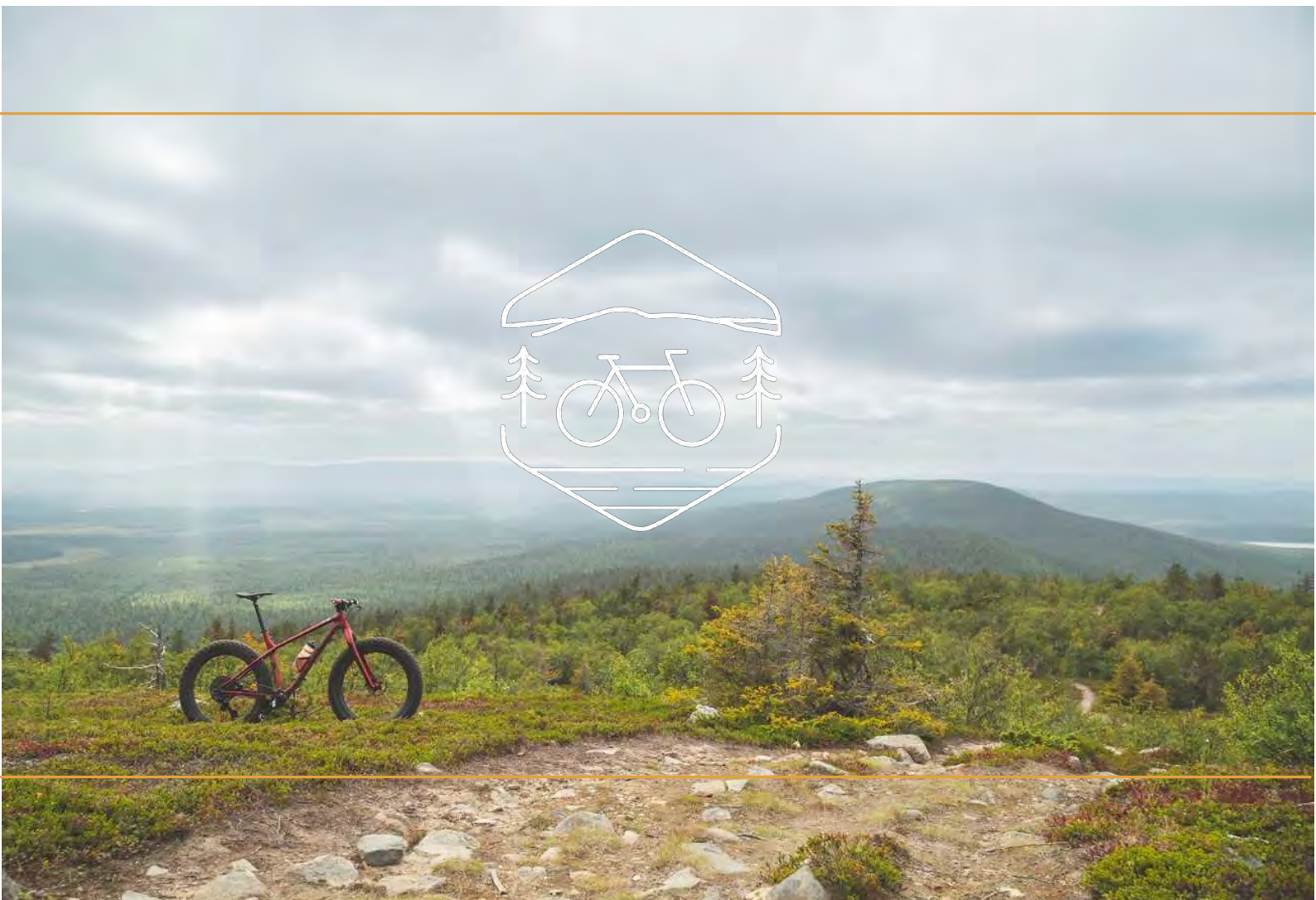




Levin pyöräilymatkailun kasvuohjelma

Kansien kuvat	Kittilän kunta, Kideve Elinkeinopalvelut / kuvaaja Timo Veijalainen
Kansien graafinen ilme	Anne Kleemola, Elovisual
Sisäsivujen tekstit, kuvat, taulukot ja taitto	Ramboll Finland Oy

Kittilä 18.5.2021

Sisällysluettelo

1	ALKUSANAT.....	1
2	TAUSTAA.....	2
3	TAVOITTEET.....	6
4	PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN YLEENSÄ.....	7
5	NYKYTILANNE.....	9
5.1	Maankäyttö	9
5.2	Luontoselvitys.....	12
5.2.1	Materiaali ja menetelmät	12
5.2.2	Yleistietoa hankealueen huomioon otettavista luontokohteista.....	12
5.2.3	Pyöräilyreittien mahdolliset luontovaikutukset	13
5.3	Nykyinen reitistö.....	15
6	IDEAT JA VAIHTOEHTOTARKASTELUT	22
6.1	Haastattelut.....	22
6.2	Työpaja.....	26
6.3	Opastuksen ideointia.....	28
7	SUUNNITELMA	31
7.1	Reittihierarkia ja -luokittelu.....	31
7.2	Linjaukset ja poikkileikkaukset	34
7.3	Reitit	34
7.4	Palvelut	39
7.5	Opastus.....	41
7.6	Digitaalinen palveluinfrastruktuuri	48
7.7	Infran tiekartta 2025.....	53
7.8	Kunnossapito.....	55
7.9	Rakentamisen kustannukset	57
7.9.1	Muuta.....	57
7.9.2	Vesistöt.....	57
7.9.3	Suorituspaikat.....	58
7.9.4	Mahdolliset luontovaikutukset.....	58
8	JATKOTOIMENPITEET	59
	Liite 1. Työpajan tehtävien tuloksia	60
	Liite 2. – Portin mittoja.....	63

1 ALKUSANAT

Kittilän kunta, Kideve Elinkeinopalvelut on toteuttanut Levin pyörämatkailun kasvuohjelma -hanketta 1.7. - 31.12.2020. Se on saanut EAKR-rahoitusta. Hankkeen tavoitteena on ollut parantaa Levin yritysten liiketoimintaympäristöä ja hakea uusia ympärivuotisia kasvumahdollisuuksia pyörämatkailun avulla. Merkittävänä pontimina ovat olleet korona-pandemian aiheuttama matkailun hetkellinen romahtaminen ja pyöräilyn, erityisesti maastopyöräilyn, suosion kasvaminen.

Hanke on jakaantunut kahteen työpakettiin, joista ensimmäisessä on etsitty liiketoiminnan mahdollisuuksia ja määritelty kohderyhmät. Toisessa työpaketissa on keskitytty pyörämatkailun infrastruktuurin ja toimintaympäristön kehittämiseen. Tämä raportti kuvaa työpaketti 2:n lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitelmaratkaisua Master plan -tasolla.

Työn tilaajana on toiminut Kittilän kunta, Kideve Elinkeinopalvelut ja suunnittelun konsulttina Ramboll Finland Oy. Työ on tehty lokakuun ja joulukuun välisenä aikana 2020. Hanketta on käsitelty työryhmässä, johon kunnasta ovat kuuluneet

- Tea Koskela Kideve Elinkeinopalvelut
- Katariina Palola Kideve Elinkeinopalvelut
- Katja Kaunismaa (30.10. asti) Kideve Elinkeinopalvelut
- Lauri Kurula tekninen toimi
- Juha Marletsuo liikuntatoimi

Rambollissa työssä ovat olleet mukana Erkki Sarjanoja (projektipäällikkö), Reetta Keisanen (pyöräliikenne), Jari Kinnunen (paikallistuntemus, reittisuunnittelu), Jaakko Kemppainen (opastus), Kirsi Översti (paikkatieto), Teemu Sihvola (digitaalisuus), Antje Neumann (luonto) ja Ossi Patrikainen (kunnossapito, maastokäynnit).

Työn sen hetkistä vaihetta on käyty läpi hankekokonaisuuden ohjausryhmässä 10.12.2020.

2 TAUSTAA

Kittilän kunta haluaa kehittää Levin pyörämatkailua ja siihen liittyvää ympärivuotista liiketoimintaa. Pyörämatkailun kasvulla voidaan vahvistaa ja kehittää alueen pk-yritysten liiketoimintaa, jotta yritykset selviytyisivät paremmin koronaviruspandemian aiheuttamista muutoksista. Levin alueella on valtava potentiaali pyörämatkailun kasvattamiseen ja pyöräily on myös kansainvälisessä kasvussa, osin koronapandemian myötä.

Kasvun vauhdittamiseksi Kittilässä on ollut käynnissä Levin pyörämatkailun kasvuohjelma, joka on saanut Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoitusta. Sen ensimmäisessä vaiheessa, ns. työpaketti 1:ssä, on kehitetty pyörämatkailun liiketoimintaa. Sen konsulttina on toiminut Klue Oy. Työn yhteydessä on luotu yhteinen suunta ja tavoitteet Levin pyöräilyn ympärivuotiselle kehittämiselle, joka on toiminut myös infran kehittämisen lähtökohtana. Liiketoiminnallisten tavoitteiden toteutumiseksi on aikaisemmin myös määritelty asiakasryhmät, kärkituotteet ja liiketoimintamahdollisuudet sekä näihin liittyvät kehittämistoimenpiteet Levin alueella. Klue työssä on määritelty pyörämatkailun visio 2025:

Levi on keskipiste Suomen vetovoimaisimmalle sekä kansainvälisesti tunnetuimmalle pyöräilyalueelle ja pyöräily on Levin lumettoman ajan kiinnostavin tuote. Levi tarjoaa monipuolisia, laadukkaita ja helposti lähestyttäviä pyöräilyn elämyksiä sekä asiakkaiden korkealle arvostamia kestävän matkailun palveluita ja aktiviteetteja.

Klue työssä on myös määritelty, mitä pitäisi tehdä, jotta visio konkretisoituisi. Yksi työkalu on tiekartta 2025, jonka sisältö on kuvattu tarkemmin kohdissa Tavoitteet ja Aikataulu.

Työpaketti 1:ssä pyörämatkailun markkinoiksi on lähivuosille esitetty kotimaata ja osin Pohjoismaita. Kun matkailu taas lisääntyy, markkinaa laajennetaan Keski-Eurooppaan, Isoon-Britanniaan, Viroon ja Venäjälle. Pyörämatkailun markkinointi osuu saumattomasti yhteen Levin kattotason markkinoinnin suhteen (Klue 2020).

Levin pyörämatkailu on kehitymässä monipuoliseksi, laadukkaaksi ja helposti lähestyttäväksi. Kohde-ryhminä ovat erityisesti perheet ja aloittelevat pyöräilijät, mutta myös tosiharrastajat huomioidaan. Levin ja muun Tunturi-Lapin alueella on jo nyt tarjottavanaan laaja valikoima erilaisia pyörämatkailukohteita, kuten Pallas-Ylläs kansallispuisto, Ylläksen varsin vaativat pyöräreitit ja Levin alamäkireitit.



Kuva 1. Pyörämatkailun kohderyhmät (Klue 2020).

Kluen työssä on määritelty viisi erilaista asiakasprofiilia, joiden avulla pyörämatkailunkokonaisuutta voidaan konkretisoida.

- 1) "Suomisen perhe" on tyypillinen suomalainen perhe, joka on aktiivinen ja arkielämä on hektistä. Lomalla on tärkeää kokea asioita yhdessä.
- 2) "Kaija Kokeilija" on seikkailuhenkinen ja tykkää kokeilla uusia asioita. Hän liikkuu mielellään ryhmässä ja lähtee reissuun lyhyelläkin varoitusaajalla.
- 3) "Peetu Pyöräilijä" ajaa paljon pyörällä ja pääasiassa maastossa. Hän satsaa paljon varusteihinsa ja liikkuu mielellään pyöräkokemusten perässä. Hän on vaativa asiakas mutta on valmis maksamaan laadusta.
- 4) "Freddie Freerider" pyöräilee myös paljon ja viihtyy oman lajinsa seurassa: alamäessä. Hän satsaa paljon rahaa pyöräilyyn suhteessa tuloihinsa ja pyöräily on hänelle elämäntapa.
- 5) "Gary Graveler" kokee olevansa pyöräilyhipsteri ja on tarkkaa mitä tekee. Hän on ostovoimainen henkilö ja liikkuu gravel-ryhmissä.

Tässä työssä on jatkettu pyörämatkailun kehittämistä pyöräilyn ja pyöräliikenteen infran ja infraan liittyvien palveluiden parissa. Työssä on tehty master plan –tyyppinen suunnittelukokonaisuus, jonka avulla voidaan laatia investointisuunnitelmia ja rahoitusjärjestelyjä.

Levin pyörämatkailun infran kehittämiseksi on hyödynnetty ennen tätä työtä tutkimusta lumettoman ajan matkailusta (Taloustutkimus 2020) sekä tehty suunnitelma liiketoimintaympäristön kehittämisestä (Klue Oy 2020).

Lumettoman ajan matkailun tutkimuksessa selvisi, että Levi on talvimatkailukeskuksista kolmen kiinnostavimman lomanvietto-kohteen listalla lumettomana aikana. Tutkimuksen mukaan kiinnostus lumettoman ajan matkailuun talvimatkailukeskuksissa on kasvamassa. Lumettoman ajan matkailussa kiinnostaa erityisesti nautiskelu ja ulkoilu, johon pyöräilykin sisältyy. Huomattava on, että kesäajan kiinnostuksien kohteista löytyy veden äärellä lomailu, tunturi, keilaus ja kylpylät. Näitä löytyy myös Leviltä. Suurimpina esteinä kesämatkailussa on nostettu esille hyttyset ja etäisyydet.

Koronapandemian myötä matkailun kasvunäkymät ovat kuitenkin muuttuneet. Ulkomaalaisten matkailumahdollisuudet ovat muuttuneet epävarmoiksi ja toisaalta kotimaisten matkailijoiden määrä Lapissa on kasvanut.

Suomessa pyöräilyn suosio on viime vuosien aikana kasvanut ja erityisesti pyörämatkailu kasvoi kesällä 2020 merkittävästi jopa niin, ettei kaikille halukkaille riittänyt uusia tai vuokrattavia maastopyöriä.



Kuva 2. Kiinnostavimmat lomanvietto-kohteet 2021, talvimatkailukeskukset lumettomana aikana, TOP 3 (kaksi kohdetta yhtä suosittuja, Taloustutkimus Oy, 2020).

Pyöräilijät voidaan jakaa eri tyyppeihin tarpeidensa mukaan. Kaikki pyörällä liikkuvat arvostavat verkollista jatkuvuutta ja turvallisuutta sekä vuorovaikutusta muiden liikkujien kanssa. Pyöräilijät haluavat usein kokea elämyksellisyyttä, kuten kauniita maisemia ja näkymiä. Arkipyöräilijä haluaa päästä töihin tai kouluun tasaisella matkanopeudella turvallisesti ja pääsääntöisesti välttämällä suuria korkeuseroja tai jyrkkiä käännöksiä. Lapsi tai koululainen arvostaa rauhallista liikenneympäristöä, joka on oltava anteeksi-antava siten, että mahdollinen virhe ei johda suoraan vaaratilanteisiin. Iäkkäällä, liikkumisrajoitteisella tai erityisryhmään kuuluvalla pyöräilijällä nousee esiin lisäksi esteettömyys mukaan lukien meluttomuus, pölyttömyys ja allergiaa aiheuttamattomien kasvien suosiminen. Tavarapyöräilijä vaatii tavanomaista pyöräilijää enemmän tilaa ja arvostaa reitin suoruutta ja tasaista ajopintaa. Harrastepyöräilijä liikkuu virkistyäkseen tai kuntoillakseen. He liikkuvat esimerkiksi maantiepyörillä, maastopyörillä tai nojapyörillä. Jotkin pyöräyhteydet eivät sovi kaikille, esimerkiksi maantiepyörällä ei käytännössä voi ajaa pehmeillä maastoreiteillä.

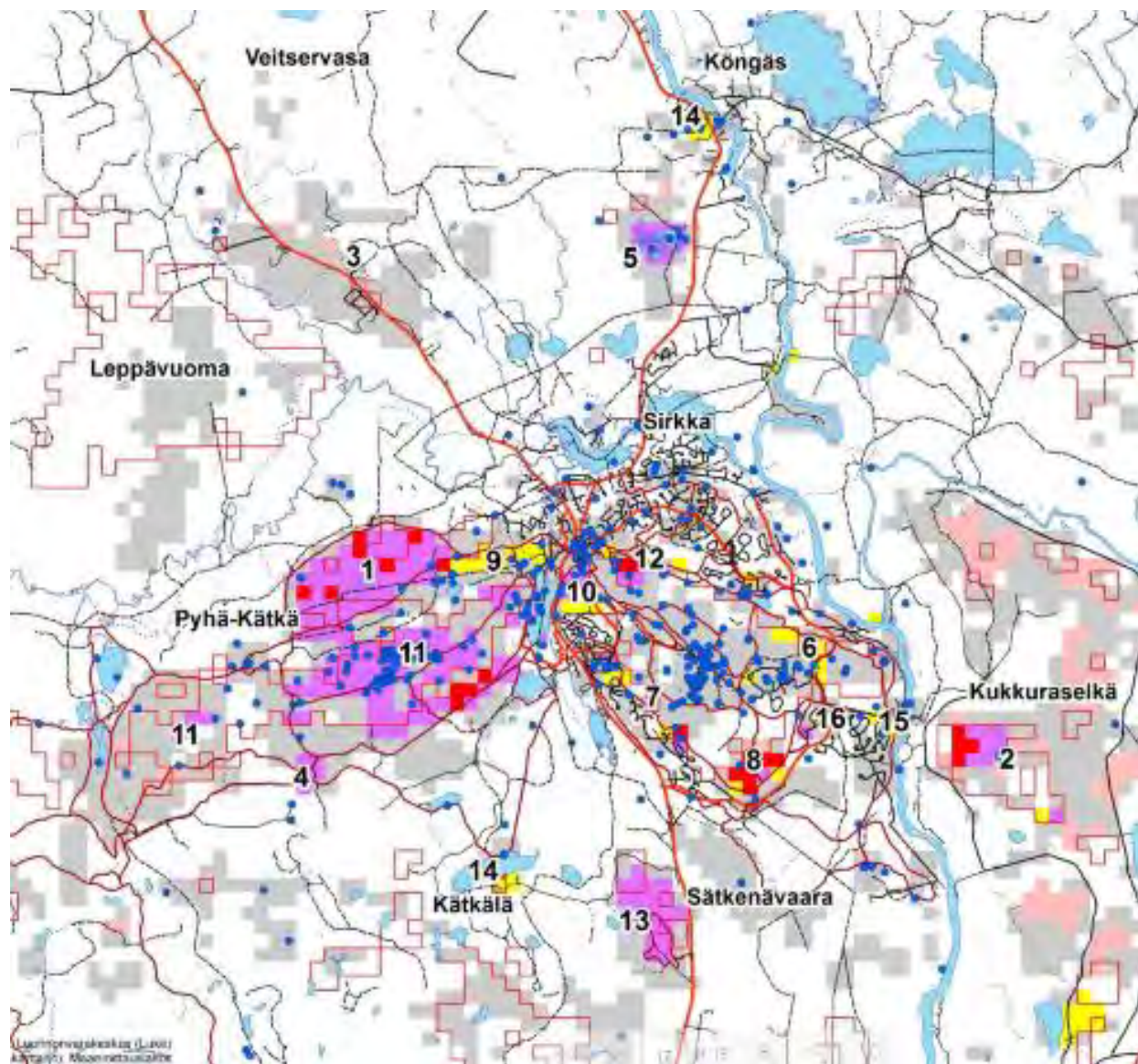
Pyörä on tyypillisesti lyhyiden matkojen kulkuväline. Usein pyörämatka on alle kolme kilometriä ja yli seitsemän kilometrin mittaisia pyörämatkoja on valtakunnallisesti mitattuna vähän, vain 9% pyörämatkoista. Harrasteajossa matkat ovat yleensä ajallisesti ja matkallisesti pitempiä kuin arkipyöräilyssä. Sähköavusteisten pyörien lisääntyminen pidentää pyörämatkoja.

Tämä hanke keskittyy pyörämatkailuun. Aiempien selvitysten ja yleisen pyöräliikenteen muutostrendien perusteella Levillä on keskitytty maastopyöräilyyn ja arkipyöräilyyn sekä uudempaan gravel- eli soratiepyöräilyyn. Arkipyöräilyyn voidaan lukea myös matkailijoiden pyörämatkat, jotka liittyvät muun muassa kaupassa käyntiin ja muihin aktiviteetteihin kulkemiseen.



Kuva 3. Maastopyöräilyreitin alku Draivin vieressä.

Luonnonvarakeskus (LUKE) laati pilottihankkeen ns. voimametsistä Levin alueen maankäyttö- ja reitti-suunnittelun tueksi. Siinä on tunnistettu alueita, jotka sopivat erityisesti kesä- ja hyvinvointimatkailuun. Mukana on alueita, joilla on tunnistettuja mielipaikkoja ja -reittejä sekä elämyksellistä potentiaalia. Mukana on myös ”tuotantoalueita”, joilta löytyy mustikkaa, sieniä ja villiyrtejä sekä biodiversiteettialueita, kuten vanhoja metsiä, vesistöjä ja avosoita. Lisäksi kohteiksi on valittu visuaalisia alueita, joista näkee kauas tai laajalti.



Kuva 4. Levin alueen ”voimametsät” (Luonnonvarakeskus, 2017, kuvan numerot viittaavat ko. raportin kohdeluetteloon).

3 TAVOITTEET

Levin pyörämatkailun kehittämishankkeen tavoitteena on ollut kehittää pyörämatkailun olosuhteita Levillä ja lisätä pyörämatkailun suosiota. Se johtaa myös liiketoiminnan lisäykseen ja entistä ympärivuotiseen matkailuun.

Tässä osahankkeessa eli työpaketti 2:ssa on ollut tavoitteena keskittyä pyörämatkailuun liittyvän infrastruktuurin sekä sitä palvelevan toimintaympäristön kehittämiseen. Käytännössä tämä tarkoittaa pyöräyhteyksien ja reittien sekä pyöräpalvelujen kehittämistä. Tämän työn lopputuloksena on esitetty master plan –tyyppinen suunnittelukokonaisuus, jossa määritetään erityyppisten pyöräily-yhteyksien ja reittien sijainteja, ominaisuuksia ja kehittämistarpeita. Niiden perusteella voidaan laatia toteuttamisen investointisuunnitelmia ja rahoitusjärjestelyjä.

