

FCG.



Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014-2020



LAPIN LIITTO

MUONION KUNTA

# Muonion ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma

Loppuraportti





**Sisällysluettelo**

1	Johdanto.....	1	6.5.1	Yleistä .....	36
2	Vuorovaikutteinen suunnittelu ja reittien kartoittaminen maastossa .....	2	6.5.2	Toiminnan yhtiöittäminen omaksi yhtiökseen.....	37
3	Nykytilanne.....	2	6.5.3	Reittien hoidon järjestäminen yhdistyksen toimesta .....	38
3.1	Muonion Master Plan .....	2	6.1	Ehdotus toimintamallista .....	39
3.2	Muonion kunnan alueella olevat kesäreitit .....	2	6.1.1	RoadMap - järjestelyn toteutustapa ja prosessi .....	41
3.3	Muonion kunnan alueella olevat talvireitit .....	4	6.1.2	Vertailu nykyvaihtoehtoon, mikä muuttuu?.....	42
4	Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma .....	5	6.2	Lopullisesta mallista riippumattomat ratkaistavat asiat .....	42
4.1	Ulkoilureittien ydinalueet .....	5	7	Yhteenveto ja suositukset .....	43
4.2	Talvireitit .....	6	8	Lähteet.....	44
4.2.1	Karttakyselyn tulokset .....	6			
4.2.2	Hiihtoladut .....	8			
4.2.3	Moottorikelkkareitit .....	10			
4.2.4	Investoinnit.....	12			
4.2.5	Jatkotoimenpiteet .....	12			
4.3	Skenaariotarkastelu ja vaikuttavuuden arviointi .....	16			
4.4	Maastopyöräreittien kartoitus olemassa olevilla kesäreiteillä .....	17			
4.4.1	Reittien kartoittaminen maastossa .....	17			
4.4.2	Reittien kuvaus.....	17			
4.4.3	Maastopyöräilyreittien toteutuksen yleiset periaatteet.....	27			
4.4.4	Reitin profiili ja poikkileikkaus.....	27			
4.4.5	Reitin rakenteet.....	28			
4.4.6	Alustava kustannusarvio .....	29			
4.4.7	Jatkotoimenpiteet .....	30			
5	Vastuut, turvallisuus ja opasteet .....	30			
5.1.1	Reitin perustaminen ja sopimuksen maanomistajien kanssa .....	30			
5.1.2	Reitin turvallisuus .....	30			
5.1.3	Kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011).....	31			
5.1.4	Maastoliikennelaki (1710/1995) .....	31			
5.1.5	Tieliikennelaki (10.8.2018/729) .....	31			
5.1.6	Merkinnät ja opasteet.....	32			
5.1.7	Opastaulut .....	32			
6	Ulkoilureitistön hoidon toimintamalli .....	33			
6.1	Nykytilanne .....	33			
6.2	Nykytilanteen keskeiset haasteet: .....	35			
6.3	Toimintamallit muilla alueilla .....	35			
6.4	Uuden toimintamalli kehittäminen .....	36			
6.5	Luonnokset toimintamallista .....	36			

22.12.2020

## Muonion ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma

### 1 Johdanto

Muonio on luonnostaan ja ulkoilmafasiliteeteistaan tunnettu kansainvälinen matkailukunta, jonka yksi veto- ja pitovoimatekijä on ulkoilureittiverkosto. Muonion sijainti Suomen suosituimman kansallispuiston, Pallas-Yllästunturin, sydämessä, samoilu tutkitusti maailman puhtaimmassa ilmassa ja luontoliikunta ovat tänne matkustamisen motiiveja. Ulkoilureitit ovat tärkeä tukipilari ennen kaikkea alueen elinkeinoelämälle ja siellä toimiville matkailuyrityksille sekä heidän asiakkailleen.

Uusimpien koronaviruspandemian aikaisten matkailujulkaisujen ennusteiden mukaan parhaimmassa mahdollisessa skenaariossa matkailuvienti alkaa palautua kotimaan matkailun osalta alkuvuodesta 2021, kv-matkailun osalta aikaisintaan vasta kauden 2022-2023 aikana vuoden 2019 tasolle. Matkailutoimialan ja elinkeinon elpymiseen liittyy rajojen avaaminen, liikenneyhteyksien palautuminen ja mahdolliset asennemuutokset, esimerkiksi pelko matkustamista kohtaan. Meneillään oleva koronaepidemia on osoittanut konkreettisesti sen, että joustavat, selkeät ja kestäväille pohjalle rakennetut toimintamallit parantavat valmiuksia käytännön taktisiin toimiin ryhtymisessä kriisitilanteissa ja niistä elpymisessä. Tällaista selkeää, muuttuvat tilanteet huomioivaa, resursseiltaan kestävää toimintamallia ei Muonion kunnassa ole matkailulle tärkeiden ulkoilureittien osalta.

Olosuhteiden kehittämiseksi Muonion kunta on saanut myönteisen rahoituspäätöksen Lapin liitolta (EAKR) Oikealla kehittämisreitillä – hankkeeseen. Hankkeen toteutusaika on 1.8. - 31.12.2020. Hankkeen päätavoitteena on luoda Muonion ulkoilureittien hoidon toimintamalli seuraavien vuosien varalle, jolloin alue, kunta ja sen yritykset vielä toipuvat koronaepidemian aiheuttamista vaikutuksista; odotettavaa on, että pk-yritysten ja kunnan taloudelliset valmiudet ovat koronakriisin jäljiltä heikot. Hankkeen toimenpiteet koostuvat kolmesta kokonaisuudesta, joita ovat:

1. Muotoillaan Muonion reittienhoidon toimintamalli. Tehdään lähtötila-analyysi, tutustutaan erilaisiin toimintamalleihin, arvioidaan malleja ja luodaan Muonion oma toimintamalli, joka sisältää mm. roolit, vastuut, tehtävät, tavoitteet ja resurssit. Toimintamallilla halutaan parantaa toimijoiden ja alueen valmiutta ja varautumista muuttuvissa tilanteissa. Hankkeella haetaan elinvoimaisia mutta resurssitehokkaita ratkaisuja muuttuviin tilanteisiin sopeutumiseksi. Hankkeen ja asiantuntijatyön tuloksena syntyy kestävä ja kannattava toimintamalli ulkoilureittiverkostosta huolehtimiseen.
2. Luodaan Muonion talvireittien Master Plan -kehittämissuunnitelma. Kartoitetaan olemassa olevat reitit ja arvioidaan niiden tarpeellisuus, edellytykset ja mahdollisuudet sekä kunto. Määritetään toimenpidesuositukset ja kustannuslaskelmat reittien kehittämiseksi. Laaditaan reittien kehittämissuunnitelma, tiekartta seuraavien vuosien ajalle. Hankkeella haetaan elinvoimaisia mutta resurssitehokkaita ratkaisuja reittiverkoston kehittämiseksi. Suunnitelma tehdään talvikauden reiteille, joihin liittyy kunnossapitotarpeita (hiihto, moottorikelkkailu ja lumikenkäily).
3. Selvitetään maastopyöräreittien mahdollisuudet olemassa olevilla reiteillä ympärivuotisen matkailun vahvistamiseksi ja tehdään toimenpidesuunnitelma, sekä reittikuvauksia.

Työtä on ohjannut projektin ohjausryhmä, johon on kuulunut Muonion kunnan, Metsähallituksen, Muonio Matkailu ry:n sekä paikallisten yritysten edustajia. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:n projektiryhmään on kuulunut Jan Tvrđy (johtava asiantuntija ja projektipäällikkö), Markku Nissi (matkailuasiantuntija), Mikko Rikala (vuorovaikutusasiantuntija ja palvelumuotoilu), Lauri Vierto (elinkeinokehittämisen asiantuntija), Netta Skön (juristi), Ella Stark (paikkatieto ja raportointi) ja Suvi Järvinen (maastokatselmuksien ja matkailijan näkökulma).



Kuva 1. Muoniossa sijaitseva Olostunturi ja Lapland Hotels on merkittävä matkailun vetovoimakohte, josta lähtee laaja reittiverkosto. (Valokuva: Muonion Matkailu ry 2020)



Kuva 2. Pallastunturi on toinen merkittävä luontomatkailun vetovoimakohte. (Valokuva: Discover Muonio / Aapo Laiho Visit Finland 2020)



22.12.2020

## 2 Vuorovaikutteinen suunnittelu ja reittien kartoittaminen maastossa

Ulkoilureitistöön suunnittelussa tärkeänä lähtökohtana on vuorovaikutteisuus sekä palvelumuotoilu: reittien suunnittelussa pyrittiin keräämään mahdollisimman paljon sidosryhmien näkemyksiä ja hyödyntämään niitä reittien suunnittelussa vastaamaan käyttäjän tarpeita. Työn aikana järjestettiin aloitusseminaari, kaksi työpajaa sekä loppuseminaari ja ohjausryhmän kokoukset. Lisäksi toimintamallin työstämiseksi haastateltiin kunnan, paikallisten yritysten sekä Metsähallituksen edustajat. Yllä mainittujen lisäksi:

- tehtiin lähtötila-analyysi,
- valmisteltiin paikkatietopohjainen karttakysely FCGgis on-line alustalla (marraskuu 2020),
- tehtiin maastokatselmuksia ja kartoitettiin olemassa olevien kesäreittien (yht. noin 180 km) sopivuutta maastopyöräilyyn (lokakuu 2020),
- hyödynnettiin Muonion kunnan reittityöryhmän työn aikaisempia tuloksia,
- hyödynnettiin Muonion Master Plan sekä Muonio Infogis paikkatietoaineistoja.

## 3 Nykytilanne

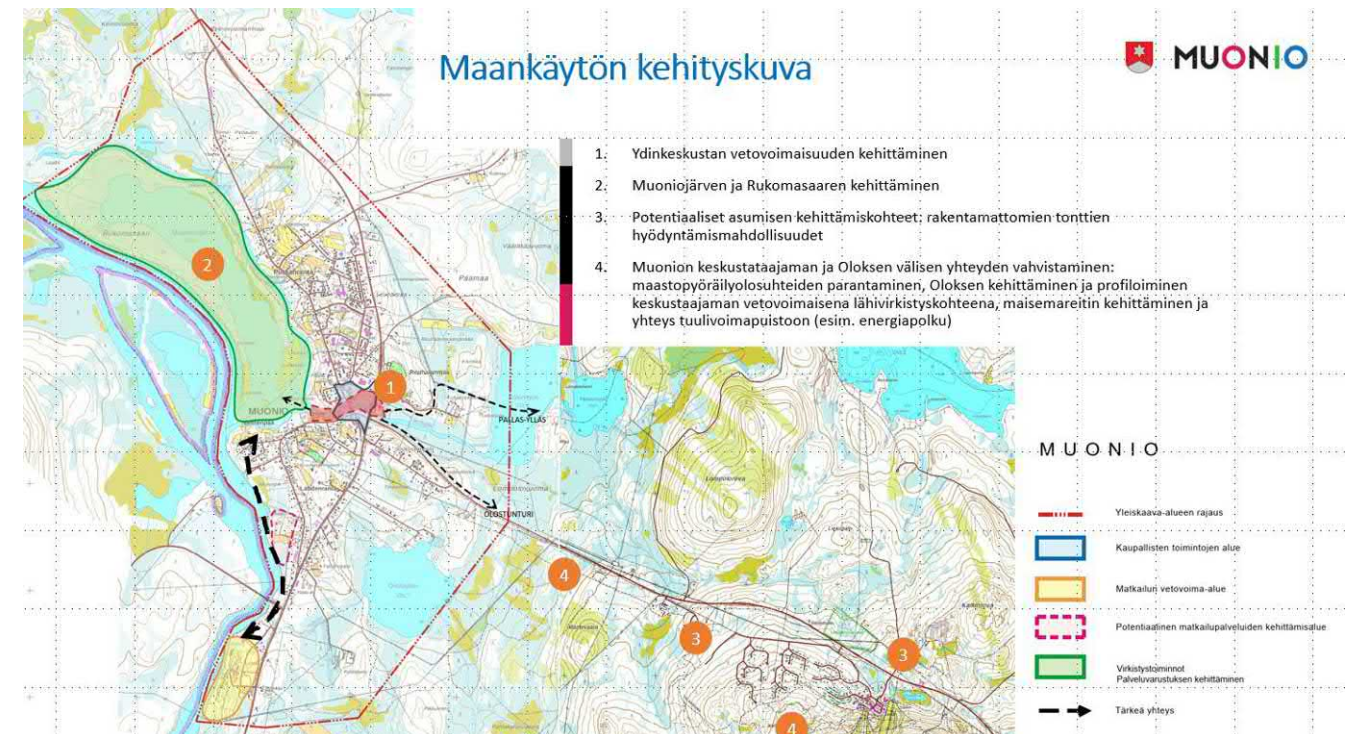
### 3.1 Muonion Master Plan

Muonion Master Plan -hankkeen tavoitteena oli luoda edellytyksiä liiketoiminnalle, edistää pk-yritysten kilpailukykyä ja edistää keskustaajaman kehittämistä liiketoimintaympäristönä. Muonion kunnan keskustan seudun kehittämisen tarve lähtee keskustaajaman elinvoimaisuuden säilyttämisestä, elinympäristön laadun turvaamisesta ja liiketoiminnan näkökulmasta vetovoimaisena ympäristönä kehittymisestä (Muonion kunta 2020).

Muonion keskustan alue on maakuntakaavassa merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jolla osoitetaan asumiseen ja muille taajamatoiminnoille, kuten keskustatoiminnoille alueita. Master Plan sisältyy myös matkailun vetovoima-alueeseen, matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealueeseen, jolla osoitetaan matkailun ja virkistyksen vyöhykkeitä, joihin kohdistuu alueidenkäyttöllisiä kehittämistarpeita ja niiden yhteensovittamista.

Maankäytön kehityskuva esitetään kuvassa 3. Työssä esitetyt reittikehittämiseen liittyvät toimenpiteet ja mahdollisuudet:

- Muonion keskustataajaman ja Oloksen välisen yhteyden vahvistaminen: maastopyöräilyolosuhteiden parantaminen,
- Oloksen kehittäminen ja profiloiminen keskustaajaman vetovoimaisena lähivirkistyskohteena, maisemareitin kehittäminen ja yhteys tuulivoimapuistoon (esim. energiapolku).
- Jerisjoen rantapolun kehittäminen.
- Muoniojärvi ja Rukomasaari virkistyskohteeksi: rantautumisen helpottaminen, lintutornit näköalatorneiksi sekä niiden palveluvarustuksen kehittäminen, virkistyspolkuja, siistiminen.
- Reittien ja reittiyhteyksien kehittäminen: Muonionjoen rantareitin toteutus sekä reittiyhteyksien varmistaminen Pallas-Ylläs -kansallispuistoon.



Kuva 3. Muonion keskustan maankäytön kehityskuva (Lähde: Muonion Master Plan).

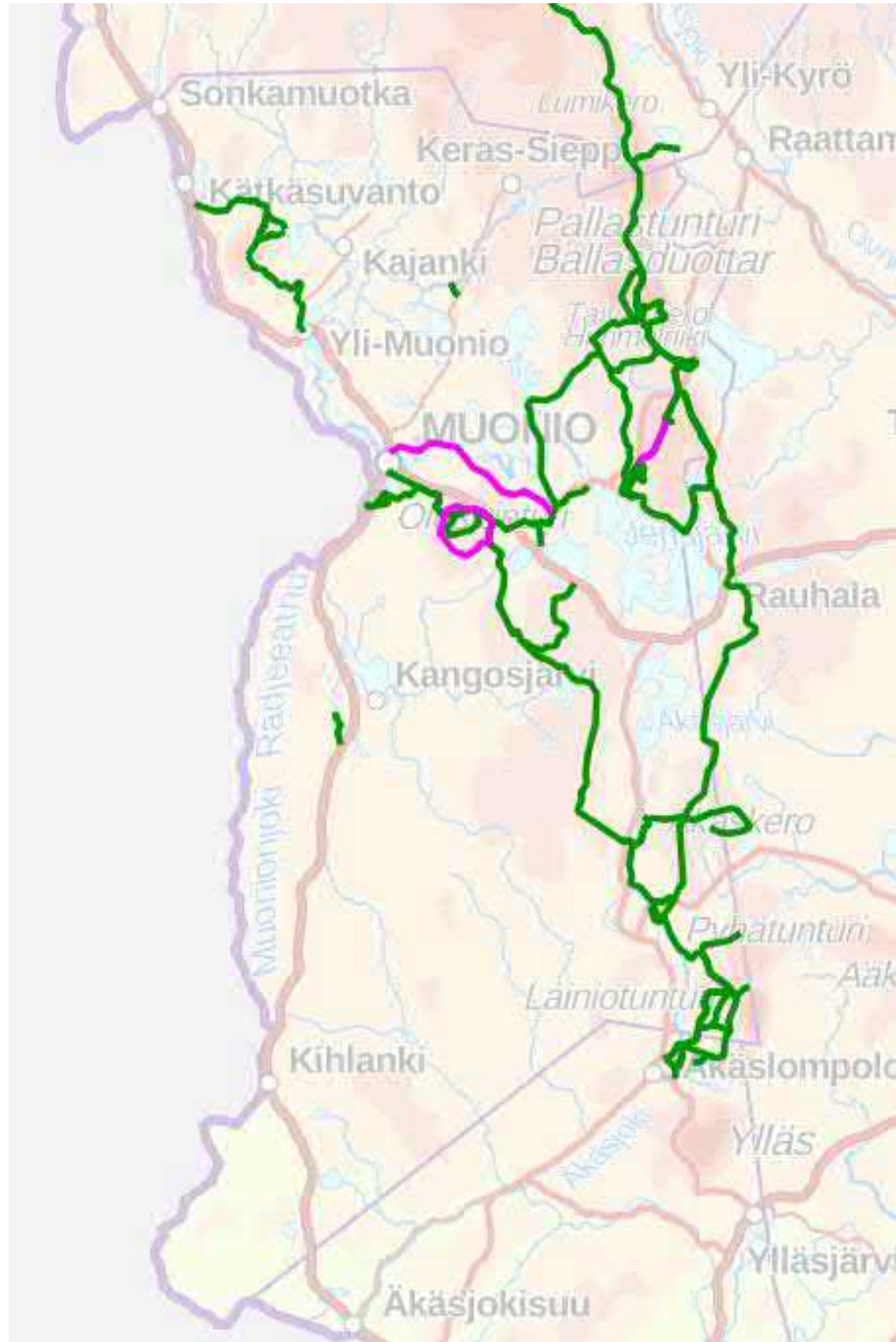
### 3.2 Muonion kunnan alueella olevat kesäreitit

Muonion kunnan alueella sijaitsee laaja kesäreitiverkosto. Verkosto muodostuu patikointireiteistä (noin 430 km), luontopoluista (noin 10 km) ja maastopyöräilyreiteistä (noin 40 km). Suuri osa reiteistä sijaitsee Pallas - Yllästunturin kansallispuiston alueella, jossa ylläpidosta vastaa Metsähallitus. Muonion kunnan alueella olevat kesäreitit esitetään kuvassa 4. Esimerkkinä voidaan nostaa seuraavat reitit:

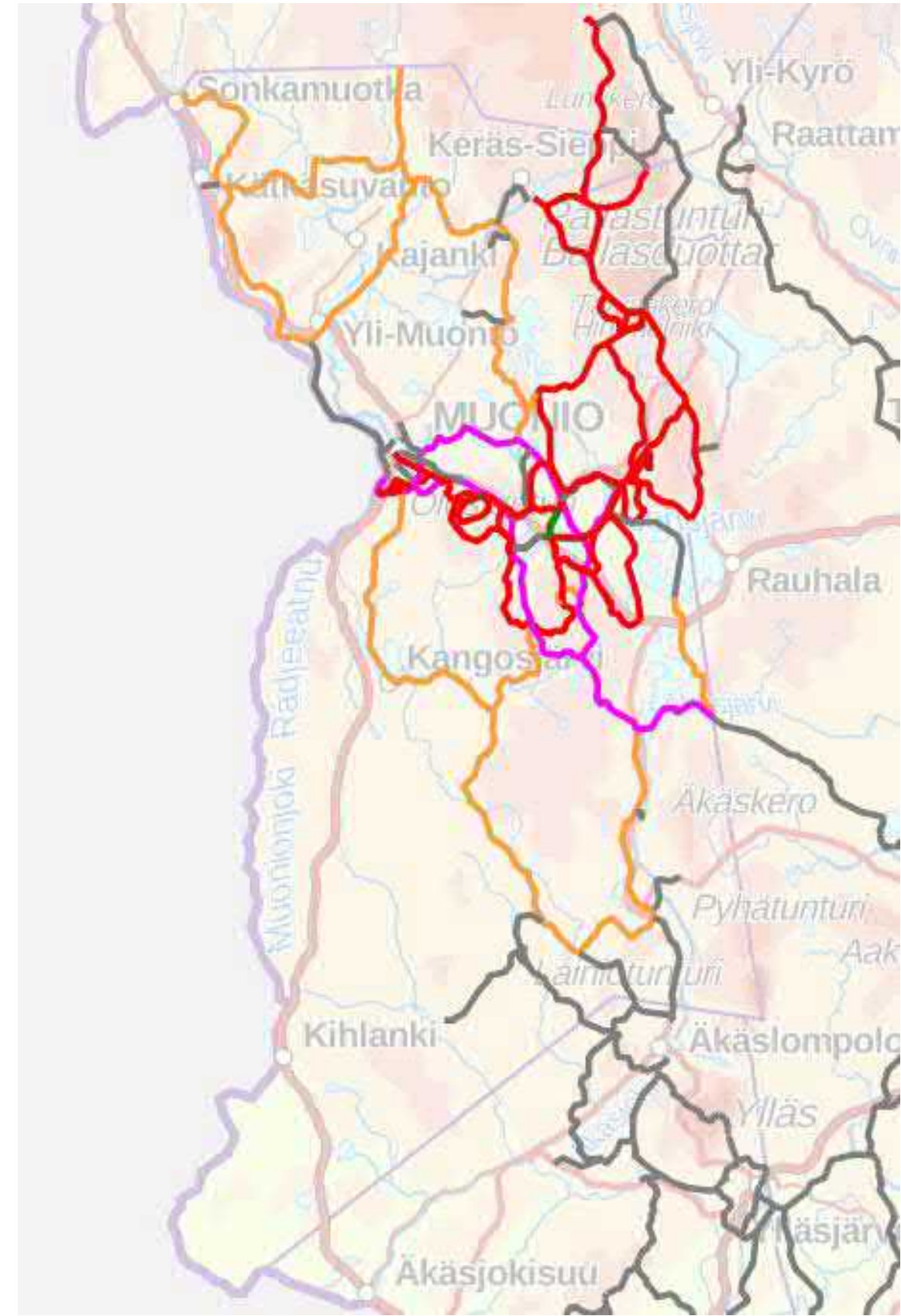
- OLOSTUNTURI JA KIRKONKYLÄ: Olostunturin maisemareitti 7 km, Olostunturin tuulivoimapuisto 3,5 km, Olostunturin kierros 12 km, Olos - Tammikämpä 10 km, Harrinivan Lomakeskus - Olos 11 km, Kirkonkylä - Olos 8 km, Ratsutien pyöräilyreitti 13 km.
- PALLASTUNTURI: Taivaskeron kierros 9 km, Palkaskeron kierros 7 km, Vatikurun luontopolku 3 km, Pyhäjoen luontopolku 3,5 km.
- JERISJÄRVI JA SÄRKIJÄRVI: Keimiötunturin polku 4,6 km, Keimijärven polku 7 km, Särkitunturin maisemapolku 6 km
- ÄKÄSJÄRVEN ALUE: Äkässaivon luontopolku 3 km, Myllypolku 5,6 km
- LIEPIMÄ JA YLIMUONIO: Hirvaslompolon polku 2,6 km, Mielmukkavaaran kierros 6 km
- PIDEMPIÄ PATIKOINTIREITTEJÄ: Hotelli Jeris - Pallas 16 km, Torassiepin Lomapallas - Pallas 16 km, Kätkäsvanto - Ylimuonio 17,6 km
- VAELLUSREITTEJÄ: Pallas - Olos 26 km, Olos - Ylläs 54 km, Hetta - Pallas 55 km, Ylläs - Rauhala - Pallas 72 km



22.12.2020



Kuva 4. Muonion kesäreitit. Tässä hankkeessa ei kehitetä kesäreittejä (Lähde: infogis.fi/muonio 2020).



Kuva 5. Muonion talvireitit. (Lähde: infogis.fi/muonio 2020).



22.12.2020

### 3.3 Muonion kunnan alueella olevat talvireitit

Muonion kunnan alueella olevat talvireitit esitetään kuvassa 5. Maasto- ja retkihiittäjälle Muonio ja Pallas-Yllästunturi ovat merkittävät vetovoima-alueet. Huiput ja hiihtoaktiivit pääsevät takuuvarmasti Oloksen ensilumenladulle usein jo lokakuun lopulla. Talvikaudella päästään myös nauttimaan FIS Oloksen Tykkikisoista. Lapponia-hiihto kruunaa hiihtäjien talvikauden. Kevättalven upeilla hangilla reittejä riittää noin 190 kilometrin verran. Valaistua latua on 34 kilometriä. Latujen hoito päättyy huhtikuun lopussa, kun kelit ja asiakkaat loppuvat. Reittejä myös supistetaan kelien mukaan.

- I hoitoluokkaan kuuluu yhteensä noin 120 kilometriä latua
- II hoitoluokkaan kuuluu yhteensä 80 kilometriä latua.



Kuva 6. Muonion kunnan latuverkosto on monipuolinen. Latuja on noin 190 kilometrin verran. (Valokuva: Muonion kunta/Tomi Kuosmanen)

Moottorikelkkailuun on tarjolla laaja reittiverkosto (noin 350 km) niin Muonion alueella kuin yhdysreittien kautta Levin, Ylläksen ja Enontekiön suuntaan. Aloittelijakin pääsee nauttimaan talvisesta luonnosta opastetulla safarilla. Moottorikelkkareittien osalta on saatavilla seuraava kunnossapito-ohjelma:

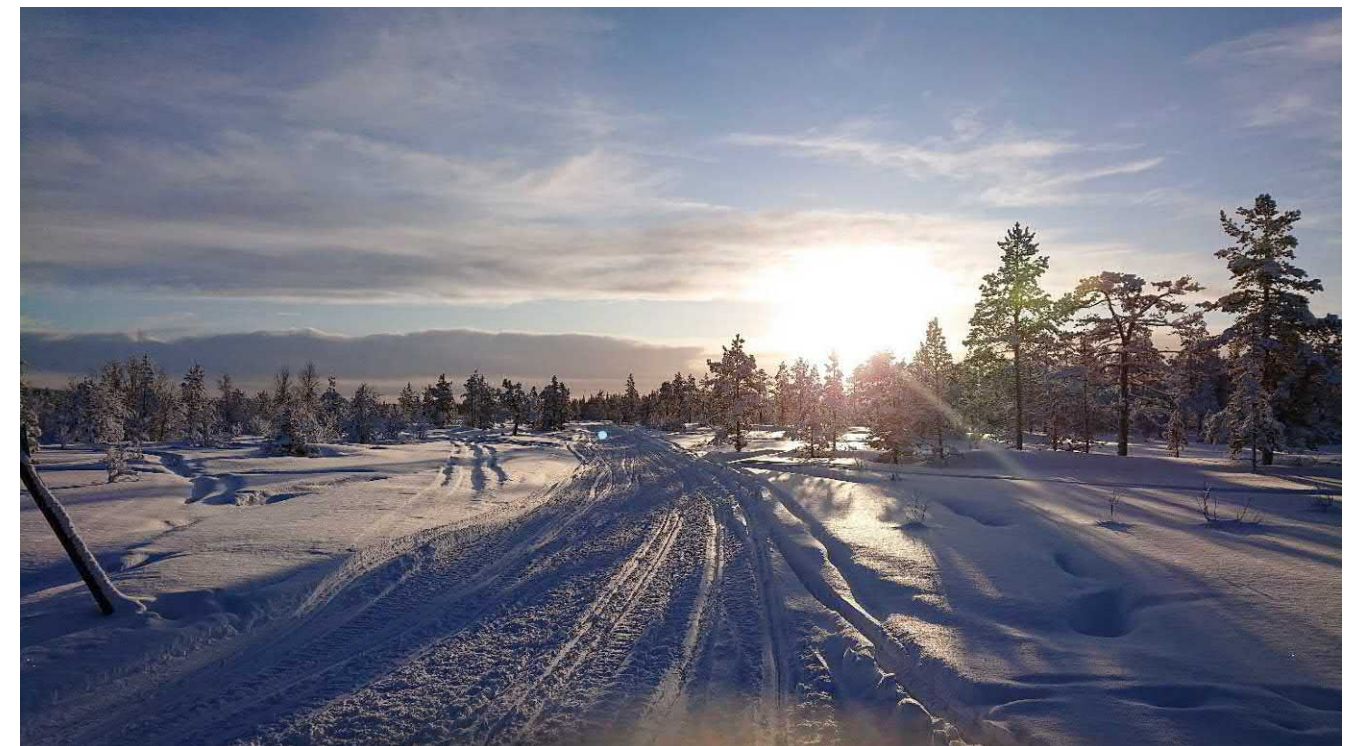
- I hoitoluokka Kunnostus viikoittain, yhteensä yli 70 kilometriä
- II hoitoluokka Kunnostus joka 2. viikko kelien mukaan, yhteensä yli 180 kilometriä
- III hoitoluokka Ei kunnossapitoa, yhteensä noin 100 kilometriä

Kelkkareittien hoito aloitetaan joulukuussa, kun reiteillä on riittävästi lunta (hoitoluokka I). Osaa reiteistä hoidetaan vasta, kun järvien jäät ovat saavuttaneet riittävän vahvuuden. Reittien hoitoa

jatketaan kunakin keväänä huhtikuun puoliväliin kelien niin salliessa. Hoitoluokkaan I sisältyvät reitit kunnostetaan lumi- ja jäätälanteen mukaan ja hoitoluokan 2 reitit joka toinen viikko. Leville ja Ylläkselle johtavia reittejä pyritään ylläpitämään kerran viikossa joka vuosi viikoilla 8 – 15.



Kuva 7. Talvimaisemat Särkijärveltä.



Kuva 8. Moottorikelkkailuun tarjoutuu laaja reittiverkosto (noin 350 km). (Valokuva: Kouta Kuva/Pauli Hänninen/Discover Muonio)



22.12.2020

## 4 Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma

### 4.1 Ulkoilureittien ydinalueet

Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma perustuu asiantuntijatyön perusteella tunnistettuihin ydinalueisiin ja niiden välisiin yhteyksiin. Reitistön kehittämisen ja palvelutason ylläpidon kannalta on tärkeää, että resurssit kohdistuvat näille vetovoimaisille alueille.

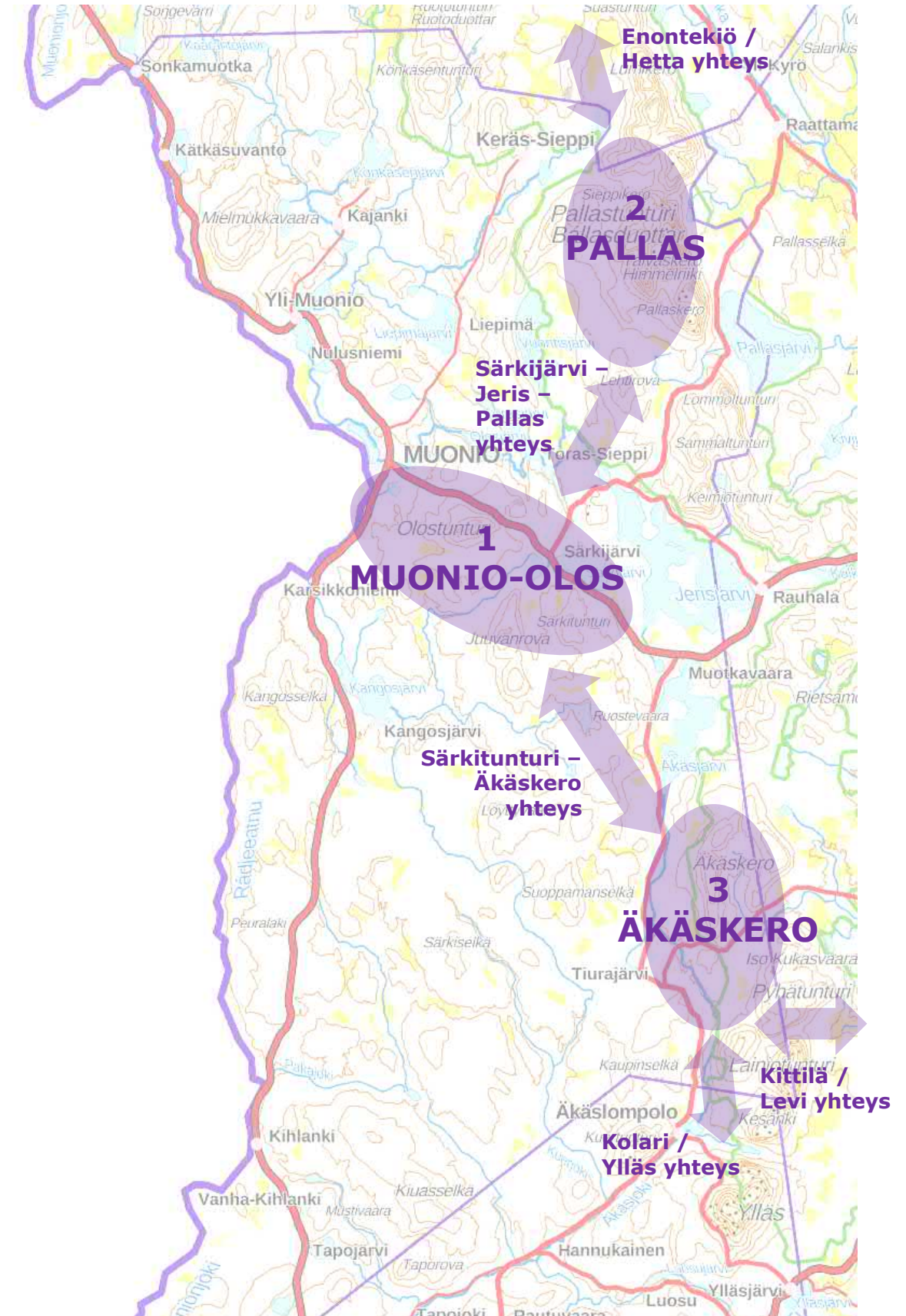
Tunnistetut ydinalueet ovat Muonio-Olos (1), Pallas (2) ja Äkäskero (3).

