkailijan osalta olennainen osa viimeistä palvelukokonaisuutta on palautteen antamisen ja jälkimarkkinoinnin lisäksi melontapaikalta poistuminen. (Karttunen 2013.)

3.3 Melontareitti oppaana

Fyysinen ympäristö, niin rakennettu kuin ympäröivä luonto, lähettää viestejä, joihin matkailija reagoi vaistomaisesti. Yksittäisen henkilön käyttäytymiseen ympäristö voi vaikuttaa kahdella tavalla ympäristöpsykologien tutkimusten mukaan. Käyttäytyminen miellyttävässä ympäristössä on niin sanotusti *lähestyvää käyttäytymistä* (approach behaviour) ja epämiellyttävässä *välttelevää käyttäytymistä* (avoidance behaviour). Henkilö, joka viihtyy ympäristössä, käyttää todennäköisemmin enemmän rahaa, suosittelee kokemustaan muille ja mahdollisesti myös palaa kohteeseen uudemman kerran. Jos henkilö kokee ympäristön epämiellyttäväksi, on tyypillistä, ettei hän käytä tarjolla olevia palveluita. Äärimmäisessä tapauksessa *välttelevä käyttäytyminen* voi ilmetä vihamielisenä palvelun tarjoajaa ja ympäristöä kohtaan. Tutkimus osoittaa, että ympäristöllä voidaan vaikuttaa myös sosiaaliseen vuorovaikutukseen. Parhaimmillaan fyysinen ympäristö on silloin, kun se viestii kuluttajalle kuinka heidän tulisi käyttäytyä. (Bowie & Buttle 2011, 284-286)

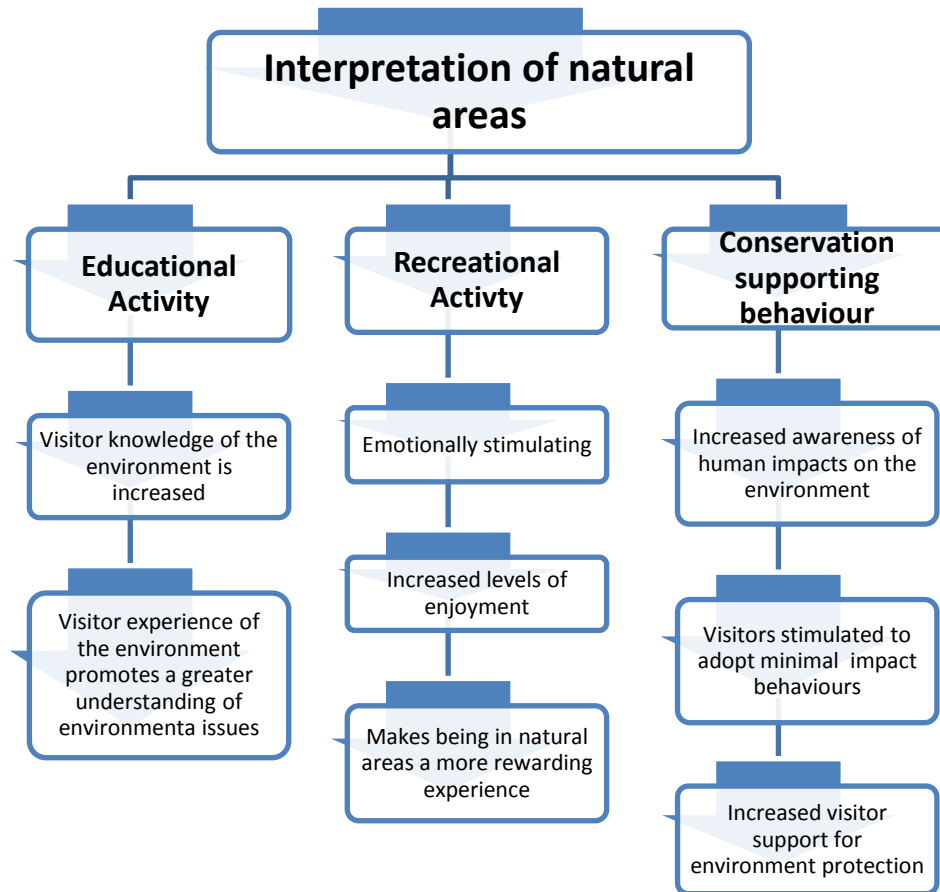
Opastuksen tehtävä on toimia tulkkina matkakohteen ja matkailijan välillä. Laadukas tulkinta on enemmän kuin pelkkää fakta-tietoa. Laadukkaassa opastuksessa matkakohde liitetään kohteen ominaispiirteisiin. Ominaisuuspiirteitä voivat olla muun muassa luonto, kulttuuri ja historia. Tulkinta herättää parhaimmillaan tietoisuutta vastuullisesta käyttäytymisestä matkakohteen ominaispiirteitä kunnioittaen. (Rabotić 2010.)



Kuvio 4. Laadukkaasti opastuksen syy ja seuraus -suhde

Kuvio 4 (ks. kuvio 4) osoittaa kuinka opastus voi johtaa matkailijassa haluun suojella kohdetta vaiheittain:

1. Opastus luo matkailijan ja kohteen välisen ymmärryksen.
2. Ymmärtämällä kohteen toiminnan voit arvostaa kohdetta.
3. Suojeluhalu herää kohteen arvostuksen myötä.



Kuvio 5. Opastuksen vaikutukset (Newsome ja muut. 2005.)

Kuvio 5 (ks. kuvio 5) osoittaa tarkemmin, kuinka erilaisella opastuksella on vaikutuksia matkailijan luontosuhteeseen. Opetuksellinen toiminta lisää tietoa luonnosta jolloin vierailu kohteessa toimii luontotietämyksen kehittäjänä. Elämyksellinen toiminta stimuloi tunteita jotka herättävät nautintoja. Lopputuloksena elämyksellisyys edesauttaa matkailijan positiivisen luontokokemuksen syntyä. Korostamalla käyttäytymisen vaikutuksia luonnonsuojeluun pystytään lisäämään tietoutta matkustamisen vaikutuksista ympäristöön. Matkailijan tiedostaessa vaikutuksensa luontoon, voi Kuvion 5 mukaan olettaa, että matkailija pyrkii vähentämään negatiivisia vaikutuksia luontoon. Lopulta tuloksena on matkailijoiden lisääntynyt tuen määrä luonnonsuojelua kohtaan.

3.4 Melontareitti viestijänä

Melontareitillä melojan toimintaa ohjaa rakennettu ympäristö: taukopaikat, laiturit sekä opastus- ja viitoitusjärjestelmä. Rakennettu ympäristö tulee suunnitella maisemaan sopiviksi ja mielellään paikalliseen kulttuuriin tyypillisellä tavalla. Symboleissa, joita melontareitillä käytetään, tulee noudattaa Suomen

Standardoimisliiton standardia SFS 4424 ulkoilun ja liikunnan merkit. Käyttämällä yleisesti tunnettuja symboleja vähennetään väärinymmärrysten todennäköisyyttä. (Karttunen 2013, 25.)



Kuva 1. Esimerkki opastaulusta, joka näkyy rannalta ja vedestä (Karttunen 2013)

Reitillä matkailijalle tietoa antavat opastustaulut, opastusmerkit ja reittimerkit. Tietoa kulttuurista, historiasta, floorasta ja faunasta saa opastauluista (ks. kuva 3). Opastusmerkit viestivät symbolien, kulkusuuntanuolien, kohteen nimien ja etäisyyksien muodossa (ks. kuva 4). Reittimerkeistä tietää symbolin, värikoodin, rastinumeron tai reitin nimen muodossa, missä päin reittiä kulkee (ks. kuva 5). Reittimerkit on hyvä olla merkittynä myös kartassa. Jos matkailija eksyy, voi rastinumeron sijainnin etsiä kartalta. (Karttunen 2013.)



Kuva 2. Esimerkki opastusmerkistä (Karttunen 2013)

Matkailijoiden aktivoiminen ja tiedottaminen on tärkeää melontareitillä myös ylläpidon ja huollon näkökulmasta. Radan kuntoa voidaan seurata melontareitin kiertäneiden asiakkaiden palautteen perusteella, minkä takia opasteiden tulee reitillä motivoida palautteen antamiseen. (Karttunen 2013, 29-30.)



Kuva 3. Esimerkki reittimerkistä, jonka luona ei rantauduta (Karttunen 2013)

Tiedottamisella on tärkeä rooli radan siisteyden kannalta. Taukopaikoilla tulee olla muistutuksia (ks. kuvio 6) matkailijalle, kuinka käyttäytyä ja pyytää pitämään paikat siistinä. Melojaa voi myös muistuttaa ottamaan omat roskansa mukaan, antamalla heille roskapussin melontareitille. Roskapussi tulee palauttaa melontareitin lopetuspaikalle. (Karttunen 2013, 29-30.)

HUOLTOPAIKAN SÄÄNNÖT JA OHJEET

- pidä alue ja paikat siistinä
- polta palavat roskat nuoriossa ja kuljeta muut roskat mukana lähimpään jätteiden keräilyasteeseen
- älä heitä roskia luontoon
- huomioi tulen teossa palovaroitukset
- pidä mahdollisimman pientä nuotiota
- polttaessasi nuotiota pidä sammutusvettä tulipaikan lähellä
- käytä vain tulipaikalle varattuja polttopuita, älä ota niitä luonnosta
- älä revi sytykkeitä luonnossa kasvavista puista
- käyttäessäsi huoltoaikan välineitä esim. kirvestä palauta ne käytön jälkeen takaisin paikoilleen
- jos pystytät teltan, käytä siihen varattua aluetta
- huomioi muut liikkujat, tee tilaa jos olet jo paikalla
- poistuessasi tee sytykepuut valmiiksi ja jätä alue siistiksi seuraavalle
- kunnioita luontoa ja
- ilmoita alueen huoltajalle epäkohdista

Ole vastuullinen ja pidä alue hyvässä kunnossa!

Kuvio 6. Esimerkki huoltoaikan ohjeista ja säännöistä (Karttunen 2013)

4 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN

Luku käsittelee toiminnallisessa opinnäytetyössäni käytettyjä toimintatapoja ja selkeyttää myös opinnäytetyöprosessin eri vaiheita.

