

VAELLUSREITTI LÄPI SUOMEN

Tiia Repo-Kajokulma

Opinnäytetyö
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

2020

Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Tiia Repo-Kajokulma	Vuosi	2020
Ohjaaja	Katja Palo		
Työn nimi	Vaellusreitti läpi Suomen		
Sivu- ja liitesivumäärä	71		

Opinnäytetyössäni selvitin kolmen kysymyksen kautta Suomen päästä päähän ulottuvan vaellusreitit suunnittelua ja toteuttamista. Tutkin, onko Suomeen mahdollista perustaa kyseinen reitti olemassa olevien reittien kautta, voiko reitin kulussa hyödyntää voimalinjoja, käyttämättömiä rautateitä, olemassa olevia polkuja ja teitä sekä selvitän, onko aihetta aiemmin tutkittu ja mitä on selvinnyt. Näiden lisäksi suunnittelen reitin Hangosta Nuorgamiin.

Kysymyksiin on etsitty vastauksia haastattelujen sekä saatavilla olevien aineistojen kautta. Haastatteluja opinnäytetyötä varten on saatu Fingridiltä, Metsähallitukselta ja Suomen Ladulta. Haastatteluja toteutettiin sähköpostitse sekä videopuhelun kautta.

Uusien pitkien vaellusreittien perustamista ei selvityksen mukaan saa kannatus- ta. Nykyään painotetaan lyhyitä reittejä sekä rengasreittejä. Nämä tarjoavat kestävämpiä ratkaisuja reittivalinnoiksi. Reittien kulussa on hyödynnetty jo pitkän aikaa voimalinjoja, olemassa olevia teitä ja polkuja. Käyttämättömien rautateiden käyttäminen vaellusreitit pohjana on ratalain mukaan mahdollista ratatoimituksen jälkeen. Tätä vaihtoehtoa ei työssä kuitenkaan käytetty, koska reitin linjaus ei kulkenut tällaisten käyttämättömien rataosien kautta. Vaellusreitti läpi Suomen aihetta on tutkittu 2000-luvun alussa ja kaksi kaukovaellusreittiä Suomeen tuolloin tehtykin. Näistä on käytetty nimiä E6 ja E10. Reitit eivät kuitenkaan olleet yhtenäisiä vaan irrallisia pätkiä. Ne eivät myöskään olleet vetovoimaisia maisemiensa ja luontokohteidensa puolesta, joten käyttäjiä reiteille ei riittänyt.

Degree Programme in Land Surveying
Bachelor of Engineering

Author	Tiia Repo-Kajokulma	Year	2020
Supervisor	Katja Palo		
Subject of thesis	Hiking trail through Finland		
Number of pages	71		

The aim of this thesis project was to examine the planning and implementation of an end-to-end hiking route across Finland through the following questions. Is it possible to establish such a route in Finland utilizing existing routes, power lines, unused railways, existing paths and roads? Has this topic been studied before and what has come up? In addition to these, the aim was to plan a hiking route from Hanko to Nuorgam.

Answers to the questions were sought through interviews and available materials. Interviews for the thesis were received from Fingrid, Metsähallitus and Suomen Latu. Interviews were conducted by e-mail as well as via video calls.

According to the study there is no support for establishing new long hiking trails. Today, the emphasis is on short routes as well as on ring routes. These offer more sustainable solutions for route choices. Power lines, existing roads and paths have long been used as a basis of the routes. According to the Railway Act the use of unused railways as the basis for a hiking route is possible after the delivery of the railway. However, this option was not used in the study because the route alignment did not pass through such unused sections of railway. A hiking route through Finland has been studied in the early 2000s, and two long-distance hiking routes were made in Finland at that time. The names E6 and E10 have been used of them. However, the routes were not uniform but detached sections. The routes were not attractive because of their landscapes and natural sites so there were not enough users for the routes.

Key words

hiking trail, route, path, national park

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	8
2	YLEISTÄ SUOMESSA OLEVISTA REITEISTÄ.....	9
2.1	Kansallispuistot, vaellusreitit ja muut kohteet.....	9
2.2	Reittien ylläpito ja muodostaminen	11
2.3	E6- ja E10-kaukovaellusreitit	11
3	VOIMALINJOJEN, KÄYTTÄMÄTTÖMIEN RAUTATEIDEN, TEIDEN JA POLKUJEN HYÖDYNTÄMINEN REITIN KULUSSA	14
3.1	Puuttomien linjojen käyttö reittinä	14
3.2	Voimalinjat	14
3.3	Käyttämättömät rautatiet.....	16
3.4	Tiet ja polut	17
4	UUDEN YHTENÄISEN REITIN VAIHEET	18
4.1	Yleistä reitin teosta	18
4.2	Tulliniemen luontopolku	19
4.3	Tulliniemen luontopolku–Nuuksio	20
4.4	Nuuksio–Sipoonkorpi	23
4.5	Bakunkärr–Fiskträsk-reitti	26
4.6	Sipoonkorpi–Salpapolku	26
4.7	Salpapolku	29
4.8	Salpapolku–Tujula	30
4.9	Joutseno–Tujula-retkeilyreitti	31
4.10	Joutseno–Tujula-retkeilyreitti–Hinkanranta.....	32
4.11	Hinkanranta–Imatran kylpylä E10.....	33
4.12	Imatra–Ruokolahti-reitti E10	34
4.13	Rajojen reitti Ruokolahti E10	35
4.14	Rautjärven retkeilyreitti E10.....	36
4.15	Pöröpeikon polku.....	37
4.16	Rajojen reitti E10	38
4.17	Rajojen reitti E10–Petkeljärvi.....	39
4.18	Petkeljärvi–Möhkö-reitti	43
4.19	Susitaival	43

4.20	Karhunpolku	44
4.21	Teljo–UKK Kuhmo	45
4.21.1	Moottorikelkkaura.....	46
4.21.2	Vaihtoehto 1. Vetkontie–Mäntyranntie	47
4.21.3	Vaihtoehto 2. Vetkontie–Kytölehdontie	48
4.22	UKK-reitti Kuhmo.....	49
4.23	Itärajan retkeilyreitti	50
4.24	Hossa–Karhunkierros	51
4.25	Karhunkierros	53
4.26	UKK-reitti Hautajärvi–Kellosekä.....	54
4.27	UKK-reitti Kellosekä–Tulppio	55
4.28	Tulppio–Ruijanpolku	56
4.29	Ruijanpolku.....	57
4.30	Laanila–Moitakuru-reitti	58
4.31	Moitakuru–Sarviniementie	59
4.32	Pielpajärvi erämaakirkko -polku.....	61
4.33	Pielpajärvi–Sevettijärvi.....	61
4.34	Sevettijärvi–Pulmanki-reitti	62
4.35	Pulmankijärvi–Nuorgam.....	63
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	65
6	POHDINTA	67
	LÄHTEET.....	69

ALKUSANAT

Kiitokseni osoitan opinnäytetyön ohjaajalleni Katja Palolle. Häneltä sain hyviä vinkkejä, näkökulmia ja inspiraatiota työn tekemiseen. Kiitän lisäksi työkavereitani oivallisista taukokeskusteluista Maanmittauslaitoksella Savonlinnassa. Kieleen liittyvää opetusta ja ohjaamista eteen tulevien haasteiden kanssa antoivat opettajat Leena Ruokanen ja Ritva Lampela, suuret kiitokset avusta. Karttojen osalta sain suuren tuen CGI:ltä, joka mahdollisti karttojen teon heidän tuottamalleen taustakartalle, joka sopi väreiltään erinomaisesti reitin kuvaamiseen. Paljon kiitoksia aineistosta. Pyysin työhöni tietoja sähköpostitse Suomen Ladulta, Fingridiltä, sekä videohaastatteluna Metsähallitukselta, kiitos teille kaikille avustanne ja mahdollisuudesta saada arvokasta tietoaanne käyttööni. Edellä mainittujen lisäksi haluan osoittaa kiitokseni kaikille minua eteenpäin siivittäneille opinnäytetyötäni tehdessäni.

KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

Johtoaukea	Johtoaukean leveys vaihtelee 26–42 metriin sen rakenteista ja jännitteestä johtuen (Fingrid 2020a).
Johtolinja	Usein pitkä, useita voimajohtoja peräkkäin sisältävä linjaus, jossa sähköverkko kulkee.
Kantaverkko	Sähkönsiirron runkoverkko, johon suuret voimalaitokset ja tehtaot sekä alueelliset jakeluverkot on liitetty (Fingrid 2020b).
Kaukovaellusreitti	Euroopassa sijaitsevia pitkiä vaellusreittejä, jotka muodostuvat useasta eri reitistä. Kaukovaellusreittejä on kaikkiaan 12 kappaletta (E1-E12). (Wikipedia 2018.)
Ulkoilureitti	Yleisnimitys ulkona kulkevista reiteistä, joita käytetään luonnossa liikkumiseen.
Vaellusreitti	Pitkä, joko merkattu tai merkkaamaton reitti, jota kuljetaan yleensä useamman päivän ajan.
Voimajohto	Johtoja, joiden jännitetaso vaihtelee 110–400 kV. Sijoitettu joko maakaapeleina tai pylväisiin avojohtoina. Muodostavat kantaverkon. (Voimajohdot ympäristösämme 2011, 3–4.)

1 JOHDANTO

Vaellusreitti läpi Suomen on useita vuosia mielessäni ollut asia. Luettuani kirjan Pacific Crest Trailia pitkin vaeltaneesta henkilöstä syntyi ajatus, että Suomeen tulisi myös saada reitti, joka kulkee läpi Suomen, kuten kyseinen reitti kulkee läpi Yhdysvaltojen Meksikon rajalta Kanadan rajalle. Aiheesta oli mahdollista tehdä opinnäytetyö ja tämä sai syventymään aiheeseen tosissaan.

Tutkin opinnäytetyössäni, onko Suomeen mahdollista tehdä päästä päähän kulkeva vaellusreitti hyödyntäen olemassa olevia ulkoilu- ja vaellusreittejä. Lisäksi selvitän, voiko jo olemassa olevia puuttomia aukkoja käyttää hyödyksi vaellusreitien kulussa. Näillä aukoilla tarkoitan työssäni voimalinjoja, käyttämättömiä rautateitä ja olemassa olevia teitä ja polkuja. Lisäksi tuon esiin, onko tällaista aihetta aiemmin tutkittu ja mitä on mahdollisesti selvinnyt. Suunnittelen reitin Hangosta Nuorgamiin yhdistäen olemassa olevia reittejä mahdollisimman paljon.

Oma mielenkiinto vaellusta ja ulkoilua kohtaan vaikuttivat aiheen valintaan. Suomessa, varsinkin itäpuolella, on useita vaellusreittejä, jotka eivät kuitenkaan ole yhteydessä toisiinsa. Yhdistäminen voisi lisätä vaellusreittien käyttöä varsinkin pitkiä vaelluksia tekevillä. Palvelut lisääntyisivät käyttäjämäärän kasvaessa. Lisäksi on mielenkiintoista ottaa selvää mahdollisuuksista jo puista raivattujen alueiden hyötykäytöstä, jotta mahdollisen uuden vaellusreittilinjauksen osalta ei puita tarvitsisi tarpeettomasti kaataa lisää.

2 YLEISTÄ SUOMESSA OLEVISTA REITEISTÄ

2.1 Kansallispuistot, vaellusreitit ja muut kohteet

Suomessa on 40 kansallispuistoa (Kuvio 1) sekä useita erilaisia ulkoilureittejä. Osa ulkoilureiteistä on luokiteltu vaellusreiteiksi (Kuvio 2) ja lisäksi on lukuisia luontopolkuja, retkeily- ja ulkoilureittejä. Reittejä on vuodenaikojen mukaisesti kesä- ja talvikäyttöön, vaativuuden mukaan lyhyitä ja helppoja sekä pitkiä ja vaativia. Lisäksi reittejä on eri tarkoituksiin, muun muassa vaellukseen, vesitse ja pyörällä tehtäviin retkiin sekä esteettömään kulkemiseen. (Metsähallitus 2020a; 2020b.)



Kuvio 1. Suomen kansallispuistot (Metsähallitus 2020a)

”Kansallispuistot ovat suuria luonnonsuojelualueita, joiden tärkeänä tehtävänä on turvata luonnon monimuotoisuus sekä antaa ihmisille mahdollisuus nauttia ja rentoutua luonnossa. Kansallispuistoissa on merkittäviä reittejä, luontopolkuja ja tulentekopaikkoja. Kansallispuistoissa voi myös yöpyä, sillä niissä on telttailu-alueita tai yöpymiseen tarkoitettuja rakennuksia.” (Metsähallitus 2020a.)

Kansallispuistoille laaditaan aina hoito- ja käyttösuunnitelma, jossa määritellään kansallispuiston hoidosta ja käytön tavoitteista. Suunnitelma on yksityiskohtainen kuvaus alueesta, sen kulttuurista ja virkistyskäytöstä. Alueen hallinnoiva viranomaislaatii suunnitelman ja sen hyväksyy ympäristöministeriö. Muille luonnonsuojelualueille hoito- ja käyttösuunnitelma laaditaan tarvittaessa. Näiden alueiden osalta suunnittelu tehdään maiden omistajien, ELY-keskuksen ja Metsähallituksen kesken. (Ympäristöhallinto 2013.)



Kuvio 2. Suomen vaellusreitit (Metsähallitus 2020b)

2.2 Reittien ylläpito ja muodostaminen

Ulkoilureittien ylläpitoa ja suunnittelua tekevät useat eri tahot. Toimijoina ovat esimerkiksi kaupungit, kunnat, yritykset, yhdistykset sekä valtion maiden osalta Metsähallitus. (Suomen Latu 2020.)

Metsähallituksen hoitamien kansallispuistojen ja tiettyjen muiden alueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa linjataan alueiden käytön päätökset. Niissä muun muassa määritellään suunnittelualueen keskeisten toimintojen ja toimenpiteiden mitoitus ja sijoittuminen ja mahdolliset uudet reitit. Mikäli reittiä ei ole hoito- ja käyttösuunnitelmassa, niin reittiä ei voi rakentaa. Seuraavassa hoito- ja käyttösuunnitelman päivityksessä asia voidaan käsitellä. (Rautiainen, P. 2020.)

Reitin ylläpitäjä voi hakea reittitoimitusta Maanmittauslaitokselta, jotta kaavaan merkitty, reittisuunnitelman mukainen tai asianosaisten kesken sovittu alueidenluovutuksen mukainen ulkoilureitti merkitään kiinteistörekisteriin. (Maanmittauslaitos 2020a.)

2.3 E6- ja E10-kaukovaellusreitit

Kaukovaellusreiteiksi kutsutaan Euroopan alueella kulkevia pitkiä toisiinsa yhdistyviä vaellusreittejä. Kaksi tällaista kaukovaellusreittiä kulkee Suomessa. E6-reitti (Kuvio 3) lännessä kulkee kaupunkien Turku, Tampere, Kemi ja Kilpisjärvi kautta ja E10-reitti (Kuvio 4) kulkee idässä Hangon, Helsingin, Kuusamon ja Sallan kautta Nuorgamiin. (Wikipedia 2018.) Reitit eivät ole yhtenäisiä, vaan joukko erilaisia ja erimittaisia reittiosuuksia (Rautiainen, A. 2020).



Kuvio 3. E6-kaukovaellusreitin sijainti (Wikipedia 2018)

Suomessa 2000-luvun alussa näihin reitteihin panostettiin. Reitit olivat pääasiassa kuntien ylläpitämiä. Vetovoimaisuutta ei suurimpaan osaan reiteistä kuitenkaan ollut, maisemien ja kiinnostavien luontokohteiden puuttuessa. (Rautiainen, A. 2020.)



Kuvio 4. E10-kaukovaellusreitini sijainti (Wikipedia 2018)

3 VOIMALINJOJEN, KÄYTTÄMÄTTÖMIEN RAUTATEIDEN, TEIDEN JA POLKUJEN HYÖDYNTÄMINEN REITIN KULUSSA

3.1 Puuttomien linjojen käyttö reittinä

Olemassa olevien reittien yhdistäminen tavalla, jota työssäni esitän, vaatii uusia ulkoilureittejä kaikkiaan 1196 kilometriä. Tämän vuoksi on mielestäni toivottavaa, että valtaosa uutta reittiä kulkisi paikoissa, joissa ei tarvitsisi metsähakkuita reitin vuoksi tehdä. Voimalinjat, rautatiet ja olemassa olevat tiet ja polut ovat puista vapaita linjoja, joiden mahdollisuutta olla ulkoilureitin pohjana tarkastelen seuraavassa osiossa.

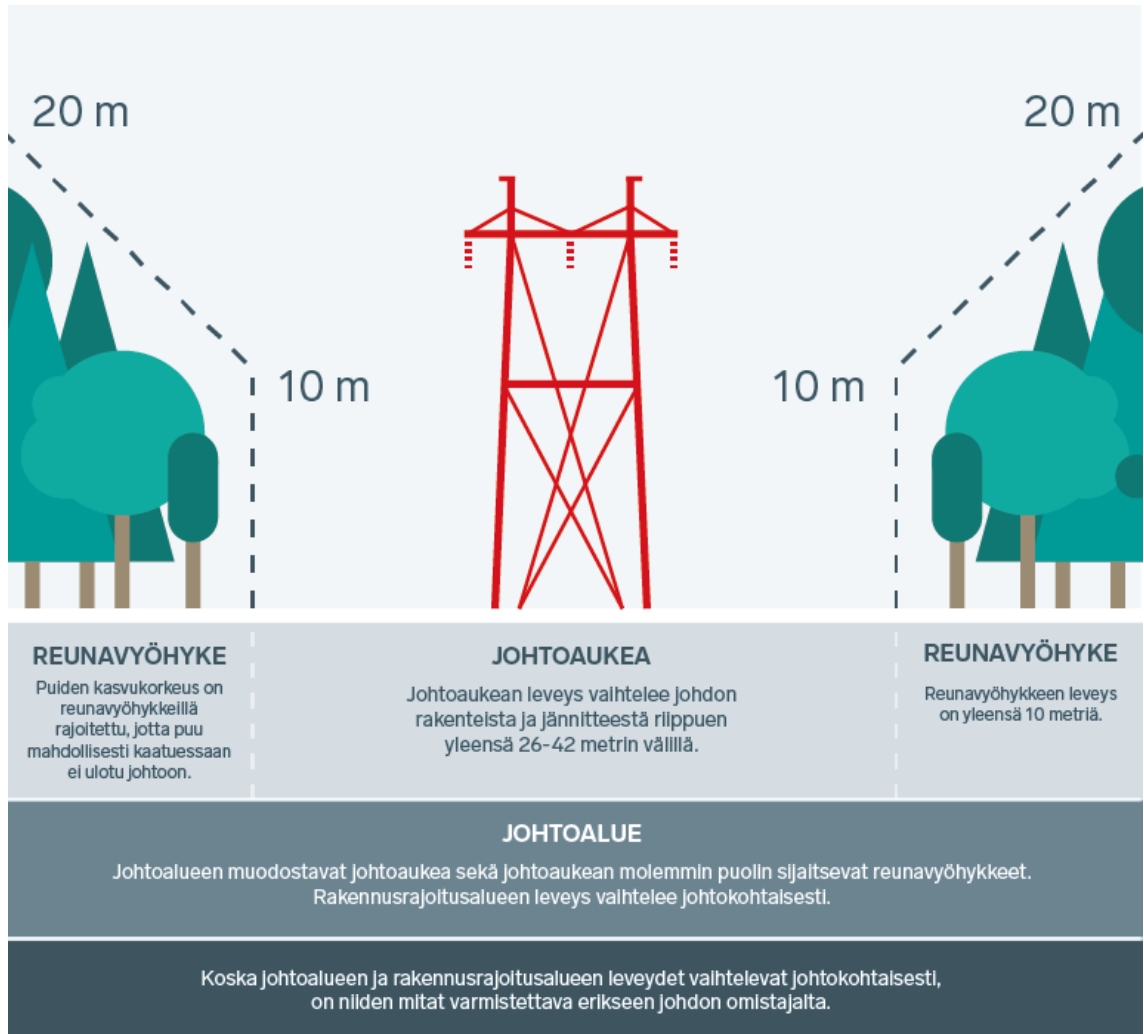
3.2 Voimalinjat

Suomen läpi kulkee kantaverkko, johon kuuluu 110 kV, 220 kV ja 400 kV suuruisia voimajohtoja. Kantaverkko on sähkönsiirron runkoverkko. (Fingrid 2020b.) Tarkastelen kantaverkon hyödyntämismahdollisuuksia ulkoilureittinä Fingrid Oyj:n ohjeistukseen perustuen. Huomattavaa on, että Suomessa on myös kantaverkkoon kuulumattomia voimajohtoja.

Voimalinjan lunastuksissa on yleensä kyse käyttöoikeuden lunastamisesta tiettyyn alueeseen (Lunastustoimitus 2014). Tällöin lunastava osapuoli saa alueeseen pysyvän käyttöoikeuden, joka mahdollistaa lunastettavalla alueella olevien voimajohtojen huoltamisen sekä mahdollisuuden rajoittaa alueella rakentamista. Maapohja ja puusto ovat maanomistajan omaisuutta. (Nordblad 2020.)