Muonion kunnan sisällä olevat tunnistetut yhteydet ovat Särkijärvi – Jeris – Pallas, Särkitunturi – Äkäskero. Niiden lisäksi tunnistettiin tärkeät yhteydet muihin matkailukeskuksiin – Ylläkselle, Leville ja Enontekiöön.

Muodostetut ydinalueet ja niiden väliset yhteydet esitetään kuvassa 10.



Kuva 9. Särkitunturin pohjoisrinteellä oleva ulkoilureitti sekä maisemat Pallaksen suuntaan. Särkitunturi kuuluu Muonio - Olos ydinalueeseen.



Kuva 10. Ulkoilureittien ydinalueet ja merkittävät yhteydet.



22.12.2020

## 4.2 Talvireitit

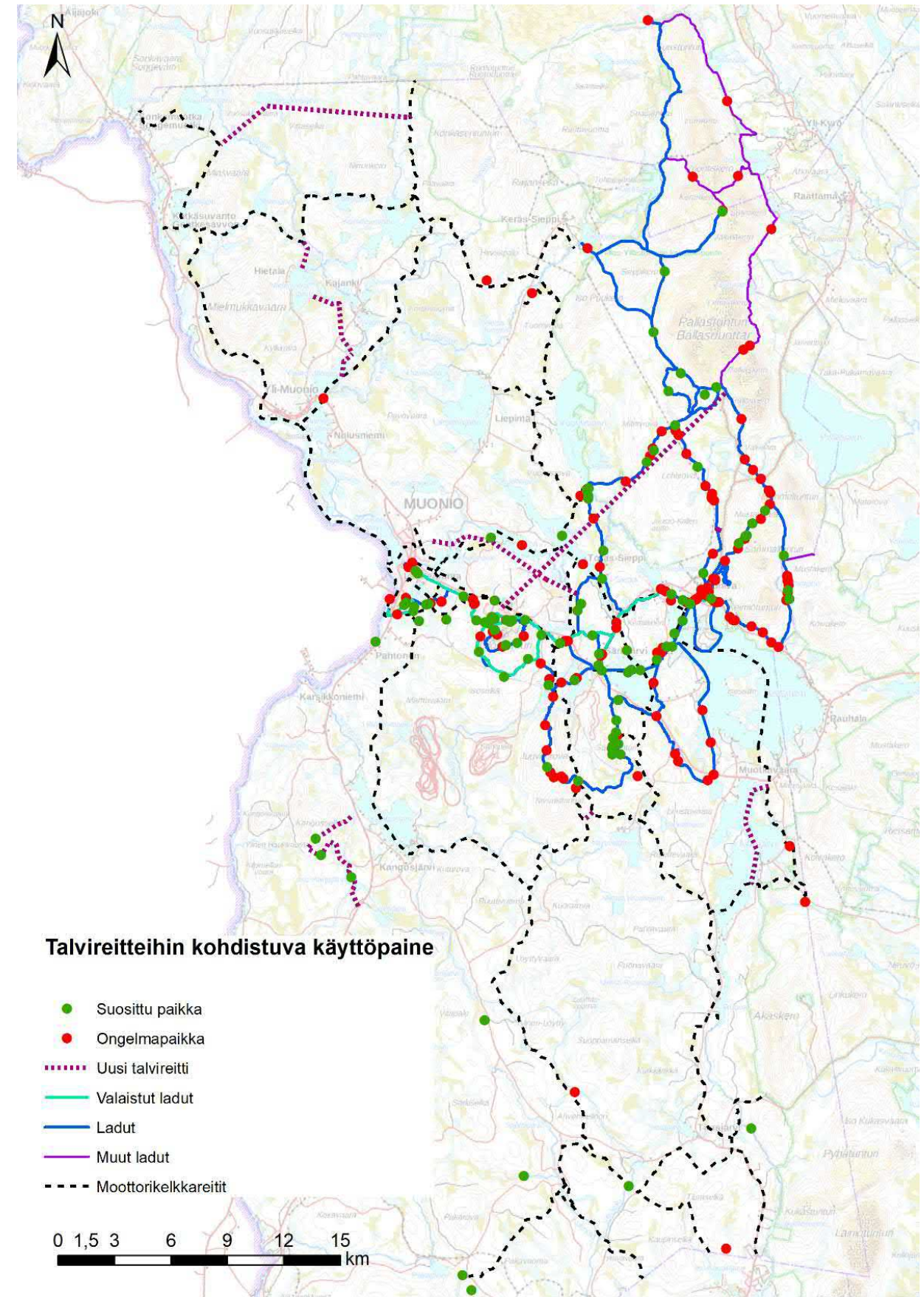
### 4.2.1 Karttakyselyn tulokset

Reittiverkoston kehittämissuunnitelma tehtiin talvikauden reiteille (hiihto, moottorikelkkailu, lumikenkäily), joihin liittyy kunnossapitotarpeita. Kehittämistarpeiden kartoittamista varten alueen reittien parissa toimivia pyydettiin vastaamaan FCGgis on-line alustalla toteutettuun karttakyselyyn, jossa he pystyivät paikantamaan kehittämispaidat ja kertomaan mielipiteensä tavasta, jolla kehittää kohdetta.

Yhteenveto karttakyselyn tuloksista esitetään taulukossa 1. Vastauksia tuli seuraavasti eri kehittämistarpeisiin liittyen: Käyttöpainetta enemmän tai vähemmän kohtaavien reittien osalta tehtiin yhteensä 242 paikannusta (kuva 11). Näistä 103 paikkaa oli merkitty suosituiksi ja 139 ongelmapaikoiksi. Suosituiksi paikoiksi ilmoitettujen osalta annettiin 44 vastausta tarkennuksena kokemuksista, ja ongelmapaikkojen osalta puolestaan 130 vastausta kokemuksiin liittyen. Uusia sijainteja talvireiteille ehdotettiin 12 kpl. Huollon tarpeen osalta tuli ehdotuksia 15 kpl (kuva 12), sekä investointitarpeiden osalta 66 kpl (kuva 13).

Taulukko 1. Karttakyselyn tuloksia.

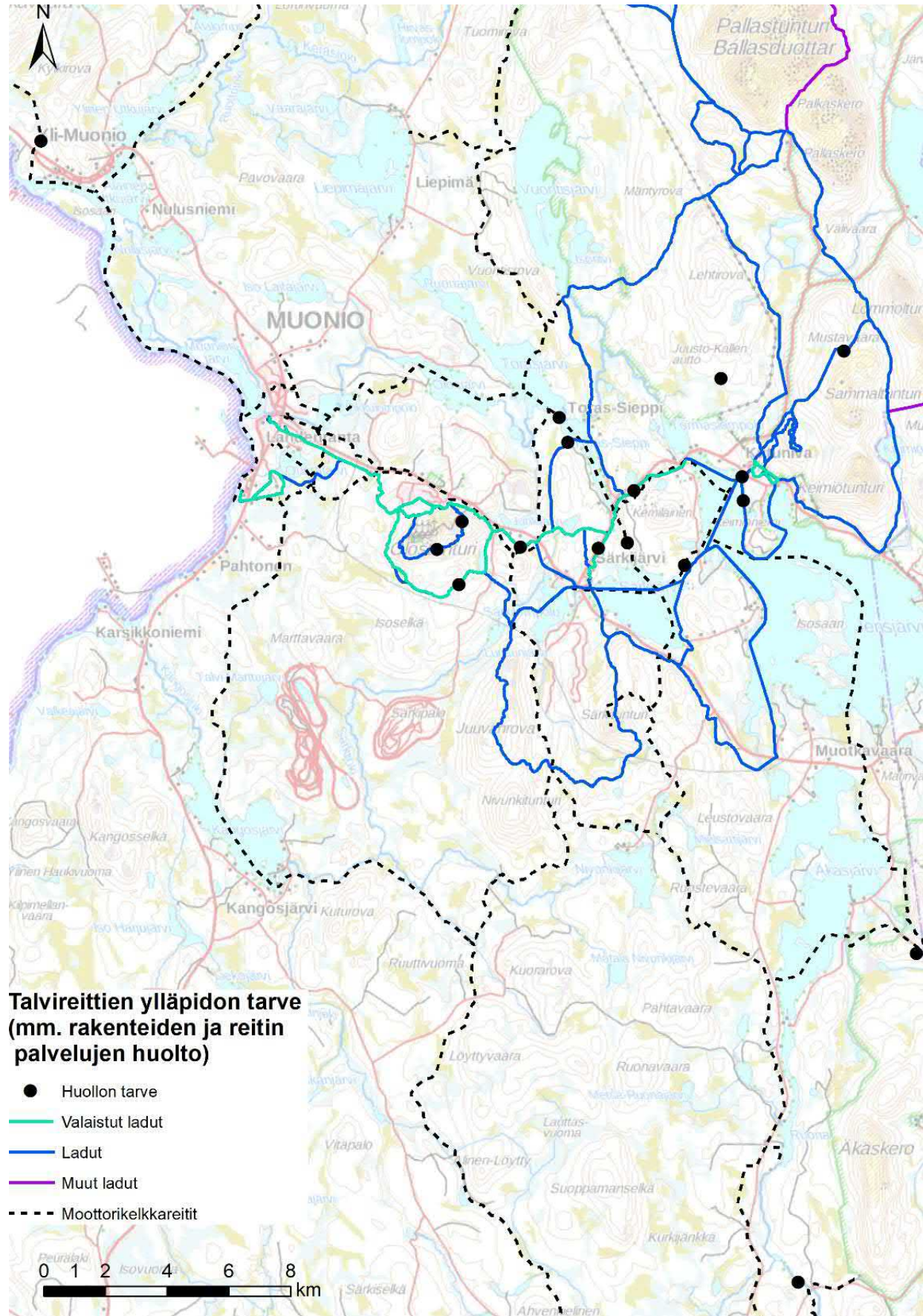
	Ongelmapaikat (n=242)	Investoinnit (n=68)	Ylläpito/huollon tarve (n=17)
<b>Ladut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uusi tulipaikka ja valaistus</li> <li>• opasteiden uusiminen</li> <li>• uudelle talvireitille opasteita</li> <li>• lumikengillä kulkijoille ja talvella kävelijöille oma reitti ladun viereen</li> <li>• koiravaljakot</li> <li>• vetinen, vaarallinen risteys tai kivikko, vaativa kunnossapito</li> <li>• reitin jyrkkyys</li> <li>• uusi silta ojien yli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• opasteet, reittimerkit</li> <li>• uusia laavuja, tulentekopaikkoja ja penkkejä</li> <li>• uusia vessoja</li> <li>• latujen jatkaminen</li> <li>• sillan uusiminen</li> <li>• kivikkoisten ja kapeiden reittien kunnostus</li> <li>• poroaitojen uusiminen</li> <li>• pysäköinti-paikkoja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taukopaikat vaativat polttopuu- ja wc huoltoa (sesonkina jopa kerran viikossa)</li> <li>• tasoitustarve</li> <li>• huolto lumisateiden jälkeen</li> <li>• järviolueilla suuri huoltotarve</li> </ul>
<b>Moottori- kelkkareitit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uusi silta</li> <li>• Ylläkselle menevät kelkkareitit erittäin huonosti huollettu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• opasteiden uusiminen kaikilla reiteillä</li> <li>• uusia tulentekopaikkoja ja laavuja</li> <li>• turvallisuuden parantaminen ja reittipohjan tasaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reitti Lerville ja Äkäslompoloon tuo lisää kävijöitä</li> <li>• Taukopaikat vaativat polttopuu- ja wc huoltoa (sesonkina jopa kerran viikossa)</li> </ul>



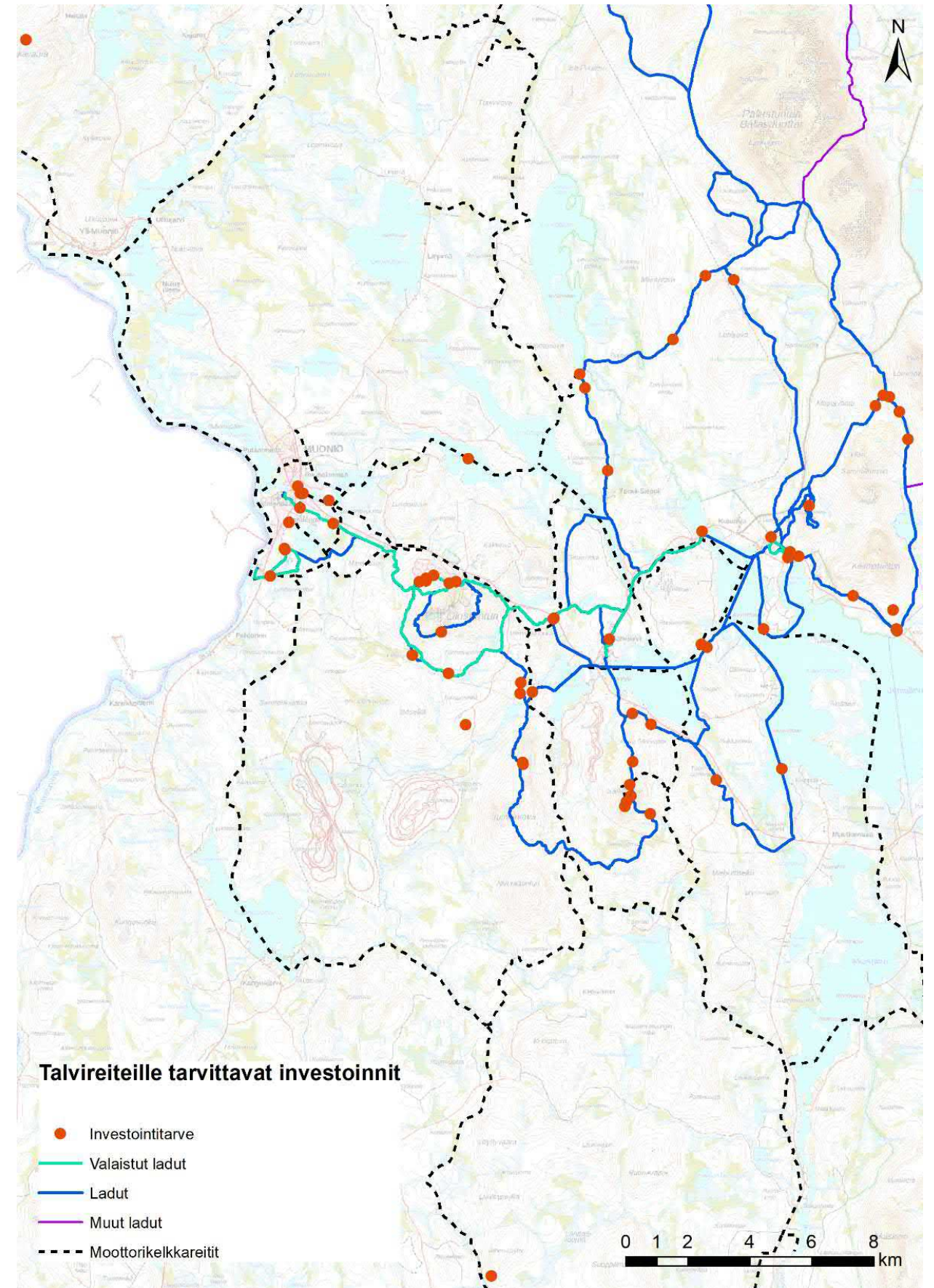
Kuva 11. Talvireiteihin kohdistuva käyttöpaine kyselyyn vastanneiden mukaan.



22.12.2020



Kuva 12. Talvireittien ylläpidon tarve, kuten rakenteiden ja reittien palvelujen huolto.



Kuva 13. Talvireiteille tarvittavat investoinnit.



22.12.2020

#### 4.2.2 Hiihtoladut

Kehittämissuunnitelma on laadittu koko alueesta, ja siinä kuvataan keskeiset kehittämistoimenpiteet (parkkipaikan kunnostus, infotaulun rakentaminen, valaistuksen rakentaminen, levähdyspaikat, sillat, pohjan parannus ja poroaidan uusiminen), sekä latujen hoitoluokat. Toimenpiteiden perusteella on tehty alustava kustannusarvio.

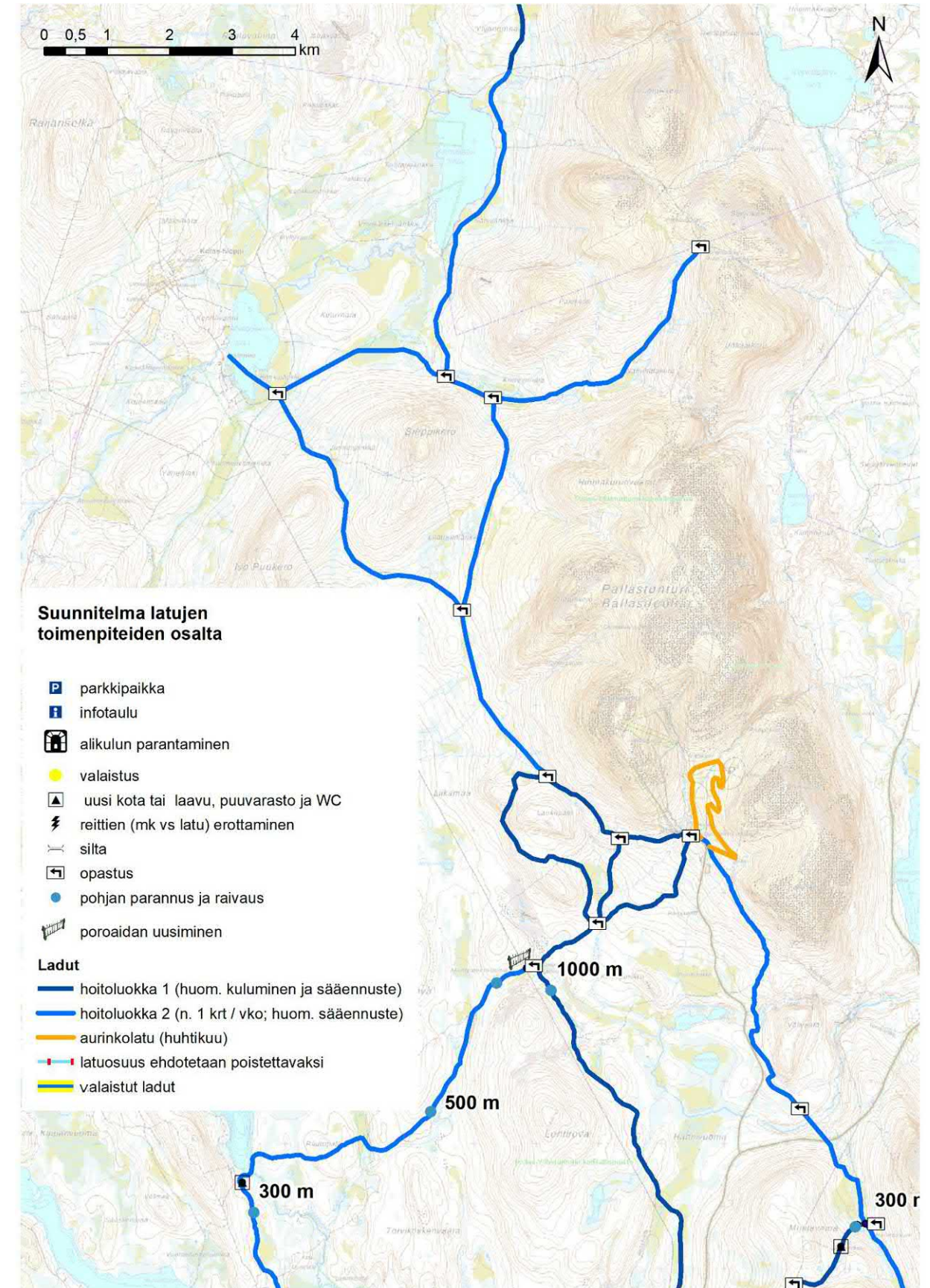
#### Reittien hoitoluokitus ja toimenpiteet

Suunnitelmaan latujen toimenpiteiden osalta sisältyy kahteen hoitoluokkaan kuuluvia hiihtolatuja, jotka esitetään kuvissa 14 ja 15: hoitoluokkaan I kuuluvien latujen pituus on 115 kilometriä ja hoitoluokkaan II kuuluvien latujen pituus puolestaan 100 kilometriä.

Valaistuja reittejä on hoitoluokkaan I kuuluvilla hiihtoladuilla: Jerisjärven pohjoispuolella, Laaksivaaran alueella kulkevalla lyhyemmällä reitillä, Kemiläisen pohjoispuolelta Särkijärvelle kulkevalla pidemmällä reitillä, sekä edellä mainitulta reitiltä Muonion keskusta suuntaan kulkevalla pitkällä hiihtoladulla, joka kiertää Olostunturin. Oustajärven eteläpuolella kulkee myös lyhyempi valaistu latu. Pallastunturin luontokeskuksen itäpuolelle, Palkaskeron länsirinteelle voisi sijoittaa "aurinkoladun" huhtikuun ajaksi. Aurinkoladun pituus olisi noin 4 kilometriä. Latujen hoitokustannuksiin vaikuttaa eniten latuverkon kokonaiskilometrimäärän pienentäminen (-23 km) nykytilanteeseen verrattuna. Latujen hoitokustannukset olisivat näin pienemmät, tai olisi mahdollista kohdentaa olemassa olevat resurssit nykyisiin reitteihin, ja näin parantaa esimerkiksi hoitoluokkaan kuuluvien latujen kunnossapidon laatua. Muotkavaaran ladut sekä Tammikämpä-Särkijärvi latu ovat latuosuuksia, jotka ehdotetaan poistettaviksi (kuva 15).

Erilaisia toimenpiteitä on suunniteltu seuraavasti:

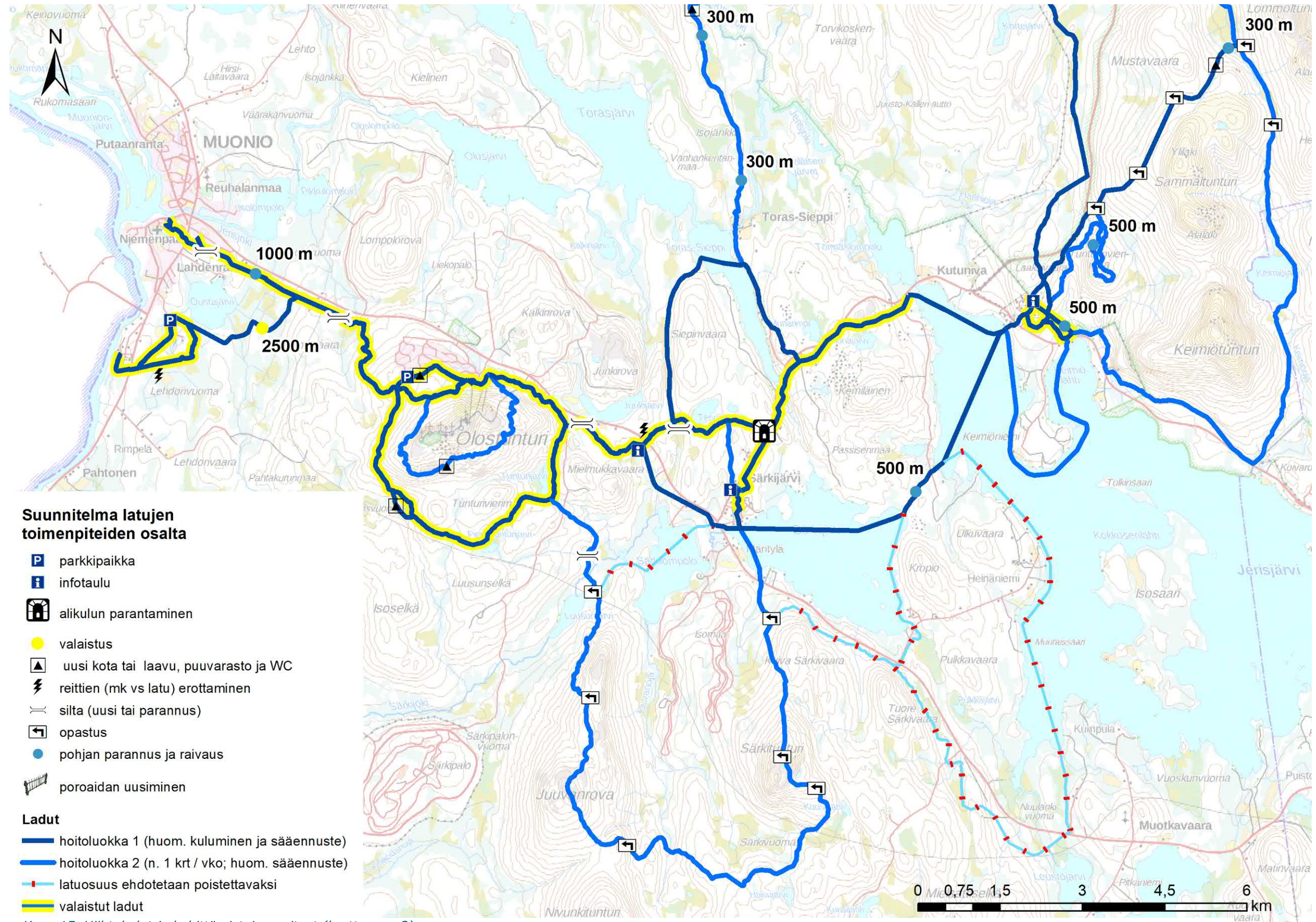
- infotaulu 3 kpl (Suomen latu on laatinut ulkoilijoille ohjeen sujuvaan hiihtolatuksen käyttöön. Latuetikettiä noudattamalla kaikilla on mukavaa hiihtoharrastuksen parissa. Latuetikettitaulu tulisi sijoittaa ainakin infotaulujen yhteyteen)
- joen ylityspaikka 5 kpl
- alikulun parantaminen 1 kpl
- opastus 22 kpl
- parkkipaikka 2 kpl, yht. noin 30 pp
- pohjan vahvistus noin 5 000 metriä (Hiihtoreitin pohjan tulee kestää kulutusta ja kantaa kunnossapitokalustosta siihen kohdistuva rasitus. Latukone painaa 3,5 tn, Kunnossapitokaluston paino tulee ottaa huomioon siltojen mitoituksessa ja reittien kantavuudessa jää- ja suoalueilla)
- tulee ottaa huomioon siltojen mitoituksessa ja reittien kantavuudessa jää- ja suoalueilla.
- poroaidan uusiminen 1 kpl
- reittien (moottorikelkka ja latu) erottaminen 2 kpl
- uusi laavu/ kota sekä uusi laavu/puuvarasto/WC 5 kpl
- valaistus 2 700 m



Kuva 14. Hiihtoladut ja kehittämistoimenpiteet (kartta, osa 1).



22.12.2020





22.12.2020

## Reittien ylläpito

Latujen huolto tulisi tehdä tarpeen mukaan huomioiden latujen kuluminen sekä lumisateen määrä. Hiihtoreitin ylläpidossa pitää ottaa huomioon perinteisen ja vapaan hiihtotavan vaatimukset. Perinteinen hiihtotapa tarvitsee tilaa noin puolet vähemmän kuin vapaa hiihtotapa. Tilan tarpeeseen vaikuttaa myös, kuinka monta latuparia sijoitetaan kulkemaan vierekkäin sekä mikä on hiihtotapa ja kulkusuunta. Hiihtoreitin vapaan korkeuden tulisi olla vähintään 3,0 m. Hyvin tärkeää on, että ladulle jää tarpeeksi tilaa myös runsaan lumipeitteen aikana. Yleisimmin käytetty kunnossapitokalusto vaatii noin 3,0 m vapaata korkeutta, ja on huomioitava, että myös puiden oksiston tulisi olla vähintään 3,0 m:n korkeudessa. Nykytilanteessa hoito usein aloitetaan, jos sademäärä ylittää noin 1,5 cm edellisestä hoidosta. Latujen hoito aloitetaan marraskuussa, kun luonnonlunta on tullut noin 15 cm, joka mahdollistaa latujen teon ns. kunnostetuille pohjille, jotka myös ovat valaistuja. Näitä ovat:

- Muonio-Olos 6,5 km
- Muonio-Harriniva ja Harrinivan valolatu 7 km (Oloksen ladulta)
- Olos 12, 12 km
- Olos-Särkijärvi 7 km
- Tervajärven latu 1,5 km
- Särkijärvi-Kutuniva ja pisto Torassieppiin 6,5 km
- Jeriksen valolatu ja kuntolatu 3+8 km
- osittain Olos 8, 7 km

Olos ajaa ensilumen aikaan lumetetut ladut ja kevään hiihtosesongin aikana Olos 3 ja Olos 12 (viikot 8-16). Lisäksi hoito kohdistuu pääosin näihin reitteihin viikolla 8 alkaviin hiihtolomiin saakka, jolloin hoidon piiriin otetaan myös seuraavat ladut ja hoito suoritetaan kahdella koneella:

- Siepinvuoma-Torassieppi 4 km
- Ampumapaikan latu 3 km
- Olos12-Tammikämpä-Särkilompolo-Särkijärvi 6 km
- Tammikämpä-Juuvanrova-Särkitunturi-Särkijärvi 18 km
- Kropion jäälatu 3,5 km
- jäälatu Särkijärvi-Jeris 7 km
- jäälatu Kutuniva-Jeris 2,5 km
- jäälatu Keimiöniemi 6,3
- Torassieppi-Mäntyrova-Pallas 16 km
- Jeris-Sammaltunturi-Pallas 12 km
- Pallas-kerässieppi-Nammalkuru 21 km
- Lapponiahiihtoa varten Nammalkuru-Hannukuru 14 km

Pallaksen aurinkoladulle on hoidon tarve huhtikuussa.

## 4.2.3 Moottorikelkkareitit

Kehittämissuunnitelma (kuva 18) on laadittu koko Muonion kunnan alueesta, ja siinä kuvataan keskeiset kehittämistoimenpiteet (opastus ja paikannustaulun sijoittelu, sekä uusien siltojen rakentaminen ja vanhojen siltojen korjaus) ja moottorikelkkareittien hoitoluokat. Toimenpiteiden perusteella on tehty alustava kustannusarvio. Yhden reittiosuuden osalta olisi tavoiteltavaa selvittää mahdollisuuksia muuttaa reitti uraksi, joka vähentäisi ylläpito tarpeita. Lisäksi tulisi tarkemmalla tasolla suunnitella uusi reitti Muonion keskustan K-marketille. Vuonna 2020 tuli voimaan uusi Tieliikennelaki (10.8.2018/729), joka rajoittaa liikkumista moottorikelkkareitillä.

### Reittien hoitoluokat ja toimenpiteet

Hoitoluokkien mukaan tarkasteltuna moottorikelkkareittien pituudet jakautuvat seuraavasti: hoitoluokkaa I kuuluu 75 kilometriä, hoitoluokkaan II kuuluu pisin osuus reiteistä, eli 190 kilometriä ja hoitoluokkaan III puolestaan noin 85 kilometriä. Moottorikelkkareiteistä uriksi voisi muuttaa Tuomirovan pohjoispuolella sijaitsevan reitin, eli yhteensä noin 2 km. Moottorikelkkareiteille suunniteltuja toimenpiteitä ovat:

- viitoitukset (sis. paikannuspiste) 40 kpl
- reitin pohjan parannus kolmessa kohdassa (yht. noin 900 metriä)
- uudet sillat 5 kpl
- parannettavat sillat 2 kpl

### Reittien mitoitus

Reittien mitoituksen (esim. reitin raivaus, pohjan parannus, sillat) lähtökohtana on nopeusrajoitus 60 km/h (jäällä 80 km/h). Runkoreittien leveyden tulee olla vähintään 5 metriä kunnossapitokaluston vuoksi ja liikenneturvallisuussyistä. Suositus reitin leveydeksi on 6 metriä. Pakottavissa tapauksissa ja hiljaisilla reiteillä voidaan tyytyä kapeampaankin uraan. Poikkeuksellisesti erityisen ruuhkaisilla osuuksilla reitin leveys voi olla tarpeen mukaan jopa 10 metriä. Reittien sivukaltevuus ei saa ylittää 4 - 5 %. Esimerkiksi ylämäen sivukaltevuus saa reitinhoitokoneelle olla enintään 5 %. Pituuskaltevuuden maksimiarvoksi on esitetty 30 %. Vilkkaasti liikennöidyillä reiteillä ei kuitenkaan suositella yli 10 %:n kaltevuutta, sillä kunnossapidon ja liikennemäärien lisääntyessä lumipinnan jäätymisen aiheuttaa ongelmia. Jyrkkiä kaarteita (kaarresäde R alle 10 m) tulee välttää ja kaarteiden välisen etäisyyden tulee olla vähintään 50 metriä.

Liikenneturvallisuussyistä moottorikelkkareitti tulisi sijoittaa aina maastossa maa-alueelle. Pienemmät vesistöt kierretään tai niiden yli rakennetaan sillat. Pääreitit tulisi pääsääntöisesti aina sijoittaa maa-alueelle. Maapohjan tasoitusta ja raivausta tulisi mahdollisuuksien mukaan välttää kiertämällä luonnon esteet, kuten suuret kivet, kuopat ja jyrkät rinteet. Moottorikelkkareitti voi näin ollen olla mutkitteleva, mikä toisaalta merkitsee moottorikelkkojen nopeuksien pysymistä sallittuna. Sillat ja rummut tulee mitoittaa vähintään 6 tonnin kantavuudelle.