4.1 Havainnointi aineistonkeruumenetelmänä

Ympäristön hahmottaminen ja siihen reagoiminen kokemusten ja näkemän perusteella on havainnointia. Aiemmin koetut havainnot vaikuttavat uusiin havaintoihin siinä mielessä, että poikkeavat tapahtumat kiinnittävät havainnoijan huomion. Havainnointi on laadullinen tutkimusmenetelmä, jossa pyritään tarkkailemaan aineistoa tietystä näkökulmasta. Laadullinen analyysi muodostuu Alasuutarin mukaan kahdesta vaiheesta *havaintojen pelkistämisestä* ja *arvoituksen ratkaisemisesta* (1999, 38-43). Havaintojen pelkistäminen voidaan jakaa kahteen osaan. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan aineistoa tietystä teoreettisesta näkökulmasta dokumentoimalla havaintoja ja toisessa osassa karsitaan havaintojen määrää yhdistämällä niitä. Laadullisen analyysin toisessa vaiheessa, eli arvoituksen ratkaisemisessa, analysoidaan ja tulkitaan havaintomateriaali, jonka jälkeen voidaan raportoida saadut tulokset. (Grönfors 2010; Alasuutari 1999, 38-85.)

Havainnoinnin dokumentointiin käytin muistiinpanovälineinä paperia ja kynää sekä GPS-paikantimen toiminnoista kameraa ja reittipisteiden merkintää. Sen lisäksi että kuljetusta reitistä tallentui GPS-tallentimeen reittijälki, tallentui myös otetuista kuvista automaattisesti GPS-koordinaatit tallentimeen. Käynnistäessä virran GPS-laitteeseen, alkoi laite tallentaa jälkeä automaattisesti. Melonnan aikana turvauduin pääasiassa GPS-paikantimen toimintoihin. Kuvia reitiltä kertyi yhteensä noin 330 ja reittipistemerkeitä noin 30. Paperisia muistiinpanoja vältin meloessa, etteivät muistiinpanot pääsisi tuhoutumaan kastuessaan. Dokumentoinnin tukena käytin myös perinteisempää kompassia ja Outdoors Finlandin Tainionvirran karttapohjaa.

4.2 Opinnäytetyön vaiheet

Konkreettisesti opinnäytetyöprosessini (Kuvio 7) alkoi Outdoors Finlandin järjestämällä Vaellus-, pyöräily- ja melontareittien suunnittelu ja toteuttaminen matkai-

lun näkökulmasta -koulutuksella. Koulutuksessa perehdyttiin erityisesti asiakkaan tarpeiden ymmärtämiseen matkailullisesta näkökulmasta. Koulutus jatkui käytännön harjoitteilla Kammiovuoren retkeilyalueella. Koulutuksen jälkeen tapasin ensimmäisen kerran Hartolan ja Sysmän kunnan edustajia Lahden kokouksessa. Hartolan kokouksessa kävin esittelemässä opinnäytetyön aiheen ja Outdoors Finland Etelä -hankkeen sisältöä Hartolan ja Sysmän kuntien tahoille.



Kuvio 7. Opinnäytetyöprosessin eteneminen

Ennen maastokäyntejä tutustuin Kymijoen retkimelontareittisuunnitelmaan, joka oli erittäin laaja ja kattava materiaaliltaan. Erityistä huomiota kiinnitin nykytilan inventaatioon, että osaisin huomioida kuvattavista kohteista oikeat asiat. Erityistä huomiota tuli kiinnittää taukopaikkojen varustetasoon: laavut, nuotiot, laiturit, käymälät, rantautuminen, polkujen kunto, opastukset, viitoitukset ja varastot. Varustetason lisäksi tarkoitukseni oli kuvata kaikki huomiota herättävät kohteet reitiltä.

Aineiston keruu Tainionvirran ympäristössä tapahtui kahtena eri maastokäyntinä. Ennen molempia maastokäyntejä olin merkinnyt GPS-tallentimeen taukopaikat joilla tulisi pysähtyä. GPS-laitetta käyttäessä pidempiä ajanjaksoja yhtäjaksoisesti, tulee huomioida laitteen akun kesto. Varasin molemmille maastokäynneille ylimääräisiä akkuja estääkseni GPS-laitteen virran loppumisen. Ensimmäisellä maastokäynnillä jouduin turvautumaan vaihtoakkuihin ja toisella maastokäynnillä laitteen virta loppui heti inventoinnin loputtua. Huomioitavaa ensimmäisellä maastokäynnillä oli, että vara-akut kuuluivat alkuperäistä akkua nopeammin. Toisen maastokäynnin aikana navigointitoiminto kulutti akun virran loppuun lyhyemmässä ajassa kuin ensimmäisellä maastokäynnillä.

Ensimmäinen maastokäynti oli Tainionvirran melontareitin melominen. Meloin reitin läpi ystäväni kanssa avokanootilla siitä syystä, että myös tuotepaketti tullaan suunnittelemaan melontaan avokanootilla. Ensimmäinen melontapäivä alkoi klo 18:00 ja loppui klo 23:00. Toisena päivänä pääsimme vesille klo 09:00 ja lopetimme klo 18:00. Meloessa Tainionvirtaa pitkin, pyrimme ystäväni kanssa huomioidaan kaikki mahdolliset taukopaikat, viitoitusta tarvitsevat paikat ja muut huomiota herättävät kohteet.

Toisella maastokäynnillä kiersin melontareitin kaukaisemmat taukopaikat autolla teitä pitkin. Tähän ratkaisuun päädyin siitä syystä, että ajallisesti kauimpien taukopaikkojen kiertämiseen kului huomattavasti vähemmän aikaa autolla kuin kanootilla olisi kestänyt. Etukäteen merkityt reittipisteet GPS-laitteessa auttoivat navigoimaan taukopaikoille. Lähdin Lahdesta autolla klo 07:00 kohti Hartolaa ja inventointi päättyi klo 16:00 Sysmän leirintäalueelle. Autolla kiertäessä käytin muistiinpanovälineinä lähinnä kynää ja paperia, sillä se oli huomattavasti nopeampaa kuin GPS-laitteen käyttäminen. Kohteet merkitsin GPS-laitteella numeroin siinä järjestyksessä kuin niille saavuin. Paperille tein muistiinpanot käyttäen samoja GPS:n numeroita jokaisessa kohteessa. Pystyäkseeni tarkistamaan numeroinnin täsmällisyyden jälkikäteen, päätin tallentaa reittijäljen GPS-tallentimeen koko toisen maastokäynnin ajan.

Maastokäyntien jälkeen alkoi materiaalin purku ja analysointi. GPS-laitteen tiedot ladattiin Garmin Basecamp -ohjelmaan. Garmin Basecamp mahdollisti reittijäljen, valokuvien ja reittipisteiden sijainnin tarkastelun digitaaliselta kartalta. Reittijäl-

jestä poistin ylimääräiset melontareitin ylimääräiset koukerot jotta reitin pituudesta ja kohteiden etäisyyksistä saisi mahdollisimman realistisen kuvan. Osa kuvista oli hiukan epätarkkoja, mutta onnekseni olin ottanut useampia kuvia joka tilanteesta. Reittipisteiden sisältöön merkatut avainsanat muistuttivat tärkeimmistä huomioista reitillä. Materiaalin analysoinnin tuloksista syntyi kolme eri tuotosta toimeksiantajalle.

5 TAINIONVIRRRAN MELONTAREITIN KEHITTÄMINEN

Tämä luku käsittelee opinnäytetyön tuotoksia ja tuloksia. Pääroolissa on Tainionvirran melontareitin kehittäminen omatoimimatkailijalle sopivaksi. Pyrin käsittelemään saamaani materiaalia omatoimisen matkailijan näkökulmasta. Näkökulman voisi verrannollistaa soft-adventure -matkailijaan, sillä Tainionvirran melontareitin profiili on soft-adventure -matkailijalle sopiva. Käytännössä se tarkoittaa melontareitin suunnittelua kokemattoman luontomatkailijan tarpeet huomioiden, esimerkiksi lyhyempien melontaetappien muodossa. Kokeneemmalle melojalle tämä luo mahdollisuuden muokata melontareitistään itselleen sopivan valitsemalla haluamansa taukopaikat.

5.1 Nykytilan inventointi

Inventoinnin yksityiskohtainen raportti ja kehittämissuositukset on liitteenä (Ks. liite 1). Raportissa käsitellään melontareitin rakennetta Tainionvirran virtauksen suunnan mukaisesti Hartolasta Sysmään. Liitettä voidaan tarvittaessa käyttää omiana raporttina Tainionvirran kehittämisessä. Kaikki liitteessä 1 olevat kuvat olen itse ottanut maastokäyntien aikana ja muokannut jälkikäteen raporttiin sopivaksi. Kuvaukset tuotin keräämäni materiaalin avulla ja kohteiden etäisyydet tarkastelemalla Garmin Basecamp -ohjelmalla reittijäljen tietoja. Palveluyrityksiä kartoittaessa käytin apunani Tainionvirrasta luotuja karttapohjia, sekä internetiä. Liitteen 1 rakenne:

- Kansilehti kertoo lyhyen kuvauksen tuotoksesta.
- Tuotoksen ensimmäisellä sivulla löytyy melontaetappien pituudet ja kartta melotusta reitistä. Tuotoksessa melontareitti on jaettu kahdeksaan melontaetappiin, jonka avulla on helpompi hahmottaa reitin etenemistä ja kohteiden sijaintia. Kartassa on nähtävissä pienillä numeroilla etappien aloituskohdat.
- Ennen etappien tarkempaa kuvausta on mainittuna reitillä olevia kohteita kolmessa kategoriassa: varuste- ja välinevuokraus, kantotaipaleet kantomatkoineen sekä palveluyritykset. Jokainen melontaetapin kuvaus on merkitty numerolla, joka osoittaa etapin sijainnin tuotoksen ensimmäisellä sivulla.

- Etappien kuvauksen alussa on lyhyt selostus reitistä. Alleviivatut kohteet selostuksessa on reitin varrella sijaitsevia kohteita, joista on tarkempi kuvaus selostuksen jälkeen otsikoittain. Alleviivatuista kohteista esitetään kohteen varustetasot, sekä huomioitavat asiat. Selostukseen ja taukopaikkoihin liittyviin kuviin viitataan kuvien nimillä. Helpottaakaseni kuvien tarkastelua olen merkinnyt sinisellä värillä selostusta selkeyttävät kohteet tai etenemisväylän. Jokaisen kuvauksen lopussa on laatikko, jossa kerrotaan olennaisimmat kehityskohteet etapilla.
- Liitteen viimeisellä sivulla on taulukko josta pystyy tarkastelemaan seuraavia asioista: viereisten kohteiden etäisyyksiä toisiinsa, kohteen etäisyyttä aloituspaikkaan, kohteen sopivuus aloitus- tai lopetuspaikaksi, olennaisia taukopaikan varusteluita sekä kohteen GPS-koordinaatteja. Kaikkia reitin varrella olevia kohteita ei ole merkitty taulukkoon. Jos kohdetta ei ole taulukossa, ovat sen GPS-koordinaatit mainittu etappien kuvauksessa.

