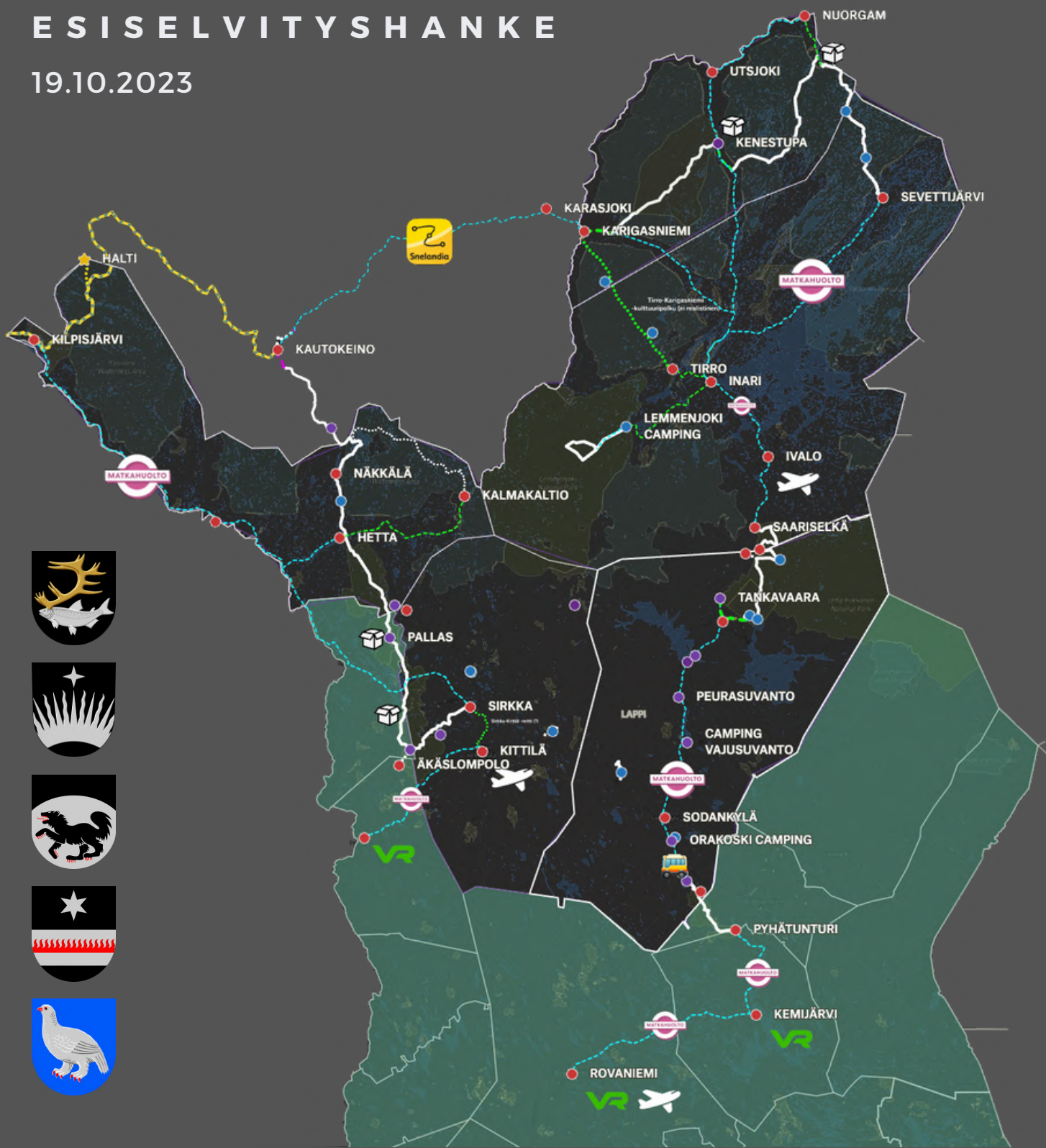




SUUNNITTELU- RAPORTTI

LAPIN POLKU -
ESISELVITYSHANKE

19.10.2023





Sisältö

Johdanto	1
1 Kesäreitin suunnittelu	4
1.1 Kartta V1: Reittilinjaus investoinneilla	5
1.2 Kartta V2: Reittilinjaus ilman investointeja	12
2 Talvireitin suunnittelu	15
2.1 Moottorikelkkareitit ja urat	15
2.2 Talvipyöräily – ja retkeilyreitit eli talvipolut	16
2.3 Plussat ja miinukset	18
3 Reittipassi ja -sertifikaatti	19
4 Lapland Trails -konsepti	22
Arcticbicycle.com - LaplandTrails.com	22
5 Suositus jatkotoimenpiteistä	26





Johdanto

Suunnittelun päätavoitteena oli suunnitella Sodankylän, Inarin, Utsjoen, Enontekiön ja Kittilän kuntien alueelle Lapin polku -niminen, noin 1000 km pituinen palvelusta-palveluun -kesäretkeilyreitti. Tavoitteena siis oli, että reitti olisi kuljettavissa lumettomaan aikaan kävelen 5-6 kilon päivärepulla tai pyöräillen erittäin kevyellä kuormalla ilman leiriytymisvarusteita.

Alkuperäisenä suunnitelmana oli kesäreitin valmistumisen jälkeen toteuttaa kesäreitin paikkatietoanalyysi, tehdä investointisuunnitelmat tarvittaville rakentamis- ja kehityskohteille sekä tehdä reitille opastussuunnitelma. Kesäreittiin liittyvän kehitys- ja selvitystyön lisäksi tehtävänä oli selvittää mahdollisuus vastaavan talviaikaan hiihtäen tai pyöräillen kuljettavan reitin toteutukseen sekä suunnitella reitille reittipassi- ja sertifikaatti.

Alkuperäisessä tarjouspyyntöön perustuvassa työsuunnitelmassa suunnittelutyö oli jaettu kuuteen eri osa-alueeseen, jotka olivat:

1. Kesäreitin suunnittelu
2. Talvireitin suunnittelu
3. Paikkatietoanalyysi
4. Investointisuunnitelmat
5. Reittipassi ja -sertifikaatti
6. Opastussuunnitelma.

Suunnittelutyön alusta asti oli tiedossa, että tehtävä olisi haastava. Kesäreitin suunnittelutyö lopulta osoittikin, ettei alkuperäisen idean mukaisen reitin toteuttaminen ole hankekuntien alueelle mahdollista tai järkevää. Luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmat estävät uusien maastoreittien kehittämisen suojelualueiden erämaavyöhykkeillä, eikä siten pitkän erämaisemmankaan reitin kehittäminen ole mahdollista hankekuntien alueella. Kesäreitin suunnittelun yksityiskohtaiset tulokset on esitetty kappaleessa 1 Kesäreitin suunnittelu.

Kun alkuperäisen idean mukainen reitti ei ollut toteutettavissa, niin se johti myös tarjouspyynnön mukaisten maastotöiden ja dokumentoinnin peruuntumiseen. Koska toteutuskelpoista reittiä ei ollut, niin myöskään opastussuunnitelman tekemistä tai reitistön paikkatietoanalyysiä ei voinut toteuttaa. Tämä vaikutti myös talvireitin suunnitteluun, koska kesäreferenssiä tälle ei ollut. Selvitys reittipassista ja -sertifikaatista taas pystyttiin toteuttamaan suunnitellusti ilman referenssireitistöäkin.

Koska alkuperäisen reitti-idean haasteet tunnistettiin jo reittisuunnittelun alkuvaiheessa, vaikutti tämä myös suunnittelutyön työtapaan. Alkuperäisenä suunnitelmana oli toteuttaa vähintään kaksi kuntakohtaista reittisuunnittelutyöpajaa ja yhteensä 12 työpajaa/tilaisuutta hankekuntien kanssa, aloituspalaveri ja loppuseminaari mukaan lukien. Reittisuunnittelun tulokset kuitenkin näyttivät jo heti työn alussa, että alkuperäisen suunnitelman mukainen reitti ei välttämättä ole mahdollinen ja siten kuntakohtaisten suunnittelutyöpajojen sijaan päätettiinkin tuoda kesäkuussa 2023 kaikki kunnat yhteen tapaamiseen, jossa keskusteltiin alustavista löydöksistä ([Kartta V1](#)) ja mihin suuntaan suunnittelutyötä lähdetään viemään.





Esitettyyn materiaaliin perustuen hankekunnat totesivat alkuperäisen idean majatalosta majataloon kulkevasta reitistä olevan mahdoton investointitarpeidensa puolesta ja koska esitetyllä yhtenäisellä reitillä oli suurin osa maantiellä kävelyä jokatapauksessa, ei reittiä pidetty myöskään vaeltajan näkökulmasta mielenkiintoisena. Tämä vastasi täysin myös reittisuunnittelijoiden näkemystä.

Kesäkuussa 2023 näytti siltä, että esiselvityshankkeen tuloksena olisi *ei*; alkuperäisen suunnitelman mukainen reitti ei olisi mahdollinen. Reittisuunnittelijat pyysivät kuitenkin mandaattia jatkaa Lapin polku -konseptin kehittämistä alkuperäisen tehtävänannon ulkopuolelle hyödyntäen peruuntuneiden osa-alueiden vapauttamia resursseja. Lupa myönnettiin.

Sopivaa lähestymistapaa etsittiin juurilta ja suunnittelutyön ohjattiin etsimään vastausta kysymykseen: *Miten Lapin kotimaista ja ulkomaista vaellusmatkailua voidaan kehittää ja edistää?*

Tuloksena kehitettiin Lapland Trails -konsepti, joka koostuu olemassa olevien Lapin huippureittien linkittämisestä toisiinsa uusien palveluin niin, että pitkän vaelluksen voi toteuttaa sujuvasti Lapin alueelta toiselle, sekä Lapland Trails -nettisivusta, josta löytyvät laadukkaat reittitiedot ja -kuvaukset arcticbicycle.com -tyyliin. Konsepti esiteltiin elokuussa 2023 kuntien yhteisessä työpajassa palvelukehitystarpeineen ja se sai vahvan kannatuksen. Lapland Trails -konseptin suunnittelun yksityiskohtaiset tulokset on esitetty kappaleessa 4.

Kesäreitin suunnittelun ja Lapland Trails -konseptin esittelyn lisäksi tässä raportissa on esitetty talvireitin suunnittelun tulokset kappaleessa kaksi ja reittipassi- ja sertifikaatti kappaleessa 3. Viimeisessä kappaleessa annetaan lisäksi suositus Lapin polku -esiselvityshankkeen jatkotoimenpiteistä.





1 Kesäreitin suunnittelu

Saadun tarjouspyynnön mukaisesti asiantuntijatyön päätavoitteena oli suunnitella Sodankylän, Inarin, Utsjoen, Enontekiön ja Kittilän kuntien alueelle Lapin polku -niminen, noin 1000 km pituinen palvelusta-palveluun -kesäretkeilyreitti, joka esittelisi arvokkaalla ja kestäväällä tavalla kuntien nähtävyyksiä, luontokohteita, kulttuuria sekä Lapin historiaa.

Reittisuunnittelun päätavoitteena oli, että reitti olisi kuljettavissa lumettomaan aikaan jalan 5-6 kilon päivärepulla ilman leiriytymisvarusteita tai pyöräillen erittäin kevyellä kuormalla. Päätavoitteena oli siis suunnitella retkeilyreitti, jonka varrella olisi aukoton yöpymis- ja ruokapalveluiden ketju. Mikäli reittisuunnittelussa tunnistettaisiin reittiosuuksia, joilla ei olisi palveluita, määriteltiin palvelurytmytyksen kannalta palvelun sijainti ja palvelutarve.

Reittisuunnittelussa pyrittiin siihen, että reitti seuraisi olemassa olevia vaellusreittejä ja vähäliikenteisiä tiepohjia, mutta lisäksi selvitettiin myös uusien reittien toteutusmahdollisuus. Lisäksi selvitettiin reittivaihtoehdot ja yhteistyökumppanit Ruotsin ja Norjan puolella mahdollisesti kulkevan reittiosuuden toteuttamiseksi.

Kesäreitin suunnittelun lähtökohtana oli kunnilta saadut reitti- ja kohde-ehdotukset, mutta myös reittisuunnittelijoiden paikallistuntemus. Molemmat reittisuunnittelijoista ovat tehneet reittitöitä hankekuntien alueella paljon, joten tietopohja suunnitteluun oli erittäin vahva. Roininen on Arctic by Cycle -pyörävaellusreitistön suunnittelija, jonka kehittämiseen liittyvässä työssä hän on kartoittanut kaikkien Lapin polku -esiselvityshankkeen kuntien palveluita ja reittivaihtoehtoja vuosina 2020-2022. Arctic by Cycle -reitistö koostuu 3000 kilometristä hiekkateitä, polkuja ja mönkijäuria, joiden varrelle on merkattu yli 1000 palvelua ja kohdetta Lapin alueelle.

Kunnilta saadut reittiehdotukset ja kohdelistaukset analysoitiin samalla kun karttatyönä käytiin läpi vaihtoehdot reittilinjat palvelukeskuksesta ja yöpalvelusta toiseen. Tuloksena tunnistettiin eri palvelukeskusten väliset palvelukatveet tavanomaisella 20-30km päivävaellusetenemällä. Vaelluksen mielenkiintoisuuden näkökulmasta pyrittiin käyttämään niin pieniä reittiätyyppejä kuin mahdollista.