### Reittien ylläpito

Reitin pitäjän tehtävänä on huolehtia siitä, että moottorikelkkareitti on vuosittaisella käyttöönottohetkellä ajettavassa kunnossa ja että reitin varrelle tällöin sijoitetaan reitin kulkua ja liikennettä olennaisesti vaarantavia paikkoja osoittavat sekä muut tarpeelliset liikennemerkkit. Reitin kunnossapitoon kuuluu säännöllisesti tampparilla tehtävät lanaukset. Kunnossapidon tarve riippuu reitin liikennemäärästä ja vallitsevista sääolosuhteista.

Hoidettavia (hoitoluokka I ja II) moottorikelkkareittejä on yhteensä noin 265 kilometriä, joista osa joudutaan ajamaan 2 kertaa (pistoja). Reittien hoito päättyy huhtikuun puolivälissä sään vaikuttaessa ajo-olosuhteisiin. Pääreitti Muonio-Harriniva-Olos-Manalaisenkuru-Torasjärvi-



22.12.2020

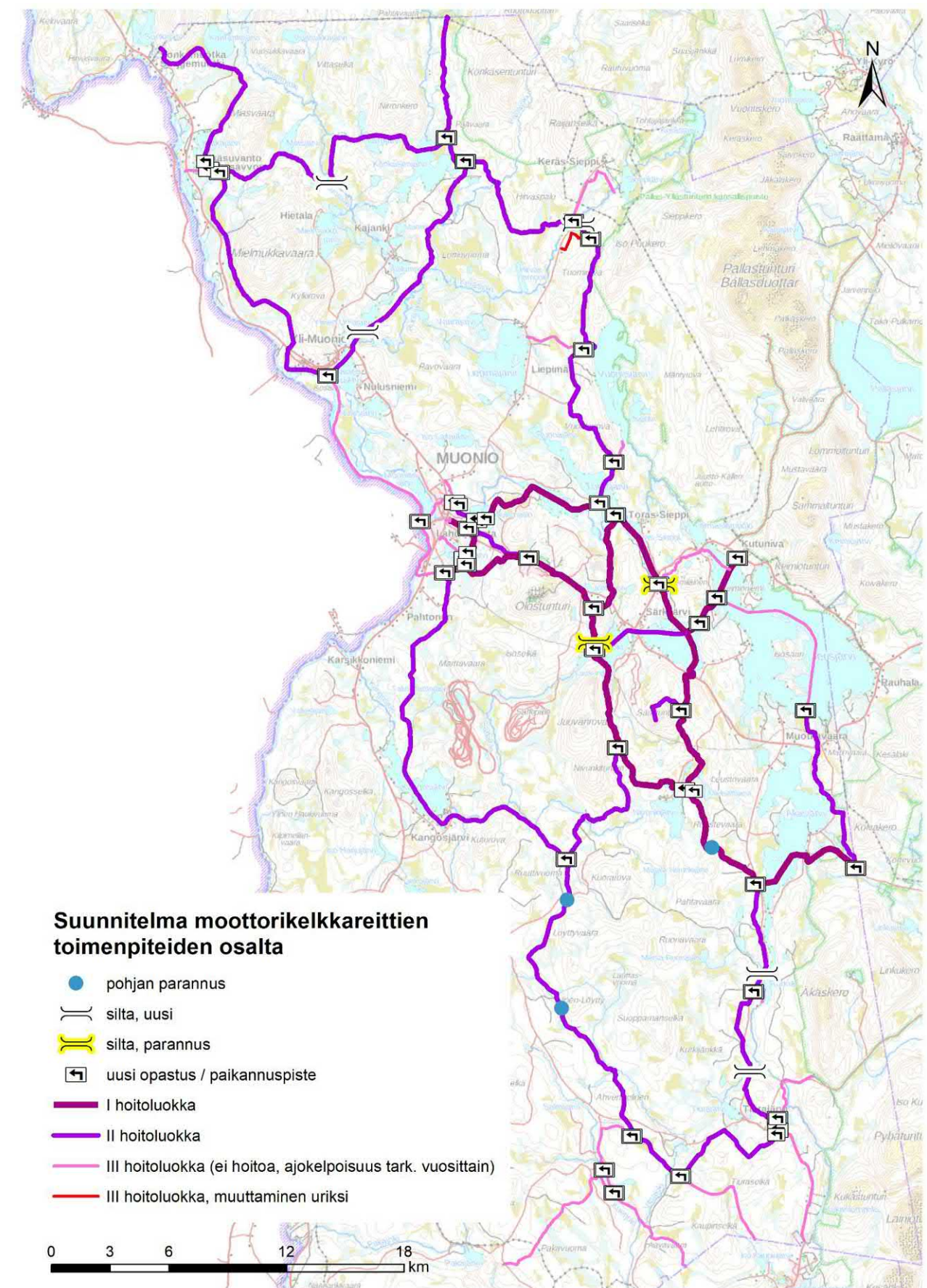
Olosjärvi-Lompolot-Muonio ajetaan 3 kertaa kahdessa viikossa ja muut viikon/kahden välein kelien mukaan. Hoitoluokkaan III kuuluvia moottorikelkkareittejä ei hoideta. Niiden ajokelpoisuus tarkistetaan vuosittain.

Kelkkareittien hoito aloitetaan joulukuussa, kun on riittävästi lunta (noin 30...40 cm). Joulukuusta tammikuun alkuun hoito rajoittuu joulusesongin reittien hoitoon, eli:

- Muonio-Harriniva 6 km
- Muonio-Olos-Miellmukkavaara (Oostajärveltä) 8,5 km
- Miellmukkavaara-Torasjärvi 6 km
- Miellmukkavaara-Särkilompolo 3 km

Jääreittejä hoidetaan usein vasta tammikuun lopussa, jolloin jään kantavuus on riittävä. Tammikuussa aloitetaan hoitamaan muita reittejä:

- Särkilompolo-Kuusikonmaa 6 km
- Kuusikonmaa-Ylläs, pisto Kangosjärvellä 43 km
- Kuusikonmaa-Nivunki 5 km
- Nivunki-Äkäsjärvi 7 km
- Äkäsjärven tausta-Jerisjärvi 15 km
- Nivunki-Särkijärvi ja pisto Särkitunturiin 11 km
- järvireitti Muonio-Lompolot-Olosjärvi-Torasjärvi 10 km
- Särkijärvi-Jerisjärvi ja Särkijärvi-Torassieppijärvi kannakset 6 km
- Torasjärvi-Vuontisjärvi-Keräsjoeki-Könkäsenjärvi-Kiekeröjärvi 37 km
- Ylimuonio-Könkäsenjärvi 14 km
- Ylimuonio-Kätkäsuvanto 15 km
- Kätkäsuvanto-Könkäsenjärvi 16 km
- Kätkäsuvanto-Sonkamuotka 11 km



Kuva 16. Suunnitelma moottorikelkkareittien toimenpiteiden osalta.



22.12.2020

#### 4.2.4 Investoinnit

Tässä osiossa kuvataan toimenpidesuunnitelmat ja kustannuslaskelmat osa-alueittain (reiteittäin) ja vuosittain. Tavoitteena on ollut myös optimoida kustannusten jakauma niin, että se sopii kunnan investointimahdollisuuksiin. Kustannukset esitetään siksi vuosittain yhdessä kuvassa (kuva 19) sekä latujen että moottorikelkkareittien osalta.

Latujen alustavan investointiarvion (kuva 17) perusteella voidaan todeta, että toimenpiteisiin perustuva investointitarve on yhteensä noin 663 000 euroa. Suurimmat investoinnit ovat parkkipaikkojen rakentaminen (yhteensä arvioltaan 30 parkkipaikkaa), valaistuksen toteutus (noin 2,7 km) ja latupohjan parannus (yht. noin 5 km) sekä Pallaksentien alikulun parantaminen Särkijärvellä (alustava kustannusarvio noin 200 000 euroa).

Moottorikelkkareittien alustavan investointiarvion (kuva 18) perusteella voidaan todeta, että toimenpiteisiin perustuva investointitarve on noin 290 000 euroa. Suurimmat investoinnit koskevat uusien siltojen rakentamista (5 kpl, á 50 000 euroa). Opasteiden rakentamiseen tulisi varata noin 22 000 euroa, olemassa olevien siltojen parantamiseen 10 000 euroa ja reittien pohjan parantamiseen noin 9 000 euroa.

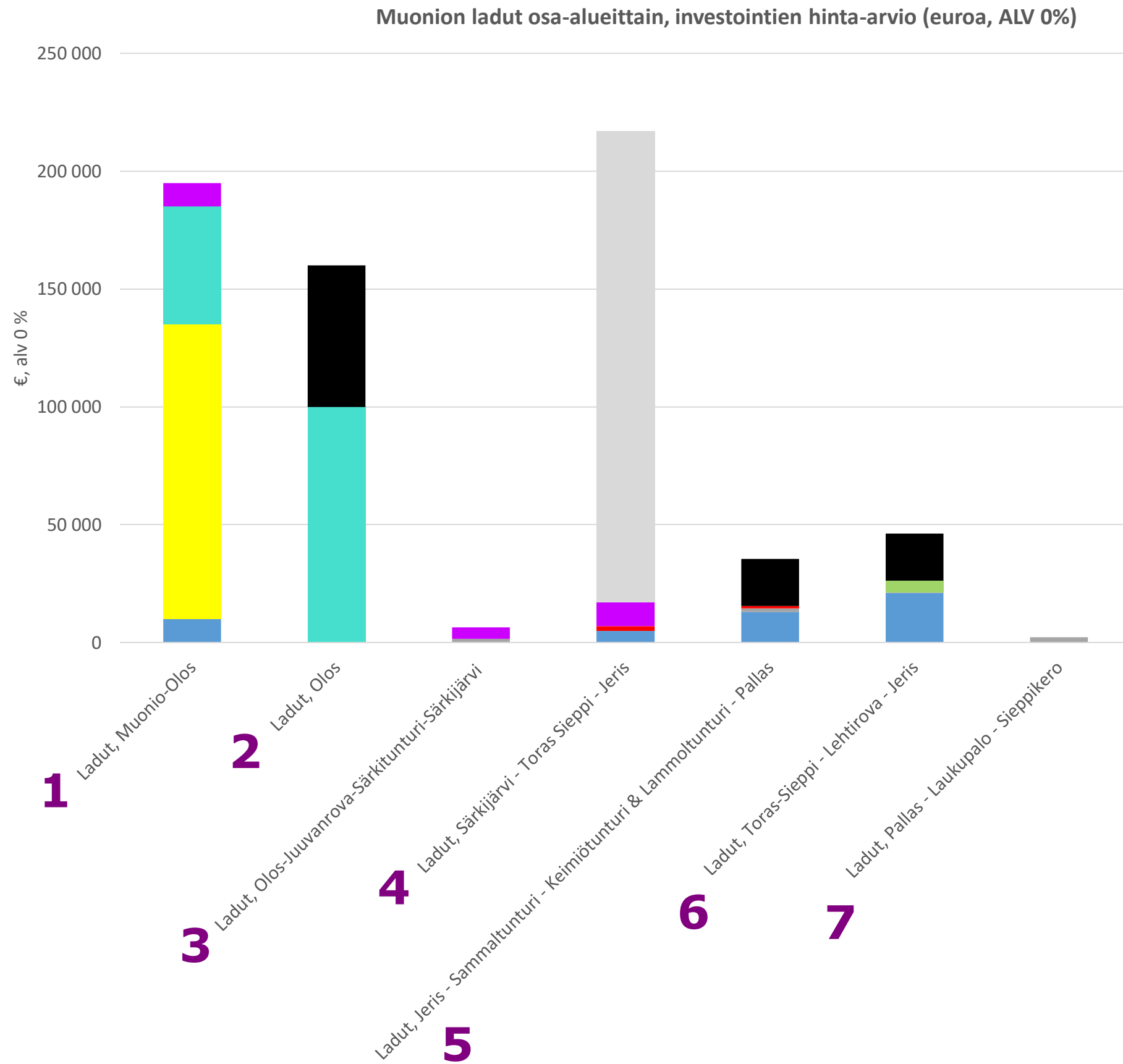
#### 4.2.5 Jatkotoimenpiteet

Keskeiset jatkotoimenpiteet ovat seuraavanlaisia:

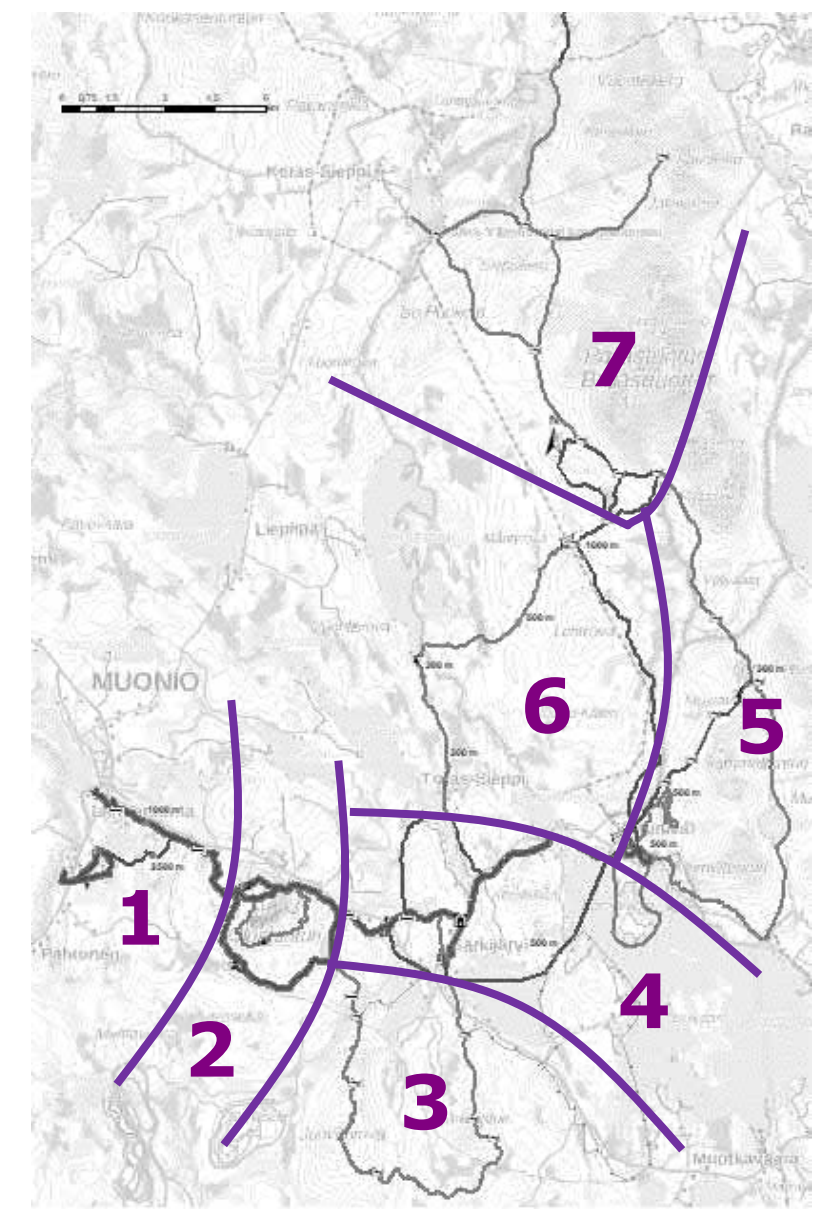
- 1) Markkinointimateriaalin ja reittitiedon jakaminen markkinointikanavissa (DiscoverMuonio, Outdooractive.com, yms.)
- 2) Reittien huollon kilpailuttaminen palvelusopimuksen osana
- 3) Investointien valinta ja päätöksenteko
- 4) Investointirahoituksen suunnittelu ja hankehakemukset (kunnan budjettineuvottelut, yhdessä sidosryhmien kanssa)
- 5) Investointien toteutus (esim. kilpailutus)



22.12.2020



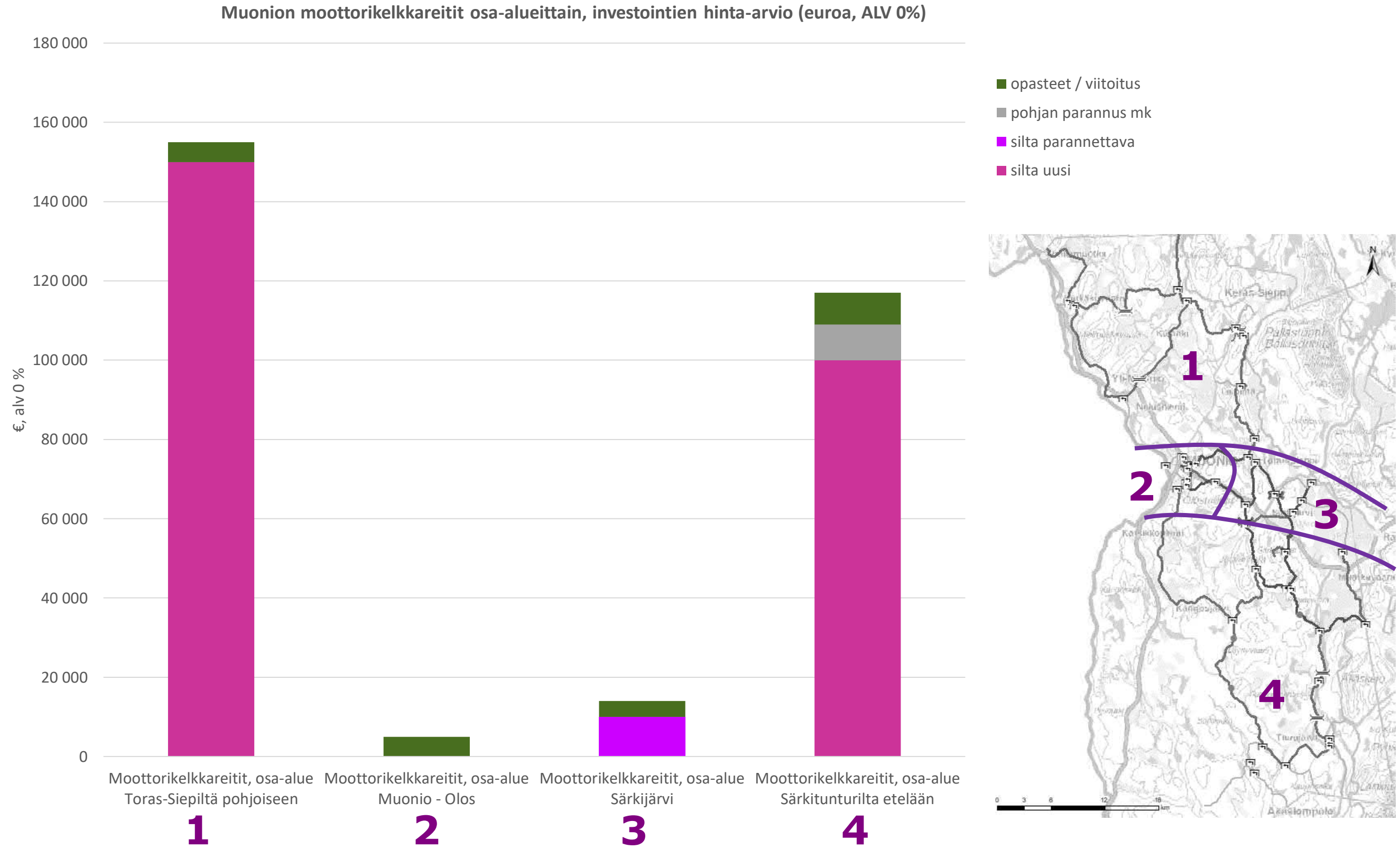
- uusi kota/laavu, puuvarasto ja WC
- alikulku
- silta parannettava
- poroaidan uusiminen
- parkkipaikka
- infotaulut
- opasteet / viitoitus
- valaistus
- pohjan parannus



Kuva 17. Muonion ladut osa-alueittain, investointien hinta-arvio (euroa, ALV 0%)



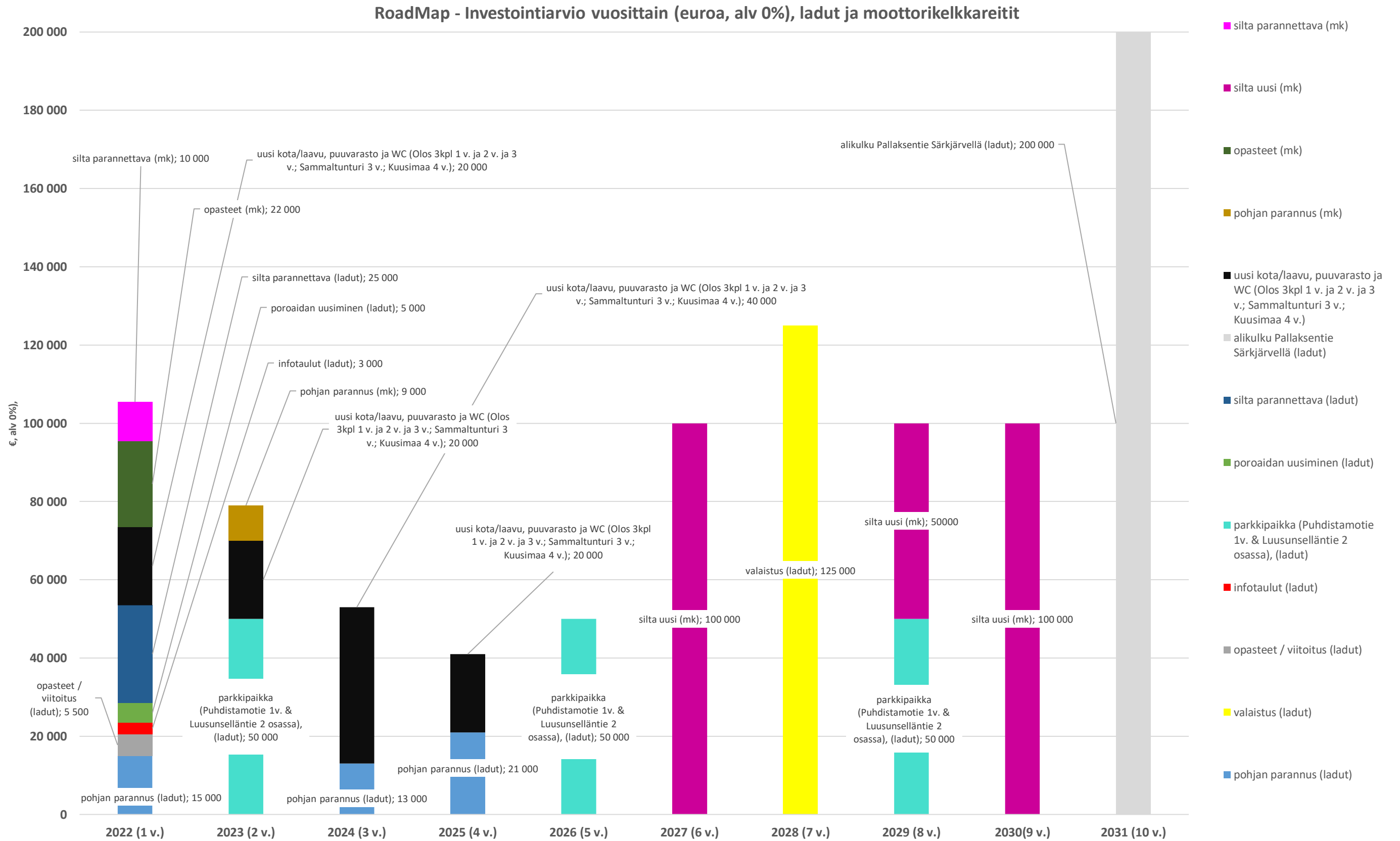
22.12.2020



Kuva 18. Muonion moottorikelkkareitit osa-alueittain, investointien hinta-arvio (euroa, ALV 0%)



22.12.2020



Kuva 19. Investointiarvio vuosittain (euroa, alv 0%), ladut ja moottorikelkkareitit.



22.12.2020

### 4.3 Skenaariotarkastelu ja vaikuttavuuden arviointi

Tässä osiossa kuvataan kolmen skenaarion (BAU, SOPE -25 % ja KASVU +25 %) avulla talvireittiverkoston laajentumisen tai muuntamisen vaikutukset investointeihin ja ylläpitokustannuksiin, sekä vaikutukset alue- ja kuntatalouteen.

	SOPE -25 %	BAU	KASVU +25 %
<b>Verkoston laajuus</b>	<p>Muonion kunnan alueella sijaitsee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 85 kilometriä hoitoluokkaan I kuuluvia latuja</li> <li>- 75 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia latuja</li> <li>- 55 kilometriä hoitoluokkaan I kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 140 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 60 kilometriä hoitoluokkaan III kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> </ul> <p>Mahdollisia muutoksia esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hoitoluokkien alentaminen</li> <li>- Lammoltunturi-Pallas ladun, Sieppikeron ja Iso Puukeron välisen latuosuuden poistaminen</li> <li>- Tammikämpä-Särkitunturi ladun poistaminen</li> <li>- Muonio-Ylläs yhden moottorikelkkareittihaaran poistaminen</li> <li>- Särkijärvi-Törmälä yhden moottorikelkkareittihaaran poistaminen</li> </ul>	<p>Muonion kunnan alueella sijaitsee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 115 kilometriä hoitoluokkaan I kuuluvia latuja</li> <li>- 100 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia latuja</li> <li>- 75 kilometriä hoitoluokkaa I kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 190 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 85 kilometriä hoitoluokkaan III kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> </ul> <p>Mahdollisia muutoksia esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- latujen hoitoluokituksen muutokset</li> <li>- moottorikelkkareittien hoitoluokituksen muutokset uriksi</li> </ul>	<p>Muonion kunnan alueella sijaitsee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 145 kilometriä hoitoluokkaan I kuuluvia latuja</li> <li>- 125 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia latuja</li> <li>- 95 kilometriä hoitoluokkaan I kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 240 kilometriä hoitoluokkaan II kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> <li>- 105 kilometriä hoitoluokkaan III kuuluvia moottorikelkkareittejä</li> </ul> <p>Mahdollisia muutoksia esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Muonion keskustan ja Oloksen välillä olevan latuverkoston laajentaminen</li> <li>- latuverkoston laajentaminen Pallaksella</li> <li>- Muotkavaaran latuverkoston kehittäminen</li> <li>- moottorikelkkareittistön laajentaminen Muonion pohjoispuolella</li> <li>- moottorikelkkareittistön kehittäminen Ylläksen suuntaan</li> </ul>
<b>Investoinnit</b>	<p>Tarvittavat investoinnit ovat vuositasolla todennäköisesti enemmän kuin 75 000 € (alv 0%) seuraavien 10 vuoden aikana, koska investoinnit kuitenkin tarvitaan pääosin reiteillä, joihin kohdistuu käyttöpaine. Muonion kunta investoi vuositasolla noin 37 500 € ja loput korvataan hankerahoituksella.</p>	<p>Tarvittavat investoinnit ovat vuositasolla noin 100 000 € (alv 0%) seuraavien 10 vuoden aikana. Muonion kunta investoi vuositasolla noin 50 000 € ja loput korvataan hankerahoituksella.</p>	<p>Uusien reittiosuuksien avaamisen takia tarvittavat investoinnit ovat vuositasolla vähintään 125 000 € (alv 0%) seuraavien 10 vuoden aikana. Muonion kunta investoi vuositasolla noin 62 500 € ja loput korvataan hankerahoituksella.</p>
<b>Ylläpidon kustannukset</b>	<p>Ylläpidon kustannukset ovat vuositasolla todennäköisesti enemmän kuin 75 000 €, koska reittiverkostoa supistetaan eniten II ja III hoitoluokan reittien osalta, joihin kohdistuu suhteellisesti vähemmän ylläpidon resursseja. I hoitoluokan reitti on mahdollista muuttaa II hoitoluokan reitiksi ja näin säästää ylläpitoresursseja. Muonion kunnan osuus on noin 50 %.</p>	<p>Ylläpidon kustannukset ovat vuositasolla noin 100 000 € (alv 0%). Muonion kunnan osuus on noin 50 %.</p>	<p>Ylläpidon kustannukset ovat noin 125 000 €. Muonion kunnan osuus on noin 50 %. Muonion kunta tai ylläpidosta vastaava taho tarvitsee lisärahoitusta noin 25 000 € BAU skenaarion verrattuna.</p>
<b>Vaikutukset alue- ja kuntatalouteen</b>	<p>Muonion kunnalle syntyy jonkin verran säästöjä vuositasolla nykytilanteen verrattuna (noin 25 000 euroa). Toisaalta supistuva verkosto ja mahdollisesti ruuhkautuminen voi vaikuttaa hieman matkailuelinkeinon harjoittamiseen ja näin matkailu- ja verotuloihin Muonion kunnan alueella. Supistuva verkosto ei vaikuta olennaisesti asukkaiden liikuntamahdollisuuksiin.</p>	<p>Muonion kunnan alueella oleva laaja latu- ja moottorikelkkareittistö mahdollistaa matkailuelinkeinon harjoittamisen ja tarjoaa sopivaa infraa ohjelmalvelujen toteuttamiselle. Elinkeinopuolelle syntyy matkailutuloja ja kunnalle verotuloja. Ulkoilumahdollisuudet vaikuttavat asukkaiden terveyteen ja näin myös yhdyskuntatalouteen.</p>	<p>Muonion kunnan alueella laajentuva latu- ja moottorikelkkareittistö mahdollistaa matkailuelinkeinon harjoittamisen ja tarjoaa nykytilanteeseen verrattuna enemmän infraa ohjelmalvelujen toteuttamiselle. Nykytilanteessa infra ei ole läheskään täydessä käytössä, ja siten ei ole odotettavissa, että laajentuvalle verkostolle olisi vaikutuksia alueen houkuttelevuuteen ja matkailun volyyymiin alueella. Kunnalle ei synny merkittävästi lisää matkailu- sekä verotuloja.</p>



22.12.2020

#### 4.4 Maastopyöräreittien kartoitus olemassa olevilla kesäreiteillä

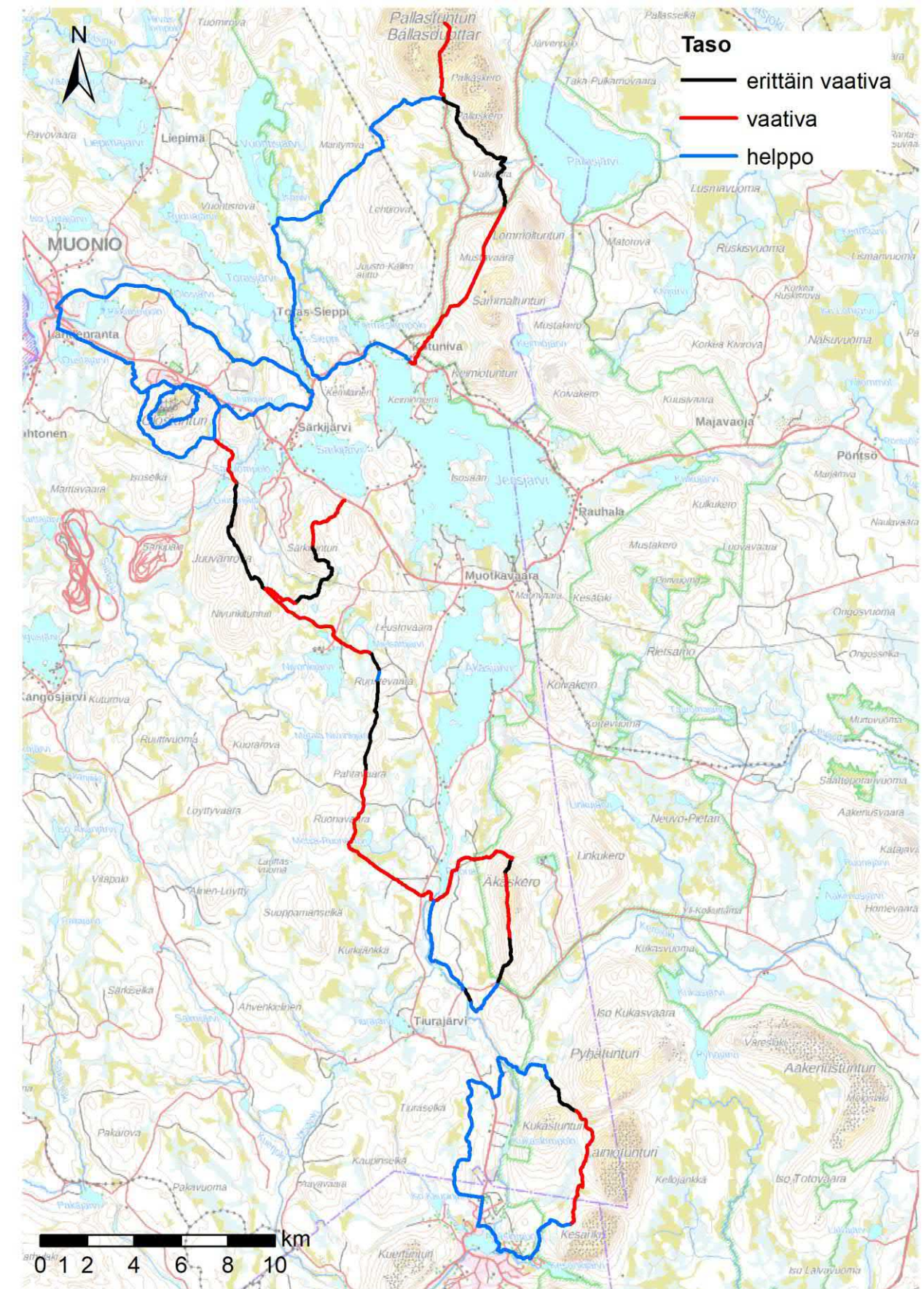
##### 4.4.1 Reittien kartoittaminen maastossa

Hankeen toteutussuunnitelman mukaisesti reittien kartoittaminen tapahtui lokakuussa 2020. Kartoituksen perusteella tunnistettiin sopivat reitit maastopyöräilyyn, sekä keskeiset kehittämistoimenpiteet.