Tainionvirran melontareitti kulkee järviä ja jokia pitkin. Melontareitillä on mahdollista kokea ”valkoisen veden”-kokemuksia. Vaativin koski voi herättää pelonsekaisia tunteita kokemattomassa melojassa, mutta vähäinen melontakokemus ei ole este melontareitille lähdettäessä. Suunnistustaitoja vaaditaan järviosuuksilla, kun taas suojaisilla jokiosuuksilla saa keskittyä maisemiin sekä melontaan. Reitillä ei ole yhteistä opastusjärjestelmää.

Taukopaikkoja melontareitillä on tällä hetkellä sopivin etäisyyksin. Palveluvarustus taukopaikoilla vaihtelee paljon. Liitteen 1 lopussa olevasta taulukosta on huomattavissa, että palveluvarustuksessa on pidempiä välejä esimerkiksi käymälöiden muodossa. Pisimmillään välit venähtävät noin 14,5 kilometrin mittaisiksi Gasthaus Campingin ja Haavistonniemen välillä, olettaen, että Gasthaus Camping tarjoaa ohikulkeville melojille kyseistä palvelua. Haavistonniemeltä jatkettaessa kohti Rouvasaarta käymälöiden väli on reilu 13 kilometriä. Mahdollisuus tulentekoon löytyy hiukan paremmin, mutta tuliturvallisuudessa on parantamista käytännössä lähes jokaisella paikalla. Teltalla yöpyminen onnistuu leirintäalueilla, mutta muuten melontareitillä yöpyminen tehdään pitkälti jokamiehen oikeuksien rajoissa. Laavuista ainoastaan Joutsjärven laavulla on mahdollista levittää makuualusta laavun puulattialle suojaan ja yöpyä sateelta suojassa ilman telttaa. Tosin, Joutsjär-

ven laavu poikkeaa neljä kilometriä melontareitiltä sivuun. Juomaveden saanti ilman veden keittämistä onnistui ainoastaan leirintäalueilla. Vettä pitää varata mukaan Gasthaus Campingista aina Krouvin Campingiin asti. Etäisyyttä leirintäalueiden välille tulee meloen noin kaksikymmentä kilometriä. Juomavesi on mahdollista kuljettaa kanootin mukana, kunhan siihen varautuu.

5.2 Melontatuotteet

Tainionvirran melontareitti on suhteellisen helppo melontareitti, minkä takia tämä tulee myös huomioida melontareitin suunnittelussa. Varustevuokrauksen tulee olla helposti saatavissa. Varustetason, opasteiden ja ennakkomateriaalin tulee palvella aloittelevan melojan tarpeita. Kanootin pitää olla tukeva, kartan ja turvallisuusohjeiden ajantasalla sekä opasteiden sijoiteltuna taukopaikolle ja rannoille näkyvästi.

Melontatuotteen kokonaisuutta mietittäessä on huomioita etteivät mobiilisovellus ja reitin opasteet poissulje toisiaan. Poissulkemisella tarkoitan, että saman materiaalin jakamista sekä opasteissa että mobiilisovelluksessa on turhaa. Varustevuokraajan tulee antaa olennainen tieto kartan ja turvallisuusohjeen muodossa joka tapauksessa. Olennainen tieto tulee reitillä olla kaikille tarjolla melontareitin opasteissa, myös niille, joilla ei ole älypuhelinta. Opasteiden ja mobiilisovelluksen tulee tukea toisiaan. Mobiilisovelluksen tulee tukea reitin kokonaisuutta tarjoamalla ajankohtaista ja syventävää tietoa. Syventävän tiedon jakaminen mobiilisovelluksella vähentäisi tarvetta suurille opastauluille. Ajankohtaisen tiedon välittämiseen mobiilisovellus toimii hyvin. Polttopuutilanne taukopaikoilla ja säätiedot voivat olla esimerkkejä ajankohtaisesta tiedosta. Lisäksi palautteen kerääminen olisi vaivatonta mobiilisovelluksella.

Älypuhelimia käytettäessä tulee huomioida akun käyttöaika. Mobiilisovelluksen jatkuva internetyhteys sekä paikkatietojen kerääminen voi lyhentää puhelimen akun keston vain muutamaan tuntiin. Kun paikkatietoja kerätään älypuhelimella jatkuvasti, tulee melontatuotteiden olla lyhyitä. Sovelluksen kannalta on olennaista miettiä etukäteisestä reittitietojen latausmahdollisuudesta. Omiin kokemuksiini perustuen mobiilisovelluksen tiedoston koko voi vähentää halukkuutta sovelluksen lataamiseen, jos tallennuskapasiteetti älypuhelimessa on rajallinen.

Melontatuotteissa tulee huomioida, että 7-10 kilometriä on ehdoton maksimi päivämatkan pituudelle (Outdoors Finland Etelä, 2011). Tarjoamalla lyhyen yhden päivän tuotteen (ks. liite 3.) huomioitaisiin myös Kauppisen (2013) määrittelemälle Rovaniemen ohikulkijavieraalle spontaania tekemistä.

5.3 Investoinnin ja voimavarojen kohdistaminen

Melontareitin yksityiskohtaisempi kehitysselvitys on osana Tainionvirran nykytila-inventointia (ks. liite 1). Inventoinnin lisäksi Tainionvirran hankkeen tarve on esitelty liitteessä 2. Kuten Räsänen (2011) sanoo, melontareittiä tulee markkinoida vuosittain. Hyvä keino on järjestää vuosittain kaksipäiväinen melontatapahtuma Tainionvirralla. Tapahtuma yhdistää kuntien ja melontareitin sidosryhmiä. Konkreettisia vähimmäisinvestointikohteita reitin kokonaisuuden kannalta:

- 1-2 kpl käymälöitä välille Gasthaus Camping – Haavistonniemi
- 1-2kpl käymälöitä välille Haavistonniemi – Rouvasaari
- 1 kpl yöpymiseen sopivia laavuja melontareitin varrelle

Reitin varrella on paljon kohteita joita tulisi kehittää. Liitteessä 1 olevien olennaisten kehityskohteiden (melontaetappien lopussa olevat laatikot) pohjalta tein toimepidesuunnitelman (ks. Liite 5). Toimepidesuunnitelma on esimerkkinä kuinka kohdistaa voimavaroja, mitä tulee tehdä ja kuka on vastuussa alueista.

Tiedottamalla melojia palautteen tärkeydestä, aktivoidaan heidät melontareitin ylläpitäjiksi. Palautetta voidaan samalla käyttää jälkimarkkinointiin ja kävijäseurantaan, kuten Karttunen (2013) ohjeistaa. Palautteen avulla voidaan päivittää reitin viimeisin kunto ja levittää sitä ennakkomateriaalia jakaville. Puutteelliseen palveluvarustukseen taukopaikoilla voi varautua, mikäli siitä on tiedotettu etukäteen.

Tarkasteltaessa melontareitin kokonaisprofiilia on huomioitava rantautumispaikkojen palveluvarustus. Osakaskuntien kiinnostusta lähteä melontareitin kehittämiseen mukaan on tiedusteltava. Melontareitin virallisilla taukopaikoilla tulee olla opastaulu, joka näkyy selkeästi vesille. Jos taukopaikka toimii myös toiselle aktiviteetille taukopaikkana, kuten vaeltajille, tulee opaskyltin sijainti huomioida niin,

että se huomioi molemmat käyttäjäryhmät. Jokaisella taukopaikalle ei tarvitse olla mahdollisuutta tulen tekemiseen, mutta tietyin välein siihen tulee olla mahdollisuus. Taukopaikkojen tarve ympärivuotiselle käytölle on tarkastettava.

Telttailu tapahtuu tällä hetkellä ainoastaan jokamiehen oikeuksien nojalla, mikä voi johtaa ongelmiin paikallisen väestön kanssa. Telttailuun suunniteltu taukopaikka, tai nukkumiseen tarkoitettu laavu pienentäisi ongelmien todennäköisyyttä paikallisen väestön kanssa.

Mikäli taukopaikan palveluvarustukseen kuuluu polttopuut, tulee puiden olla isoja tukkeja, ettei niitä sellaisenaan saa vietyä mukanaan. Matkailijalle tarjotaan mahdollisuus pieniä puut varustuksella, joka on kiinteänä taukopaikalla. Kiinteän varustus tulee suunnitella niin, ettei matkailija voi niitä viedä mukanaan. Vaihtoehtoisesti polttopuiden pilkonnassa voisi käyttää jäljitelmiä historiallisista välineistä, jolloin elämyksellisyys korostuu toiminnassa menneen ajan muodossa.

Viitoituksen hyvänä puolena on, että se on koko ajan paikalla, matkailijan saapumisajankohdasta riippumatta. Tästä syystä viitoituksessa ja opastuksessa tulee huomioida mahdollinen ympärivuotinen käyttö. Talvikäytössä olevien opasteiden väritystä tulee pohtia, jotta ne eivät katoa pimeään ja lumen tullen. Lisäksi toimintaympäristö tulee rakentaa paikallinen kulttuuri ja luonto huomioiden. Opasteiden valmistusmateriaali vaikuttaa huollon tarpeeseen. Puuopasteet on uusittava useammin, minkä takia huoltoväli on tällöin tiheämpi. Pidemmän aikavälin suunnitella tehdessä on huomioitava myös viitoitusten elinikä.

Opastauluissa tulee olla omatoimisille löytöretkeilijöille (Kauppinen 2013) tietoa, joka on liitetty luonnollisiin, historiallisiin tai kulttuurisiin arvoihin. Informaatiota pitää olla myös ulkomaisille asiakkaille, tai ainakin niin, että on valmius vaihtaa opastetaulujen informaatio-osuus vaivattomasti.