Pyöräreittien on tarkoitus olla osa Levin korkeatasoista palvelutarjontaa. Reittien tulee pohjautua Levin ilmeeseen ja tukea matkailukeskuksen brändiä.

Pyörämatkailun kehittämishankkeen työpaketti 1:ssä on määritelty tiekartta 2025, jonka mukaan:

- vuonna 2021 laitetaan "perusasiat kuntoon",
- vuonna 2022 lisätään alueen ja palvelujen "pyöräily-ystävällisyyttä", "bike friendly",
- vuonna 2023 herätetään pyöräilyyn liittyen kansainväliset markkinat ja
- vuonna 2024 Levi vahvistuu pyörämatkailun keskipisteenä.

Työpaketti 1:n perusteella tavoitteisiin pääseminen edellyttää:

- toimijoiden avointa yhteistyötä ja sitoutumista,
- rahoitusta ja resursseja pyöräreittien toteuttamiseen,
- pyörämatkailun liiketoiminnan, tuotteistamisen ja palvelumuotoilun kehittämistä,
- selkeää vastuunjakoja,
- panostusta osaavaan henkilökuntaan, koulutukseen ja markkinointiin sekä
- jatkuvaa pyörämatkailun edunvalvontaa ja reagointia muutoksiin

Levin alueella on valtavat edellytykset pyörämatkailun ja etenkin maastopyöräilyn johtavaksi keskeiseksi asetetun vision mukaisesti.

4 PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN YLEENSÄ

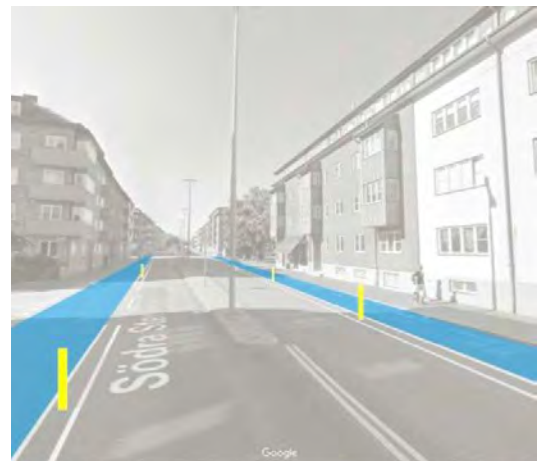
Pyöräliikenteen reitistön suunnitteluun on nyt entistä paremmat edellytykset, sillä Väylävirasto on julkaissut vuoden 2020 lopuksi pyöräliikenteen suunnitteluohjeen. Ohjeessa on entistä monipuolisempi valikoima pyöräliikenteen reittien toteuttamiselle, mikä mahdollistaa sen, että voidaan valita juuri kyseiseen paikkaan sopiva ratkaisu. Muita suunnitteluohjeita ja ideoita eri pyöräilylajeihin löytyy muun muassa Suomen ladulta, Metsähallitukselta, eri pyöräjärjestöiltä ja Liikuntakaavoitus.fi -sivulta.

Pyörä on nykyisessäkin tielainsäädännössä ajoneuvo. Uudessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa jalankulku ja pyöräliikenne on haluttu liiksumuotoina erottaa toisistaan aiempaa selkeämmin, ja sen tulisi näkyä myös pyöräyhteyksien suunnittelussa. Pyöräliikenteen kehittyminen, kuten paksurenkaisten ns. fatbiket ja sähköavusteiset pyörät, lisää pyöräilyn mahdollisuuksia ja ajonopeuksia. Kuitenkin paljon käytössä olevat yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet ovat edelleenkin mahdollisia, jos niille on olemassa selkeät perusteet.

Pyöräverkon kehittämisen lähtökohtana on tunnistaa ne alueet, palvelukohteet ja muut kokonaisuudet, joihin halutaan pyöräillä ja jotka synnyttävät pyöräliikennettä. Arkiliikenteen kannalta on oleellista, että asuinalueilta pääsee päiväkotihin, kouluihin, kauppoihin, työpaikoille yms. palveluille sekä muille asuinalueille pyörällä. Matkailun näkökulma tuo niiden lisäksi kohteiksi erilaiset virkistyskohteet, laavut ja näköalapaikat. Usein reitit itsessäänkin ovat tärkeitä.

Pyöräliikenteen verkon suunnittelun kulmakiviä on tunnistaa erilaiset keskuksia ja alueita ja muodostaa niiden avulla hierarkkinen pyöräliikenteen verkko. Ohjeissa kuvataan kaupunki-, alue- ja paikalliskeskukset. Koska suunnittelualueena on Levi lähiympäristöineen, on kohdesuunnittelu tehtävä pienipiirteisemmin.

Pyöräreittien perusratkaisuna on myös sekaliikenne, jossa autot ja pyörät kulkevat samalla ajoradalla silloin, kun liikenne on suunniteltu rauhalliseksi. Liikenteen rauhoittamisella tarkoitetaan sitä, että nopeusrajoitukset suunnitellaan alhaisiksi, noin 30-40km/h kadusta tai tiestä riippuen. Tämän lisäksi kadulla tehdään muitakin liikennettä rauhoittavia toimia kuten kavennuksia, istutuksia tai muita ajonopeutta alentavia järjestelyitä sekä vähennetään läpiajoa. Liikenteen rauhoittaminen on erittäin kustannustehokas tapa kehittää pyöräliikenteen olosuhteita, sillä erillistä uutta väylää ei tarvitse rakentaa ja esimerkiksi talvihoito onnistuu vähemmällä ajokerroilla. Liikenteen rauhoittamisen riittävästä toimista tulee kuitenkin varmistua, jotta liikenneturvallisuus säilyy. Liikenteen rauhoittaminen sopisikin Leville ja Kittilään erittäin moneen paikkaan, missä ei kulje vilkasta autoliikennettä.



Kuva 5. Ruotsiin tehty havainnekuva pyöräkaistoista.

Levin alueella kannattaa myös hyödyntää uuden tieliikennelain ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mahdollistamia ratkaisuja. Esimerkiksi pyöräkaistoille on olemassa uusi liikennemerkki, mikä helpottaa lumipeitteisenä aikana sen havaittavuutta ja Suomessakin on tehty muutama ns. kylätie, jossa ajorata on kapea ja pientereet leveät. Pyöräkatu on uusi katutyyppi, jolla ajetaan pyöräilijöiden vauhdilla. Se vaatii hyvin toimiakseen runsasta pyöräliikennettä.



Kuva 6. Vasemmalla pyöräkatu Joensuussa ja oikealla kylätie Sattulassa.

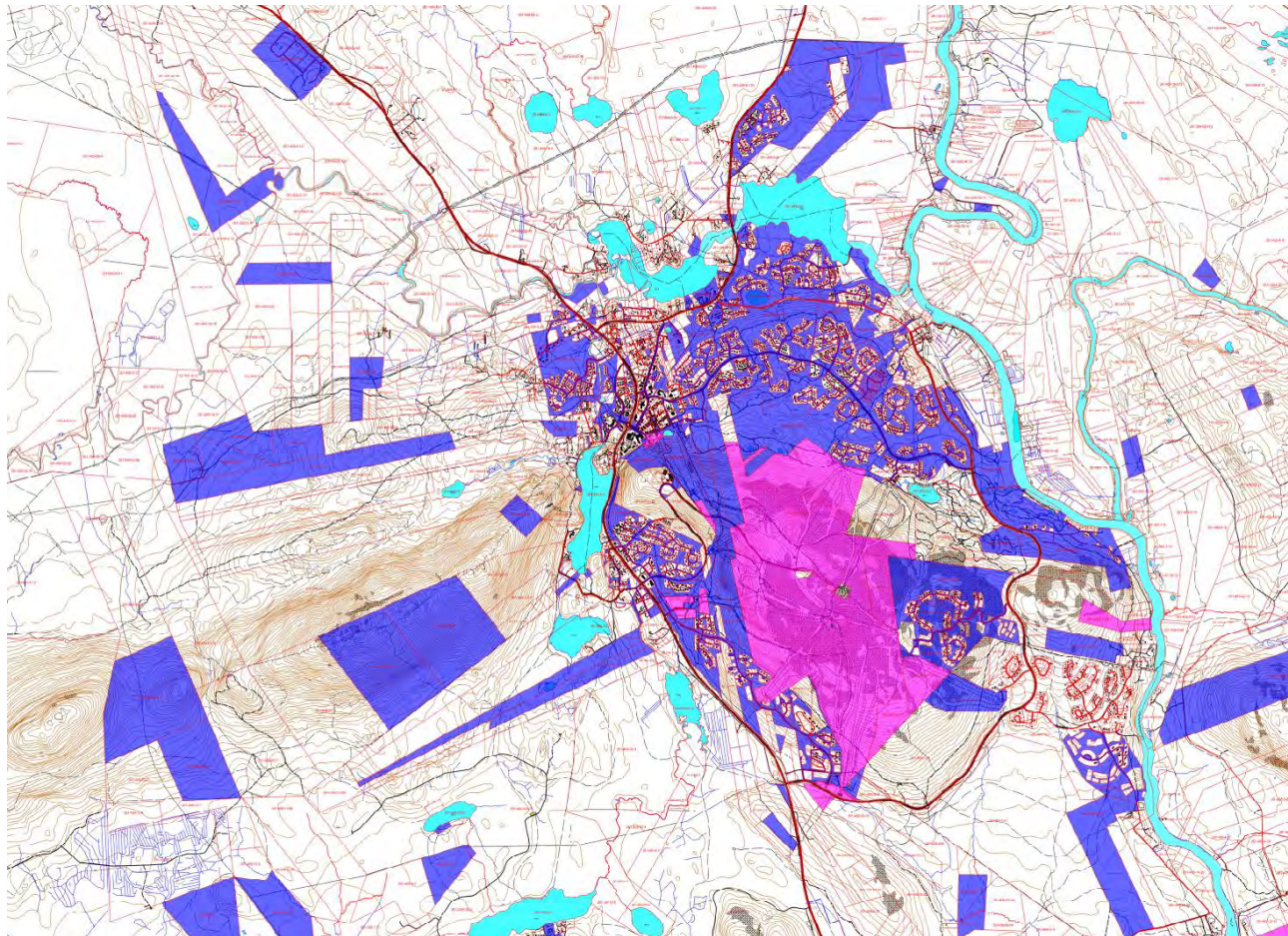
Pyöräliikenteen viitoituksen peruseriaatteen ovat samankaltaiset kuin muutkin opastuksen periaatteet. Viitoituksen lähtökohtana on edellä kuvattu pyöräliikenneverkon jäsentely, eli tärkeimmät reitit erottuvat myös viitoituksessa. Arkipyöräilyssä viitoituksella on tarkoitus opastaa pyöräilijää edullisinta reittiä kohteeseen. Maastopyöräilyn osalta se ei ole aivan välttämätöntä, koska maastossa liikkumisessa tärkeintä ei ole nopein ja suoria reittiä vaan elämysten hakeminen, virkistäytyminen ja kuntoilu. Viitoituksen muut tärkeät periaatteet ovat kuitenkin kaikessa liikkumisessa samat. Opastuksen tulee olla sellaista, että merkit ovat ymmärrettäviä, lisäävät liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta, ovat havaittavia ja yhdenmukaisia ja että opastus on jatkuvaa.

Pyöräliikenteen opastusmerkkien kielen määrittelyssä noudatetaan lähtökohtaisesti valtioneuvoston asetusta kuntien kielellisestä asemasta. Merkeissä ei yleensä käytetä muuta kuin suomen, ruotsin tai saamelaisien kotiseutualueelle saamen kieltä. Erityisestä syystä voidaan yksittäisen erityiskohteen opastuksessa käyttää suomen ja ruotsin kielen lisäksi muuta kieltä, jos kohteessa käy runsaasti vierasta keittä puhuvia eikä viitoitus ilman näiden omaa kieltä ole ymmärrettävää.

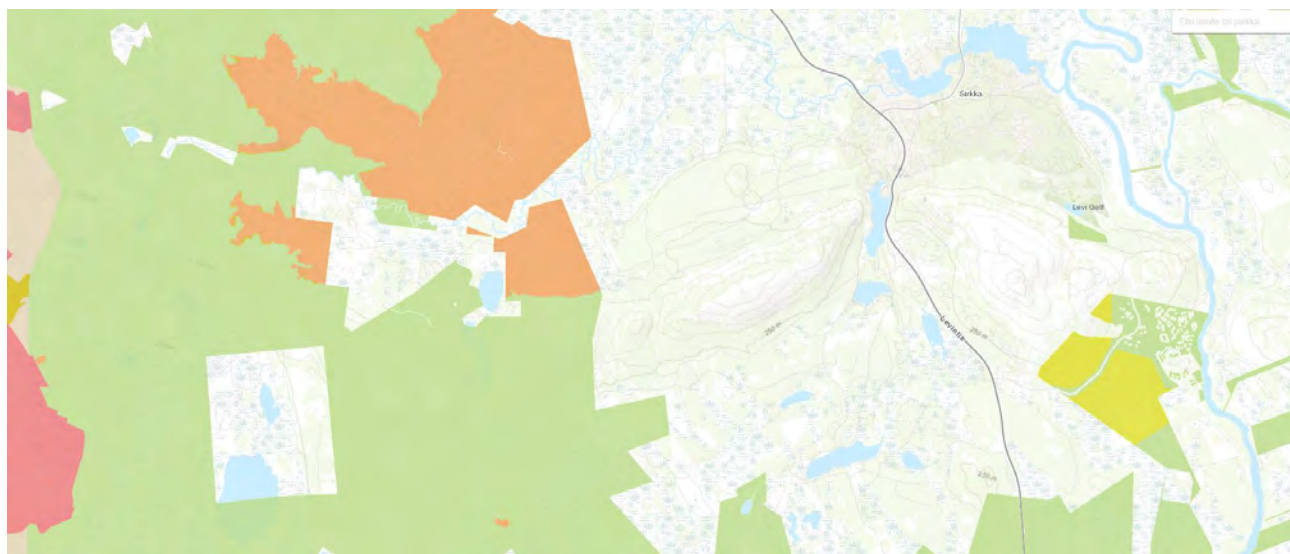
Koska Levillä käy runsaasti ulkomaalaisia ja suomen kielen ääkköset ovat ulkomaalaisille vaikeita, vieraan kielen käyttö voisi olla perusteltua. Vieraan kielen valinta ei kuitenkaan ole yksiselitteinen, sillä matkailijoista merkittävä osa puhuu englannin sijaan esimerkiksi ranskaa, espanjaa tai venäjää. Opastuksessa kannattaakin käyttää kohteiden yleisnimitystä tekstin sijaan tunnuksia eli piktometreja, jotka ovat maailmanlaajuisesti käytössä ja tunnistettavia. Esimerkiksi ravintola-tekstin sijaan käytetään haarukan ja lusikan tunnusta. Tunnusten selitykset voivat olla eri kielillä netissä ja lähtöpaikojen opasteiden yhteydessä. Erisnimiä, kuten Kätkä, Köngäs, Zero Point, voidaan käyttää tunnusten ohessa. Erisnimien tunnistamista auttaa, kun opasteissa ja viitoissa käytetään samaa kirjoitusasua ja fontteja.

Opastuksen tärkeä ”ominaisuus” on myös se, että maastossa olevissa viitoissa ja muissa opasteissa käytetään kohteista samoja nimiä kuin kartoilla. Samoin tunnusten tulee olla yhteneväisiä niin sisällön kuin värienkin osalta.

Levin alueella suurimmat maanomistajat ovat kunta, Oy Levi Resort Ltd ja Metsähallitus. Yksityistä maanomistusta on runsaasti ja alueet ovat useilla eri omistajilla, ks. oheiset kuvat.



Kuva 10. Levin alueella kunnan ja Oy Levi Resort Ltd:in maanomistus 2020 (Kittilän kunta).



Kuva 11. Levin lähialueella Metsähallituksen maanomistus 2020 (Metsähallituksen Maat ja vedet -karttapalvelu, 29.12.2020).

5.2 Luontoselvitys

5.2.1 Materiaali ja menetelmät

Tämä luontoselvitys on tehty olemassa olevan luontotiedon perusteella toimistotyönä. Selvityksen lähtötietona on käytetty Lajitietokeskuksesta tilattu paikkatietoaineisto tiedossa olevista alueella esiintyvistä silmälläpidettävistä ja uhanalaisista sammal-, sieni-, jäkälä-, putkilokasvi- ja hyönteislajeista. Lisäksi alue on käyty läpi ilmakuvissa ja maastokartoissa ja on paikannettu luonnonsuojelualueet/Natura-alueet, lähteet ja luonnontilaiset suot.

Kirjallisuusselvitys antaa alustavan käsityksen alueelta maankäytön suunnittelua varten. Lajitietokannan tiedot ovat kuitenkin satunnaisia eli ne eivät voi korvata kesällä maastossa tehtyjä inventointeja. Pelkän kirjallisuusselvityksen avulla ei myöskään saa tietoa alueella esiintyvistä uhanalaisista eikä kaikista lailla suojeleista luontotyypeistä.

5.2.2 Yleistietoa hankealueen huomioon otettavista luontokohteista

Suojelualueet

Hankealueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat Natura-alueet ovat Leppävuoma-Murtovuoma-Saattoporranvuoman Natura-alue (FI1300607, SAC/SPA), Ounasjoki (FI1301318, SAC), Ylläs-Aakenus (FI1300618, SAC) ja Ahvenvuoma (FI1300603, SAC). Luonnonsuojelu- ja Natura-alueilla on alueen tyypistä riippuen erilaisia maankäyttörajoituksia. Esimerkiksi Pyhätunturin pohjoispuolella sijaitsevan Leppävuoma-Murtovuoma-Saattoporranvuoman Natura-alueen suojeluperusteena ovat sekä luontotyytit että linnusto. Mikäli alueelle tai sen läheisyyteen suunnitellaan sellaista toimintaa, joka voi joko suoraan tai välillisesti aiheuttaa muutoksia Natura-alueen luontotyypeihin ja lajeihin, niin on tehtävä luonnonsuojelulain §65:n mukainen Natura-arviointi. Pyöräreittihankeessa sellaiseen muutokseen aiheuttaviin toimintoihin kuuluisivat esim. uuden reitin rakentaminen Natura-alueen tai sen reuna-alueen lävitse sekä ojitusten tekeminen.

Lailla suojelleet luontotyytit ja lajit

Vesilain 2. luku 11§ suojelee pienvesiä, kuten lähteitä, ja kieltää niiden luonnontilan vaarantamista. Lähteen luonnontilan heikentäminen voi tapahtua, mikäli rakennetaan uutta pyöräilyreittiä lähteen kautta tai lähteen läheisyyteen siten, että lähdeä ympäröivät kasvillisuus ja veden valuntaolosuhteet muuttuvat. Laki suojelee luonnontilaisia ja luonnontilaisen kaltaisia lähteitä. Lähteen luonnontilan ja luontoarvojen (lajisto) määrittäminen vaatii kokeneen biologin maastokäynnin kesän aikana.

Luontodirektiivin liitteessä VI mainitut lajit ovat tiukasti suojeltuja eli lajien esiintymien hävittäminen ja niiden eläinlajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä kasvilajien esiintymispaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulailla 49§:n nojalla kielletty. Direktiivilajeihin kuuluvat esimerkiksi suolla esiintyvät sammat kuten kiiltosirppisammal ja putkilokasvit, kuten lettorikko ja sammakkoeläimistä viitasammakko. Purojen ranta-alueella voi esiintyä direktiivilajeihin kuuluva lapinleikki. Pyöräreitti voi vaikuttaa siihen, mikäli se suunnitellaan ylittävän luonnontilaista suota, suota joudutaan muokkaamaan reitin toteuttamiseksi ja mikäli muutokset (esim. kuivatusvaikutukset) ulottuvat lajiesiintymiin ja muuttavat niiden kasvupaikkaolosuhteet epäsuotuisiksi.

Rauhoitetut lajit

Rauhoitetut lajit on suojeltu luonnonsuojelulailla (6. luku). Rauhoitettujen kasvien tai niiden osien poimiminen, kerääminen, irti leikkaaminen, juurineen ottaminen tai hävittäminen on kielletty. Rauhoitetun eläimen tahallinen tappaminen tai pyydystäminen on kielletty. Kieltoon kuuluvat myös pesien, munien ja yksilöiden ottaminen haltuun, siirtäminen toiseen paikkaan tai muu tahallinen vahingoittaminen. Rauhoitettuja eläimiä ei saa tahallaan häiritä, etenkin niiden lisääntymisaikana ja tärkeillä muuton aikaisilla levähdysalueilla.

Lintujen pesäpuut ovat rauhoitettuja, kun viranomaisen on merkinnyt ne. Suurten petolintujen, kuten kotkien ja kalasääsken pesäpuut on aina rauhoitettu, jos pesä on säännöllisesti käytössä ja selvästi nähtävissä.

Uhanalaiset ja silmälläpidettävät lajit

Kaikki uhanalaiset ja silmälläpidettävät lajit eivät kuulu lailla suojeltuihin lajeihin, mutta niiden esiintymät ja esiintymispaikat tulisi mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja vahvistaminen kuuluu Suomen kansainväliseen strategiaan. Harvinaiset lajit ja niiden elin- ja kasvuympäristöt ovat siinä avainroolissa. Uhanalaisia lajeja voi löytyä monista erilaisista elinympäristöistä. Uhanalaisia lajeja löytyy kuitenkin etenkin luonnontilaisista tai luonnontilaisen kaltaisista paikoista, kuten esim. iäkkäät metsät, suot, vesistöjen ranta-alueet ja lähteet sekä vanhat kulttuurimaisemat (perinneriityt, ketot). Sirkkan Luusuan alueen pelloilla on esim. tiedossa olevia silmälläpidettäviä keto- ja ahonoidanlukko esiintymiä.

Varttuneiden ja iäkkäiden metsien puiden rungoilla voi esiintyä esimerkiksi erilaisia uhanalaisia ja silmälläpidettäviä kääpälajeja. Nuorissa talousmetsissä, hakkuuaukioilla, viljelypelloilla, asutusalueen voimakkaasti ihmisvaikutuksen alaisessa ympäristössä ja ojitetuilla kasvillisuudeltaan muuttuneilla soilla esiintyy yleensä lähinnä tavanomaisia lajeja.

Kelkkauran tai sähkölinjan olemassaolo suolla ei sulje uhanalaisten kasvilajien esiintymismahdollisuutta pois (esim. uhanalaiset sammaleet, kämmekät, sarat). Lajit jäävät talvisin lumen alle suojaan. Kesäisellä maastopyöräilyllä on eri luokan vaikutuksia kuin moottorikelkkailulla.