Kesäreiteistä tuotettiin kaksi interaktiivista karttaa, joista ensimmäisessä ([V1_Investoinneilla](#)) on esitetty paras tunnistettu reittivaihtoehto hankekuntien välillä investointitarpeineen ja toisessa ([V2_Ei investointeja](#)) on esitetty useampia reittivaihtoehtoja ilman investointeja niin, että kartalla näkyvät turvallisuusriskit (kävely tai pyöräily säännöllisesti liikennöidyllä maantiellä) ja palvelupuutteet, joita ilman reitin toteuttaminen alkuperäisen idean mukaisesti ei ole mahdollista.

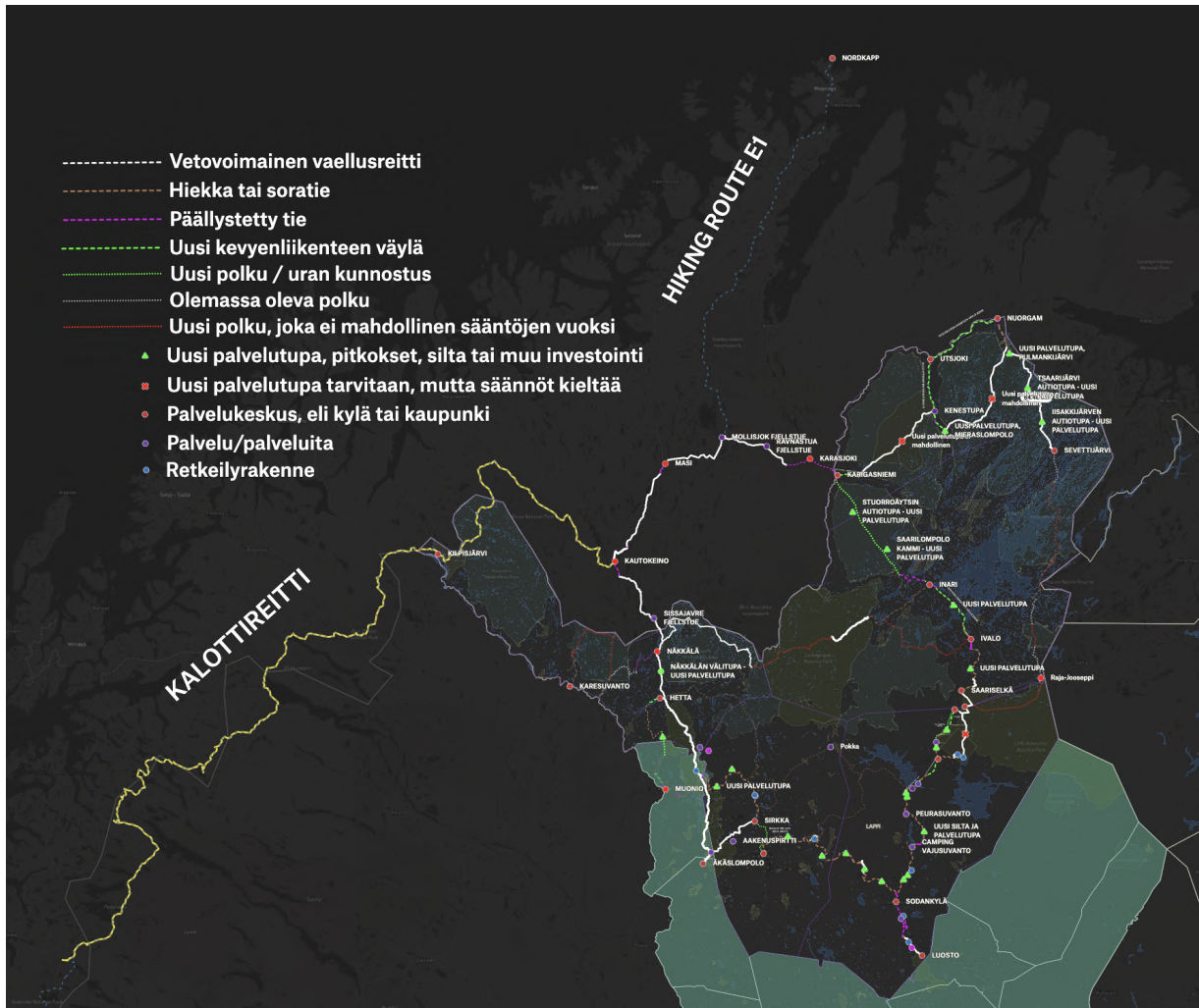




1.1 Kartta V1: Reittilinjaus investoinneilla

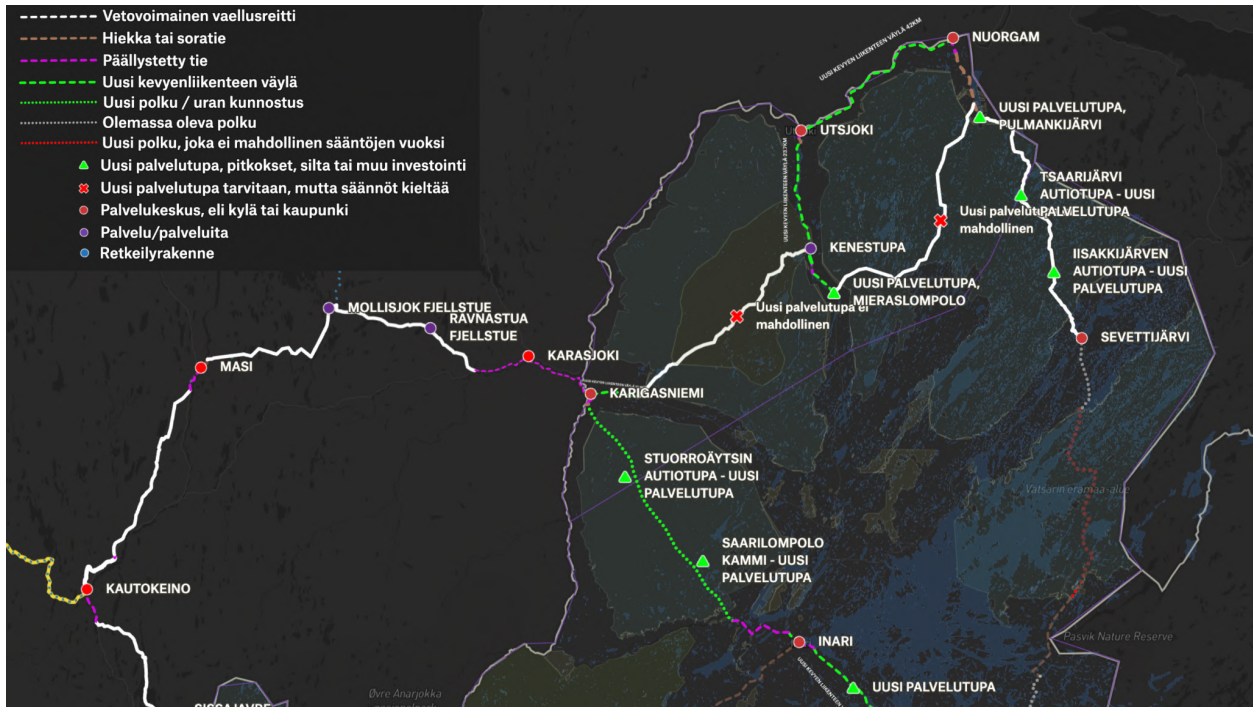
Interaktiivisessa kartassa [Kartta V1](#) on esitetty alkuperäisen reitti-idean mukaan suunniteltu paras mahdollinen reittilinjaus vaihtoehtoiseen palvelusta palveluun mahdollisimman vähillä palvelukatveilla ja mahdollisimman mielenkiintoisia reittejä pitkin. Samalla kalleimpien investointitarpeiden, kuten kevyen liikenteen väylän rakentamistarvetta pyrittiin suunnittelussa välttämään. Kartta esitettiin hankekunnille 22.6.2023 pidetyssä kuntatyöpajassa.

Kartassa on esitetty ehdotetun reittilinjauksen päälystetyypin värikoodein, reitin varren kriittiset palvelut sekä tarvittavat investointikohteet, kuten uudet palvelutuvat (23 kpl) ruokailuun ja yöpymiseen, uudet kevyenliikenteenväylät (129 km), uudet pitkospuut (3200m) ja sillat (4 kpl) sekä uudet kunnostettavat tai rakennettavat polut (89 km). Lisäksi karttaan on merkitty liitännät kansainvälisiin vaellusreitteihin (Kalottireitti ja Vaellusreitti E1). Lisäksi karttaan V1 on merkitty punaisella pisteviivalla potentiaaliset uudet polkureitit, joiden julkaiseminen on kuitenkin kielletty suojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa.

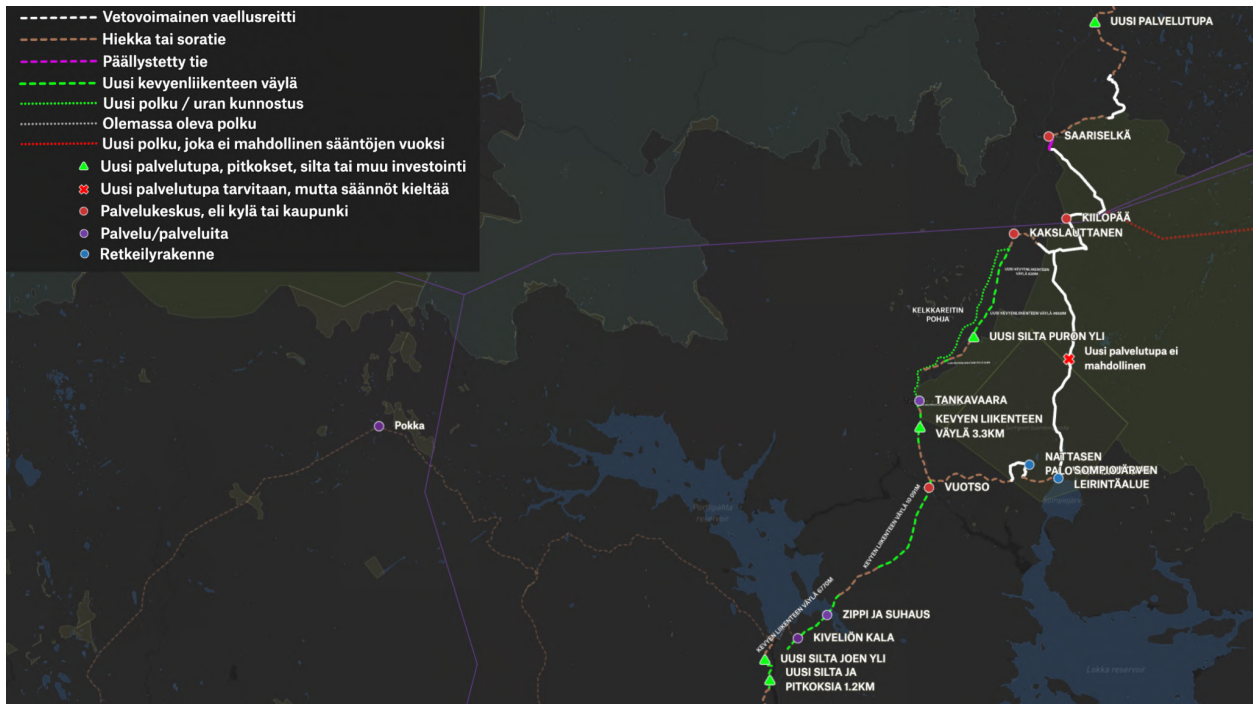


Yleiskuva Kartasta V1 symboliselityksien kanssa.



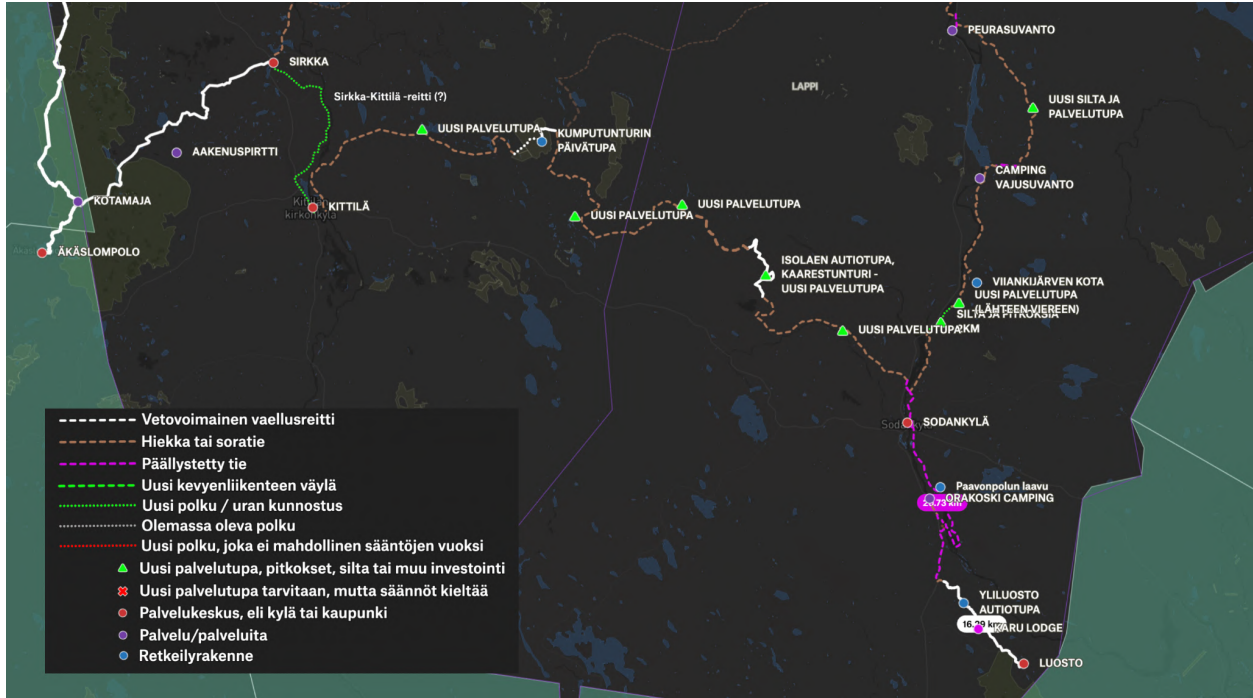


Kartta V1, Pohjoisin Suomi.