Jokiosuudella suunnistamistaitojen tarpeellisuus on vähäistä, minkä takia voi keskittyä maisemiin ja melomiseen. Sijoittamalla kohteiden nimiä melontareitille, melontakokemus muuttuu. Elämyksellisyys reitillä korostuu, kun tietää esimerkiksi ylittävänsä Hartolan ja Sysmän kunnan rajan. Järviosuuksilla tulee olla maamerkkejä tai kylttejä, joiden avulla suunnistus sujuu helpommin. Jatkuva kartan tarkistaminen voi olla kokemattomalle melojalle stressaava kokemus.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyön päätavoitteena oli osoittaa tarpeellisuus Tainionvirran hankesuunnitelmalle. Huomioiden aktiviteettimatkailijoiden tärkeimmät kriteerit MEK:n (2010b) ja Tainionvirran nykytilan inventointi ja kehitysehdotusten mukaan (ks. liite 1), tarve hankesuunnitelmalle on todellinen, jonka myös toimeksiantaja palaute (ks. Liite 4) antoi ymmärtää.

Hartolan ja Sysmän yhteinen hanke, Yhteen hiileen, osoittaa kuntien halukkuutta kehittää toimintaa yhdessä. Melontareitin kunnostaminen takaisi Hartolan ja Sysmän kunnalle paremmet edellytykset virkistystoimintaan. Alueen matkailuyrittäjille se loisi mahdollisuuksia monipuolisemmille melontatuotteille.

Lähtökohtana oli osoittaa kehittämistä vaativat kohdat Tainionvirralla inventoinnin avulla, ja se toteutui. Inventointi mahdollistaa yksityiskohtaisemman tiedon lisäämisen monikanavajulkaisuihin. Tainionvirrasta tietoa löytyy kohtalaisen hyvin Outdoors Finlandin ja kuntien internet-sivuilta. Perustietoja tulee levittää muhin portaaleihin. Palvelua tulee pyrkiä parantamaan ajankohtaisemmalla tiedolla, sekä välinevuokrauksen näkyvyydellä internetissä.

Ongelma paikallisen väestön kanssa on johtunut Tainionvirran melontareitin puuttellisesta viitoitusjärjestelmästä. Puuttellisuuteen voidaan vaikuttaa huolto- ja ylläpito toimenpiteillä. Toimiva viivoitusjärjestelmä ohjaa myös kokemattoman matkailijan oikealle reitille. Parhaimmillaan reitti kannustaa matkailijaa huomioimaan muut reitin käyttäjät, paikallisen väestön sekä matkailijan vaikutuksensa luontoon.

Opinnäytetyön jälkeen luonnollinen siirtymä Tainionvirran kannalta on hankesuunnitelman eteenpäin vieminen. Omatoimisten melontapalveluiden kehittäminen esimerkiksi GPS-laitteiden vuokraamisella tukisi Tainionvirran melontatuotetta. Melontareitin veden korkeuden vaihtelun vaikutukset tulee selvittää reitin melottavuuteen. Tainionvirran kehittämisen jatkoksi tulisi Tainionvirran koskiosuudet tarkistaa koskiluokittelijan kanssa, jotta koskista saadaan vertailukelpoista tietoa kansainvälisellä koskiluokituksella.

6.1 Prosessin arviointi

Opinnäytetyöprosessini alkoi vuoden 2013 alussa, kun kuulin Outdoors Finland Etelä -hankkeen tarvitsevan opinnäytetyön tekijöitä. Alunperin tarkoitukseni oli tehdä opinnäytetyöni vaellusreitteihin liittyen, mutta keskustellessani Outdoors Finland Etelä -hankkeen Pirjo Räsäsen kanssa tuli puheeksi melontareitin kehittäminen Tainionvirralla ja minä tartuin syöttiin. Tarkoituksena oli, että yksi henkilö kartoittaa Tainionvirran läheisyydessä olevat vaellusreitit ja minä melontareitin, jolloin minä tekisin kokonaisuudesta kattavan hankesuunnitelman Tainionvirralle. Opinnäytetyö Tainionvirran vaellusreiteistä olisi tullut liitteeksi opinnäytetyötäni. Keväällä 2013 kuulin, että vaellusreittien kartoitusta ei tehdä, mikä muutti opinnäytetyöni rakennetta.

Vaihto-opintoni Norjassa käsitteli paljon reitistöjen kehittelyä, mutta Outdoors Finlandin ja Suomen Ladun järjestämä koulutus loi lopullisen tietopohjan opinnäytetyölle, jota auttoivat tapaamiset ja erillinen materiaali, jota sain Outdoors Finlandilta melontareittien kehittämiseen liittyen. Maastokäynnit olivat opettavaisia. Jos lähtisin nyt tekemään havainnointia uudestaan, olisin huolellisempi kuvien kanssa. Tiesin kuinka kuvat tulee ottaa, mutta kaikissa kohteissa toteutus ei ollut ihan toivotunlainen. Aikataulujen yhteensovittamisessa oli maastokäyntien osalta ongelmia ja sen takia maastokäynnit jäivät kesän lopulle.

Prosessi oli kokonaisuudessa erittäin ailahteleva. Intoa riitti etenkin maastokäynteillä sekä maastokäyntien materiaalin raportointiin. Kuten mainitsin, toimeksiantoni prosessin aikana muuttui, mikä loi haasteita kokonaisuuden hahmottamiseen. Kokonaisuus aiheutti ongelmia tietoperustan rajaamisessa. Tietoperustan muuttuminen vaikeutti kirjoitusprosessia. Ilman näkökulmaa on vaikea aloittaa kirjoittaminen. Lopulta opinnäytetyön rakenne hahmottui ja kirjoitusprosessi helpottui.

6.2 Ammatillisen oppimisen ja kasvun arviointi

Opettavaisinta tämän prosessin aikana oli suuren kokonaisuuden työstäminen. Lisäksi opinnäytetyö opetti konkreettisesti, että kesälomien aikana voi olla vaikea

saada kunnan työntekijöihin yhteyttä. Useampi henkilö huomautti asiasta ennen kesää. Kesän koittaessa lomat pääsivät yllättämään opinnäytetyöntekijän.

Koen vielä opinnäytetyön jälkeen reitistöjen kehittämisen mielenkiintoiseksi aiheeksi. Reittien kehittämisessä on paljon tekemistä ympäri Suomen. Opinnäytetyöni aihe on sovellettavissa muuhun matkailuun ja retkeilyyn, minkä takia uskonnosta opinnäytetyöstä olleen minulle hyötyä myös työnhaun kannalta. Aloittaessani opinnot ammattikorkeakoulussa, en voinut kuvitella itseäni yrittäjänä, mutta nyt voin. Muutos ajattelussa on tapahtunut viimeisen vuoden aikana opinnäytetyötä tehdessä. Itsevarmuus omiin kykyihin kasvoi prosessin aikana.

LÄHTEET

Alasuutari, P.1999. Laadullinen tutkimus. 3. painos. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Bowie, D. & Buttle, F. 2011. Hospitality Marketing – Principles and Practice. Second edition. Elsevier Ltd. Spain.

Cohen, E. 2000. Behaviour. Teoksessa: Jafari, J. Encyclopedia of Tourism (toim.). Routledge, Lontoo.

Grönfors, M. 2010. Havaintojen teko aineistonkeräyksen menetelmänä. Teoksessa: Aaltola, J. & Valli, R. 2010. Ikkunoita tutkimus metodeihin I – Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalla tutkijalla (toim.). WS Bookwell Oy, Juva.

Hartolan kunta 2013a. Melonta [Viitattu: 20.11.2013]. Saatavissa: <http://www.hartola.fi/malleja/1a/sivu2.asp?kieli=10&valikko=3&paavalikko=118&alavalikko=521&koko=6>

Hartolan kunta. 2013b. Kuningaskunta Hartola - Hartolan palveluopas 2013. EsaPrint Oy, Lahti.

Heinolaesort 2013. Sysmä [Viitattu 4.12.2013]. Saatavissa: www.heinolaesort.fi/matkailu/kunnat/sysma

Hemmi, J. 2005a. Matkailu, ympäristö, luonto – osa 1. Gummerus Kirjapaino Oy Jyväskylä.

Hemmi, J. 2005b. Matkailu, ympäristö, luonto – osa 2. Gummerus Kirjapaino Oy Jyväskylä.

Hovi, A. 2013. Rantoja ja vesistöjä. Teoksessa: Alanko, P., Hovi, A. (toim.) & Niinimäki, H. 2013. Hartolan arvokkaat luontokohteet ja perinnemaisemat, 22-25. Aldus Oy, Lahti.

Hudson, S. & Beedie, P. 2007. Kayaking. Teoksessa: Jennings, G. 2007. Water-Based Tourism, Sport, Leisure, and Recreation Experiences (toim.), 171-186. Butterworth-Heinemann, Elsevier.

Itä Hämeen opisto 2013. Sijainti [Viitattu: 3.12.2013]. Saatavissa:

<http://www.ihop.fi/fi/Yleist%C3%A4/Sijainti.html>

Jennings, G. 2007. Water-Based Tourism, Sport, Leisure, and Recreation Experiences. Butterworth-Heinemann, Elsevier.

Karttunen, P. 2013. Vesiretkeilyreitit – Suunnittelu ja rakentaminen.

Rakennustieto Oy, Helsinki.

Kauppinen, T. 2013. Viisi erilaista Rovaniemen kävijää. Teoksessa: Matkailun ja elämystuotannon klusteriohjelman vuosijulkaisu 2013, 8-9 [Viitattu 3.12.2013].

Saatavissa: <http://www.e-julkaisu.fi/m&e2013/>

Kellokumpu, M. 2013. Omatoimimatkailija viipyy missä viihtyy. Teoksessa:

Matkailun ja elämystuotannon klusteriohjelman vuosijulkaisu 2013, 8-9 [Viitattu].

Saatavissa: <http://www.e-julkaisu.fi/m&e2013/>

Kitkiöjoki, M. 2012. Jatkohanke [Viitattu: 3.12.2013]. Saatavissa:

http://www.sysma.fi/filelibrary/documents/hallinto/YHsuunnitelma_0810.pdf

Kuha, P. 1999. Melonnan historia [Viitattu: 20.11.2013]. Saatavissa:

<http://www.melontajasoutuliitto.fi/lajit/yleista-lajitietoa/melonnan-historia/>

Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos 2013 [Viitattu: 20.11.2013]. Saatavissa:

<http://www.matkailu.org/tutkimukset/tietoa-teemoittain/hyvinvointimatkailu>

MEK 2010a. Kansainvälinen luontomatkailututkimus [Viitattu: 19.11.2013].