Johtoalueille on mahdollista perustaa ulkoilureitti. Mahdolliset oheistoiminnot on sijoitettava johtoalueen ulkopuolelle. Oheistoimintoja reitille ovat esimerkiksi tulisijat, taukopaikat, katokset ja rakennukset. Ulkoilureitin ja oheistoimintojen perustamisesta ja rakentamisesta voimajohdon läheisyyteen on sovittava erikseen voimajohdon omistajan sekä maanomistajan kanssa. Fingrid antaa perustamisesta sekä rakentamisesta lausunnon, jossa toimintaa ohjeistetaan niin, että turvallisuuspuoli sähkön siirron, voimajohdon sekä perustettavan toiminnan kannalta tulevat otetuksi huomioon. (Nordblad 2020.)

Voimajohtojen rakenteet vaihtelevat kohteittain. Tästä syystä yhtä ja samaa ohjeistusta kaikille johtolinjoille ei voida antaa. Jokaisesta ulkoilureitin tai muun toiminnan aloittamisesta on pyydettävä voimajohdon omistajalta tapauskohtainen lausunto ohjeistuksineen. Yleisperiaate kuitenkin on, että perustettava reitti tulee sijoittaa johtoaukean reunaan (Kuvio 5). Mikäli esimerkiksi maastollisista syistä ulkoilureitti on tarpeellista siirtää kulkemaan johtoaukean vastakkaiselle puolelle, on voimajohdon alituksiakin mahdollista tehdä. Reitin ei suositella kulkevan voimajohdon virtajohtimien alla samansuuntaisesti johtolinjan kanssa. Taukopaikkoja tai muiden rakennelmien teko voimajohdon välittömään läheisyyteen on kiellettyä, eikä avotulen teko voimajohdon läheisyydessä myöskään ole sallittua. (Nordblad 2020.)

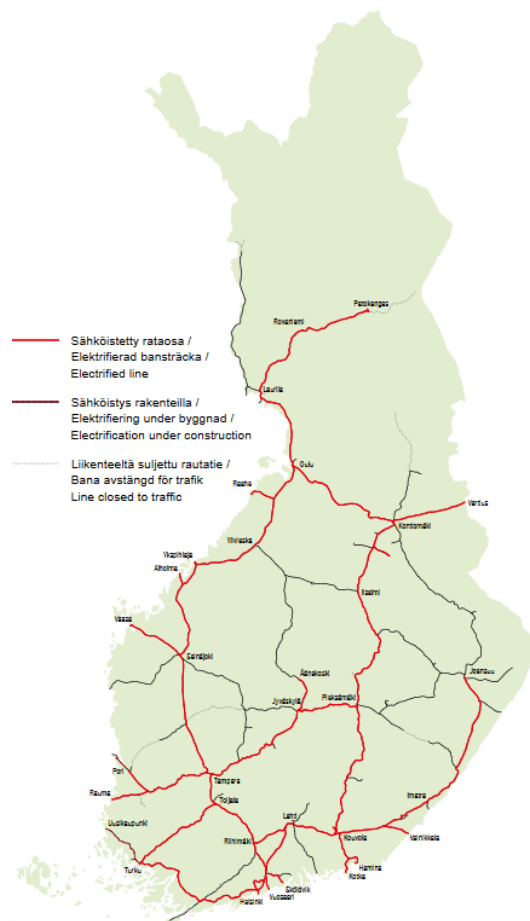


Kuvio 5. Johtoalue (Fingrid 2020a)

3.3 Käyttämättömät rautatiet

Suomen rataverkko oli vuonna 2018 kaikkiaan 5926 kilometriä. Rataverkkoa ylläpitää, kehittää ja kunnossapitää Väylävirasto. (Väylävirasto 2020a.)

Liikenteeltä suljettuja rautatieosuuksia on suunnitellun reitin varrella kolme kappaletta (Kuvio 6). Kohteet on yksilöity Väyläviraston Verkkoselostus 2020–2021-sivulla sijaintiraidenumeroilla. Ilmoitan kyseisen numeron käsiteltävän osuuden kohdalla. Pohjoisin suljettu rautatieosuus on Kemijärveltä Sallan ohi kulkeva raideosuus (525 ja 526), toinen kulkee Suomussalmen Pesio kylästä Taivalkoskelle (556) ja kolmas sijaitsee Joroisten kunnan Huutokoskelta Savonlinnaan (014) kulkevalla rataosuudella.



Kuvio 6. Valtion rataverkko 1.1.2018 (Liikennevirasto 2018)

Tarkastelen ratalakia niiden kohtien osalta, jotka ovat merkityksellisiä rakennettun, mutta lakkautetun rautatieosuuksien osalta.

Käyttämättömien rautateiden käyttäminen muuhun kuin rataverkon käyttämiseen vaatii ratatoimituksen pitämistä. Kunnossapitäjän eli Väyläviraston on haettava ratatoimitusta, kun rautatie on lakkautettu ja rautatiealueesta on päätetty luopua. (Ratalaki 110/2007 6:82.1 §.) Ratasuunnitelmassa selvitetään mihin tarkoitukseen lakkautettu rautatieosuus tulee. Laaditusta suunnitelmasta riippuen Väylävirasto voi tarvittaessa poistaa raideliikennettä varten rakennetut laitteet ja rakenteet kahden vuoden kuluessa lakkauttamispäätöksen voimaantulosta, ellei asiasta ole sovittu toisin. (Ratalaki 110/2007 6:81.1 §.)

Tutkittuani rataverkkoa totean, että suunnitellun reitin varrelle jäävän kolmen liikenteeltä suljetun rautatien kulkusuunnat eivät palvele uutta reittiä. Tästä johtuen en käytä suljettuja rataosuuksia reitin pohjana.

3.4 Tiet ja polut

Ulkoilulaki (606/1973) ei anna vastausta millaiselle tielle tai polulle ulkoilureitti voidaan perustaa. Ulkoilulain toisen luvun 16 § kertoo, että valtion maalle sekä perustellusta syystä myös yksityismaille voidaan perustaa retkeilyalue, josta päättää Valtioneuvosto. Retkeilyalueen käytöstä sovitaan järjestyssäännöissä. Säännöissä voi olla kieltoja tai rajoituksia kulkuneuvoilla liikkumisesta alueella.

Varsinkin kansallispuistojen ja muiden Metsähallituksen hoitamien retkeilykohteiden vilkkaimmilla reittiosuuksilla polkuja vahvistetaan soralla sekä kivituhkalla, jotta kulku saadaan tukevalle pohjalle. Kulkua on Metsähallituksen hoitamissa kohteissa erittäin harvoin ohjattu teille. (Rautiainen, P. 2020.)

4 UUDEN YHTENÄISEN REITIN VAIHEET

4.1 Yleistä reitin teosta

Edellä olevien selvitysten mukaan keskityn yhdistämään olemassa olevia reittejä polkujen, teiden ja sähkölinjojen kautta. Suomessa ovat vaellusreitit sijoittuvat enemmän Itä-Suomeen, joten suunniteltu reitti kulkee pitkälti kaukovaellusreitti E10 mukaisesti.

Reitit olen tehnyt Paikkatietoikkunalla, joka on valtakunnallinen paikkatietoportaali, johon eri alojen toimijat voivat toimittaa omia aineistojaan. Palvelussa pääsee katsomaan paikkatietoaineistoja ja -palveluja sekä tekemään muun muassa teemakarttoja ja paikkatietoanalyyssejä. (Maanmittauslaitos 2020b.)

Taustakartta CGI RK on saatu käyttöön CGI:n Navici-palvelun kautta. Taustakartta on väreiltään hillitty ja sopii näin hyvin reittien taustaksi. Ohjelmassa on toiminto, jolla pystyy piirtämään kartalle ja olen käyttänyt tätä toimintoa kuvaamaan niin valmiita reittejä kuin myös itse tehtyjä linjauksia. Sinisellä värillä kuvaan valmiita, olemassa olevia reittejä ja vihreällä värillä olen rakentanut reittipätkiä, joita tarvittaisi, jotta yhtenäinen reitti Suomen päästä päähän saataisi rakennettua.

Valmiiden reittien sijainnin viemisessä kartalle olen käyttänyt Metsähallituksen Retkikartta.fi-karttapalvelua. Karttapalvelussa on saatavilla Metsähallituksen sekä kuntien retkeilyreittejä (Mikkola 2020). Palvelu julkaisee kuntien ja virkistysalueyhdistyksien luontoliikuntapaikkoja Lipas-järjestelmän kautta (Jyväskylän yliopisto 2020). Sijainnin lisäksi, olen käyttänyt järjestelmästä reitin nimitietoa.

Kuvaan reittejä kuvankaappauksien avulla, joiden mittakaavat suurimmassa osassa ovat aika isoja, eikä kartoista saa yksityiskohtaisia tietoja. Matkaa vaellusreitille tuli noin 2451 kilometriä ja tämä määrä rajoittaa niiden yksityiskohtaisen kuvaamisen tähän opinnäytetyöhön. Paikkatietoikkuna-ohjelmassa on rajoitettu yli kahdeksan tason tulostamista tulosteeseen kerralla. Monet reitit olen niiden pituuden vuoksi tehnyt useammalla tasolla ja näin niiden tulostaminen

ohjelmasta karttatulosteena estyy. Toinen seikka, jonka vuoksi suosin reittien kuvaamista kuvankaappauksien avulla, on että näin voin saada erikokoisia karttoja työhön. Itä-länsisuuntaiset reitit, joita Suomen eteläpuolella ja itärajan alkuosassa pääosin on, on sivukoon rajoituksen vuoksi kuvattu lyhyemmissä pätkissä.

Reittien pituuksissa olen huomannut usein poikkeamaa kartalta mitattuna verrattuna reittikuvauksissa ilmoitettuun. Ilmoitan reittien pituudet valmiiden reittien osalta reittikuvauksien mukaan, jos tieto on löytynyt, ja itse tekemät reitit Paikatietoikkunasta saadun mitan mukaisesti. Mitat olen pyöristänyt lähimpään tasalukuun. Valmiiden reittien kuvauksista tuon työhöni lyhyet tiivistykset, omatekemiä reittejä kuvaan yksilöllisemmin.

4.2 Tulliniemen luontopolku

Reitti lähtee liikkeelle Hangon Tulliniemestä, jossa on Manner-Suomen eteläisin kärki. Tulliniemen luontopolku (Kuvio 7) on edestakaisin kuljettava reitti ja siitä puolet eli noin 3,4 kilometriä kuljetaan Suomen päästä päähän kulkevaa reittiä pitkin. Kaunis reitti sijaitsee Saaristomeren ja Suomenlahden merialueen välittömässä läheisyydessä ja kulkee luonnonsuojelualueella. (Hangon kaupunki 2020.)



Kuvio 7. Reitti lähtee Tulliniemen luontopolulta, joka on Manner-Suomen eteläisin pää (Paikkatietoikkuna 2020)

4.3 Tulliniemen luontopolku–Nuuksio

Tulliniemen luontopolulta Nuuksioon matkaa kertyy 128 kilometriä. Kuvaan reittiä kolmella kartalla. Tulliniemen luontopolulta lähdetään Pohjoista Pallontietä pohjoisen suuntaan ohi Veneenveistäjänkujan uimarannan, Kappeli- ja Hangonkylän sataman sekä Lillmärsänintien uimarannan. Reitti jatkuu teitä pitkin rannan ja Hankoniementien läheisyydessä Kofverhagin Kartanontielle (Kuvio 8), josta edelleen kuljetaan Vit- ja Mörksjönin ohi Hangontien kautta kohti Raaseporin keskustaa.



Kuvio 8. Tulliniemen luontopolku–Kofverhagin Kartanontie (Paikkatietoikkuna 2020)

Raaseporin jälkeen jatketaan Teollisuuskadun kautta nimettömille teille, jotka lähtevät Vanhalta Baggbyntieltä. Tiet kulkevat Hangontien ja rautatien vierellä. Ennen Svedjaträsketjärveä lähdetään kulkemaan sähkölinjaa pitkin aina Mustioon asti, tällä välillä tullaan Inkoon kunnan puolelle (Kuvio 9).



Kuvio 9. Kofverhagin Kartanontie–Mustio (Paikkatietoikkuna 2020)

Mustion kohdilta reitti jatkuu edelleen sähkölinjaa pitkin Siuntioon (Kuvio 10), lukuun ottamatta jokien ja järvien ohituksia, jotka tehdään teiden kautta. Sähkölinjalta jatketaan metsäteiden kautta Henriksdalin- ja Bergdalenteiden ohi Uimarannantielle, josta matka jatkuu Evtskogintietä 3 kilometriä, jolloin kuljetaan Kirkkonummen kunnassa. Stora Lonoks järven kohdalta lähdetään Lövuddintietä pitkin Kylmäläntielle, edelleen Heparintielle ja Tampajankannas nimistä tietä myöten ohi Särkijärven. Kuljetaan Kurkisto- ja Haapajärven välistä teitä pitkin Eerikinkartanon- ja Lapinkyläntielle, josta Tuulensuun- ja Soidentaantien kautta reitti johtaa Nuuksion kansallispuistoon.



Kuvio 10. Matka Mustiosta Nuksioon (Paikkatietoikkuna 2020)

4.4 Nuksio–Sipoonkorpi

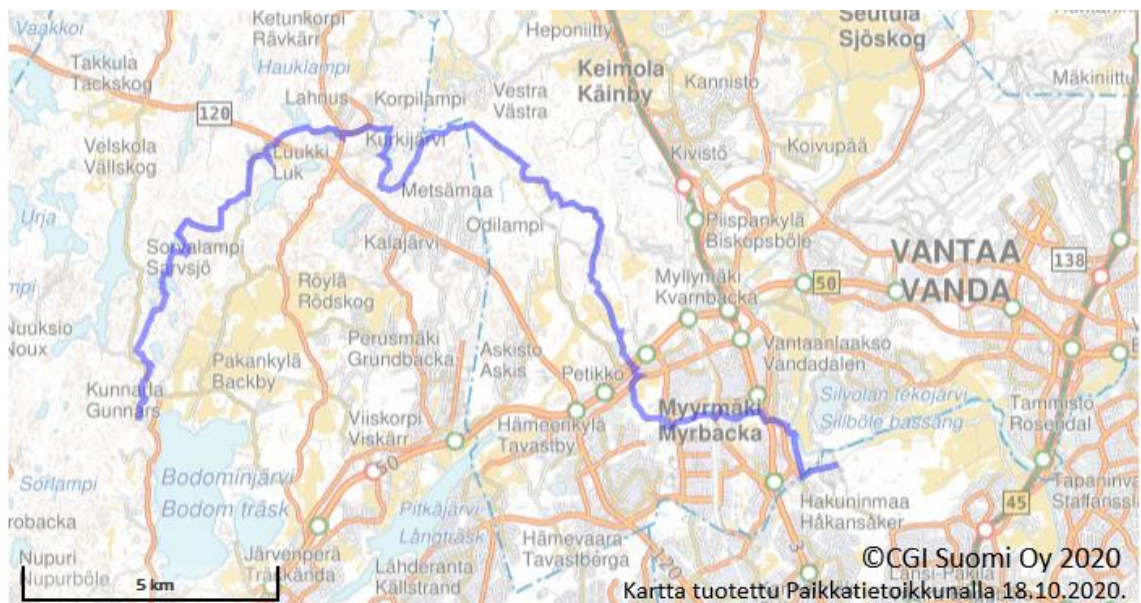
Kansallispuisto Nuksiosta toiseen kansallispuistoon, Sipoonkorpeen, kuljetaan valmiita reittejä pitkin 71 kilometriä ja vain 5 kilometriä on itse tehtyä reittiä. Matka on jaettu neljälle kartalle.

Veikkola–Siikajärvi-yhdysreitti lähtee Veikkolan opastustaululta ja kulkee Siikarannan opastustaululle. Tästä kuljetaan **Soidinkierroksen** koillisosan kautta **Siikajärvi–Korpinkierros-yhdysreitille**, josta päästään **Korpinkierrokselle**. Tätä seuraa **Haukankierroksen** osuus ja edelleen **Reitti 2000**, jossa tässä kohtaa kuljetaan ensimmäisen kerran. Reitti on tullut Espoon kunnan puolelle ja kulkee Solvallon urheiluopiston luo. Tästä lähdetään **Solvallon urheiluopiston kuntosrataa** pitkin **Pirttimäen ulkoilureittejä** myöten Pirttimäen ulkoilumajalle (Kuvio 11).



Kuvio 11. Reitti Nuuksiosta Pirttimäen ulkoilumajalle (Paikkatietoikkuna 2020)

Pirttimäen ulkoilumajalta siirrytään **Reitti 2000**:tta pitkin **Luukki–Kalajärvi–Juvanmalmi-ulkoilureitille** ja kuljetaan edelleen Reitti 2000:tta myöten Kuninkaantammentielle, joka on Helsingin puolella (Kuvio 12).



Kuvio 12. Pirttimäen ulkoilumaja–Kuninkaantammentie (Paikkatietoikkuna 2020)

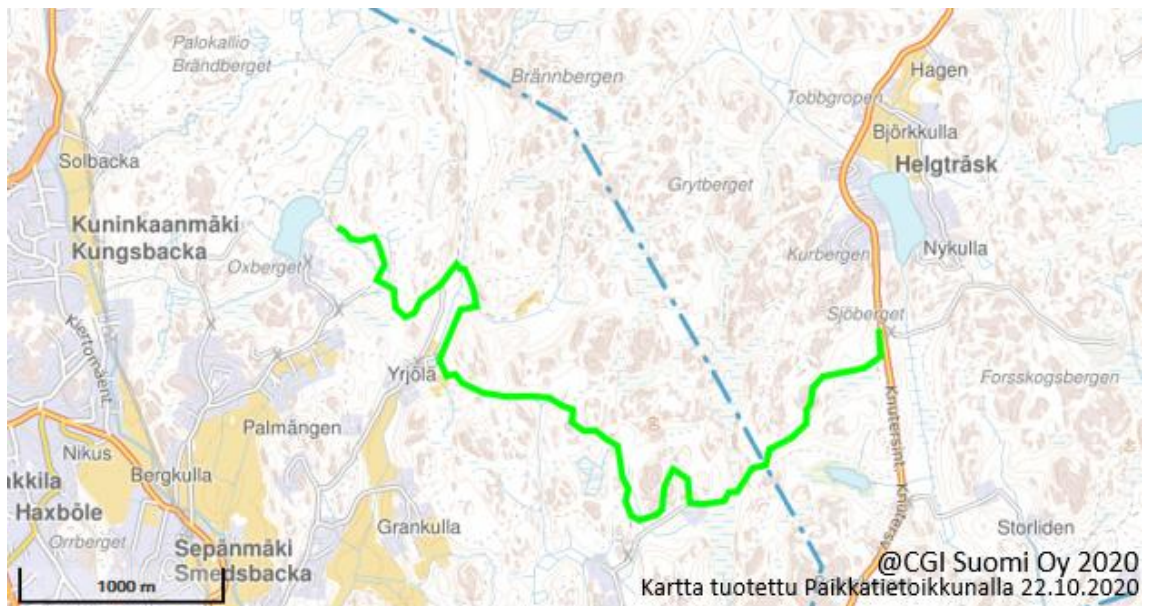
Kuljetaan **Kuninkaantammentien ulkoilureittiä** pitkin ja jatketaan Laamannintien kautta Haltiansillalle, josta lähtee **Seitsemän veljeksien vaellusreitti**. Reittiä kuljetaan Kortetien kohdalle, joka on Vantaalla. Matka jatkuu **Kuusijärvi–Viertola-retkeilyreitille**. Kuusijärven kohdalla reitti muuttuu **Kuusijärvi–**

Sipoonkorven kansallispuisto nimiseksi retkeilyreitiksi ja jatkuu Sipoonkorven kansallispuistossa **Palokallio–Bisajärvi-retkeilyreitinä** (Kuvio 13).



Kuvio 13. Kuninkaantammentie–Bisajärvi (Paikkatietoikkuna 2020)

Bisajärveltä Bakunkärr–Fiskträsk-reitille (Kuvio 14) matka kulkee kartalla näkyviä polkuja tai teitä pitkin. Sipoon Knutersintielle päättyvä reitti on pituudeltaan 5 kilometriä.



Kuvio 14. Reitti Bisajärveltä Bakunkärr–Fiskträsk-reitille (Paikkatietoikkuna 2020)

4.5 Bakunkärr–Fiskträsk-reitti

Sipoonkorven kansallispuistossa kulkeva Bakunkärr–Fiskträsk-retkeilyreittiä (Kuvio 14) kuljetaan 1,6 kilometriä. Reitti lähtee Knutersintieltä ja kulkee teitä ja polkuja pitkin kohti Fiskträskin järveä (Kuvio 15).



Kuvio 15. Bakunkärr–Fiskträsk-retkeilyreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.6 Sipoonkorpi–Salpapolku

Sipoonkorven kansallispuistosta Salpapolulle ei valmista reittiä ole. Reitin pituus on 185 kilometriä ja sitä kuvataan kolmella kartalla. Bakunkärr–Fiskträsk-retkeilyreitiltä matka jatkuu Byträsk järven ohi Ylämäen-, Hindsbyn- ja Massbyn-tien kautta sillalle, jota pitkin ylitetään Sipoonjoki. Söderkullantien kautta kuljetaan Mjödträskin läpi, joka on luonnonsuojelualue. Matka jatkuu eri tasoisia teitä pitkin Tarpollantien kautta Ritamäentielle, josta kuljetaan polkua pitkin Lil-längintielle. Mösskärrintieltä kulku käy Öljytielle, josta reitti lähtee kulkemaan sähkölinjaa pitkin Ali-Vekkostielle asti.