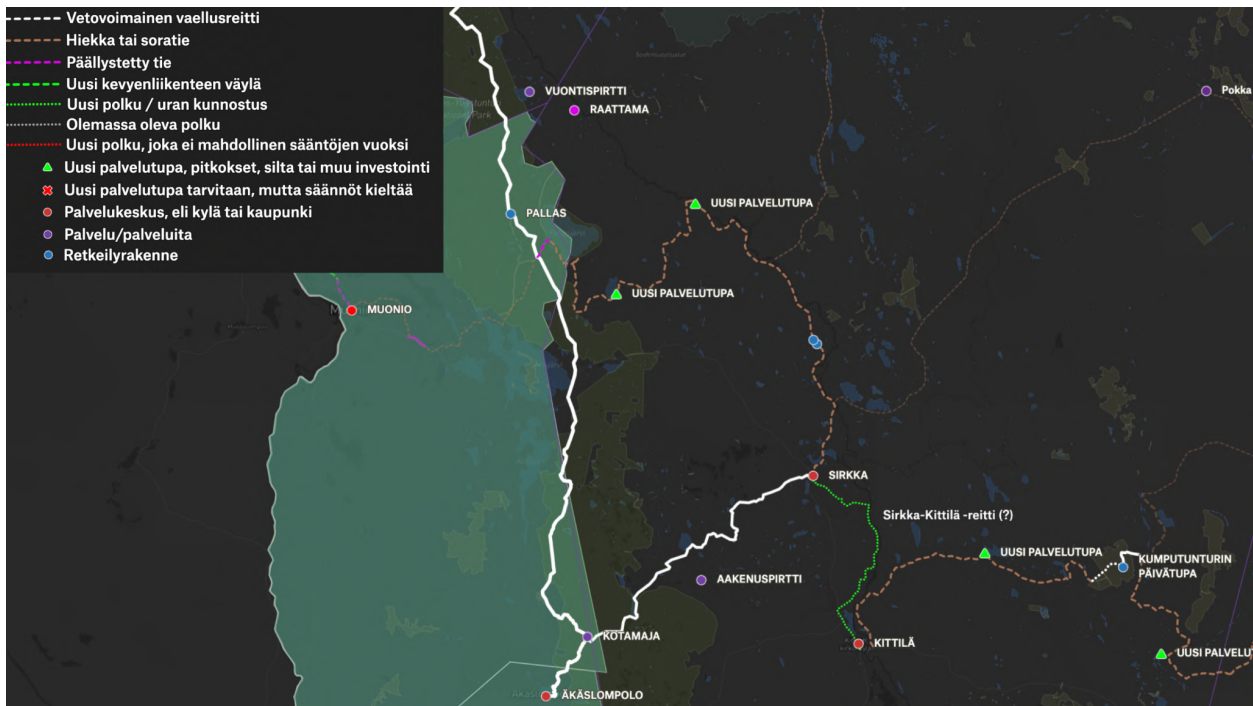


Kartta V1, Saariselän ja Vuotson alue.



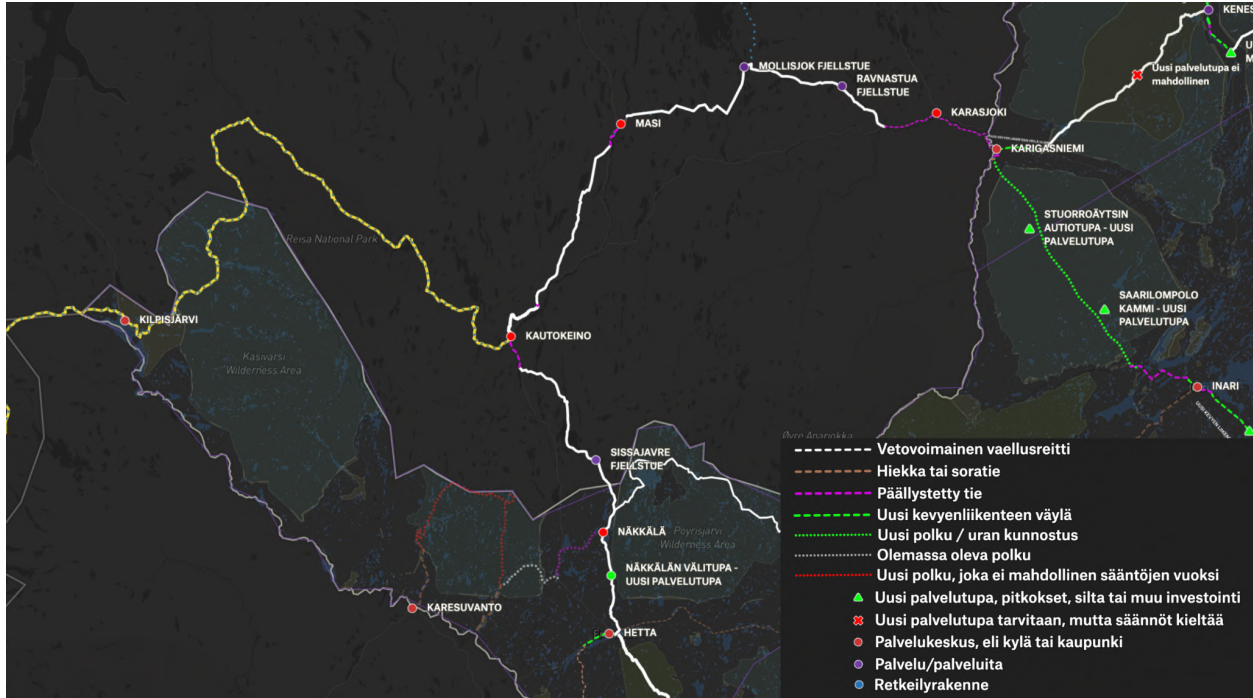


Kartta V1, Etelä-Lapin alue.



Kartta V1, Tunturi-Lapin alue.





Kartta V1, Käsivarren alue.

Uudet palvelutuvat

Uusien palvelutupien sijainnit on valittu niin, että vaeltaminen 20-25 km päivärytmillä olisi mahdollista. Suurin osa palvelutupien rakennuksista olisi uusia, mutta erityisesti suojelualueilla auto- ja vuokratupien muokkaaminen palvelutuvaksi saattaa olla mahdollista - ja joskus myös ainoa keino hoito- ja käyttösuunnitelman puolesta palvelutuvan mahdollistamiseksi.

Karttaan V1 on merkattu yhteensä 23 palvelutupaa, joista 6 perustettaisiin auto- tai vuokratupaan ja 17 olisi uusia rakennuksia. Mikäli yhden palvelutuvan rakennuskustannus olisi esimerkiksi 250 000 euroa, niin 17 uuden palvelutuvan investointikustannukset olisivat 4,25 miljoonaa euroa. Lisäksi 23 palvelutuvan pyörittämiseen tarvittaisiin yrittäjät, sekä tietenkin riittävä asiakasvirta positiivisen kassavirran luomiseksi.

Uudet kevyenliikenteen väylät

Osana suunnittelutyötä selvitettiin Lapin ELY-keskuksen suhtautuminen vaellusreitit linjaamiseen maantielle. Toimintatapa on, että ELY-keskukselta voi pyytää reittiosuuskohtaista liikenneturvallisuusanalyysiä, jossa otetaan huomioon esimerkiksi pientareen leveys, vuorokausittainen liikennemäärä ja raskaan liikenteen määrä ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet viiden viimeisen vuoden ajalta. Liikenneturvallisuusanalyysin pohjalta tehdään sitten päätös voidaanko kävelijöitä tai pyöräilijöitä ohjata jollekin tieosuudelle vai ei. Isojen ja säännöllisesti liikennöityjen teiden osalta voidaan siis olettaa, että reitti ei saisi ELY:n hyväksyntää ilman kevyen liikenteen väylää.





Koska kevyen liikenteen väylän rakentaminen on erittäin kallista, suuruusluokaltaan jopa 500 000€/km, ja liikennöidyt maantiet muutenkin huonoimpia mahdollisia reittityyppejä, niin uuden kevyen liikenteen väylän rakentamista on vältetty ehdotuksessa niin paljon kuin mahdollista. Joskus tässä on onnistuttu esimerkiksi yhdistämällä vanhoja hiekkateitä uudella sillalla tai rakentamalla uutta polkua, mutta silti Kartan V1 ehdotuksessa on 129km uutta kevyen liikenteen väylää. Näiden kustannusarvio on yhteensä noin 65 miljoonaa euroa.

Uudet polkuosuudet, pitkospuut ja sillat

Kartassa V1 on esitetty polkuosuudet, jotka ovat teoriassa mahdollisia sekä polkuosuudet, jotka eivät ole mahdollisia luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmien sääntöjen mukaan. Luonnonsuojelualueet, kuten kansallispuistot, erämaa-alueet ja luonnonpuistot on usein jaettu syrjävyöhykkeeseen ja retkeilyvyöhykkeeseen, joilla on molemmilla omat sääntönsä, suojelutavoitteensa ja käyttötarkoituksensa. Selvityksessä selvisi, että retkeilijöitä ei saa ohjata syrjävyöhykkeelle edes digitaalisella reittiopastuksella esimerkiksi

- Lemmenjoen kansallispuistossa
- Puljun erämaassa
- Tsarmitunturin erämaa-alueella
- Vätsärin erämaa-alueella
- Muotkatunturin erämaa-alueella (paitsi Tirro-Karigasniemi reitti)
- Tarvantovaaran erämaa-alueella
- Käsivarren erämaa-alueella.

Tämä estää kaikkien erämaa-alueet yhdistävien reittien kehittämisen ja julkaisemisen nyt ja tulevaisuudessa.

Sallittuja Kartassa V1 mukana olevia uusi polkuosuuksia ovat esimerkiksi Muotkatunturin erämaa-alueen halki kulkeva historiallinen Tirro-Karigasniemi -reitti, joka on merkattu retkeilyreitiksi myös maakuntakaavaan, sekä Tankavaaran ja Kakslauttasen välinen moottorikelkkareitin pohja kuivassa kangasmetsässä. Yhteensä uutta kunnostettavaa tai rakennettavaa polkua on Kartalla V1 yhteensä 89 kilometriä, jonka kustannusarvio on esimerkiksi 35 euron metrihinnalla yhteensä 3,1 miljoonaa euroa.

Polkuosuuksilla tunnistettiin yhteensä 3200 metriä tarvetta pitkospuille, jonka kustannusarvio on 30 euron metrihinnalla laskettuna noin 100 000 euroa. Kartalle V1 merkatut neljä siltaa ovat yhteispituudeltaan noin 115 metriä, jonka kustannukseksi tulee (kapea moottorikelkan kestävä silta liimapuupalkista) 800 euron metrihinnalla (noin puolet materiaalikustannusta ja puolet työkustannusta) noin 90 000 euroa.

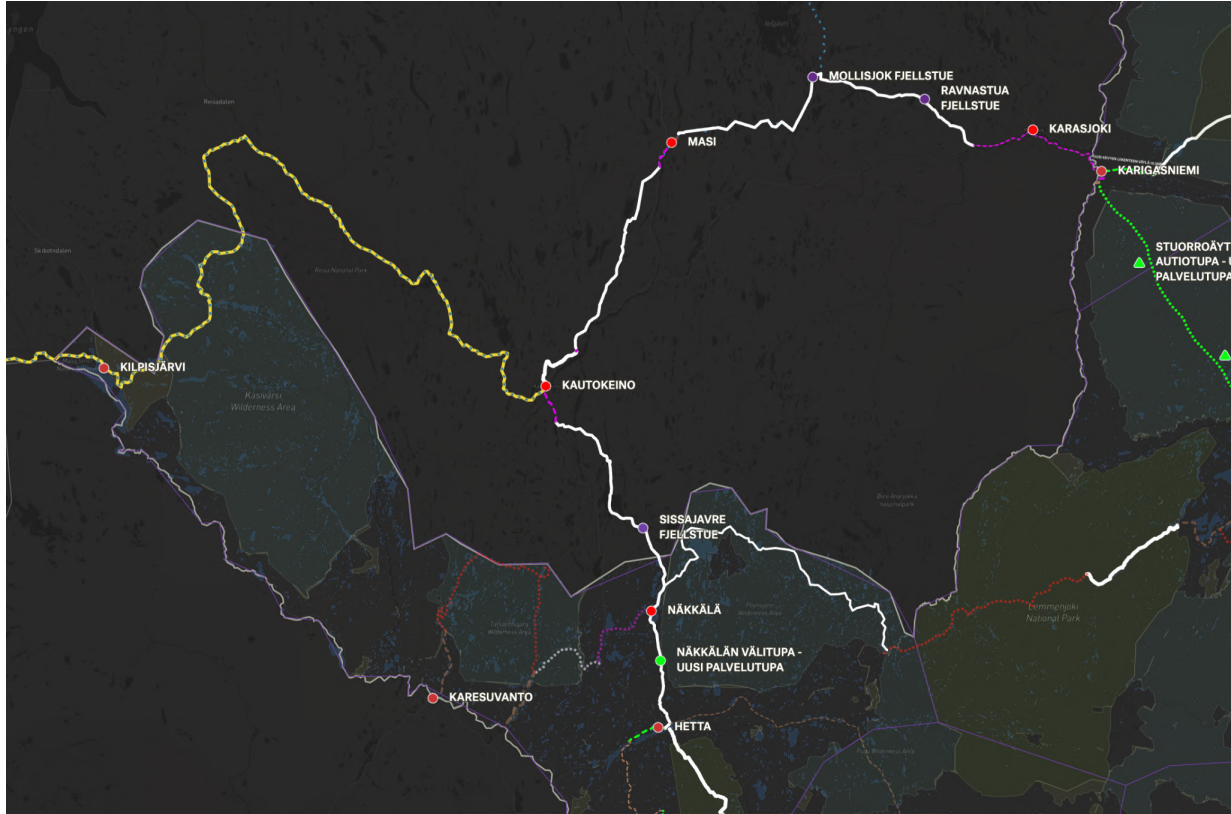
Yhteensä Karttaan V1 merkityt investointitarpeet ovat suuruusluokaltaan 72,5 miljoonaa euroa ja ilman näitä investointeja reitti joutuisi kulkemaan ajoittain päätteitä pitkin, jonka julkaisemiseen ei todennäköisesti saisi ELY-keskuksen hyväksyntää.