Saatavissa: <http://www.mek.fi/studies/kansainvalinen-luontomatkailututkimus-2010/>

MEK 2010b. Kansainvälinen luontomatkailututkimus – Osaraportti –

Melontamatkailu [Viitattu: 19.11.2013]. Saatavissa: [http://www.mek.fi/wp-](http://www.mek.fi/wp-content/uploads/2013/04/2010-Kv-luontomatkailututkimus-Melonta.pdf)

[content/uploads/2013/04/2010-Kv-luontomatkailututkimus-Melonta.pdf](http://www.mek.fi/wp-content/uploads/2013/04/2010-Kv-luontomatkailututkimus-Melonta.pdf)

Metsähallitus 2011. Kompassit [Viitattu: 2.12.2013]. Saatavissa:

<http://www.luontoon.fi/retkeilynabc/retkeilytaidot/suunnistaminen/kompassit/Sivut/Default.aspx>

Metsähallitus 2012a. Kartta - retkeilyvälineistä tärkeimpiä [Viitattu 2.12.2013].

Saatavissa:

<http://www.luontoon.fi/retkeilynabc/retkeilytaidot/suunnistaminen/kartat/Sivut/Default.aspx>

Metsähallitus 2012b. GPS-paikantimen käyttö retkeilyssä [Viitattu 28.11.2013].

Saatavissa: <http://www.luontoon.fi/RetkeilynABC/retkeilytaidot/suunnistaminen/gpspaikantimet/Sivut/Default.aspx>

Metsäntutkimuslaitos 2009.

Newsome, D., Moore, S.A. & Dowling, R.K. 2002. Natural Area Tourism – Ecology, Impacts and Management. Channel View Publications.

Outdoors Finland Etelä. 2011. Melonta, Vaellus ja pyöräily kyselytutkimus 2011 [Viitattu: 3.12.2013]. Saatavissa:

<http://www.lamk.fi/ofetela/materiaalit/Documents/Outdoors%20Finland%20Etelä%CC%88%20-%20Vaellus-,%20melonta-%20ja%20pyö%CC%88ra%CC%88ilytutkimus%202012.pdf>

Partanen, S. & Rautio, A. 2004. Suomen melontaopas – Melontareitit, koskireitit, melontataidot ja -tiedot. Edita Prima Oy, Helsinki.

Rabotić, B. 2010. Professional tourist guiding: The importance of interpretation for tourist experience [Viitattu: 4.12.2013]. Saatavissa:

<http://www.doc.govt.nz/Documents/about-doc/role/policies-and-plans/interpretation-handbook-complete.pdf>

Räsänen 2011. Outdoors Finland – Melontamatkailun tuotteistaminen [Viitattu:

13.12.2013]. Saatavissa: <http://www.mek.fi/wp-content/uploads/2013/05/OF-Melontamatkailun-tuotteistamisliite.pdf>

Sysmän kirjakylä 2013. Mikä on Sysmän kirjakylä? [Viitattu: 3.12.2013].

Saatavissa: <http://www.sysmankirjakyla.fi/>

Sysmän kunta 2013. Alue ja väestö [Viitattu: 3.12.2013]. Saatavissa:

http://www.sysmä.fi/index.php?PAGE=433&NODE_ID=433&LANG=1

Sysmän kunta 2005. Etelä-Sysmän ranta- ja yleiskaavan luonto- ja maisemaselvitys. Suunnittelukeskus Oy.

Sysmän Yrittäjät ry 2013. Yksi Sysmä – Opas 2013-2014. Forssa Print, Tampere.

LIITTEET

Liite 1 Tainionvirran melontareitti – Nykytilan inventointi ja kehittämissuositukset

Liite 2 Tainionvirran hankesuunnitelma – Hankkeen tarve

Liite 3 Tuotekortti: Koskenniskalta Tenninrantaan – Tainionvirta

Liite 4 Opinnäytetyön palaute toimeksiantajalta

Liite 5 Toimenpidesuunnitelma

TAINIONVIRRRAN MELONTAREITTI



2013

Nykytilan inventointi ja kehittämissuhteet

Tainionvirran hankesuunnitelmaa varten suoritettu suuntaa-antava nykytilan inventointi melontareitin tilasta. Kartoitusta suoritettiin kahdessa osassa. Ensimmäisessä meloen melontareitin välittömässä läheisyydessä olevat kohteet ja toisessa osassa käytiin kiertäen kaukaisemmat kohteet autolla.

Tainionvirran melontareitti

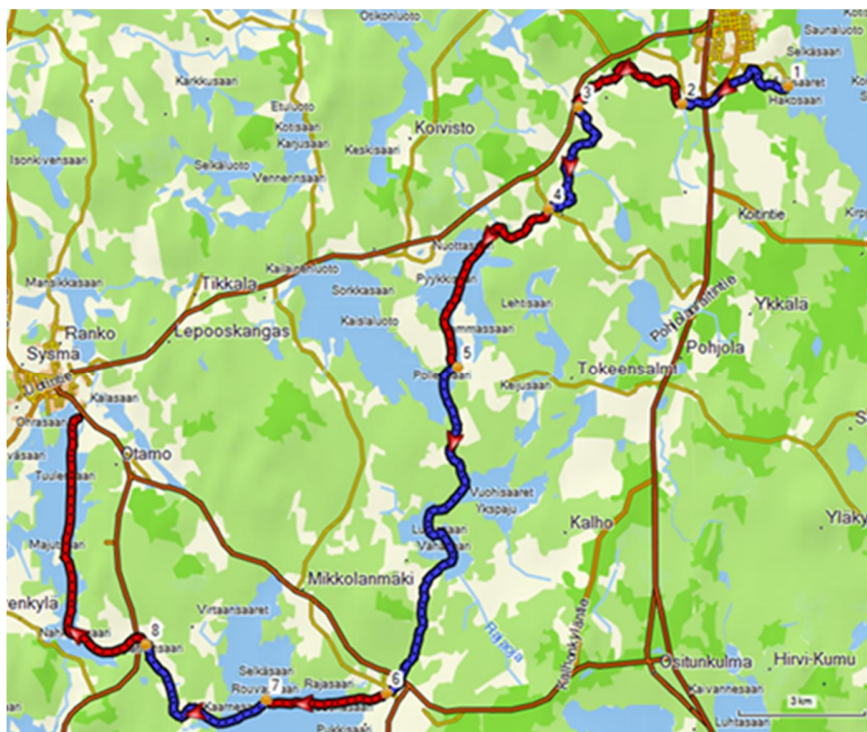
NYKYTILAN INVENTOINTI

Jääsjärven venevalkama/Koskenniskan vesillelaskupaikka – Camping Sysmä

Kokonaispituus n. 43 Km

Melontaetapit

- | | |
|---|--------|
| 1. Koskenniska – Gasthaus Camping Koskenniemi | 3,6 Km |
| 2. Gasthaus Camping Koskenniemi – Kalastusporukan laavu | 4,0 Km |
| 3. Kalastusporukan laavu – Kirveskosken pato | 3,8 Km |
| 4. Kirveskosken pato – Haavistonniemen laavu (Huutoniemi) | 5,6 Km |
| 5. Haavistonniemen laavu (Huutoniemi) – Maatiaiskosken pato | 9,9 Km |
| 6. Maatiaiskosken pato – Rouvasaari | 3,3 Km |
| 7. Rouvasaari – Virtaankosken pato | 4,8 Km |
| 8. Virtaankosken pato – Camping Sysmä | 7,6 Km |



KUVA 1. TAINIONVIRRRAN KARTTA

VARUSTE-/VÄLINEVUOKRAUS

Retkeily- ja ohjelmapalvelu Maahisen Muki ja Mela
Camping Sysmä

REITILLÄ OLEVAT KANTOTAIPALEET, KANTOMATKA SULUISSA:

4 kpl. Hotilankoskenpato (170m), Kirveskoskenpato (80m),
Maatiaiskoskenpato (30m), Virtaankoskenpato (50m)

REITIN VARRELLA OLEVAT PALVELUYRITYKSET:

Linna hotelli	Huhtaniemen Mökit
Aurinkoranta Hartola	Hildénin Mökit
Itä-Hämeen Museo	Vanha-Kartano
Gasthaus-Camping Koskenniemi	Virtaan kartano
Loma Lahdentaus	Suvimäen Mökki
Krouvin Camping	Vesa Halmeen mökit

Melontaetappien tarkempi kuvaus

1. Koskenniska – Gasthaus Camping Koskenniemi

Ensimmäisellä etapilla on paljon mahdollisuuksia pysähdyksille ja luo näin hyvän melontaympäristön lapsiperheille. Tainionvirran melontareitin ensimmäinen etappi kulkee läpi Hartolan kunnallismaisemien Ekonkoskella. Ekonkosken kaarisiltaa lähestyttäessä, tulee kulkea joen oikeanpuoleisinta väylää. (Kuva 2) Kaarisillan alitus onnistuu turvallisesti, kunhan meloo viistolaineiden muodostamaa A nuolta kohti (Kuva 3).



Kuva 2



Kuva 3

Reilun kilometrin melonnan jälkeen oikealla on ensimmäinen taukomahdollisuus Golf-puiston uimarannalla. Pian Golf-puiston jälkeen tulee Itä-Hämeen Museon laituri oikealla puolen, jossa on mahdollisuus rantautumiseen. Vastakkaisella puolen Itä-Hämeen museon laituria on uimahyppylavat, jonnekka pääsee kätevästi joen ylittävää riippusiltaa pitkin. Hyppylavojen takana sijaitsee yleisurheilukenttä.

Noin 2,5km melonnan jälkeen tullaan Iisulantien sillan alitukseen joka sujuu kätevästi joen vasemmalta puolel joen virtaussuuntaan katsottaessa. (Kuva 4) Pian Iisulantien sillan alituksen jälkeen saavutaan valtatie sillan kohdalle, jota ennen sijaitsee huoltoaseman laituri ja mahdollisuus rantautumiseen. Huoltoaseman ympäristö sopii hyvin esimerkiksi piknik-hetkeen.



Kuva 4



Kuva 5

Valtatien sillan jälkeen lähestytään ensimmäisen etapin loppua Gasthaus Camping Koskenniemeä. Ennen Koskenniemen leirintäaluetta joki muuttuu virtaavammaksi ja jakautuu useampaan osaan (Kuva 5); melontaviitoitus kokemattomammille melojille turvallisimman reitin valitsemiseen olisi tarpeen.