Ylitetään Mustijoki Kuninkaantien kautta ja lähdetään Hannusaksentielle ja edelleen sähkölinjalle kulkemaan. Porvoon Metsäkylässä reitti menee Leppäsuon-Kesäniityn-, Pikkujoen tien kautta Mäntsäläntien yli ja jatkaa Häggstadin-, Virtaalan- ja Suomenkyläntien kautta Grottabackantielle, josta kulku siirtyy sähkö-

linjalle. Munkkalan kohdalla ylitämme Ilolanjoen Sannaistentien kautta ja palaamme sähkölinjalle. Loviisan Vanhankylän kohdalla kierrämme Pernävikenin teiden kautta ja kulku palaa sähkölinjalle, kunnes Naismusantieltä kuljetaan Pietarin- ja Kivikumuntielle. Tavastantien, Montonkujan, Pietarin- ja Marinkyläntien kautta kuljetaan Tesjoen ohi ja palataan sähkölinjalle. Markkinamäen kohdalla ohitetaan Ahvenkoskenlahden vesialue Markkinamäen- ja Pietarintien kautta (Kuvio 16).



Kuvio 16. Bakunkärr–Fiskträsk-retkeilyreitiltä Pyhtään Vanha Viipurintielle (Paikkatietoikkuna 2020)

Vanha Viipurintieltä reitti jatkuu sähkölinjaa pitkin, kunnes Kymijoki ylitetään Pappilan-, Pyhtään- ja Harjuntien sekä Lorenzinkujan kautta ja jatketaan edelleen sähkölinjaa pitkin aina Länsikylänjärvelle asti, josta tehdään pieni poikkeama ampumaradan kierron vuoksi Järventielle. Matka jatkuu sähkölinjaa pitkin Suolinnantielle, josta jatketaan tietä pitkin Kotkan kunnan puolelle. Mustajärventieltä Pernoontielle ja Koivukoski ylitetään ja päästään Joki- ja Kanavanpolkua myöten Karpalonpolulle, Parikantielle ja Ahonkujalle. Matka jatkuu Kymin- ja Karhulantieltä Insuliitintielle ja edelleen sähkölinjalle kulkemaan. Tavastilassa kuljetaan Kievarintien kautta ja jatketaan sähkölinjaa Haminan kunnan puolelle. Pasinmäentien kautta alitetaan Valtatie 7 ja kuljetaan Helsingintien reunassa kulkevaa kävelykatua pitkin Venekadun risteykseen (Kuvio 17).



Kuvio 17. Vanha Viipurintieltä Haminan Venekadulle (Paikkatietoikkuna 2020)

Haminan keskustan tuntumassa reitti kulkee Varvinkadulta Merikadulle ja edelleen Tervasaaren- ja Bruuninkadulta Lepikontielle, Meri-, Sibelius- ja Siltakadulle ja kuljetaan Pappilansaarten läpi Kartanontielle, joka johtaa reitin Ristinieheen. Hylksalmen-, Kartanon- ja Suomalaisentien kautta lähdetään kulkemaan Vilknientietä pitkin. Uimaranta Pitkäthiekat kautta mennään Rakilaan, josta eri tasoisia teitä pitkin käydään Rajavuorella ja kuljetaan Mäntlahteen. Simonmäentieltä kulku käy Museotien kautta Itärannantielle, jossa kunta vaihtuu Virolahdeksi. Sydänkylän- ja Uno Kalmin tietä pitkin tullaan Klamilaan. Matka jatkuu edelleen Järvenkylään ja Museotietä pitkin Koulutilantielle (Kuvio 18).



Kuvio 18. Haminan Venekadulta Salpapolulle (Paikkatietoikkuna 2020)

4.7 Salpapolku

Salpapolku (Kuvio 19) kulkee Salpalinjaa mukaillen 50 kilometrin matkan Kaakkois-Suomen Virolahdelta Miehikkälän kunnan Syväälle Valkjärvelle (Salpakeskus 2020). Tästä reitti jatkuu Lappeenrannan Ihakselan suuntaan Retkikarttaohjelman mukaan **Salpapolku Hostikan osuus** -nimisenä ja tätä pohjaa käytetään reitillä Särkilammen kohdalle saakka.

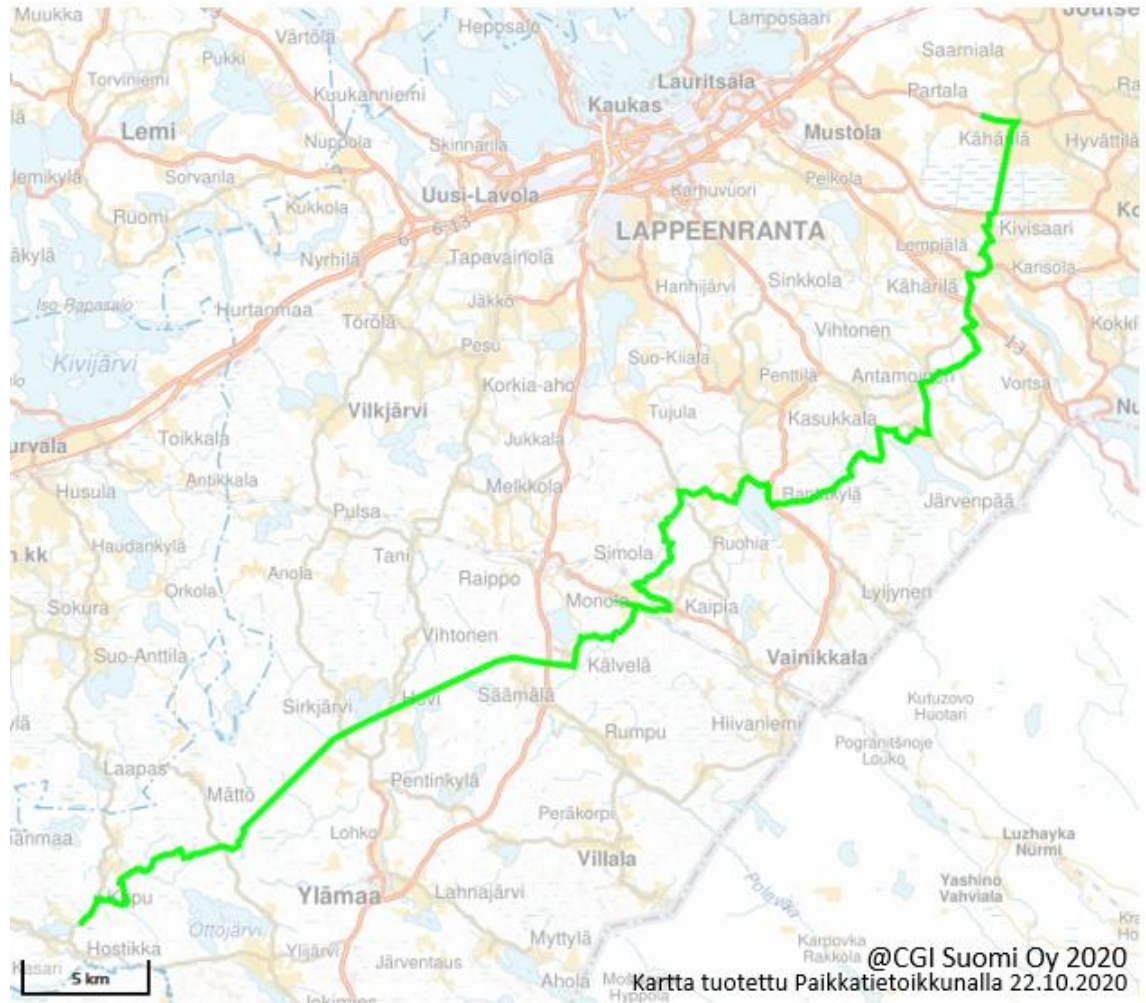


Kuvio 19. Salpapolku (Paikkatietoikkuna 2020)

4.8 Salpapolku–Tujula

Kirpuntieltä lähdetään Mäkilammen suuntaan ja kuljetaan nimettömiä teitä ja polkuja pitkin halki Häähkäsen- ja Sydänmaankankaiden ohi Mätöntielle. Korpivuoren viereltä kuljetaan Tielisentietä pitkin ja jatketaan kulkua sähkölinjaa myöten. Kälvelän kohdalla reitti jatkuu Kälvelän- ja Kuussillantien kautta Rikkiläntielle ja sieltä edelleen Puraskorventielle. Tie jatkuu metsäautotienä Rantasenojan ohi Naistenmäelle, josta kuljetaan Kemppiläntietä Väkkärään. Täältä kulku jatkuu Haapajärven lintutorninkautta takaisin Kemppiläntielle. Vainikkalan tieltä mennään Kettuvuoren suuntaan ja jatketaan Jouslahdentien kautta Rapartiläntielle ja kohti Kipunalahden uimarantaa.

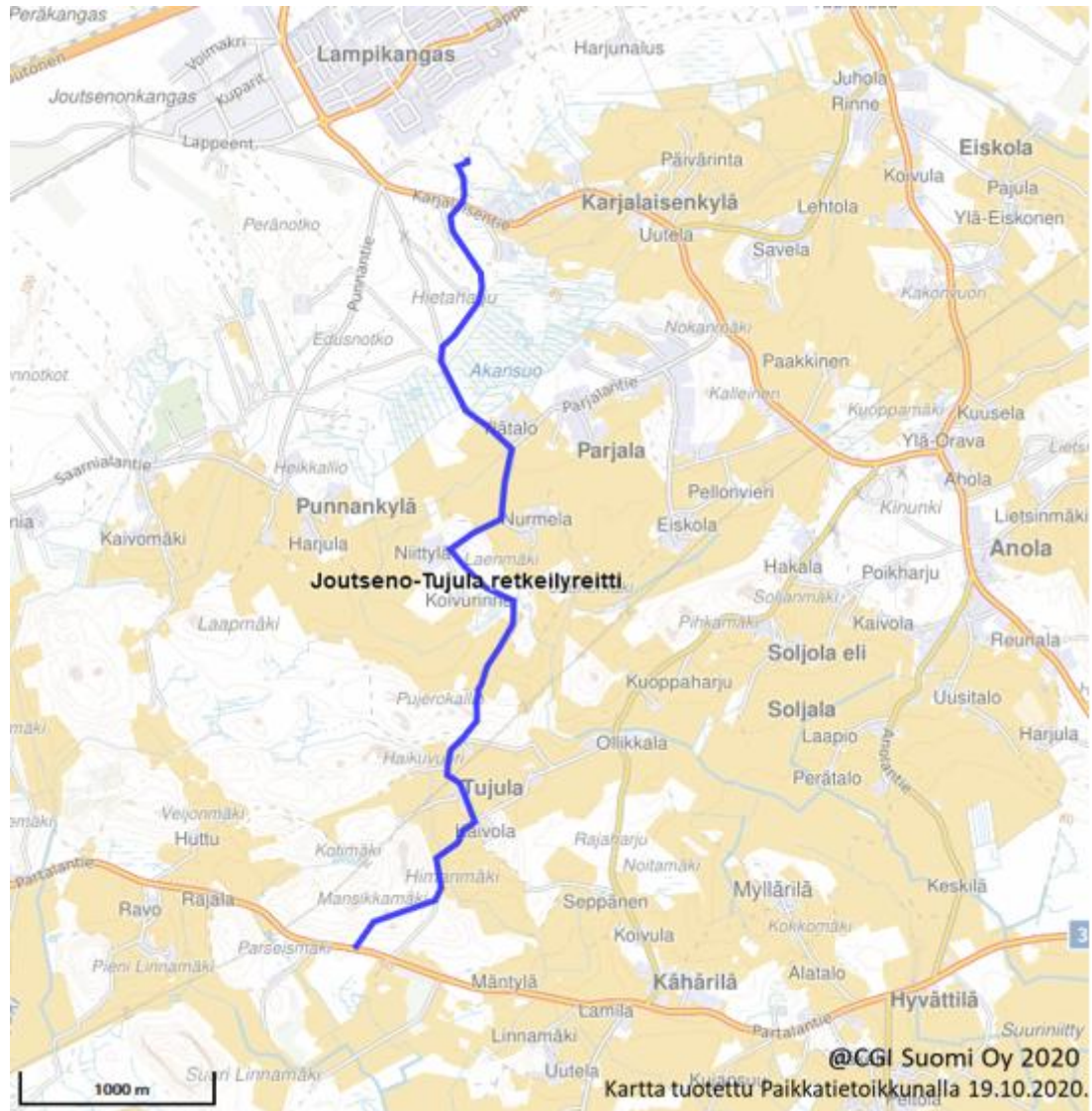
Rapattilantieltä lähdetään pohjoisen suuntaan kohti Haikaranmäkeä. Juvakkalantieltä kuljetaan Alhonvuoren suuntaan ohi Ruskeamäen. Laihalantieltä Metsäkansolantielle ja edelleen Kaarnantielle, josta ylitetään Saimaan kanava. Lähdetään kulkemaan Kanavanraittia ja edelleen Kotasaarentietä ohi Konnun-
suon kohti Partalantietä (Kuvio 20). Reitti on pituudeltaan 71 kilometriä.



Kuvio 20. Reitti Salpapolulta Joutseno–Tujula-retkeilyreitille (Paikkatietoikkuna 2020)

4.9 Joutseno–Tujula-retkeilyreitti

Tujulantieltä jatketaan Tujulankujan kautta Nyrkköläntielle. Hietaharjun kohdalla kuljetaan metsätietä pitkin ohi Karjalaisentien Kopsanotkoon (Kuvio 21). Retkeilyreitien pituus on 5 kilometriä.

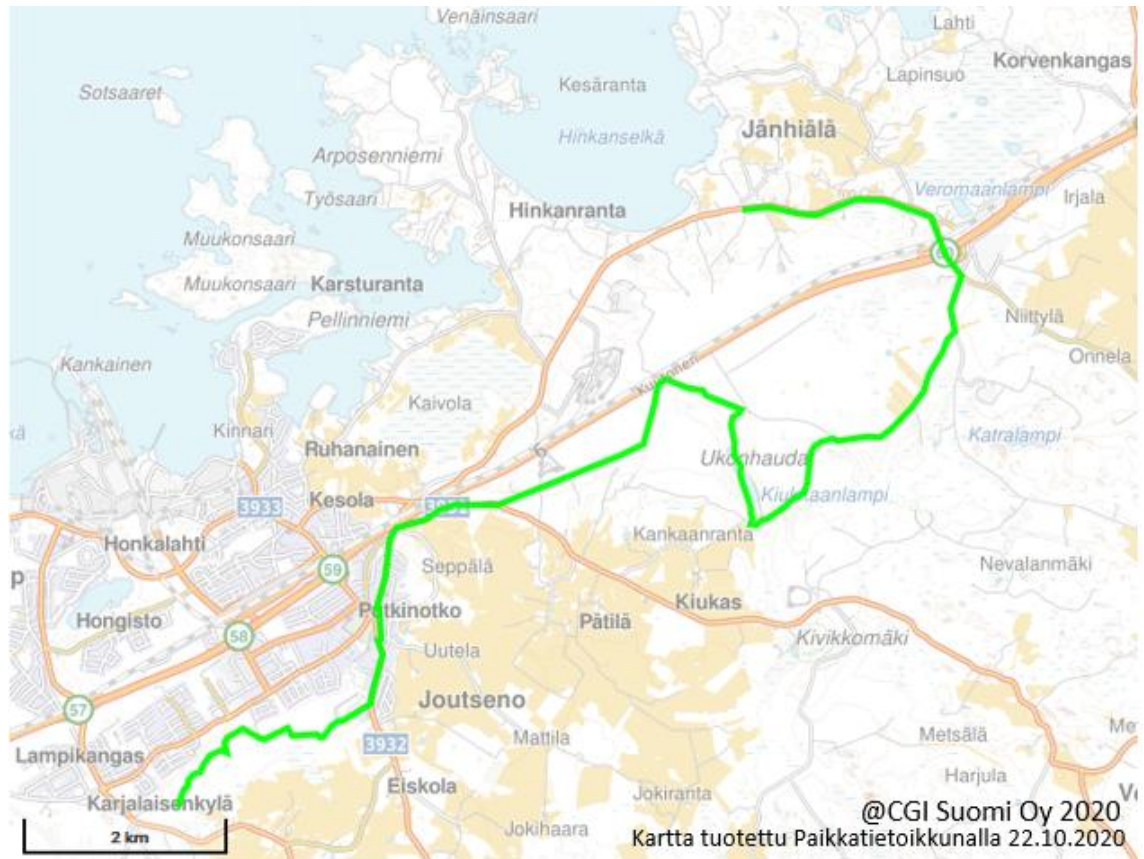


Kuvio 21. Joutseno–Tujula-retkeilyreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.10 Joutseno–Tujula-retkeilyreitti–Hinkanranta

Joutseno–Tujula-retkeilyreitiltä Hinkanrantaan (Kuvio 22) ei ole kokonaan yhtenäistä reittiä. Välillä kulkee kaksi reittiä, joiden osia käytän reitin kulussa.

Kopsanotkosta kuljetaan Ravikankaan läpi Ravitien kautta Pentiläntielle, josta **Joutsenon keskusta–Myllymäki E10-reitti** lähtee. Tässä kohtaa kulku tapahtuu oletettavasti ensi kertaa E10-reitin osaa pitkin. Reitti kulkee Vesikkolan- ja Viikkumäentien kautta Kiukkaanlammelle, josta siirrytään kulkemaan **Myllymäki–Katrampi-kierroksen** kautta Selkätielle. Aholantien kautta alitetaan Valta-tie 6 ja päästään Rantatien kautta Hinkanrantaan. Matkaa kertyy 16 kilometriä.



Kuvio 22. Joutseno–Tujula-retkeilyreitiltä Hinkanrantaan (Paikkatietoikkuna 2020)

4.11 Hinkanranta–Imatran kylpylä E10

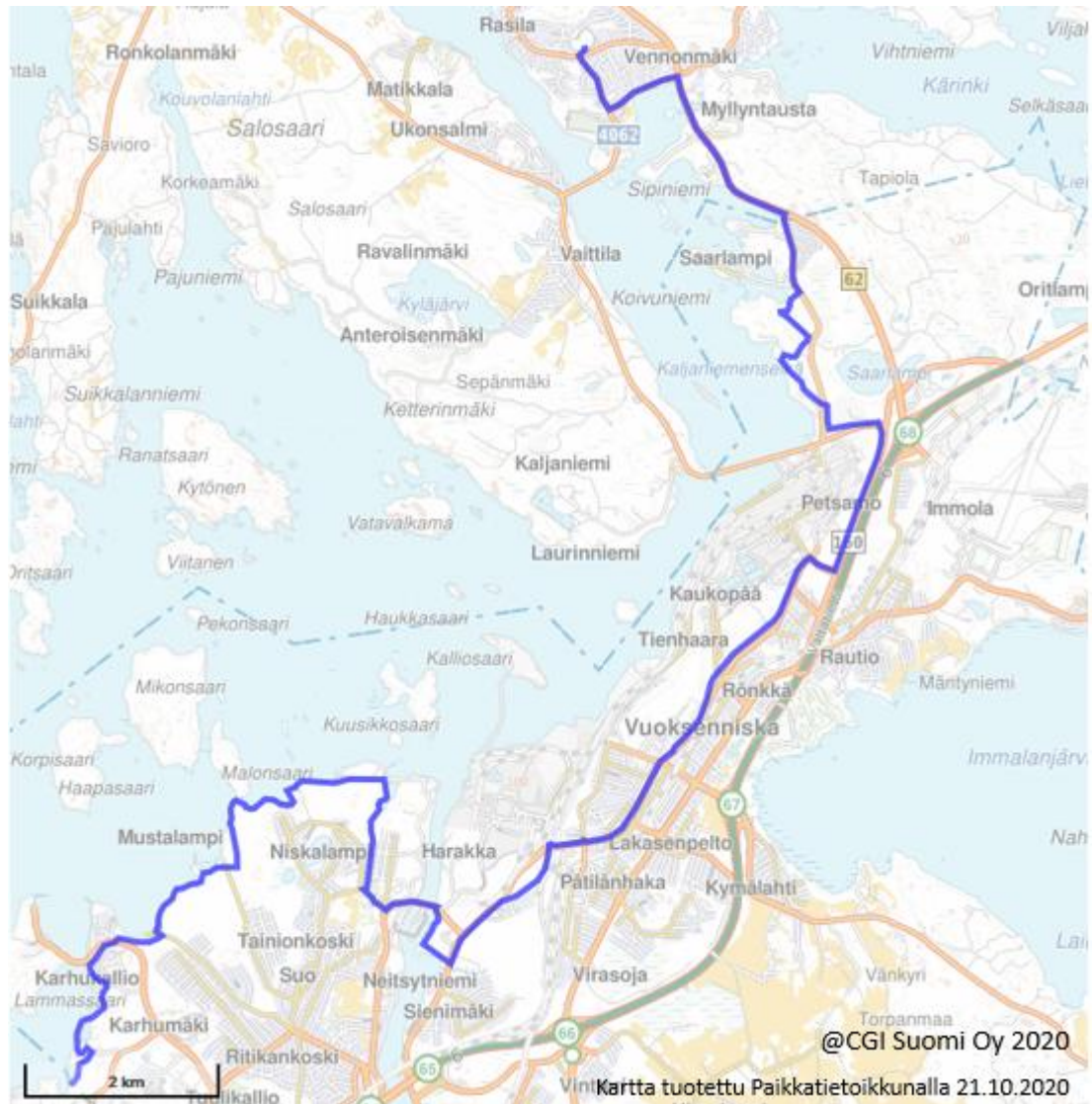
Reitti kulkee Hinkanrannasta teitä pitkin Lapinsuolle, josta matka jatkuu Pellisenrannantietä Varastotielle ja Talvirantaan. Täältä jatketaan erilaisia polkuja pitkin Kurjenlehteen (Kuvio 23). Reitin pituus on 15 kilometriä.