5.2.3 Pyöräilyreittien mahdolliset luontovaikutukset

Pyöräilyreittien luontovaikutukset riippuvat suuresti reitin toteutumistavasta. Luontovaikutukset ovat suurimmillaan, mikäli perustetaan uutta reittiä vaikutuksiin herkälle alueelle. Reitin rakentamisvaiheessa joudutaan usein muokkaamaan paikallista luontoa esim. kaatamalla puita ja raivaamalla pensaikkoa reitin tieltä. Lisäksi muokataan sekä rakennusvaiheessa että käyttövaiheessa reitin alueella maata, mm. poistamalla kasvillisuuspeitettä ja kuluttamalla sitä.

Suoympäristö kuuluu herkkiin luontokohteisiin, koska suon pinta ja kasvillisuus helposti rikkoutuu, kun sillä yritetään ajaa pyörällä. Turpeen struktuuri muuttuu vetiseksi velliksi. Näissä kulutuskohdissa ei ole pintavettä sitovaa kasvillisuutta, joten urissa kerääntyy tai virtaa (kaltevalla alustalla) pintavettä helposti

kevättulvien aikana ja sateiden jälkeen. Seurauksina voi olla eroosio ja myös urien ulkopuolelle kohdistuvia muutoksia kasvillisuudessa ja luontotyypeissä. Mutavellissä on hankalaa pyöräillä, joten pyöräilijät pyrkivät väistämään mutaisia kohteita ja siten kuluttavat mutaisten reittien ympäristöä muodostaen uusia epävirallisia reittiosuuksia.

Mikäli reitti rakennetaan suon läpi kaivamalla sen varteen oja ja muokkaamalla reitin pintaa kulutuskestäväksi, niin luontovaikutukset kohdistuvat etenkin reitin alle jäävään kasvillisuuteen, luontotyypeihin ja eläinten elinympäristöihin. Lisäksi tieojien kuivatusvaikutus ulottuu reitin ulkopuolelle suolle ja aiheuttaa vaikutusvyöhykkeellä muutoksia kasvillisuudessa. Vaikutusvyöhykkeen laajuus vaihtelee ja riippuu mm. suotyypistä. Soilla voi esiintyä useita uhanalaisia luontotyyppejä sekä uhanalaisia ja suojeltuja lajeja.

Uuden pyöräreitin mahdollisiin luontovaikutuksiin kuuluu myös erilaisia muita häirintä- ja kulutusvaikutuksia. Häirinnälle herkät eläinlajit välttävät sellaisia paikkoja, joissa liikkuu ihmisiä, joten sellaiset eläinlajit siirtyvät todennäköisesti pois uuden pyöräreitin ympäristöstä. Esimerkiksi rauhoitettu kotka ei pesi sellaisilla alueilla tai niiden läheisyydessä, jossa on paljon ihmistoimintaa.

Edellä mainitut vaikutukset ovat vähäisempiä tai jopa olemattomia, mikäli uutta reittiä suunnitellaan jo olemassa olevalle reitille, metsäuralle, metsäautotielle tai tielle. Siinä tapauksessa lähtökohtaisesti ei kaadeta puita, muokata maata eikä myöskään rakenneta oja. Lisäksi ihmisten äänistä ja läsnäolosta aiheutuvat häiriövaikutukset kohdistuvat sellaisilla alueilla, jossa eläimistö on jo tottunut niihin tai joita se jo valmiiksi välttää.

Kulutusherkkä kasvillisuus voi kärsiä pyöräilijöiden aiheuttamasta kulutuksesta myös reitin ulkopuolisella alueella, joilla pyöräilijät pitävät taukoja tai käyvät katsomassa maisemia ja ottamassa valokuvia.



Kuva 12. Näkymä Kellostapulilta Ounasjoelle.

5.3 Nykyinen reitistö

Levillä on periaatteessa runsaasti pyöräilyyn soveltuvia reittejä: asfaltoituja väyliä, katuja ja teitä, sorapintaisia teitä, latu- ja moottorikelkkailureittejä sekä polkuja ja metsäuria. Niiden osalta pyöräilijän haasteena ovat usein reitin jatkuvuus, tekninen kunto ja epävarmuus reitin vaikeusasteesta. Haastatteluissa ja keskusteluissa on esiin noussut myös eksymisen riski.

Asfaltoituja jalankulku- ja pyöräteitä on Levillä noin 32 kilometriä. Ne ovat joko kunnan tai ELY-keskuksen hallinnassa. Nykyisiä merkittyjä maastopyöräilyreittejä on noin 100 kilometriä, jotka ovat kunnan tai rinneyhtiö Oy Levi Ski Resort Ltd:n vastuulla.

Patikkareittejä ja luontopolkuja on Levillä ja lähiympäristössä runsaasti, noin 130 kilometriä. Osa reiteistä on nimetty ja niiden varrelta löytyy erilaisia info- ja kertomustauluja, esimerkkeinä Huippupolku, Jääkausipolku ja Entisaikain Eloa.

Huollettavia talvikävely- tai talvipyöräilyreittejä on Levillä noin 23 kilometriä. Pyöräilyreitti kiertää Levi-tunturin pohjois-, itä- ja eteläpuolella.



Kuva 13. Kertomus Kellostapulin lähellä.

Kittilän kunnan alueella on moottorikelkkailureittejä ja -uria yhteensä noin 900 kilometriä. Useiden reitien alku-/päätepiste on Levillä. Latureittejä kunnan alueella on myös satoja kilometrejä. Merkittävimmät ladut ovat kirkonkylän ja Levin ympäristöissä. Levin ympäristöstä löytyy latuja yhteensä noin 230 kilometriä, joista valaistuja on vajaa 30 kilometriä.

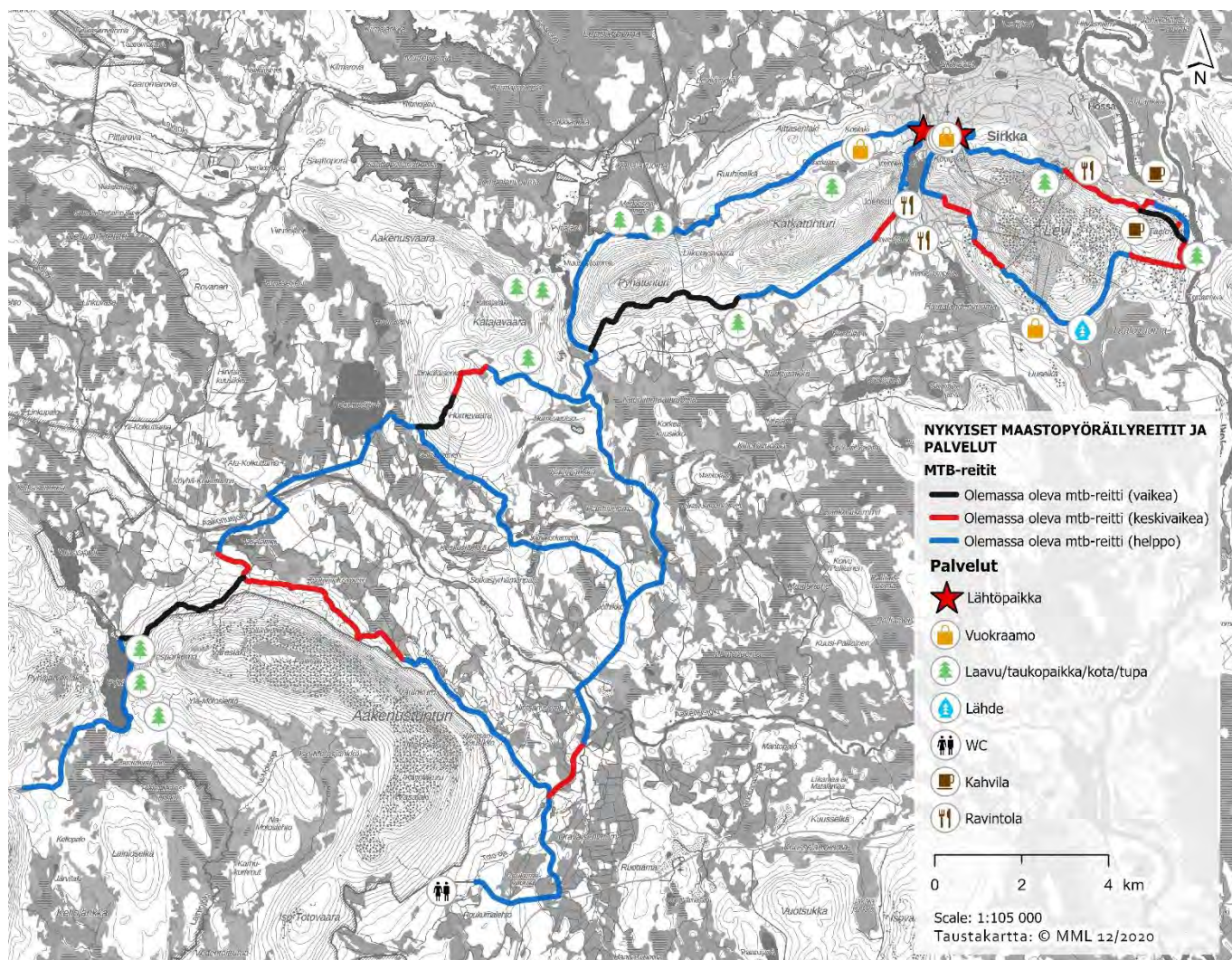
Ratsastusreiteillekin olisi tarvetta.

Virallisten reittien rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa Kittilän kunnan tekninen toimi. Laskettelurinteiden yhteydessä olevista reiteistä vastaa rinneyhtiö, joka vastaa myös reittien talviaikaisesta lanauksesta.

Maastopyöräreitit

Oheisessa kartassa on kuvattu nykyiset maastopyöräilyreitit ja palvelut. Reitit suuntautuvat pääosin Levi-tunturin sekä Kätkä- ja Pyhäntunturien ympäri. Tärkeä yhteys on Ylläntunturille. Se on muutama vuosi sitten merkitty osana Ylläksen ja Pallas-Ylläntunturin kansallispuiston reittihanketta (REILA).

Nykytilanteen reittien luokitus (helppo, keskivaikea, vaikea) ei ole täysin luotettava ja esimerkiksi helpolakin osuudella saattaa tulla vaikeampia kohtia. Nykytilanteessa on myös olemassa enemmänkin polkuja, kuin Levin kartoissa on merkitty. Nykytilanteen infran haaste on myös se, että internetissä reittien kuvakset ovat hajallaan ja paperikartat ovat suurimittakaavaisia ja epätarkkoja.



Kuva 14. Maastopyöräilyn nykyiset reitit ja palvelut Levillä ja lähialueella (Lähde: kunnan ja Karttatiimin aineistot).

Nykytila maastopyöräilyn reiteistä hahmottuu käyttäjälle melko alkeellisena ja sekavana. Tässä työssä tehtiin maastokäyntejä, joissa havaittiin selkeitä kehityskohteita. Niitä nousi esille myös työssä tehdyissä haastatteluissa ja työpajassa.

Seuraavan sivun kuvissa näkee erilaisia maastopyöräilyreittejä nykytilanteessa. Osa reiteistä on leveitä, tasaisia ja helppoja ajaa. Osa puolestaan on hyvinkin haastavia. Reitien luotettavuuden kannalta on keskeistä, että reitti on luokiteltu sitä todellisuudessa vastaavalle tasolle, jotta käyttäjät uskaltavat luottaa karttoihin ja lähteä pyöräilemään uudestaan.

Opastus

Hankkeen aikana selkeästi esiin noussut kehityskohde on ollut opastus. Reittien opastus ei ole nykytilanteessa riittävän selkeää ja opastusta on usealla eri tyylillä. Alla olevissa kuvissa on nykyisiä opasteita Immeljärven ympäriltä. Reitillä on Levin puisia opasteita, matalia reittimerkkejä sekä myös metallisia reittimerkkejä tien varressa.



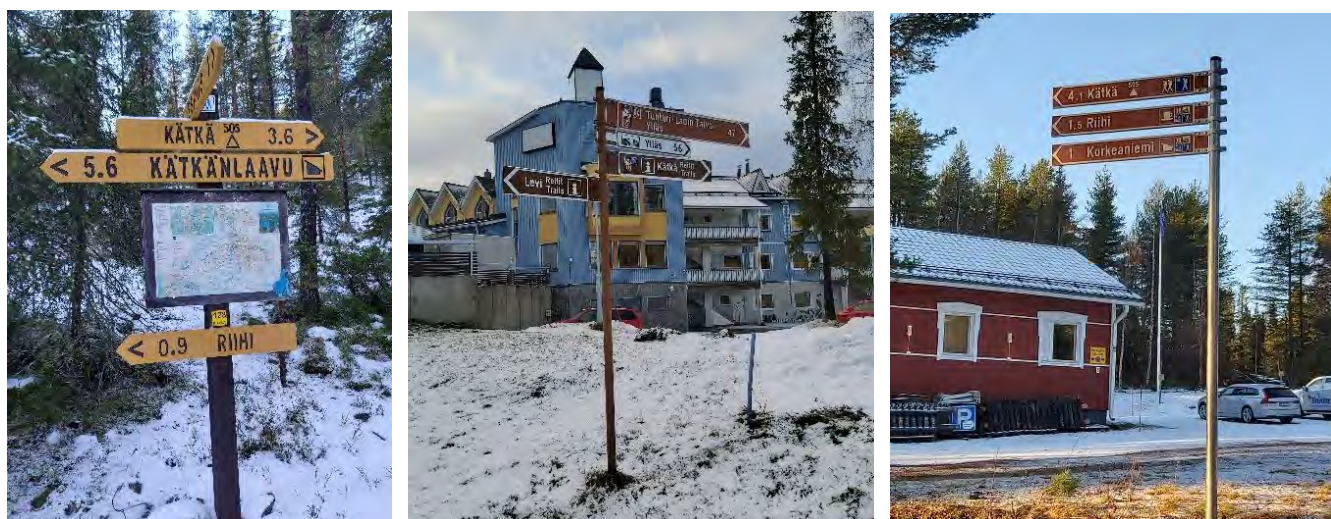
Kuva 15. Maastopyöräilyreittejä Levillä.

Reitillä pysymiseen vaikuttaa opastuksen kanssa ennen kaikkien reitin laatu ja systemaattisuus. Nykytilanteessa reitin laadut saattavat vaihdella, mikä herättää epäilystä siitä, pysykö pyöräillessä oikealla reitillä ja onko se omille taidoille sopiva.

Leville on kehitetty oma opasteiden ilme. Se koostuu puisista lautatavarasta tehdyistä opasteista. Kirjaimet on kaiverrettu keltaisella värillä maalattuun puutavaraan. Viitat on kiinnitetty ruuvein joko opaste-
tauluihin tai tolppiin. Tolpat ovat puisia ja ne on kiilattu maahan.

Reittien risteykset on numeroitu. Numerot on merkitty reittikarttoihin ja maastossa numerokyltti on yleensä viittatolpassa. Numerointi helpottaa paikantamista. Se on tiedossa myös pelastuslaitoksella, joten se toimii myös pelastuskoodina.

Nykyisin on olemassa kaksi rakennettua reittien lähtöpaikkaa: Piste A on Kätjän suunnalla ja piste B on Zero Pointin koillispuolella. Varsinkin piste A koetaan olevan syrjässä, sillä se ei näy katuverkolle. Molempien puiset rakenteet ovat teknisesti huonossa kunnossa ja vaativat uusimista.



Kuva 16. Maastopyöräilyreittien viittoja Immeljärven ympärillä syksyllä 2020.

Huomioita nykytilasta ovat:

- Epäjohdonmukaisuudet piktogrammien värien yhteneväsyydessä. Samalla reitillä voi olla pyöräilyn merkintää kahdella erilaisella ilmeellä, ruskeilla viitoilla, valkoisilla viitoilla sekä Levin omilla ilmeellä olevilla opasteilla. Tämä ei ole toivottavaa.
- Osa opasteista on päässyt heikkoon kuntoon ja osan sijainti kasvanut umpeen ja tämä vaatisi rai-vaamista.
- Paikanimet tulee yhtenäistää, jottei samalla paikalle opasteta erilaisilla nimillä.
- Kartat tulee sijoittaa katseluetaisyydelle siten että niitä voidaan tarkastella mieluiten siten, ettei pyörän päältä tarvitse nousta pois.
- Mahdollinen digitaalinen opastaminen tulee yhteensovittaa



Kuva 17. Levin opasteviitoja.





Kuva 18. Kätjän suunnan reittiopastetaulu (lähtöpiste A), johon koottu patikointi, pyöräily ja hiihto-opastamista.



Kuva 19. Reittien lähtöpiste B (Zeropointin lähellä) ja portti.



Kuva 20. Reittiopastusta sekä reitinnumero.

Piktogrammit noudattavat maastoviitoituksen yleisiä malleja. Muoviset / alumiiniset piktogrammilevyt on kiinnitetty yleensä ruuvein suoraan viittoihin. Piktogrammien väreissä on vaihtelevuutta: niitä on sinisenä, valkoisena ja keltaisena. Tolpissa on lisäksi risteysmerkintöjä keltaisella sekä osassa viitoissa on värikkäitä reittimerkintätunnuksia.

Reittiopastus eri etappien välillä on tehty maalamalla puustoon keltaisella reittimerkki. Lisäksi reittimerkkinä käytetään puisia tolppia, joissa on mahdollinen reitin värikoodi ja lisäksi piktogrammi. Karttojen ja viittojen kielenä on suomi, muutamia englanninkielisiä tekstejä on löydettävissä. Tekstit viitoissa on suhteellisen hyvin näkyvää. Heijastamia ei ole ja niiden lisäämistä tulee harkita.

Levin opastus nykytilassa vaatii päivittämistä reittimerkinnän osalta.

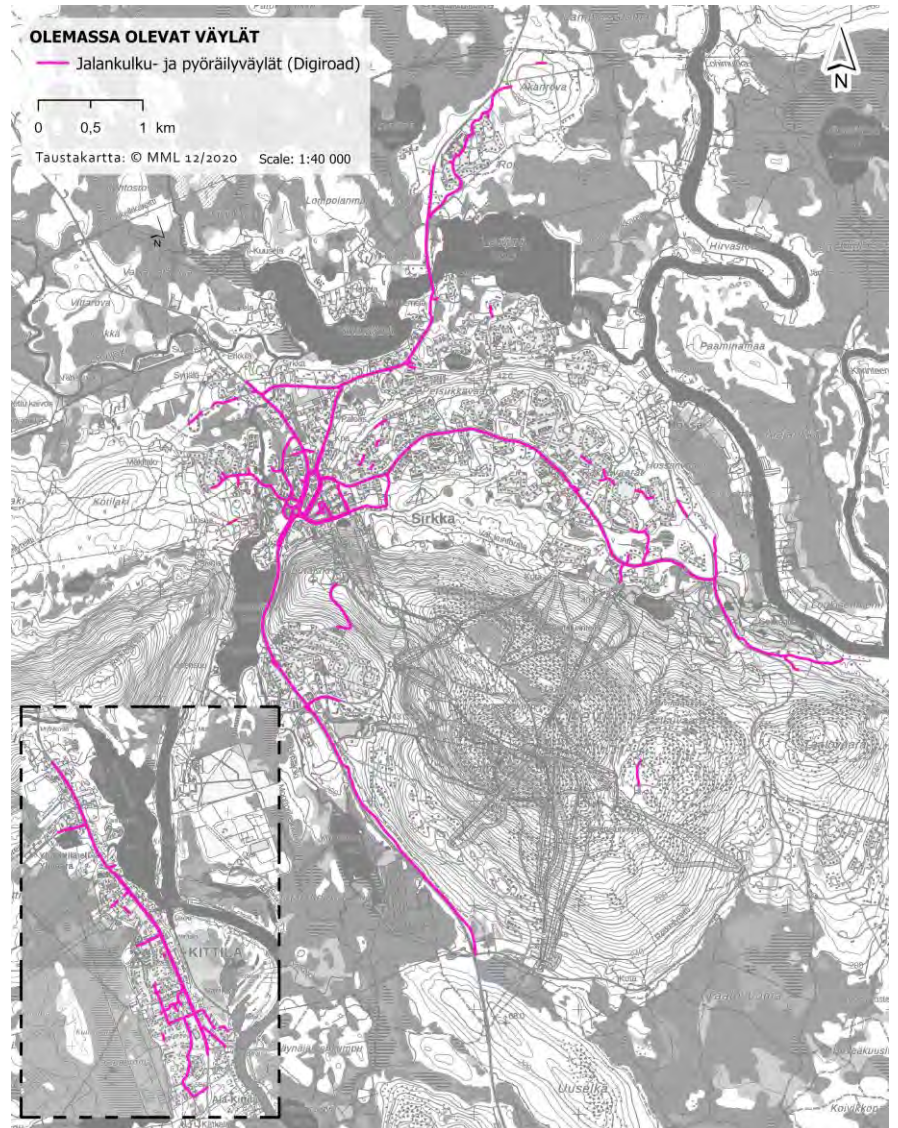
Nykyiset palvelut pyöräilyn näkökulmasta

Levillä on nykyään kattavat palvelut matkailijalle erityisesti lumiseen aikaan. Lumettomana aikana monet reittien varsilla olevat kahvilat ja ruokapaikat ovat kiinni, mikä voi vähän heikentää esimerkiksi perheiden intoa lähteä reitille. Pyörävuokraamoja on useita ja niistä saa myös etenkin maastopyöräilyyn sopivia varusteita. Kesällä 2020 käytössä oli noin 300 vuokrapyörää. Monilla hotelleilla ja mökeilläkin on lainattavia pyöriä. Pyöräilyn näkökulmasta palveluissa on kuitenkin kehitettävää, jotta ne olisivat pyöräilyystävällisiä sekä ympärivuotisia. Esimerkiksi pyörien säilytykseen ja pesuun sekä varusteiden pesuun ja kuivatukseen kaivataan enemmän tiloja.

Arkipyöräilyn nykytila

Levin ja Kittilän alueen arkipyöräilyn reitistö on vaihtelevan laatuisen. Levin alueella on varsin paljon kestopäällystettyjä ja yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä. Ne soveltuvat etenkin ns. arkipyöräilyyn eli koulu-, työ- ja asiointimatkoille. Paikoitellen pyöräliikenne ohjautuu myös ajoradalle ja toisaalta myös osan arkipyöräilijöistä on mahdollista käyttää maastopyöräily- tai latureittejä lumettomana aikana. Arkipyöräiliikenteen reitit palvelevat myös autotonta liikumista Levin alueella ja toimivat myös esimerkiksi osana retki- ja pyöräily-yhteyksiä.