KOSKENNENSKA/JÄÄSJÄRVEN VENESATAMA

- WC (Kuvat 6, 7)
- Roskalavat
- Laavu (Kuva 8)
- Tulisija (Kuva 9)
- Parkkipaikka, pitkäaikainen parkkeeraaminen kielletty
- Kanoottilaituri (Kuva 10)



Kuva 6



Kuva 7



Kuva 8



Kuva 9



Kuva 10

GOLF-PUISTON UIMARANTA

- Taukopaikka (Kuva 11)
- Helppo rantautuminen kanootilla
- WC (Kuvat 12 ja 13)
- Parkkipaikka (Kuva 14)

- Vesillelasku- ja mairinnousu mahdollisia



Kuva 11



Kuva 12



Kuva 13



Kuva 14

ITÄ-HÄMEEN MUSEO/YLEISURHEILUKENTTÄ/UIMAHYPPYLAVAT

- www.ihmuseo.fi
- Rantautuminen Itä-Hämeen Museon puolelle (oikealla) (15)
- Riippusilta joen yli urheilukentälle (16) ja uimahyppylavoille (17)



Kuva 15



Kuva 16



Kuva 17

HUOLTOASEMA

- Taukopaikka (18)
- Rantautuminen mahdollinen laiturille. Laituri myötäilee vedenpinnan vaihteluita (19)
- Huoltoasemien palvelut hyvä päivittää. Elokuussa asema toimi kylmäasemana, mutta kahvila/leipomo aukeamassa



Kuva 18



Kuva 19

GASTHAUS CAMPING KOSKENNIEMI

- www.koskenniemi.com
- Neljän tähden leiriytymisalueen laituri (Kuva 20)



Kuva 20

- Rantojen tuntumaan oli kertynyt tyhjiä tölkkejä. Määrä oli siinä määrin runsas että kiinnitti huomion.

2. Gasthaus Camping Koskenniemi – Kalastusporukan laavu

Jatkettaessa Koskenniemen leirintäalueelta Tainionvirtaa pidemmälle, tulee noin 2km melonnan jälkeen Tainionvirran haastavin koski Vanhamyllyn kohdalla. Koski on suhteellisen pitkä ja kaartuu loppua kohden vasemmalle, niin että sillalta ei näe kosken loppua. Kosken vasemmalla puolen sijaitsee mylly ja kala-altaita. Aluetta valvoi saksanpaimenkoira ja aluetta koristaa yksityisalue-kyllit. Kosken loppuvaiheilla on isompia kiviä virtauksen keskellä. Veden korkeudesta riippuen kivet voivat aiheuttaa erilaisia vaaratilanteita. (Kuvat 21-25) Ennen kalastusporukan laavua on Hotilankosken pato ja samalla melontareitin ensimmäinen kanootin kantotaival.



Kuva 21(ennen koskea)



Kuva 22 (Sillalta ylävirtaan)



Kuva 23 (Alavirralla sillalle)



Kuva 24 (Sillalta alavirtaan)



Kuva 25 (Sillalta alavirtaan)

HOTILANKOSKEN PATO

Hotilankosken patoa ennen on Hotilantien silta, johon voisi lisätä opasteita melojia varten. (Kuva 26) Rantautuminen tapahtuu padolla oikealle puolen, mutta mairinnousupaikka oli erittäin hankala löytää sillä melontareitin kylttejä ei näkynyt joelle, koska rannan tuntuma oli vahvasti rehevöitynyt (Kuva 27). Opastus padon alajuoksulla sijaitsevalle vesillelaskupaikalle kaipaa päivitystä. (Kuvat 28 ja 30) Kantomatka on 170m ja osittain myös umpeen kasvanut (Kuvat 29, 30, 31, 32). Alajuoksun kanoottilaituri (Kuva 33).



Kuva 26



Kuva 27



Kuva 28



Kuva 29



Kuva 30



Kuva 31



Kuva 32



Kuva 33

KALASTUSPORUKAN LAAVU

Kalastusporukan laavulle ei ole minkäänlaisia opasteita melojille. Helpointa melontareittiä edetessä (Kuva 34), laavu jää saaren taakse, jolloin se on myös vaikea havaita. Laavulta lähtee polku yläjuoksua kohden, jossa kanoonit on mahdollista vetää rantaan. Yhdessä kivessä on ankkurointi koukku (Kuva 36), mistä tietää olevansa oikeassa paikassa. Mikäli laavun sijainnin tietää, voi kokeilla rantautumista kiertämällä alajuoksun kautta (kuva 35).



Kuva 34



Kuva 35 (laavulta alajuoksulle)



Kuva 36

- Laavu (Kuva 37)
- Parkkipaikka
- Roskalavat
- Tulisija (Kuva 38), polttopuut (Kuva 39)
- Polku laavulta yläjuoksulle (Kuva 40) ankkurointi kivelle



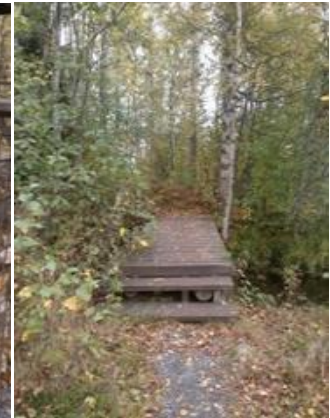
Kuva 37



Kuva 38



Kuva 39



Kuva 40

- Hotilankosken padon yläjuoksun rantautumislaituri rehevöitynyt. Opastaita jotka ohjaisivat rantaan, ei näkynyt joelle
- Kantomatka on rantautumipaikkojen välillä n. 170m. Kanoottikärrylle tarve.
- Kalastusporukan laavulle tarvitaan joelle opasteet.

3. Kalastusporukan laavu – Kirveskosken pato

Kolmas etappi on leppoista jokimelontaa, 3,8km osuus päättyy Kirveskosken padolle.

KIRVESKOSKEN PATO

Rantautuminen tapahtuu oikealle puolen, joka on helposti havaittavissa (Kuva 40) Opastusta alajuoksun vesillelaskupaikalle ei ole. Polut rehevöityneet (Kuva 41), Kirveskosken tie on ylitettävä ja etenkin vesillelaskupaikka on hankalasti saavutettavissa kun kanootti on kannossa. (Kuvat 42-44) Helpoiten kanoottiin saa vesillelaskupaikalle, kun sen uittaa viimeiset 20m puroa pitkin laiturille asti (Kuva 45)



Kuva 41(Kuva sillalta ylajuoksulle)



Kuva 41



Kuva 42 (tien ylityksen jälkeen)



Kuva 43



Kuva 44



Kuva 45 (Puro oikealla)

- Kirveskosken alajuoksun kanoottilaituri on kapean polun päässä.

4. Kirveskosken pato – Haavistonniemen laavu (Huutoniemi)

Kun Kirveskosken padolta on päästy reilut 700m eteenpäin näyttää joki jakautuvan kahtia. Vasemmalla puolella on pintakiviä, joten kohta tulisi meloa oikealta (Kuva 46). Kokemattomille melojille viitoitukset voivat olla tarpeen. Etapille lähdetessä on hyvä miettiä seuraava taukopaikka. Mikäli edetään reittiehdotusten

mukaan, on Haavistonniemen laavulle matkaa 5,7km, josta viimeiset 2,9km on järvimelontaa. Vaihtoehtoisina taukopaikkoina voivat olla Tenninrannan vesilenousu- ja rantautumismahdollisuus tai Eirikkalantien venesatama.



Kuva 46

Haavistonniemen laavu on ollut merkittynä aikaisemmissa kartoissa Huutoniemen laavuna (Kuva 48). Ongelmana laavussa on ollut, ettei sitä ole löydetty ja rantautuminen on tällöin tapahtunut yksityisten tiloille. Vaikka laavun opastemerkki olisi pystyssä, usein se on myös kaatuneena, on ranta rehevöitynyt niin pahasti ettei merkkiä tahdo löytää (Kuva 47). Taukopaikalle ei myöskään tule autotietä, joten huollon tulee tapahtua vesiteitse.



Kuva 47

Kuva 48

TENNINRANNAN VESILENOUSU- JA RANTAUTUMISMAHDOLLISUUS

- Laituri (Kuva 49)
- Parkkipaikka (Kuva 50)
- Veneiden ja autojen säilyttäminen muilta kuin osakkailta kielletty (Kuva 51)
- Rantautuminen mahdollinen
- Parkkipaikkoja



Kuva 49



Kuva 50



Kuva 51

EIRIKKALANTIEN VENESATAMA

- Parkkipaikka
- Rantautuminen ja vesillelasku mahdollisia (Kuva 52)
- Koordinaatit: N61 30.891 E25 52.599



Kuva 52

HAAVISTONNIEMEN LAAVU (HUUTONIEMI) HUOLTO?

- Laituri, rakennettu korkean veden aikaan. (Kuva 53)
- 2 kpl, nuotiopaikkoja. Tuliturvallisuus? (Kuva 54 ja 55)
- WC ja vaja (56-58)
- Laavu



Kuva 53



Kuva 54



Kuva 55



Kuva 56



Kuva 57

Kuva 58

Kuva 59

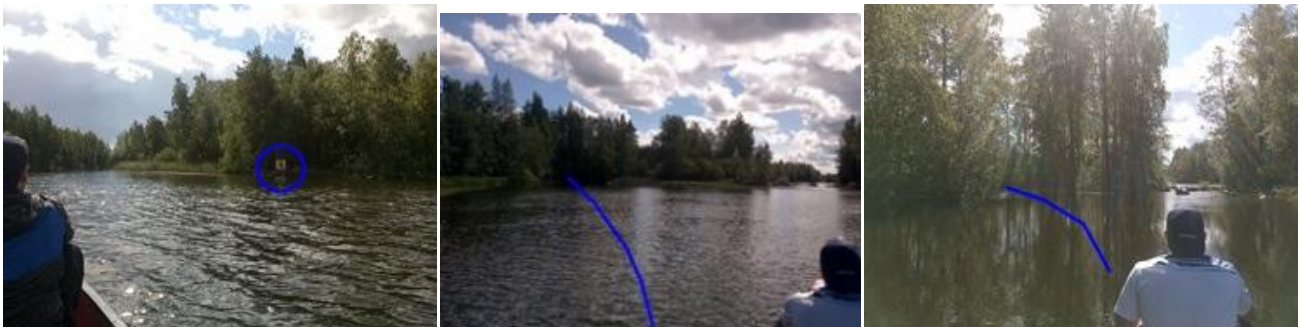
Kuva 60

- Haavistonniemen laavun ranta rehevöitynyt, rannan niittäminen tarpeen. Opasteet!