Kuvio 23. Hinkkanranta–Imatran kylpylä E10 (Paikkatietoikkuna 2020)

4.12 Imatra–Ruokolahti-reitti E10

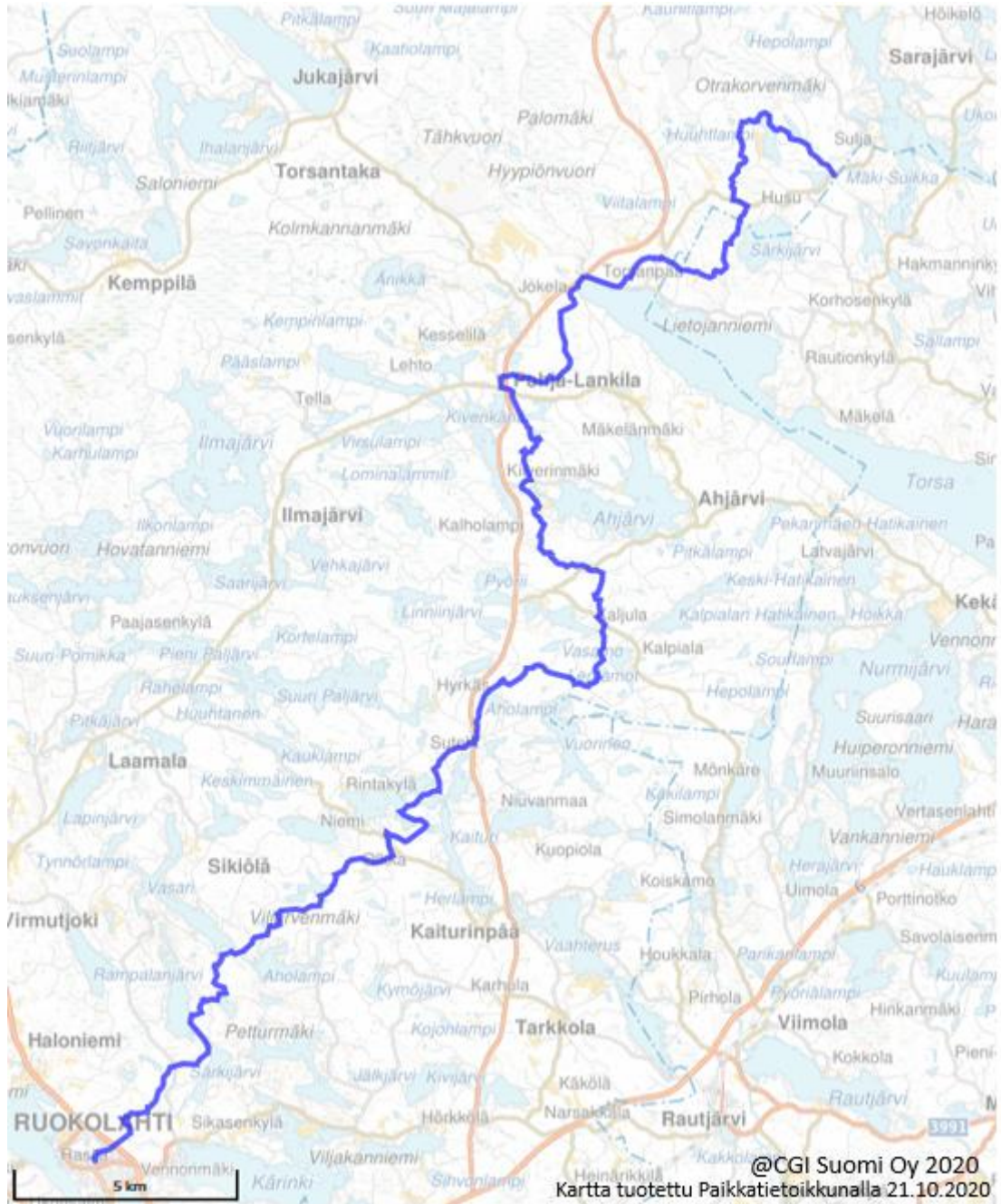
Reitti koostuu Retkikarttapalvelun reiteistä Retkeilyreitti Hinkkanranta–Imatran kylpylä E10 (Imatran osuus), Imatra–Ruokolahti-reitti E10 ja **E10 Imatra–Ruokolahti-yhteysreitti**. Reitti lähtee Kurjenlahdesta Imatralta ja kulkee rantoja pitkin tai niiden läheisyydessä Lippilahti järvelle, josta matkataan Tainiokorkentien kautta Vuoksen yli ja jatketaan Neitsytniemenkujan kautta Vuoksenniskantien kävelykadulle. Tie vaihtuu Ruokolahdentieksi ja edelleen Karjalantieksi ja reitti kulkee kohti Saarlammen kaupunginosaa. Lähdetään kulkemaan Savontietä, jolloin kunnaksi vaihtuu Ruokolahti. Puumalantieltä mennään Pappilanlahdentielle ja Rasilantieltä urheilukentälle. Reitti on 24 kilometriä pitkä.



Kuvio 24. Imatran kylpylästä Ruokolahteen ulottuva E10-reitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.13 Rajojen reitti Ruokolahti E10

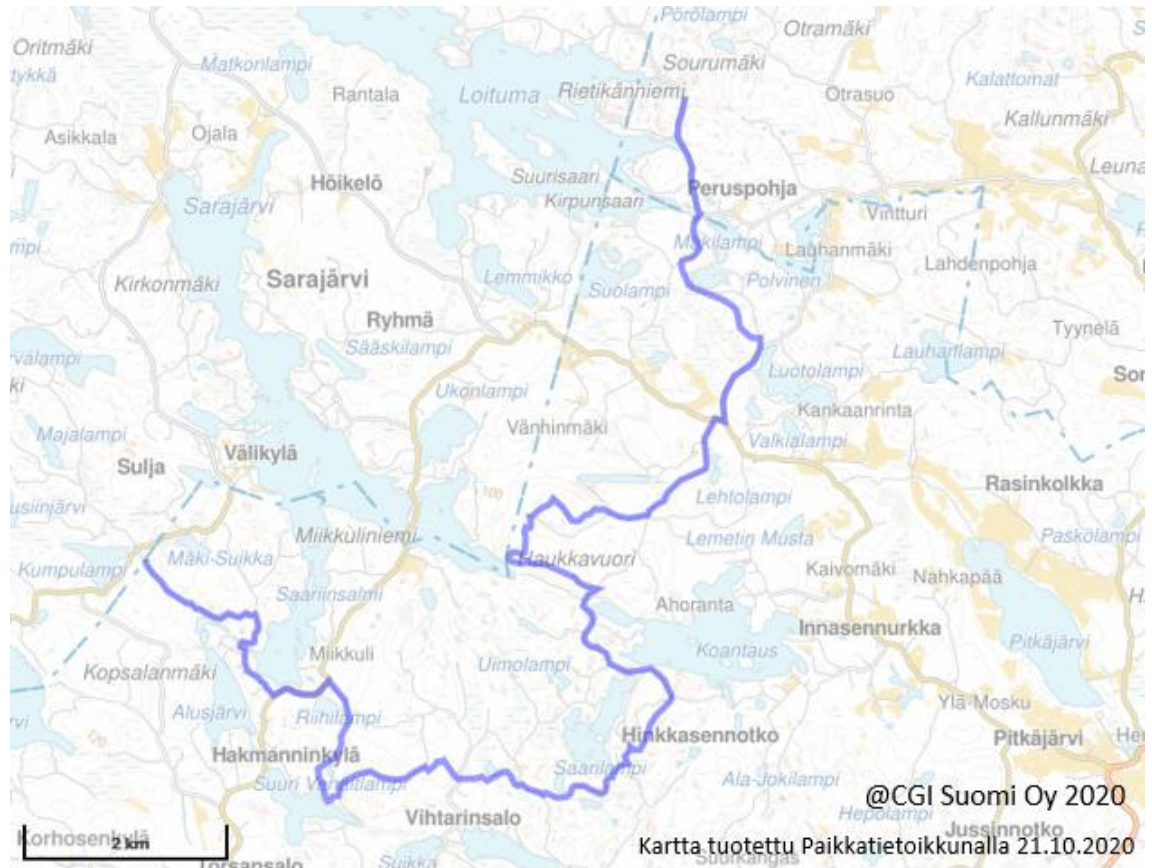
Ruokolahden keskustasta lähtevä reitti kulkee 48 kilometrin matkan Husuun Rautjärven kunnan rajalle. Reitti kulkee usean järven kautta ja joissain näissä paikoissa on laavuja. Matkalle jää muun muassa seuraavia järviä Metsälampi, Kellerlampi, Suuri Viljärvi, Kaituri, Kaakkolampi ja Nousiinjärvi (Kuvio 25).



Kuvio 25. Ruokolahden keskustasta Husuun, Rautjärven kunnan rajalle johtava reitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.14 Rautjärven retkeilyreitti E10

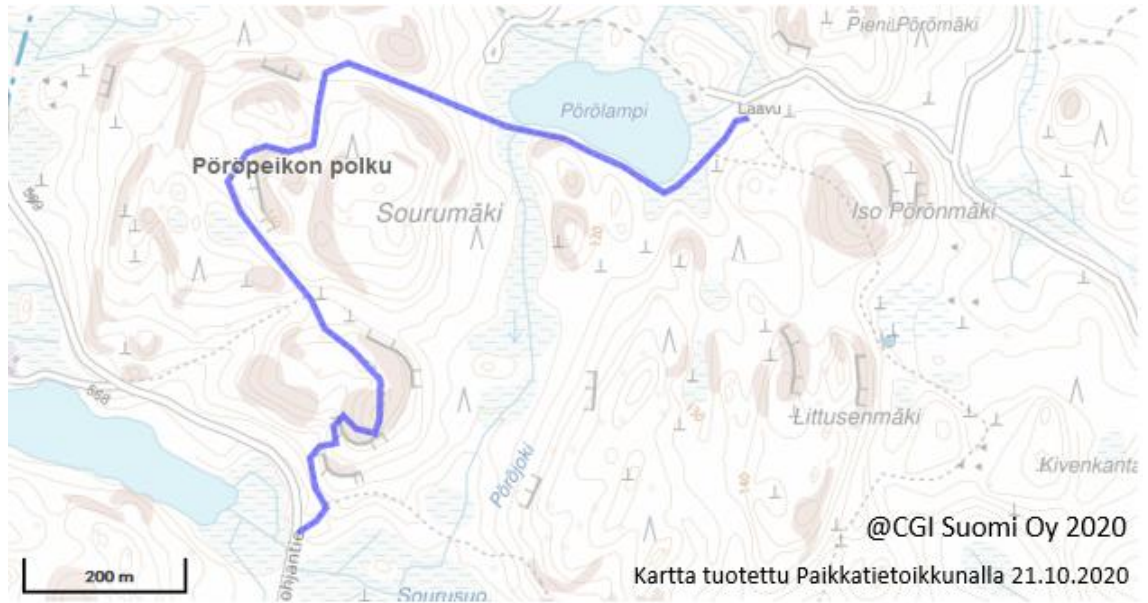
Reittiosuus kulkee Rautjärven kunnan alueella 19 kilometrin matkan. Reitti kiertää Suuri Venäitlammen ja Saarilammen kautta Haukkavuorelle ja sieltä Mäkilammenvuoren kautta Pöropeikon polun lähtöpisteeseen.



Kuvio 26. Rautjärven retkeilyreitti E10 (Paikkatietoikkuna 2020)

4.15 Pöröpeikon polku

Pöröpeikon polku (Kuvio 27) on rengasreitti, jota kuljetaan noin puolet sen koko osuudesta eli 1,5 kilometriä. Reitti kulkee vaativassa, mäkisessä maastossa ja nousee välillä kallion laelle. (Parikkalan kunta 2020.)



Kuvio 27. Pöropeikon polku Parikkalassa (Paikkatietoikkuna 2020)

4.16 Rajojen reitti E10

Rajojen reitti E10 kulkee Pörolammelta Suuri-Varpasen rannalle, josta matka jatkuu kohti Oronmyllyä, jonne reitti päättyy. Matkaa kertyy 16 kilometriä.



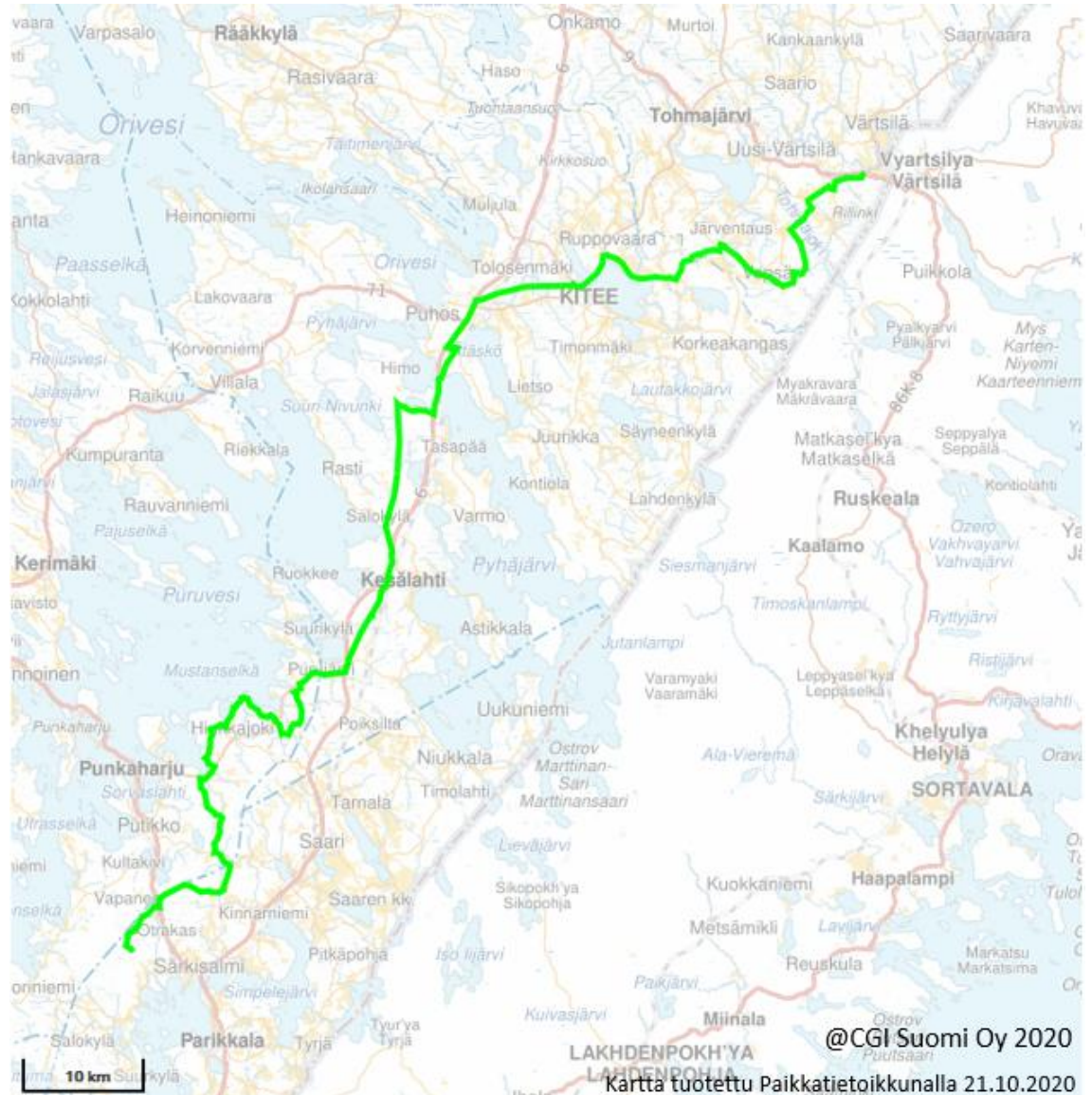
Kuvio 28. Rajojen reitti E10 (Paikkatietoikkuna 2020)

4.17 Rajojen reitti E10–Petkeljärvi

Rajojen reitistä Petkeljärvelle ei ole yhtenäistä reittiä. Reitti on kaikkiaan 217 kilometriä pitkä. Kuvaan sitä kahdessa osassa. Reitti lähtee Oronmyllyntietä pitkin Rajasuontielle, edelleen matkaa jatketaan Palanteentietä pitkin Paljakanvuorentielle. Kirjavalantien kautta kuljetaan Kattila-ahon- ja Kesälahdentielle. Käännyttään Vanhanpaikantielle, Kangasahontielle ja edelleen Ryngäntielle, josta lähdetään kulkemaan polkuja pitkin, kunnes tullaan Tiusasentielle. Naaralahdentie vie Kesälahdentielle, josta poiketaan metsätielle kohti Ruokokangasta. Kuljetaan Lammasvaarantietä Karhukummunsuon reunaa kohti. Kuivaharjun kohdalta kulku jatkuu polkua pitkin Ylipalon- ja Kesälahdentielle. Kesälahdentie

muuttuu Punkaharjuntieksi ja matkaa jatketaan puolen kilometrin verran Lappeenrannantietä pitkin, josta Koiralammen kohdalta lähdetään kulkemaan sähkölinjalle.

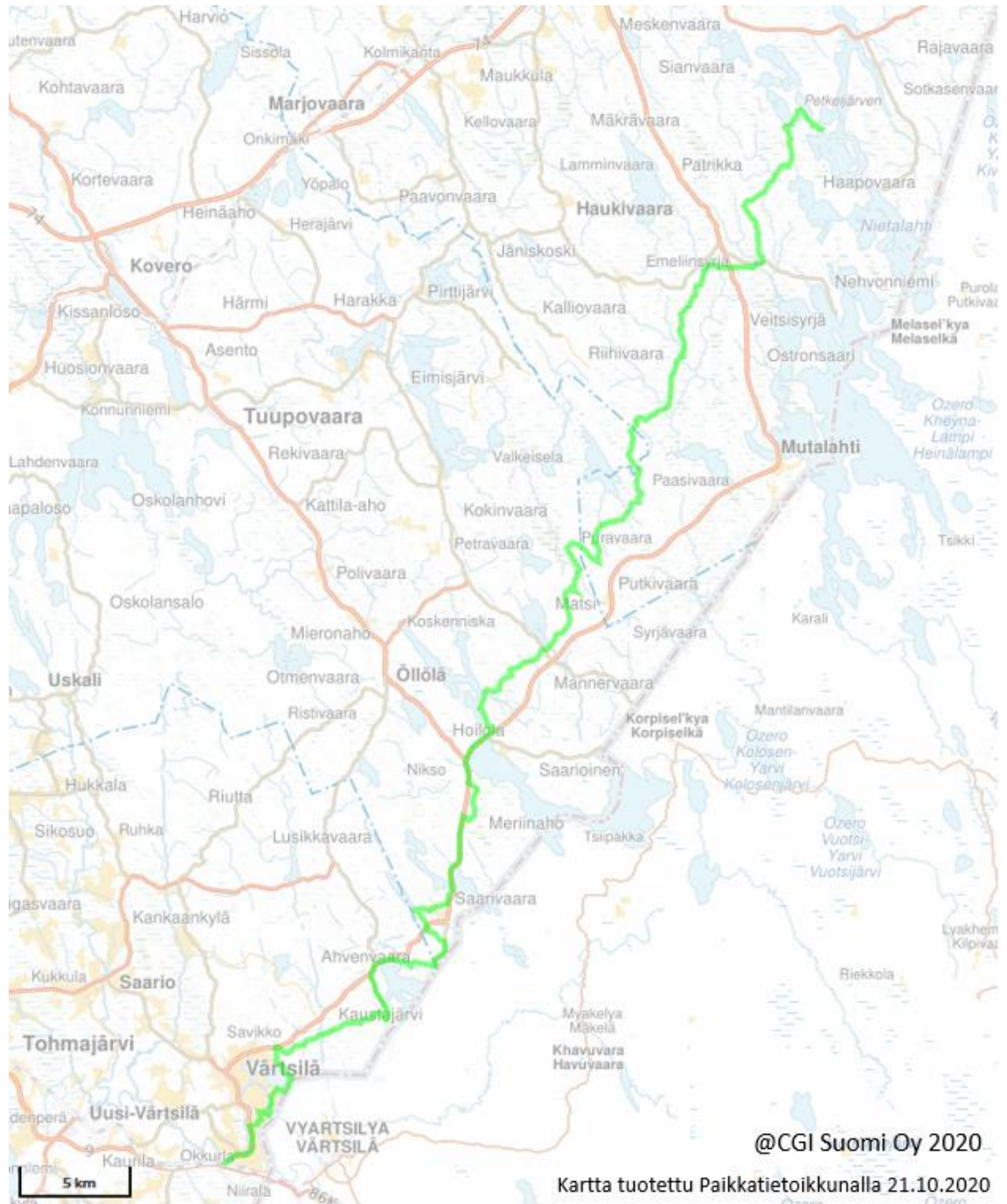
Kiteen Valkiajärven kohdalta tullaan Telikkalahdentielle ja kuljetaan Joensuuntietä pitkin Syrjäsalmen yli. Reitti jatkuu Joensuuntien itäpuolella olevia tietä ja polkuja pitkin, kunnes palataan Joensuuntielle. Suopirtin kohdalta kulku jatkuu sähkölinjaa myöten Kiteentielle. Jatketaan Tohmajärventien kautta Kunonniemen- ja Potoskavaantielle sekä edelleen Timolantielle. Tullaan Tohmajärven kunnan puolelle Kummuntielle ja jatketaan Vepsäntietä metsästysmajan ohi Valkealammentielle. Perä-Muskontieltä lähdetään kulkemaan sähkölinjalle kohti Rutjanlampea. Lammelta Santamäentietä sähkölinjalle ja Rajantielle (Kuvio 29).