Kuva 21 (oikealla). Levin ja Kittilän alueen nykyiset pyöräväylät Digiroad-aineiston mukaan.



Kuva 22 (alla). Vasemmalla yhdistetty jalankulku- ja pyörätie ja oikealla Levin ympäristien kaakkoisosaa nykyään. Yhteysväliillä on pyöräliikenteen kannalta melko rauhallinen, mutta pyörällä yhteyttä käyttäviä kuitenkin on.



6 IDEAT JA VAIHTOEHTOTARKASTELUT

6.1 Haastattelut

Työn yhteydessä toteutettiin asiantuntijahaastatteluita yhdeksälle henkilölle loka-marraskuun 2020 aikana. Haastattelut olivat vapaamuotoisia keskusteluita, joille oli mietitty perusrunko, jonka mukaisiin asioihin pyrittiin saamaan vastauksia. Haastateltavat oli jaettu infra-osaamiseen painottuvaan ryhmään sekä matkailun asiantuntijoista koostuvaan ryhmään. Haastateltavilla oli kaikilla vahva paikallistuntemus Levin alueesta. Tämän lisäksi käytiin myös erillinen keskustelu Rambollin kansainvälisten asiantuntijoiden kanssa.

Infraryhmässä olivat haastateltava seuraavat henkilöt

- Jari Kinnunen, Ramboll 12.11. (ollut pitkään aikaisemmin kunnan teknisessä toimessa töissä)
- Lauri Kurula, Kittilän kunta, tekninen toimi 13.11.
- Veli-Matti Virtanen, Kittilän kunta, tekninen toimi 13.11.
- Lasse Välimaa, Kittilän kunta, tekninen toimi 5.10.
- Jaakko Huttunen, Kittilän kunta, tekninen toimi 16.11.
- Timo Veijalainen, Roll Outdoors 24.11.

Reittien osalta infraryhmässä nousi selvästi esille Levinillä jo olemassa oleva potentiaali, opastamisen tarve ja nykyisten palveluiden hyödyntäminen:

- Useita potentiaalisia kohteita Levin ympäristössä. Muun muassa: Levin ympärysreitti, Jääkausireitti, Kätkän ympäristö, Nuottijärvi
- Paljon olemassa olevia palveluita, jotka kannattaa hyödyntää
- Uusia ympärireittejä tarvitaan ja mahdollista luoda myös pienemmilläkin reittilisäyksillä
- Opastamisen selkeytystä tarvitaan -> yhtenäisyys Metsähallituksen opasteiden kanssa on toivottavaa

Reittien laatu herätti myös infraryhmässä keskustelua ja toiveita tähän työhön:

- Esitettävä tässä työssä, mitkä ovat kesä- ja mitkä talvireittejä
- Lajien yhdistämisestä samalle reitille ei suositella talvella (hiihto ja pyöräily tai moottorikelkkailu)
- Reittien vaatimustason määrittely olisi tässä työssä hyvä esittää
- Paikkaavaa sorastusta suositellaan käytettäväksi rakentamisessa massiivisen sorastuksen sijaan, koska se helpottaa reittiä aloittelijoille ja pitää reitin polkumaisena myös kokeneemmille pyöräilijöille
- Pitkiä pitkospuita ei toivottu ylläpidon hankaluuden takia toteutettavaksi



Kuva 23. Haastatteluiden yhteydessä merkittiin myös mahdollisia reittejä kartalle yleispiirteisellä tasolla. Osa haastateltavista merkitsi reitit itse ja osan reiteistä merkitsivät haastattelijat.

- Sähkölinjoja, moottorikelkkareittejä ja latuja ehdotettu hyödynnettävän vain pakollisessa tarpeessa, koska eivät ole pyöräilylle niin houkuttelevia
- Maastonmuotoja kannattaa hyödyntää ja luoda vaihtelevia reittejä

Haasteita, joita pyöräinfran nykytilassa tai toteutuksessa on todettu:

- Maanomistajuus usealla eri taholla hidastaa reittien toteutusta
- Opasteet ovat tällä hetkellä sekavat ja puutteelliset

Ratkaisuina haasteisiin ryhmäläisiltä tuli esille mm:

- Kehitetään olemassa olevia reitistöjä ja hyödynnetään sorateitä, teitä ja olemassa olevaa infraa
- Yleiskaavan mukainen vihervyöhyke hyödynnettävä
- Uudet reitit ja luvat tarvitsevat reittitoimituksen
- Opastuksen yhtenäistäminen
- Henkilöresurssia tarvitaan lisää kunnalle toimien toteuttamiseksi

Levin matkailun asiantuntijoista haastateltiin seuraavat henkilöt

- Satu Pesonen, Visit Levi 13.11.
- Jouni Palosaari, Levi Ski Resort 16.11.
- Marko Mustonen, Levi Ski Resort 16.11.

Reitteihin liittyen matkailun asiantuntijat nostivat esille sen, että Levi kaipaa kaiken tasoisia reittejä, olemassa olevien reittien selkeää parantamista, lähitunturien parempaa hyödyntämistä ja, että opastuksella on vähintään yhtä tärkeä rooli kuin reittien rakentamisellakin.

Yleisinä kehittämistarpeina esitettiin:

- Toivottiin palvelukohteita, jotka olisivat auki myös kesäsesonkina
- Palvelut: muna-kana-ilmio, palvelutarjonta ei ole sinänsä ongelmallista, sillä yrittäjiä löytyy. Erikoistumista olisi kuitenkin hyvä tehdä
- Kun maastopyöräreittejä kehitetään ja sähköpyöräily on nousussa, matkoja on mahdollista tehdä pidempään. Sähköpyöräilyn latauspisteitä on olennaista suunnitella
- Talvipyöräily vaatisi myös kehittämistä
- Opasteiden tulisi olla sellaisia, että ne ovat tulkittavissa nopeastikin ohi kuljettaessa
- Reittien jakaminen selkeässä digitaalisessa muodossa myös tärkeää. Olemassa olevista reiteistä Gravel-reiteiksi soveltuisi jo useampi reitti, mutta niistä tulisi saada digitaalinen tieto viestittäväksi
- Pyöräily-ystävällisen merkin ottamista käyttöön toivottiin
- Kyläpyöräistä ja niiden ottamisesta uudelleen käyttöön esitettiin mielipiteitä sekä puolesta että vastaan

Reittien kehittämistarpeista todettiin seuraavaa:

- Maastopyöräilyverkostoa ei oikein ole - sen kehittäminen vaihe nro 1
- Gravel-verkosto hyödyntäen metsäautoteitä tukisi myös verkoston kehittämistä.

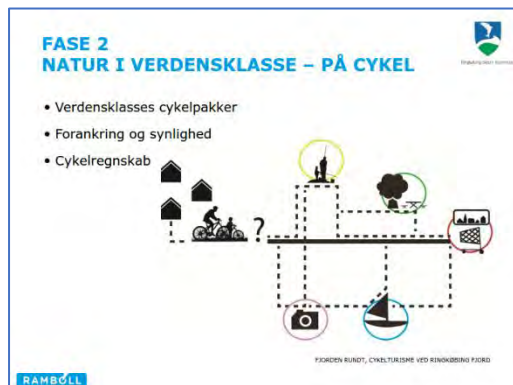
- Ytimessä oleva tunturin ympäri menevä reitti tärkeä. Askeleet: 1. Lähiyhteydet Levitunturin ympäri, 2. Lähiyhteydet Kätäkätunturin ympäri, 3. Lähiyhteydet Pyhätunturin ympäri, 4. Kaukoyhteys Muonion kautta kansallispuistoon. Näin päästäisiin osaksi kansallispuistoaluetta ja saataisiin kehitettyä yksi kaukoreitti
- Lähistön kaava-alueet ovat myös potentiaalisia kehitettäviä alueita, joille toivottiin yhteyksiä, esim. Rakkavaaraan
- Yhteyttä Ounasjoen kautta Könkäälle toivottiin
- Maisemat, jotka jatkuvat ns. silmän kantamattomiin on ainutlaatuinen tekijä, jota tulisi tuoda esille
- Pitkospuita voitaisiin suunnitella pyöräilyä silmällä pitäen – rakennettaisiin leveämmäksi. Kävelijät voivat kyllä kulkea leveämmillä pitkospuilla, mutta erityisesti aloittelevat maastopyöräilijät arastelevat kulkemista kapeilla pitkospuilla
- Pohdittiin myös sitä, olisiko kelkkareittien hyödyntäminen mahdollista
- Lyhyet, hyvin opastetut ja turvalliseksi koetut reitit tulevat palvelemaan tulevaisuudessa myös ulkomaalaisia, esim. aasialaisia

Kehittämisen esteet ja realiteetit:

- Potentiaalisilla reiteillä on useita maanomistajia. Lähireittien maanomistuksessa ei kuitenkaan juuri ongelmia
- Jotkin reitit ovat melko vetisiä, esim. Levin ympärysreitillä, nyt sitä on viimeisimmäksi sorastettu, ja sen jälkeen pyöräilijöitä on saatu houkuteltua lisää
- Kenelle reitit kuuluvat ja kuka niitä huoltaa? Vastuuttaminen tärkein askel

Kansainvälisinä asiantuntijoina haastateltavina olivat Rambollin Tanskan toimistolta Trine Bunton sekä Maria Thrysøe Krogh-Mayntzhusen, jotka ovat toimineet konsultteina Ringkobing-Skjern kunnalle laa- tien pyörämatkailun kehitystoimia. Ringkobing-Skjern kunnassa asuu noin 58 000 asukasta ja se on Tanskan neljänneksi suurin matkailukeskittymä, jossa on 5 miljoonaa yöpymistä vuodessa. Kohteessa on 84% ulkomaisia turisteja, joista 64 % mainitsee luonnon keskeiseksi syyksi vierailla alueella.

Kunnalle laaditussa konsulttityössä on keskitytty erityisesti Fjorden Rundt -reitin ja alueen kehittämiseen pyöräilyn kannalta. Kehittämistä alueella on tehty kymmenen vuoden ajan. Ensimmäinen vaihe aloitettiin vuonna 2011 ja siinä suunniteltiin reittiä, toteutettiin osa reittiosuuksista sekä parannettiin opastusta ja viestintää netissä. Ensimmäisessä vaiheessa myös määriteltiin reittien vaikeusasteet ja brändättiin reitit. Ensimmäinen vaihe nojautui pitkälti vahvasti kehittämään jo olemassa olevaa infraa ja viestimään siitä entistä selkeämmin. Toisessa vaiheessa vuodesta 2013 alkaen aloitettiin laajentamaan reitistöä, kehittämään palveluita. Kehittämisellä on haluttu saada lisää pyörämatkailijoita, mutta samalla palvella paikallista väestöä. Reittien kehittämisen lähtökohtana onkin ollut suorat reitit kohteisiin ja kierto- reittien mahdollistaminen turisteillekin.



Kuva 24. Otteita Ringkøbing-Skjern -pyörämatkailun kehittämisselvityksestä.

Kolmannessa vaiheessa vuodesta 2015 alkaen on kehitetty olemassa olevia väyliä ja polkujen kuntoa, tehty uusia reittejä, kasvatettu markkinointia ja panostettu käyttäjäkokemuksen mittaamiseen sekä pyöräilyä kehittävien toimintatapojen jalkauttamiseen ja juurruttamiseen. Tämän lisäksi yhteistyötä on kehitetty entistä enemmän matkailu- ja pyöräilytoimijoiden kanssa.

Keskustelussa kansainvälisten asiantuntijoiden kanssa kävi ilmi, että valtio rahoittaa alueen pyörämatkailuhanketta noin 40%. Kunta puolestaan rahoittaa paikallisia yrityksiä, jotta he pystyisivät kehittämään pyöräpalveluita. Kehitystoimien yhteydessä oli myös määritelty organisaatioiden vastuut, jotta tiedetään mitä kukakin tekee ja kehitystoimet etenevät suunnitellusti. Tanskan esimerkissä suurin osa kehittämis-toimien resursseista keskittyvät viestinnän ja markkinoinnin sekä yhteistyön ja toimintatapojen juurruttamiseen, infran kehittämistoimien jäädessä vähemmälle. Leville Tanskan esimerkistä voidaan suositella ainakin seuraavia:

- Organisaatioiden vastuiden määrittäminen
- Reittikohtaiset brändäykset ja tarinallistaminen
- Opastetut ja brändätyt pyöräkierrokset. Tanskassa järjestettiin mm. "pyöräillen syömään huippukokin kanssa" -kierroksia.
- Palveluiden helpottaminen, esim. pyörän varaaminen ja tilaaminen mökkivarausten yhteydessä
- Suunnittelussa ja viestinnässä muistetaan myös hyödyt paikallisille asukkaille
- Esteettömät reitit myös liikuntaesteisille ja erikoisvälineiden tarjoaminen tähän (mm. pyöräkär-ryt tms.)
- Seurannan toteutus kyselyhaastatteluilla

Tanskalaisilta kysyttiin myös mitkä he näkisivät Levin vahvuuksina pyörämatkailukohteena. Esille nousi Lapin upea luonto, talvipyöräily ja mahdollisuus yhdistää ski+bike samalle matkalle. Tämän lisäksi kiinnostusta herättivät reitit, joissa pääsisi näkemään esim. poroja ja muita eläimiä tai paikallisia nähtävyyksiä. Mainittiin myös se, että aloittelijoille tarvitaan yhden päivän retkiä ja Lapissa riittäisi varmasti tilaa toteuttaa kokeneemmille pyöräilijöille myös useamman päivän retkiä.

6.2 Työpaja

Toteutus

Työpaja pidettiin alueella toimiville yrittäjille sekä Kittilän kunnan ja Kideven edustajien kanssa. Työpaja oli jatkumoa jo aiemmin syksyllä 2020 pidettyihin työpajasarjoihin. Työpajan aiheena oli täydentää infrastruktuuriin ja reitteihin liittyviä ideoita sekä löydöksiä. Työpajassa oli osallistujia 12 kpl. Työpaja toteutettiin etänä TEAMS- ja Mural –alustoilla hallitsevan koronatilanteen vuoksi. Työpajan kesto oli 2h. Osallistujat kommentoivat TEAMSin kautta ideoita sekä täyttivät ajatuksiaan Mural-alustalla toteutetulla ryhmätyöllä.

Työpajan tehtävät jakautuivat seuraavasti:

Tehtävä 1

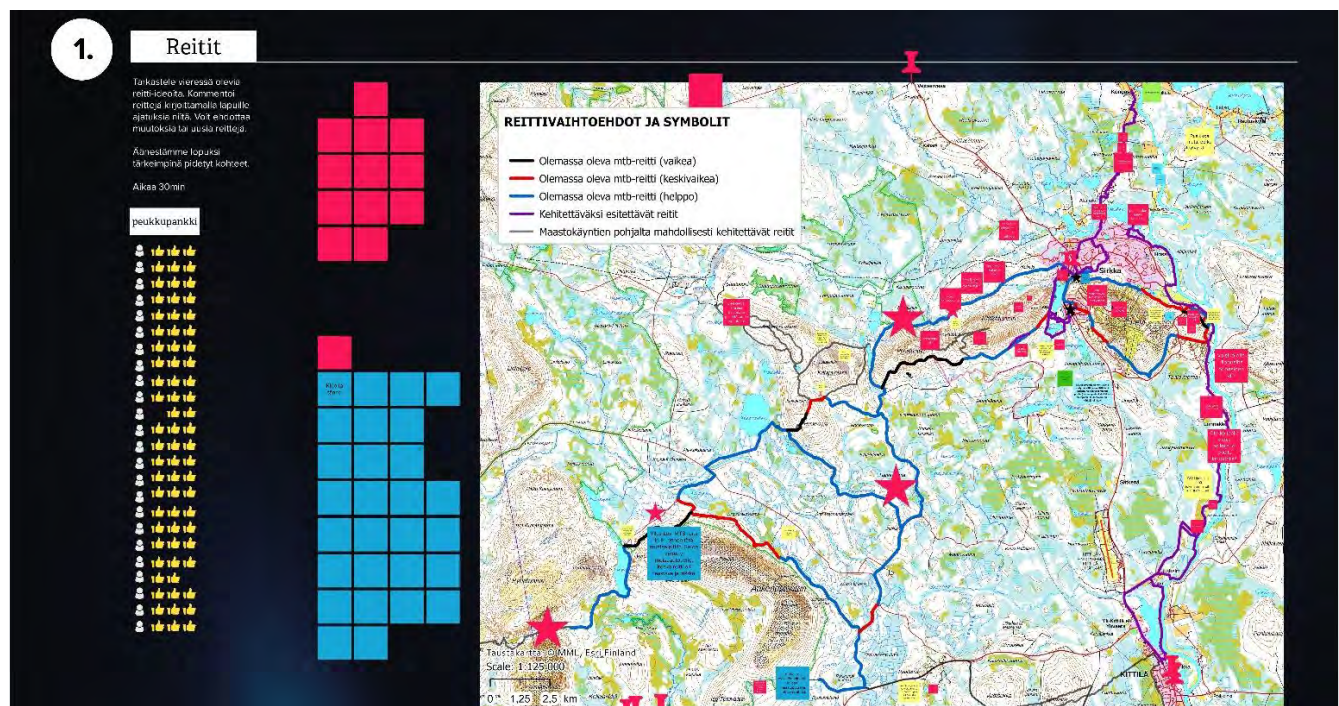
- Osallistujat merkitsivät kartalle reitti-ideoita sekä tärkeitä paikkoja

Tehtävä 2

- Osallistujat ideoivat ja kertoivat näkemyksiä infrasta

Työpajatehtävien purku

Tehtävä 1 herätti ajatuksia osallistujissa siitä, missä reitit voisivat olla ja mihin tulisi mahdollisesti lisätä reittejä. Karttapohjalla oli joitain reittejä valmiiksi tunnistettuina. Osallistujat tunnistivat uusia reitti-ideoita sekä palveluita, joiden kautta reitit voisivat poiketa. Osa ideoista sijoittui suhteellisen kauas Leviltä.



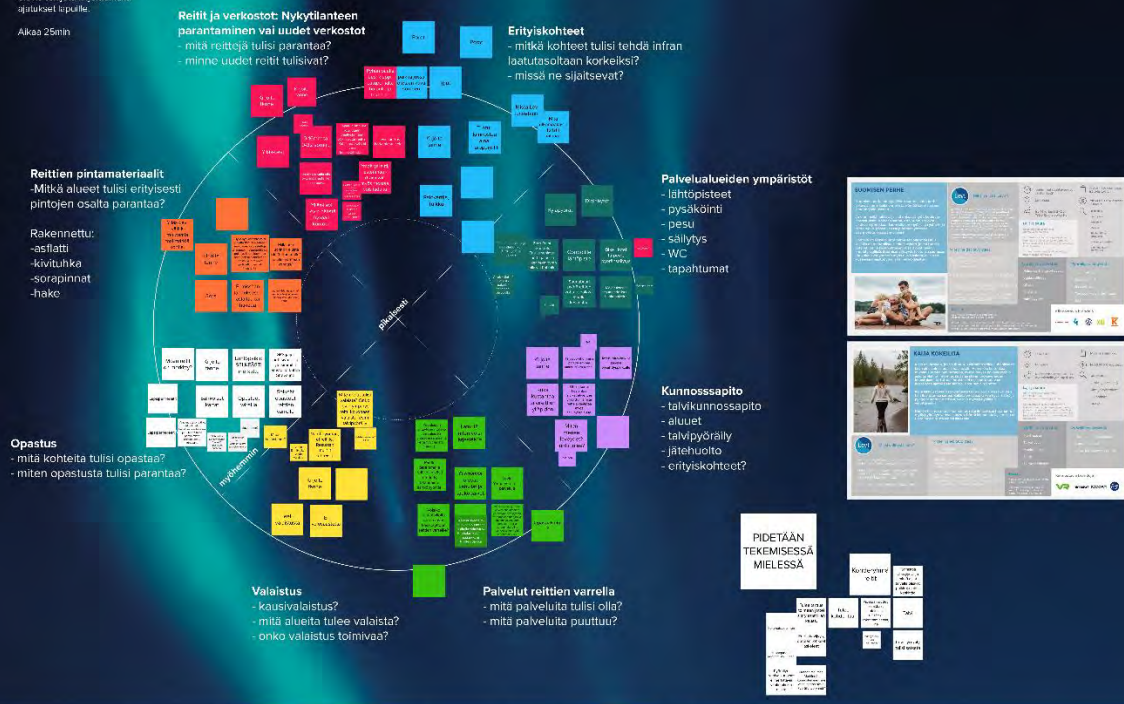
Kuva 25. Tehtävän 1 Reitti-ideointi yhteistehtävä.

2.

Infra

Tarkastele infrastruktuuri-
tehtävää. Pohdi mitä, miten
tulisi parantaa ensisijaisesti
infrastruktuuriin kehittämiseen
liittyen. Tulevaisuudessa
olevat toivot ja ratkaisut
ajatuksesi lopulla.

Aikaa 25min



RAMBOLL | Right ideas. Sustainable change.

KIDEVE Kittilä

Kuva 26. Tehtävä 2 Ideointia infrastruktuurista.

Reitti-ideoihin liittyvät nostot työpajasta

Tehtävässä 2 käytiin koosteena lävitse infran toimenpiteitä, joita tulisi korostaa. Osallistujat koostivat ajatukset seuraaviin: reitit ja verkostot, erityiskohteet, palvelualueiden ympäristöt, kunnossapito, palvelut reittien varrella, valaistus, opastus, reittien pintamateriaalit. Tehtävässä nousi kuhunkin kategoriaan parannusehdotuksia. Tehtävän lopussa painotettiin eri toimenpiteiden ajoittamista sekä sitä ettei "la-maannuta" vaan tartutaan toimeen kussakin parannuskohteessa.

Yhteenveto työpajan löydöksistä

Työpajan keskustelu pyöräilyn aktivoinnista infra- ja reittitoimenpiteiden avulla oli hyödyllistä. Osallistujat toivat esiin paljon ajatuksia myös kauempaa Levikeskuksesta. Osallistujat halusivat painottaa, että tulevaisuudessa tulee rohkeasti esittää kokonaisvaltaisesti parannuksia alueeseen, jotta pyöräilyn kehittämistä voidaan todellisuudessa tehdä. Maanomistajuudet, investoinnit sekä muut rajoitteet tulevat olemaan suunnittelu- ja toteutusvaiheessa edessä, mutta liiallinen varovaisuus ei tule johtamaan todelliseen parantamiseen. Työn kohderyhmät tulee pitää mielessä, kun rakennetaan tulevia ratkaisuja reiteille. Tämä tarkoittaa, että vähemmän pyöräilleet tarvitsisivat helpon ja lähestyttävän reittiverkoston, jossa voi saada ikimuistoisia elämyksiä pyöräillen. Alueen yrittäjät ovat avainasemassa, koska heidän aktiivisuutensa kautta tapahtuu palveluiden tuottaminen ja kehittäminen.