##### 4.4.2 Reittien kuvaus

Toteuttamiskelpoisia reittejä valittiin yhteensä 9. Reittien pituus on yhteensä noin 180 km. Vaativuustason perusteella eri reiteillä on yhteensä noin 100 kilometriä helppoja, 55 kilometriä vaativia, sekä 28 kilometriä erittäin vaativia osuuksia. Reitit sijaitsevat Muonion kunnan alueella (kuva 20).

**Kansallispuiston alueella tulisi noudattaa Metsähallituksen ohjeita ja tarkistaa mahdolliset rajoitukset.**



Kuva 20. Reitit sijaitsevat Muonion alueella (Pohjakartta: Maanmittauslaitos 2020).



22.12.2020

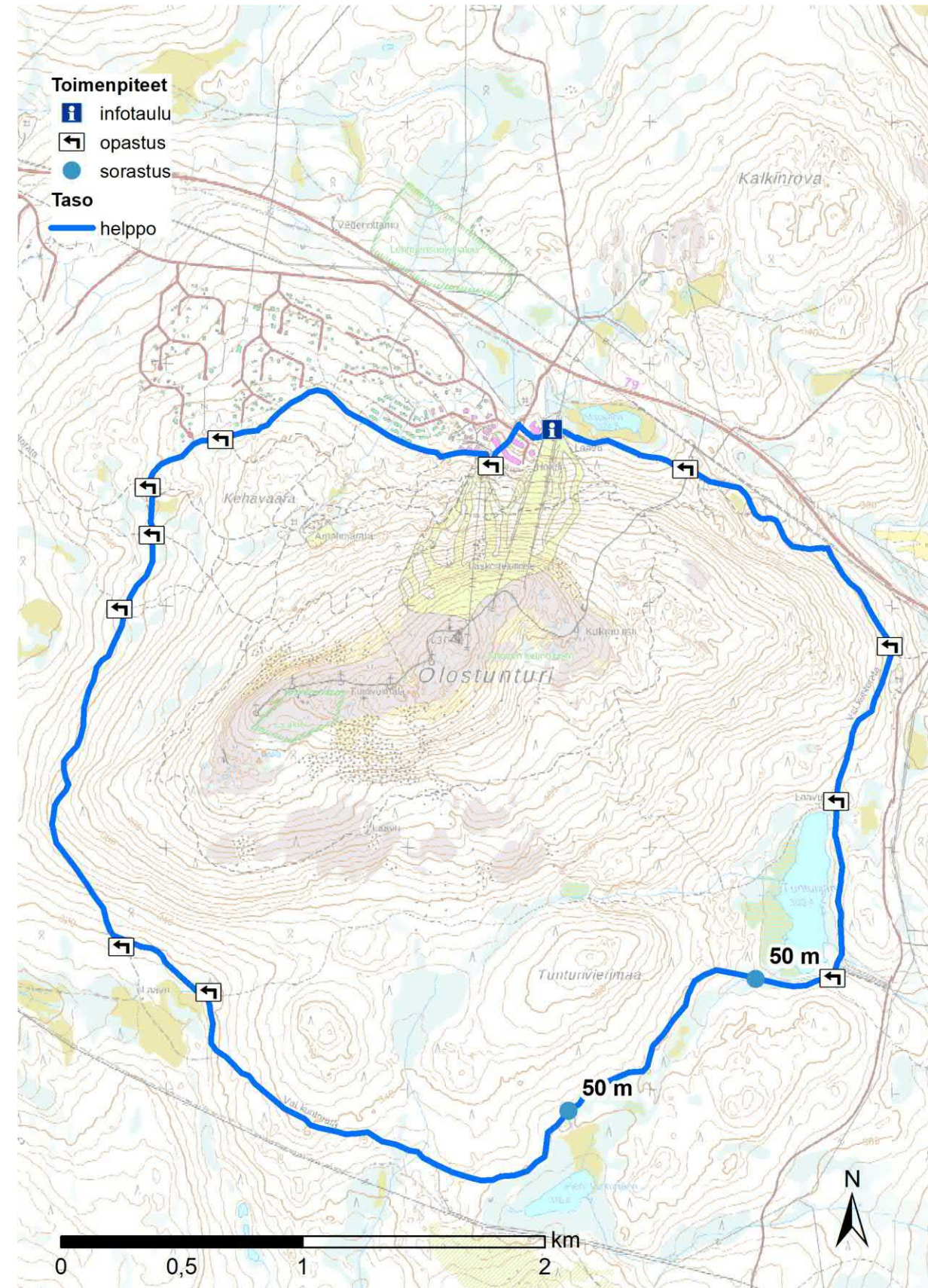
**Olos 1****Lähtöpaikka:** Oloksen parkkipaikka**Osoite:** Oloshotellintie 30, Muonio**Reitin pituus:** 11 km (kesto noin 1 tunti)**Vaativuustaso:** helppo**Päällysteet:** sora / latupohja**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 14 kpl, infotaulu 1 kpl**Reitin kuvaus:**

Reitti alkaa Oloksen parkkipaikalta, ja kulkee maastohiihdon ampumaradan vierellä. Reitti kiertää Olostunturin boreaalisten metsien ja soiden vierestä. Reitiltä on mahdollisuus poiketa Olostunturin huipulla, missä kohoaa viisi tuulivoimalaa. Reitti on hyväkuntoista soratietä, mutta korkeuserojen takia vaativa.

Etelän puolella on laavu ja tulentekopaikka. Laavulta alkaen itään päin on valaistus kuntorataa pitkin. Vasemmalle avautuvat näkymät Pienelle Tunturijärvelle. Matka jatkuu noin 2 kilometriä Tunturijärvelle, jossa sijaitsee laavu ja tulentekopaikat sekä käymälä. Tunturijärveltä matka jatkuu valaistua kuntorataa pitkin taikaisin Oloksen parkkipaikalle.



Kuva 21. Tunturijärven laavu.



Kuva 22. Olos 1 reitti.



22.12.2020

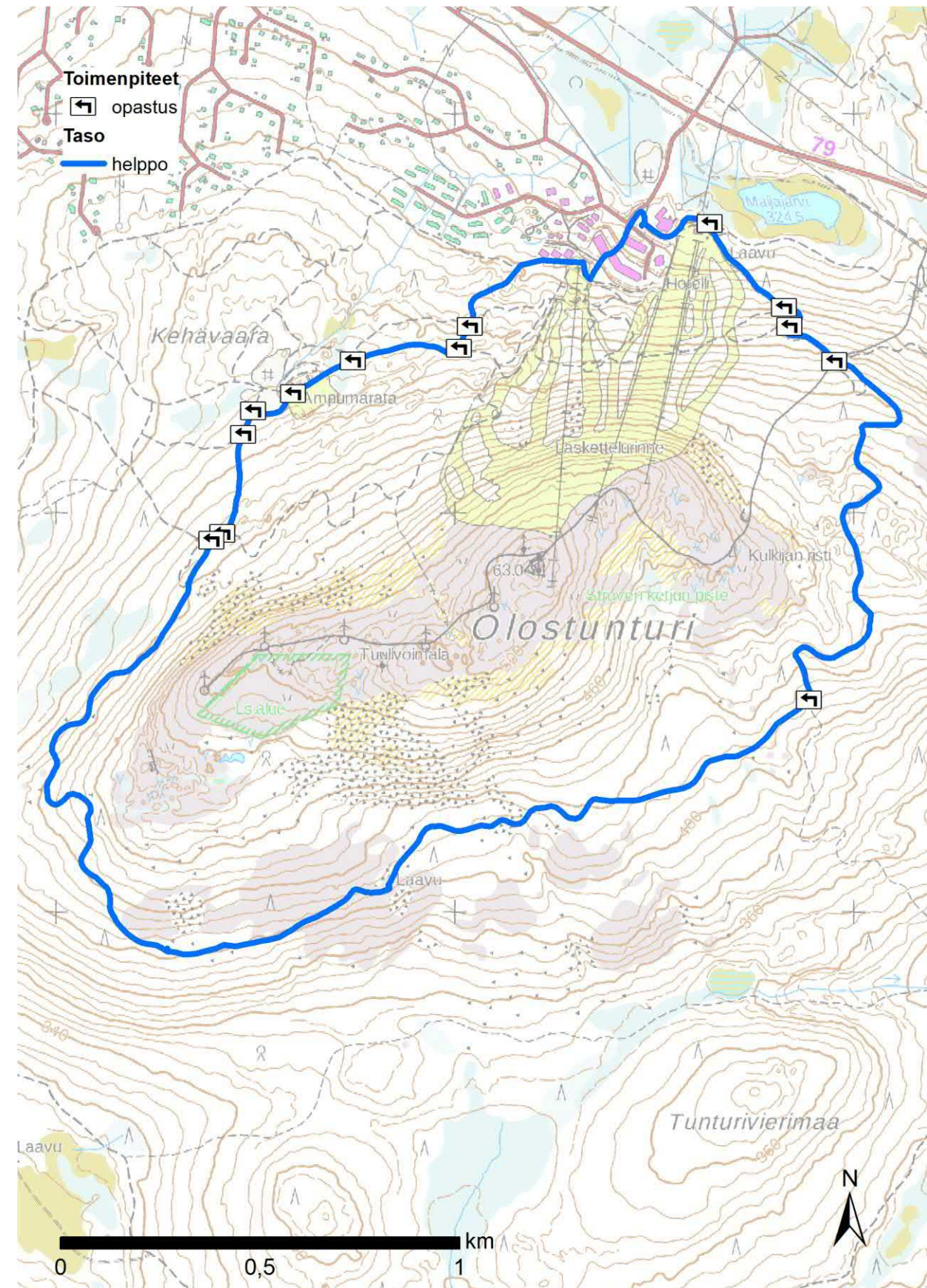
**Olos 2****Lähtöpaikka:** Oloksen parkkipaikka**Osoite:** Oloshotellintie 30, Muonio**Reitin pituus:** 7 km (kesto noin 1 tunti)**Vaativuustaso:** helppo, nousu 180 m**Päällysteet:** sora / latupohja**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 13 kpl, infotaulu 1 kpl**Reitin kuvaus:**

Reitti alkaa Oloksen parkkipaikalta kiertäen Olostunturia. Reitillä näkyy avoimia maisemia ja tunturiluontoa. Maisemat avautuvat Lapin erämaahan ja Muonion keskustaan. Reitiltä on mahdollisuus poiketa Olostunturin huipulle, missä kohoaa viisi tuulivoimalaa. Maasto on vaihteleva, mutta tasaisella polulla ei ole isompia korkeuseroja.

Eteläpuolella on laavu ja tulentekopaikka, josta avautuvat komeat näkymät etelään Ylläksen suuntaan. Pohjoispuolella on mahdollisuus poiketa Olostunturin huipulle soratiellä. Vaativa nousu on 1,3 kilometriä pitkä. Korkeusero on 130 metriä. Huipulle meno on 360° näkymän arvoinen. Huipulta on paluu takaisin parkkipaikalle.



Kuva 23. Reitti Olostunturin eteläpuolella.



Kuva 24. Olos 2 reitti.



22.12.2020

**Ratsutie****Lähtöpaikka:** Muonion keskusta / Oloksen parkkipaikka**Osoite:** Torniontie 6, 99300 Muonio**Reitin pituus:** 30 km (kesto noin 2 - 3 tuntia)**Vaativuustaso:** helppo**Päällysteet:** metsätie / kuntorata**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 40 kpl, infotaulu 2 kpl, sorastus/pohjan parannus 550 m, pitkospuut 160 m**Reitin kuvaus:**

Reitillä kuljetaan pääosin metsäteitä pitkin ja matkalla pääsee nauttimaan hienoista metsistä ja suoluonnosta. Reitti kulkee Muonion huoltoasemalta (SEO) kevyen liikenteen väylällä E8 Kilpisjärventietä pitkin pohjoiseen 350 metriä, jonka jälkeen on käänös vasemmalle Taavantielle ja sitten oikealle Ratsutielle. E8 tien ylityksessä tulee olla varovainen, ja taluttaa pyörä. Reitti jatkuu Ratsutietä pitkin metsätielle, ja noin 2 kilometrin päästä Jerisjoen yli menevälle sillalle, josta avautuvat avoimet näkymät etelään Pikkulompolo järvelle ja Olostunturille. Reitti jatkuu helppokulkuisella metsätiellä kohti Olosjärveä. Olosjärven kohdalla on noin 50 metrin vaikeakulkuinen osuus, jossa aloittelijoille suositellaan pyörän taluttamista. Vasemmalla puolella Olosjärven rannalla Juualahdella näkyvät pienet mutta hienot kivimeret.



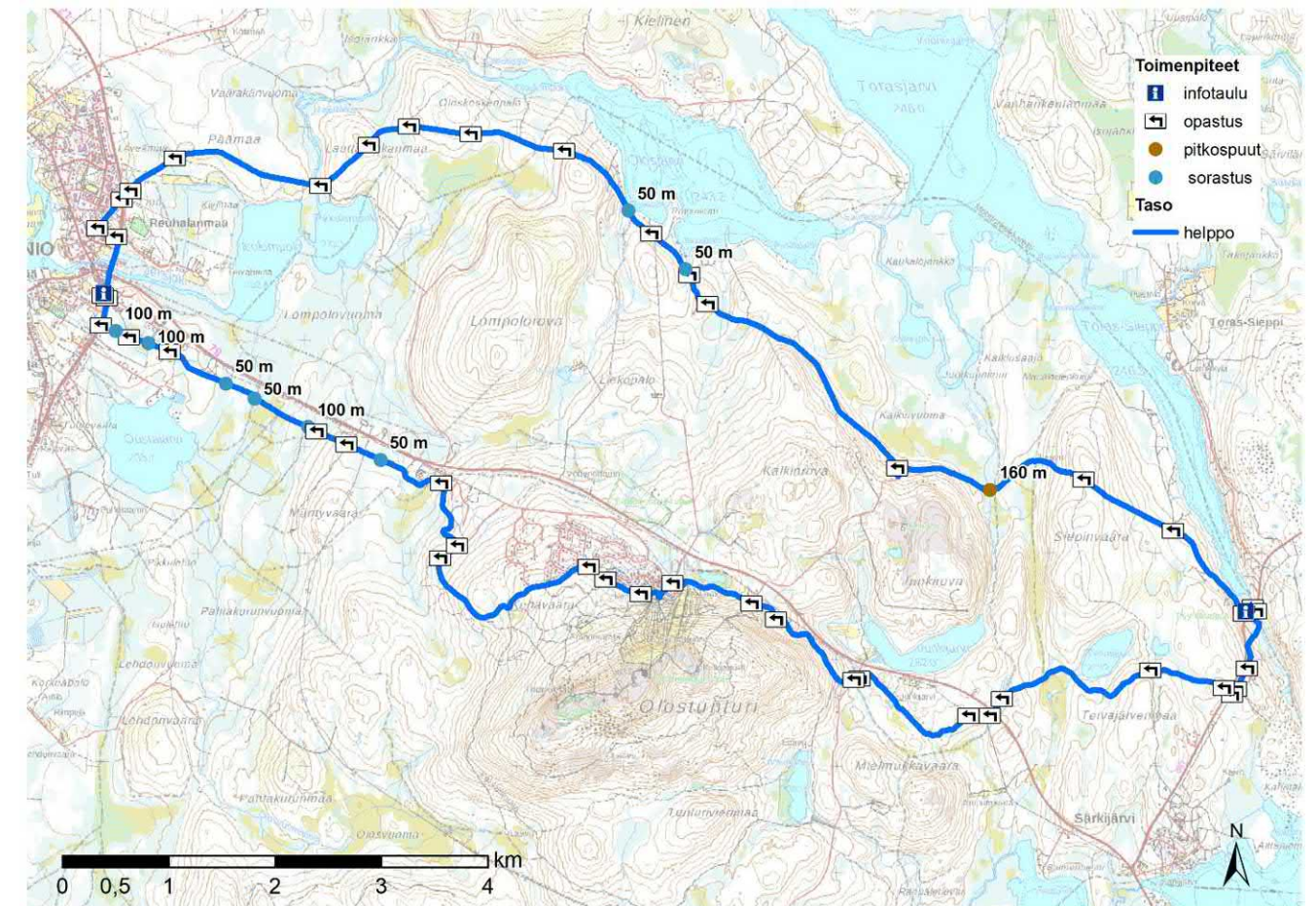
Kuva 25. Reitti Juualahden kohdalla.

Matka jatkuu itään Kalkinvuomantiellä Kalkinrovan (360 mpy) pohjoisrinteellä. Tieltä on hienot avoimet maisemat Kalkinvuoman suolle, Torasjärvelle sekä kauemmas erämaalle ja Ylläs-Pallaksen kansallispuistoon. Kalkinvuomantieltä reitti kääntyy vasemmalle metsätielle, jossa eteen tulee pian Junkiojan ja alueella olevan suon ylityspaikka. Paikalla ei ole pitkospuuta, joten jalat saattavat kastua. Märät sukat on mahdollista kuivata noin 300 metrin jälkeen laavulla ja nuotiolla. Paikalla on myös kuivakäymälöitä.

Laavulta reitti jatkuu itään päin kohti Pallaksentietä, ja sen jälkeen Pallaksentien itäpuolella olevalla kuntoradalla etelään noin 600 metriä. Reitti kääntyy länteen päin Pallaksentien yli ja jatkuu kohti Terväjärveä. Noin kahden kilometrin jälkeen reitti alittaa Rovaniementien ja jatkaa kohti länttä Mielmukkavaaran pohjoispuolella. Noin 1 500 metrin jälkeen reitti ylittää Luusunseläntien ja jatkuu kuntorataa pitkin Oloksen hiihtokeskusta kohti.

Oloksella on mahdollisuus nauttia keskuksen palveluista. Olokselta reitti jatkuu länteen kuntoratoja pitkin lomakylän eteläpuolella. Näkymät avautuvat Oloksen tuulivoimaloihin. Muonion keskusta saavutaan kuntorataa pitkin, josta avautuvat näkymät etelään Oustajärvelle ja sitä ympäröiville suoalueille.

E8 Kilpisjärventielle saavuttaessa käännytään kevyen liikenteen väylälle kohti pohjoista. Reitin alkupisteelle on enää 300 metriä matkaa. Muonion keskusta tarjoaa pitkän matkan jälkeen lukuisia palautumista edistäviä palveluita.



Kuva 26. Ratsutien reitti.



22.12.2020

## Pallas

**Lähtöpaikka:** Pallastunturin luontokeskuksen parkkipaikka

**Osoite:** Pallastunturitie 557

**Reitin pituus:** 8 km (kesto noin 1 - 2 tuntia)

**Vaativuustaso:** vaativa

**Päällysteet:** sora

**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 3 kpl

**Reitin kuvaus:**

Reitti alkaa Lapland Hotels Pallas hotellin tuntumasta. Hotellin vanhin, hirsinen osa on valmistunut vuonna 1948, ja sen suunnitteli arkkitehti Jouko Ylihannu.

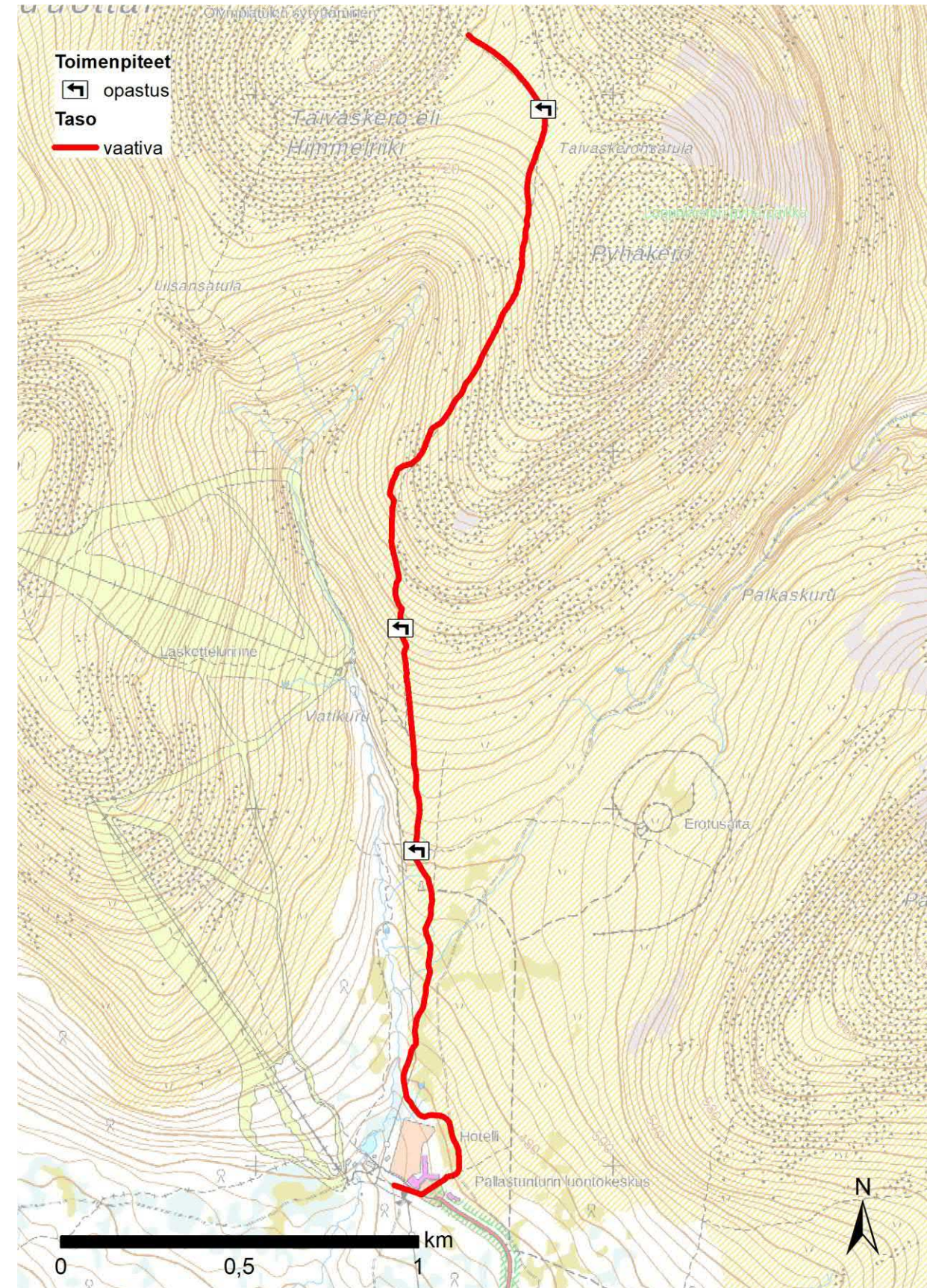
Pallaksen luontokeskuksen parkkipaikalta reitti nousee kohti Taivaskeroa (809 mpy), joka on Pallastunturin korkein laki. Taivaskerolla sytytettiin oma olympiatuli vuonna 1952, josta tunturin huipulla on muistona kivinen laatta. Nousu on vaativa korkeuseron takia. Reitti nousee 4 kilometrin matkalla noin 350 korkeusmetriä. Matkalla avautuu huikaita maisemia, sekä näkymät itään Pallaskeroon (705 mpy) ja Pyhäkeroon (710 mpy). Pyhäkero on saamelaiden pyhä paikka. Länsipuolella avautuvat näkymät Laukukeroon (765 mpy) ja sen rinteellä oleviin laskettelurinteisiin.



Kuva 27. Reitti Taivaskerolle.

Reitti saapuu Taivaskeron alapuolella olevalle risteykselle, josta reitti jatkuu vasemmalle kohti Taivaskeroa. Oikealle lähtävä reitti vie kohti Hettaa. Reitti päättyy Taivaskeron juurelle, mihin voi jättää pyörän ja kiivetä jalkaisin Taivaskeron huipulle. Kannattaa varata aikaa maisemien ihasteluun ja nauttia eväistä.

Tauon jälkeen on aika suunnata samaa reittiä pitkin takaisin lähtöpisteelle. Lasku on pitkä ja vauhdikas, joten kannattaa myös pysähtyä ja nauttia etelään avautuvista maisemista. Reitti on sesonkiaikana suosittu, joten pyöräilijän tulee väistää muita reitillä liikkuvia. Nopeus tulee sovittaa siten, että voi tarvittaessa pysähtyä nopeasti ja huolehtia omalta osaltaan, että kaikki reitin käyttäjät kokevat reitin turvallisiksi.



Kuva 28. Pallaksen reitti sijaitsee kansallispuiston alueella.



22.12.2020

## Lehtirova

**Lähtöpaikka:** Pallastunturin luontokeskuksen parkkipaikka tai esimerkiksi Jeriksen hotellin parkkipaikka

**Osoite:** Pallastunturitie 557

**Reitin pituus:** 39 km (kesto noin 3 - 4 tuntia)

**Vaativuustaso:** helppo, vaativa ja erittäin vaativa

**Päällysteet:** soratie, metsätie, polku, asfaltti (noin 3 km)

**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 41 kpl, opastaulu, sorastus/pohjan parannus 4 650 m, kevyenliikenteen väylä 1 400 m, pitkospuut 30 m

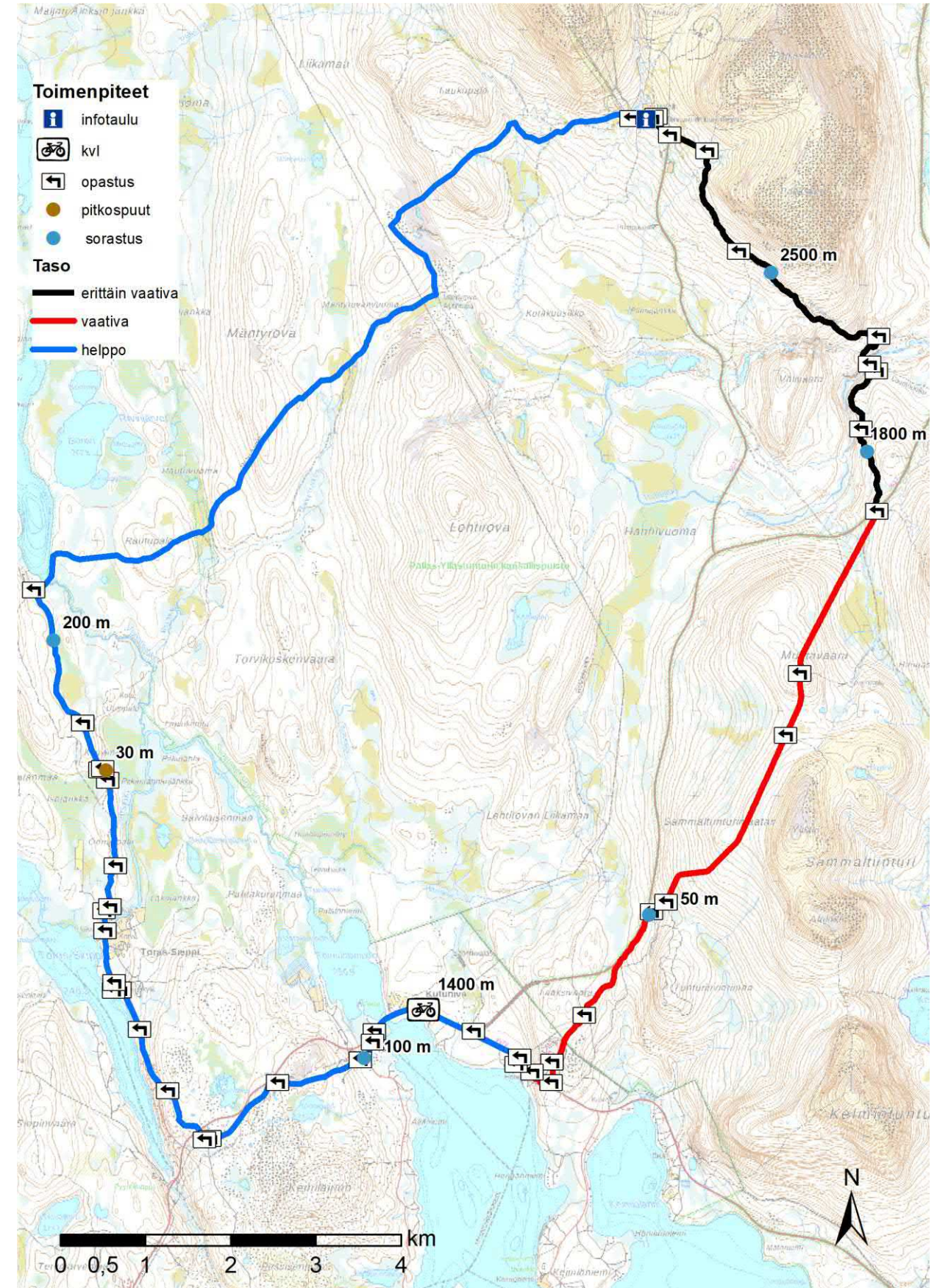
### Reitin kuvaus:

Reitti on mahdollista aloittaa esimerkiksi Pallastunturin luontokeskuksen parkkipaikalta. Reitti on haastava pituuden takia, mutta myös vaikeakulkuisten reittiosuuksien takia. Reitti on kuitenkin hyvin elämyksellinen ja vaihteleva. Parkkipaikalta matka jatkuu noin 500 metriä Pallaskodan suuntaan helpolla sorapolulla. Pallaskodalta edetään etelään merkittyjä polkuja pitkin. Maasto muuttuu nopeasti haastavaksi ja vaikeakulkuiseksi. Vaikeakulkuinen osuus on noin 4 kilometrin pituinen, joten osuuteen on hyvä varata reilusti aikaa. Reitti kulkee kuitenkin hienon vanhan metsän kautta ja Pyhäjoen ympäristö on viehättävä. Pyhäjoen yli pääsee hyväkuntoista siltaa pitkin.



Kuva 29. Reitti Pyhäjoen pohjoispuolelle.

Haastava reittiosuus jatkuu Pallaksentien parkkipaikalle asti. Reitti jatkuu noin 3,5 kilometrin nousulla metsätietä pitkin kohti Sammaltunturia. Reitiltä avautuvat komeat näkymät maisemiin ja Pallaksen suuntaan. Metsätieltä kääntyy polku kohti Sammaltunturin (540 mpy) lakea, joka ei kuitenkaan sovi pyöräilyyn. Seuraavaksi ohjelmassa on pitkä ja vauhdikas lasku kohti Jeristä ja Pallaksentietä. Juuri ennen Pallaksentietä, polku kääntyy vasemmalle ja jatkuu metsäpolkua pitkin kohti Jeriksen hotellin parkkipaikkaa. Jeriksen hotellilla on hienot saunomispuitteet ja uimaranta. Jeriksen hotellin parkkipaikka on toinen mahdollinen aloituspiste. Reitti jatkuu hotellilta asfalttietä pitkin (noin 4 kilometriä) kohti Särkijärveä. Ennen Särkijärveä reitti kääntyy Torassiepintielle ja jatkuu tiellä noin 3 kilometriä. Toras-Sieppin kylältä reitti jatkuu vaihtelevassa maastossa polkua pitkin Vuontisjoelle, missä sijaitsee myös kota ja taukopaikka. Vuontisjoelta alkaa loppunousu (9 kilometriä noin 200 metrin korkeuserolla) kohti Pallastunturin luontokeskusta. Matkalla sijaitsee Mäntyrovan autiotupa. Mäntyrovan tuvalta on vielä noin 4 kilometrin matka aloituspisteelle.



Kuva 30. Lehtirovan reitti (Huom: n. 2/3 osa sijaitsee kansallispuiston alueella).



22.12.2020

## Särkitunturi

**Lähtöpaikka:** Särkitunturin parkkipaikka (Oloksen parkkipaikka)

**Osoite:** Rovaniementie 1513

**Reitin pituus:** 17 km (kesto noin 2 - 4 tuntia)

**Vaativuustaso:** vaativa ja erittäin vaativa

**Päällysteet:** sora, polku

**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 13 kpl, infotaulu 1 kpl, sorastus/pohjan parannus 12 150 m, pitkospuut 750 m

### Reitin kuvaus:

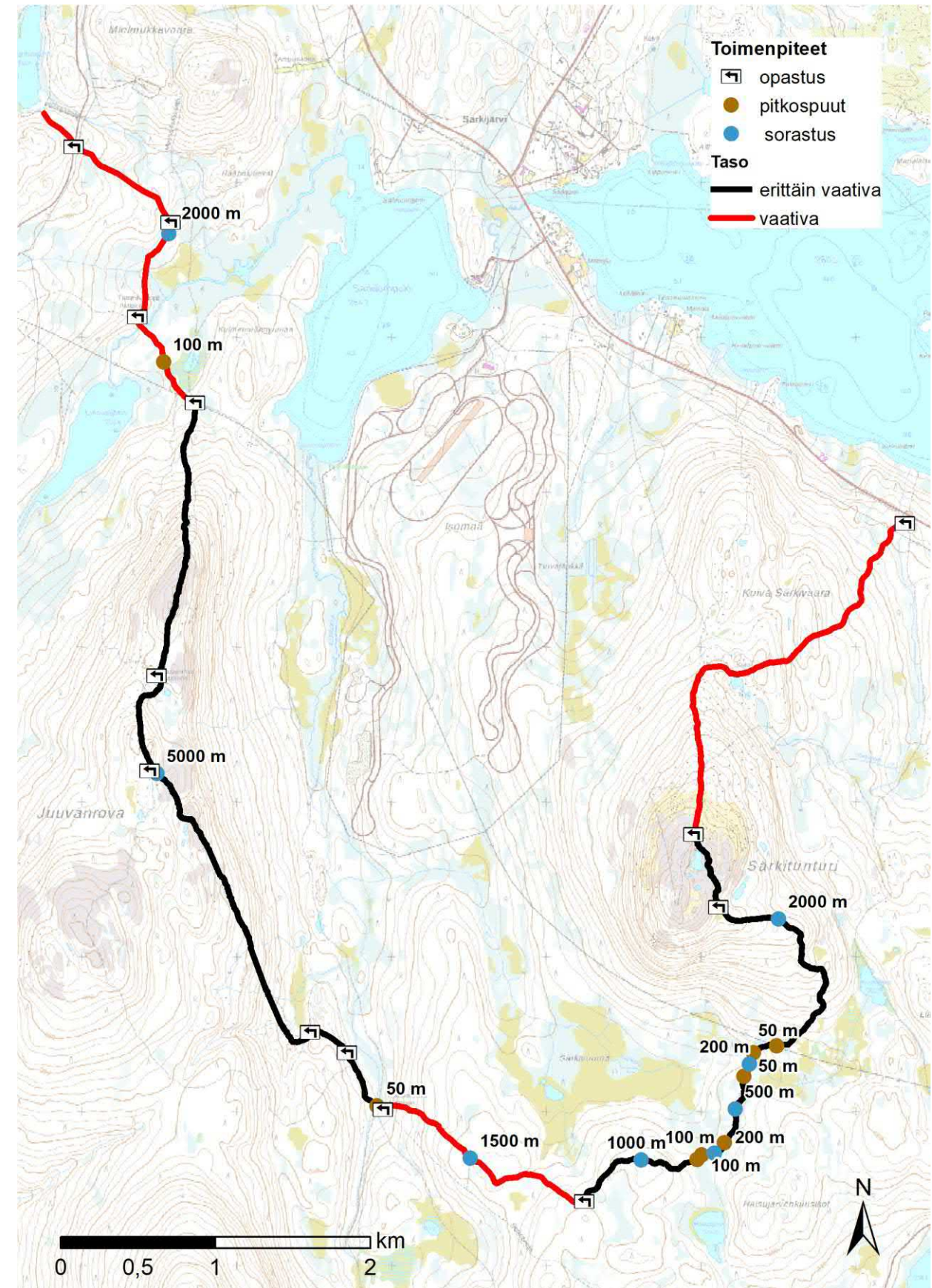
Reitin lähtöpaikkana toimii Särkitunturin parkkipaikka Rovaniementien varressa. Polku lähtee nousemaan Rovaniementien ylityksen jälkeen kohti Särkitunturia. Reittipohja on erittäin helppoa leveää sorastettua polkua. Noin 1,7 kilometrin jälkeen saavutaan ensimmäiselle taukopaikalle; Särkivaaran laavulle. Reitti jatkuu edelleen helppokulkuisena leveänä sorapohjaisena urana, mutta irtokivien määrä lisääntyy hiukan. Helppo leveä sorapohja loppuu noin 3 kilometrin ajamisen jälkeen.