Kuvio 29. Rajojen reitti E10:ltä Tohmajärven Rajantielle (Paikkatietoikkuna 2020)

Tohmajärven Rajantieltä reitti jatkuu (Kuvio 30) Värtsiläntietä Räkynvaaraan ja Hiidenvaarantien kautta Sääperintielle, josta kulku etenee metsäautoteitä ja polkuja pitkin Mökkivaarantielle. Hoilolantieltä Halkolahdentielle ja edelleen Kuonkkaulantielle, joka on Joensuun puolella. Myllärintien kautta lähdetään kulkemaan sähkölinjaa pitkin ja saavutaan takaisin Hoilolantielle, josta Lähteenmäen kohdalta kuljetaan Sammalsuon viera Meriinahontielle ja edelleen Hoilolantielle. Onnenvirran ylityksen jälkeen reitti jatkuu Sonkajärventielle ja metsäteille, jotka vievät Valassuntien kautta Matsintielle. Ohitetaan Murtosuo ja Portinkangas. Puravaarantien kautta kuljetaan metsäautoteitä pitkin ohi Puralammen Paarivaarantielle. Metsäautotiet ja polut kulkevat Hoilonsuon, Sorron- ja

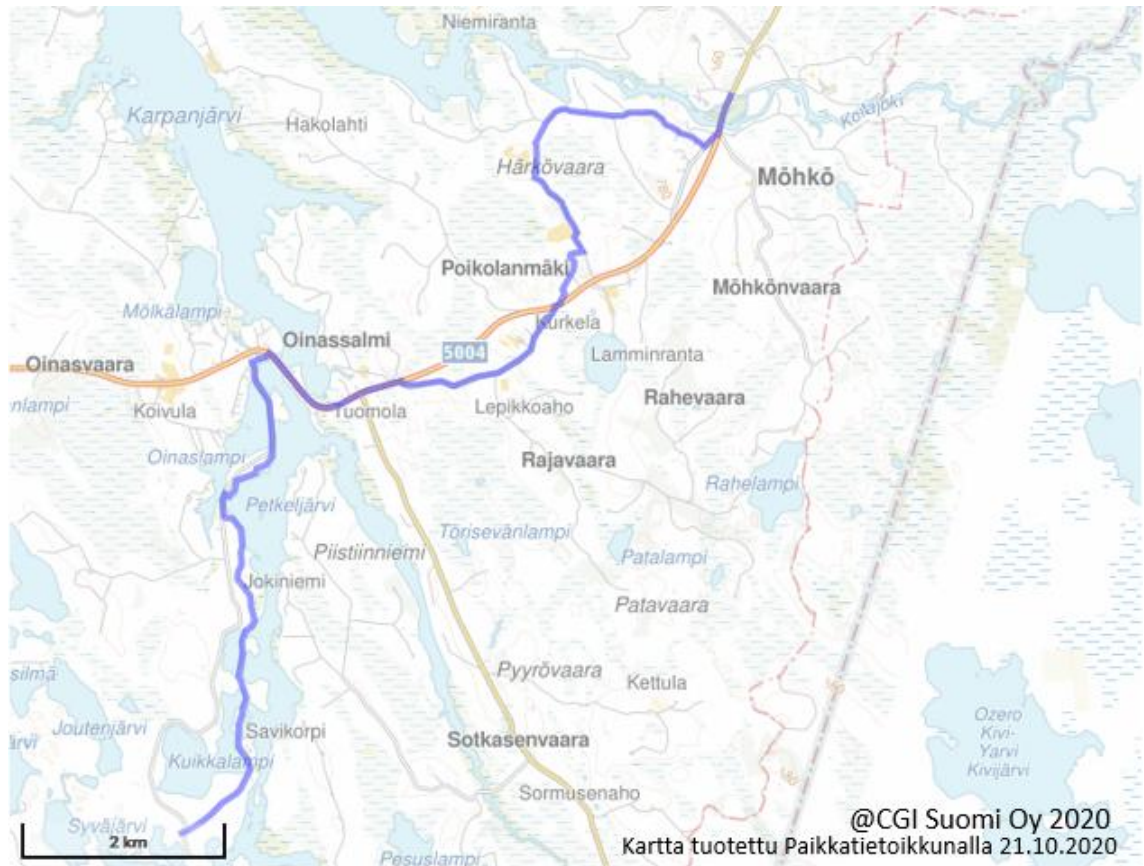
Hanhokankaan läpi Läävästöntielle. Säynelammintien kautta kuljetaan polkuja pitkin Petraniemeen Kokkolahden rannalle, josta tullaan Petkeljärven kansallispuistoon ja Petkeljävi–Möhkö-reitin alkuun.



Kuvio 30. Rajantieltä Tohmajärveltä Petkeljärven kansallispuistoon vievä reitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.18 Petkeljärvi–Möhkö-reitti

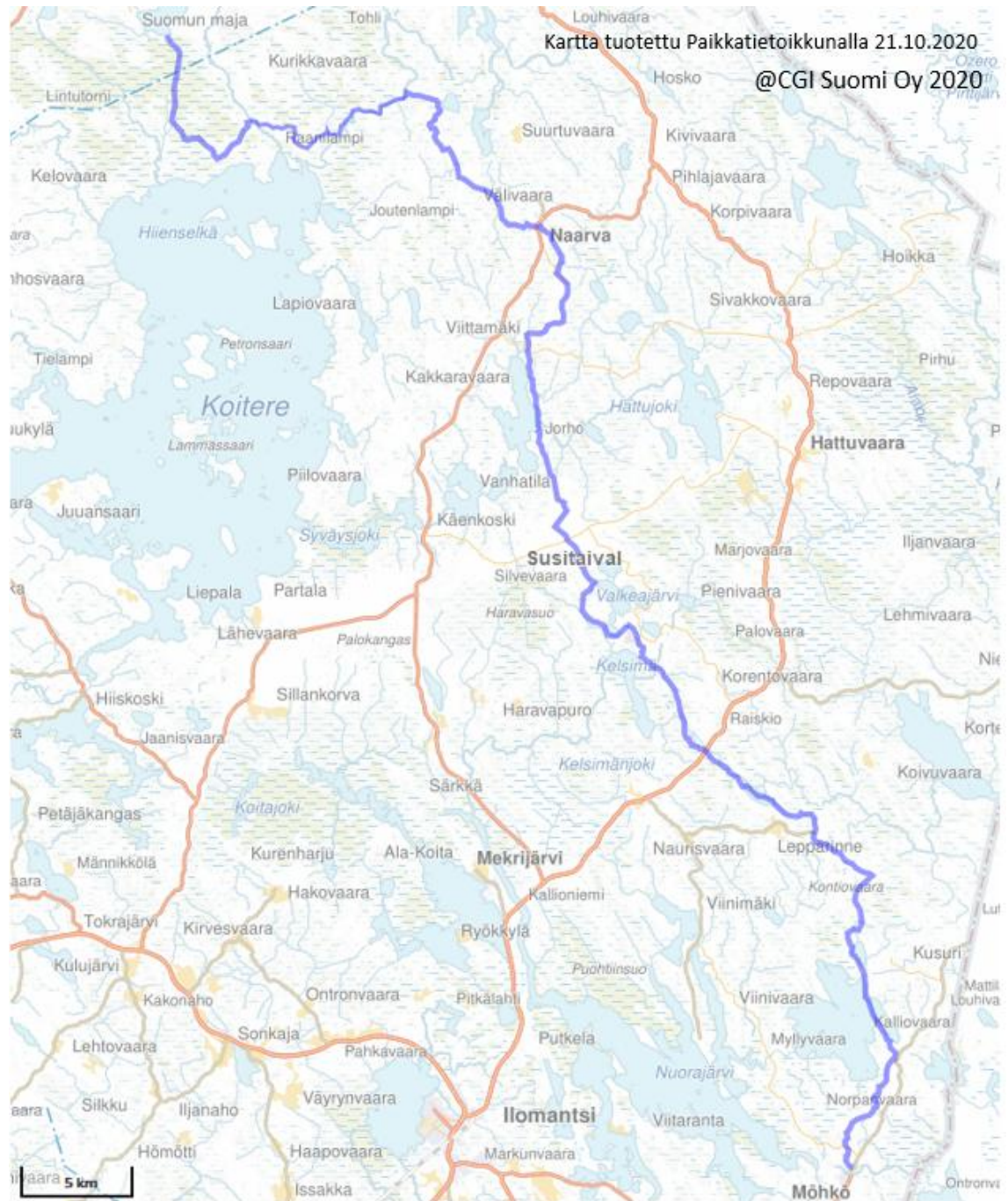
Reitti (Kuvio 31) kulkee Retkikarttapalvelussa myös nimellä Rajanpolku Petkeljärvi–Möhkö. Reitti on pituudeltaan 12 kilometriä ja yhdistää reitit Taitajan taival ja Susitaival. Reitti kulkee hiekkateitä ja polkuja myöten ja on helppokulkuinen. (Möhkö 2019.)



Kuvio 31. Petkeljärvi–Möhkö-reitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.19 Susitaival

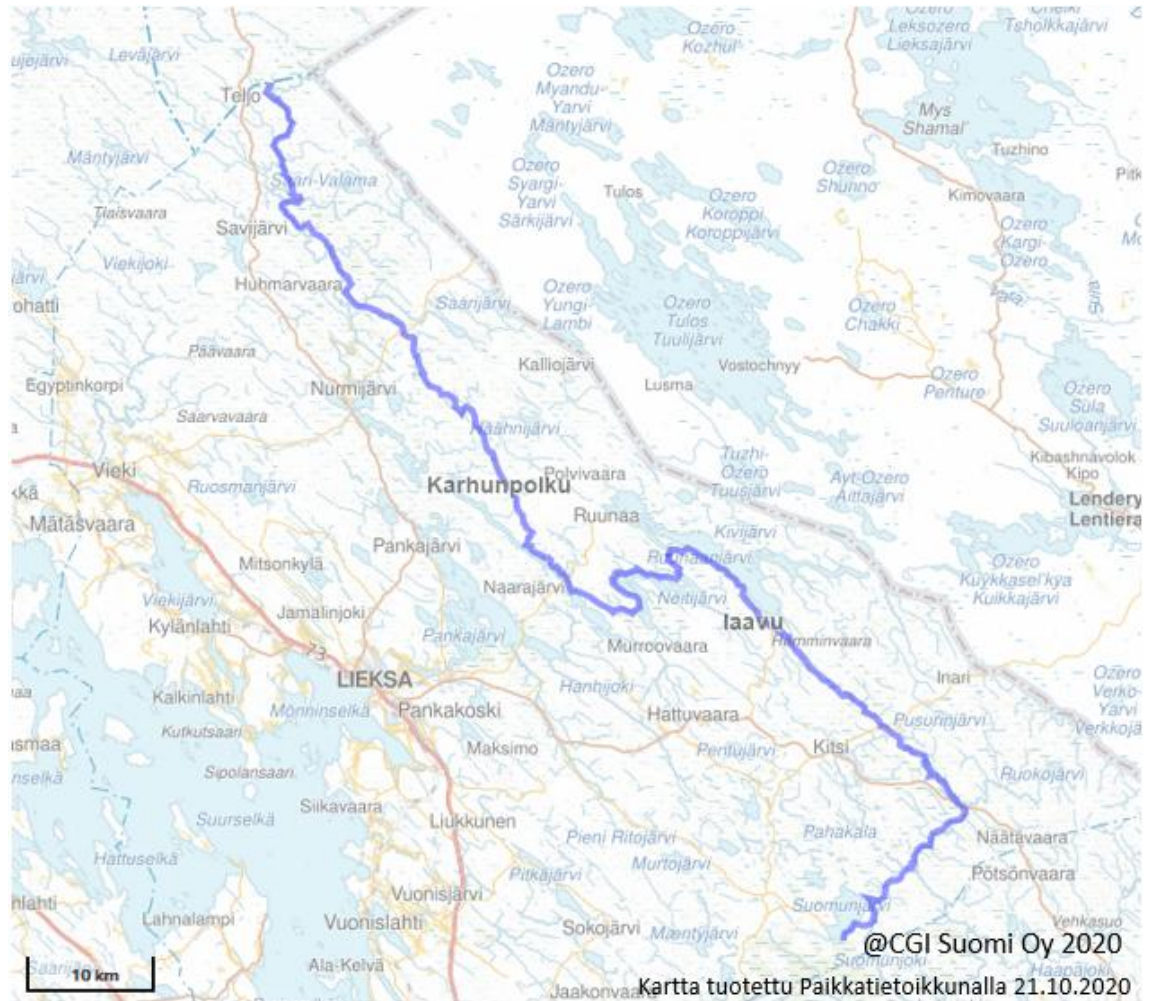
Reitti lähtee liikkeelle Ilomantsin Möhköstä. Reitti kulkee osittain auto- ja metsäautoteitä, soita, siltoja ja pitkospuita pitkin. Matkan varrella on 5 laavua, 3 autiotupaa, tulipaikkoja, lähde ja kaivo. Reitti päättyy Patvinsuolle ja on pituudeltaan 97 kilometriä (Kuvio 32). (Pohjois-Karjalan vaellusreittioapas 2020a.)



Kuvio 32. Susitaipaleen vaellusreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.20 Karhunpolku

Karhunpolku (Kuvio 33) lähtee siitä mihin Susitaival loppuu eli Patvinsuolta. Reitin varrella on laavuja, autiotupia, pitkospuita ja siltoja. Pituutta reitillä on 133 kilometriä ja päättyy Teljon levähdysalueelle Sotkamoon (Pohjois-Karjalan vaellusreittiopas 2020b).



Kuvio 33. Karhunpolun vaellusreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

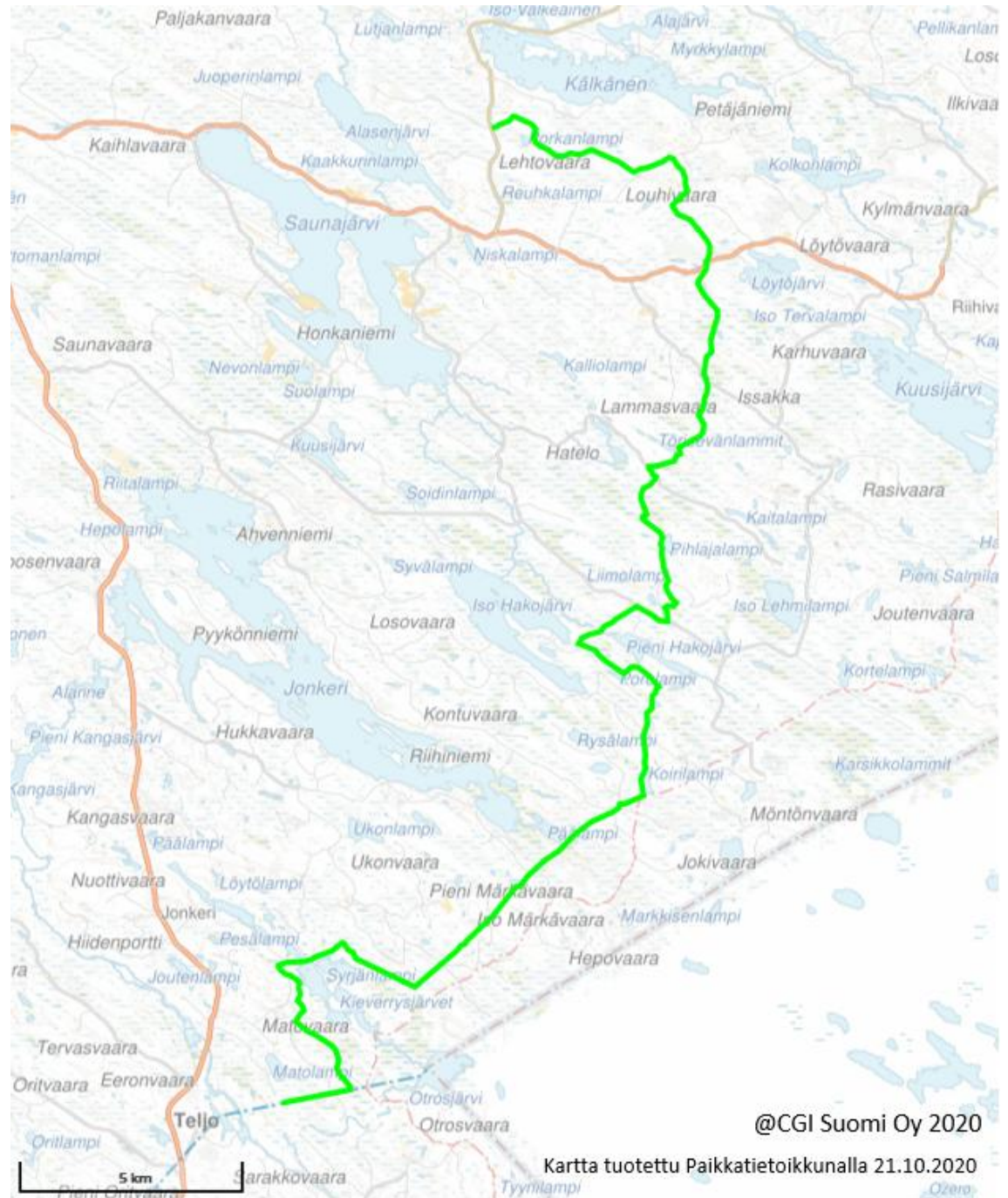
4.21 Teljo–UKK Kuhmo

Karhunpolun loputtua yhtenäinen retkeilyreitti puuttuu, kun kuljetaan pohjoista kohti. Seuraava reitti lähtee Kuhmon Tulijärveltä UKK-reittinä. Tällä välillä kuitenkin kulkee Kuhmon moottorikelkkaura ja käytän sitä ensimmäisten 41 kilometrin pääasiallisena pohjana kohti UKK-reittiä (Kuvio 34). Loppumatkalle on kaksi eri vaihtoehtoa. Ensimmäinen on 29 kilometriä, joka kulkee Kuhmosta lähtevän UKK-reitin lähtöpisteeseen (Kuvio 35) ja toinen lähtee suoraan kohti pohjoista kiertämättä Kuhmon kautta (Kuvio 36), tälle tulee pituutta 35 kilometriä. Molemmat tiet kulkevat eritasoisia teitä pitkin.

4.21.1 Moottorikelkkaura

Reitti lähtee Karhunpolun loputtua ja kulkee Hukkasuon ohi kohti Porojärveä. Kuuden kilometrin kohdalla Porojärven ja Syrjänlammen välistä kulkee Kieverysjärven retkeilypolku. Ohitetaan Syrjänsuo, Kiikkulamminsuo iso Märkävaara ja Kurkisuo. Polku kulkee Kallo- ja Koirilammen ohi. Noin 18,5 kilometrin kohdalla kulku siirtyy pois moottorikelkkauralta, koska Pieni Hakojärvi tulee kiertää. Moottorikelkkauralta mennään kulkemaan metsäautotielle, josta kuljetaan Porolahdentielle, Jumintielle ja takaisin moottorikelkkauralle.

28 kilometrin kohdalla tulee Törisevänlammit. Ohitetaan Repo- sekä Härkäsuo ja tullaan Teerilammen kautta Saunajärventielle 9111. Ylitetään Maijankankaantie ja viisi kilometriä myöhemmin Vetkontie (Kuvio 34).