6.3 Opastuksen ideointia

Levin alueelle ideointiin kolme erilaista opastamisen ilmettä. Tavoitteena ei ollut luoda tämän työn puitteissa täysin valmista toteuttamistapaa vaan kartoittaa erilaisia vaihtoehtoja opastuksen toteuttamiselle.

- Vaihtoehto 1. perustui ideaan tehdä Leville täysin uusi omaa Levin ilmettä mukaileva vaihtoehto.
- Vaihtoehto 2. perustui jo toteutettuun maasto-opastamisen malliin (Metsähallituksen reiteillä käytössä)
- Vaihtoehto 3. perustui jo olemassa olevaan malliin



Kuva 27. Vaihtoehto 1. opastamisen ilmeestä.

VE 2 Luonnos opastamisesta

VE2

"Ulkoiluopastus ilme"

Periaate

Opastaminen toteutetaan kokonaisuutena. Reitit ovat omilla nimillä. Väri ja muotokieli noudattelee ulkoiluopastamisen periaatteita. Risteyksien opaskartat tarpeen mukaan taustavalaistu. Lähtöpisteet staattisella kartalla ja dynaamisella näyttötaululla.



Kuva 28. Vaihtoehto 2. opastamisen ilmeestä.

VE 3 Luonnos opastamisesta

VE3

"Nykyinen ilme"

Periaate

Opastaminen toteutetaan kokonaisuutena. Reitit on noudattavat pääosin olemassa olevaa opastamista. Väri ja muotokieli noudattelee aiempaa toteutusta. Opastamisen toteutusta on yhtenäistetty ja rakenteet on päivitetty.



Kuva 29. Vaihtoehto 3. opastamisen ilmeestä.

Taulukko 1. Vaihtoehtojen vertailu.

Kohde	VE 1. Leville tehty oma ilme	VE 2. Maasto-opasteiden malli	VE 3. Nykyinen malli
Reitin erot- telu	Uusi ilme, jossa reitit profiloitu värein ja omin nimin tai tunnuksin. Lajierottelu ja reittiluokittelu.	Sovellettu maasto-opasteiden perusilmeestä. Lajierottelu ja reittiluokittelu.	Päivitetty karttamalli vanhan karttapohjan perusteella. Lajierottelu ja reittiluokittelu.
Reittimer- kintä	Tolppa, jossa maastopyöräilijä piktogrammi + reitti nimi tai nro. Heijastava merkintä, panta tai maalaus	Maastopyöräilijä piktogrammi ja /tai suuntaviitat	Puuviitat ja tai maalaukset puissa
Materiaalit	Alumiiniviitat, terästolpat, teräskatokset	Alumiiniviitat, terästolpat, teräskatokset	Puurakenteet. Voisiko olla CLT tai ”puu” arkkitehtuuri tms.
Lähtöpis- teen varus- telu	Taustavalaistu reittikartta, infopiste, dynaaminen näyttö, palvelut, ohjeistus	Taustavalaistu reittikartta, infopiste, dynaaminen näyttö, palvelut, ohjeistus	Taustavalaistu reittikartta, infopiste, dynaaminen näyttö, palvelut, ohjeistus
Paikkanimet	Brändi nimet? + maastonimet	Maastonimien mukaisesti	Maastonimien mukaisesti
Värit	Levin brändivärit + tehovärit	Tieliikenne + maasto ruskea	Musta + keltainen
Kustannus- arvio	Keskimääräinen	Edullisin	Kallein kokonaan uusittuna, edullisin, jos päivitetään osakokonaisuuksia.
Hyvää	Paras erottautuminen, mahdollisuus yhteensovittaa digiopastamisen kanssa parhaiten, mahdollisuus tehdä kokonaisuus yhtenäiseksi.	Selkeä ja tuttu. Helppo soveltaa.	Puuilmeellä ”metsä”/erähenkinen, voidaan yhdistää metallisia opasteita
Heikkoa	Vaatii eniten suunnittelua.	Tuttu ja pieni erottautuminen	Työläs päivittää kokonaan.



Kuva 30. Ounasjoki

7 SUUNNITELMA

7.1 Reittihierarkia ja -luokittelu

Suunnittelun lähtökohtana on ollut, että eri liikkumismuodoille osoitetaan pääosin omat reittinsä, kuitenkin niin, että eri vuodenaikoina sama reitti voi palvella eri liikkuja, esimerkiksi latureitti voi kesällä olla pyöräreitti. Taustalla on lähinnä liikkumisen turvallisuus. Kesällä pyöräilijä voi nopeudellaan ja hiljaisuudellaan säikäyttää hevosen. Talvella moottorikelkkailu ja talvipyöräily ovat liikkumisnopeudeltaan eri luokkaa, mikä voi yllättää kulkijat varsinkin mutkissa tai muissa näkemiltään huonoissa paikoissa. Joka paikassa erottelu ei ole mahdollista tai järkevää, esimerkiksi silloilla. Silloin liikennemerkein ja muilla rakenteilla on varoitettava liikkuja ja ajonopeudet on saatava alhaisiksi. Yhteisiä reittejä voi olla lähinnä talvella pyöräilijöillä ja kävelijöillä. Toisaalta kävely maastossa on jokamiehen oikeudella lähes aina mahdollista.

Pyöräliikenteen reitit voidaan jakaa hierarkkisesti kahdella tavalla: joko reitin tärkeyden mukaan tai pyöräilyn teknisen suorituksen vaativuuden mukaan. Reitti on sitä tärkeämpi, mitä enemmän sillä on käyttäjiä tai mitä merkittävämpään kohteeseen se johtaa.

Arkipyöräilyn osalta merkittävimpiä kohteita ovat Levin ydinalue kauppoinen ja muine palveluineen sekä Sirkan koulu. Könkään suunnan merkitys kasvaa sitä mukaan, kun maankäyttö laajenee Rován ja Akanrovan alueilla. Levin ja Kittilán keskustan välinen yhteys on tärkeä ns. paikalliskeskusten väli, mutta sen kehittäminen pyöräliikenteelle turvalliseksi vaatii joko kantatien leventämisen tai erillisen jalan- kulu- ja pyörätien rakentamisen.

Maastopyöräreittien hierarkia ei ole yhtä helposti määriteltävissä, sillä niille ei välttämättä löydy selkeitä kohteita. Maastopyöräreittien osalta muutama reitti on nostettu korkeaan luokkaan eli ”brändätty”.

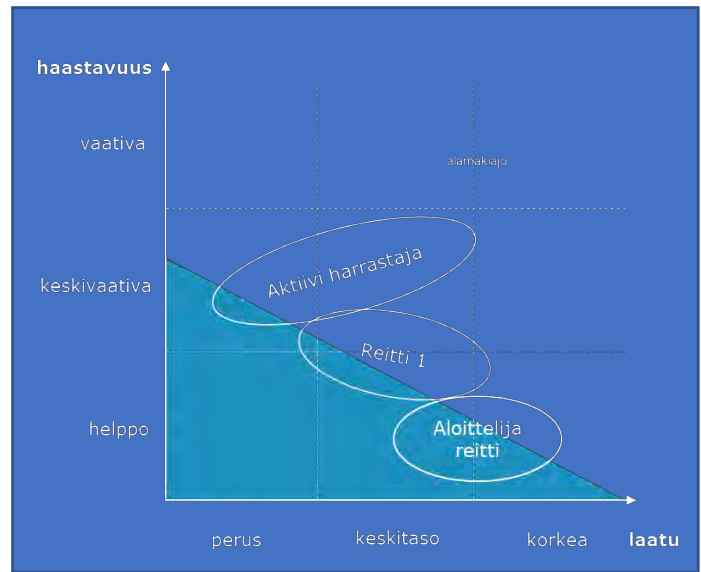
Niitä ovat

- 1) Immeljärven ja Ahvenjärven kiertävät reitit,
- 2) Levin ympärysreitti sekä
- 3) Könkään suunnan reitti.

Brändättävien reittien tarkoitus on olla ”matalan kynnyksen” reitti aloittelevalle maastopyöräilijälle. Niiden opastukseen ja tekniseen laatuun satsataan. Näkyvä opastus on myös heräte muille liikkujille, että Levillä maastopyöräily on mahdollista niin kesällä kuin talvellakin. Selkeistä pääreiteistä on apua myös opastuksessa, sillä jokaiseen kohteeseen ei voida viitoittaa pitkällä matkalla. Brändättävän reitin varrelta on helppo ohjata pyöräilijöitä isompiin ja pienempiin kohteisiin.

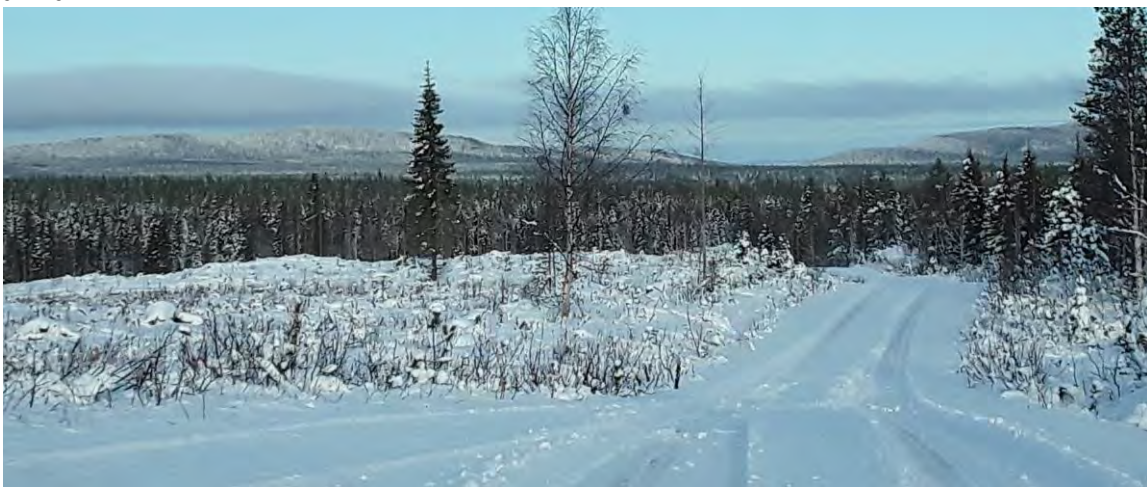
Levin alueen reiteillä suositellaan hyödynnettävän olemassa olevia reittiluokituksia, jotta Levin reitit yhdistyvät saumattomasti myös vieressä olevaan Pallas-Yllästunturin kansallispuistoon. Kansallispuistossa on hyödynnetty REILA-hankkeessa suunniteltuja materiaaleja, jotka löytyvät sivustolta reittimerkinnat.fi. Reittien luokittelu kansallispuistossa jakautuu neljään eri luokkaan: helppo, keskivaativa, vaativa ja erittäin vaativa.

Helpolla reitillä on vain vähän korkeuseroja, alusta on pääosin tasainen ja kova. Reitlin polku, ajoura ja sillat ovat leveitä ja isommat juuret sekä kivet kierrettävissä. Tällaisilla reiteillä pärjää tavanomaisilla pyöräilytaidoilla. **Keskivaativalla** reitillä on jo jonkin verran korkeuseroja ja lyhyitä hieman vaikeampia osuuksia, kuten pehmeitä paikkoja, pitkospuita tai jyrkähköjä mäkiä. Pyöräily vaatii jatkuvaa tarkkaavaisuutta ja maastopyöräilyn perusteiden hallintaa. **Vaativa** reitti on suunnattu kokeneille pyöräilijöille ja reitti on usein kapeaa tai vaikeakulkuista polkua. Reitillä voi olla paljon juurakkoa, irtokiviä, jyrkkiä mäkiä, pehmeitä paikkoja ja huonokuntoisia pitkospuita. Pyöräily vaatii hyvää tasapainoa ja pyörän hallintaa. **Erittäin vaativa** reitti on suunnattu erittäin kokeneille pyöräilijöille. Reitillä voi olla erittäin jyrkkiä mäkiä ja mutkia, hyppyjä, vaikeita esteitä sekä pyörän kantamista vaativia osuuksia. Pyöräily vaatii erittäin hyvää tasapainoa ja pyörän hallintaa.



Kuva 31. Periaate reitin teknisen laadun ja haastavuuden suhteesta.

Tämän reittiluokituksen lisäksi Leville suositellaan kansainvälisen mallin mukaista luokkaa **erittäin helppo**. Tämä palvelee erityisesti Leville valittua kohderyhmää, jossa painottuvat perheet ja aloittelevat pyöräilijät. Reittimerkinnän väriksi suositellaan vihreää, joka toimii myös hiihtokeskuksen helppojen rinneiden värinä.



Kuva 32. Maisemakuva.



MAASTOPYÖRÄILYREITTI / Mountain biking trail

Helppo

Easy

Leveä polku tai ajoura, isommat juuret ja kivet kierrettävissä, sillat leveitä. Pääosin kova alusta ja vähän korkeuseroja. Reitillä pärjää tavanomaisilla pyöräilytaidoilla.

Wide trail or track, large roots or rocks to go around, wide bridges. Mostly firm surface and few changes in elevation. The route can be handled with basic biking skills.

Keskivaativa

Moderate

Selkeä polku tai ajoura. Reitillä voi olla pitkospuita, pehmeitä osuuksia, pitkiä loivia ja lyhyitä jyrkähkötä mäkiä. Ajaminen vaatii jatkuvaa tarkkaavaisuutta ja maastopyöräilyn perusteiden hallintaa.

Clearly defined trail or track. There may be duckboards, soft sections, long shallow and short steep descents on the route. Biking requires constant alertness and basic mountain biking skills.

Vaativa

Difficult

Reitti usein kapeaa tai vaikeakulkuista polkua. Voi olla paljon juurakkoa, irtokiviä, jyrkkiä mäkiä, pehmeitä paikkoja ja huonokuntoisia pitkospuita. Ajaminen vaatii hyvää tasapainoa ja pyörän hallintaa.

Trail is often narrow or challenging. There may be a lot of roots, loose rock, steep hills, soft sections and duckboards in poor condition. Biking requires good mountain bike skills.

Erittäin Vaativa

Difficult

Reitillä voi olla erittäin jyrkkiä mäkiä ja mutkia, hyppyjä, vaikeita esteitä sekä pyörän kantamista vaativia osuuksia. Ajaminen vaatii erittäin hyvää tasapainoa ja pyörän hallintaa.

There may be extremely steep hills and curves, jumps, challenging obstacles and sections requiring you to carry the bike. Biking requires exceptionally good mountain bike skills.

Kuva 33. REILA-hankkeessa tehdyn reittimerkintä pilotin mukainen reittiluokitus Pallas-Ylläs kansallispuistossa

Erittäin helppo

Very easy

Kuva 34. Luonnos erittäin helpon reitin karttamerkinnästä, vrt. edellisessä kuvassa olevat merkinnät.

7.2 Linjaukset ja poikkileikkaukset

Reittien linjaukset ja poikkileikkaukset noudattavat reittiluokittelua, eli mitä helpompi ja mitä korkeammalla hierarkiatasolla reitti on, sen jouhevampi, leveämpi ja ”rakennetumpi” väylä on. Reittien rakentamisessa voidaan soveltaa muun muassa Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen (Väyläviraston ohjeita 18/2020) mitoitusperiaatteita.

Erittäin helppo reitti muistuttaa kuntoreittiä tai puistopolkua. Sen leveys on vähintään kolme metriä siten, että turvallinen kohtaaminen on mahdollista kaarteissa ja mäissä. Vaaka- ja pystygeometria ovat loivapiirteisiä niin, että näkemät ovat hyviä ja heikompikuntoinenkin jaksaa pyöräillä ylämäkeen ja arempi pyöräilijä uskaltaa laskea alamäkeen. Reitti on sorastettu ja pinta on mahdollisimman kiinteä tai kivituhkaa. Osa matkasta voi olla jopa kestopäällystetty esimerkiksi siellä, missä reitti kulkee osan matkaa jalankulku- ja pyörätietä pitkin. Lähtökohtaisesti reitti on valaistu. Osalla matkaa valaistus voi puuttua, mikäli reitti kulkee rakennetulla alueella niin, ettei eksymisen tai suistumisen vaaraa ole (lähtökohta toki on, että pyöräilijällä on pimeään aikaan pyörässä valot). Erittäin helpon reitin mitoitusperiaatteet noudattavat pääsääntöisesti suunnitteluohjeen aluereitin arvoja.

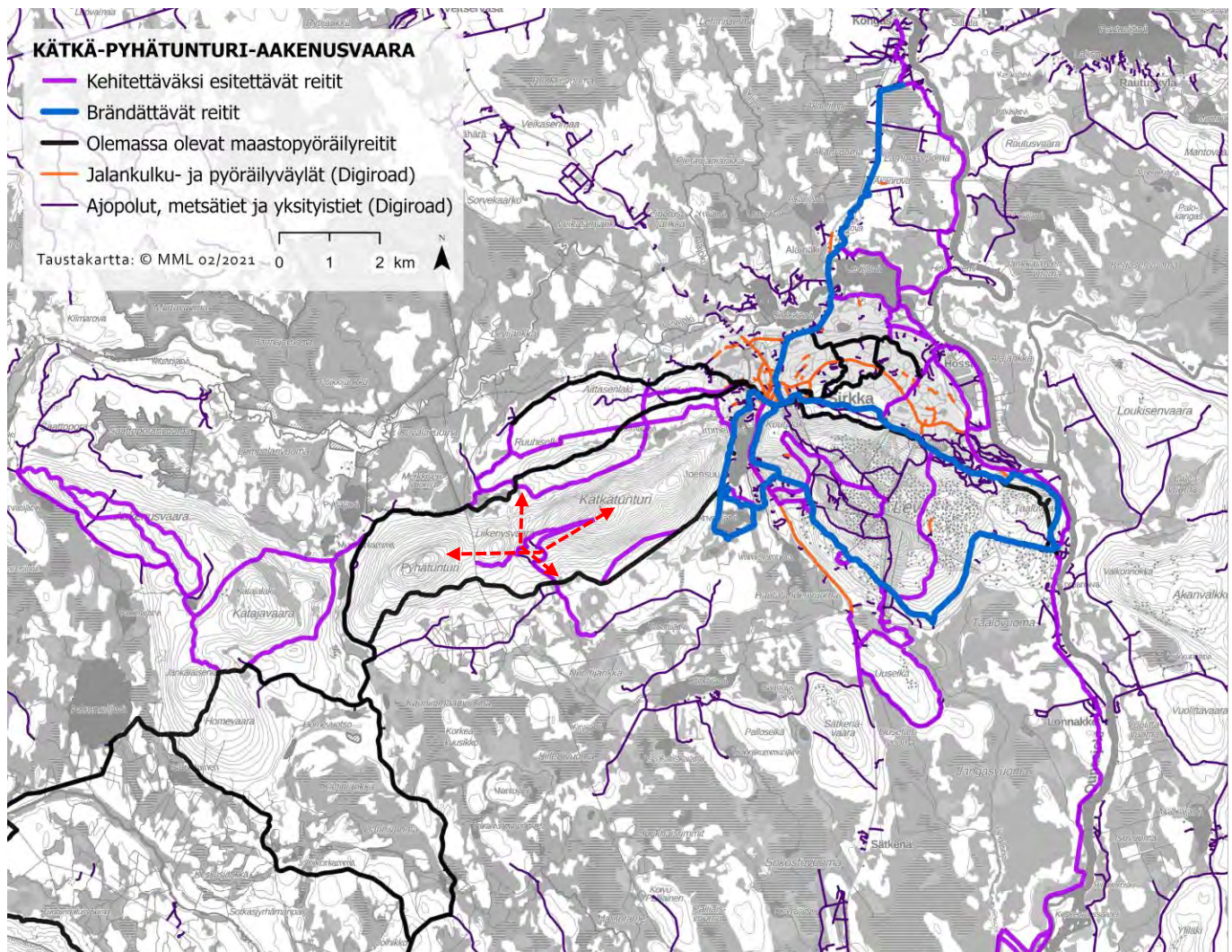
Helpon reitin geometria on edellä kuvattua vaativampi. Reitin leveys on vähintään kaksi metriä mutta voi olla kapeampikin, kunhan kohtaaminen on mahdollista aina mäissä ja mutkissa, suorilla jaksoille tarvitaan ”kohtaamispaikkoja” niin, että kohtaaminen onnistuu pysähtymättä. Pintamateriaali voi olla jostain muutenkin kuin soraa, mutta upottava se ei saa olla. Mitä pehmeämpi pinta on, sitä loivempia tulee mäkien olla. Kovalla tai muuten kestäväällä pohjalla reittiä ei ole pakko päällystää, mutta teräviä kiviä, kantoja tms. ei saa olla. Valaistusta ei tarvitse olla mutta reittiopasteissa on syytä olla heijastukset.

Vaativimmilla reiteillä geometria perustuu pitkälti maastonmuotoihin ja käytettävissä olevaan alueeseen. Tiettyyn luokkaan määritellyllä reitillä voi olla vaativampia jaksoja, kunhan se on merkitty sekä karttoihin että niistä on varoitettu maastossa. Olisi hyvä, jos reitin tavanomaista vaativamman lyhyen jakson voisi kiertää tai pyörän voi tarvittaessa työntää.

Pyöräreitillä voi olla myös pitkospuuosuuksia. Helpolla reiteille niiden tulee olla leveitä, vähintään 0,6 metriä, eikä osuus saa olla kovin pitkä. Se mahdollistaa myös esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kävelyn reitillä. Esimerkkinä voi mainita Lammasjätkän pitkospuut Levitunturin länsipuolella.

7.3 Reitit

Maastopyöräreittejä on esitetty yhteensä noin 100 km. Siinä on mukana Levin ympärysreitti mutta ei Levi-Ylläs -reittiä. Mukana on myös Levin ja Kittilän kirkonkylän välille hahmoteltu jokirantareitti, jonka pituus olisi reilut 20 km. Suurin osa reiteistä on olemassa olevia latureittejä tai metsäteitä/uria tai polkuja. ”Umpimetsään” tehtäviä reittejä on reilut 10 km, luvussa ei ole mukana jokirannoille esitetyjä reittejä, koska niiden sorastaminen tai muu vastaava rakentaminen ei liene järkevää tulvien takia.