Norjan puolen reittivaihtoehdot

Käsivarren ja Finnmarkin päävaellusreitit ovat Kalottireitti ja Hiking Route E1 tai The European long-distance hiking trail E1. Kalottireitin päälinja kulkee Sulitjelmasta Abiskoon, Kilpisjärvelle ja sieltä Kautokeinoon. E1 taas kulkee Euroopan halki Etelä-Italiasta Nordkappiin kulkien Sulitjelma-Kautokeino -välillä Kalottireittiä pitkin.



Yleiskuva Kartan V1 kansainvälisistä yhdysreiteistä.

Kartan V1 reitit yhdistyvät Kalottireittiin ja E1:een Kautokeinossa. Yhdysreitti on Arctic by Cycle -pyörävaellusreitistön 9/2023 julkaistu versio Arctic Post Road MTB Routesta, joka tulee Suomesta ja kulkee Norjan puolella maastossa lähes Kautokeinoon asti. Arctic Post Road MTB Route sopii erinomaisesti myös vaeltamiseen, joten reitillä on potentiaalia toimia tulevaisuudessa mielenkiintoisena Kalottireitin jatkona. Arktisen postitien liittämistä Kalottireitin jatkoksi on suositeltavaa aloittaa neuvottelu Visit Kautokeino edustajien kanssa asian edistämiseksi. Arktisen postitien ja Kalottireitin yhdistelmä voi teoriassa saada myös kulttuurisertifikaattimerkin, koska Kalottireitillä ei kaikaikaa ole merkkiä. Reittiliityntä Karigasniemeltä E1:n suuntaan taas on haastava ilman kuljetuspalvelua, sillä Karigasniemeltä Karasjoelle ja siitä seuraavan vaellusreitien alkuun on yli 30km maantiellä.





Johtopäätökset

Kartasta V1 voidaan yhteenvetona todeta:

- 1) Yhtenäisen ja vaeltajan näkökulmasta mielenkiintoisen, eli polkuja pitkin kulkevan, kesäreitin toteuttaminen ei ole mahdollista, sillä luonnonsuojelualueiden, kuten esimerkiksi kansallispuistojen, erämaa-alueiden ja luonnonpuistojen hoito- ja käyttösuunnitelmat estävät kaikki paitsi yhden suunnittelun aikana tunnistetuista potentiaalisista yhdysreiteistä hankekuntien päävaellusreittien välillä.
- 2) Hankekunnat yhdistävä, tieverkostoa reittilinjauksissa hyödyntävä reitti on mahdollista saada turvalliseksi ja ELY-keskuksen hyväksymäksi vain investoimalla 129 kilometriin uusia kevyen liikenteen väyliä, rakentamalla ja kunnostamalla 89 kilometriä uutta polkureittiä, rakentamalla noin 3200 metriä pitkospuuta ja rakentamalla neljä uutta joen ylittävää siltaa. Tämä reitti voisi pyörämatkailijan näkökulmasta toimia, mutta se ei olisi vaeltajan näkökulmasta mielenkiintoinen, vaikka suuruusluokaltaan noin yli 70 miljoonan euron investoinneilla reitti tehtäisiinkin turvalliseksi.
- 3) Hankekunnat yhdistävällä, tieverkostoa reittilinjauksissa hyödyntävällä reitillä, jossa on jo huomioitu olemassaolevat yöpymis- ja ruokapalvelut, on silti yhteensä 23 palvelukatkoa. Reitin varrella tarvitsisi siis perustaa 23 majataloa, joissa olisi tarjolla myös ruokapalveluita, jotta vaeltaminen reitillä ilman leiriytymisvarusteita olisi mahdollista. 17 näistä palvelutuvista pitäisi rakentaa ja kuusi voitaisiin toteuttaa luonnonsuojelualueille muuntamalla olemassa oleva autio- tai vuokratupa palvelutuvaksi. Palvelutupien rakennuskustannus voi olla suuruusluokaltaan jopa yli 4 miljoonaa euroa ja käytännössä niille voi olla mahdoton löytää yrittäjiä edes vuokralle, jos asiakasvirrasta ei ole takeita.





1.2 Kartta V2: Reittilinjaus ilman investointeja

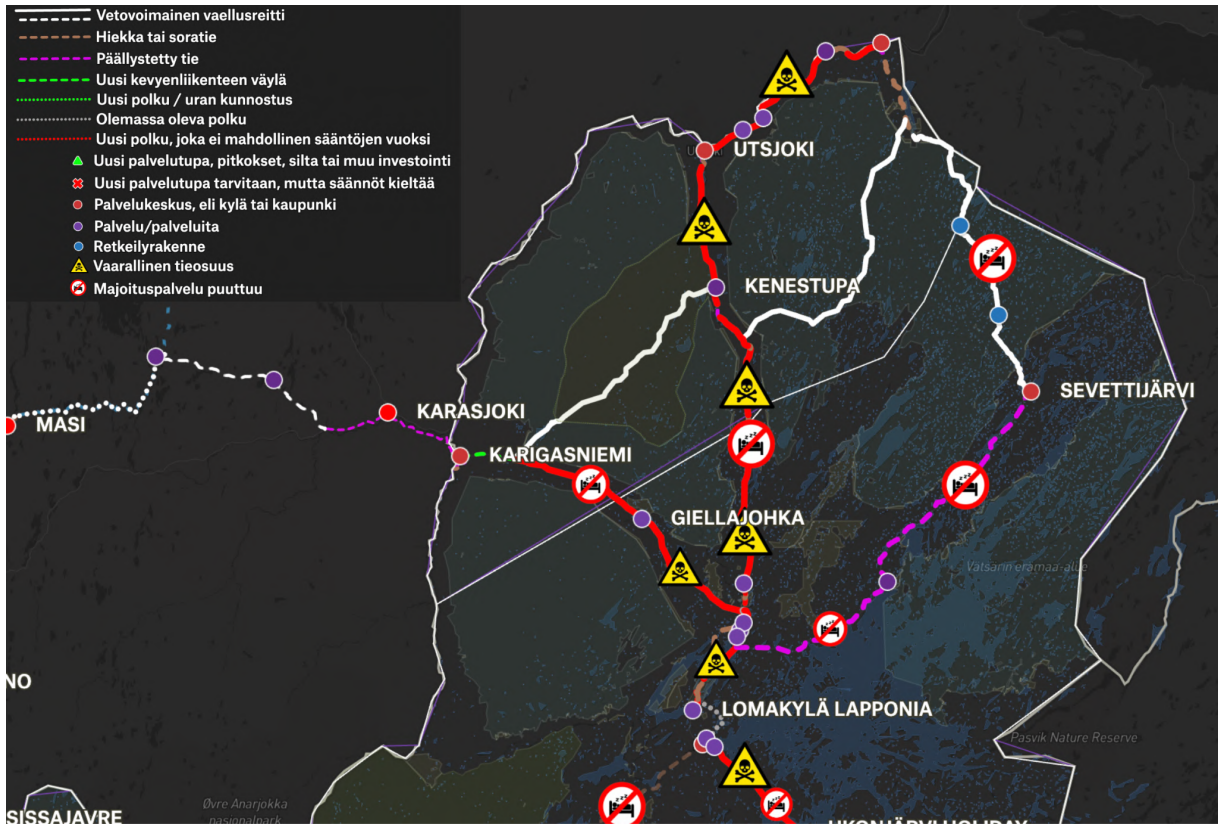
Kesäreitistä suunniteltiin hankekuntien pyynnöstä myös versio [Kartta V2](#), jossa ei ole toteutettu mitään investointeja. Pienehköjen investointien, kuten esimerkiksi kävelysiltojen ja lyhyiden uusien polkuosuuksien puuttuminen johti siihen, että reitti kulkee huomattavasti enemmän vaarallisilla teillä, kuin Kartan V1 reittilinjaukset.

Karttaan on merkitty puna-valkoisella tunnuksella kaikki palvelukatveet ja keltaisella kolmiolla kaikki vaaralliset tieosuudet. Kartta visualisoi tehokkaasti vaarallisten tieosuuksien runsauden ja lukuisat palvelukatveet, jotka tekevät reitistä pitkälti vaeltamiseen ja pyörämatkailuun sopimattomia.

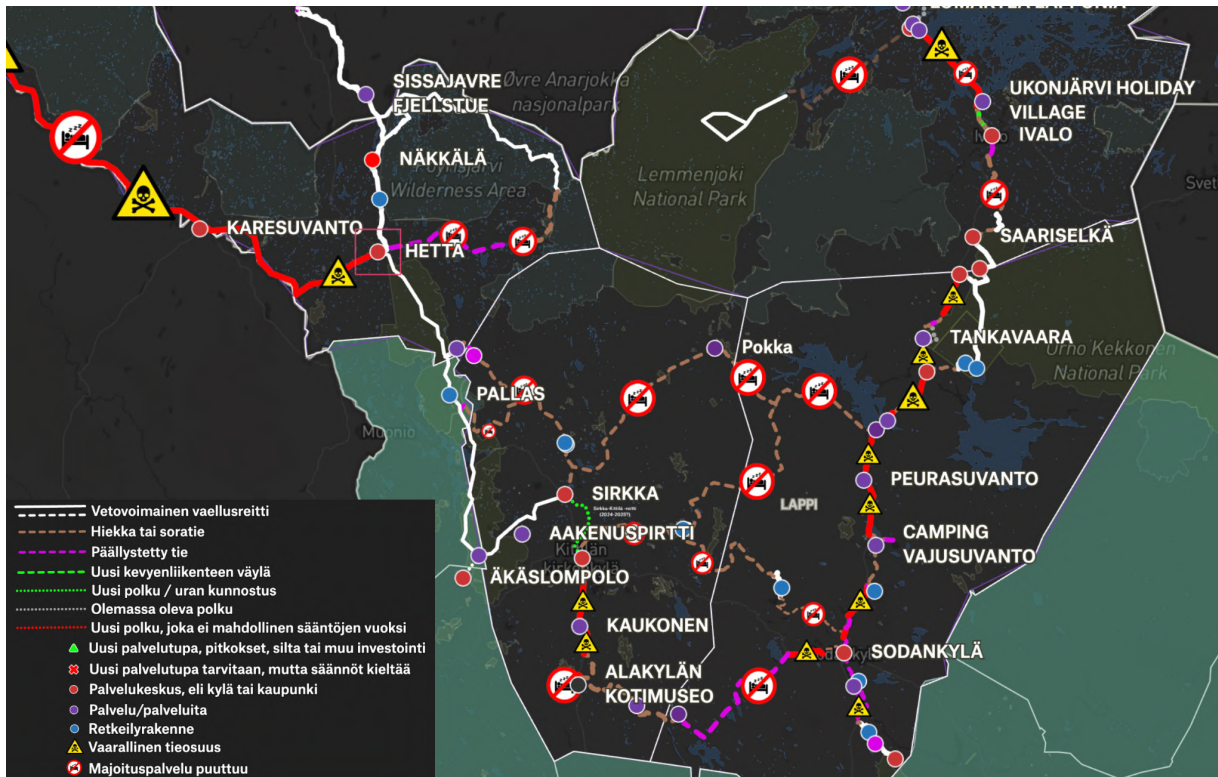


Yleiskuva kartasta V2, jossa reittilinjaukset on tehty niin, ettei mitään investointeja olisi tehty. Keltaisella varoituskolmiolla on merkattu vaaralliset tieosuudet ja puna-valkoisella tunnuksella palvelukatveet vaeltajan näkökulmasta.





Kuva V2, reitistön pohjoisosa ilman investointeja.





Kartta V2, jossa esitetty Keski-Lapin reittejä ilman investointeja.



Kartta V2, jossa on esitetty Länsi-Lapin alueen reittejä ilman investointeja.





2 Talvireitin suunnittelu

[Interaktiivinen kartta talvireittiehdotuksesta tässä.](#)

2.1 Moottorikelkkareitit ja urat

Lapin Polku hankkeen kuntien välille arvioidun talvireitin yksi potentiaalinen toteutumismalli on hyödyntää olemassa olevaa reitti-infraa. Kuntia yhdistää laaja moottorikelkkareittien sekä urien verkosto. Osa reittikannasta on ylläpidettyä eli lanattua tai tampparilla kunnostettua reittipohjaa.

Moottorikelkkareitit ja urat soveltuvat talvipyöräilyyn sekä talviretkeilyyn lähtökohtaisesti latuverkostoa paremmin. Kelkkareitit kattavat laajempia alueita ja sekä muiden käyttäjäryhmien aiheuttamat reitin pinnan muutokset eivät vaikuta reitin alkuperäiseen käyttötarkoitukseen. Lisäksi moottorikelkkojen luoma käyttöpaine muodostaa latupohjaa paremman kantavuuden reittipinnalle.