Kuvio 34. Kulku moottorikelkkareittiä pitkin Teijon ja Vetkontien välillä (Paikkatietoikkuna 2020)

4.21.2 Vaihtoehto 1. Vetkontie–Mäntyrauantie

Vetkontieltä kulku siirtyy kolmen kilometrin ajaksi tielle, josta siirrytään takaisin moottorikelkkauralle. Viiden kilometrin kohdalla palataan kulkemaan tietä pitkin. Moottorikelkkaura kulkee soista maastoa pitkin tien vieressä, joten näin parhaimmaksi, että kävelyreitti kulkee tiellä. Matkaa jatketaan Jyrkäntietä vielä 18

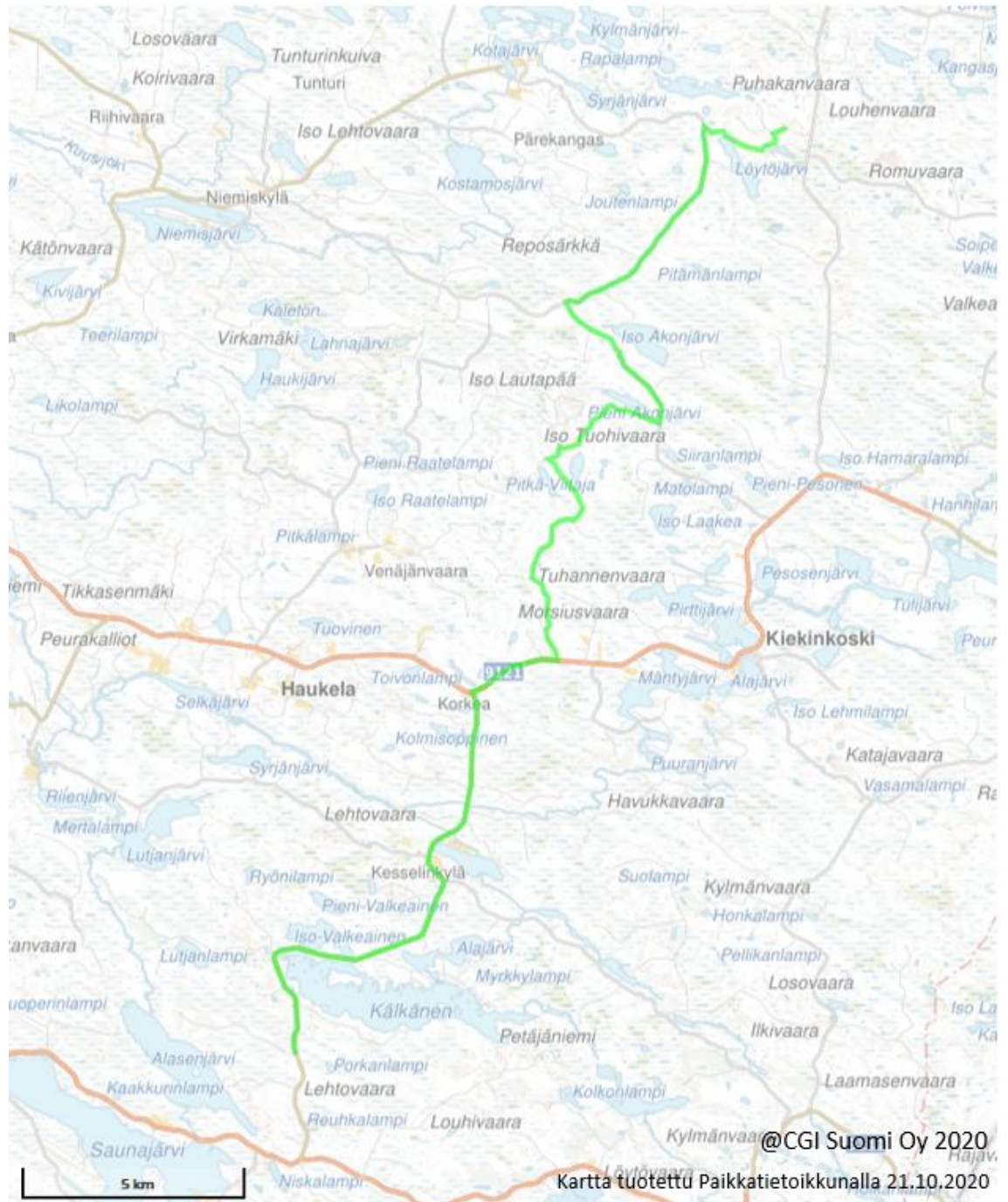
kilometriä, jolloin tullaan valtatie 75:lle, josta käännetään Mäntyrannantielle, josta lähtee UKK-reitti (Kuvio 35).



Kuvio 35. Vaihtoehto 1: Kulku Kuhmon Vetkontieltä UKK-reitin alkupäähän (Paikkatietoikkuna 2020)

4.21.3 Vaihtoehto 2. Vetkontie–Kytölehdontie

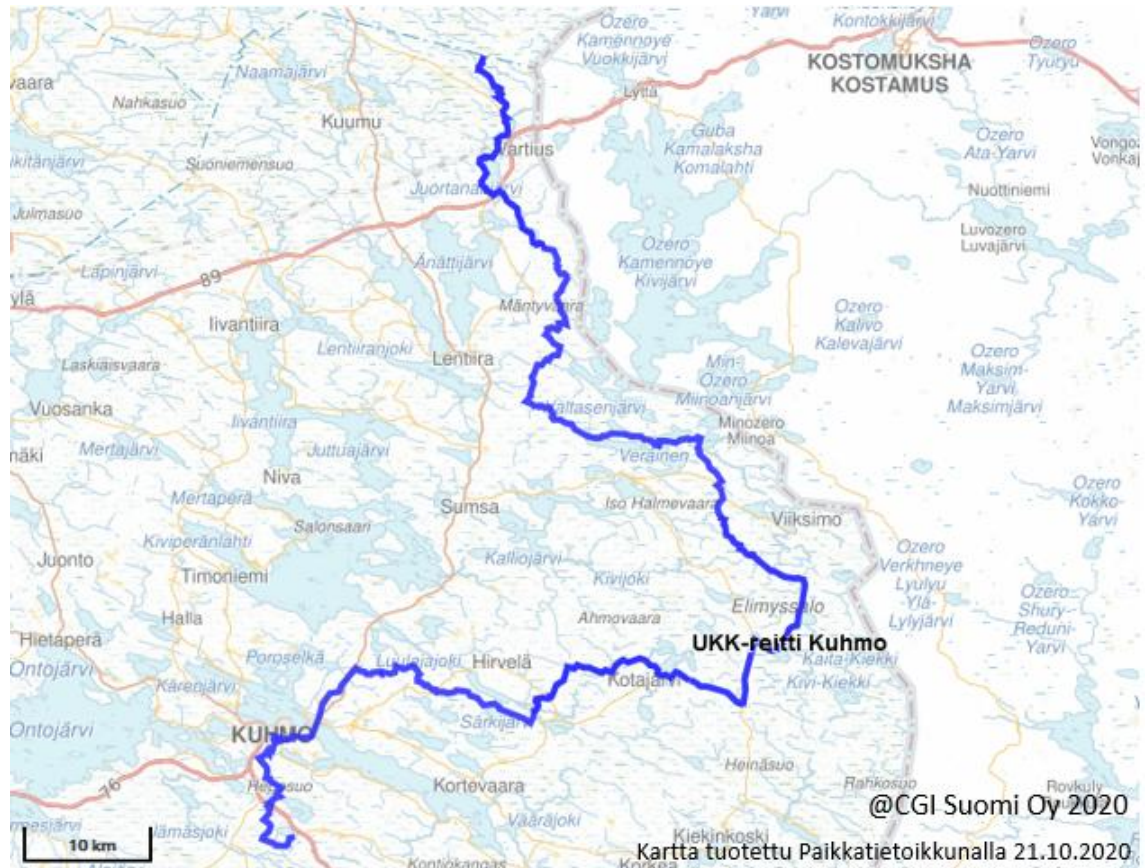
Vetkontieltä lähdetään kulkemaan pohjoisen suuntaan 12 kilometriä ja käännetään itään Hukkajärventielle. Matka jatkuu tietä pitkin 2 kilometriä, jonka jälkeen käännetään kulkemaan pienemmälle tielle kohti Rimminsuota ja edelleen Viitajapuron suuntaan. Tästä noin puolen kilometrin matkalta ei kartassa löydy polkua tai tietä, mutta tuon osuuden jälkeen pääsee reitti jatkumaan eritasoisia teitä pitkin kohti Mustikkatietä. Myöhemmin Mustikkatie vaihtuu Kytölehdontieksi. Kytölehdontietä 5,5 kilometriä kuljettua reitti kääntyy oikealle, josta jatketaan polkuja pitkin 2 kilometriä. Polun loputtua kuljetaan puoli kilometriä tietä pitkin ja päädytään reitille UKK-Kuhmo (Kuvio 36). Tämän reitin pituus on 35 kilometriä. Reittivaihtoehto 2 lyhentää kokonaisreitin reitin pituutta 62 kilometriä.



Kuvio 36. Vaihtoehto 2: Vetkontie–UKK-reitti Kuhmo (Paikkatietoikkuna 2020)

4.22 UKK-reitti Kuhmo

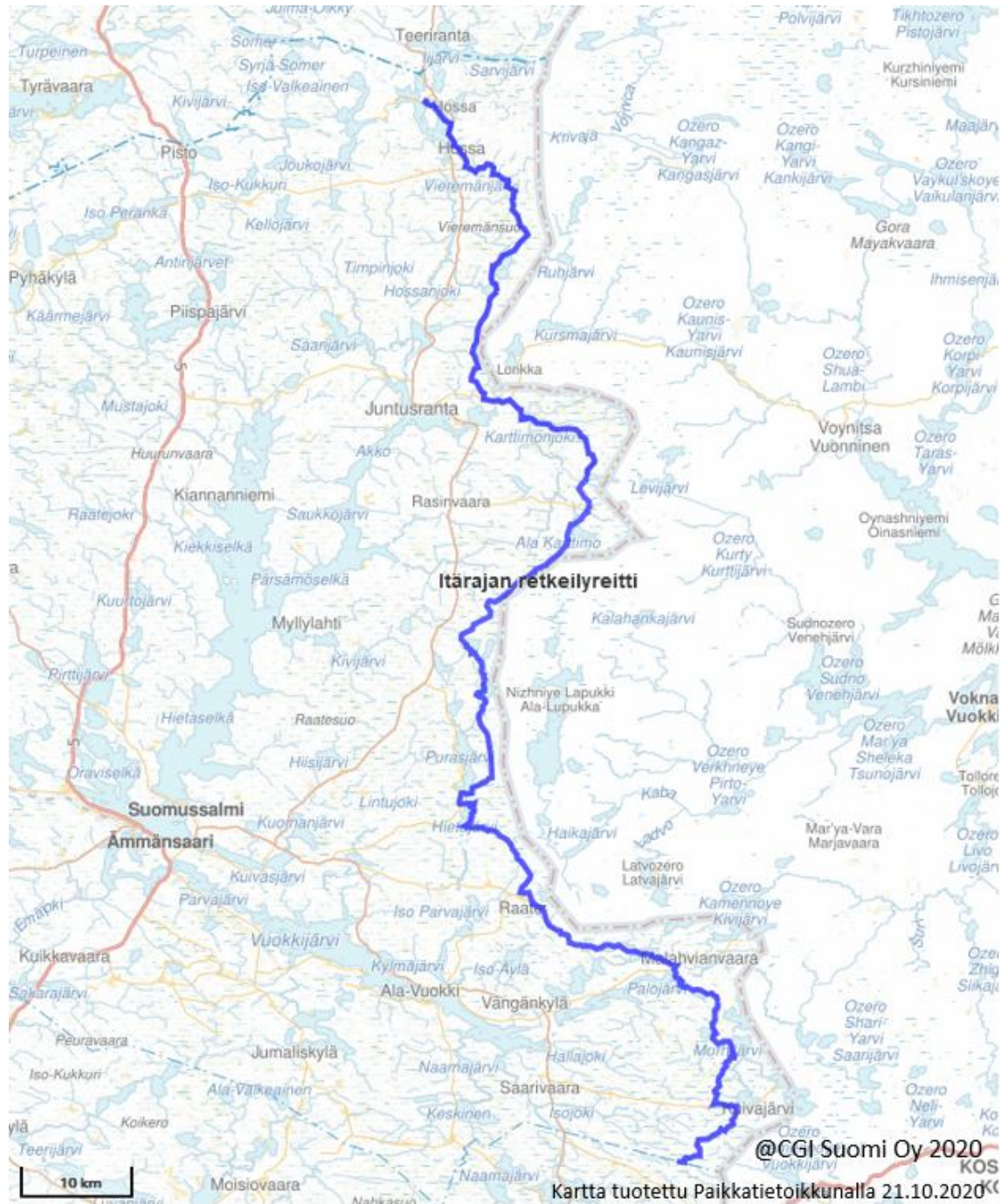
Reitti lähtee liikkeelle Kuhmon Tuliniemestä. Reitti kulkee polkuja, metsäteitä sekä isompia teitä pitkin (Kuvio 37). Matkalla on tulipaikkoja ja laavuja. Reitin varrella on metsäistä, suomaista maastoa sekä järvi- ja harjumaisemia. Muutamien valtateiden ylitykset mahdollistavat reitiltä poikkeamisen, jos ei koko reittiä kulje. Reitti päättyy Suomussalmen ja Kuhmon rajalle ja on 170 km pitkä.



Kuvio 37. UKK-reitti Kuhmo (Paikkatietoikkuna 2020)

4.23 Itärajan retkeilyreitti

Reitti kulkee Suomussalmen rajalta Hossaan itärajan tuntumassa. Reitillä varrelle jää muun muassa erämaita, hiekkasärkkiä sekä Talvisodan muistomerkkejä ja vienankarjalaisia kyliä. Reitillä on tulentekopaikkoja, laavuja ja autiotupia (Kuvio 38). Pituutta retkeilyreitillä on 160 kilometriä. (Metsähallitus 2020c.)



Kuvio 38. Itärajan retkeilyreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.24 Hossa–Karhunkierros

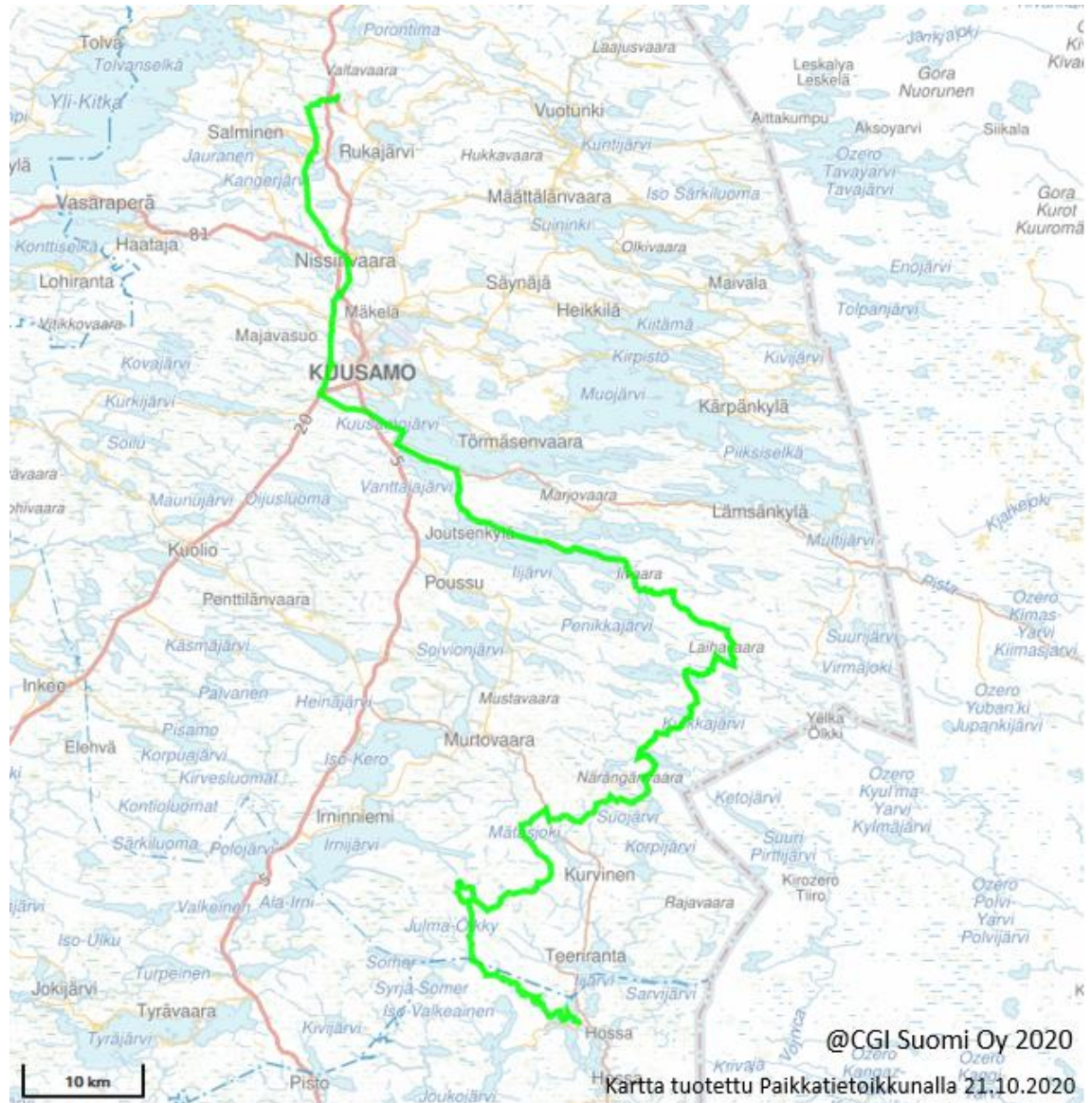
Hossaan loppuvasta Itärajan retkeilyreitistä Kuusamon Karhunkierrokselle puutuu yhtenäinen reitti. Hossan kansallispuistossa on syvä kanjoni Julma-Ölkky, jonne johtaa Hossasta reitti. Käytän alussa reitin pohjana tuota kulkureittiä. Reitti kulkee noin kilometrin pientä tietä pitkin, josta siirrytään kilometrin ajaksi liikkokentälle, josta taas palataan retkeilyreitille joka johtaa Julma-Ölkylle. Reitin

pohjoispäässä ollaan 23 kilometrin kohdalla. Julma-Ölkkyyn johtavalle retkeilyreitillä on useita laavuja, tulipaikkoja ja muutamia autiotupia. Julma-Ölkyn reitiltä siirrytään metsäautotielle.

Metsäautotien kautta tullaan Ölkyntielle, jota jatketaan 4 kilometriä. Tästä lähdetään kulkemaan polun pohjaa pitkin Ampumavaaran kautta kohti Luedelamminvaaraa, josta reitti jatkuu metsäautotien pohjaa pitkin. Noin 10 kilometrin jälkeen kohdalla tullaan Kurvisentielle, jonka kautta kuljetaan kilometrin verran Tormuantielle. Kolmen kilometrin jälkeen käännetään vasemmalle Saarilammen suuntaan, josta Piippukumman kautta päästään Hyöteiköntielle ja tästä Hyöteikönsuon reitille ja Vaaranpolulle, joka johtaa Närängänvaaraan.

Närängänvaarasta reitti jatkuu 2 kilometrin ajan polkuna ja tulee Kaartojärventielle. Kahden kilometrin jälkeen ylitetään Hoikanjoki ja jatketaan Lantisentielle. Matka jatkuu Pikkaraisentielle ja edelleen pienempää tietä pitkin kohti Kylmäniemeä. Hoikkalammintieltä käännetään Laihavaaraan, josta kuljetaan livaaraan, jossa on valmis reittipohja.

livaarasta kulku jatkuu Hiltusentietä 21 kilometriä Kuusamon suuntaan. Reitti Hiltusentieltä kulkee Lämsänkyläntielle, josta käännetään Ronkaisenniementielle. Täältä kuljetaan Kajaanintietä 200 metrin matka ja lähdetään Säynäjävaaraan ja siirrytään Ouluntien kautta moottorikelkkauralle. Moottorikelkkaura seuraa sähkölinjaa ja sitä pitkin tullaan Rukalle asti. Kesäjärvenkohdalla siirrytään Kesätielle, ylitetään Kemijärventie ja kuljetaan Rukatunturintietä pitkin Karhunkierroksen lähtöpisteeseen (Kuvio 39). Reitti on pituudeltaan noin 156 kilometriä.



Kuvio 39. Reitti Hossasta Karhunkierrokselle (Paikkatietoikkuna 2020)

4.25 Karhunkierros

Kuusamon Karhunkierrosta sanotaan Suomen suosituimmaksi vaellusreitiksi. Pituutta reitillä on 82 kilometriä. Reitti kulkee Oulangan kansallispuistossa ja sen varrella on nähtävää. Reittiä kuljetaan riippusilloilla sekä pitkospuita pitkin koskien vierellä, suoalueilla ja mäntykankailla. (Metsähallitus 2020d.)



Kuvio 40. Karhunkierros (Paikkatietoikkuna 2020)

4.26 UKK-reitti Hautajärvi–Kellosekä

Reitti lähtee Hautajärveltä ja kulkee Sallan kautta Kelloselkään (Kuvio 41), tämä reitti on osa pidempää reittiä UKK-reitti Hautajärvi–Naruska. Reitti on 75 kilometriä pitkä ja se kulkee metsäpolkuja sekä -teitä pitkin, tuntureilla, vaaroissa sekä laajoilla suoaluilla. Reitin varrella on useita laavuja, kotia sekä autiotupa.