Kuva 35. Luonnos maastopyöräreiteistä.

Suurin osa reiteistä sijoittuu Levitunturin ja Kätätunturin pohjoispuolille, sillä siellä on eniten olemassa olevaa reitti- ja polkuverkostoa. Rakennetut ja valaistut latureitit toimivat sellaisenaan pyöräreiteinä, kunhan ne eivät mene soiden tai märkien alueiden kautta.

Lyhyitä mutta mielenkiintoisia reittejä saisi niin Ounasjokivarteen kuin Levijärven ympärillekin. Viimeksi mainitun erityshaasteena on Hossansalmen ylittäminen. Voisikohan pohjapadon rakennetta muuttaa niin, että siihen muodostuisi ainakin kuivempaa aikaa askelkivet? Levijärven itäpäässä, Hossansalmen pohjapadon luona olisi loistava taukopaikka.

Könkään suunta on tärkeä, sillä siellä on paljon aktiviteetteja ja majoitusta. ELY-keskus rakentaa Könkään kylälle lyhyen jalankulku- ja pyörätien todennäköisesti kesällä 2021. Sen ja Akanrovan väliltä jää uupumaan reilut kaksi kilometriä väylää. Tavoitteena on pidettävä kestopäällystetyn väylän rakentaminen, sillä sekä auto- että pyöräliikenteen määrät ovat suurehkoja ja matka Levin ja Könkään välillä on sopiva arkipyöräilyyn. Ennen sitä pyritään tien reunaosan taakse tekemään maastopyörille sopiva polku.

Jokirantaa pitkin menevä reitti on myös pitemmän aikavälin tavoite, sillä siinä on haasteena edellä mainittu Hossansalmen ylitys ja viljelyksessä olevat peltoalueet. Jokiranta olisi oiva pyöräreitti, sillä sieltä löytyy hiekkarantaa ja kauniita jokirantaniittyjä.

Levitunturin huipulle pääsee lännestä huoltotietä pitkin. Levin korkeimmalla huipulla on syytä olla selkeä rakennelma ”huiputuksen” saavuttamisen merkinä. Itäpuolelta huipun saavuttaminen on erittäin haasteellista ja reitti onkin merkitty vain Utsunkurun kautta.

Tunturin koillispuolella on entisen maastohiihtokeskuksen reittejä. Ne soveltuvat erinomaisesti vauhdikkaaseenkin maastopyöräilyyn. Niiden osalta ei tarvita kuin vähäistä opastusta, lähinnä ”hoksautus” Levin kiertävällä lenkillä, että alueella on runsaasti reittejä. Jonkin verran tarvitaan pensaikon raivaamista ja märimmissä paikossa kuivatuksen varmistamista. Alueella on käynnissä asemakaavoitus. Reittien kunnostus on niin vähäistä, että se kannattaa tehdä, vaikka osa reiteistä jäisikin tulevaisuudessa rakentamisen alle.

Levitunturin itäpuolella jokirantareitti on varsin helposti toteutettavissa. Osa matkasta on olemassa olevaa sora- tai hiekkatietä, osa polkua tai jokipenkkaa pitkin. Reitti on löydettävissä Hossansalmelta Lonkkaan saakka. Jatko jokirantaa etelään voisi mennä mökkitietä pitkin. Sammuntuvan jälkeen Levin ympäristien eteläpuolelta on käytännössä mahdotonta saada rengasreittiä tehtyä märkien lettojen takia. Käytännössä jokirantaa tulisi mennä kirkonkylään saakka ja pitkä rengasreitti on löydettävissä Aakenus-tunturin suunnalta.

Kellostapulille pääsee nousemaan pyörällä kohtuullisen helposti etelästä Sammuntuvan suunnasta. Reitti pohjoisen suunnasta on erittäin haasteellinen pitkän rakkakiviosuuden takia.

Uusselän ympäri reitti on teknisesti helposti toteutettavissa, sillä se menee mökkitietä ja moottorikelkailu- ja latureittia pitkin. Ylikulkusillan kautta pääsee kantatien länsipuolelle, missä kantatien vanhaa tiepohjaa pitkin saa yhteyden vähällä rakentamisella Levin ympäristien ja Kätkäjärventien liittymiin. Kätkäjärventiellä pitää varmistaa, että pyörällä pääsee mahdollisen puomin ohi.

Kätkätunturin ja Liikenysvaaran välistä tulisi saada reitti. Se voi mennä vähän pitempää reittiä, jotta reitin pituuskaltevuus olisi riittävän loiva vaativaksi tai keskivaativaksi reitiksi. Tavoitteena on syytä pitää myös Kätkätunturin huiputuksen mahdollistava reitti, mikä etelän suunnasta onnistunee olemassa olevaa reittiä pitkin. Yhteyttä Kätkätunturin huipulta koilliseen Immeljärvelle ei esitetä viralliseksi pyöräreitiksi, koska se on suosittu patikkareitti. Kätkätunturin eteläpuolella on lyhyt muutosesitys olemassa olevaan pyörä- ja latureittiin: pitkällä suoralla on mahdollista tehdä mutkia kunnan omistaman kiinteistön kohdalla. Liikenysvaaran tai Pyhätunturin huiputusreitti voi olla pitemmän aikavälin tavoitteena.

Katajavaaran ja Aakenusvaaran reittien on tarkoitus olla vaihtoehtoisia reittejä kohti luodetta. Jatkoysteys kansallispuistoon voi mennä Saattoporan suljetun kaivoksen eteläpuolitse tietä pitkin.

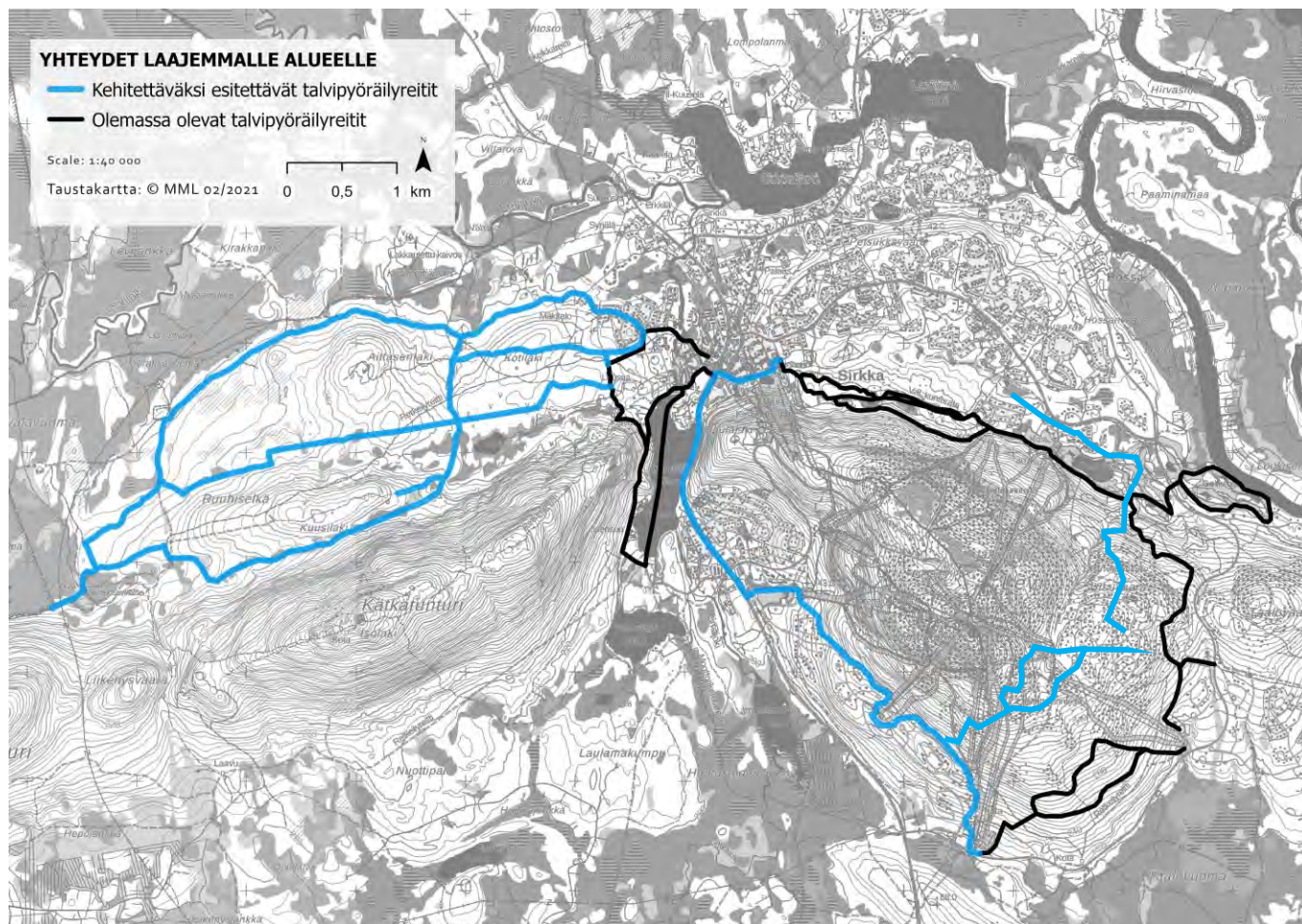
Korkeatasoisimmat eli brändättävät reitit on esitetty oheisella kartalla. Immeljärven kiertävä reitti menee olemassa olevaa tietä ja reittiä pitkin. Kartalla on esitetty järven eteläpuolella vaihtoehtoisia linjauksia. Reitti voi mennä joko tietä tai latureittiä pitkin. Ahvenjärven kiertävän reitin linjaus tarkentuu asemakaavoituksessa.

Levitunturin kiertävä reitti kulkee olemassa olevaa jo merkittyä reittiä pitkin. Sillä tärkeintä on lisätä reitistöpastusta. Lammasjännkällä olevaa pitkospuuosuutta tulee leventää. Se kannattaa säilyttää, sillä se on mielenkiintoinen ajokokemus eikä pitkospuilta putoaminen aiheuta vaaraa. Pitkospuilta luoteeseen jatkuva reitti on sorastettava Tunturitielle saakka, sillä osuudella on paljon kiviä, kantoja ja jopa teräviä räjähdykkeitä. Paikon reittiä tulisi leventää.

Koska laskettelurinteitä usein lumetetaan ennen kuin luonnonlunta on maastossa ja ”kesäpyöräilykausi” jatkuu, niin reitit on syytä muuttaa niin, että ne kiertävät rinteet alakautta. Toki kesäaikaan on mahdollista ajaa suoraan rinteiden poikki. Rinteiden ja teiden ylitysten kohdalla tulee varmistaa, että reitti on jatkuva. Teiden ja katuojen ylitysten kohdalla on tehtävä vastaavat tasanteet sivuojan kohdalle kuin moottorikelkkailureiteilläkin. Tällöin pyöräilijän ei tarvitse ajaa tielle kovalla vauhdilla ja hän voi pysähtyä tien ulkopuolelle väistääkseen tielläliikkujia.

Könkään suuntaan reitti voi mennä maastoreittinä Zero Pointista latua pitkin koululle ja asfaltoitua väylää pitkin kävelykadun kautta koululle. Ensi vaiheessa, kun asfaltoitu reitti ei jatku Könkäälle saakka, yhteys kannattaa merkitä maastopyöräilyreittinä latureitin kautta, vaikka pääosa reitistä onkin asfaltoitua väylää.

Talvipyöräilyreiteiksi on esitetty nykyiset Levitunturin pohjois- ja itäpuolella olevat talvireitit sekä Immeljärven kiertävä talvireitti. Uutena yhteytenä on Kätkätunturin pohjoispuolella oleva lenkki, joka on jo aikaisemmin suunniteltu. Vaihtoehtoisena linjauksena on esitetty Kaltiokummuntietä, joka menee vedenottamolle ja polku edelleen Merkkisen laavulle. Suurin osa reiteistä on olemassa olevaa tiestöä tai polkua.



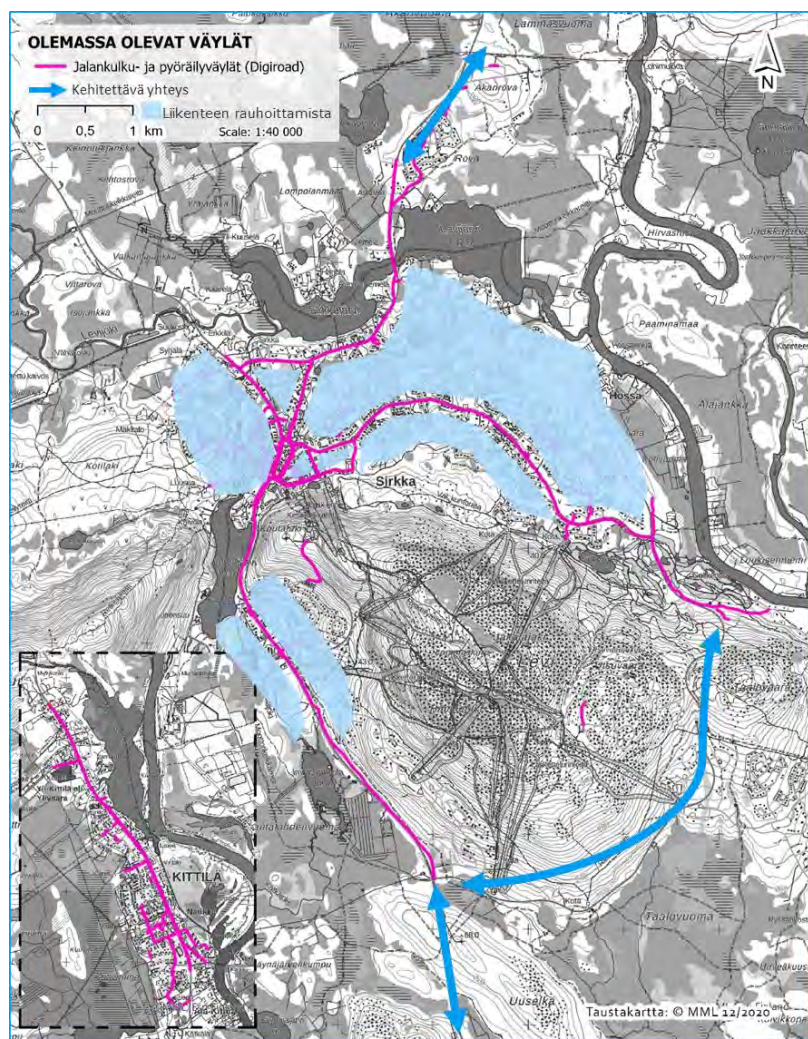
Kuva 36. Luonnos talvipyöräreiteistä.

Arkipyöräilyn kasvattamiseksi ja pyöräilyimagon parantamiseksi reittien yhtenäisyyteen ja jatkuvuuteen tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota tie- ja katusuunnittelun edetessä.

Työn aikana pyöräiliikenteen reittien kehittämisessä on tunnistettu kolme selkeää yhteysväliä, jotka ovat

- Levi Köngäs
- Levi-Kittilä
- Levitunturin kaakkoispuoli

Ne kaipaavat asfaltoituja jalankulku- ja pyöräteitä tai kantatiellä voisi riittää pientareiden selkeä levittäminen.



Kuva 37. Levin ja Kittilän alueen nykyiset pyöräväylät sekä keskeisimmät kehittämisväylät ja mahdolliset liikenteen rauhoittamisen alueet

Tämän lisäksi pyöräliikenteen kehittämistä voidaan tukea edelleen liikenteen rauhoittamisella, kuten Levin keskustassa onkin jo onnistuneesti tehty. Myös kylätieratkaisu tai pientareiden leventäminen saattaisi olla harkittavissa ja kustannustehokas ratkaisu myös Levin ympärysreitin kaakkoisosassa. Tällä osuudella voisi myös harkita nopeusrajoituksen laskua, joka parantaisi pyöräliikenteen turvallisuutta nykyolosuhteissa.

7.4 Palvelut

Palvelut reittien varrella voidaan luokitella niiden monipuolisuuden mukaisesti. Tasolla 1 palvelutarjonta on kaikista kattavin ja tasolla 3. palveluita on ainoastaan minimaalinen määrä. Palveluita ei sinällään ole eroteltu yksityisten ja julkisten palvelutarjoajien välillä, koska ne käyttäjän kannalta muodostavat yhden ja saman palvelukokonaisuuden.

Levin alue tarvitsee molempia palveluntuottajia, jotta käyttäjäkokemuksesta saadaan mahdollisimman hyvin eri asiakasryhmiä palveleva. Levin toimijat ja Kittilän kunta haluavat kokonaisuudessaan palvella pyöräilijöitä enemmän tulevaisuudessa, mikä vaatii sekä infrastruktuuriin investointia että yksityisen palvelurakenteiden tarjontaa ja kehittymistä.

Palvelutasot ja reittien haastavuusluokittelut eivät suoraan ole sidoksissa toisiinsa. Alamäkiajon reitit esimerkiksi ovat suhteellisen lähellä monipuolisia palveluita ja ne ovat haastavuudeltaan vaativia tai erittäin vaativia. Maastopyöräilyn reitit, jotka menevät kauemmas Levi-keskuksesta voivat olla keskivaativia

mutta palvelutasolla 3. Kärjistäen voidaan kuitenkin yleistää, että erittäin helpoilla ja helpoilla reiteillä tarvitaan palvelutasoa 1, keskivaativat reitit voivat olla tasolla 2 ja tasolla 3 ovat vaativat ja erittäin vaativat reitit.

Palvelutasolla 1 pyöräilijälle on tarjolla

- ravintolapalvelut
- sisä-wc ja mielellään sosiaalitytöt tai ainakin pukuhuoneet
- pyörävuokraamo, josta voi vuokrata myös muita pyörävarusteita ja josta saa henkilökohtaista palvelua
- huoltopalveluja, jotka voivat olla ostettavia palveluja tai itsepalvelupisteitä
- kaupalliikkeet, josta voi hankkia varaosia, varusteita ja ruokaa / evästä
- pyörän säilytykseen, sähköavusteisten pyörien lataukseen ja pesuun tilat, säilytyksessä tulee olla runkolukitusmahdollisuus, vaikka se olisi sisätiloissa (pois lukien mökit)
- korkealuokkainen opastus ja mahdollisuus henkilökohtaiseen neuvontaan, esimerkiksi infotomistossa tai vuokraamoissa

Palvelutason 2 palvelut ovat vaatimattomampia kuin edellä

- kahvilat ja laavut / taukotuvat
- ulko-wc
- pyörätelineet ja mahdollisesti katokset
- reittien varrella reittiopastus ja viitoitus ja vilkkaimmissa risteyksissä opaskartat
- yksittäisiä huoltovälineitä, esimerkiksi pumppu tai pesupaikka

Palvelutasolla 3 on vain yksittäisiä taukopaikkoja autiotupineen tai tulistelumahdollisuuksineen ja reitit ovat merkittäviä.



Kuva 38. Periaate palvelutasojen, reittien ja opasteiden vaatimustasoista.

Ylläksen suuntaan säilytetään nykyiset metallipohjaiset viitat, sillä niitä on käytössä Ylläksen ympäristössä. Mikäli risteykseen on tarve pystyttää sekä puisia että metallisia viittoja, ne asennetaan eri puolille risteystä.

Hyvälaatuinen opastus kertoo, että alue on pyöräilyä tukeva alue ja se kertoo laadusta. Luonnollisesti se parantaa alueiden löydettävyyttä, ja sen avulla on mahdollista myös aloittelevien pyöräilijöiden ja maastossa vähän liikkuvien turvallista liikkuu.



Kuva 40. Opastuksen jatkokehitettävä malli.



Kuva 41. Piktogrammien kirjasto noudattelee maasto-opasteiden kirjastoa. Piktogrammen taustaväri vastaa Levin olemassa olevien opasteiden värejä.

Brändättävillä reiteillä käytetään tehostettua opastusta. Viitoituksen lisäksi merkittävien reittien risteyksissä käytetään taulumaista reittiopastetta, joka sijoitetaan luettavaksi ajosuunnassa. Kaksisuuntaisilla

reiteillä opaste on siis risteyksessä kahteen suuntaan. Oheisissa kuvissa on esimerkkejä opasteista Levin kierroksen ja Könkään suunnan reitistä. Opasteissa on kuvattu merkittävimmät välillä olevat kohteet ja risteykset sekä niiden välimatkoja.



Kuva 42. Vaihtoehtoisia reittiopasteita, tunnuksat ja kohteet ovat esimerkinomaisia.



Kuva 43. Vaihtoehtoisia reittiopasteita, tunnuksat ja kohteet ovat esimerkinomaisia



Kuva 44. Vaihtoehtoisia reittiopasteita, tunnukset ja kohteet ovat esimerkinomaisia.

Brändättävät reitit numeroidaan. Numero-opasteita on syytä käyttää reitin varrella aina risteyksien yhteydessä ja vähintään puolen kilometrin välein. Numerokyltti kiinnitetään puiseen reittitolppaan tai vaihtoehtoisesti puunkylkeen. Muita kiinnitystappoja ei suositella, esimerkiksi valaisin- tai liikennemerkkipylväitä, jotta reittimerkintä on yhdenmukainen ja huoliteltu. Myös muut reitit voidaan numeroida, ainakin jos ne ovat selkeitä lenkkimäisiä reittejä tai jos ne johtavat selkeästi paikasta toiseen, esimerkiksi jokirannan reitit ja Kätjän alueen kiertävät reitit. Numerointi on yhteensovittettava nykyisten alamäki-pyöräreittien ja risteysnumeroinnin kanssa. Helpointa lienee, että yksi alle 100 oleva risteysnumero muutetaan yli 100:n olevaksi numeroksi ja alamäkireitit numeroidaan esimerkiksi luvusta 50 alkaen.