Laajan reitistön osalta kunnossapito ja reittiopasteet ovat välttämättömiä. Virallisilta moottorikelkkareiteiltä reittiviitat sekä opasteet löytyvät. Urien osalta opasteet sekä reittiviitat voivat olla puutteellisia. Opasteviittojen osalta ongelmaksi on muodostunut viitoituskannan vanheneminen. Lahonneet ja katkenneet puiset opasteviitat muodostavat turvallisuusriskin pitkillä etäisyyksillä sekä syrjäisillä reittialueilla.



Lakiuudistuksen myötä virallisten moottorikelkkareittien käyttö pyöräilyyn on kielletty lumipeitteisenä aikana. Reitien ylläpitäjällä on kuitenkin mahdollisuus sallia pyöräily myös





moottorikelkkareitillä. Hiihtäminen ja kävely on sallittua moottorikelkkareitillä nykyisen lainsäädännön mukaan.

Moottorikelkkareiteillä sekä urilla talviaikaan on tiedostettava potentiaalinen turvallisuusriski. Moottorikelkkojen nopeudet autojen tapaan poikkeavat huomattavasti pyöräilijästä tai kävelijästä. Reittien yhteiskäyttö vaatii runsaasti tiedottamista sekä yhteisen mallin luomista reittialueilla tapahtuvaan opastukseen.

On myös punnittava pitkän matkan reitteihin sisältyviä riskejä, jotka koostuvat moottorikelkkareittiliikenteen lisäksi erityisesti olosuhteista, opasteista ja syrjäisistä sijainneista. Talviolosuhteet vaikuttavat suoraan käytettävän reitin kuntoon. Pienikin lumisade tai tuulinen ilma voi tehdä reitistä kulkukelvottoman jalan tai pyörällä liikkuvalla. Reitin ollessa ummessa tarvitaan useita lanauskertoja tai vilkasta moottorikelkkaliikennettä, jotta eteneminen pehmeiden olosuhteiden jälkeen on mahdollista.

Puutteelliset reittimerkinnät sekä opasteet voivat aiheuttaa talviaikaan reitiltä eksymisiä. Moottorikelkkareiteille muodostuu talven aikana runsaasti risteäviä reittejä, jotka ovat paikoin vahvempia kuin virallinen reitti. Mikäli reiteillä ei ole riittävästi opasteviittoja voivat risteävät reitit ohjata erheellisesti kulkemaan pois viralliselta reitiltä.

2.2 Talvipyöräily – ja retkeilyreitit eli talvipolut

Toinen potentiaalinen toteuttamismalli Lapin polku talvireittien osalta on varsinaisten talvipolkujen rakentaminen hankekuntien alueelle. Hankekuntien taajamien tai matkailukeskuksien lähelle suunnitellaan ja rakennetaan erityisesti talvipyöräilyyn sekä retkeilyyn soveltuvaa reitistöä. Pelkästään pyöräilyyn ja talviretkelyyn rakennettua reitistöä on helpompi ja turvallisempi markkinoida. Reitien ylläpito voidaan organisoida ja toteuttaa laadukkaasti verrattuna pitkän matkan moottorikelkkareiteihin. Lisäksi reittikannan keskittäminen matkailualueiden läheisyyteen mahdollistaa nopean reagoinnin vallitseviin olosuhteisiin.

Reittikantaa on järkevää luoda jokaiseen hankekuntaan 50–100 kilometriä, jotta kokonaisuudesta pystytään suunnittelemaan käyttäjille mielenkiintoinen sekä hyödyntämään alueen palveluverkoston.

Talvipolkuja rakennetaan lähtökohtaisesti moottorikelkan ja lanan yhdistelmällä. Kompakti yhdistelmä mahdollistaa talvipolkujen rakentamisen kevyemmällä kustannuksella eikä laitteisiin tehtävät hankinta- ja huoltokulut nouse tampparien tapaan korkeaksi. Moottorikelkan hankintahinta reittirakentamiseen on noin 10–15 000 euroa ja talvipolkulanan (yhdistelmälana auralla) hankintahinta on noin 5000–8000 euroa.

Reitin rakentamisen kustannus vuorokaudessa on noin 400 euroa, kun vuorokaudessa huollettavan reitin määrä on 50 kilometriä ja huollosta vastaa yksi työntekijä. Kustannuksessa on huomioitu ainoastaan työtuntien kustannukset, moottorikelkan käyttökorvaus sekä polttoainekulut. Varsinainen kulurakenne on esimerkiksi laajempi ja lopullinen hinta määräytyy aina reittikohteen mukaan. Lisäksi budjetissa on huomioitava, että erityisesti talvipyöräilyreittien suunnitteluun on tärkeää käyttää ammattilaisia.

Lapin polku talvireittien toteuttamisen kannalta potentiaalisempi vaihtoehto on luoda kuntien alueelle laadukkaita talvipolkuverkostoja. Rakentamalla eri kohteisiin pysyviä reitistöä voidaan





markkinoida turvallista ja mielekästä vaihtoehtoa. Riskit ja muuttuvat tekijät verrattuna laajan moottorikelkkareittiverkoston käyttöön ovat huomattavasti pienemmät. Talvipolkujen kunnossapidon järjestäminen niille määrätyille reiteillä on myös taloudellisesti järkevämpää.



LAPIN LIITTO



Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



2.3 Plussat ja miinukset

Moottorikelkkareitit -ja urat

- + Laajat kuntia yhdistävät reittiverkostot
- + Moottorikelkkaliikenne ylläpitää reittiä
- + Latuverkostoa parempi käytettävyys
- Muuttuvat olosuhteet
- Syrjäiset sijainnit
- Pitkät etäisyydet
- Turvallisuusriski moottorikelkkaliikenne
- Ylläpito

Talvipolku

- + Turvallinen
- + Ylläpito
- + Markkinointi ja brändäys
- + Mielenkiintoinen
- + Tukee yritystoimintaa
- Rahoitus
- Reittirakentajien puute





3 Reittipassi ja -sertifikaatti

Lapin polku hankkeen yksi tavoitteista oli kehittää reittisertifikaatin malli, jota voi hyödyntää reittialueen markkinoinnissa. Sertifikaattina toimii reittipassin kaltainen ratkaisu.

Reittipassin ajatus kiteytettynä on kerätä vierailua vastaan merkintä reittipassiin. Merkinän saa vierailtuaan hankekunnan osoittamalla reittialueella tai suoritettuaan tietyn osuuden Lapin polku reitistä. Reittipassin ja oheistuotteiden toteuttamiseksi on useita vaihtoehtoja.



Reittipassin kerryttäminen voi muodostua esimerkiksi reittietapeista. Etapeilta voidaan kerätä leimoja tai tarroja Lapin polku brändättyyn reittipassiin. Eri reittialueille määritettyjen etappien välillä on yrityksiä, matkailuinfoja ja luontokeskuksia mistä voi käydä hakemassa passiin merkinnän vaelluksen aikana.

Reittipassin voi ostaa Lapin polku alueella toimivista yhteistyöryhmästä, kuten urheiluliikkeet, matkamuistomyymälät tai elintarvikekaupat. Vastaavaa tuotemyyntiä tehdään tällä hetkellä alueellisten reittikarttojen osalta tai reittitarrojen muodossa. Toinen vaihtoehto on reittipassin tulostamisen mahdollisuus Lapin polku nettisivujen kautta. Reittipassi on jo kansainvälisesti käytössä esimerkiksi ultrapyöräilykilpailuissa.





Yksi vaihtoehto on luoda kangasmerkkikokoelma reitin eri osa-alueista sekä oma kangasmerkki koko reitin suorittamisesta. Kangasmerkit voivat olla myös oheistuote reittipassin lisäksi. Kangasmerkit ovat yleisesti suosittuja keräiltäviä muistoja kuljetusta reitistä tai vierailukohteena olevasta alueesta. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat mm. kansallispuistojen omilla logoilla varustetut kangasmerkit. Vaeltajat sekä pyöräilijät kiinnittävät kangasmerkkejä vaellusvarusteisiin kuten rinkkoihin ja pyörälaukkuihin.

Kangasmerkki toimii myös aluetta markkinoivana tuotteena sekä luo pientä lisätuloa paikallisille yrityksille. Kangasmerkkien myyntiä tekevät myös verkossa toimivat outdoor -kaupat, kuten Scandinavian Outdoor Store. Brändätyn reitin oheistuotteet voivat olla myyntituote monella eri toimijalla.





Reittisertifikaatti:

- Reittipassi mihin kerätään leimat tai tarroja eri etapeilta
- Kangasmerkit eri reittialueilta tai etapeilta
- Kangasmerkki koko Lapin Polku reitin suorittamisesta
- Tulostettu sertifikaatti koko Lapin Polku reitin suorittamisesta
- Kangasmerkit sekä reittipassi ostetaan alueen myymälöistä
- Kangasmerkit brändituotteena outdoor verkkomyymälöissä





4 Lapland Trails -konsepti

[Interaktiivinen Kartta V3 nähtävissä tästä.](#)

Hankekunnat antoivat 22.6.2023 pidetyssä työpajassa reittisuunnittelijoille mandaatin miettiä laajemmin, miten Lapin alueen vaellusmatkailua voitaisiin kehittää erityisesti pitkien vaellusten näkökulmasta.

Reittisuunnittelijat tunnistivat seuraavat esteet vaellusmatkailun kehittämiseksi Lapin alueella:

- A. Tieto reiteistä on erittäin hajallaan ja tiedon laatu vaihtelee paljon.
- B. Lapin vaellusmahdollisuuksista ja -reiteistä ei ole saatavilla lähes mitään tietoa englanniksi
- C. Lapilla ei ole statusta eikä imagoa kansainvälisenä vaelluskohteena, vaikka reitit ja olosuhteet ovat erittäin kilpailukykyisiä. Vaellusmatkailun brändi puuttuu.
- D. Lapin laadukkaat viralliset vaellusreitit linkittyvät harvoin toisiinsa, joten niiden yhdistäminen pidemmäksi vaellukseksi on vaikeaa kuljetuksen ja ruokatäydennyksen puolesta.

Oletettavasti näistä syistä ulkomaalaisia vaellusmatkailijoita ei ole Lapissa juuri ollenkaan ja vaelluskulttuuri keskittyy pitkälti lyhyisiin muutamien päivien tai maksimissaan viikon vaelluksiin sekä ympyräreitteihin. Suurien maantieteellisten alueiden ylittäminen vaeltaen ei ole Lapissa osa vaelluskulttuuria pitkien yhtenäisten tai helposti linkitettävien reittien vuoksi - muutamaa poikkeusta lukuunottamatta.

Arcticbicycle.com - LaplandTrails.com

Pyörämatkailukeskuksen Arctic by Cycle -reittien kanssa oltiin osittain samassa tilanteessa vielä vähän aika sitten. Lapin pyörävaellusmahdollisuudet oltiin tunnistettu kansainvälisesti kilpailukykyisiksi, mutta reitit puuttuivat eikä niistä ollut muutenkaan kootusti tietoa saatavilla. Lapin parhaat pyörävaellusreitit laitettiin samalle kartalle, reitit tuotteistettiin tekemällä jokaiselle reitille oma logonsa sekä laadukkaat reittikuvaukset. Lisäksi luotiin Arctic by Cycle -brändi, jonka alle yksittäiset reitit kuuluvat. Tuloksena Lappi tunnetaan nyt pyörävaelluskohteena ja kesällä 2023 ulkomaisia ja kotimaisia pyörävaeltajia näkyi Lapissa enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Saman voisi tehdä myös Lapin parhaille vaellusreiteille Lapland Trails -brändillä ja LaplandTrails.com -reititietosivustolla, maustettuna yksittäisillä kuljetuspalveluilla ja ruokalaatikkopalveluilla, joiden avulla Lapin huippu-vaellusreittejä voisi linkittää yhteen pidemmiksi vaelluksiksi alueelta toiselle. Lapland Trails -reitit eivät olisi kuljettavissa ilman yöpymisvarusteita ja vaan niillä liikkuminen perustuisi perinteiseen tapaan omavaraisuuteen, mutta laadukkaita palveluita olisi aina tarjolla luonnonsuojelualueiden ulkopuolella reittien alku ja loppupisteiden läheisyydessä.