Reitti saapuu Särkitunturin lakialueen tuntumaan, jolloin polku muuttuu kivikkoiseksi sekä vaikeasti ajettavaksi; Särkitunturin lakialueella ei myöskään ole selkeää reittiä, joten on syytä seurata gps-jälkeä. Särkitunturin huipulta avautuvat huikeat näkymät kansallismaisemiin. Reitti kiertää isoimman lammen itäpuolelta tasaisemman kalliopohjan kautta, kunnes laskeutuu vanhalle talvireitin pohjalle ja muuttuu erittäin vaativaksi. Reitti kulkee alamäkeen pienen suoalueen läpi. Pian suoalueen ylityksen jälkeen reitti palaa kuivalle metsämaalle ja kapea polkupohja erottuu maastosta (noin 3,7 kilometrin kohdalla). Polkupohja on erittäin kapeaa metsämaapolkua, joka on paikoitellen kivikkoinen. Reitti kulkee satunnaisten kosteikkojen ylitse ja sähkölinjan jälkeen noin 5,5 kilometrin kohdalla reitti kulkee puron ylitse.

Reitti palaa takaisin kuivalle maalle ja kapea polku kumpuilee kohti Kuusikonmaan autiotupaa. Kuusikonmaan autiotuvalle saavutaan pidemmän alamäkiosuuden jälkeen. Alamäki on osittain kivikkoinen ja kasvillisuus peittää välillä näkyvyyden polun pintaan. Kuusikonmaan autiotupa sijaitsee noin 8,8 kilometrin kohdalla. Kuusikonmaan autiotuvan läheisyydessä on lähde. Tupa soveltuu erinomaisesti yöpymiseen.

Kuusikonmaan autiotuvalta reitti lähtee nousemaan voimakkaasti länteen Juuvanrovan tunturin lakialueelle (korkeusero noin 100 metriä). Reitti on erittäin vaativa ja polku muuttuu pian vaikeakulkuiseksi; pyörä pitää taluttaa lähes koko matkan ja osittain myös huonokuntoisia pitkospuita pitkin. Tunturialueen luonto sekä lakialueelta avautuvat maisemat kuitenkin palkitsevat. Juuvanrovan autiotupa toimii hienolla taukopaikalla. Autiotuvalta reitti jatkuu pienen lakialueen yli kohti Tammikämpää. Alussa lasku on vaativa ja reitti kulkee pienen kivimeren yli, mutta sen jälkeen muuttuu helpommaksi ja hyvin ajettavaksi poluksi.

Tammikämpältä reitti lähtee kohti Tunturijärveä ja noin 1,5 kilometrin jälkeen ylittää Luusunseläntien. Tien ylityksen jälkeen reitti yhdistyy valaistuun kuntorataan, ohittaa Tunturijärven ja sen rannalla sijaitsevan laavun. Laavulta reitti jatkuu kuntopolkua pitkin Oloksen parkkipaikalle, missä reitti myös päättyy.



Kuva 31. Särkitunturin reitti.



22.12.2020

## Särkitunturi Äkäskero

**Lähtöpaikka:** Äkäsmylly tai Särkitunturin parkkipaikka

**Osoite:** Äkäslompolontie 1387

**Reitin pituus:** 19 km (kesto noin 3 - 4 tuntia)

**Vaativuustaso:** helppo, vaativa ja erittäin vaativa

**Päällysteet:** metsäpolku

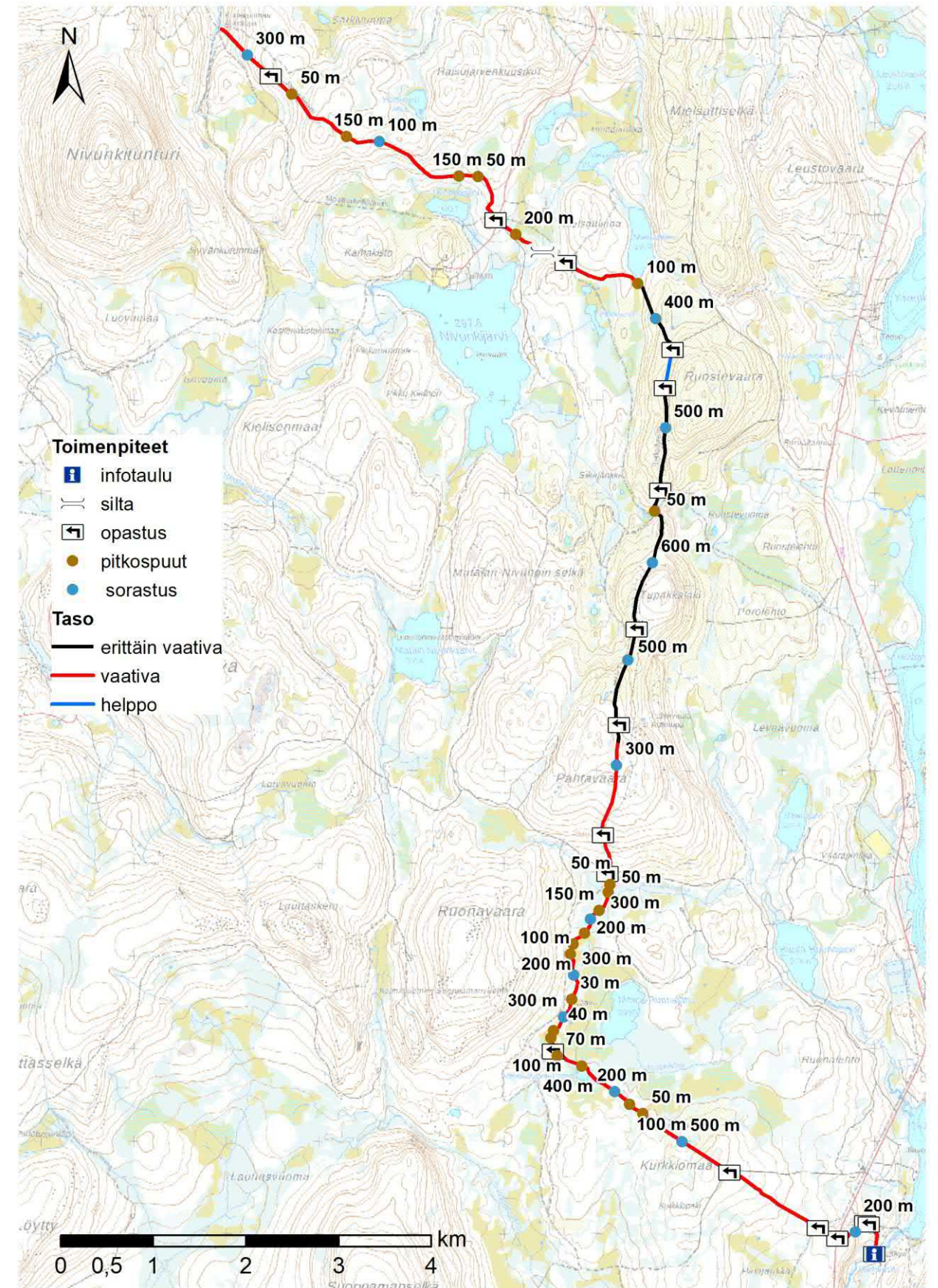
**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 15 kpl, infotaulu 1 kpl, sorastus/pohjan parannus 4 200 m, pitkospuut 1 790 m, silta 1 kpl

### Reitin kuvaus:

Tämä reitti yhdistää Oloksen ja Särkitunturin reitin Ylläkselle sekä Ylläkseltä Leville menevään maastopyöräreittiin (kuva 14). Reitti on ajettavissa molempiin suuntiin. Nykyisessä kunnossa reitti soveltuu maastopyöräilyyn, mutta sitä voi suositella kokonaisuutena ainoastaan kokeneille maastopyöräilijöille. Särkitunturin ja Ylläksen välinen reitti on vaativuusluokaltaan erittäin vaativa. Matka voidaan aloittaa Särkitunturin parkkipaikalta tai Olokselta ja saapua muiden reittien kautta Kuusikonmaan autiotuvalle. Kuusikonmaan autiotuvalta reitti lähtee nousemaan voimakkaasti kohti kaakkoa. Reittipohja on metsämaata, ja polku näkyy hyvin maastossa. Nousu koostuu muutamasta jyrkemmästä mäestä, ja alle kahden kilometrin matkan jälkeen reitti lähtee laskeutumaan kohti Nivunkijärventietä. Ennen Nivunkijärventietä on neljä pitkospuuosuutta.

Nivunkijärventielle saavutaan noin 12,7 kilometrin ajon jälkeen. Kuusikonmaan ja Nivunkijärventien välinen polkuosuus on kaunis erämainen reitti. Polkupohja on pääosin kapeaa, hyvin erottuvaa metsämaapohjaista polkua. Nivunkijärventien ylityksen jälkeen reitti siirtyy jälleen metsään. Heti tien ylityksen jälkeen ylitetään Heinäojan ja Nivunkijärven avosuo pitkospuuta pitkin. Pian pitkospuiden jälkeen ylitetään Heinäojaa vanhaa puusiltaa pitkin. Puron ylityksen jälkeen reitti kulkee hakkuuaukeiden laitoja ja ohittaa Mielsattijärven eteläpuolelta. Mielsattijärven eteläpuolen sualueen yli kulkee vanhat pitkospuut. Pian reitti siirtyy kulkemaan keskelle vanhaa hakkuuaukeaa ja polku on paikoin vaikeasti havaittavissa. Hakkuuaukealta reitti nousee metsäautotiellä noin 15,3 kilometrin kohdalla Ruosteavaaran länsirinteelle. Ruosteavaaran laidassa kulkevaa metsäautotietä ajetaan noin 500 metriä kohti etelää kääntopaikalalle asti. Kääntopaikalta reitti siirtyy kulkemaan hakkuualueiden väliselle suojametsäalueelle. Reitti muuttuu erittäin vaativaksi. Polkupohja koostuu pääosin kivikkoisesta maapohjasta ja ajaminen on erittäin haastavaa. Osittain jopa rakkamainen reittiosuus kulkee Ruosteavaaran ja Tupakkalaen kautta. Ruosteavaaran ja Tupakkalaen välissä on lyhyt suon ylitys, jossa on vanhat pitkospuut. Erittäin vaativaa kivikkoista polku-uraa on noin 4 kilometriä, ja vaikea osuus päättyy Pahtavaaran autiotuvalle noin 19,7 kilometrin kohdalle. Pahtavaaran autiotupa on erinomainen yöpymiskohde, vaikka alueella ei ole kunnollista vesipaikkaa. Tuvan pihassa on pieni lampi.

Tuvalta polkua jatketaan vähän matkaa ylös kohti Pahtavaaran lakea. Pahtavaaran lakialueen lähellä reitti on paikoin kallipohjaista, sekä sisältää teräväpintaista kivikkopolkua. Pahtavaaran tuvalta reitti lähtee laskeutumaan loivasti viettäen. Reitti on helppoa metsämaapohjaista polkua ja reitti ylittää hiekkatien noin 21,6 kilometrin kohdalla. Pian tien ylityksen jälkeen saavutaan Pahtavaaranojalle, joka on normaalina kesänä erinomainen vedenottopaikka. Reitti siirtyy kulkemaan vuorotellen kuivalla maalla ja pitkoksia pitkin. Kuivan maan polkupohja on keskiarvoltaan vaativaa teknistä polkua. Reitti kulkee Metsä-Ruonajärven laavun kautta. Venenpalojänkin jälkeen reittipohja muuttuu voimakkaasti. Ura on helppoa laskevaa metsämaapohjaa aina Äkäslompolontien ylitykseen asti. Äkäslompolontien ylityksen jälkeen reitti saapuu Ylläksen verkoston piiriin. Polku kulkee Äkäsmyllyn hiekkatien kautta Äkäsmyllyn laavulle, joka sijaitsee noin 28,3 kilometrin kohdalla.



Kuva 32. Särkitunturi Äkäskeron reitti.







22.12.2020

## Kukastunturi ympäriajo

**Lähtöpaikka:** Elämänluukun parkkipaikalta

**Osoite:** Äkäslompolontie 2508

**Reitin pituus:** 29 km (kesto noin 3 tuntia)

**Vaativuustaso:** helppo, vaativa, erittäin vaativa

**Päällysteet:** polku, ulkoilureitti, kevyen liikenteen väylä (noin 2 km)

**Kehittämisehdotukset:** opastus/viitoitus 9 kpl

**Huom:** Reitin pohjoispuolella sijaitseva poroerotusalue on huomioitava ja reitin kulusta on sovittava Paliskunnan kanssa. Alueella on jo olemassa tuotteistettuja MTB reittejä samoilla reitinosilla, joten päällekkäisyyttä tulisi välttää ja viestintää yhdenmukaistaa. **Aluetta tulisi kehittää Ylläksen toimijoiden ja Metsähallituksen kanssa yhteistyössä.**

### Reitin kuvaus:

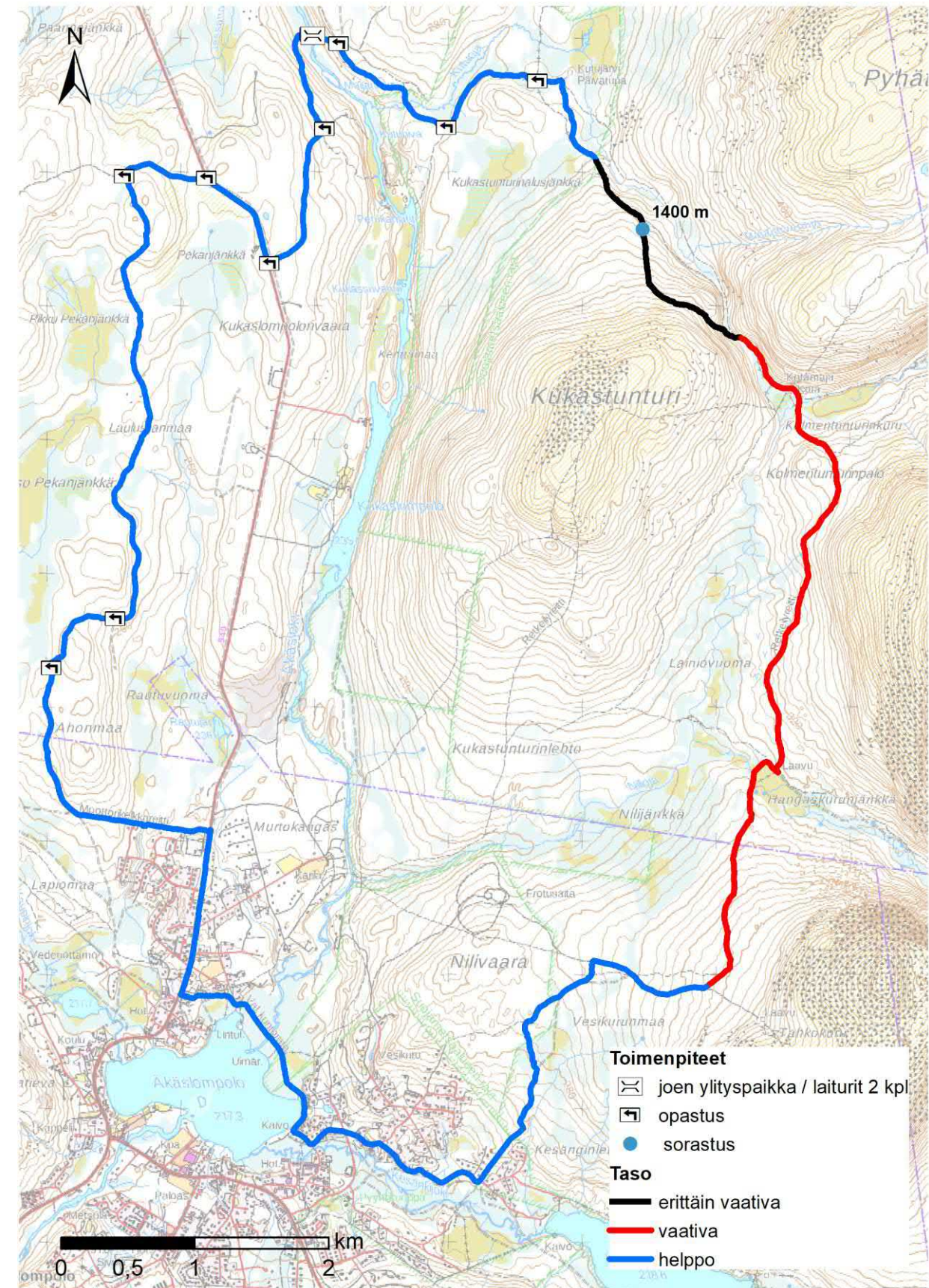
Kukastunturin ympäriajo on mahdollista aloittaa monesta lähtöpisteestä. Äkäskerön parkkipaikalta pääsee reitille helppokulkuisia polkuja pitkin ja näin matka lisääntyy noin 3,5 kilometriä per suunta. Suoraan reitille pääsee Elämänluukun parkkipaikalta (Äkäslompolontie 2508). Matkaan pääsee kätevästi myös Äkäshotellin parkkipaikalta, mistä löytyy virallinen reittien lähtöpiste.

Tämä reittikuvaus alkaa Elämänluukun parkkipaikalta myötöpäivään. Reitti laskee vauhdikkaasti helpolla metsäpolulla kohti Äkäsjokea. Rannalta löytyy soutuveneellä toimiva köysilossi, joka on viihtyisä tapa ylittää vesistö. Joen ja lyhyen ylämäen jälkeen polku kääntyy oikealle kohti Kutujärven autiotupaa. Reitti on helppokulkuinen ja osittain sorastettu ja kulkee vanhan metsän kautta. Reitti sijoittuu kansallispuiston alueelle, joten pyöräilijän tulee pysyä polulla, millä estetään maaston kulumista. Ennen autiotupaa reitti kääntyy oikealle kohti Kotamajaa. Reitti muuttuu haastavaksi ja vaikeaksi. Reitti on kivinen, mutta leveällä polulla on mahdollista valita sopivat ajolinjat. Nousua kuitenkin kertyy, ja ylämäki on paikoittain jyrkkä. Kivet ovat teräviä, joten aja varovasti, niin välttyt rengasrikoilta. Kukastunturin pohjoisrinteellä reitti laskee kohti Kotamajaa. Laskun loppuosa on erittäin jyrkkä, mutta haastava osuus on lyhyt. Laskun jälkeen matka Kotamajalle on enää noin 600 metriä sorastettua polkua pitkin, vanhan satumaisen kuusimetsän läpi.

Saavut kotamajalle, joka on Ylläksen alueen vanhin latukahvila. Se sijaitsee Lainio-, Pyhä- ja Kukastunturin syleilyssä, ehkäpä Ylläksen kauneimmalla paikalla. Majalta reitti jatkuu Lainiontunturin länsirinteelle. Reitti kulkee vanhan Mäntymetsän kautta ja pian saavutaan Hangaskurun laavulle. Sieltä reitti nousee Kesänkitunturin länsirinteelle, josta Äkäslompoloon pääsee vauhdikkaasti laskien sorastettua reittiä pitkin. Kesänkijärventien kohdalla käännetään oikealle ja tätä tietä sekä Niivaarantietä pitkin pyöräilijä saapuu Äkäslompolon rannalle. Rannalla reitti kulkee valaistua ulkoilureittiä pitkin pohjoiseen kohti Harjulaa ja Tiurunjärventietä.

Tiurunjärventiellä jatketaan pohjoiseen noin 1 kilometri, osa kulkee kevyenliikenteen väylää pitkin. Reitti kääntyy vasemmalle ja jatkaa asutuksen pohjoispuolella moottorikelkkareittiä pitkin länteen noin 1 kilometri. Risteyksestä käännetään oikealle pohjoiseen ja jatketaan helppokulkuisella polulla talusmetsän läpi kohti Pekanjätkän erotusaitaa. Polku on kapea mutta helppo, paikoittain vauhdikas ja mukavasti kiemurteleva. Erotusaidan jälkeen käännetään Äkäslompolontielle ja jatketaan etelään tietä pitkin noin 800 metriä. Tieltä käännetään vasemmalle kohti Elämänluukua. Pian saavutaan parkkipaikalle ja reitin aloituspisteelle.

Reitti on vaativa lähinnä pituuden takia, mutta tarjoaa parhaita osia Muonion ja Kolarin raja-alueelta.



Kuva 34. Kukastunturin ympäriajo reitti (HUOM: noin 50 % sijaitsee kansallispuiston alueella).



22.12.2020

#### 4.4.3 Maastopyöräilyreittien toteutuksen yleiset periaatteet

Pääperiaatteena on, että korjataan mieluummin vanhaa ja toimivaa kuin rakennetaan uutta. Perusrakenteet (pitkospuut, portaat, pengerrykset, taukopaikat jne.) tehdään ennen kohteen tai reitin käyttöönottoa ja maaston kulumista.

Maastokuljetukset tehdään kohteeseen parhaiten soveltuvana vuodenaikana. Maastokuljetuksissa maastovauriot pyritään minimoimaan.

Rakennusmateriaaleja (puu, kivi, jne.) otetaan rakennuspaikalta, mikäli se on sallittua, huomaamaton ja järkevää. Rakennettaessa varotaan maaston ja ympäristön vaurioitumista. Ympäröivä puusto suojataan rakentamisen ajaksi. Töiden aiheuttamat maastovauriot korjataan. Rakentamisen aikainen siisteys on osa työturvallisuutta.

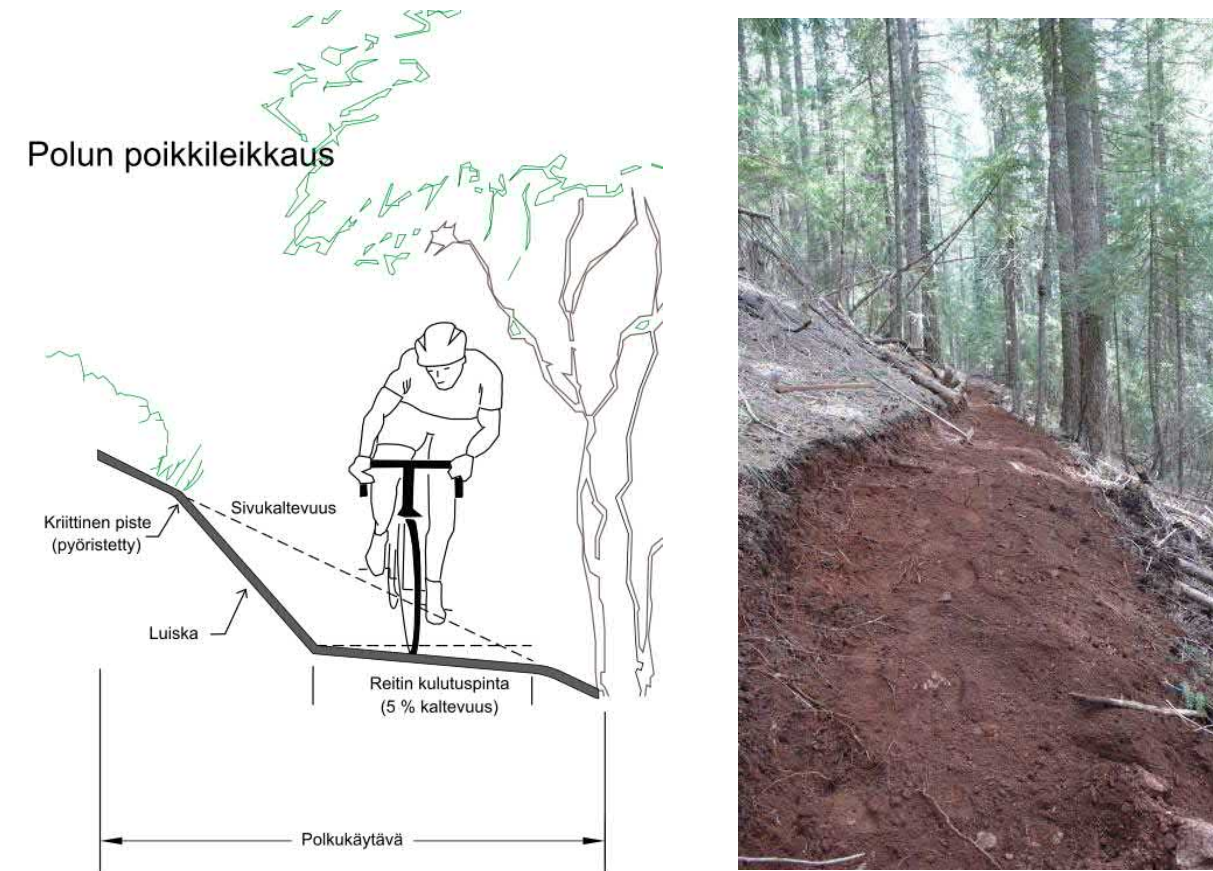
Rakenteiden turvallisuuteen tulee kiinnittää riittävästi huomiota. Vastuu turvallisuudesta on rakenteen haltijalla.

Rakenteet ja opasteet pidetään hyvässä kunnossa. Kuntoa tarkkaillaan huollon yhteydessä ja tarpeellisuutta arvioidaan aika-ajoin. Jos huoltoon ja kunnossapitoon ei ole mahdollisuutta tai rakenteet ovat käyneet tarpeettomiksi tai vaarallisiksi, ne poistetaan. Jätehuollon järjestämisessä noudatetaan kunnan periaatteita ja alueen jätehuollon kehittämissuunnitelmaa.

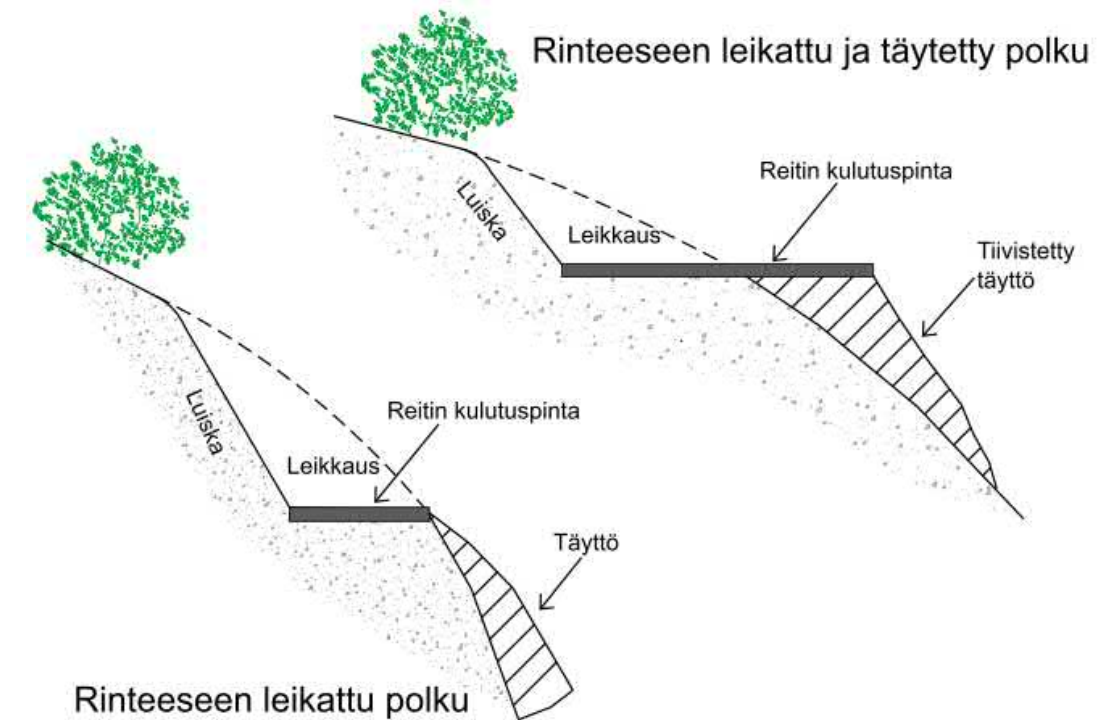
#### 4.4.4 Reitin profiili ja poikkileikkaus

Uudet tai parannettavat reitit pyritään toteuttamaan siten, että reitin sivukaltevuus on noin 5 %, joka mahdollistaa vesien poistumisen reitiltä, mikä pidentää reitin kestävyyttä. Esimerkkipoikkileikkaus on esitetty kuvassa 35. Myös pituusleikkauksessa kaltevuuden vaihtelu estää veden aiheuttamia ongelmia poluilla. Kaltevuuden muutokset ja niiden vaikutukset veden virtaamaan on esitetty kuvassa 37.

Reitin kulutuspinna vahvistetaan soralla sopivassa paikoissa. Kulutuspinnan alapuolelle voidaan tarvittaessa asettaa pehmeän maaperän kohdalla kerros geotekstiiliä. Tämä on suosittu ratkaisu erityisesti märkäosuuksilla. Jyrkissä kohdissa polut leikataan mahdollisuuksien mukaan rinteeseen. Rinteeseen leikatut polut mahdollistavat turvallisen reitin jyrkilläkin rinteillä (kuva 36).



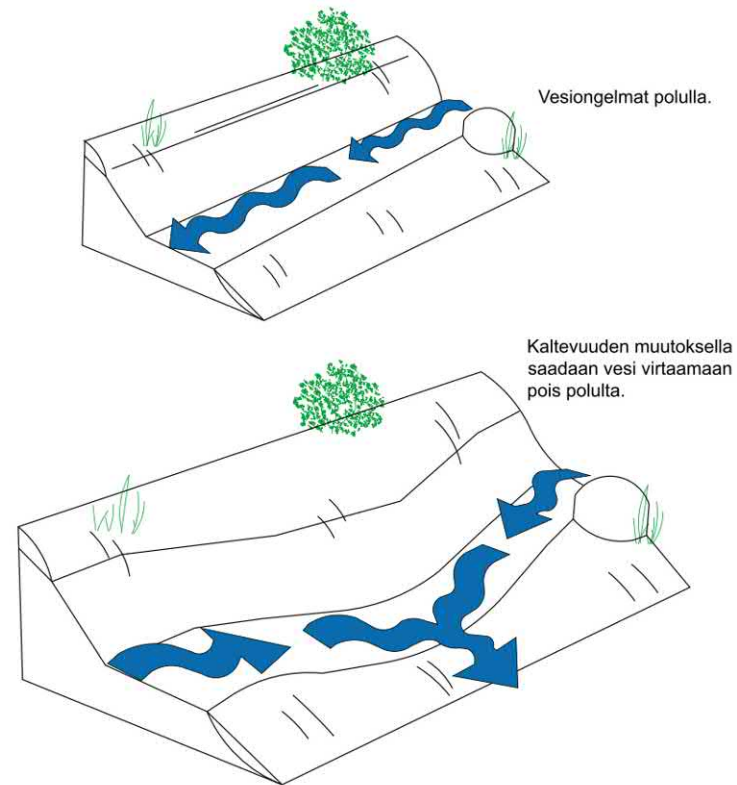
Kuva 35. Reitn esimerkkipoikkileikkaus ja kuva maastumuokkausvaiheesta.