Reittien merkittäviä korkeatasoisia lähtöpisteitä on tunnistettu kolme kappaletta:

- Kätjän portti siirretään lähemmäksi Myllyjoentietä niin, että se näkyy Levintien kiertoliittymään
- Zero Pointin lähtöpaikan sijainti säilyy nykypaikassaan
- Gondolihissin luokse rakennetaan kolmas lähtöpiste, koska lähellä on muita liikunnallisia suorituspaikkoja ja vieressä on pyörävuokraamo

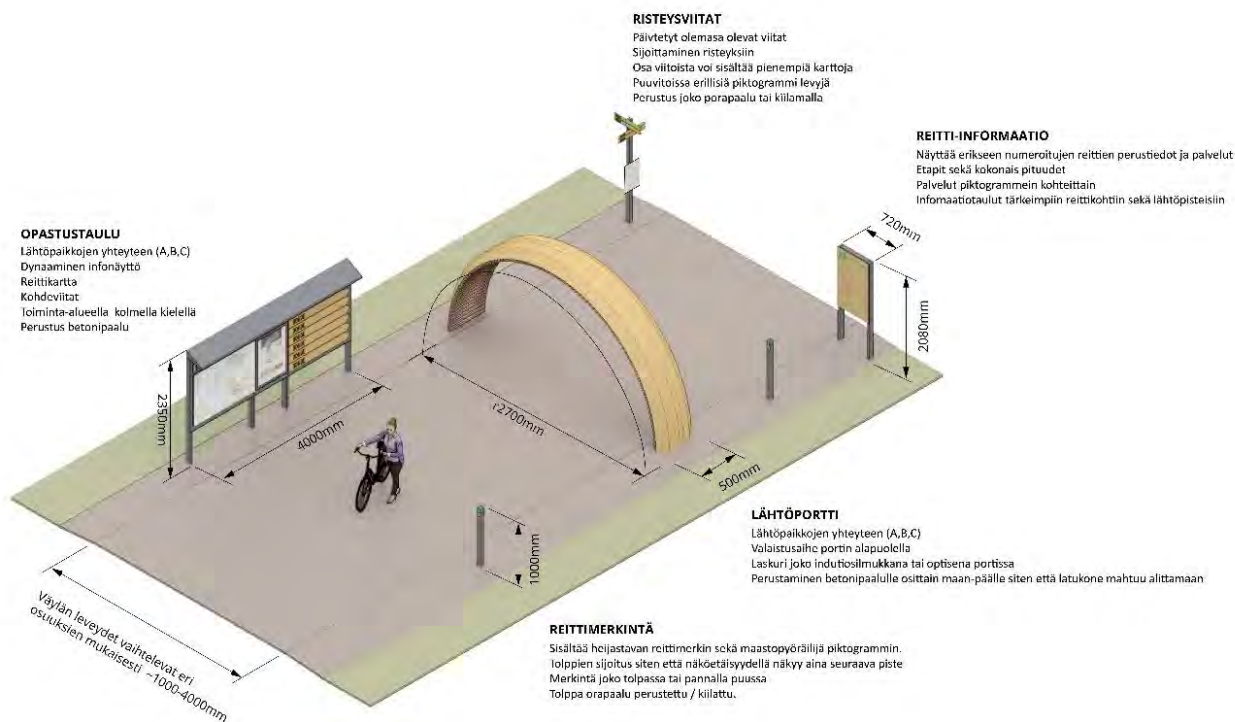


Kuva 45. Korkeatasoiset reittien lähtöpisteet.

Maastokäyntien perusteella lähtöpisteiden näkyvyyttä on syytä parantaa. Lähtöpisteissä on reitti-informaatio, viitoitusta, kartat, sekä lähtöportti reiteille. Lisäksi lähtöpaikalle sijoitetaan dynaaminen näyttötaulu vaihtuvan informaation esittämiseen.

Muotoiluaiheet portissa olisi hyvä tehdä aikaakestävästi ja rakennesuunnittelu siten, että porttia voidaan ylläpitää. Porttien näkyvyyttä tehostetaan valaistuksella. Valaistukseen voidaan LED ohjauksella

tarpeen mukaan kytkeä valon väriohjaus, esimerkiksi tapahtumien aikana. Porttiin voidaan harkita yhdistettäväksi laskuri sensori, jolloin kävijämäärät voidaan näyttää digitaalisessa näytössä. Luonnollisesti Levin ympäristön vaatimukset kuten, lumi, jäätyminen ja muut tekijät (latukoneet) tulee huomioida.

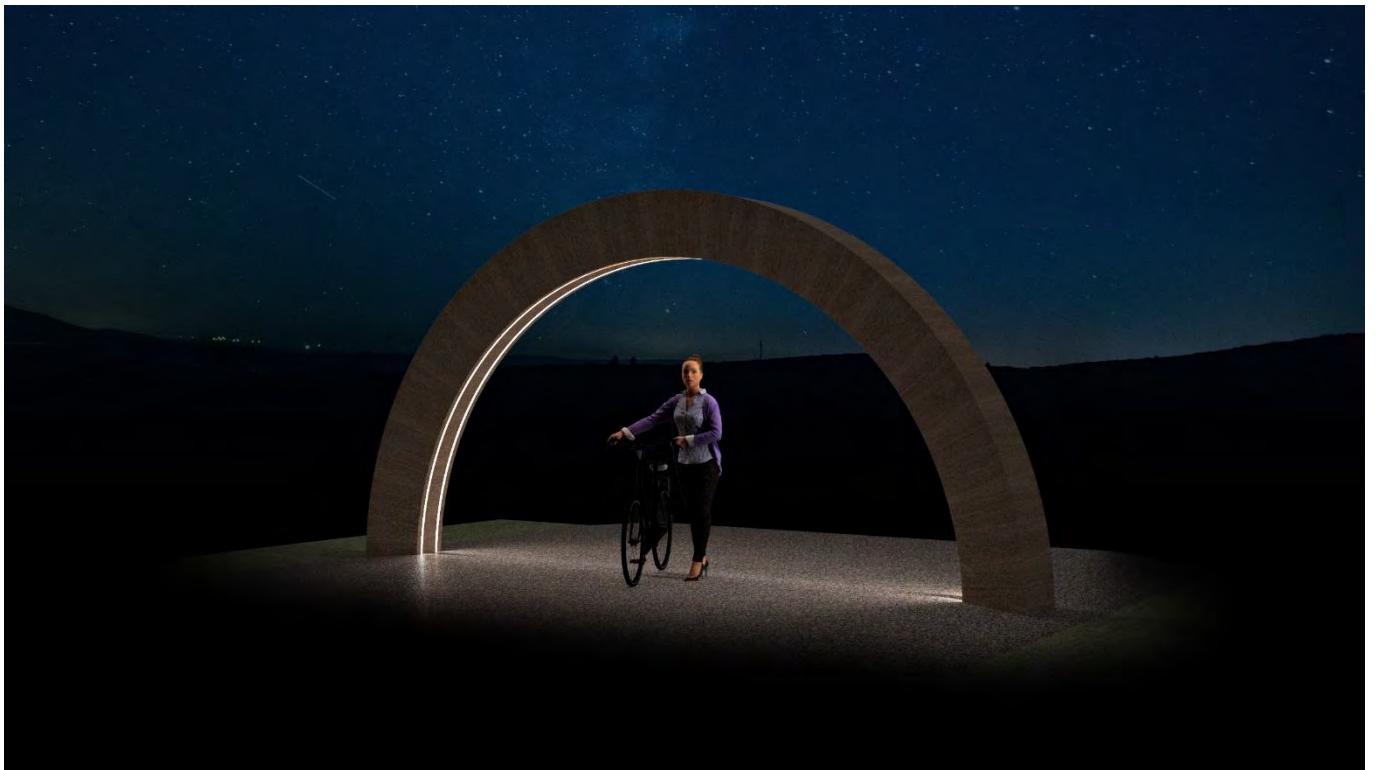


Kuva 46. Korkeatasoisen lähtöpisteiden periaatekuva.

Muita lähtöpisteitä voi olla Könkäällä, Draivin lähellä ja Sammuntuvalla, joissa on ainakin opastustaulut.

Risteysten nykyinen numerointi säilytetään nykyisenkaltaisena ja sitä laajennetaan tarpeen mukaan.

Viitoitettavien kohteiden osalta käytetään vastavaa hierarkisuutta kuin esimerkiksi maanteilläkin, eli on olemassa kolmen tasoisia kohteita. Merkittävien palveluiden ja kohteiden viitoitusetas on pitempi kuin pienempien kohteiden. Tavoitteena on, että samaan suuntaan on enintään kolme viitoitettavaa kohdetta kerrallaan.



Kuva 47. Ideatason luonnos reittien lähtöportista. Puolikas ympyränkaari on pelkistetty muoto, jossa inspiraatio on polkupyörän renkaasta sekä valoihe.



Kuva 48. Ideatason luonnos 2. portista, jossa puuverhoilu ja taustavalaistus.

Kestopäälylstetyt jalankulku- ja pyörätiet viitoitetaan Väyläviraston ohjeistuksen mukaan. Sinivalkoisin viitoin viitoitettavia olemassa olevia kohteita ovat

- ydinkeskusta / kävelykatu / Zero Point
- Gondoli
- South Point
- Sirkan koulu
- Levi Golf / Draivi

Kun väylästä laajenee, niin mahdollisia kohteita ovat Köngäs, Sammun tupa ja Kittilä keskusta.

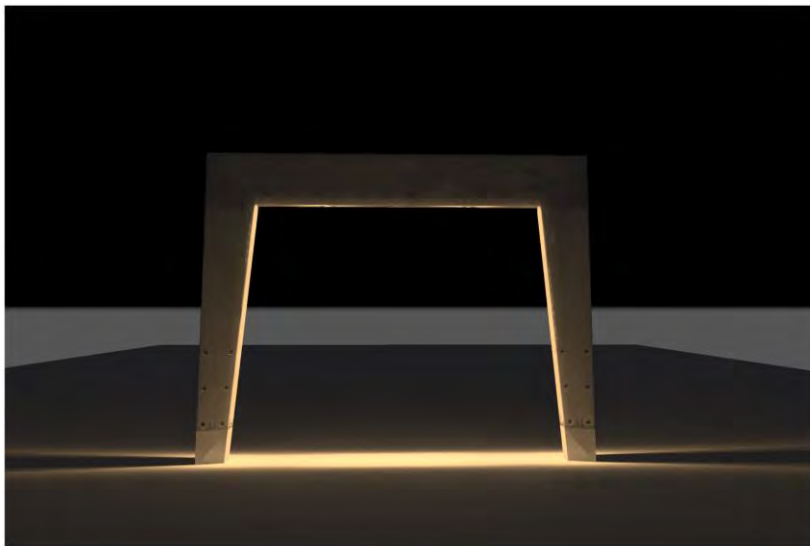
Asuin- tai mökkialueiden opastus tulee tarkistaa maastossa, sillä usein olemassa oleva autoilijoille tarkoitettu viitta riittää. Mikäli se ei ole pyörätieltä havaittavissa, käytetään pyöräviittaa.

Joihinkin kohteisiin voi olla siis sekä sinivalkoinen, että keltainen viitoitus mutta niillä viitoitetaan kohteeseen lähtökohtaisesti eri reittejä pitkin.

Gravel-reittien osalta lähtökohtaisesti ei tarvita erillistä viitoitusta, koska reitit menevät pääosin tieverkkoa pitkin eikä eksymisen vaaraa ole. Kuitenkin on syytä varmistaa, että teillä on vähintään tien nimikilvet.



Kuva 49. Lähtöportin jatkokehitetty luonnos. Porttia on tarkennettu kooltaan, jotta se toimi myös talvella lähtöporttina hiihtämiseen. Taustaympäristö kuvassa: Jean-Daniel Calame / Unsplash. Visualisaatio Ramboll.



Kuva 50. Portin sisäpuolen valaisu luonnos.

7.6 Digitaalinen palveluinfrastruktuuri

Pyöräilijän ja erityisesti pyörämatkailijan palvelupolkuun kytkeytyy digitaalinen palveluinfrastruktuuri, jossa olennaista on, että informaatio on yhdessä paikassa helposti saavutettavissa ja käytettävissä. Yksi keskeinen kehityskohde on pyöräilyn palveluihin liittyvän digitaalisen informaation keskittäminen yhteen paikkaan. Tähän on Työpaketin 1 työvaiheessa 4.3 jo rakennettu ajatus Informaation keskittämisestä www.levi.fi -sivustolle ja pyöräilyn nostamisesta päävalikkotasolle. Ajatusta on lisäksi työvaiheessa 4.6 täydennetty pyörien vuokraustoiminnan kehittämiseksi nykyistä modernimmaksi. Näin ollen tämän työpaketin digitaalisen palveluinfrastruktuurin osiossa ei ole lähdetty tarkentamaan Työpaketissa 1 annettuja suosituksia.

Pyöräreittien kuvaaminen selkeästi ja ymmärrettävästi nettisivuille on keskeistä. Informaatiossa on erityisesti huomioitava Työvaiheessa 1 määritellyn pääkohderyhmän, eli perheiden ja aloittelevien pyöräilijöiden tarpeet siten, että oheistoiminnot ja kohteet, jotka on helppo kytkeä pyöräretken yhteyteen, on kuvattu reittikuvausten yhteydessä. Työvaiheessa 1 on jo rakennettu pohja reittikuvausten toteuttamiseksi ja esitetty ajatus reittikuvausten rakentamiseksi suositeltuun pyöräily-osa-alueeseen www.levi.fi -sivustolle.

Digitaalinen joukkoistaminen on kustannustehokas keino kerätä dataa pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseksi. Joukkoistamista voidaan hyödyntää myös pyöräilyn kannalta vaarallisten ja hankalien paikkojen kartoittamiseksi. Huomioiden nimenomaan pyörämatkailu ja turistik, kannattaa joukkoistaminen toteuttaa kokonaisvaltaisesti siten, että pyöräilyreitteihin liittyvän tiedon lisäksi joukkoistamalla kerätään tietoa myös palveluiden kunnossapitotarpeesta. Joukkoistaminen voidaan toteuttaa kampanjaluontoisesti tai jatkuvana palveluna.

Kampanjaluontoisesta joukkoistamisesta esimerkkinä ovat Bike Citizensin PING-palvelu sekä Carchupan pelillistetty palvelu. PING perustuu fyysiseen painikkeeseen, jotka jaetaan kampanjaan osallistuville palautteen sijaintitiedon antamisen helpottamiseksi. Carchupa on uudenlainen lähestymistapa datan keräämiseksi joukkoistamalla, jossa käyttäjät kartoittavat tieverkkoa pelinomaisesti keräämällä verkolta sinne asetettuja hedelmiä (vrt. Pacman ja Pokemon Go -pelit). Käyttäjien tuottama GPS-tägätty videomateriaali voidaan analysoida automaattisesti tekoälyn avulla esimerkiksi päällystevaurioiden havaitsemiseksi. Kartoitus onnistuu auton lisäksi kävellen ja pyörällä, joskin sorateillä tärinä heikentää kuvanlaatua. Carchupan ratkaisua olisi Levillä mahdollista hyödyntää pyöräreitistön kuntokartoituksessa, mutta toki jatkokehittämällä sitä voisi myös hyödyntää esimerkiksi joukkoistamalla videokuvan tuottamisessa kohteista.

Jatkuva joukkoistamispalvelu kannattaa integroida osaksi selainpohjaista informaatiota. Jos Levillä päädytään tarjoamaan erillinen pyöräilysovellus tai pyöräilyosio osana nykyistä yleissovellusta, niin paikkaan sidottua informaatiota kannattaa kerätä sovelluksen kautta.

Pyöräilysovellus

Levin hiihtokeskus on ottanut käyttöönsä Levi Resort App -sovelluksen hiihtokeskuksen kävijöille. Sovelluksen käyttäjille tarjotaan muun muassa 3D-kartta paikannuksineen kattaen koko Levitunturin sekä sen lähiympäristön, sääilmoitukset, rinneravintoloiden ja muiden palveluiden esittelyt, sijainnit ja aukioloajat sekä Levin rinteiden ja suurimpien majoitusalueiden välillä liikennöivien skibussien reitit, aikataulut sekä reaaliaikaiset sijainnit. Pyöräilyä varten on mahdollista toteuttaa erillinen sovellus, mutta koska jo toteutetussa sovelluksessa on yleistieto alueesta, voi parempi ratkaisu olla erillisen pyöräilysovelluksen kehittäminen jo kehitettyyn sovellukseen. Sen lisäksi, että pyöräilysovellus on lisäarvopalvelu käyttäjille, mahdollistaa se myös pyöräilyyn liittyvän datan keräämisen ja hyödyntämisen esimerkiksi pyöräilyvolymien selvittämisessä, palveluntarjoajien palvelukehityksessä pyöräilyn ajallisen ja maantieteellisen suuntautumistiedon perusteella sekä pyöräilyn markkinoinnissa (pelillistäminen ja linkitys sosiaaliseen mediaan ja sitä kautta markkinointiin). Olennaista on saada matkailijat (ja paikalliset) käyttämään sovellusta mm. datan kattavuuden varmistamiseksi, joten sovelluksen markkinointi kannattaa kytkeä muuhun markkinointiin ja mahdollisen erillissovelluksen tapauksessa toteuttaa yhteismarkkinointia sovellustarjoajan kanssa.

Urbanissa ympäristössä pyöräilijöille on tarjolla sovelluksia reitinlaskentaan, reitinopastukseen ja matkadatan tallennukseen liittyen. Vaikka Levillä pyörämatkailijoille tullaan kehittämisprojektin myötä tarjoamaan hyvät fyysiset ja digitaaliset opasteet reitteihin liittyen ja olemassa olevaan sovellukseen lisätäisiin pyöräilyosio, voi erillisen pyöräilysovelluksen tarjoaminen olla tietyissä tilanteissa tarpeellista. Varsinkin, jos kaikkien ominaisuuksien lisääminen ei onnistu nykyiseen sovellukseen tai jos käyttötarkoitukseen on käytettävissä jo valmis sovellus.

Markkinointiorganisaatio

Visit Levi vastaa Levin alueen matkailuneuvonnasta, myynnistä ja markkinoinnista Levin alueen matkailumarkkinointi ja -myyntikonsernina. Pyörämatkailun markkinointiin esitetään perustettavaksi markkinoinnin ydinryhmän, johon osallistuvat edustajat Visit Levin organisaation eri osista. Myöhemmin raportissa mainitaan "vastuuhenkilö(t)", jotka jäävät Visit Levin päätettäväksi nykyisestä markkinointiorganisaatiosta. Ydinryhmän lisäksi huolehditaan, että pyörämatkailuun kytkeytyviltä keskeisiltä sidosryhmiltä

on nimetty yhteyshenkilöt digitaalista markkinointia varten. Ydinryhmän perustamisella ja sidosryhmäsitouttamisella varmistetaan riittävä sitoutuminen ja panostaminen pyöräilymatkailun tuotteistamisen ja palvelumuotoilun kehittämiseen. Työpaketissa 1 on kuvattu ajatus ”Levi Bike Team”:stä, joka kannattaa kytkeä mukaan ydinryhmän toimintaan ja sisältöaihioiden toteuttamiseen.

Sosiaalinen media

Asiakastutkimuksen perusteella sosiaalinen media on kohteen kotisivujen jälkeen toiseksi tärkein kanava sekä ennen pyöräilyä sisältävää matkaa tietoa haettaessa että Levillä ollessa tietoa pyöräreiteistä ja -retkistä haettaessa. Tämän perusteella on tärkeää, että sosiaalisen median hyödyntäminen Levin pyörämatkailun markkinoinniseksi otetaan huomioon. Ostopersonat sosiaalisen median sisältöä suunniteltaessa ovat Työpaketissa 1 kuvatut viisi asiakasprofiilia, joista olennaisin sosiaalisen median kannalta on ”Suomisen perhe” ja sen jälkeen ”Kaija Kokeilija” ja ”Peetu Pyöräilijä”.

Digitaalinen infrastruktuuri tukee Visiossa 2025 mainittua elämysten helppoa lähestyttävyyttä. Tämä korostuu matkustuspäätöstä tehtäessä, joten erityisesti on panostettava vision mukaisten mielikuvien synnyttämiseen ja vahvistamiseen. Tässä sosiaalisella medially on iso rooli, ottaen huomioon muun muassa ”Suomisen perheen” hyvän tavoitettavuuden sosiaalisen median kautta.

Viikoittain	Kanavaseuranta, erityisesti ”Jaa tämä reitti” -reagointi	Vastuuhenkilö(t)
Kuukausittain	Markkinointiviestinnän seuranta, Levi Bike Team koordinointi	Vastuuhenkilö(t) + tarvittaessa Bike Team
Kvartaaleittain	Strategisen tason sisältötapaaminen	Vastuuhenkilö(t) ja ydinryhmä
Vuosittain	Vuosisuunnittelu	Vastuuhenkilö(t), ydinryhmä ja sidosryhmät

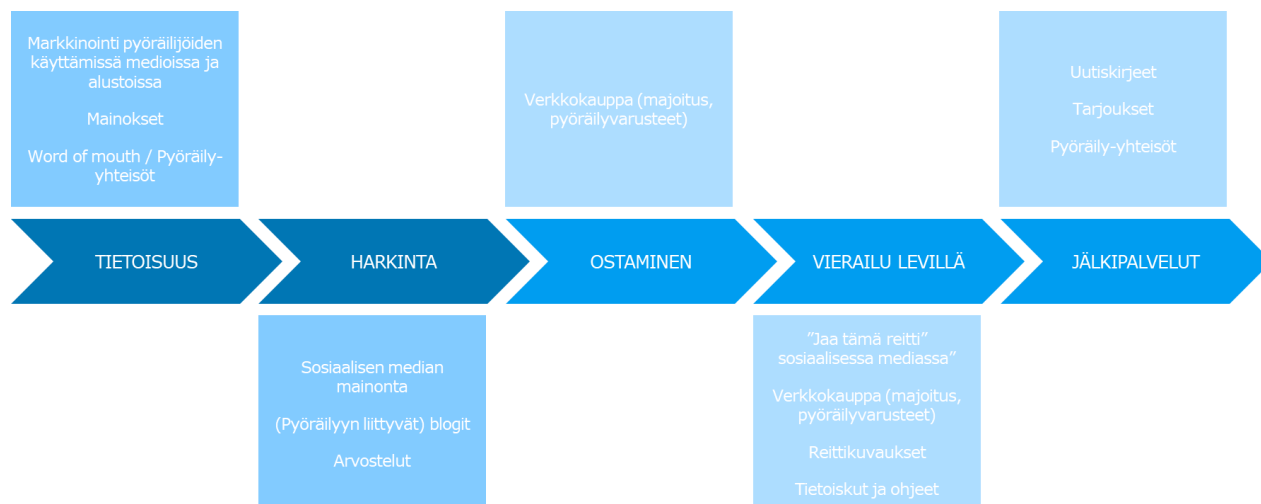
Kuva 51. Ylätason ”sisältöpyramidi”, jota voidaan käyttää sosiaalisen median sisältöä suunniteltaessa täydentäen sitä taktisemmalla listauksella sisältäen ajankohdat, julkaisut ja kanavat.

Taulukossa 2 on listattu esimerkkejä pyörämatkailuun liittyvistä sosiaalisen median sisältöaihoista, joita voidaan hyödyntää tarkempaa sisältösuunnitelmaa laadittaessa.