Kuvio 41. UKK-reitti Hautajärvi–Kellosekä (Paikkatietoikkuna 2020)

4.27 UKK-reitti Kellosekä–Tulppio

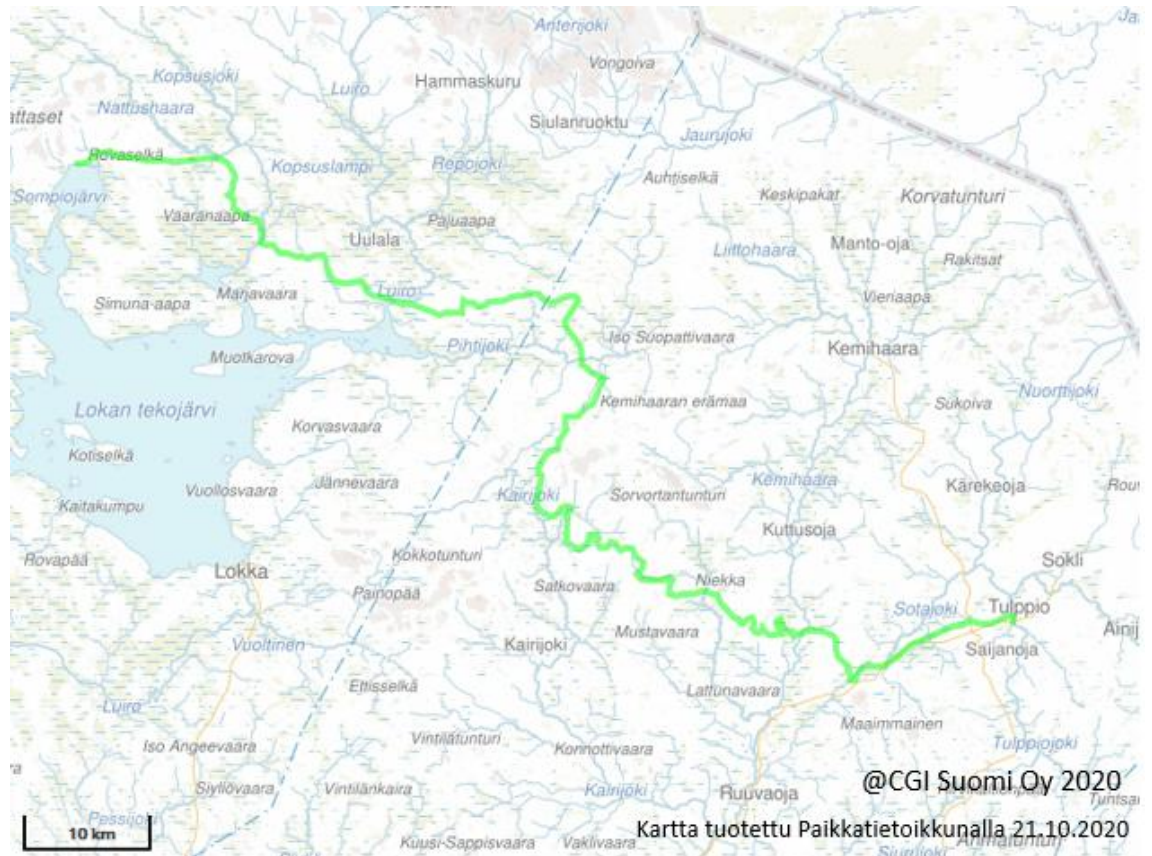
Kelloselästä lähtevä reitti kulkee alkumatkasta paljon teitä pitkin. Tieosuuksien jälkeen siirrytään tuntureille, joita matkalle jää useita. Reitillä varrella on laavuja ja autiotupia. UKK-reitti kulkee Naruskaan asti, mutta tässä kuljemme sitä pitkin Tulppioon asti (Kuvio 42). Kelloselästä Tulppioon kertyy matkaa 149 kilometriä.



Kuvio 42. UKK-reitti Kellosekä–Tulppio (Paikkatietoikkuna 2020)

4.28 Tulppio–Ruijanpolku

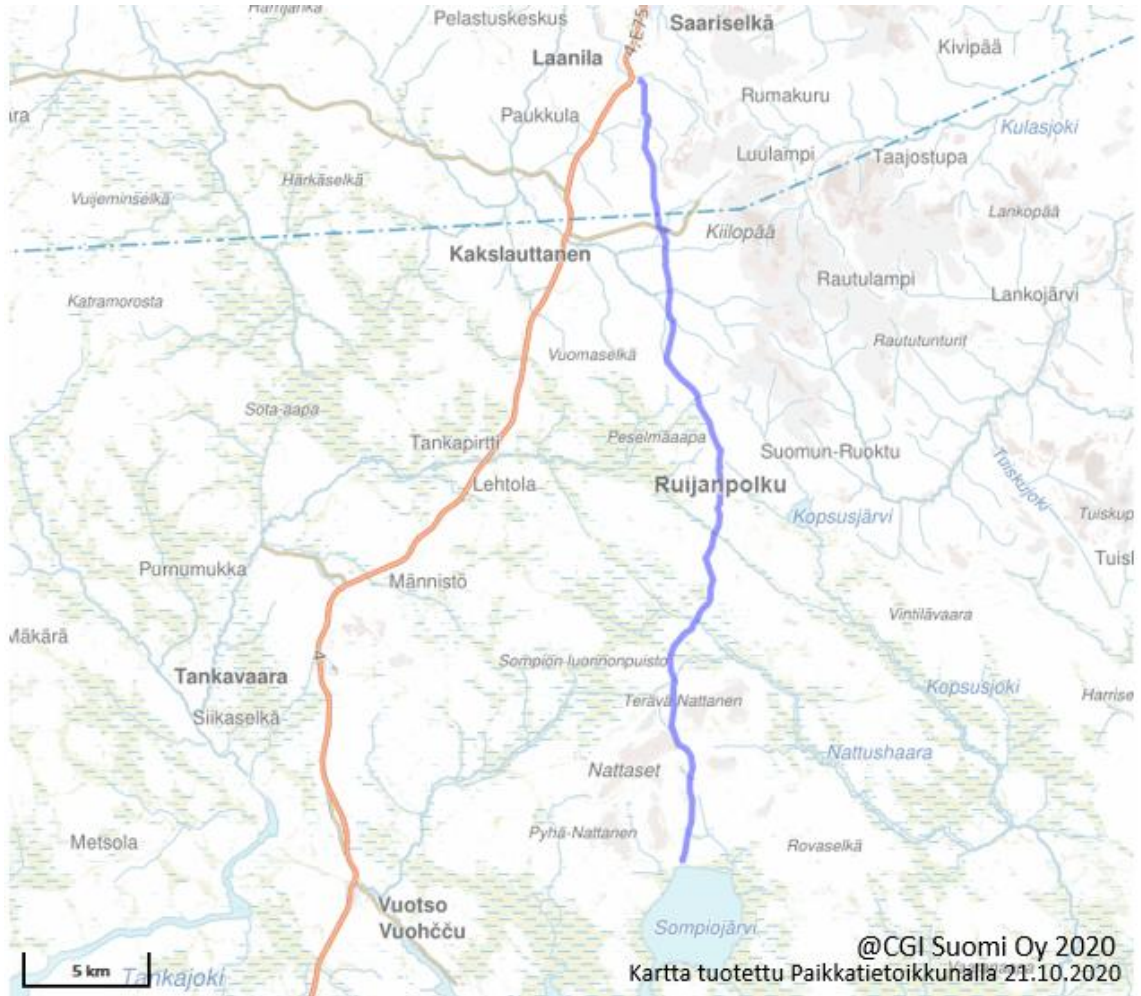
Savukosken Tulppiosta Sodankylään Ruijanpolulle (Kuvio 43) ei johda valmista reittiä, mutta matkalla on paljon erilaisia polkuja ja teitä, joita käytän reitin pohjana. Reitti lähtee Tulppiontieltä Samperin veturitielle, jota kuljetaan 11 kilometriä ja tullaan Korvatunturintielle puolen kilometrin ajaksi. Reitti jatkuu polkuna tai pienempänä tienä ja kulkee Nivatunturinaavan suuntaan. Matka jatkuu Venehaarankärrän kohdalla Niekantietä pitkin vajaan kahden kilometrin ajan, josta palataan pienemmälle tielle. Reitti kulkee Kirakka-, Kärkäs- ja Kappervaarojen laidalta Pihthoenttielle, joka on Sodankylän kunnassa. Kymmenen kilometrin jälkeen palataan metsäautotielle 5,5 kilometrin ajaksi. Marivaarantien kautta siirrytään kulkemaan Ponkuntietä pitkin. Ylitetään Ponkunsuvanto ja jatketaan metsäautoteitä pitkin Marjavaaraan ja Kopsusjoenttielle joka vie Sompiojärventielle ja Ruijanpolun alkuun. Matkaa kertyy 133 kilometriä.



Kuvio 43. Reitti Savukosken Tulppiosta Sodankylän Ruijanpolun alkuun (Paikatietoikkuna 2020)

4.29 Ruijanpolku

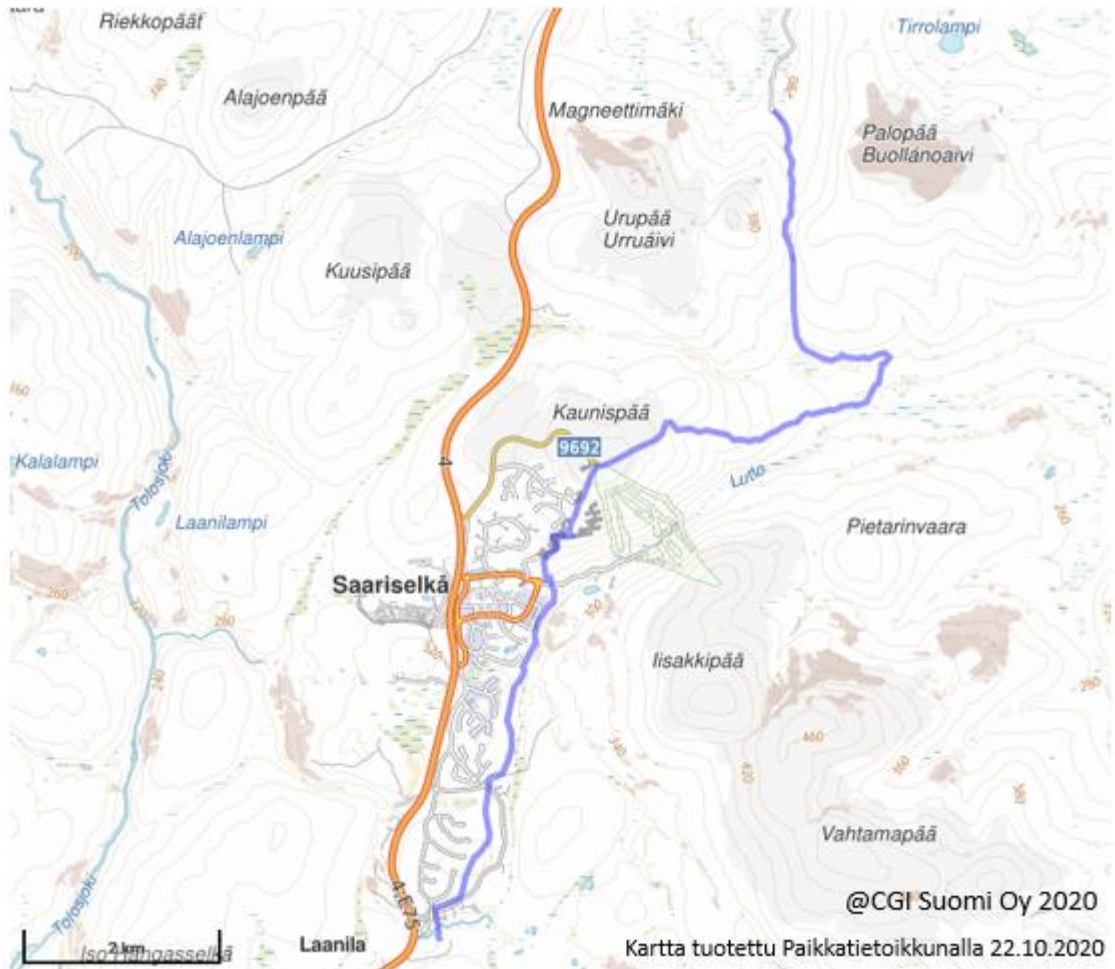
Reitti lähtee Sompiojärven parkkipaikalta ja kulkee Laanilaan (Kuvio 44). Retkeilyreitti kulkee alkumatkasta kivikkoisessa maastossa Terävä-Nattasen tunturilla ja sen läheisyydessä. Maasto vaihtuu Sompion luonnonpuiston tuntumassa sammalikoksi ja reitin edetessä kulku tapahtuu helppokulkuisessa maastossa. Reitin varrella on kota, laavuja ja tulentekopaikkoja. Reitti on 35 kilometriä pitkä. (Metsähallitus 2020e.)



Kuvio 44. Ruijanpolku (Paikkatietoikkuna 2020)

4.30 Laanila–Moitakuru-reitti

Urho Kekkosen kansallispuistossa kulkee useita reittejä. Tähän Laanila–Moitakuru-reittiin (Kuvio 45) on yhdistetty kolme reittiä, jotka ovat **Laanilan kesäreitti, Rumakuru ja Moitakuru**. Laanilasta Moitakuruun on 13 kilometriä.

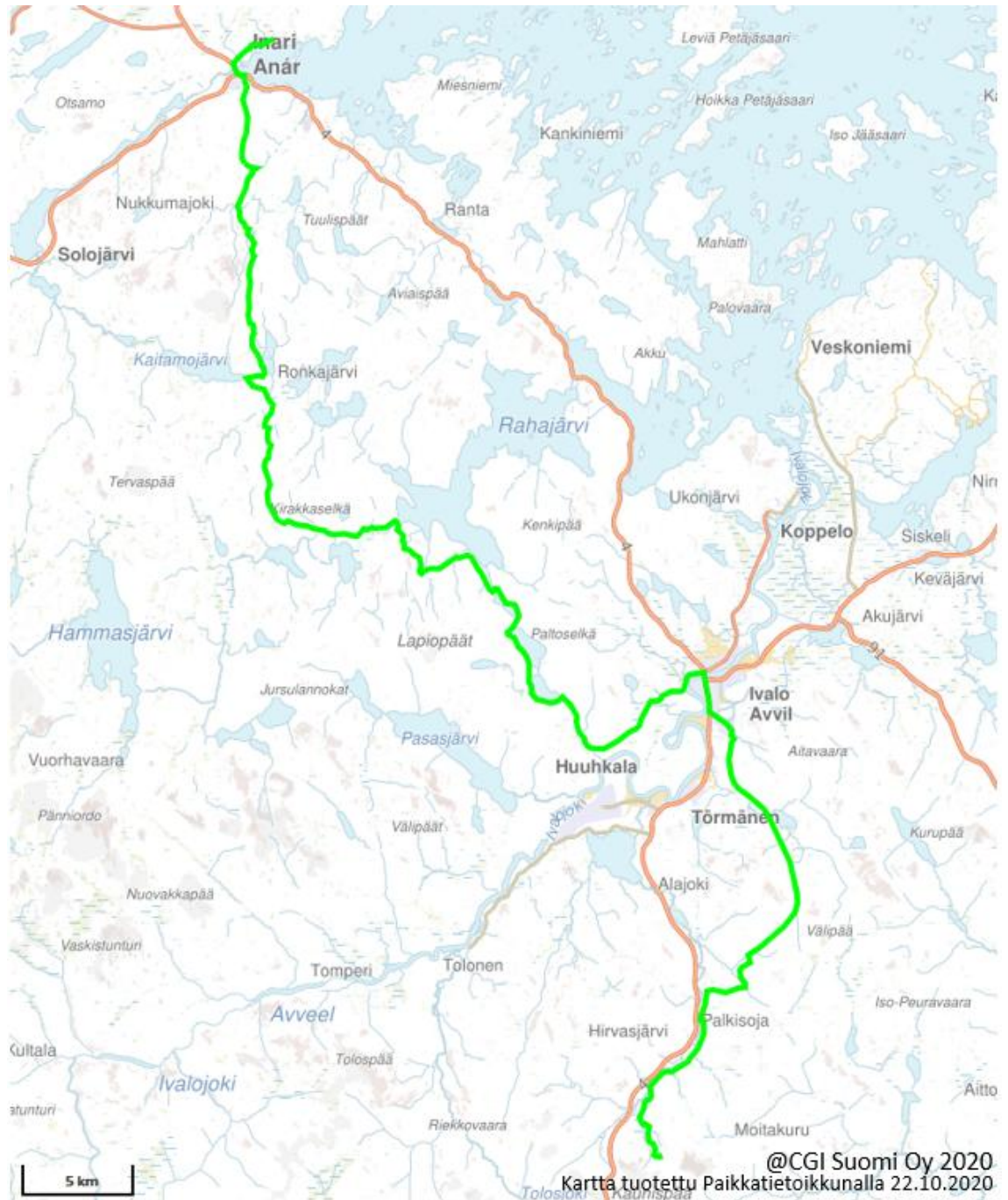


Kuvio 45. Reitti lähtee Laanilasta ja johtaa Moitakuruun vievälle retkeilyreitille Palopään tunturin viereen (Paikkatietoikkuna 2020)

4.31 Moitakuru–Sarviniementie

Moitakurusta Pielppajärven erämaakirkkopolulle ei ole yhtenäistä reittiä. Suunniteltu reitti (Kuvio 46) kulkee eritasoisia teitä ja sähkölinjaa pitkin. Moitakurusta johtavalta reitiltä lähdetään pohjoisen suuntaan nimettömiä teitä pitkin ja edelleen Anninkatua seuraten Kuninkaanlakkiojan ylitykseen saakka. Tästä kohdasta reitti jatkuu sähkölinjaa pitkin kohti Ivalon keskustaa ja johtaa Leiritielle, jonka kautta Ivalontietä Jokikujalle. Pokkivaaran kohdalla tie muuttuu Paldojärventieksi, jota pitkin kuljetaan aina Syvän Harrijärven vaaralle saakka. Tästä kuljetaan metsäautotietä pitkin noin 2 kilometriä. Tästä seuraavat 7,3 kilometriä on polutonta, tietöntä matkaa. Ylitetään Kirakkajoki, ohitetaan Kuperkeikkavaara ja Kirakkaselän kohdalla jatketaan metsäautotietä pitkin. Kuljetaan Kaitamojärventien kautta jälleen pohjoisen suuntaan metsäautotietä pitkin, kunnes Saukkojär-

kässä kulku jatkuu isompaa tietä pitkin, joka matkan varrella saa nimen Nukkumajoentie. Nukkumajoen ylitettyä lähdetään Juutuanvaaran suuntaan ja Juutuanvaarantielle kohti Inarintietä jota pitkin pääsemme Sarviniementielle. Matkan pituus 87 kilometriä.



Kuvio 46. Reitti Moitakurun reitiltä Pielpajärvi erämaakirkko -polun alkuun Sarviniementielle Inariin (Paikkatietoikkuna 2020)

4.32 Pielpajärvi erämaakirkko -polku

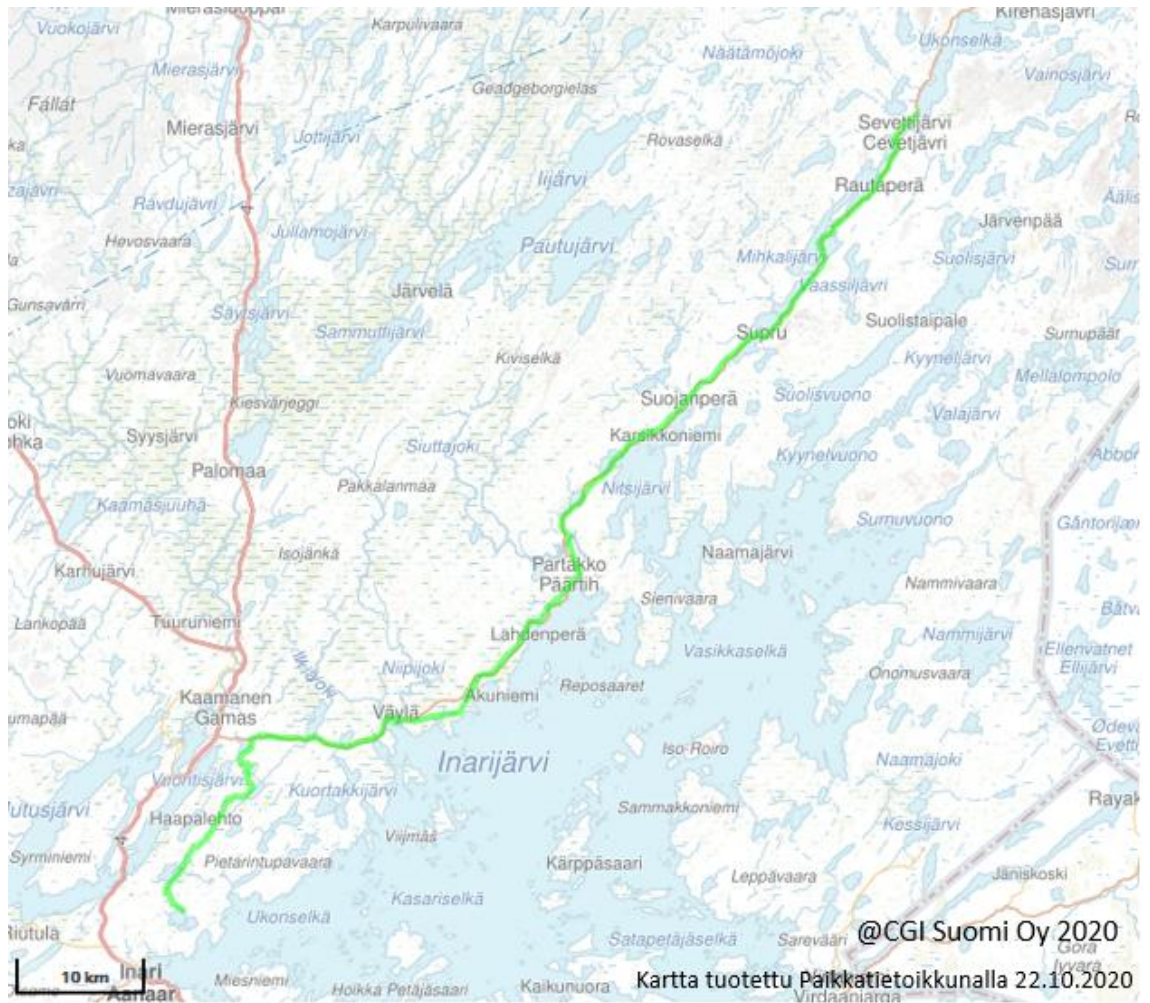
Polku lähtee Sarviniementien pysäköintialueelta (Kuvio 47) ja kulkee aarnimetsässä, lampien ja järvien vierellä. Reitin päätepisteessä on Pielpajärven erämaakirkko. Reitti on 5 kilometrin mittainen. (Metsähallitus 2020f.)