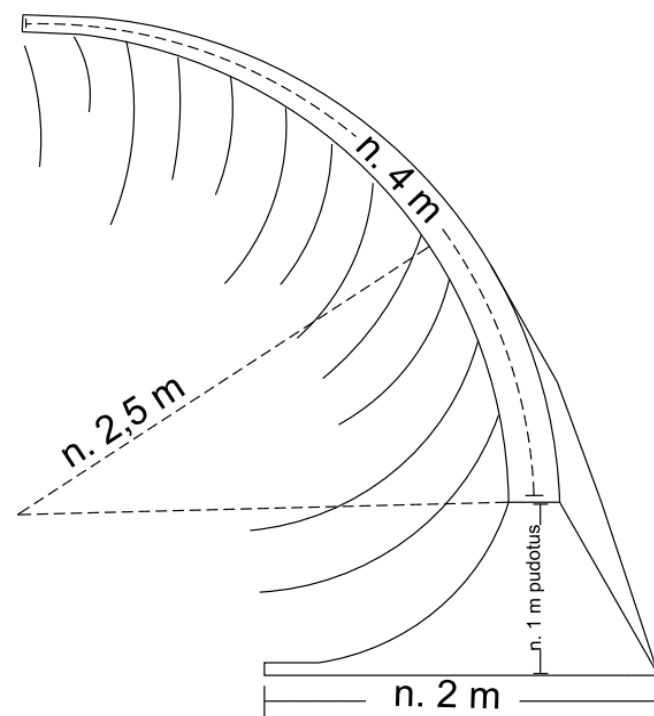
Kuva 36. Rinteeseen leikatut polut mahdollistavat turvallisen reitin jyrkillä rinteillä.



22.12.2020



Kuva 37. Kaltevuuden muutokset ja niiden vaikutus veden virtaamaan. Valokuvassa esimerkki veden aiheuttamista ongelmista.



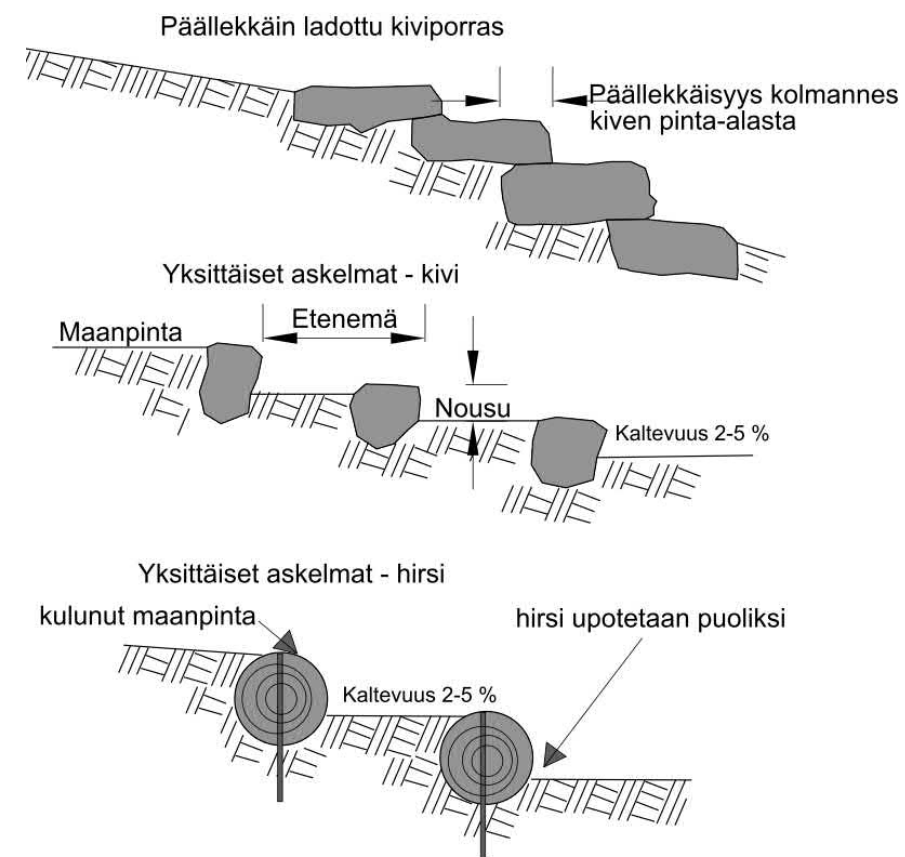
Kuva 38. Kaaren toteutusperiaatepiirustus ja esimerkkikuva toteutuksesta.

#### 4.4.5 Reitin rakenteet

Rakenteiden tyyli säilytetään yhtenäisenä alueella ja samalla rakennuspaikalla pienissäkin yksityiskohdissa. Materiaalivalinnoissa otetaan huomioon tuotteen koko elinkaari ja ympäristövaikutukset.

Rakenteissa (sillat, portaat) käytetään mahdollisimman paljon puuta ja muuta paikallista luonnonmateriaalia, kuten kiveä (kuvat 39 ja 40). Lahonkestävyyttä vaativissa rakenteissa käytetään sydänpuuta, lehtikuusta, hiillettä, lämpökäsiteltyä, pihkaantunutta tai painekyllästettyä puuta. Painekyllästetystä puusta käytetään vain kupariyhdisteillä kyllästettyjä laatuja, joilla ei ole viranomaisten antamia käyttörajoituksia. A-luokan painekyllästettyä puutavaraa käytetään maa- ja vesikosketuksessa olevissa rakenteissa sekä kantavuutta ja erityistä turvallisuutta vaativissa rakenteissa (esim. portaat, sillat). Maanpinnan yläpuolisiin rakenteisiin (esim. viitoitus, kalusteet, aidat) soveltuu AB-luokan painekyllästetty puutavara.

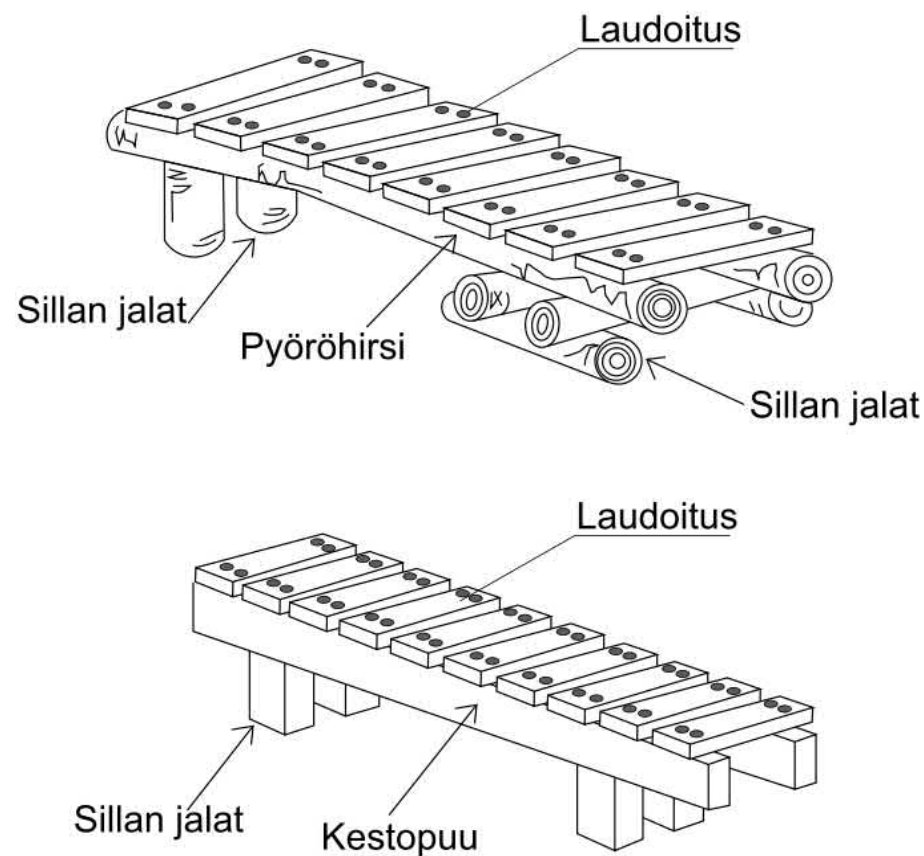
Rakenteiden kestävyttä ja maisemaan sulautumista voidaan parantaa pintakäsittelyllä. Pintakäsittelyssä huomioidaan paikallinen tyyli ja perinne. Pintakäsittelyaineina käytetään luonnon omista raaka-aineista valmistettuja tuotteita. Tällaisia ovat mm. terva, rautasulfaatti, "kimrööki, mäntyöljy, pellavaöljy sekä luonnonhartsit ja -vahat.



Kuva 39. Portaiden toteutusvaihtoehdot ja esimerkkikuva toteutuksesta.



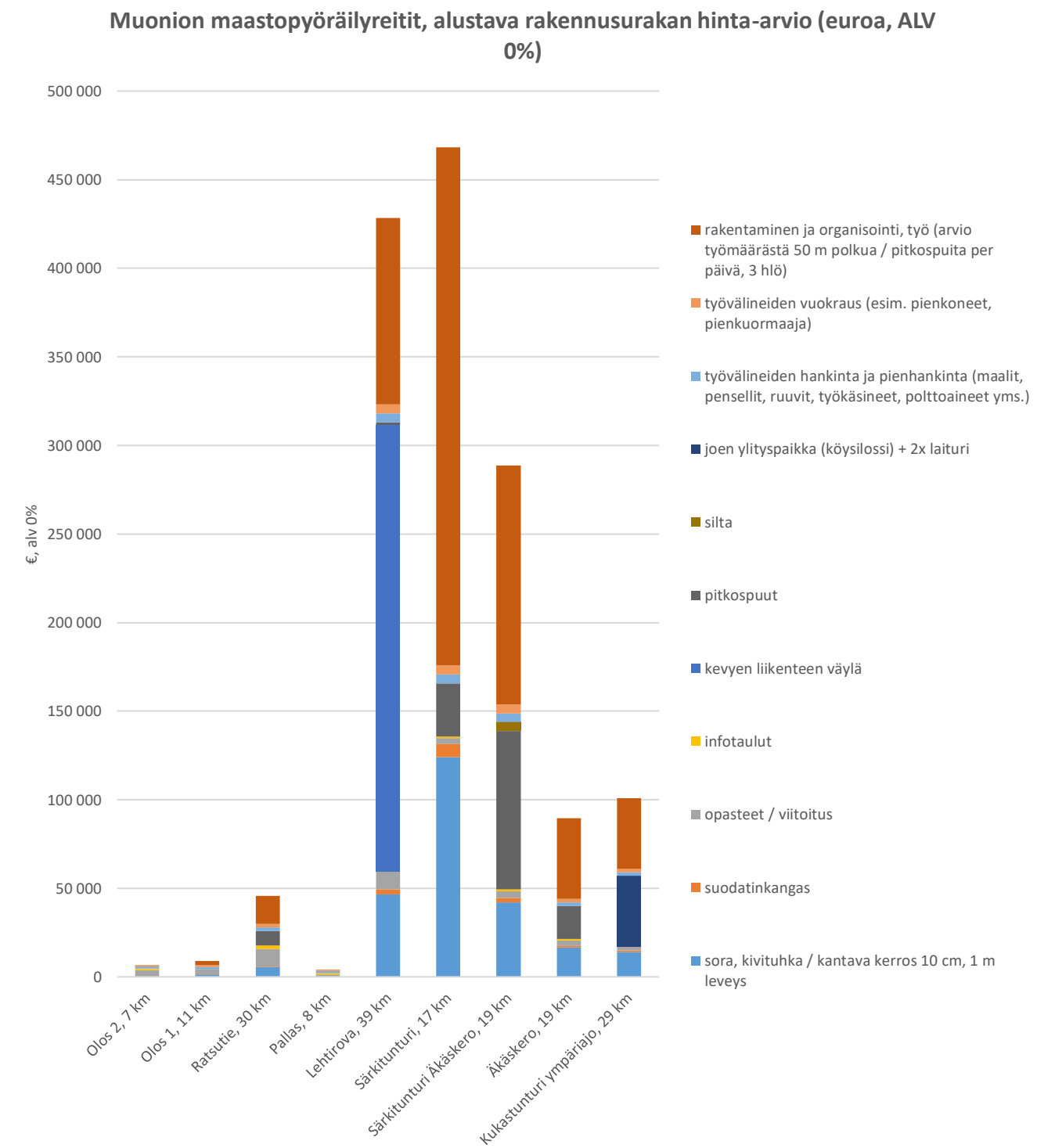
22.12.2020



Kuva 40. Siltojen esimerkkipiirustus ja esimerkkikuvat toteutuksesta.

#### 4.4.6 Alustava kustannusarvio

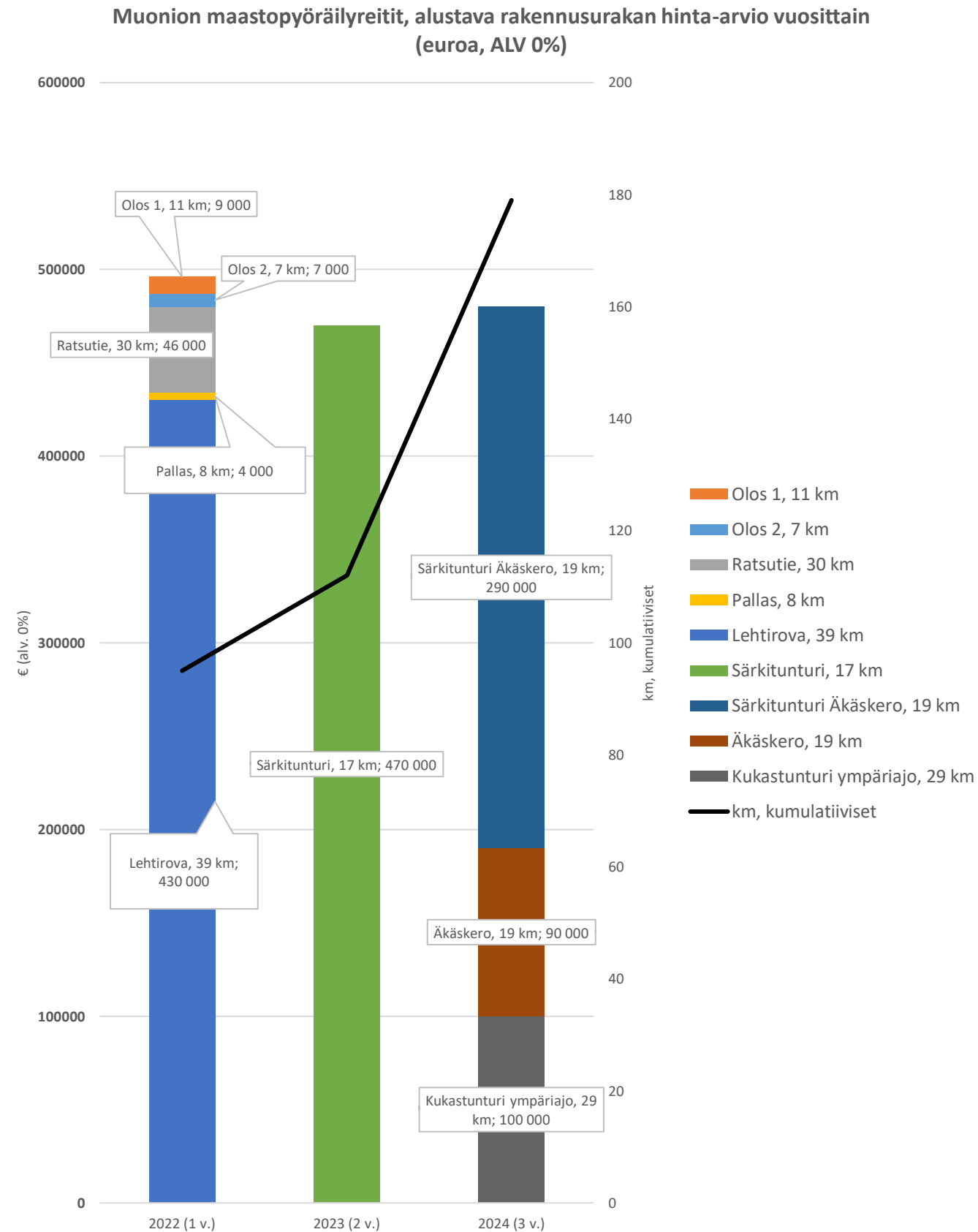
Seuraavissa kuvissa 41 ja 42 esitetään maastopyöräilyreittien alustava rakennusurakan hinta-arvio reiteittäin sekä vuosittain. Hinta-arvio perustuu reittikohtaisiin toimenpiteisiin. Osa investoinneista on mahdollista optimoida tarkemman suunnittelun yhteydessä (esimerkiksi Lehtirova reitin kevyen liikenteen väylä Jeris – Särkijärvi).



Kuva 41. Alustava rakennusurakan hinta-arvio reiteittäin.



22.12.2020



Kuva 42. Alustava rakennusurakan hinta-arvio vuosittain.

#### 4.4.7 Jatkotoimenpiteet

Keskeiset jatkotoimenpiteet esitetään seuraavasti:

- 6) Tuotteistettavien maastopyöräilyreittien valinta yhdessä matkailuorganisaation ja Metsähallituksen kanssa, sekä Ylläksen alueen toimijoiden kanssa. Suositus kokonaisuudeksi on noin 100 km, esimerkiksi: Olos 1, Olos 2, Ratsutie, Lehtirova.
- 7) Maanomistajaneuvottelut ja sopimukset, sekä sopimusneuvotteluihin perustuva tarkempi suunnittelu sidosryhmien kanssa
- 8) Investointirahoituksen suunnittelu ja hankehakemukset (yhdessä sidosryhmien kanssa)
- 9) Investointien toteutus (esim. kilpailutus)
- 10) Markkinointimateriaalin jakaminen markkinointikanavissa (DiscoverMuonio, Outdooractive.com, yms.)
- 11) Reittien huolto (esim. korjaukset, raivaus, kuluneiden urapohjien parantaminen) ja huoltotoimenpiteiden siirtäminen osaksi palvelusopimusta

## 5 Vastuut, turvallisuus ja opasteet

### 5.1.1 Reitin perustaminen ja sopimuksen maanomistajien kanssa

Reitin perustamisvaiheessa reitin (tai uran) perustaja ottaa yhteyttä maanomistajiin ja tekee heidän kanssaan maankäytösopimukset, joissa sovitaan yleensä maankäyttökorvauksista, sopimuksen määräajasta ja irtisanomisperusteista. Muut asiaan liittyvät tahot, kuten alueen paliskunta, saavat ottaa kantaa suunnitelmaan.

Ulkoilureitti tai taukopaikka voidaan rakentaa yhteistyössä esimerkiksi yhdistyksen ja kunnan kanssa. Yhteistyön pelisäännöt voidaan tarvittaessa kirjata myös kirjalliseen sopimukseen. Kirjallinen sopimus onkin suositeltavaa. Kirjallisella sopimuksella varmistetaan, että kaikki esille tulleet tärkeät asiat on sovittu ja kirjattu osapuolten aikomusten ja yhteisymmärryksen mukaisesti. Sopimusasioissa voidaan käyttää esimerkiksi Suomen Ladun sopimusmallia (Suomen Latu 2020).

Kansallispuiston osalta voimassa olevat säädökset sekä hoito- ja käyttösuunnitelmat tulee myös huomioida.

### 5.1.2 Reitin turvallisuus

Ulkoilureitin haltija vastaa reitin turvallisuudesta. Reitin haltija voi olla esimerkiksi kunta, kyläyhdistys, hiihtokeskus, hotelli, seurakunta tai yleishyödyllinen yhdistys. Käytännössä eri tahojen hallinnoimat reitit liittyvät usein toisiinsa, jolloin reittien haltijoiden pitää tehdä yhteistyötä koko reitistön turvallisuuden varmistamiseksi. Haltia tulisi laatia turvallisuusasiakirja ulkoilureiteista, joihin liittyy merkittäviä riskejä reitillä kulkijoiden tai ulkopuolisten henkilöiden turvallisuudelle. Esimerkiksi useimmat kaupunkialueella ja tasaisessa maastossa sijaitsevat luontopolut ovat selkeäpiirteisiä ja helppokulkuisia, jolloin turvallisuusasiakirjaa ei tarvitse laatia. Sen sijaan esimerkiksi erämaassa sijaitseva pitkä vaellusreitti sisältää suurempia riskejä ja vaatii turvallisuusasiakirjan. Monikäyttö voi lisätä reitin riskejä ja edellyttää usein turvallisuusasiakirjaa. Monikäyttö tarkoittaa sitä, että reittiä käytetään monilla erilaisilla välineillä tai liikuntamuodoilla, esimerkiksi kävellen, pyörillä, hiihtäen ja koirien kanssa. Jokaisesta yksittäisestä ulkoilureitistä ei välttämättä tarvitse tehdä omaa turvallisuusasiakirjaa, vaan useamman eri reitin tiedot voi koota yhteen turvallisuusasiakirjaan. Esimerkiksi yhden kunnan tai kansallispuiston kaikilla reiteillä voi olla yhteinen turvallisuusasiakirja. (Tukes 2020)



22.12.2020

### 5.1.3 Kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011)

Ulkoilu- ja retkeilyreitteihin, luontopolkuihin ja muihin reitteihin liittyvistä turvallisuusvastuista on säädetty pääosiltaan kuluttajaturvallisuuslaissa ja siihen liittyvissä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesin ohjeista.

Reitin pitäjän turvallisuusvastuut määräytyvät suurelta osin kuluttajaturvallisuuslain pohjalta. Laki asettaa asiakasturvallisuudelta vaaditun vähimmäistason: vastuu turvallisuudesta on toiminnanharjoittajalla eli reitin pitäjällä. Maanomistaja ei vastuussa, jos muu toiminnanharjoittaja ylläpitää reittejä. Ulkoilureittisopimus ylläpitäjän ja maanomistajan välillä on keskeisessä roolissa.

Laissa säädetään huolellisuusvelvollisuudesta, mm:

- Yleinen huolellisuusvelvollisuus koskee kaikkia toiminnanharjoittajia
- Toiminnanharjoittajan on varmistettava, ettei palvelusta aiheudu vaaraa terveydelle tai omaisuudelle. Tietoisuus tärkeää, palvelun sisältyvät riskit kartoitettava ja reagoitava puutteisiin ja vaaroihin, Huoltosuunnitelma ja -päiväkirja osana huolellisuusvelvoitetta.
- Vastuu liittyy myös olosuhteisiin.

### 5.1.4 Maastoliikennelaki (1710/1995)

Laissa on säädetty tehtävistä ja vastuista sekä vahingon korvaamisesta:

- Reitin pitäjä vastaa turvallisuudesta. Maanomistaja ei vastuussa, jos muu toiminnanharjoittaja ylläpitää reittejä.
- Reitin pitäjän on laadittava reittisuunnitelma, joka on hyväksyttävä kunnalla.
- Reitti perustuu joko reittitoimitukseen tai kirjalliseen sopimukseen.
- 
- Vahingon korvaaminen edellyttää reitin pitäjän huolimattomuutta tai tahallisuutta. Korvausmäärä määräytyy Vahingonkorvauslain mukaan.

### 5.1.5 Tieliikennelaki (10.8.2018/729)

Voimassa olevassa tieliikennelaissa ja asetuksessa moottorikelkkareiteillä on sallittua ajaa vain moottorikelkoilla. Muiden ajoneuvojen käyttö on kiellettyä. Moottorikelkkareiteillä on sallittua ajaa myös raskailla moottorikelkoilla niillä reiteillä, joiden soveltuvuus raskailla kelkoilla ajamiseen on arvioitu. Jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä reitin oikeaa puolta.



Kuva 43. Vasemmalla olevalla merkillä osoitetaan moottorikelkkareitti. Muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkareiteillä. Moottorikelkkareiteillä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Oikealla olevalla merkillä osoitetaan alueet, jolla moottorikelkalla ajo kielletty. (Lähde: Finlex 2020)



Kuva 44. Vasemmalla olevalla merkillä ilmoitetaan moottorikelkkareitin tai -uran ja autotien risteyskohta. Oikealla olevalla merkillä osoitetaan paikannuspiste moottorikelkkareiteillä. (Lähde: Finlex 2020)

Moottorikelkkaurat rinnastetaan maastoliikennelaissa maastoon ja niillä noudatetaan maastoliikennelakia. Moottorikelkkareitit sen sijaan ovat tieliikennelaissa määriteltäviä moottorikelkkailuun tarkoitettuja teitä, joilla noudatetaan tieliikennelakia.

Viralliset moottorikelkkareitit sijaitsevat yleensä matkailu-/hihtokeskusten läheisyydessä. Moottorikelkkaurat, joilla voi ajaa myös muilla ajoneuvoilla, ovat yleensä kauempana ja niillä on vähemmän liikennettä.

Metsähallituksen ylläpitämillä moottorikelkkaurilla käyttäjä tarvitsee uraluvan.



22.12.2020

### 5.1.6 Merkinnät ja opasteet

Hyvät maastoreittimerkinnät ovat reitin käyttäjille selkeät, yhteneväiset eri alueilla, ja reitin ylläpitäjille kustannustehokkaat. Merkinnät palvelevat niin kotimaisia kuin kansainvälisiäkin matkailijoita kaikkina vuodenaikoina eri reittityypeillä, monikäyttöreiteillä ja reittien risteyskohdissa (kuva 45).



Kuva 45. Esimerkkejä onnistuneista reittimerkinnöistä Mäntyharju-Repovesi reitistöltä (Valokuvat: Jan Tvrđy 2018).

Merkinnöillä ja opasteilla on keskeinen rooli reittiturvallisudessa. Tärkeä on varmistaa kaikkien liikkujien turvallisuus (sijoitetaan varoitustaulut radasta, autotiestä tai esim. risteämästä alamäkireitin kanssa). Monikäytön opastus ja merkinnät tulisi perustua ulkoilun ja liikunnan merkit SFS4424-standardiin. Polkujen ja reittien merkinnöissä käytetään värisävyjä, jotka ovat hyvin erottuvia, mutta eivät räikeitä. Reitit merkitään siististi ja merkkejä ei tehdä maisemallisesti merkittäviin eläviin tai kuolleisiin puihin tai kiviin. Luokitettujen reittien merkinnöissä siirrytään käyttämään ulkoilureittien luokitusjärjestelmän mukaisia merkkejä ja värejä (kuva 46). Reitin vaativuus jaetaan kolmeen eri luokkaan: helppo, keskivaativa ja vaativa.



helppo



vaativa



erittäin vaativa

Kuva 46. Reitin vaativuus jaetaan kolmeen eri luokkaan: helppo, vaativa ja erittäin vaativa.

Vaativuuteen vaikuttavat reitin korkeuserot, maastopohja ja opasteet. Helpoilla ja keskivaativilla reiteillä tulee olemaan selkeä viitoitus ja reitin maastomerkinä, että eksymisen vaaraa ei normaaleissa olosuhteissa ole. Reitin luokan määrittää sen haastavin osuus.

- Helppo reitti: korkeuseroja vähän, pohjaltaan tasainen ja pinta on tarvittaessa pohjustettu tai varustettu pitkospuin, selkeästi viitoitettu ja merkitty maastoon.
- Vaativa reitti: korkeuseroja jonkin verran, sallitaan jonkin verran teknisiä ja vaikeakulkuisia paikkoja, selkeästi viitoitettu ja merkitty maastoon.
- Erittäin vaativa reitti: reitillä on jyrkkiä tai vaikeakulkuisia osia, maastossa on havaittava polku tai ura ja reitillä voi olla vähäistä viitoitusta, joten tarvitaan hyvää suunnistus taitoa.

Reittimerkintöjä on oltava tiheässä, että merkinnältä toiselle voi aina nähdä helposti. Maalitäpläratkaisu on usein paras, budjettiystävällinen ja luontoon sopiva sekä riittävän kestävä ratkaisu – lisäksi reitinvarren puita voidaan hyödyntää merkinnässä niitä vahingoittamatta (elävä mäntykään ei häiriinny, jos kaarnaa tasataan niin, ettei ohenneta sitä nilaan asti). Reitinvarren arvokkaimmat maisematekijät on syytä jättää koskemattomiksi, sillä ne ovat olennainen osa reitistön vetovoimaa.

Kulkusuuntien määrittelyssä huomioidaan, että reitillä kaikilla on oma luontainen pyörimissuuntansa.

### 5.1.7 Opastaulut

Opastaulut toteutetaan Discover Muonio brändin mukaisesti. Opastaulun malli mittoineen esitetään kuvassa 47 ja 48. **On syytä huomioida, että kansallispuiston alueelle pystytetään vain Metsähallituksen malliin perustuvia tauluja. Mahdollisia tarvittavia muutoksia Metsähallituksen tauluihin voidaan tehdä yhteistyössä kunnan kanssa.**

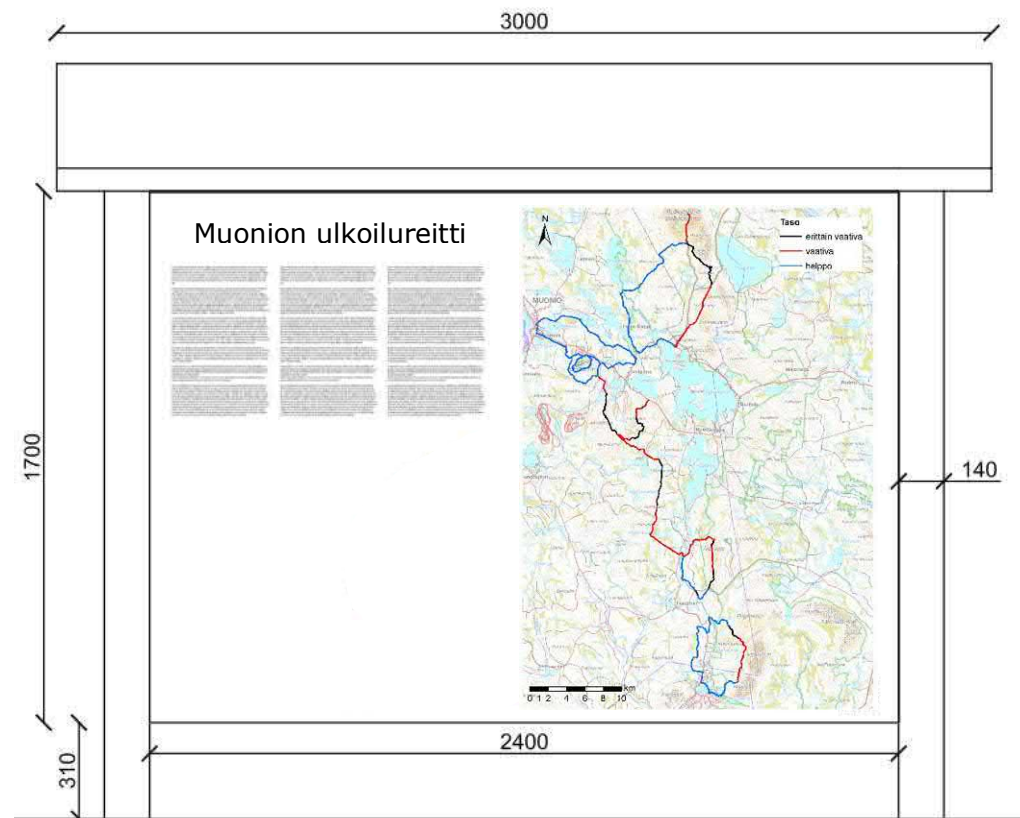
Opastaulut sijoitetaan reittien lähtöpisteille karttaesitysten mukaisesti. Nämä paikat toimivat myös reittien virallisina lähtöpisteinä.

Opastauluihin lisätään kartan ja reittikuvausten lisäksi myös hiihdon ja / tai maastopyöräilijän etiketti:

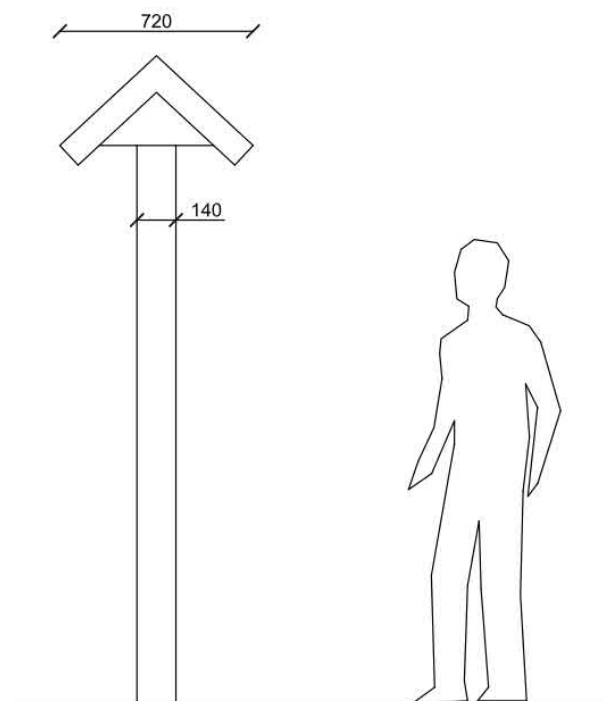
- Polku on yhteinen ja luonto kuuluu kaikille. Otamme huomioon muut kulkijat.
- Hallittu tilannenopeus tuo turvallisuutta kaikille. Pyöräilijä nopeampana on valmis väistämään muita.
- Oikea ajotapa ei kuluta maastoa. Pysymme olemassa olevilla poluilla ja reiteillä. Vältämme lukkojarrutuksia ja herkkiä luontokohteita.
- Maastossa kypärän käyttö on itsestäänselvyys.
- Noudatamme alueen ja reittien sääntöjä sekä roskattoman retkeilyn periaatteita.
- Toimimme huomaavaisesti alueen asukkaita, maanomistajia ja reitin ylläpitäjiä kohtaan.
- Nautimme luonnosta ja jokamiehen oikeuksista muistaen myös vastuumme.



22.12.2020



Kuva 47. Opastaulun malli mittoineen.



Kuva 48. Opastaulun malli mittoineen sivusta päin kuvattuna.

## 6 Ulkoilureitistön hoidon toimintamalli

Osahankkeiden tulosten pohjalta määriteltiin ulkoilureitistön hoidon toimintamalli ja vastuutahot.

Työvaiheessa koottiin ensin yhteen tiedot Muonion kunnan alueen reitistö-rakenteesta ja reittitoiminnoista sekä ylläpidon mittakaavasta tilaajan "Oikealla kehittämisreitillä" -hankkeen aineiston pohjalta. Toiseksi selvitettiin keskeisten liikuntapaikkojen ja reitistön ylläpitäjien eli esim. Muonion kunnan, Metsähallituksen, Muonion Matkailu Ry:n organisaatiot ja henkilökunta, toiminta, toiminnan nykyinen rahoitusrakenne ja rahoituspohja, ostopalvelujen käyttö, käyttömenot, käyttöomaisuus (kalusto) sekä keskeiset sopimuskumppanit reittien hallinnoinnin ja hoidon osalta.