Kuljetuspalveluiden tehtävänä olisi siirtää vaeltaja nopeasti ja joustavasti yhden reitin lopusta toisen reitin alkuun. Joskus kuljetuspalvelu voi olla osa läheisen majatalon toimintaa, eli jos vaeltaja saapuu reittiosuuden päähän esimerkiksi illalla, niin majatalon henkilökunta noutaa

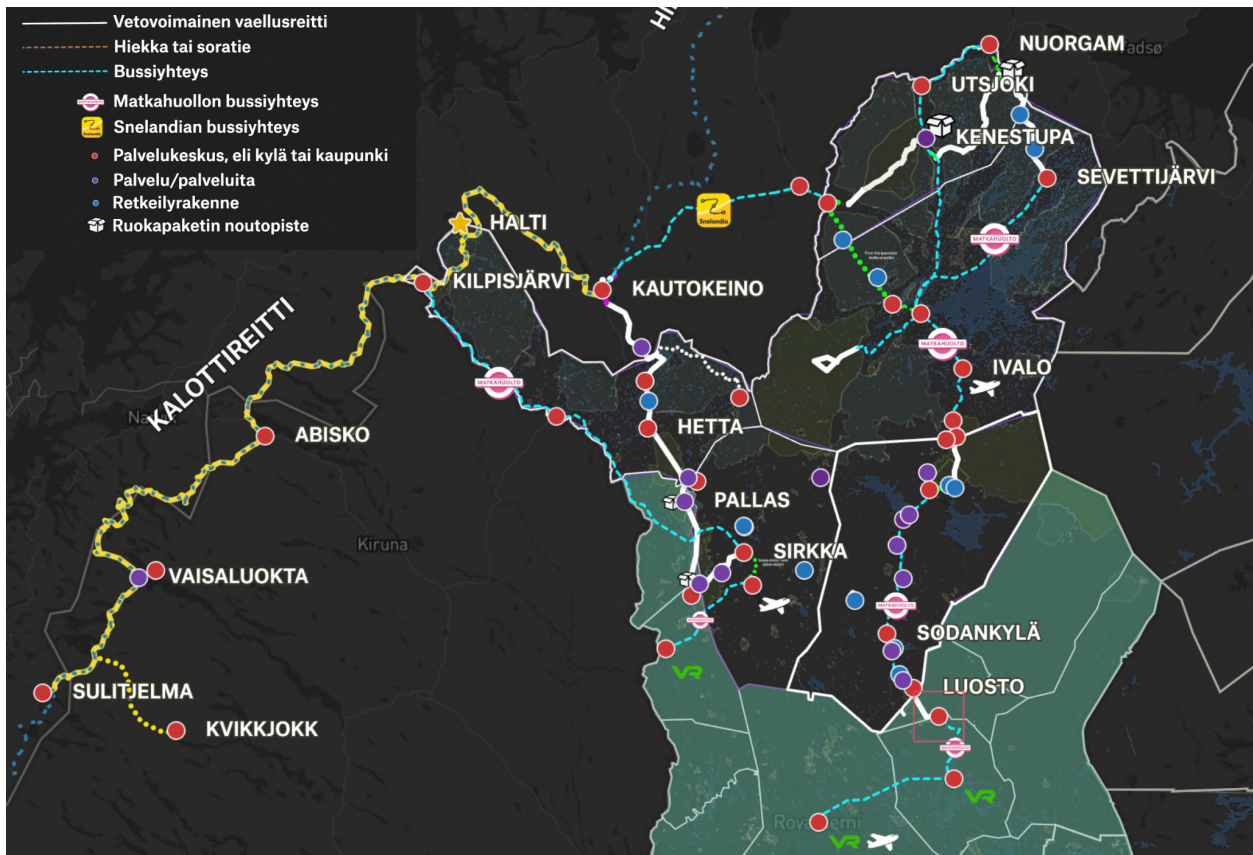




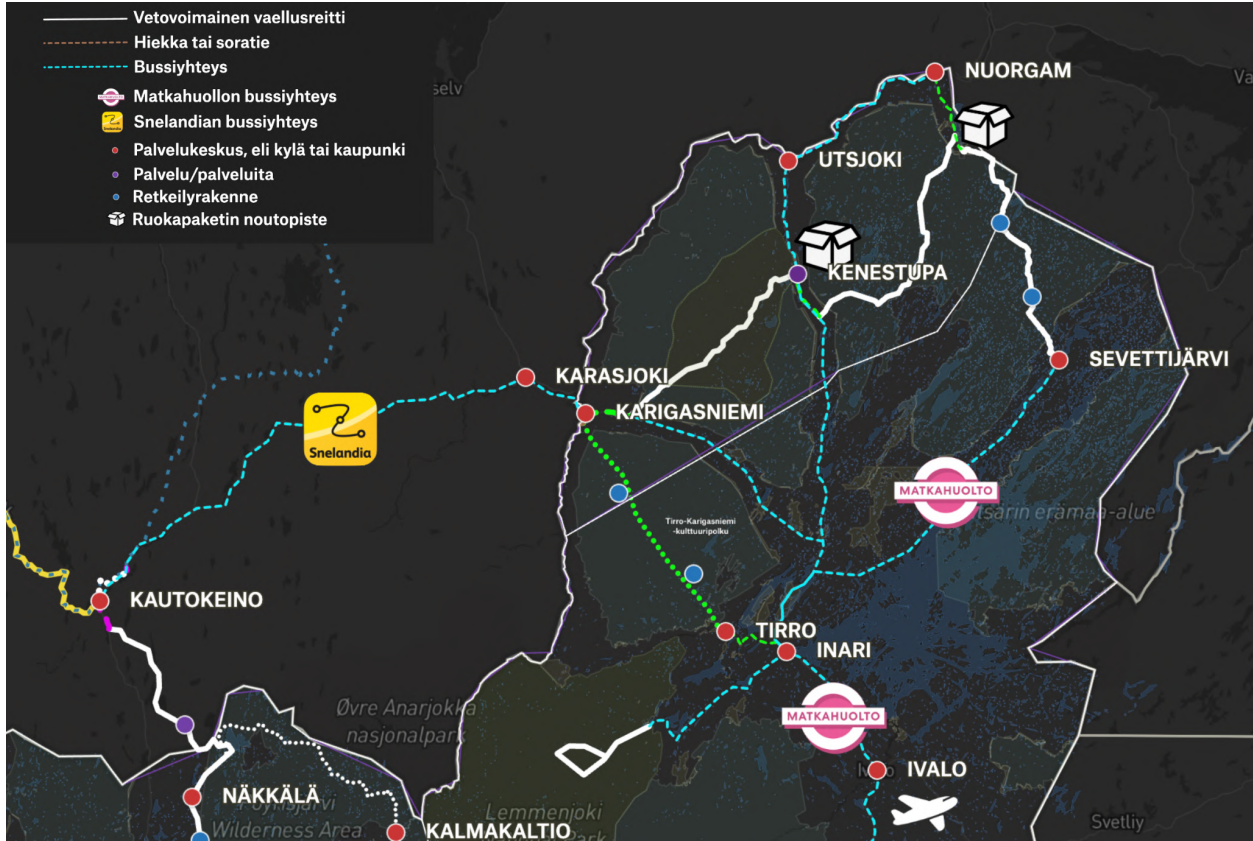
vaeltajan majataloon yöksi ja seuraavana päivänä kuljettaa vaeltajat seuraavan reittiosuuden alkuun. Kuljetuspalvelu voi yksinkertaisimmillaan myös taksi, minibussi tai muu kävelyä tehokkaampi kyyti reittien päiden välillä.

Ruokalaatikkopalvelun ideana on, että sillä vaeltaja saa seuraavalle reittiosuudella tarvittavat ruoat, joka tekee vaeltamisesta huomattavasti kevyempää verrattuna siihen, että kannettaisiin kahden tai useamman reittiosuuden ruoat kerralla. Ruokalaatikkopalvelu voi olla esimerkiksi majatalon yhteydessä, mutta se voi olla myös erillinen miehittämätön säilytysratkaisu vaikkapa seuraavan reittiosuuden alussa. Vaeltajat voisivat toimittaa ruokatarvikkeet kyseisen ruokalaatikkopalvelun toteuttajalle esimerkiksi Postilla ja ruokatarvikkeet siirtyvät sitten noutopaikkaan noutopäivään mennessä.

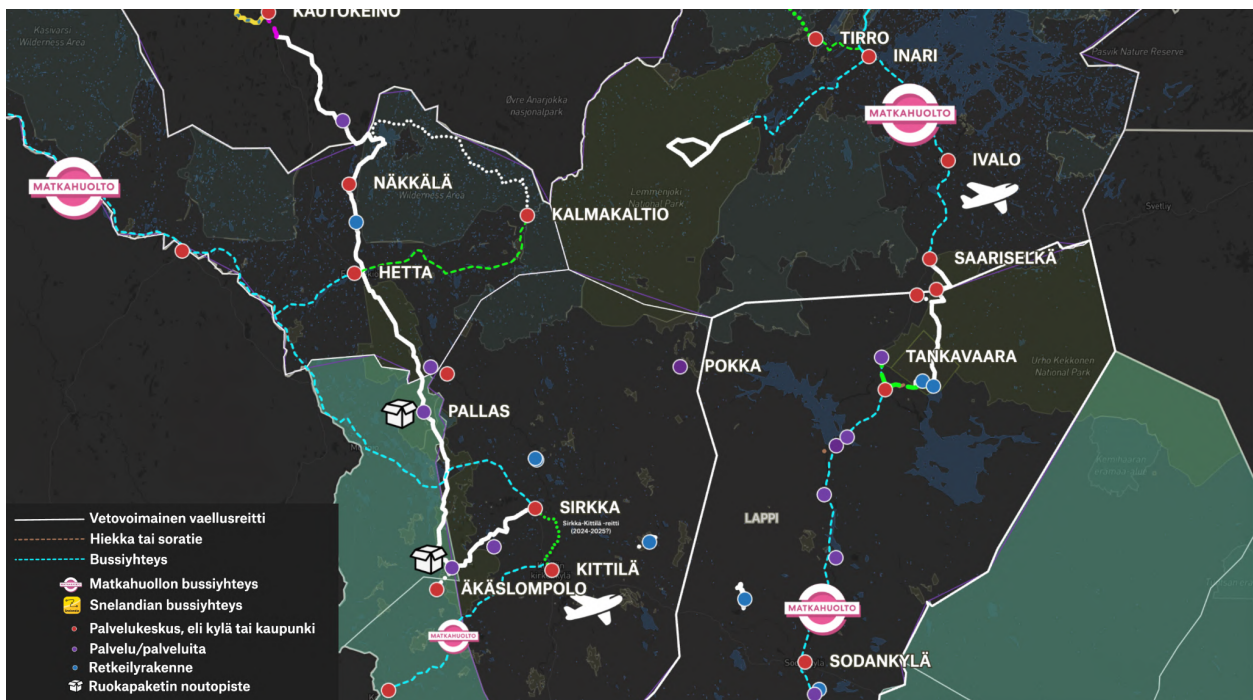
Lapland Trails -reitistön idea ja sille ehdotetut reitit on esitetty seuraavissa kuvissa:



Kartta V3, Lapland Trails -reitistöä palveluineen.

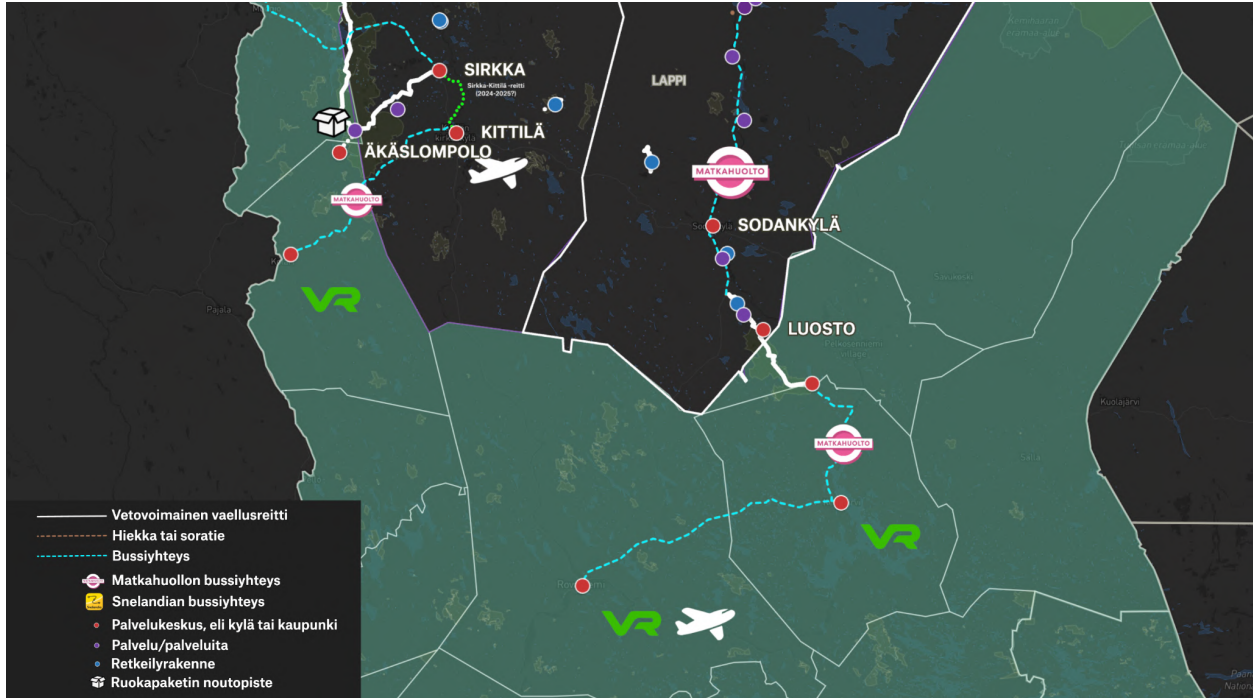


Kartta V3, Lapland Trails -konseptin reittejä ja palveluita pohjoisimmassa Suomessa.



Kartta V3, Lapland Trail -reitistöä ja palveluita Keski-Lapin alueella.





Kartta V3, Lapland Trail -reitistöä ja palveluita Keski- ja Etelä-Lapin alueella.

Liitteessä 1 esitetty on kuntakohtaiset ehdotukset Lapland Trails -reiteistä ja reitteihin liitetystä palveluista.





5 Suositus jatkotoimenpiteistä

Arctic by Cycle -reitistö on erinomainen esimerkki Lapland Trails -konseptin ja brändin luomiseen. Arctic by Cycle -reittisivujen pääsivun ja reittisivujen rakennetta ja logiikka voi suoraan hyödyntää myös vaellusreitistöstä ja sen reiteistä viestimiseen, sillä reittikuvauksissa reiteistä kerrottavat tiedot ovat saman tyyppisiä, kuin pyörävaellusreiteilläkin. Koska Lapland Trails hyödyntää ja linkittää yhteen vain olemassa olevia tunnettuja vaellusreittejä, voidaan kehityksessä edetä erittäin ketterästi.