5. Haavistonniemen laavu (Huutoniemi) – Maatiaiskosken pato

Haavistonniemeltä Maatiaiskosken padolle on matkaa 9,9km, josta noin 4km on järvimelontaa ja loput jokia pitkin. Etapin varrella on kolme vaihtoehtoista taukopaikkaa: Joutsjärven laavu/vesillelasku-/rantautumispaikka, Enojärven vesillelasku- ja rantautumispaikka sekä Krouvin Campingin rantautumispaikka.

Haavistonniemeltä jatkaessa matkaa kohti Maatiaiskosken patoa melotaan Joutsjärven, Enojärven rantoja pitkin kunnes saavutaan lopulta Keihäsjärvelle jonka poikki pitää meloa päästäkseen jokiosuudelle ennen patoa. Suunnistusta pois Joutsjärveltä auttaa numero 9. (Kuva 61)



Kuva 61

Kuva 62

Kuva 63

Maatiaiskosken padon jokiosuudelta Jokirannan kohdalla joki jakautuu kahtia. (Kuva 62) Tulee valita vasemman puolinen uoma. Uoma jakautuu kahtia uudestaan, jolloin toistamiseen valitaan vasemman puolinen uoma (Kuva 63) Ennen kuin saavutaan Maatiaiskosken padolle tulee alittaa Nuoramoihentien silta, mikä onnistuu helposti virran suuntaisesti katsottuna oikealta puolen. (Kuva 64)



Kuva 64

JOUTSJÄRVEN LAAVU

Joutsjärven laavu poikkeaa n. 4km melontareitiltä, eli melontareitin kokonaismatka kasvaa n. 8km.

- Laavu (Kuvat 65 ja 66)
- Tulisija, ruostunut puhki (Kuva 66)
- Laituri (Kuva 67)
- Vesillelasku ja rantautuminen (Kuva 68)
- WC (Kuva 69)
- Koordinaatit: N61 29.180 E25 55.582



Kuva 65



Kuva 66



Kuva 67



Kuva 68



Kuva 69

ENOJÄRVEN VESILLELASKU- JA RANTAUTUMISPAIKKA

Kokonaismelontamatka kasvaa n. 5km. Poikkeama reitiltä n. 2,5km.

- Suojaisa vesillelasku- ja rantautumispaikka (Kuvat 70 ja 71)
- Tulisija (Kuva 72)
- Koordinaatit: N61 29.180 E25 55.582



Kuva 70



Kuva 71



Kuva 72

KROUVIN CAMPINGIN RANTAUTUMISPAIKKA

Kokonaismelontamatka kasvaa n. 1km, jos Krouvin Campingin rantautumispaikalla poikkeaa.

Rantautumispaikalta on noin 1km matka tietä pitkin Krouvin Campingiin. Laiturin läheisyydessä olisi tilaa rakentaa taukopaikka.

- www.krouvin.com
- Venelaituri, rantautuminen kanootilla hankalaa (Kuvat 73 ja 74)
- Tuliturvallisuus (Kuva 75)
- Kaipaa opastekyltit



Kuva 73



Kuva 74



Kuva 75

MAATIAISKOSKEN PATO

Rantautuminen tapahtuu aivan padon läheisyyteen padon oikealle puolen (Kuva 76), Alajuoksulla sijaitsevan vesillelaskupaikan näkee yläjuoksun rantautumispaikalta (Kuva 77). Alajuoksun laiturin kiinnikkeissä on paranneltavaa (Kuva 78).



Kuva 76



Kuva 77



Kuva 78

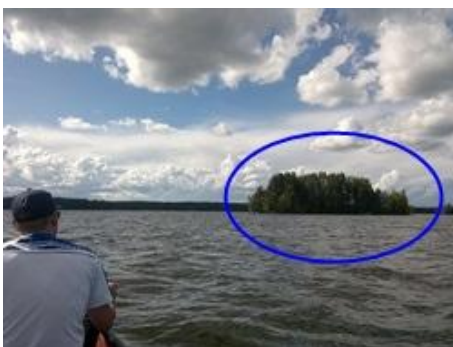
- Krouvin Campingin rantautumispaikka on venelaituri, kanooteille tulisi tehdä oma ramppi.

6. Maatiaiskosken pato – Rouvasaari

Maatiaiskoskelta matka jatkuu kohti Rouvasaarta (Kuva 79). Järven selällä tuuli voi olla kova ja oikean saaren löytäminen vaikeaa, sillä saarella ei ole mitään opasteita taukopaikasta. Kanootin saa vedettyä rantaan. Saaren luoteispuolella on suojaisa rantautumispaikka (Kuva 80). Rantautumiseen on hyvä kiinnittää erityishuomioita. Etenkin saaren koillispuolella on matalaa ja paljon pintakiviä joita tulee varoa.

ROUVASAARI

- WC (Kuva 81)
- Nuotiopaikka (Kuva 82)



Kuva 79



Kuva 80



Kuva 81



Kuva 82

- Opastekyltit Rouvasaaren eri puolille
- Rouvasaaren palveluvarustusta parannettava. Laavu, tulisija.

7. Rouvasaari – Virtaankosken pato

Rouvasaarelta melominen jatkuu Nuoramoisjärven poikki vielä 1,5km ennen viimeisen jokiosuuden alkamista. Jokimelonta jatkuu reilut 3km ennen saapumista Virtaankosken padolle. Virtaankosken padolla rantaudutaan vasemmalle puolen (Kuva 83) alavirtaan katsottuna. Opasteita ei ole. Kantomatka alajuoksulle vesillelaskupaikalle on noin 50m (Kuva 84).

VIRTAANKOSKEN PATO

- Nuotiopaikka (Kuva 85)



Kuva 83



Kuva 84



Kuva 85

- Käymälä Virtaankosken padolla tarpeen. Camping Sysmän ja Virtaankosken padon etäisyys vajaa 8km.

8. Virtaankosken pato – Camping Sysmä

Ensimmäinen kilometri taittuu melontareitin viimeisellä jokiosuudella. Jokiosuuden jälkeen järvimelontaa jää noin 6,6km ennen kuin saavutetaan Camping Sysmä. Etapilla ei ole yleisiä taukopaikkoja.

CAMPING SYSMÄ

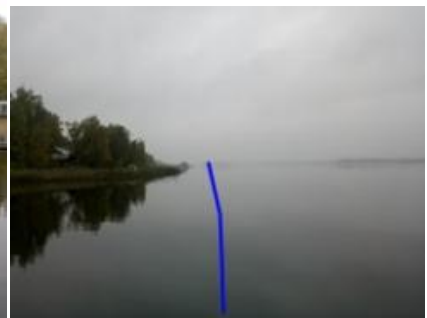
- Laituri (Kuvat 86-88)
- Internet sivut eivät toimi



Kuva 86 (Rannalta)



Kuva 87 (Järveltä)



Kuva 88 (Tulosuuntaan)

- **Taukopaikan tarve järviosuudella**

Kohde	Kuljettu kokonaismatka	Melonta etäisyys kohteiden välillä	Melonta etäisyys kohteiden välillä	Mahd. aloitus/lopetus paikka	Laavu/Katos/Kota	Tulisija/Nuotio-paikka	WC/Puu-Cee	GPS-koordinaatit
Jääsjärven venevalkama/ Koskenniskan vesillelaskupaikka	0 Km	1,3 Km		X	X	X	X	N61 34.051 E26 02.812
Golf-puiston uimaranta	1,3 Km			X			X	N61 34.278 E26 01.744
Hyppylavat ja Itä-Hämeen Museo	1,9 Km	0,9 Km	0,6 Km	Katso Itä-Hämeen museon palvelut				N61 34.094 E26 01.217
Huolto-asema	2,8 Km		0,8 Km	Katso huolto-aseman palvelut				N61 33.841 E26 00.426
Gasthaus Camping	3,6 Km	2,1 Km		Katso Gasthaus Camping palvelut				N61 33.798 E25 59.667
Vanhanmyllyn koski	5,7 Km			1,0 Km				
Hotilankosken pato	6,8 Km	0,6 Km						N61 34.036 E25 56.945
Kalastusporukan laavu	7,6 Km			3,8 Km		X	X	
Kirveskosken pato	11,4 Km	3,8 Km						N61 32.485 E25 55.665
Tennirannan vesillelasku ja rantautuminen*	*			1,7 Km	X			
Yksityinen venesatama	16,4 Km	0,7 Km		X				N61 30.885 E25 52.590
Haavistonniemen laavu (Huutonniemi)	17,1 Km			6,2 Km		X	X	X
Krouvin Camping rantautumispaikka*	*	4,4 Km		Katso Krouvin Campingin palvelut Huom. rantautumispaikalta n. 1km Camping alueelle				N61 28.044 E25 53.362
Maatiaiskosken pato	27,0 Km			3,3 Km				
Rouvasaari	30,4 Km	4,8 Km				X	X	N61 26.255 E25 47.221
Virtaankosken pato	35,2 Km			7,6 Km	X		X	
Camping Sysmä	43,0 Km			Katso Camping Sysmän palvelut				N61 29.808 E25 41.641

*Tähdellä merkityt poikkeavat melontareitiltä, minkä takia kokonaismatkaa ei ole niiden kohdalle merkitty. X = kyllä

Tainionvirran hankesuunnitelma

Hankkeen tarve

Tainionvirran melontakartta on Outdoor Finland Etelä -hankkeen aloitteesta viimeisimpien päivitysten kohteena. Karttaa kehitetään matkailullisten vaatimusten pohjalta. Kartta ei kuitenkaan yksistään riitä harrastusmahdollisuuksien lisäämiseen, vaan siihen vaaditaan myös rantautumis- ja taukopaikkojen parantamista sekä toimivaa informaatio- ja viitoitusjärjestelmää. Tainionvirran varrella on palveluita matkailuyrityksistä kulttuurikohteisiin, jonka lisäksi Tainionvirta on Suomen eteläisin taimenjoki, mutta näitä ei ole saatu koostettua yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Hartolan ja Sysmän kuntien toimesta Tainionvirran kehittämiseen on ollut hankkeita vireillä. Lopullinen toteutus hankkeen aikaansaamiseksi on toistaiseksi jäänyt toteutumatta, vaikka Tainionvirrasta olisi mahdollisuus luoda kunnat yhdistävä ja edullinen virkistyspalvelukohde. Hankkeen aikana tulisi selvittää Tainionvirran varrelle sopivat virkistysmahdollisuudet sesonki-kohtaisesti.