### 6.1 Nykytilanne

Muonion kunnan alueella ulkoilureittejä ja liikuntapaikkoja hallinnoi, rahoittaa ja hoitaa useita eri toimijoita: Muonion kunta, Metsähallitus, Muonion Paanat ry, Muonion Kiri ry, yritykset, yksityiset henkilöt kyläalueilla. Matkailun kehittämisestä ja markkinoinnista sekä InfoGIS kartta-alustan toiminnasta vastaa Muonion kunnan elinkeinotoimi ja Muonion Matkailun ry.

Muonion Paanat Ry on muoniolaisten matkailuyritysten vuonna 1997 latujen talviaikaista hoitoa varten perustama yhdistys. Perustamiskirjan on allekirjoittanut 7 muoniolaista matkailu- ja ohjelmopalveluyritystä. Em. yritykset harjoittavat edelleen toimintaa, mutta osa on vaihtanut omistajaa. Toimintaa johtaa puheenjohtaja yhdessä hallituksen kanssa. Latujen hoitoon kaudella 2019/2020 käytettiin yhteensä 382,5 tampparituntia ja 33,5 kelkkatuntia. Kelkkareittien hoitoon käytettiin vastaavasti 310,5 tampparituntia ja 63 kelkkatuntia. Miestyötunteja kaudella käytettiin yhteensä 1 892.

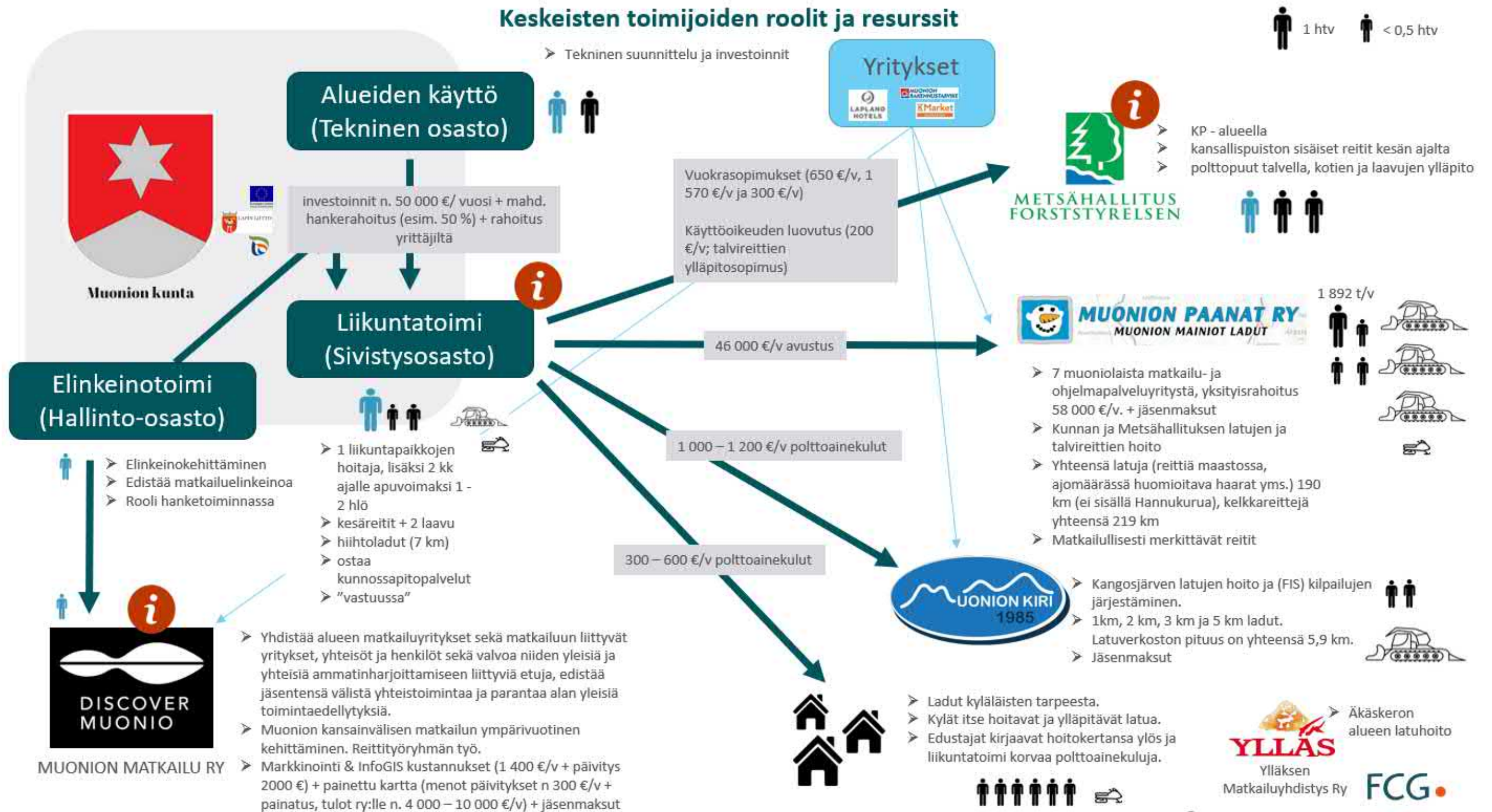
Reittien hoito rahoitetaan petipaikkamaksujen (kaudella 2019/2020 oli 45 €/peti, + alv 24 %) turvin. Safaritoimintaa harjoittavat yritykset (esim. Harriniva ja Lapin Safarit) maksavat kelkkareittien hoitomaksua. Vapaa-ajan kiinteistöjen omistajien osallistuminen perustuu vapaaehtoisuuteen perustuvaan maksuun, joka yksityiskäytössä olevan kiinteistön osalta on 75 €/kausi (sis. alv 10%). Osa muoniolaisista muista yrityksistä maksaa vapaaehtoista reittien hoitomaksua (100 - 1000 €/v + alv 24 %).

Vuonna 2005 petipaikkamaksua maksaneita majoituspaikkoja oli 15 kpl ja näiden laskutettava petipaikkamäärä 1 062 kpl. Kaudella 2019/2020 majoituspaikkoja oli 10 kpl ja niiden laskutettava petipaikkamäärä 663 kpl. Toimintansa olivat lopettaneet Outokumpu-Kropio, Walki-Keimiö, Nuorisomatkailukeskus Muotkavaara, Pallas-Tuvat ja Loma-Olos. Kahtena viime kautena on ollut käytössä hiihtäjä/kelkkailijakohtainen vapaaehtoinen maksu.

Muonion kunta avustaa latujen hoitoa 28 000 €:n vuotuisella avustuksella (veroton avustus) ja osallistuu kelkkareittien hoitoon maksamalla 15 000 (+ alv 24%) kaudella 2019/2020. Lisäksi Muonion kunta korvaa muiden toimijoiden polttoainekulut. Keskeisten toimijoiden roolit ja resurssit kuvataan kuvassa 49.



22.12.2020



Kuva 49. Nykytilannekuvaus: keskeisten toimijoiden roolit ja resurssit.



22.12.2020

**6.2 Nykytilanteen keskeiset haasteet:**

- Kuka on vastuussa kokonaisuudesta / muuten vastuut kunnan organisaatiossa? Kenellä on lopullinen vastuu reiteistä? Selkeä vastuu puuttuu!
- Kuka vastaa InfoGIS päivityksestä (reittimuutokset ja niiden työstäminen sekä viestintä)?
- Hoidetaanko asiat kustannustehokkaasti synergiaetuja hyödyntäen eri toimijoiden välillä? Latuhoidon ja reittihoidon laatu sekä säännöllisyys / asenne.
- Miten turvataan investoinnit ja investointirahat vuosittain / rahoitus? Yleishyödyllisen yhdistyksen on hankala saada rahoitusta sekä pankeista, että hankkeista, erityisesti jos tarpeeseen tulee lähitulevaisuudessa uuden kaluston hankinta.
- Miten turvataan reittien pitkäjänteinen kehittäminen? Tavoitetila puuttuu.
- Ympärivuotinen toimintaa on heikko, keskittyy talvihoitoon. Miten yhdistetään toiminta eri vuodenaikoina (kesätoiminta)?
- Miten varmistetaan toiminnan laatu ja eri käyttäjäryhmien muuttuvat tarpeet?
- Markkinoinnin synkronointi ja tiedon ajantasaisuus (Kunta-Lipas-Metsähallitus).

**6.3 Toimintamallit muilla alueilla**

Alue / kunta	Laajuus	Investoinnit	Ylläpito
<b>Kittilän kunta</b>	Moottorikelkkareittejä noin 900 km Ulkoilureittejä noin 270 km, johon sisältyy: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Talvikävely- ja pyöräilyreitit</li> <li>- Ladut</li> <li>- Patikkareitit</li> <li>- Koiraladut</li> <li>- Luontopolut</li> </ul>	Reittien rakentamisesta, kesäajan peruskorjauksista ja ympärivuotisesta huollosta vastaa Kittilän kunta	Reittien talviajan lanauksen tekee Kittilän kunnan konserniyhtiö Oy Levi Ski Resort Ltd ja osittain kirkonkylällä liikuntatoimi  Latuhuollon tekee pääreittien osalta Kittilän kunnan konserniyhtiö Oy Levi Ski Resort Ltd, kirkonkylällä liikuntatoimi ja kylissä toimitaan lähinnä avustusperiaatteella
<b>Pyhä-Luosto (kolmen kunnan alueella - Sodankylä, Pelkosenniemi ja Kemijärvi)</b>	Ladut n. 150 km Fatbike/lumikenkäilyreitistöt n. 20 km Moottorikelkkailu n. 440 km	Kunnat	Reitistöjen ylläpidosta vastaa Pyhä-Luosto Vesi Oy. Pyhä-Luosto Vesi Oy on kolmen kunnan tasaosuuksilla omistama yhtiö, jonka päätoimiala on vesihuolto.
<b>Keminmaan kunnan reitit (Meri-Lappi)</b>	Latureitistö on yhteensä n. 120 km Moottorikelkkareittejä n. 10 km	Kustannuksista vastaa Keminmaan kunta	Ylläpito Keminmaan kunta ja yksityinen urakoitsija
<b>Sallan kunta</b>	Moottorikelkkareittejä on noin 500 km, joista 240 km virallisia.  Hoidettuja latuja 160 km, joista valaistuja 42 km  Patikkareittejä on noin 80 km  Maastopyöräreittejä on noin 85 km	Sallan kunta	Latujen ylläpito: Virkkulan Latu- ja Reittihuolto Oy  Laavut ja kodat: Kunta/tekn. toimi
<b>Rovaniemen kaupunki</b>	Virallisia ja toimitettuja kelkkareittejä n. 300 km ja kelkkauria n. 670 km  Hiihtolatuja on n. 30 kpl ja n. 205 km	Rovaniemen kaupunki omistaa suurimman osan	Kelkkapooli (osakkaina ovat Rovaniemen alueen ohjelmalveluyrittäjät, polttoainekauppiat, kelkkakauppiat, kaupungin hotellit ja muut majoitusliikkeet, vakuutusyhtiöitä, Lapin Moottorikelkkailijat ja Rovaniemen kaupunki. Yhteensä 32 osakasta)  Ladut: Rovaniemen Latu ja Reitti Oy
<b>Sääriselkä (ladut)</b>	Saariselällä on 200 kilometriä huollettuja latuja, joista 34 kilometriä on valaistuja	Inarin kunta ja Metsähallitus	Saariselän alueen Hoito-osuuskunta oka ostaa latuhuollon urakointi ostopalveluna (Saariselän Latu & Huolto Ay)



22.12.2020

## 6.4 Uuden toimintamalli kehittämisen

Muonion retkeily- ja virkistysreittien hoidon toimintamallin kehittämisessä sovellettiin yhteiskehittämisen prosesseja. Toimintamallin visioimiseen järjestettiin kaksi virtuaalista etätyöpajaa. Työpajoissa osallistujilla oli mahdollisuus ilmaista oman organisaation näkökulmasta tärkeimmät toiveet ja tarpeet, jotka edesauttavat uuden toimintamallin rakentamisessa.

Ensimmäinen työpaja järjestyi 11.11.2020. Työpajaan osallistui 10 henkilöä Muonion kunnasta sekä reittihuollon operaattoriorganisaatioista. Työpajan teemana oli analysoida, miten reittien hoito on järjestetty nyt ja mikä toimintamalli palvelisi eri toimijoita tulevaisuudessa parhaiten? Kummassakin kysymyksenasettelussa käytettiin ns. SWOT menetelmää.

Nykytilan kuvauksissa haasteiksi nousi mm. huollon epäsäännöllisyys, henkilöstön vaihtuvuus, kaluston ja laitteiston vanhanaikaisuus sekä rahoitukseen liittyvät vajeet. Nykytilan vahvuksina ja mahdollisuuksina nähtiin positiivinen asiakaspalaute ja laaja ja vaihteleva latuverkko, joka palvelee eri vuodenaikoina erityyppisiä käyttäjäryhmiä. Vallalla olevan pandemiatilanteen takia myös kotimaan matkailu on lisääntynyt ja esim. mökkivuokraajien määrä tulee lisääntymään. Alueen luonto ja maisemat ovat myös poikkeuksellisen komeat.

Ensimmäisen työpajan toinen rasti keskittyi pohtimaan ennakolta laadittujen neljän reittihuollon skenaarioihin. Skenaariot olivat:

- 1) Toiminnan jatkaminen nykyisellä mallilla



- 2) Valikoitujen reittitoimintojen yhtiöittäminen pienemmässä mittakaavassa



- 3) Reittitoimintojen liittäminen osaksi kuntaympäristöpalveluita



- 4) Työpajaan osallistujien visioima uusi muu mahdollinen malli

Näistä eri skenaarioista poissuljettiin selkeästi ns. kuntamalli, joka koettiin byrokraattisesti hitaana ja budjetin ja resurssien kannalta haastavana.

Jatkosuunnitteluun esitetyistä skenaariosta valikoituivat malli "Toimintamalli Yhtiö", jossa perustetaan uusi Osakeyhtiö, jonka omistajina saattaisivat olla esim. Muonion Matkailu Ry ja Muonion Paanat Ry. Toinen jatkokehittävä malli on "Yhdistys", jossa reittien hoidosta vastaisi kahden eri Ry:n fuusioituva uusi yhdistys.

Toinen etätyöpaja pidettiin 26.11.2020 ja siihen osallistui 10 henkilöä Muonion kunnasta sekä reittihuollon operaattoriorganisaatioista. Työpajan tavoitteena oli analysoida aiemmassa työpajassa valikoituneiden kahden toimintamallin vahvuudet ja heikkoudet. Toimintamalli "Yhtiön" vahvuksina koettiin toisaalta mainittujen yhdistyksien vahva paikallistuntemus sekä yhteinen tahtotila kehittää alueen markkinointia ja matkailun kehittämistä. Heikkoutena nähtiin kilpailutuspykälä, joka saattaa johtaa täysin uuden toimijan operointiin, jolloin alueen asiantuntijuus saattaa kärsiä. Latumaksujen mahdollinen korotus koettiin myös uhkana.

Toisen toimintamallin "Yhdistys", heikkouksina nähtiin mm. vastuiden ja roolien mahdollinen epäselvyys. Koettiin, että yritysmaailmassa päätöksenteko ja roolitus mahdollisissa ongelmatilanteissa olisivat helpommin selvitetävissä. Yhdistysmallissa alueellinen asiantuntijuus säilyisi ja paikallinen sitoutuminen olisi vahvaa. Toisaalta, myös yhdistysmallissa palvelu tulisi kilpailuttaa, jolloin riskinä olisi, että vanhat paikalliset toimijat eivät voittaisikaan kilpailutusta.

Etätyöpajojen toiminta oli tehokasta ja tuloksia pidettiin hanketta edistävänä.

## 6.5 Luonnokset toimintamallista

### 6.5.1 Yleistä

Muonion reittien hoidon ja organisoinnin osalta on tarkasteltu lähtökohtaisesti kahta vaihtoehtoista organisoitumistapaa. Organisoitumistavat on valittu olemassa olevan tilanteen arvioinnin perusteella, sekä eri organisoitumismuotoihin liittyvien ominaisuuksien ja reunaehtojen perusteella. Kahta organisoitumismallia on tarkasteltu niiden lainsäädännöllisten, toiminnallisten sekä



22.12.2020

tiettyjen taloudellisten reunaehtojen perusteella. Kahdelle mallille on tunnistettu riskit sekä yleisellä tasolla selvitetty etenemismallin edellyttämää päätöksenteko- ja etenemisprosessia.

Uuden organisoitumismuodon käyttöönotto edellyttää käytännössä lisätyötä sen jälkeen, kun valittu etenemistapa on selvillä. Nämä lisätyöt riippuvat valittua mallia koskevasta sääntelystä sekä päätöksentekoprosessista.

Kahta esitettyä mallia on käsitelty Tilaaajan kanssa yhteisessä työpajassa joulukuussa 2020. Mallien osalta työpajassa esiin nousseet seikat sekä kommentit on pyritty mahdollisuuksien mukaan huomiomaan mallien kuvauksissa.

#### Tarkastellut mallit ovat:

1. Reittien organisoinnin ja hoidon yhtiöittäminen omaksi yhtiökseen
2. Reittien hoidon järjestäminen yhdistyksen toimesta

Valittavasta mallista riippumatta reittien hoidon järjestämiseen liittyy reittien vastuuta ja hallinnointia koskevia kysymyksiä. Lähtökohtaisesti kunta on reittien osalta vastuussa reitinhaltijana, ellei tiettyjen reittien osalta ole toisin sovittu. Kunta myös tekee maanomistajien kanssa maankäyttösopimukset ulkoilureittien osalta.

Kaikkien reittien vastuut ja reitinhaltijat tulee selvittää ja käydä läpi ennen toimintamallin muutosta. Käytännössä monenlaiset rakenteet ovat mahdollisia, mutta selkeyden ja vastuukysymysten kannalta kaikkien osapuolten kanssa tulee laatia asianmukaiset sopimukset. Kunta ei olisi omistajana kummassakaan mallissa, eli kyse ei ole kuntakonserniin kuuluvasta yhteisöstä eikä osakkuusyhteisöstä. Kunnan kaikki ohjaus suhteessa reittienhoidon toimijaan tapahtuisi siten sopimusohjauksen kautta.

Molemmissa malleissa tulee lisäksi ratkaista reittimaksujen kerääminen. Sekä yhdistysmuotoisessa mallissa että yhtiömallissa oikeus reittimaksujen keräämiseen voi olla reittien hoidosta ja ylläpidosta vastaavalla organisaatiolla, jolloin reittimaksut voisivat muodostaa osan palvelusta maksettavaa korvausta. Reittimaksujen osalta on myös mahdollista sopia muunlainen järjestely, jossa reittimaksut tulevat kunnalle, ja reittien hoito pidetään erillään reittimaksujen keräämisestä.

Mallien yksityiskohtia on avattu seuraavissa jaksoissa.

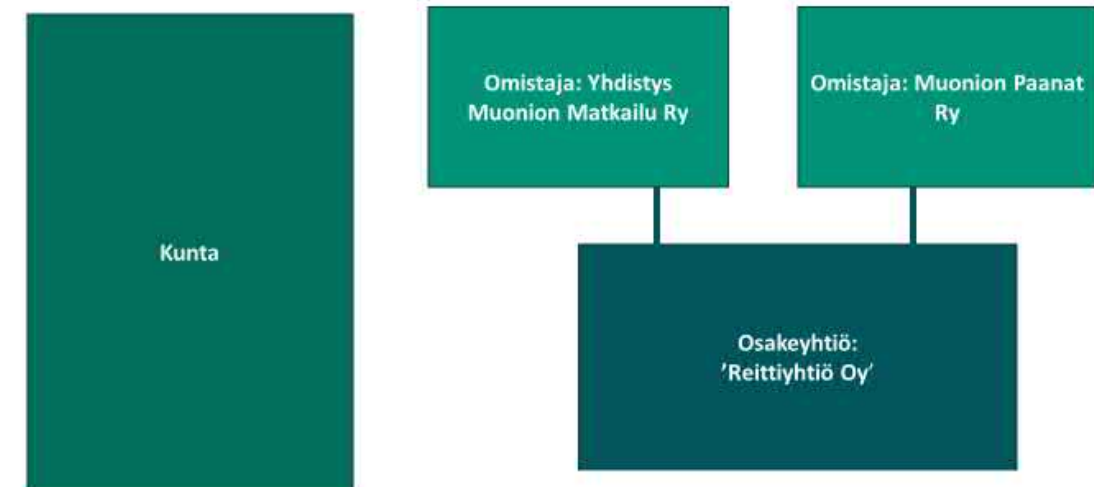
#### 6.5.2 Toiminnan yhtiöittäminen omaksi yhtiökseen

Yhtiömuotoisessa toiminnassa reittien hoito ja organisointi yhtiöitettäisiin siten, että perustettavan osakeyhtiön omistajiksi tulisivat reittien hoitoa nykyisin hoitava yhdistys *Muonion Paanat ry* sekä *Muonion Matkailu Ry*. Muutkin omistajapohjat ovat mahdollisia. Yhtiö hoitaisi reittien huoltoa ympäri vuoden, ja sille siirrettäisiin perustamisvaiheessa olemassa oleva, reittien hoitoon liittyvä kalusto. Yhtiölle siirtyvä omaisuus määriteltäisiin tarkemmin yhtiöittämisvaiheessa, mikäli malliin päädytään.

Yhtiö hoitaisi reittejä sopimukseen perustuen. Tämä sopimus on lähtökohtaisesti hankintalain alainen hankintasopimus. Tästä seuraa se, että sopimus on kilpailutettava Hankintalain (2016) mukaisesti.

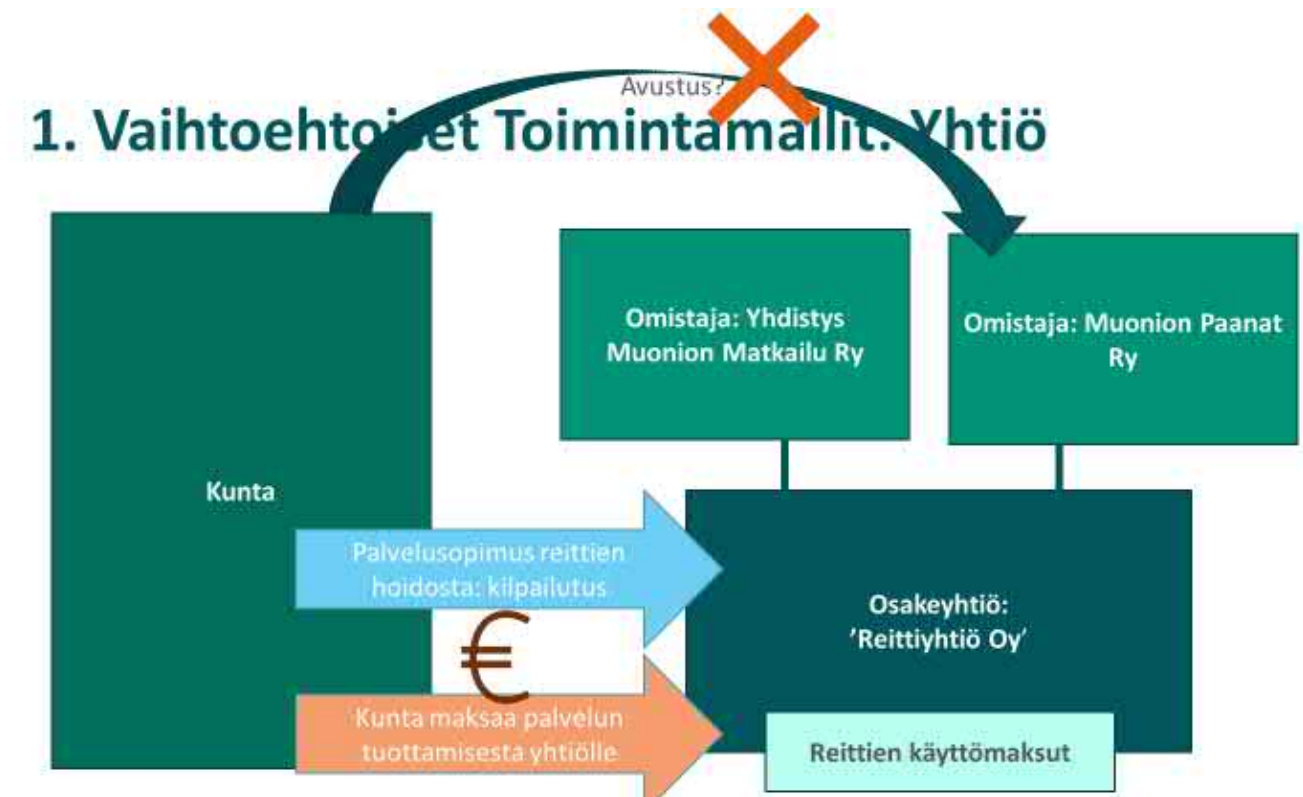
Yhtiömallin rakenne on kuvattu seuraavassa kuviossa:

## 1. Vaihtoehtoiset Toimintamallit: Yhtiö



Kuva 50. Yhtiömallin perusrakenne.

Yhtiömallissa kunta hankkisi reittien hoitoa koskevat palvelut yhtiöltä sopimukseen perustuen. Kunta ei maksaisi yhdistyksille enää toiminta-avustusta reittien hoitoon ja ylläpitoon liittyen, vaan kaikki rahavirrat kunnan ja yhtiön välillä kulkisivat sopimuksen kautta (kuva 51). Sopimus on kilpailutettava.



Kuva 51. Vaihtoehtoinen toimintamalli: yhtiö, rahavirrat.

Yhtiömallissa kunnan hankkimat palvelut reittien hoitoon liittyen tulee kilpailuttaa Hankintalain mukaisesti. Kunnan on kilpailutettava hankintansa yhtiöltä hankintalainsäädännön ja omien



22.12.2020

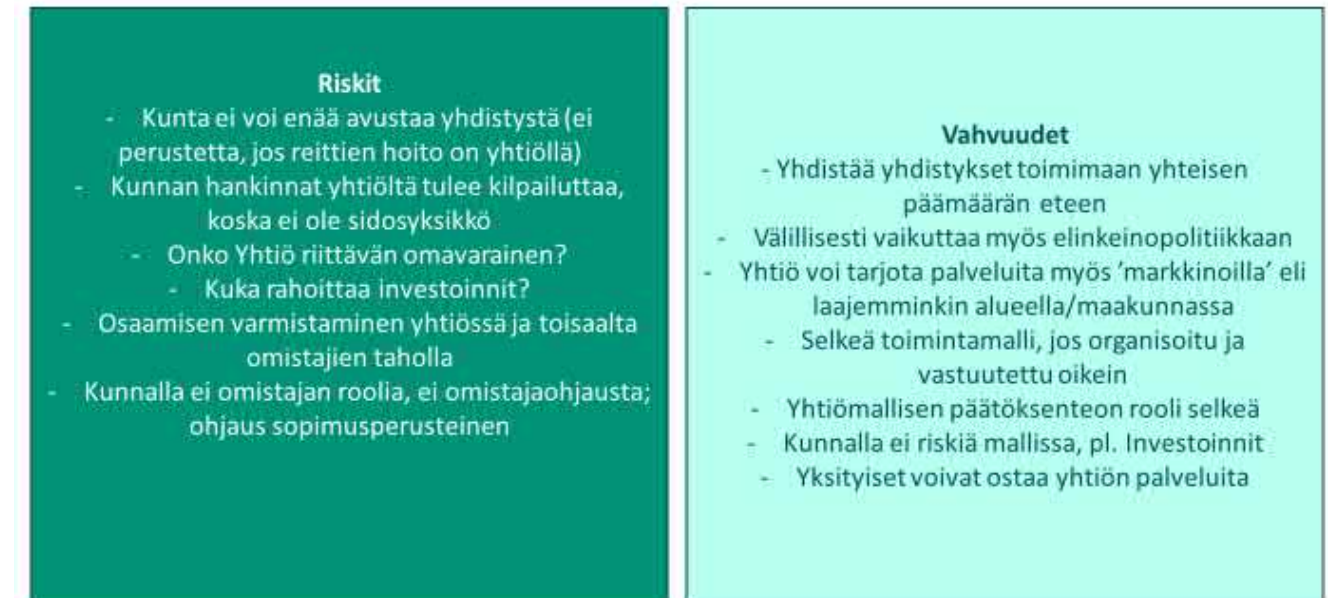
hankintaohjeidensa mukaisesti. Hankintalain kynnysarvot määrittävät lain soveltamisen alarajan. Palveluhankintojen kansallinen kynnysarvo on 60 000 euroa.

Yhtiömallissa yhtiö toimii markkinaehtoisesti ja hoitaa reittejä sopimukseen perustuen. Reittien kehittämiseen, hallintointiin ja vastuisiin kuuluvat kysymykset kuuluvat mallissa edelleen kunnalle. Kun yhtiön tehtävänä on toteuttaa käytännössä reittien hoito, kunta vastaa kokonaisuudesta muilta osin, myös yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kunta voi jatkossakin hakea hankerahoitusta esimerkiksi EU:n aluekehitysrahastosta. Yhtiön mahdollisuudet hankerahoituksen hankkimiseen ja saamiseen on selvitettävä erikseen.

Yhtiömallin keskeiset reunaehdot tulevat osakeyhtiöitä koskevasta sääntelystä, hankintalainsäädännöstä, valtioneukisäätelystä sekä markkinaehtoisesta toiminnan periaatteista. Seuraavassa kuviossa on kuvattu toiminnan reunaehdot eri näkökulmista.



Kuva 52. Yhtiömalli, toiminnan rahoitus ja investoinnit.

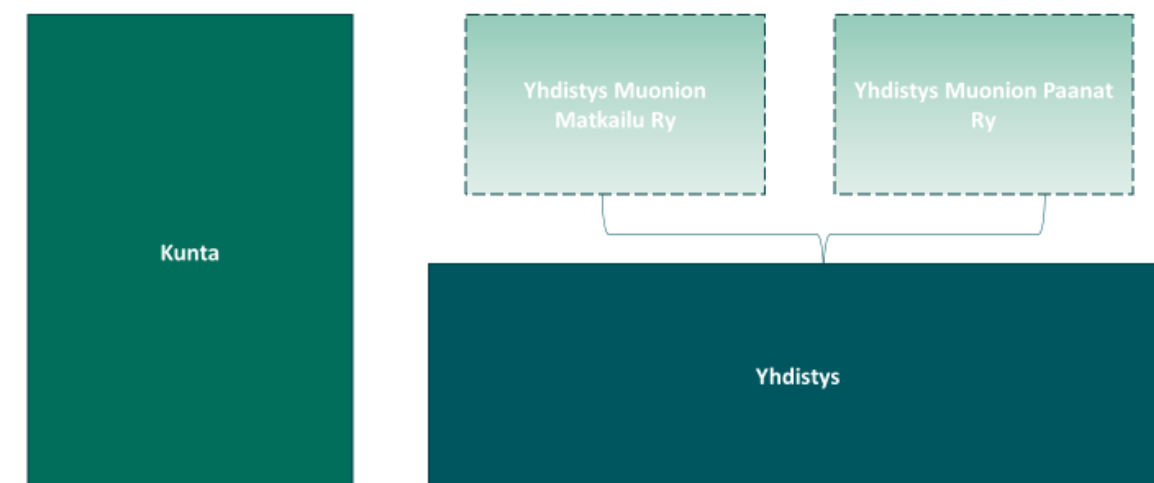


Kuva 53. Yhtiömuotoisen toimintamallin keskeiset riskit ja vahvuudet.

### 6.5.3 Reittien hoidon järjestäminen yhdistyksen toimesta

Yhdistysmuodossa reittien hoidon järjestämistä on tarkasteltu nykytilanteesta poiketen, siten, että reittien hoidon järjestäminen olisi yhden yhdistyksen vastuulla. Tämä yhdistys muodostuisi olemassa olevista yhdistyksistä *Muonion Paanat ry* sekä *Muonion Matkailu Ry*. Kahden yhdistyksen sijasta jatkossa reittien hoito olisi järjestetty yhden yhdistyksen toimesta, ja olemassa oleva yhdistykset lakkaisivat. Kyseessä olisi teoriassa yhdistysten fuusio, joskin lainsäädäntö ei tunne sellaista prosessia. Kaksi yhdistystä lakkaisi olemasta, ja siirtäisivät toimintansa uuteen perustettavaan yhdistykseen. Yhdistysmallin perusrakenne on kuvattu seuraavassa kuviossa 54.

## 2. Vaihtoehtoiset Toimintamallit: Yhdistysmalli: Ry fuusio



Kuva 54. Yhdistysmallin perusrakenne.

Yhtiömuotoisen toimintamallin keskeiset riskit ja vahvuudet ovat seuraavat:



22.12.2020

Samoin kuin yhtiömallissa, yhdistys hoitaisi reittejä sopimukseen perustuen. Sopimus on lähtökohtaisesti hankintalain alainen hankintasopimus, joka on kilpailutettava.