Lapland Trails -brändin luomiseksi tarvittavia toimenpiteitä ovat esimerkiksi:

- Reitistön visuaalisen ilmeen suunnitteleminen, johon kuuluu reitistötunnuksen, brändin värien ja fonttien suunnittelu ja määrittely.
- Yksittäisten reittien logojen suunnittelu
- Lapland Trails -reittien käveleminen ja kuvaaminen reittikuvauksien kirjoittamista ja kuvittamista varten
- Laplandtrails.com -nettisivun rakentaminen
- Lapland Trails -markkinointisuunnitelman tekeminen
- Lapland Trails -reittien markkinointi markkinointisuunnitelman mukaisesti
- Palvelukehitysyhteistyö kuljetuspalveluiden ja ruokalaatikkopalveluiden toteuttamiseksi.
- Reittisertifikaatin visuaalisen ilmeen tekeminen ja järjestelmän toteuttaminen
- Matkanjärjestäjä -yhteistyö

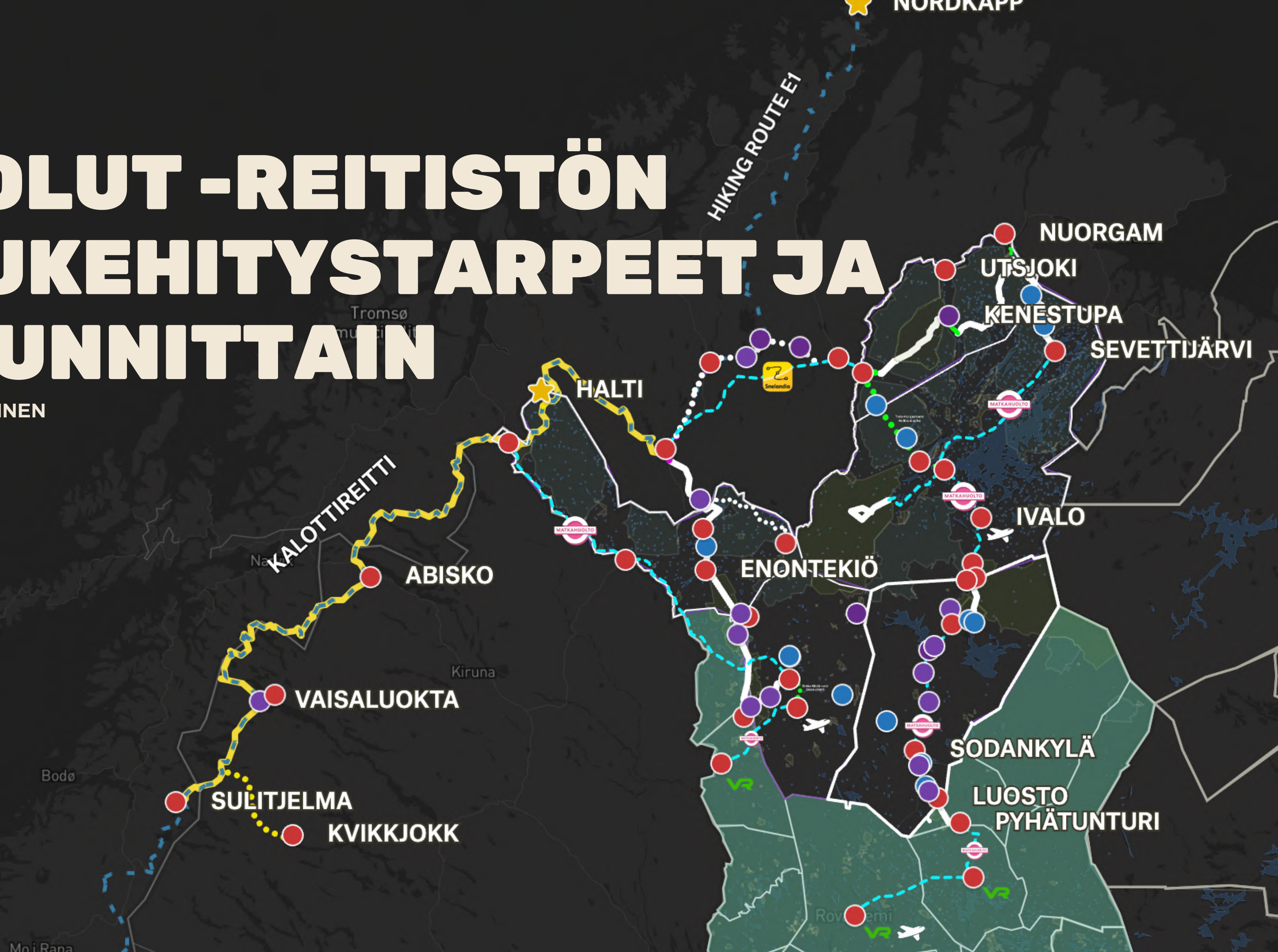
Rahoitus näille toimenpiteille lienee edullisinta hankkia hankerahoituksen kautta. Hankeaikaksi riittänee riittänee 1.5-2.0 vuotta hankkeen aloitusajankohdasta riippuen sillä logiikalla, että ensimmäisenä hankekesänä keskitytään reittien kävelyyn, reittikuvausten kirjoittamiseen ja reittien valokuvaukseen ja reitit julkaistaisiin markkinointitoimenpiteineen seuraavana keväänä. Valinta Flat rate 40% ja Flat rate 7% -rahoitusmallien välillä on vaikea, sillä osa hankkeen toimenpiteistä vaatii osto-osaamista ja esimerkiksi graafisen ilmeen suunnittelu, markkinointisuunnitelman teko ja nettisivujen rakentaminen lienee fiksuinta ulkoistaa.



LIITE 1

LAPIN POLUT -REITISTÖN PALVELUKEHITYSTARPEET JA REITIT KUNNITTAIN

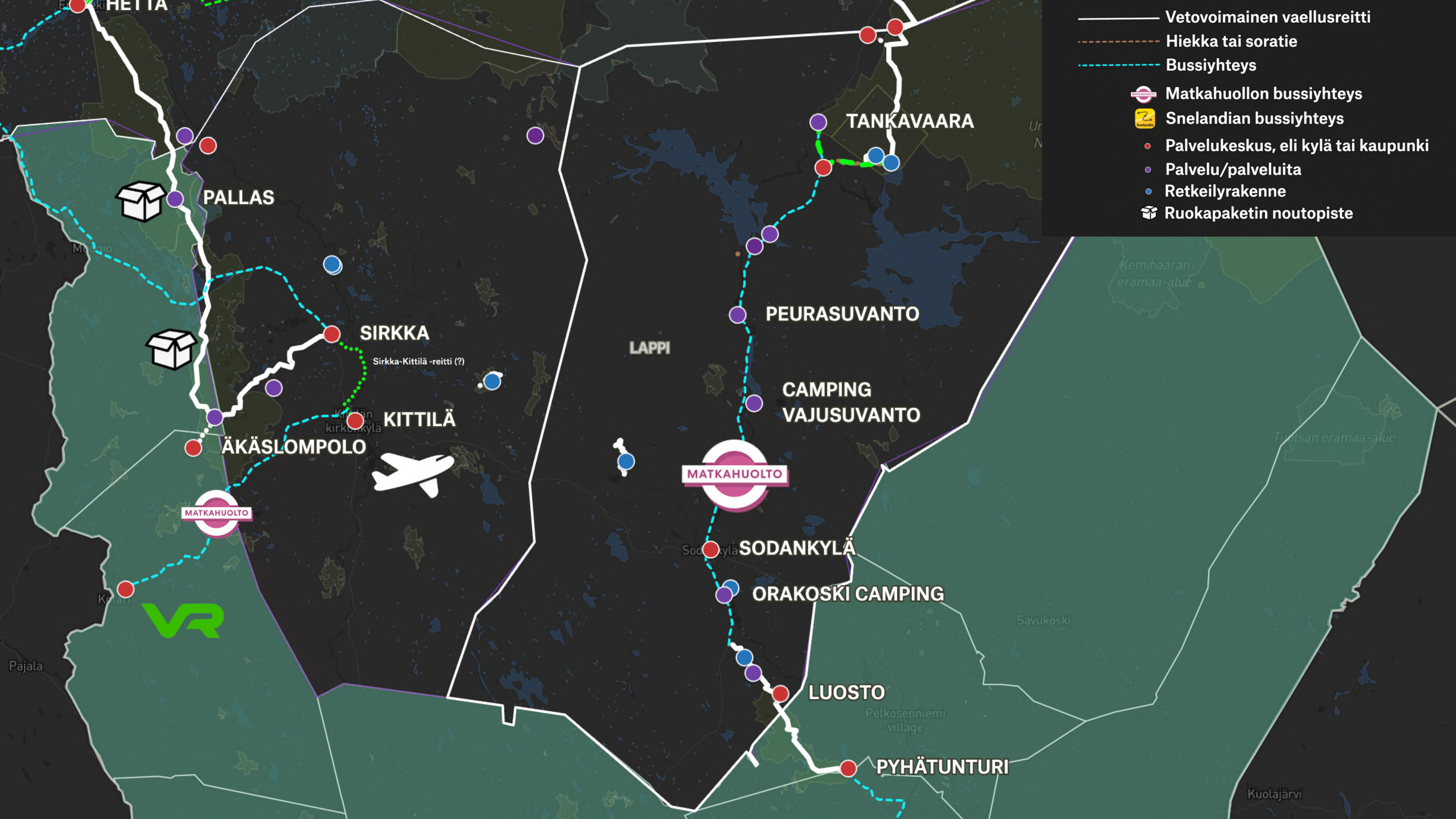
TIMO VEIJALAINEN & TANELI ROININEN



SODANKYLÄN KUNTA

Lapin polut -reittiosuudet alueella

- **Pyhä-Luosto-Yliluosto-Nelostie, 47km/3 vaelluspäivää**
 - Alkupiste Pyhätunturi saavutettavissa linja-autolla
 - Päätepiste Nelostiellä sijaitsee 6km Torvisen kylästä pohjoiseen
 - Nelostieltä on linja-autoyhteys seuraavan reitin alueella Tankavaaraan (1h 45min / 118km) yöksi
 - Huom! Ei pysäkkiä liityntäkohdassa, pysähdyvätkö bussit?
 - Liityntäkohdassa ei palveluita, mitä jos ei ehdi bussiin?
- **Ruijanpolku & Kiilopää-Saariselkä UKK-puistossa 75km/ 4-5 päivää**
 - Alkupiste Sompiojärven leirintäalue, jonne kyyti Tankavaarasta aamiaisen jälkeen
 - Päätepiste Saariselkä, josta bussilla pohjoiseen kohti Inarin ja Utsjoen reittejä





— Vetovoimainen vaellusreitti

- - - Hiekka tai soratie

- - - Bussiyhteys


 Matkahuollon bussiyhteys

 Snelandian bussiyhteys

 Palvelukeskus, eli kylä tai kaupunki

 Palvelu/palveluita

 Retkeilyrakenne

 Ruokapaketin noutopiste

PALLAS

SIRKKA

Sirkka-Kittilä -reitti (?)

KITTILÄ

ÄKÄSLOMPOLO

MATKAHUOLTO

SODANKYLÄ

ORAKOSKI CAMPING

LUOSTO

PYHÄTUNTURI

PEURASUVANTO

CAMPING
VAJUSUVANTO

TANKAVAARA

LAPPI



Kuolajärvi

Kemihäärän erämaa-alue

Tuntisan erämaa-alue

Savukoski

Pelkosenniemi village




Pajala

Kittilän kirkonkylä

Kittilän kirkonkylä

Mannio

KIEHETIA

- Vetovoimainen vaellusreitti
- - - Hiekka tai soratie
- · - · Bussiyhteys
-  Matkahuollon bussiyhteys
-  Snelandian bussiyhteys
- Palvelukeskus, eli kylä tai kaupunki
- Palvelu/palveluita
- Retkeilyrakenne
-  Ruokapaketin noutopiste

PYHÄ-LUOSTO- YLILUOSTO-NELOSTIE

"Pyhä-Luosto National Park Divide"

47KM / 3 PÄIVÄÄ



- **Miten luodaan elämyksellinen saapuminen Nelostielle?**
 - Ei ehkä mahdollista
- **Ratkaisuvaihtoehto: Reitti loppuu jo Luostolle.**
 - Luostolla yötä ja aamulla kuljetus Nelostien bussiin
 - Mutta vaellus lyhenee 1/3

RUIJANPOLKU & KIILOPÄÄ-SAARISELKÄ

"Sompio Reserve and Urho Kekkonen National Park Crossing"

75KM / 4-5 päivää

- Bussilla etelästä Tankavaaraan, siellä yö ja kuljetus Ruijanpolun alkuun
 - Samalla uusien asiakkaiden nouto Tankavaaraan
- Bussilla Saariselältä pohjoiseen



INARIN KUNTA

Lapin polut -reittiosuudet alueella

- **Ruijanpolku & Kiilopää-Saariselkä UKK-puistossa 75km/ 4-5 päivää**
 - Alkupiste Sompiojärven leirintäalue, jonne kyyti Tankavaarasta aamiaisen jälkeen
 - Päätepiste Saariselkä, josta bussilla pohjoiseen kohti Inarin ja Utsjoen reittejä
 - Ei palvelukehitystarpeita Inarin kunnan alueella
- **Lemmenjoen kansallispuiston kierros 47km / 3-4 päivää**
 - Ravadasjärven autiotuvalta venekyyti takaisin Njurkulahdelle kierroksen loppuksi tai kävely samaa laaksoa pitkin takaisin.
 - Tarvitaan uusi kuljetuspalvelu Inarista Lemmenjoki Campingiin ja takaisin Inariin
- **Sevettijärvi-Pulmanki -reitti 65km / 4-5 päivää**
 - Linja-autoyhteys Sevettijärvelle näyttää toimivan
 - Ei palvelukehitystarpeita reittiin liittyen Inarin kunnan alueella