Reittipalveluiden rakentaminen on osaamista ja aikaa vievää työtä eikä sitä ole Tainionvirralla tehty. Palvelun rakentaminen on tämän hankkeen tehtävä. Työhön kuuluu kokonaisuuden luominen, joka koostuu suunnittelusta, rakentamisesta, viitoituksesta, huotovastuiden sekä viestinnän ja markkinoinnin kokoamisesta yhteiseksi kokonaisuudeksi.

Reitin sidosryhmät ja heidän tarpeensa yhteistyölle kartoitetaan, jonka jälkeen luodaan yhteiset internet sivut Tainionvirralle. Viestinnästä ja markkinoista vastaavan osaston kuuluu ylläpitää internet-sivuja minne kootaan kaikki reitistön tieto, palveluista, kulttuurikohteista aina yleiseen informaatioon. Sidosryhmien selvittämiseksi tulisi tehdä selvitys Tainionvirran alueen matkailu-, virkistys ja kulttuuripalveluiden kysynnästä.

Yhteismarkkinoinnin ja yhteistyön esilletuomiseksi järjestetään vuosittain Tainionvirta meloen-tapahtuma. Tapahtumassa nostetaan korokkeelle yhteistyötä tekevät Tainionvirran toimijat. Päätapahtumana on melonta ja sivuteemoina kulttuuri- ja virkistystoiminta melontareitin varrella. Tapahtuma korostaa yhteistyön tärkeyttä.

OTSIKKO: Koskenniskalta Tenninrantaan (15km) - Tainionvirta

INGRESSI: Koskenniskalta alkava Tainionvirta aloittaa matkansa Hartolan kunnallismaisemista leveänä virtaavaa Ekonkoskea pitkin. Taival tarjoaa ”valkoisen veden” kokemuksia ja rauhallista jokimelontaa. Matkalla ohitetaan Itä-Hämeen Museon perinnemaisemat. Museon ympäristössä voi tutustua kartanoperinteisiin, vaihtoehtoisesti voit myös siirtyä virkistäviin uimahyppyihin tai vaikka ratakiekkosen juoksemiseen. Rantoja peittää lepät, koivut ja muut lehtipuut. Melonta päättyy perisuomalaiseen järvimaisemaan Harvalanselälle.

Vaativuus: Helppo

Soveltuvuus: Melontakokemus tarpeen

Kesto: Noin 1 päivä (aloitteleva meloja)

Reittimerkinnät: Noin 15km pitkällä jokiosuudella ei merkintöjä ole.

3 FAKTAA:

- Hartolan kunnallismaisemaa
- Suomen eteläisin taimenjoki
- Maisemissa ripaus 1800-luvun kartanoperinnettä

Reittiseloste: Tainionvirta alkaa Koskenniskalta rauhallisesti virtaavana kohti Ekonkoskea. Virtaus tiivistyy muutamassa kohdassa, jolloin kokemattomassa melojassa koski voi herättää pelonsekaisia tunteita. Vähäinen melontakokemus ei ole este reitille lähdeettäessä. Merkintöjä reitillä ei ole, mutta jokimelonnassa eksyminen vaatii taitoa.

Hyvä tietää

Kaisliikkokujan jälkeen jokimelonta päättyy Harvalanselälle. Tällöin melojan on syytä suunnata kohti oikealla sijaitsevaa rantaa, josta löytyy Tenninrannan vesillelasku- ja rantautumispaikka. Matkan varrella on mahdollisuus nauttia ruoasta Gasthaus Koskenniemessä tai vaikka hyppiä uimahyppylavoilta Itä-Hämeen museon läheisyydessä. Melontaosuudella on kaksi patoa, joilla kanootti pitää kantaa. Siitä syystä varaa ylimääräistä kantamusta mukaan. Noin 600m Hotilankosken padon jälkeen alavirtaan katsottuna oikealle on mahdollisuus pysähtyä nauttimaan eväitä kalastajaporukan laavulle. Jääsjärven venesatamassa pitkäaikainen auton säilytys ei ole sallittua, joten jätähän autosi Linna-hotellille, josta on lyhyt kävelymatka Koskenniskalle.

Vaativuus

Reitti on haasteellinen aloittelevalle melojalle. Reitti kulkee lähes koko matkan jokea pitkin. Muutamassa kohtaa reitillä virtaus tiivistyy voimakkaammaksi, mutta viistolaineiden nuolta kohti meloessa reitiltä selviää ehjänä. Muuten melonta on rauhallista jokimelontaa.

Reitin alkuun

Sijainti

Koskenniskan vesillelaskupaikka, tunnettu myös Jääsjärven venesatamana. (N61 34.051 E26 02.812 Aurinkorannantie 86, 19600 Hartola).

Autolla:

Hartola on nelostien varrella Lahden ja Jyväskylän puolivälissä. Valtatie 4:ltä käännyttään Tainionvirran huoltoasemalta Keskustielle, jolta käännyttään Kaikulantielle kohti Linna Hotellia. Ennen Linna hotellin parkkipaikkaa käänny vasemmalle Aurinkorannantielle. Aurinkorannantieltä pääset Koskenniskan vesillelaskupaikalle.

Julkisilla kulkuneuvoilla:

Harolaan pääsee hyvin linja-autolla. Tarkista aikataulut Matkahuollon sivuilta: www.matkahuolto.fi

Vinkkejä

Melonareitillä on hyvät ja monipuoliset virkistysmahdollisuudet. Varaa koko päivä reitiltä.

Varaa melontavarustus paikalliselta yrittäjältä: <http://www.mukijamela.fi/>

Kartat ja oppaat

Tainionvirran melontareitin kartta on saatavissa osoitteesta (huomioi että melontakartta on välille Hartola-Sysmä): <http://www.outdoorsfinland.fi/reitti/tainionvirran-melontareitti/>

Lisätietoa melontareitistä löytyy osoitteesta:

<http://www.hartola.fi/malleja/1a/sivu2.asp?kieli=10&valikko=3&paavalikko=118&alavalikko=521&koko=6>

Hartolan palveluopas:

http://www.hartola.fi/liitteet/Matkailu_ja_vapaa-aika/palveluopas2013.pdf

Palvelut

- Golf-puiston uimaranta
- Hartolan aurinkoranta. <http://www.hartolanaurinkoranta.net/>
- Itä-Hämeen Museo Puh: (03) 716 1252. www.ihmuseo.fi
- Gasthaus Camping Puh: (03) 716 1135. <http://www.koskenniemi.com/>

Palaute

Juho Ylitalo

Opinnäytetyö Outdoors Finland Etelä –hankkeelle sekä Hartolan ja Sysmän kunnille

**OMATOIMINEN MELONTATUOTE
MATKAILIJAN OPPAANA
Tainionvirran melontareitin kehittäminen**

5.1 Nykytilan inventointi

Tämä osio on arvokas herättävä teksti reitin kehittäjille. Suuria puutteita reitin varrella on tuotu selkeästi esille konkreettisilla kuvauksilla. Puutteita olivat mm. harvat yöpumis- ja vedenottoaikat sekä käymälät.

5.2 – 5.3 Melontatuotteet ja investoinnit

Aloittelevan asiakkaan tarpeet reitin palveluvarustuksen suunnittelussa on huomioitu. Niihin olisi voitu uppoutua jopa enemmän, koska Tainionvirran melontareitti sopii juuri aloittelijoille. Huomio mobiilioppaan ja muun opasmateriaalin päällekkäisyydestä ajankohtainen OF Etelä -hankkeen kehittäessä omaa mobiilopastaan.

Kokonaisuus

Opinnäytetyön tavoite toteutuu eli se osoittaa Tainionvirran melontareitin kehittämisen tarpeelliseksi selkeillä esimerkeillä ja kuvauksilla. Kehittämistä vaativat kohteet on paikannettu kartalle gps-laitteella ja toimitettu OF:lle. Gps-laitteen kohteet on puolestaan loogisesti numeroitu siten, että kohteen voi paikantaa opinnäytetyön Nykytilan inventointi -listaukseen. Nykytilan inventointi -listauksessa on nähty selkeästi paljon vaivaa. Jokainen reitin osa on käyty seikkaperäisesti läpi kehittämiskohteineen valokuvia hyödyntäen.

Reitin gps-kohteet ja jälki

Kaikki tarvittavat kohteet (meloja ja kehittäjien tarpeet) on tallennettu reitiltä ja kaikki on nimetty selkeästi. Reitin jälki on muokattu ja siivottu suoraan käytettäväksi

Valokuvat

Kuvat on otettu ainoastaan gps-laitteella.

Toimenpide suunnitelma

Kohde:	Mitä:	Kuka:	Milloin:
Etappi 1: Jokipientareet	Tyhjien tölkkien kerääminen jokien pientareilta	Melontaseura tai muu ylläpito-/vastuuryhmä	Suoritetaan vuosittain suosituimpien juhlapyhien ja tapahtumien jälkeen.
Etappi 2: Hotilankosken pato	Kanoottikärryn hankinta	Tainionvirta hanke	Heti kun mahdollista
	Rantautumispaikkojen niittäminen	Ylläpito-/vastuuryhmä	Vähintään kerran vuodessa, tarvittaessa useammin.
	Opasteiden rakentaminen ja kantoväylän kunnostaminen	Suunnittelu- ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 2: Kalastusporukan laavu	Opasteiden rakentaminen	Suunnittelu- ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 3: Kirveskosken pato	Opasteiden rakentaminen ja kantoväylän kunnostaminen	Suunnittelu ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 4: Haavistonniemen laavu	Opasteiden rakentaminen/Kunnostaminen	Suunnittelu ja rakennusryhmä/ Vastuuryhmä	Heti kun mahdollista
	Rantautumispaikan niittäminen	Ylläpito-/vastuuryhmä	Heti kun mahdollista
Etappi 5: Krouvin Camping rantautumispaikka	Rakentaa opasteet ja ramppi venelaiturin yhteyteen.	Suunnittelu- ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 6: Rouvasaari	Rakennettava opasteet ja parannettava palveluvarustusta (laavu ja tulisija)	Suunnittelu- ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 7: Virtaankosken pato	Rakennettava opasteet ja kunnostettava kantoväylä.	Suunnittelu ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa
Etappi 8: Viraankosken pato – Camping Sysmä	Taukopaikan luominen ja rakentaminen etapin välille.	Suunnittelu- ja rakennusryhmä	Hankkeen toteutuessa