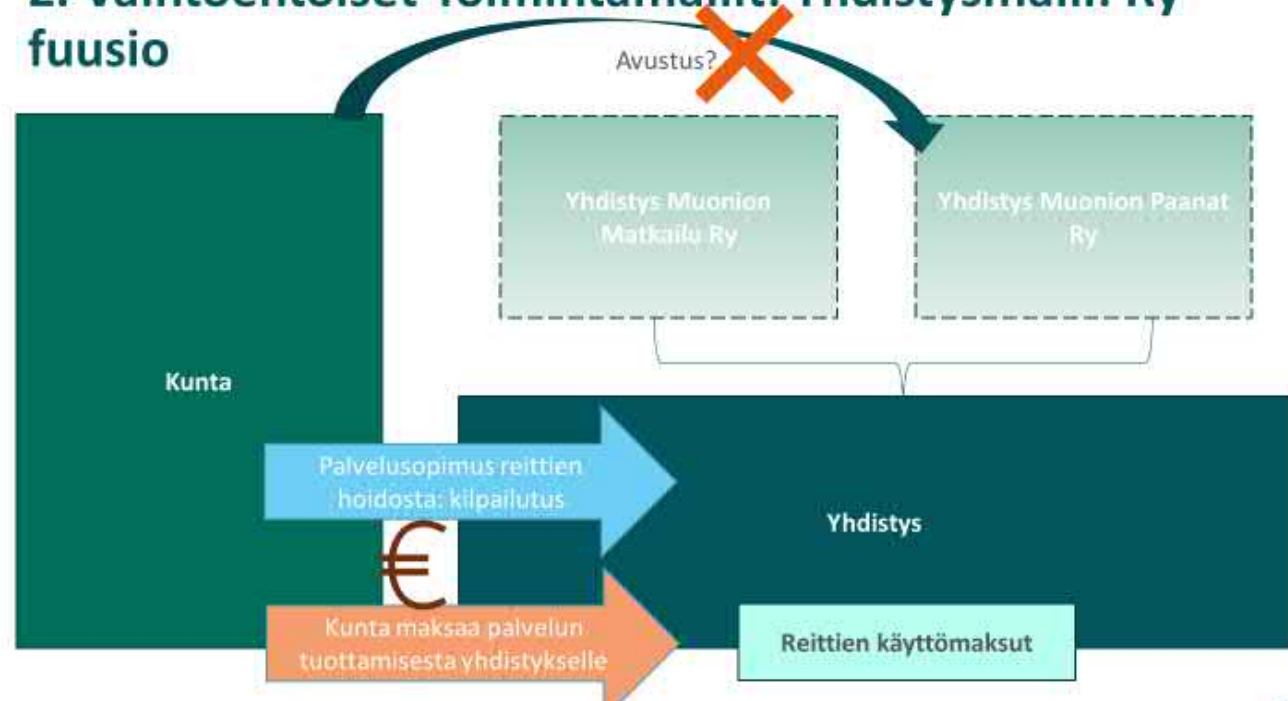
Yhdistysmallissa kunta hankkisi reittien hoitoa koskevat palvelu yhdistykseltä sopimukseen perustuen. Kunta ei maksaisi yhdistykselle enää toiminta-avustusta reittien hoitoon ja ylläpitoon liittyen, vaan kaikki rahavirrat kunnan ja yhdistyksen välillä kulkisivat sopimuksen kautta. Sopimus on kilpailutettava.

Samoin kuin yhtiömallissa, myös yhdistysmallissa kunnan hankkimat palvelut reittien hoitoon liittyen tulee kilpailuttaa Hankintalain mukaisesti.

Yhdistysmallissa yhdistyksen toiminta voisi jakautua liiketoimintaan ja yleishyödylliseen toimintaan. Yhdistyksen verotuksellinen asema voi muuttua ja tulee tarkistaa, mikäli yhdistysmallin kanssa päätetään edetä.

Reittien kehittämiseen, hallinnointiin ja vastuisiin kuuluvat kysymykset kuuluvat mallissa edelleen kunnalle. Kun yhdistyksen tehtävänä on toteuttaa käytännössä reittien hoito, kunta vastaa kokonaisuudesta muilta osin, myös yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kunta voi jatkossakin hakea hankerahoitusta esimerkiksi EU:n aluekehitysrahastosta. Yhdistyksen mahdollisuudet hankerahoituksen hankkimiseen ja saamiseen on selvittävä erikseen, sekä liiketoiminnan että yleishyödyllisen toiminnan osalta.

## 2. Vaihtoehtoiset Toimintamallit: Yhdistysmalli: Ry fuusio



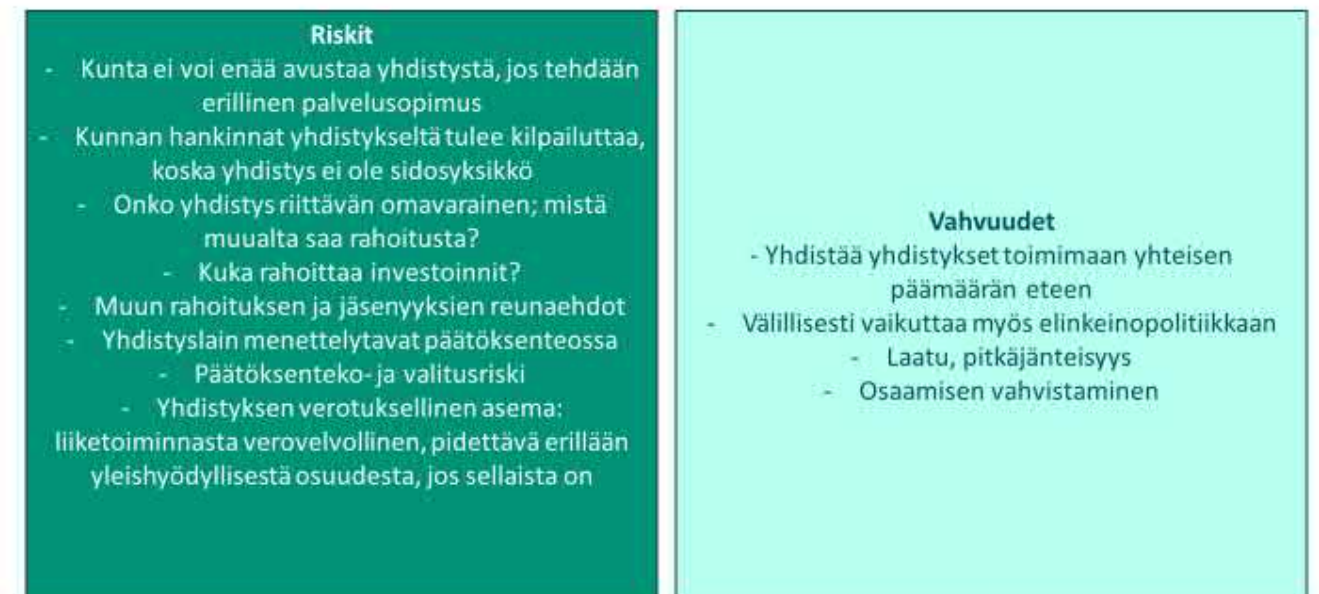
Kuva 55. Yhdistysmalli, rahavirrat.

Yhdistysmallin keskeiset reunaehdot tulevat yhdistyksiä koskevasta sääntelystä, verolainsäädännöstä, hankintalainsäädännöstä sekä valtioneuvoston päätöksistä.

Juridisesti yhdistysten yhdistämiselle ei ole erillistä sääntelyä. Laki ei tunne yhdistysten 'fuusiota'. Käytännössä toinen yhdistys pitäisi siten lakkauttaa ja siirtää toiminnon esim. liiketoimintakaupalla toimintaa jatkavalle yhdistykselle, tai perustaa kokonaan uusi yhdistys, jolle molempien yhdistysten toiminta siirtyy.

Päätöksenteko yhdistysten osalta tapahtuu yhdistyslain mukaan: yhdistyksen purkaminen edellyttää päätöksentekoa yhdistyksen kokouksessa ja ¾ enemmistöpäätöstä. Yhdistysmallin toimeenpanoon liittyy siten korostunut päätöksenteko- ja valitusriski.

Yhdistysmuotoisen toimintamallin keskeiset riskit ja vahvuudet ovat seuraavat:



Kuva 56. Yhdistysmuotoisen toimintamallin keskeiset riskit ja vahvuudet.

### 6.1 Ehdotus toimintamallista

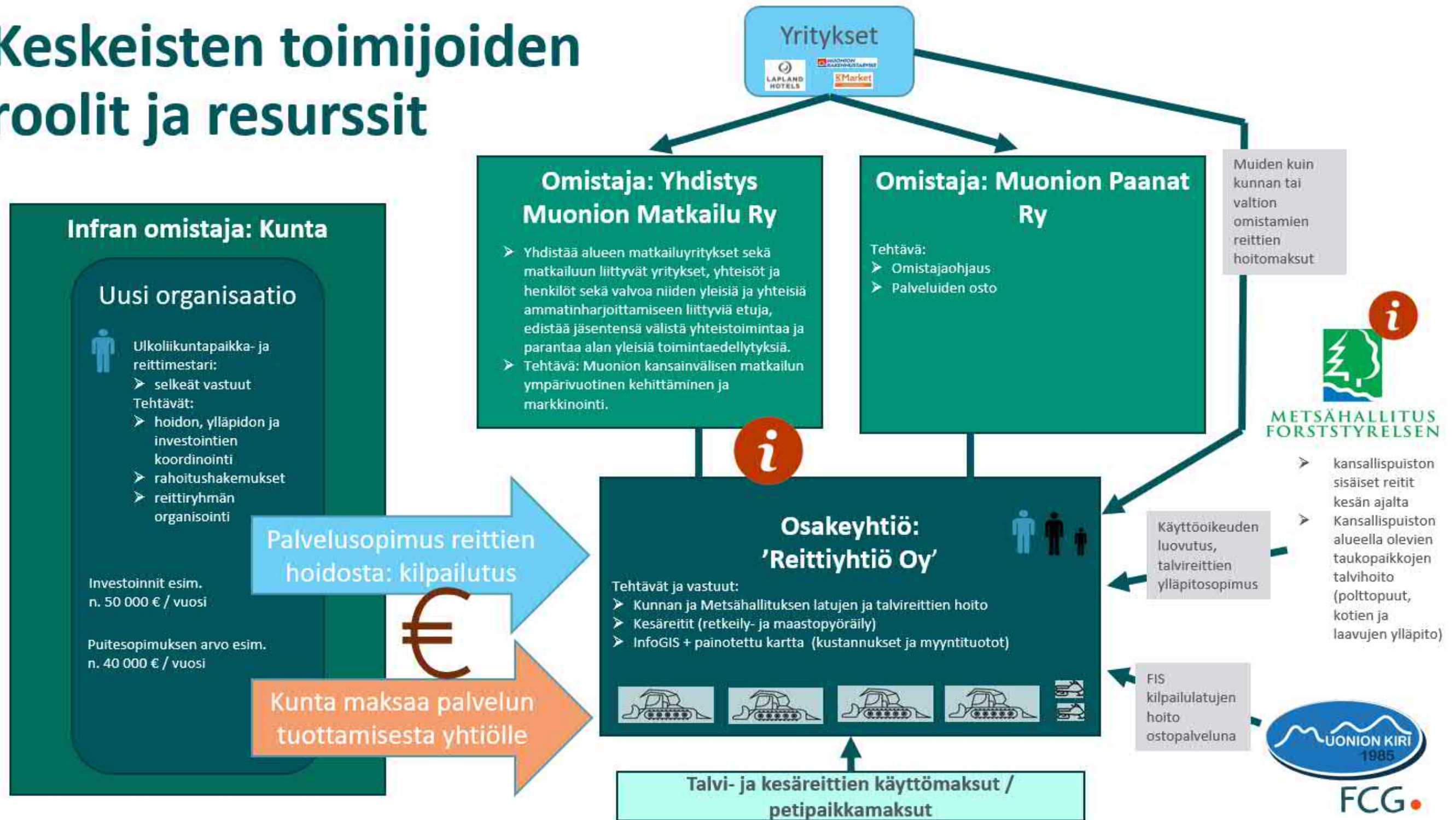
Ehdotus perustuu malliin, jossa toiminta siirtyy yhtiöön. Yhtiömallissa kunta hankkisi reittien hoitoa koskevat palvelut yhtiöltä sopimukseen perustuen. Mallin vahvuudet ja riskit esitetään kuvassa 53.

Yhtiömuotoisessa toiminnassa reittien hoito ja organisointi yhtiöitettäisiin siten, että perustettavan osakeyhtiön omistajiksi tulisivat reittien hoitoa nykyisin hoitava yhdistys Muonion Paanat ry sekä Muonion Matkailu Ry. Muutkin omistajapohjat ovat mahdollisia. Osakeyhtiön omistajat voivat olla myös paikalliset yritykset sekä Muonion kunta. Yhtiö hoitaisi reittien huoltoa ympäri vuoden, ja sille siirrettäisiin perustamisvaiheessa olemassa oleva, reittien hoitoon liittyvä kalusto. Yhtiölle siirtyvä omaisuus määriteltäisiin tarkemmin yhtiöittämisvaiheessa, mikäli malliin päädytään. Toimintamallin kuvaus sekä keskeisten toimijoiden roolit ja resurssit kuvataan kuvassa 57.



22.12.2020

# Keskeisten toimijoiden roolit ja resurssit



Kuva 57. Ehdotus toimintamallista – keskeisten toimijoiden roolit ja resurssit.



22.12.2020

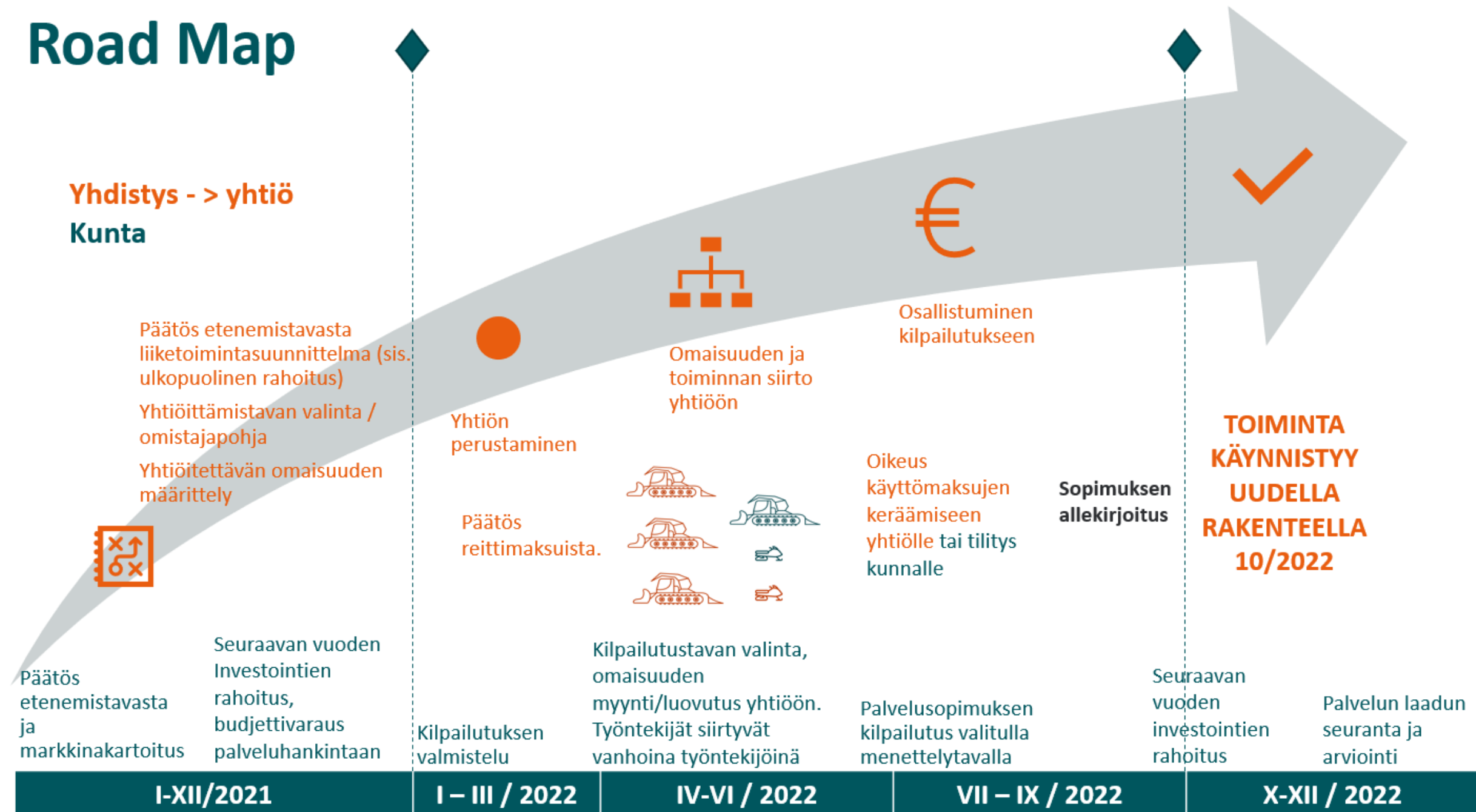
### 6.1.1 RoadMap - järjestelyn toteutustapa ja prosessi

Järjestelyn toteutustapa esitetään kuvassa 57 ja se koostuu pääpiirteissään seuraavista vaiheista:

1. Mallia koskeva päätöksenteko eri organisaatioissa (kunta, yhdistykset)
2. Valitun mallin yksityiskohtien ja reunaehtojen selvittäminen (taloudelliset seikat, juridiset seikat, verotukselliset seikat, päätöksentekoon liittyvät seikat sekä markkinaselvitys): ns. yhtiöittämisselvitys, jossa on mukana myös taloudelliset laskelmat yhtiön toimintaan liittyen.
3. Yhtiön perustaminen, päätöksenteko

4. Yhtiöittämisen toteuttaminen, omaisuuden siirto yhtiöön
5. Palvelusopimuksen kilpailutus valitulla menettelytavalla
6. Toiminta käynnistyy uudella rakenteella

Kilpailutuksen valmistelua ja niin sanotusti reittien hoidon avaamista kilpailulle tulee selvittää ja edistää rinnakkain valitun organisoitumisselvityksen kanssa, jotta kilpailutus voidaan järjestää ja viedä läpi suunnitellusti.





22.12.2020

### 6.1.2 Vertailu nykyvaihtoehtoon, mikä muuttuu?

Uudessa mallissa toiminta perustuisi hankintalain mukaiseen **kilpailutettuun palveluhankintaan**. Kunta on hankinnan tekijä, ja ostaa reittienhoitopalvelun yhtiöltä. Rahoitus palveluhankintaan tulee löytyä kunnalta. Hoitomaksut tulee tarkastella osana kokonaisuutta.

Vastuu ja omistajuus reiteistä säilyisi kunnalla, ja **kunta voisi hakea hankerahoitusta tai avustuksia** reittien parantamiseen, rakentamiseen tms.

**Yhtiö on reittien hoitotoiminnan operatiivinen toteuttaja.** Yhtiön omistajapohja voi olla laaja, ja toimintaan voivat tulla mukaan omistajaksi. Yhtiö on kuitenkin pääperiaatteeltaan liiketoimintaa harjoittava, ja sellaisena taloudellinen toimija (vrt. yhdistyksen rooli). Yhtiön kautta reittien hoitoa koskevaa toimintaa voidaan tehostaa ja saada strukturoiduksi, ja näin parantaa palvelun laatua.

Samassa yhteydessä **ennen avustuksen kautta maksettu osuus maksetaan palvelusopimukseen perustuen**. Avustus yhdistykselle poistuu.

Omaisuus ja toiminta siirtyy yhtiöön. **Tälle on useita vaihtoehtoisia toteuttamistapoja.** Vaihtoehtoina on liiketoiminnan kauppa, liiketoimintasiirto tai yhtiön perustaminen ilman omaisuuden siirtämistä.

**Yhdistyksen henkilöstö voi siirtyä vanhoina työntekijöinä yhtiön palvelukseen**, etenkin jos järjestely toteutetaan liiketoimintasiirtona tai -kauppana. Tähän soveltuu työsopimuslain liikkeen luovutusta koskevat periaatteet.

Yleishyödylliseen yhdistykseen verrattuna **yrityksellä on mahdollisuus hakea ulkopuolista rahoitusta sekä pankeista että hankkeista**. Tämä on selkeä muutos parempaan suuntaan, erityisesti jos tarpeeseen tulee lähitulevaisuudessa uuden kaluston hankinta.

**Yhtiön perustaminen vaikuttaa välillisesti myös Muonion kunnan elinkeinopolitiikkaan** ja kunnan verotuloihin. Yhtiö voi tarjota palveluita myös yksityiselle sektorille sekä muihin kuntiin ja näin mahdollisesti lisätä uusia työpaikkoja Muonion kunnan alueella. Yhtiö maksaa yhteisövero, joka tilitetään osittain kunnalle.

### 6.2 Lopullisesta mallista riippumattomat ratkaistavat asiat

Riippumatta reittien hoidon organisoinnin mallista, Muonion kunnan tulee ratkaista ja huomioida seuraavat asiat:

- **Kunnan vastuu ja rooli** reittien hallinnoinnista ja turvallisuudesta sekä vastuut reittien turvallisuudesta lainsäädännön mukaan;
- Kunnan vastuu maanomistajien kanssa tehtävistä **maankäyttö sopimuksista**;
- Kunnan muiden toimijoiden kanssa tekemät **linjaukset ja sopimukset kaikkien alueen reittien hallinnoinnista**, perustuen Master Planiin sekä reittien kehittämissuunnitelmaan;
- **Reittien käyttömaksujen kerääminen** on ratkaistava ja sovittava selkeällä mallilla;
- Kunnalta on löydyttävä **budjetista varatut rahat** reittien hoitoa koskevan sopimuksen mukaisiin palveluihin. Tämä liittyy reittien käyttömaksujen keräämisoikeuteen: mikäli reittimaksut kerätään yhdistyksen tai yhtiön puolella, ne voivat muodostaa osan palvelusta maksettavaa korvausta, ja kunnan maksama osuus vastaavasti pienenee.

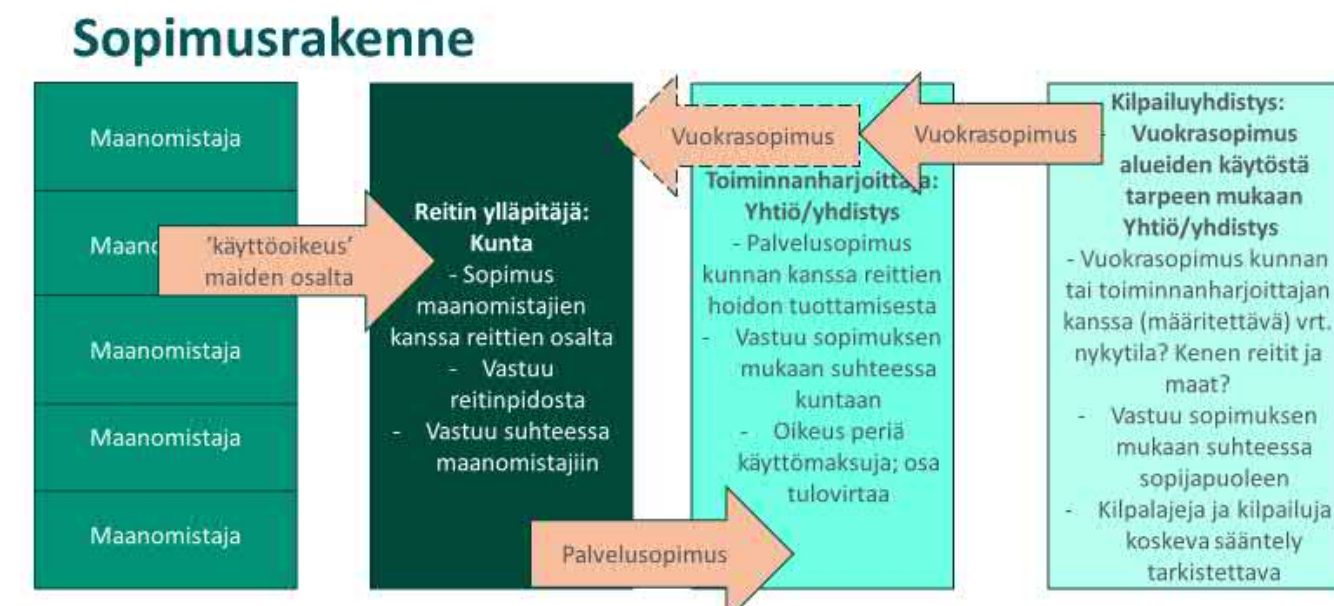
Mallista riippumatta reittien hoitoa koskeva sopimus tulee kilpailuttaa hankintalain mukaisesti. Tähän liittyy sisärakennettu riski siitä, että kilpailutuksen seurauksena hankintasopimus

tehdäänkin jonkun muun kuin perustetun yhtiön/ yhdistyksen kanssa. Tämä on mallien suurin riski, sillä ilman hankintasopimusta reittien hoitoa ei voida siirtää yhdistykselle/yhtiölle. Reittien hoidon osalta on riippumatta etenemistavasta ratkaistava hankintalain soveltamiseen liittyvä riski (kilpailutus), joka on osittain olemassa myös nykymuotoisessa toiminnassa (kilpailutuksen puute).

Palveluhankinnat tulee kilpailuttaa, mikäli reittiyhtiö/ yhdistys ei ole kunnan suorassa omistuksessa eli in-house- asemassa kuntaan (näin ei missään tilanteessa olisi) ja kun yhdistys tai yhtiö tuottaa palveluita markkinoilla. Kilpailutuksen toteuttamiselle on kuitenkin useita eri vaihtoehtoja, joiden perusteella reittien hoito, kunnossapito ja hallinnointi on mahdollista kilpailuttaa. **Mahdollisia ovat esimerkiksi avoimella, rajoitetulla tai neuvottelumenettelyllä kilpailutettu puitejärjestely.**

Puitejärjestely pitää kilpailuttaa jollain ylläolevista tavoista, mutta kilpailutuksessa vahvistetaan vain esim. yksikköhinnat ja suunnitellut määrät. Kokonaishinta tai reitit ei tarvitse olla selvillä. Puitejärjestelyn kesto on maksimissaan 4 vuotta. Puitejärjestelyyn on mahdollista valita useita toimittajia, jolloin alueen muitakin toimijoita voi hyödyntää reittien hoidon järjestämisessä.

Kilpailutuksen riskien minimoimiseksi reittiyhdistyksen tai reittiyhtiön liiketoimintamalli ja -suunnitelma tulee laatia huolellisesti. Huolellisella suunnittelulla voidaan varautua eri skenaarioihin reittien järjestämisessä ja kilpailutuksessa. Sopimusrakenne reittien hoidosta vastaavan organisaation, kunnan, maanomistajien ja muiden toimijoiden kanssa on kuvattu yleisellä tasolla seuraavassa kuviossa.



Kuva 58. Sopimusrakenne.



22.12.2020

## 7 Yhteenveto ja suositukset

Muonion sijainti Suomen suosituimman kansallispuiston, Pallas-Yllästunturin, sydämessä, samoilu tutkitusti maailman puhtaimmassa ilmassa ja luontoliikunta ovat tänne matkustamisen motiiveja. Ulkoilureitit ovat tärkeä tukipilari ennen kaikkea alueen elinkeinoelämälle ja siellä toimiville matkailuyrityksille sekä heidän asiakkailleen.

### *Ulkoilureitistön hoidon toimintamalli*

Tässä työssä on selvitetty reittien hoidon organisoitumista eri näkökulmista. Muonion kunnan alueella ulkoilureittejä ja liikuntapaikkoja hallinnoi, rahoittaa ja hoitaa useita eri toimijoita: Muonion kunta, Metsähallitus, Muonion Paanat ry, Muonion Kiri ry, yritykset, yksityiset henkilöt kyläalueilla. Muonion Paanat Ry. Matkailun kehittämisestä ja markkinoinnista sekä InfoGIS kartta-alustan toiminnasta vastaa Muonion kunnan elinkeinotoimi ja Discover Muonio hanke (Muonion Matkailun Ry). Uusia malleja on käsitelty työn aikana järjestetyissä työpajoissa.

### **Selvitystyön ja työpajakäsittelyn johtopäätöksenä tarkastelluista malleista suositeltava on yhtiömalli, jonka reunaehdot ja raamit on kuvattu tässä selvityksessä.**

Mikäli yhtiömallilla päätetään edetä, yhtiömuotoisen toimijan osalta on ratkaistava avoimia kysymyksiä, ja yhtiön omistuspohjakin on mahdollista määritellä myös muulla tavalla. Yhtiömallin edistämiseksi on suositeltavaa laatia erillinen yhtiöittämisselvitys, jossa kuvataan yhtiöittämisen juridiset, taloudelliset ja verotukselliset vaikutukset ja jonka perusteella malli voidaan panna toimeen. Yhtiöittämisselvityksen lopputuloksena voidaan laatia yhtiöittämisen ja päätöksenteon vaatimat asiakirjat ja päättää yhtiöittämisestä. Toiminnan uudella mallilla voisi käynnistää esimerkiksi vuoden 2022 syksyllä.

### *Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma*

Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma perustuu asiantuntijatyön perusteella tunnistettuihin ydinalueisiin ja niiden välisiin yhteyksiin. Reitistön kehittämisen ja palvelutason ylläpidon kannalta on tärkeä, että resurssit kohdistuvat näille vetovoimaisille alueille. Tunnistetut ydinalueet ovat Muonio-Olos (1), Pallas (2) ja Äkäskero (3). Muonion kunnan sisällä olevat tunnistetut yhteydet ovat Särkijärvi – Jeris – Pallas, Särkitunturi – Äkäskero. Niiden lisäksi tunnistettiin tärkeät yhteydet muihin matkailukeskuksiin – Ylläkselle, Leville ja Enontekiöön.

Kehittämissuunnitelma on laadittu koko alueesta, ja siinä kuvataan keskeiset kehittämistoimenpiteet sekä latujen ja moottorikelkkareittien hoitoluokat. Toimenpiteiden perusteella on tehty alustava kustannusarvio.

Suunnitelmaan latujen toimenpiteiden osalta sisältyy kahteen hoitoluokkaan kuuluvia hiihtolatuja: hoitoluokkaan I kuuluvien latujen pituus on 115 kilometriä ja hoitoluokkaan II kuuluvien latujen pituus puolestaan 100 kilometriä. Latujen alustavan investointiarvion perusteella voidaan todeta, että toimenpiteisiin perustuva investointitarve on yhteensä noin 663 000 euroa. Suurimmat investoinnit ovat parkkipaikkojen rakentaminen (yhteensä arvioltaan 30 parkkipaikkaa), valaistuksen toteutus (noin 2,7 km) ja latupohjan parannus (yht. noin 5 km), sekä Pallaksentien alikulun parantaminen Särkijärvellä (alustava kustannusarvio noin 200 000 euroa).

Myös moottorikelkkareittien osalta kuvataan keskeiset kehittämistoimenpiteet ja moottorikelkkareittien hoitoluokat. Hoitoluokkien mukaan tarkasteltuna moottorikelkkareittien pituudet jakautuvat seuraavasti: hoitoluokkaa I kuuluu 75 kilometriä, hoitoluokkaan II kuuluu pisin osuus reiteistä, eli 190 kilometriä ja hoitoluokkaan III puolestaan 85 kilometriä. Moottorikelkkareittien alustavan investointiarvion perusteella voidaan todeta, että toimenpiteisiin perustuva investointitarve on noin 290 000 euroa. Suurimmat investoinnit koskevat uusien siltojen rakentamista (5 kpl, á 50 000 euroa). Opasteiden rakentamiseen tulisi varata noin 22 000 euroa, olemassa olevien siltojen parantamiseen 10 000 euroa ja reittien pohjan parantamiseen noin 9 000 euroa.

Huomioitava on, että vuonna 2020 tuli voimaan uusi Tieliikennelaki (10.8.2018/729), joka rajoittaa liikkumista moottorikelkkareiteillä.

Maastopyöräilyn osalta toteuttamiskelpoisia reittejä valittiin yhteensä 9. Reittien pituus on yhteensä noin 180 km. Vaativuustason perusteella eri reiteillä on yhteensä noin 100 kilometriä helppoja, 55 kilometriä vaativia, sekä 28 kilometriä erittäin vaativia osuuksia. Monien maastopyöräilyreittien toteuttamiseen liittyy merkittäviä investointitarpeita.

### *Reittien perustaminen ja turvallisuus*

Reitin perustamisvaiheessa reitin (tai uran) perustaja ottaa yhteyttä maanomistajiin ja tekee heidän kanssaan maankäytösopimukset, joissa sovitaan yleensä maankäyttökorvauksista, sopimuksen määräajasta ja irtisanomisperusteista. Muut asiaan liittyvät tahot, kuten alueen paliskunta, saavat ottaa kantaa suunnitelmaan.

Ulkoilu- ja retkeilyreitteihin, luontopolkuihin ja muihin reitteihin liittyvistä turvallisuusvastuista on säädetty pääosiltaan kuluttajaturvallisuuslaissa ja siihen liittyvissä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesin ohjeista. Voimassa olevassa tieliikennelaissa ja asetuksessa moottorikelkkareiteillä on sallittua ajaa vain moottorikelkoilla.

Merkinnöillä ja opasteilla on keskeinen rooli reittiturvallisuudessa. Kaikkien liikkujien turvallisuus on tärkeää varmistaa (sijoitetaan varoitustaulut radasta, autotiestä tai esim. risteämästä alamäkireitin kanssa).



Kuva 59. Särkitunturin lakialue.



22.12.2020

---

## 8 Lähteet

Finlex, 2020. Tieliikennelaki 10.8.2018/729.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

Muonion kunta, 2020. Muonion Master Plan.

<https://muonio.cloudnc.fi/download/noname/%7B579a5d85-7a5f-46ca-b45f-a330c68f33c5%7D/31542>

Suomen latu 2020. Sopimus pohja ulkoilureittien perustamiseen

<https://www.suomenlatu.fi/vaikuta/sina-voit-vaikuttaa/vinkkeja-ulkoilupaikkojen-suunnitteluun/sopimus-pohja-ulkoilureitin-perustamiseen.html>

Tukes, 2020. Kuntoilu- ja ulkoilureitit. <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/kuntoliikunta-ja-ulkoilu/kuntoilu-ja-ulkoilureitit>

### *Kartta- ja paikkatietoaineisto:*

Maanmittauslaitos, 2020. <https://www.maanmittauslaitos.fi/asioi-verkossa/avoimien-aineistojen-tiedostopalvelu>

InfoGIS, 2020. <https://www.infogis.fi/muonio/>

### *Valokuvat:*

Discover Muonio, 2020

FCG, 2020