"Sompio Reserve and Urho Kekkonen National Park Crossing"

RUIJANPOLKU & KIILOPÄÄ-SAARISELKÄ

75KM / 4-5 päivää

- Bussilla etelästä Tankavaaraan, siellä yö ja kuljetus Ruijanpolun alkuun
 - Samalla uusien asiakkaiden nouto Tankavaaraan
- Bussilla Saariselältä pohjoiseen



LEMMENJOEN KANSALLISPUISTON KIERROS "Lemmenjoki National Park Loop"

47KM / 3-4 päivää



Lemmenjoki
National Park

TIRRO

INARI

LEMMENJOKI
CAMPING

MATKAHUOLTO

- Kuljetuspalvelu Inarista Lemmenjoki Campingiin tarvitaan

Ivalo

- Jos kunnostetaan, niin sitten tarvitaan kuljetuspalvelu Tirroon

60KM / 3-4 päivää

TIRRO-KARIGASNIEMI - KULTTUURIPOLKU

"Kunnostaminen ei realistista" - Metsähallitus

KARIGASNIEMI

Tirro-Karigasniemi -kulttuuripolku (ei realistinen)

TIRRO

INARI

M

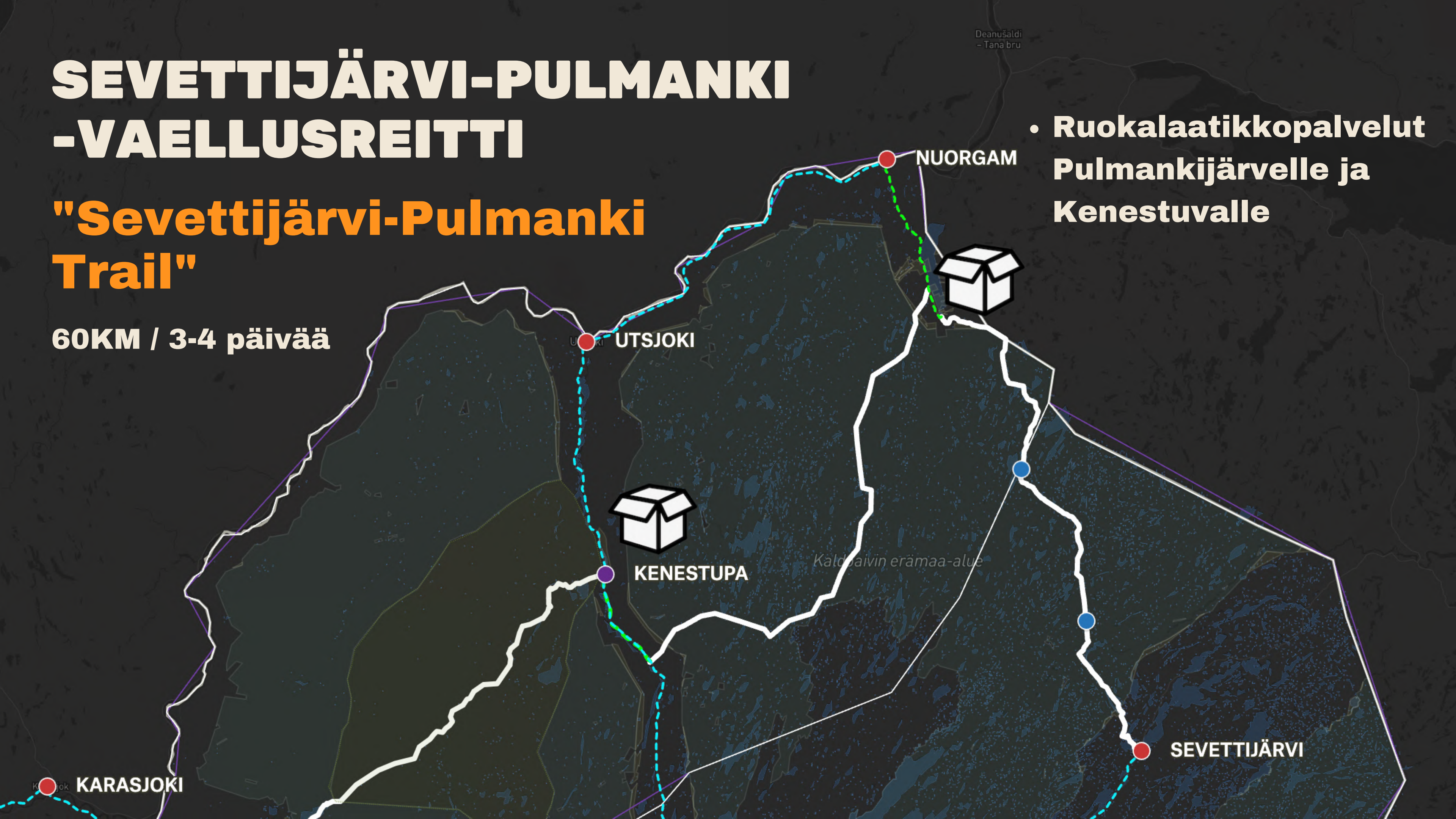
Lak

SEVETTIJÄRVI-PULMANKI -VAELLUSREITTI

"Sevettijärvi-Pulmanki Trail"

60KM / 3-4 päivää

- Ruokalaatikkopalvelut
Pulmankijärvelle ja
Kenestuvalle



UTSJOEN KUNTA

Lapin polut -reittiosuudet alueella

- **Sevettijärvi-Pulmanki -reitti 65km / 4-5 päivää**
 - Linja-autoyhteys Sevettijärvelle näyttää toimivan
 - Tarvitaan uusi kuljetuspalvelu Pulmankijärveltä Nuorgamiin yöksi ja aamulla vaeltajan kuljetus Kaldoaivin reitin alkuun
 - Tarvitaan ruokalaatikko-palvelu, mikäli ei lähde Nuorgamiin yöksi tai muuten tarvitsee lisää ruokaa ja varusteita Kaldoaivin -reittiä varten
- **Kaldoaivin reitti 63km/3-4 päivää**
 - Tarvitaan kuljetuspalvelu reitin lopusta Mieraslompolosta Kenestuvälle (12km)
 - Tarvitaan ruokalaatikko-palvelu Kenestuvälle, jotta voi jatkaa Kevolle
- **Kevon reitti 63km, 3-5 päivää**
 - Pääsy reitille suoraan Kenestuvalta
 - Tarvitaan reitin etelään parkkipaikalta uusi kuljetuspalvelu Karigasniemelle (10km)

SEVETTI-PULMANKI, KALDOAIVI JA KEVO

Stabbursdalen
nasjonalpark

"Sevettijäri-Pulmanki Trail"
"Kaldoaivo Trail"
"Kevo Trail"

Yhteensä 191km / 10-13 päivää



- Karigasniemi-Kautokeino -bussi mahdollistaa siirtymisen Arktiselle postitielle ja Kalottireitille

KARASJOKI

KARIGASNIEMI

UTSJOKI

KENESTUPA

NUORGAM

Tirro-Karigasniemi
-kulttuuripolku (ei realistinen)

MATKAHUOLTO

Vätsarin erämaa

ENONTEKIÖN KUNTA

Lapin polut -reittiosuudet alueella

- **"Arktinen postitie" -vaellusreitti Kautokeinosta Leville 246km/ 12-15 päivää**
 - Seuraa Arctic Post Road -pyörävaellusreitin linjauksia:
 - Kautokeino-Sihccajavri-Pöyrisjärvi-Näkkälä
 - Tunturi-Lapin taival & Ylläs-Levi MTB -reitti
 - Tarvitaan ruokalaatikot Pallakselle ja Peurakaltiolle (Muonion kunta)
- **Pöyrisjärven erämaa-alueen kierto: Kalmankaltio-Näkkälä-Hetta**
 - Tarvitaan uusi kuljetuspalvelu Hetasta Kalmankaltioon
- **Kalottireitti: Kautokeino-Kilpisjärvi 200km/10-12 päivää**
 - Muodostaa kokonaisuudessaan Levi-Pallas-Hetta-Keutokeino-Kilpisjärvi -reitin, joka on noin 446km ja 22-27 päivää

Kalottireitti ja Arktinen postitie

Yhteensä 246km / 22-17 päivää

KALOTTIREITTI

- Ruokalaatitot
Pallaksella ja
Peurasuvannolla



KITTIILÄN KUNTA

Lapin polut -reittiosuudet alueella

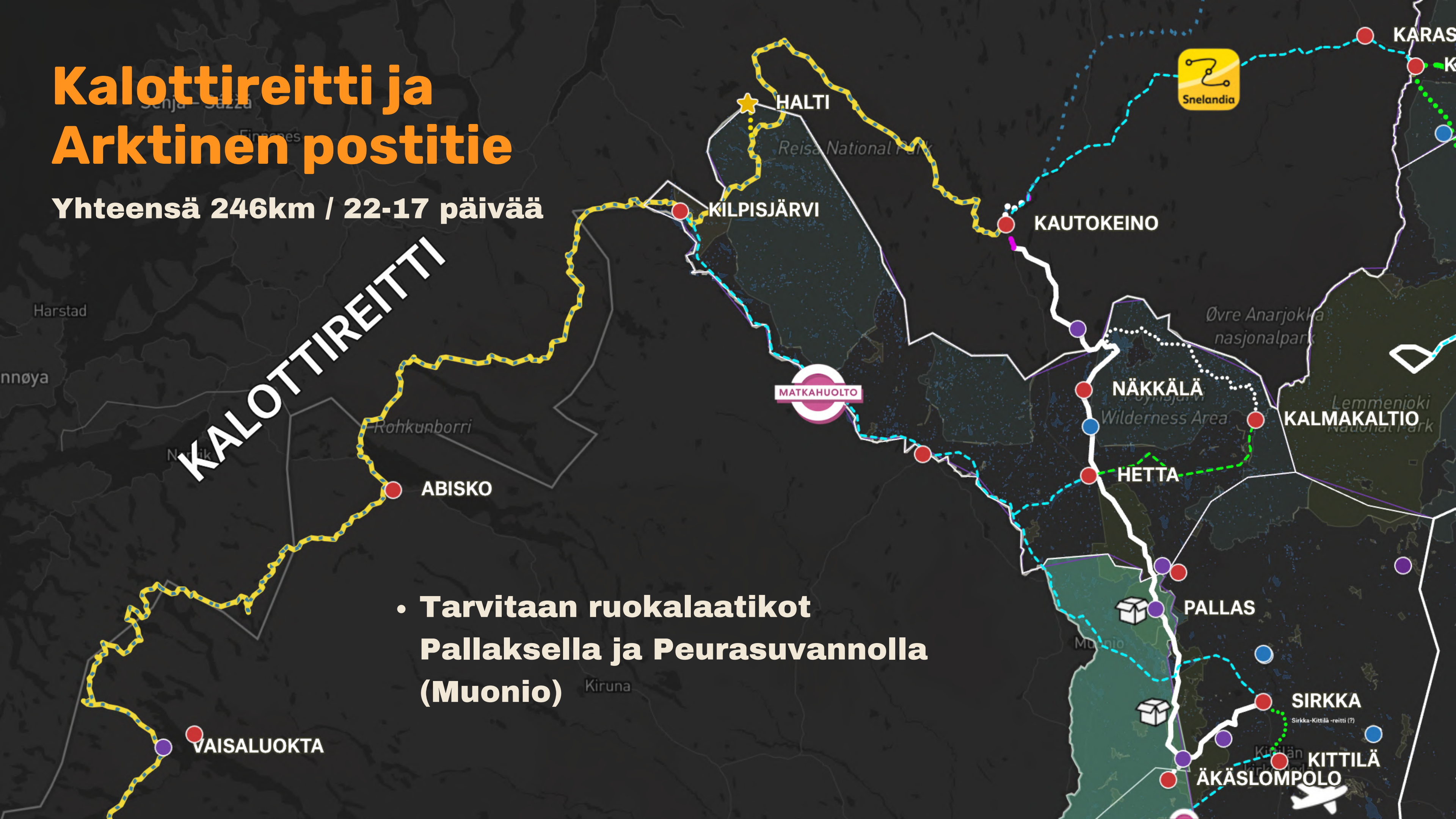
- **"Arktinen postitie" -vaellusreitti Kautokeinosta Leville 246km/ 12-15 päivää**
 - **Seuraa Arctic Post Road -pyörävaellusreitin linjauksia:**
 - **Kautokeino-Sihccajavri-Pöyrisjärvi-Näkkälä**
 - **Tunturi-Lapin taival & Ylläs-Levi MTB -reitti**
 - **Tarvitaan ruokalaatikot Pallakselle ja Peurakaltiolle (ovat Muonion kunnan alueella)**
- **Arktinen postitie Yhdistyy Kautokeinossa Kalottireittiin, jota pitkin pääsee Kilpisjärvelle**

Kalottireitti ja Arktinen postitie

Yhteensä 246km / 22-17 päivää

KALOTTIREITTI

- Tarvitaan ruokalaatikot
Pallaksella ja Peurasuvannolla
(Muonio)



Pessinki fjällurskog

Arktinen postitie - vaellusreitti Kittilän alue

- Lähtö Leviltä on ok, jos Sirkka-Kittilä reitti ei tule toteutumaan
- Mahdollisuus myös tarjota venekyytiä lentokentältä Leville
- Peurasuvannon ja Pallaksen ruokalaatikat ovat kriittisiä