Kuvio 47. Pielpajärvi erämaakirkko -polku (Paikkatietoikkuna 2020)

4.33 Pielpajärvi–Sevettijärvi

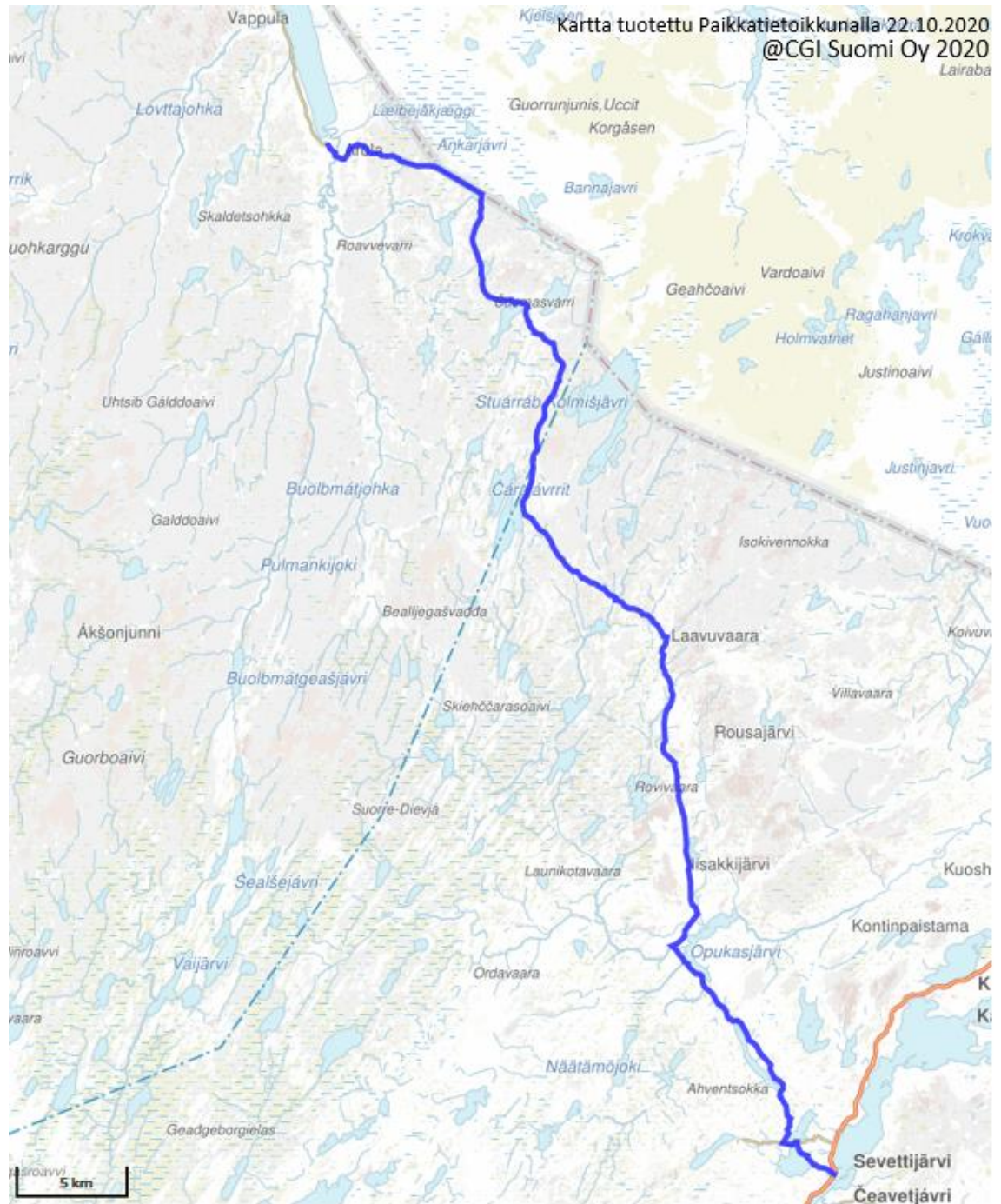
Reitti kulkee aluksi noin 20 kilometrin matkan metsäautoteitä pitkin Sevettijärventielle, josta kulku suunnataan sähkölinjalle kymmenen kilometrin ajaksi. Sevettijärventietä kuljetaan kolme kilometriä ja taas lähes 37 kilometriä sähkölinjaa pitkin, lukuun ottamatta kohtia, joissa vesistöjen ylitykset tehdään tuleamalla Sevettijärventielle. Sevettijärveltä lähtevään retkeilyreitit aloituspisteeseen tullaan 105 kilometrin jälkeen (Kuvio 48).



Kuvio 48. Pielpajärveltä Sevettijärvelle johtava reitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.34 Sevettijärvi–Pulmanki-reitti

Sevettijärveltä lähtevä Pulmanki–Sevettijärvi-retkeilyreitti on keskimäärin 70 kilometriä pitkä ja kulkee osin Norjan rajaa pitkin Kaldoaivin erämaan läpi Pulmankijärvelle (Kuvio 49). Reitin varrelta löytyy tulipaikkoja ja autiotupia. Eteläpäässä kuljetaan mäntykankailla, mutta pohjoista päin mentäessä maasto muuttuu tunturiylängöksi. (Metsähallitus 2020g.)



Kuvio 49. Sevetijärveltä Pulmankijärvelle johtava retkeilyreitti (Paikkatietoikkuna 2020)

4.35 Pulmankijärvi–Nuorgam

Reitin lähtöpiste on sama kuin Pulmanki–Sevetijärven-retkeilyreitin aloituspaikka. Reitti kulkee ensimmäiset 8,8 kilometriä sähkölinjaa pitkin Pulmankijärventien tuntumassa, jonka jälkeen tullaan tielle vajaaksi kilometriksi ja siirrytään kulkemaan moottorikelkkauralle. Moottorikelkkareitti vie Nuorgamin keskusta-

josta kuljetaan tietä pitkin Nuorgamin muistokivelle. Reitti päättyy EU:n pohjoisimpaan pisteeseen (Kuvio 50). Tälle matkalle kertyy pituutta 23 kilometriä.



Kuvio 50. Reitti Pulmankijärveltä Nuorgamin muistokivelle (Paikkatietoikkuna 2020)

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyöni rakentui kolmen kysymyksen varaan sekä reitin suunnitteluun. Ensimmäinen kysymys, johon etsin vastausta oli, onko Suomeen mahdollista tehdä päästä päähän kulkeva vaellusreitti hyödyntäen olemassa olevia ulkoilu- ja vaellusreittejä? Tähän saadut vastaukset Suomen Ladulta sekä Metsähallitukselta olivat hyvinkin yhtenevät. Pitkiä, janamaisia reittejä ei ole suunnitelmisissa. Viime vuosina uusia reittejä on Metsähallituksen osalta tehty vain muutamia. Tällä hetkellä suositaan lyhyitä reittejä sekä painotus on ympyräreiteissä, jotka ovat kestävämpiä ratkaisuja reiteiksi. Pitkien reittien lähtö- ja poistulopaikoille on Suomessa haasteellista päästä julkisilla kulkuneuvoilla.

Toisena kysymyksenä oli selvittää voiko jo olemassa olevia puuttomia aukkoja käyttää hyödyksi vaellusreitin kulussa. Puuttomia aukkoja, kuten sähkölinjoja, teitä ja polkuja on jo pitkään käytetty vaellusreiteillä hyödyksi. Voimalinjoille tehtävistä ulkoilureiteistä on selvät ohjeistukset, mutta teiden ja polkujen käytöstä samanlaista ohjetta ei ole. Oletan kuitenkin, että jos kulku ohjataan tielle, niin toivottavaa olisi, että tie olisi vähäliikenteinen. Se ei kuitenkaan taida olla ensimmäinen asia, johon kiinnitetään huomiota, kun uutta reittiä tehdään, koska monet reitit, esimerkkinä E10, kulkee vilkasliikenteisiä teitä myöten. Myös käyttämättömien rautateiden käyttö reittipohjana on mahdollista, kun ratatoimitus on tehty. Radan käyttöä vaellusreitin pohjana en kuitenkaan käyttänyt, koska suunnitellun reitin varrelle jääneet liikennekäytöstä poistetut rautatiet eivät palvelleet reitin kulkusuuntaa.

Kolmantena halusin selvittää onko aihetta aiemmin tutkittu ja mitä on mahdollisesti selvinnyt. Suomen Ladulta saadun vastauksen lähettäjä oli seurannut sivusta kaukovaellusreittien E6 ja E10 tekoa Suomessa ja nähnyt myös niiden elinkaaren. 2000-luvun alussa tehtiin kyseiset reitit, jotka kulkivat halki Suomen, toinen lännessä ja toinen idässä. Näiden malleina ovat toimineet kaukovaellusreitit Euroopassa. Reitit eivät ole yhtenäisiä vaan irrallisia pätkiä. Niistä puuttui vetovoimaisuus eikä kulkijoita riittänyt. Vetovoimaisuuteen on vaikuttanut maisemien, luontokohteiden, nähtävyyksien puuttuminen sekä varmasti osaltaan Suomen maanomistusrakenne. Talousmetsissä kulkevat reitit eivät ole retkeili-

jöiden kannalta houkuttelevia niiden samanlaisuuden vuoksi. Myös reittien ylläpito yksityismetsissä on haastavaa.

6 POHDINTA

Uskon itse siihen, että hyvin suunniteltu, yhteistyössä toteutettu, eri osapuolia palveleva ja kestävästi tehty yhtenäinen reittiverkosto tulisi toimimaan Suomessa. Sen toteuttaminen ja suosituksi tuleminen vaatisi yhteistyötä, markkinointia myös Suomen ulkopuolelle, rahaa sekä halua toteuttaa hanke.

Tärkeää on mennä reitin käyttäjän asemaan, ja selvittää mitä reitiltä ja sen palveluilta halutaan. Helppo lähestyminen, luontokokemuksen saaminen, hiljaisuus, rentous ja selviäminen luonnossa voivat olla eräitä reiteille tulevien toiveita. Suositujen rengasreittien vaihtoehtona voisi toimia yhdensuuntainen reitti, kun kulkuyhteydet reitille siirtymiseen ja pois tuloon olisivat järjestetty helpoiksi ja kohtuuhintaisiksi. Tällaisia palveluja on jo käytössä. Linja-autokyydityksiä on järjestetty muun muassa Karhunkierrokselle ja Pallas-Yllästunturin reitille on saatavissa autojen siirtopalvelu (Koru Laakso 2019; Ruka 2020).

Menneen vuoden aikana on uutisoitu toistuvasti tiettyjen, suositujen vaellusreittien ruuhkaisuutta. Uusi reitti toisi lisää vaihtoehtoja ja ohjaisi oletettavasti osan retkeilijöistä kulkemaan pois ruuhkaisilta kohteilta enemmän ehkä asuinpaikan läheisyyteen. Tämä vaihtoehto voisi osakseen ehkäistä ruuhkaisien paikkojen suuria ihmismääriä, jonossa kulkemista, täysiä tupia ja taukopaikkoja sekä auttaa kohteiden liiallista kulumista.

Reitin suunnittelu läpi Suomen oli haastavaa, mutta äärettömän mielenkiintoista ja mukaansa tempaavaa. Haasteen siihen toi yksin tekeminen ja aikataulu. Suomi on totisesti pitkä maa ja koska paikallistuntemusta ei reitin varrelta ollut, on varmaa, että useat ratkaisut reitin kulusta tuntuvat erikoisilta. Mietin reitituisuuntauksia myös kaukovaellusreitin E6 osalta sekä vaihtoehtoa, jossa kierrettäisi reittejä pitkin enemmän itä-länsi suuntaisesti, mutta nyt valitsin ehkä sen helpoimman, suorimman tien ja linjauksen, jossa valmiita reittejä on paljon. Vaihtoehtoisia reittejä voisi rakentaa useita, työssäni kuvaan yhtä tällaista. Toiset heti mieleen tulevat vaihtoehtoreitit ovat Hyrynsalmi–Kuusamon kenttäradan käyttö reitin pohjana, tähän sain ohjaajaltani vinkin. Kolmas vaihtoehtoreitti olisi mielestäni voinut olla välillä Ivalo–Sevettijärvi, jossa reitti olisi kulkenut Vätsärin

erämaan kautta. Jos tekisin tällaista suunnittelua työkseni, niin ehdottomasti olisin yhteydessä paikallisiin ja kävisin kohteissa paikan päällä katsomassa, mistä reitin kulku toimisi parhaiten. Lisäksi jäin miettimään onko sähkölinjoilla kulku, varsinkin suuremmilla jännitteillä olevissa, terveyden kannalta järkevä vaihtoehto. Reitin kulkua varsinkin Etelä- ja Itä-Suomessa voisi näin ollen tuoda pois sähkölinjoilta joko kokonaan uudelle polulle tai ohjata pienemmille teille. Jossain kohdin vesistön ylitykset tai kaupungin keskustat toivat reitin kulun isojen teiden kautta. Tätä myös tarkemmalla suunnittelulla voisi välttää.

Metsähallituksen julkaisema Retkikartta.fi-karttapalvelu oli loistava apu valmiiden reittien viemisessä kartalle. Palvelu on kattava ja sisältää Metsähallituksen sekä kuntien erilaisia retkeilyreittejä. Käytettävyys on hyvä ja ohjelma on yksinkertainen ja helppo käyttää.

Yllättynyt olin siitä, kuinka vähän Suomessa kulkevista kaukovaellusreiteistä löytyi tietoa. Reittiä työstäessä eteen tuli Metsähallituksen ylläpitämän Retkikarttapalvelun kautta tietoa Joutsenon ja Parikkalan välillä kulkevista osuuksista. Koko reittien kartat löytyivät Wikipediasta. Wikipedian tiedot E10-reitin kulusta olivat osittain epäselviä. Tiedoissa oli mainittu reitin lähtöpisteeksi Hanko, mutta kartassa näytti lähtöpaikkana olevan Helsinki. Olisin kaivannut osaan valmiista reiteistä reittikuvauksia ja lisätietoja, esimerkkinä nämä E10-reitit, jotka kulkevat välillä Joutseno–Parikkala.

Kuinka tätä työtä voisi tulevaisuudessa jatkaa? Seuraavia asioita tuli mieleeni. Mainitsinkin jo aiemmin, että reitti olisi hyvä saada kulkemaan pois isoilta teiltä ja mahdollisesti myös pois sähkölinjoilta. Reitistä voisi suunnitella monipuolisemman, esimerkiksi myös maastopyöräilyyn sopivan sekä reitin varrelle mahdollisuuksia tehdä joitain osuuksia vesitse. Kolmantena mieleen tulevat erilaiset palvelut, joita reitin varrelle voisi tehdä. Palveluita voisivat olla erilaiset huoltopisteet, majoituspalvelut, latauspisteet, kartat ja esimerkiksi reittisovellus.

LÄHTEET

Fingrid 2020a. Johtoalue. Viitattu 30.8.2020

<https://www.fingrid.fi/kantaverkko/kunnossapito/voimajohdot/johtoalue/>.

-2020b. Suomen sähköjärjestelmä. Viitattu 22.10.2020

<https://www.fingrid.fi/kantaverkko/sahkonsiirto/suomen-sahkojarjestelma/>.

Hangon kaupunki 2020. Tulliniemen luontopolku. Viitattu 18.10.2020

https://www.hanko.fi/asuminen_ja_ymparisto/ymparisto_ja_luonto/puistot_ja_virkistysalueet/luontopolut/tulliniemen_luontopolku.

Jyväskylän yliopisto 2020. Lipas-Retkikartta-julkaisun ohjeet. Viitattu

21.10.2020 <https://www.jyu.fi/sport/fi/yhteistyö/lipas-liikuntapaikat.fi/lipas-tietoja-retkikartta-fi-palveluun>.

Koru Laakso 2019. Autonsiirto. Viitattu 6.11.2020

<http://www.korulaakso.com/services/autonsiirto/>.

Liikennevirasto 2018. Valtion rataverkko 1.1.2018. Viitattu 5.9.2020

https://vayla.fi/documents/20473/23375/Rataverkko2018_web.pdf/afb63fc3-22cb-4a6b-a503-db3dd90b7ea1.

Lunastustoimitus 2014. Esite E1007 1/2014. Maanmittauslaitos. Viitattu 30.8.2020

https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/e1007_lunastustoimitus.pdf.

Maanmittauslaitos 2020a. Reittitoimitukset. Viitattu 20.10.2020

<https://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/maanmittaustoimitukset/osallisenatoimituksessa/reittitoimitukset>.

-2020b. Paikkatietoikkuna. Viitattu 18.10.2020

<https://www.maanmittauslaitos.fi/asioi-verkossa/paikkatietoikkuna>.

Mikkola, T. 2020. Lupa retkikartan käyttöön. Sähköposti tiia.repo-

kajokulma@edu.lapinamk.fi. Tulostettu 21.10.2020.

Metsähallitus 2020a. Kansallispuistot - Upeinta Suomea. Viitattu 29.9.2020

<https://www.luontoon.fi/kansallispuistot>.

-2020b. Vaellusreitit - Unohtumattomia elämyksiä. Viitattu 18.10.2020

<https://www.luontoon.fi/vaellusreitit>.

-2020c. Itärajan kesäretkeilyreitti. Viitattu 22.10.2020

<https://www.luontoon.fi/itarajankesaretkeilyreitti>.

-2020d. Karhunkierroksen reittiselostus. Viitattu 21.10.2020

<https://www.luontoon.fi/karhunkierros/reittiselostus>.

-2020e. Sompion luonnonpuiston reittikuvaukset. Viitattu 21.10.2020
<https://www.luontoon.fi/sompio/reitit/reittikuvaukset>.

-2020f. Inarin retkeilyalueen reittikuvaukset. Viitattu 11.10.2020
<https://www.luontoon.fi/inari/reittikuvaukset#Pielpajarvi>.

-2020g. Kaldoaivin reitit. Viitattu 6.10.2020
<https://www.luontoon.fi/kaldoaivi/reitit#vaellusreitti>.

Möhkö 2019. Retkeilyreitit. Viitattu 21.10.2020 <https://mohko.net/d/retkeilyreitit>.

Nordblad, N. 2020. Opinnäytetyö: ulkoilureitti voimalinjalle. Sähköposti tiia.repo-kajokulma@edu.lapinamk.fi. Tulostettu 30.8.2020.

Parikkalan kunta 2020. Pöropeikon polku. Viitattu 21.10.2020
<https://www.visitparikkala.fi/retkeilyreitit/poropeikon-polku/>.

Pohjois-Karjalan vaellusreittioapas 2020a. Susitaival. Viitattu 6.9.2020
<http://www.vaellus.info/reittitarkennus.php?id=0410081021244D2B>.

-2020b. Karhunpolku. Viitattu 4.10.2020
<http://www.vaellus.info/reitit/karhunpolku/>.

Ratalaki 2.2.2007/110.

Rautiainen, P. 2020. Metsähallitus. Viestintäpäällikön haastattelu 29.9.2020.

Rautiainen A. 2020. Haastattelu opinnäytetyötä varten? Sähköposti tiia.repo-kajokulma@edu.lapinamk.fi. Tulostettu 22.4.2020.

Ruka 2020. Karhunkierros. Viitattu 6.11.2020 <https://www.ruka.fi/karhunkierros>.

Salpakeskus 2020. Salpapolku. Viitattu 19.10.2020
<http://salpakeskus.fi/fi/salpapolku>.

Suomen Latu 2020. Ulkoilureitti. Viitattu 29.9.2020
<https://www.suomenlatu.fi/vaikuta/sina-voit-vaikuttaa/vinkkeja-ulkoilupaikkojen-suunnitteluun/ulkoilureitit.html>.

Säteilyturvakeskus 2011. Voimajohdot ympäristössämme. Viitattu 22.10.2020
<https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2014120247105>.

Ulkoilulaki 13.7.1973/606.

Väylävirasto 2020a. Rataverkko. Viitattu 5.9.2020 <https://vayla.fi/rataverkko>.

-2020b. Rataverkon kartat. Viitattu 5.9.2020
<https://vayla.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=cb020470d29e48d0b0263dd0433335ac>.

Wikipedia 2018. Euroopan kaukovaellusreitistö. Viitattu 20.10.2020
https://fi.wikipedia.org/wiki/Euroopan_kaukovaellusreitist%C3%B6.

Ympäristöhallinto 2013. Suojelalueet. Viitattu 29.9.2020
<https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/suojelalueet>.