Taulukko 2. Esimerkkejä pyörämatkailuun liittyvistä sosiaalisen median sisältöaihoista.

Sisältöaiho / Teema	Kohderyhmät	Sisältö	Tavoite
Asiakaskokemus videona tai kuvana + Levi Bike Team	Perheet Aktiiviset aikuiset Lajeihin erikoistuneet	Kohderyhmää puhuttelevat kuvat ja videot ovat yksi tärkeimmistä osista reittikuvauksia ja tuotteistusta. Kullekin kohderyhmälle kohdennettu ja ko. kohderyhmää puhutteleva visuaalinen ilme.	Vahvistaa vision 2025 mukaista mielikuvaa Levistä. Perheiden ja aktiivisten aikuisten osalta lisätä mielikuvaa Levillä pyöräilystä kokonaisvaltaisena elämyksenä.
”Jaa tämä reitti” sosiaalisessa mediassa	Perheet ja Aktiiviset aikuiset	Pyöräilyyn liittyvän reitin esittely korostaen eritasoisten ja ympärivuotisten pyöräilyreittejä paljoutta. Nähtävyyksien ja taukopaikkojen korostaminen osana sisältöä.	Tuoda esille uudistettua reittiverkostoa joka mahdollistaa kohderyhmille monipuolisen pyöräilyn omien mieltymysten mukaan sovitettuna.
Tukikohta pyöräilijälle perheelle	Perheet	Korostetaan viestiä: ”Levillä pyöräillään ja Leviltä lähdetään pyöräilemään” tuomalla esille kattavaa palvelutarjontaa sekä Levin sijaintia ja ominaisuutta houkuttelevana tukikohtana päiväretkille ja liikkumiselle myös muihin lähialueen pyöräilykohteisiin.	Korostetaan Leviä lapsiperheiden ykkösvalintana pyöräily- ja ulkoilukohteena
Opastus	Perheet	Reittimahdollisuuksien monipuolisuus, opasteet ja pyöräilykokemus kokonaisuutena ovat tärkeimpiä asioita pyöräilijöille vierailijoille.	Tuoda esille, että Levillä on panostettu maastoreittien kuntoon ja opastukseen.
Ajankohtaiset ilmiöt ja juhlapäivät	Perheet, Aktiiviset aikuiset ja Lajeihin erikoistuneet	Juhlapäiviin kytkeytyvä markkinointi ja erityisesti pyöräilytapahtumien markkinointi	Ostopäätös Levistä kiinnostuneelle potentiaaliselle pyörämatkailijalle ajankohtaisiin ilmiöihin ja juhlapäiviin liittyen.
Viikon pyöräilyvinkki sesonkikaudella	Paikalla olevat pyörämatkailijat	Ajankohtaan sovitettuja vinkkejä paikalla oleville pyörämatkailijoille kohteista, tapahtumista, säästä, vaihtoehtoisista aktiviteeteista yms.	Tarjotaan vierailun aikaista informaatiota hyvää asiakastytyvyyden ja Levin uudelleenvalinnan kohteena varmistamiseksi.
Sopiva kohde perheille	Perheet (Aktiiviset aikuiset)	Korostetaan Levin tarjoamaa mahdollisuutta kokeilla pyöräilyä mutta myös kaupunkipyöräillä. Tuodaan esille myös majoitustarjontaa, joka soveltuu pyörämatkailuun (ruuanvalmistus, vaatteiden pesu ja pyörän säilytysmahdollisuudet).	Parannetaan yleismielikuvaa Levistä pyöräilykohteena ja pyritään pääsemään eroon mielikuvasta, että Levin pyöräily on kohdennettu alamäkiäjoon ja sitä harrastaviin hurjapäihin.
Sopiva kohde sekä adrenaliiniseikkailijoille ja aktiivipyöräilijöille	Lajeihin erikoistuneet ja adrenaliiniseikkailijat	Painotus alamäkiäjomahdollisuuksissa ja Bike Parkissa mutta tuodaan myös esiin kokonaisvaltainen tarjonta pyöräilyyn.	Varmistetaan, että vaikka markkinoinnissa pääpaino on perheissä ja kokeilijoissa niin Levi on edelleen myös erinomainen kohde myös adrenaliiniseikkailijoille.
Vuokrausmahdollisuudet	Perheet, Aktiiviset aikuiset ja Lajeihin erikoistuneet	Asiakkailla näistä hyvä tietoisuus. Monipuolinen pyöräily ja muiden tarvikkeiden vuokraustarjonta	Ymmärryksen lisääminen siitä, että Levi mahdollistaa pyöräilyn ja varsinkin pyöräilyn eri muotojen testaamisen kattavan vuokraustoiminnan kautta.
Pyöräily on Levin lumettoman ajan kiinnostavin tuote	Levin olemassa oleva lumisen sesongin asiakaskunta	Pyöräilyyn liittyvän kokonaisvaltaiseen tarjontaan liittyvä sisältö mahdollisesti linkittyen hiihtosesongin palvelutarjontaan korostaen Leviä molempien sesonkien kohteena.	Saadaan jo olemassa oleva lumisen sesongin asiakaskunta kiinnostumaan Levistä lumettoman ajan kohteena.
Levi Bike Team	Perheet	Perheet kohderyhmänä mietittyä sisältöä huomioiden visuaalisuuden ja lähetettävyyden. Tiimi tuo tutuksi alueen virallisia reittejä ja mahdollisuuksia sekä myös ns. jokamiehen oikeuksilla löydettäviä mahdollisuuksia. Suosituksiin ja postauksiin liitetään mahdollisuuksien mukaan ostamiseen linkittyvä teko.	Levin markkinointiviestinnän tukeminen ja vahvistaminen Perheiden osalta.
Levi Bike Team	Aktiiviset aikuiset	Aktiiviset aikuiset kohderyhmänä mietittyä sisältöä huomioiden visuaalisuuden ja lähetettävyyden. Tiimi tuo tutuksi alueen virallisia reittejä ja mahdollisuuksia sekä myös ns. jokamiehen oikeuksilla löydettäviä mahdollisuuksia. Suosituksiin ja postauksiin liitetään mahdollisuuksien mukaan ostamiseen linkittyvä teko.	Levin markkinointiviestinnän tukeminen ja vahvistaminen Aktiivisten aikuisten osalta.

Yrittäjäkyselyn perusteella asiakkaan digitaalisessa palvelupolussa erityistä huomiota pitää kiinnittää potentiaalisten pyörämatkailijoiden tietoisuuden kehittämiseen sekä ostoharkintavaiheeseen (Kuva 52).



Kuva 52. Asiakkaan digitaalinen palvelupolku.

Digitaalisia näyttötauluja suositellaan hyödynnettäväksi opastuspaikoilla perinteisten infotaulujen sijaan tai rinnalla. Tämän lisäksi pylväsmäisiä informaatiototeemeja suositellaan sijoittamaan reittien varalle ja laskettelukeskuksen alueelle myös markkinoinnillisista syistä kertomaan ei-pyöräilijöille Levin pyöräilymahdollisuuksista.

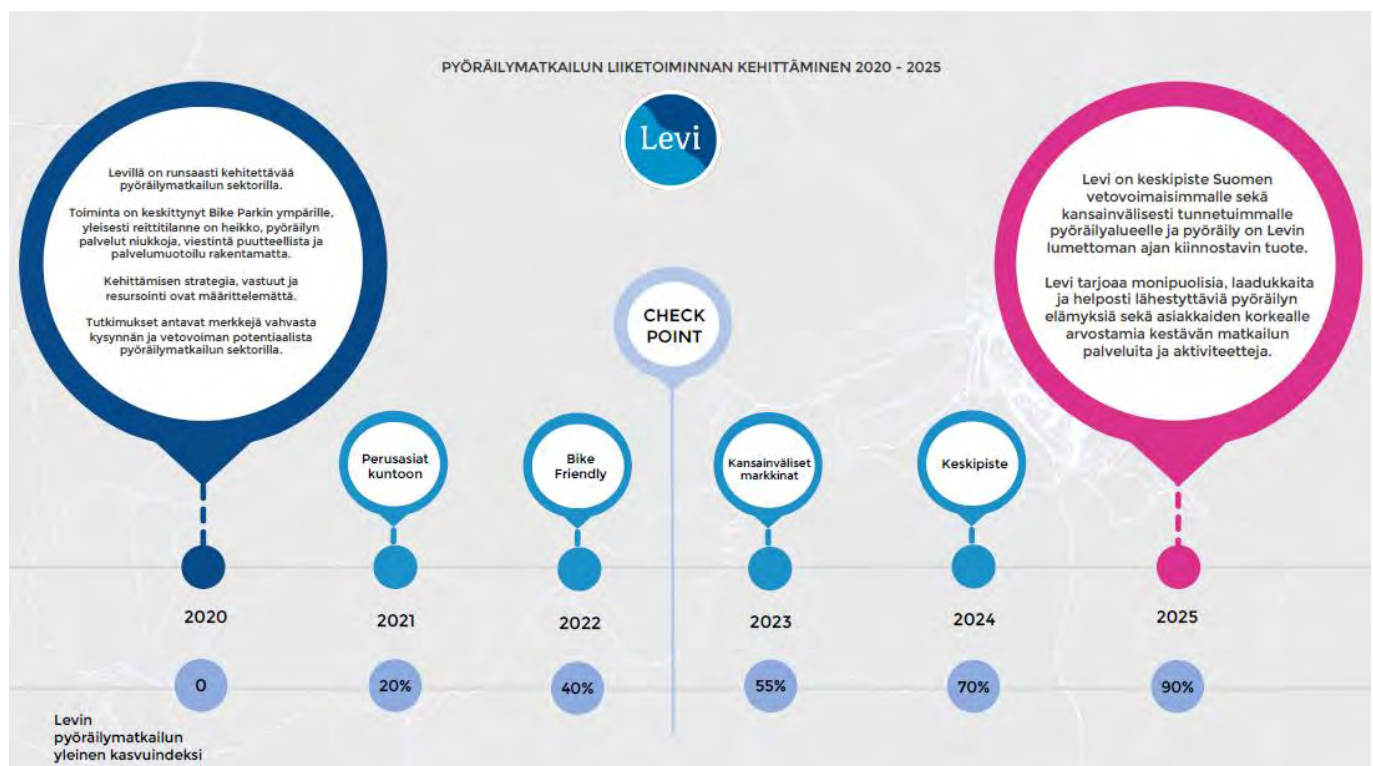
Digitaalisten näyttötaulujen avulla liikkujille voidaan viestiä muun muassa kävelyn ja pyöräilyn laskentatietoa, talvikunnossapidon reaaliaikaista tilannetietoa, tiedotteita sekä tapahtumaopasteita. Näyttötaulujen yhteyteen voidaan asentaa induktiosilmukoihin perustuvat kävelyn ja pyöräilyn laskentalaitteet, jolloin saadaan entistä kattavampaa tietoa liikkujien määrästä pyöräilyn pääreiteillä.

Uusien digitaalisten innovaatioiden avulla, kuten virtuaalitodellisuus ja lisätty todellisuus, on mahdollista tuoda uusia ulottuvuuksia pyöräilymatkailun laadun ja monipuolisuuden kehittämisessä. Lyhyen vertailututkimuksen perusteella suomalaiset kohteet eivät ole juurikaan hyödyntäneet virtuaalitodellisuutta tai lisättyä todellisuutta ainakaan pyöräilyyn liittyen. Kansainvälisissä kohteissa virtuaalitodellisuutta on hyödynnetty jonkin verran kohde-esittelyissä.

Lisättyä todellisuutta on testattu laskettelukohteissa laskettelukypärään kytkeytyen, mahdollistaen muun muassa kommunikoinnin kaverien kanssa sekä videokuvan tuottamisen ja jakamisen sosiaalisessa mediassa. Vastaavalla tavalla on mahdollista tuottaa lisättyä todellisuutta myös pyöräilyyn kytkeytyen, mutta tässä on huomioitava turvallisuusriskit reiteillä, joissa pyöräillään muun liikenteen seassa. Levin pyöräilymatkailun digitaalisen palveluinfrastruktuurin kehittämiseen liittyen ensimmäinen prioriteetti on muissa kehityskohteissa kuten reittien digitaalisessa kuvauksessa (kuvat ja videot) huomioiden erityisesti markkinoinnin pääkohderyhmät. Kun nämä toimenpiteet on saatu hyvään vauhtiin, voidaan miettiä lisätyn todellisuuden palveluiden mahdollisuuksia. Virtuaalitodellisuuden hyödyntäminen lienee lähitulevaisuudessa kannattavaa ainoastaan keskeisten kohteiden esittelemiseksi.

7.7 Infran tiekartta 2025

Työn jalkauttamisessa ja reittien rakentamisessa hyödynnetään Klue Oy:n tekemää visiota ja tavoitteita. Klue Oy:ssä ehdotuksena on, että perusasiat laitetaan ensin kuntoon ja tämän jälkeen tähdätään vaiheittain kohti maailmalla tunnettua vetovoimaista pyöräilykohdetta. Tämä visio ja vuosittainen toiminnan kehittäminen toimii myös infran rakentamisen tukena. **Esitetty aikataulus on viitteellinen ja aikataulu tarkentuu työn edetessä.**



Kuva 53: Levin pyörämatkailun visio 2025 (Klue Oy).

Vuonna 2021 keskitytään siihen, että infran osalta saadaan **perusasiat kuntoon**. Silloin infran kehittämisessä nojaututaan vielä enimmäkseen olemassa olevaan infraan ja sen kehittämiseen. Kehityskohteiksi on tunnistettu mm seuraavia toimenpiteitä:

- Ensimmäisen vaiheen reittien **kunnostamisen ja brändäyksen aloitus**. Hyödynnetään lähes valmiita reittejä ja tehdään reiteille kehitystoimet opastus mukaan lukien.
 - Levin ympärysreitti (kesä- ja talviversiot)
 - Immelijärven kierros (kesä- ja talviversiot)
 - Levi-Ylläs, Levin puoleisen pään korjaukset (kesä)
 - Reittien aloituspisteiden **suunnittelu**
- Ensimmäisen vaiheen palvelukohteiden **kehittämisen/kunnostamisen aloittaminen**.
- Toisen vaiheen reittien tarkemman **suunnittelun aloittaminen**
- Väyläviraston uuden pyöräliikenteen suunnitteluohjeen käyttöönotto ja käytön edellyttäminen uusissa tie- ja katuhankkeissa: https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliikeen_suunnittelu_web.pdf

- Infraa tukemassa:
 - Nettisivut ja reittikuvaukset kuntoon levi.fi/pyoraily
 - Pyöräily-ystävällisyys merkin käyttöönotto
 - Muut pyöräilyn liiketoiminnan kehittämistyössä ehdottamat toimet

Tervetuloa pyöräilijä – tunnus on eri toimijoiden käyttöön otettavissa, mikäli palvelut ovat pyöräily-ystävällisiä. Tunnuksen on tehnyt Pyörämatkailukeskus, joka on Pyöräilykuntienverkoston ja Pyöräliiton yhteinen hanke. Kittilän kunta on Pyöräilykuntienverkoston jäsen. Tunnus, tai vastaava, otetaan käyttöön.



Vuonna 2022 tähtäimenä on nousta perustasolta **Bike Friendly** kohteeksi eli pyöräily-ystävällisenä kohteena tunnetuksi paikaksi. Tämä edellyttää infran osalta reitistön laajentamista ja kehittämistä. Toisen vaiheen reittien kehittämiseen on tunnistettu:

- **Lähtöporttien rakentaminen**
 - ZeroPoint-Draivi (kesä ja talvi), mikäli halutaan, että ensilumen käyttööttövaiheessa on vielä ke-säaikainen reitti käytettävissä ennen luonnonlumen satamista
 - Jääkausireitti Levin päällä (kesä)
 - Kätkätunturin kierros ja Kätkän pohjoispuolen kierrokset (kesä ja talvi)
 - Kätkäjärven suunta
 - Könkään suunta (kesä ja talvi)
 - Gravel reitti – Arctic Bikepacking Trail
- **Palvelukohteiden suunnittelun/kehittämisen/kunnostamisen aloitus**
 - Pitkän tähtäimen reittien tarkempi suunnittelu ja reittitoimituksen aloitus
 - BikeParkin ja PumpTrackien tarkemmat kehityssuunnitelmat
- Infraa tukemassa:
 - Tapahtumat, joissa lanseerataan uudet reitit
 - Muut pyöräilyn liiketoiminnan kehittämistyössä ehdotetut toimet mm. viestintään ja markkinointiin

Vuonna 2022 jatketaan reittien kehittämistä ja rakentamista sekä pidetään **Check Point**, joka edellyttää myös infratoimien tarkastelua ja etenemisen yhteenvetoa. Seuranta tehdään liiketoiminnan kehittämis-työssä ehdotetulla tavalla, josta saadaan hyvin selville pyörämatkailun kehittämisen suunta. Tämän li-säksi infran toteutuksesta tehdään yhteenveto, johon raportoidaan tehty suunnittelu- ja rakentamis-hankkeet 2020-2022 ja niiden kustannukset. Tämän avulla pystytään tarkentamaan arvioita tarvittavasta budjetista ja muista resursseista vuosille 2023-2025.

Vuosina 2023-2025 tähtäimenä on kansainväliset markkinat ja Levi pyöräilyn keskipisteenä. Pitkän tähtäimen reitistön kehittämiseen ja rakentamiseen on tunnistettu seuraavia kohteita:

- Pyhän ja Katajavaaran kierrokset (kesä)
- Levi - Kittilä
- Yleiskaavan viherkäytävä luoteeseen kansallispuistoon

- Muut Leviltä pidemmälle menevät reitit, esimerkiksi Pöntsön postireitti
- Gravel-verkoston laajentaminen
- Pyöräliikenteen uudet ratkaisut tie- ja katuverkolla
- Bike Parkin jatkuva kehittäminen
- Infraa tukemassa:
 - Vahvistuva yhteistyö reittikehittämisessä Länsi-Lapin muiden toimijoiden kanssa -> Pidemmät reitistöt, laajemmat palvelut: Super BikePass jne.
 - Muut pyöräilyn liiketoiminnan kehittämistyössä ehdotetut toimet

Vuodesta 2026 eteenpäin infran kehittäminen on jatkuvaa ja ylläpitoa vaativaa työtä. Vuoden 2025 loppupuolella onkin syytä pitää toinen CheckPoint ja tarkistaa, mihin asti on pyörämatkailun kehittämisessä päästy, ja onko kehittämisessä pystytty vastaamaan uusimpiin pyörämatkailun trendeihin. Osa aikaa vievistä reittitoimituksista saattaa olla myös vielä työn alla, joten näiden loppuun saattamiseen tulee varata aikaa ja huolehtia työn etenemisestä jatkuvasti.

7.8 Kunnossapito

Maastopyöräilyreittien vetovoimaisuuden ja käyttäjäturvallisuuden takaamiseksi reittien kunnossapidossa ja huollossa on huomioitava reitin turvallisuus, yleiskunto ja visuaalinen ilme. Kunnossapidolla on syytä varmistaa, että reittikokonaisuus on kunnossa ja reitit erottuvat selkeästi käyttäjille mm. muusta reitistöstä. Kunnossapidon tarve vaihtelee reittityypeittäin ja reitin käytön mukaan. Helpoilla, rakennettumilla ja runsasliikenteisillä reiteillä kunnossapitotarve on suurempi kuin vaikeammilla, luonnonmukaisemmilla ja vähäliikenteisemmilla reiteillä. Levitunturin ja sen palveluiden läheisyydessä sijaitsevilla maastopyöräily- ja alamäkiajoreiteillä kunnossapitotaso olisi käyttäjän kannalta hyvä olla korkeimmillaan. Tunturin alueella liikennemäärät reiteillä ovat korkeammat ja tunturin läheisyyteen sijoittuu helpot lähialueen reitit. Korkean kunnossapitotason reiteillä säännöllisten reittitarkasteluiden ja kunnossapidon tarve voi olosuhteista sekä reitin kulumisesta riippuen olla noin yhdestä viiteen kertaan viikossa. Matalan kunnossapitotason reiteillä tarve on vähintään yhdestä kahteen kertaan kuukaudessa. Talvikauden pyöräilyreiteillä kunnossapitotarve riippuu pitkälti sääolosuhteista, ja reitit voivat vaatia huoltoa päivittäin.

Toimiva ja mahdollisesti pyöräilyä edistävä tapa kunnossapidon toteuttamiseen olisi pyöräilyreittien kunnossapidosta vastaava asiantunteva "huoltotiimi", jolla on kokemusta maastopyöräilystä ja alamäkiajosta. Tiimin tehtävänä olisi huoltaa ja kehittää tunturialueen alamäkiajo- ja maastopyöräreittejä turvallisuuden sekä ajamisen mielekkyyden osalta aktiivisesti. Erityisesti alamäkiajoreitit voivat vaatia jatkuvaa huoltoa ja pieniä reittilinjauksien muokkauksia. Huoltotiimi olisi kannattavaa myös kytkeä tietyllä tasolla markkinointiorganisaatioon ja someviestintään.

Reittien kunnossapidon kannalta olennaista on kunnossapitotarpeiden ja reittipuutteiden selvittäminen. Tämä voidaan toteuttaa kunnossapitäjän tekemillä tarkastuksilla sekä, kuten digitaalisen palveluinfran osiossa mainittiinkin, joukkoistamalla kunnossapitotarpeiden keräystä. Joukkoistamisessa tärkeätä on selkeä ja helposti löydettävä palautekanava. Palautekanava voi olla jo mainitussa pyöräilysovelluksessa tai erikseen omalla internetsivullaan. Palautekanavaa on kuitenkin tärkeää mainostaa laajalti mm. nettisivuilla, suuremmissa opastetauluissa ja pyöräilysovelluksessa, jotta mahdollisimman moni käyttäjä antaisi palautetta ja kunnossapito saadaan kohdennettua sinne missä sitä tarvitaan.



*Kuva 54. Pyöräilyreiteillä varmistettava, että reitin kulutus-
pinta pysyy kunnossa ja reitin kuivatus toimii kunnolla.*

Pyöräilyreiteillä tarvittavia kunnossapidon tarkistustöitä ovat muun muassa merkkien, viitoituksen, rakennusten ja rakenteiden kunnon tarkistaminen ja näkyvyyden varmistaminen säännöllisesti. Reittirakenteiden osalta olennaista on tarkistaa reitin kulutuspinnan kunto, kallistusten muodot, hyppyreiden yms. rakenteiden, ja reitin reunojen kunto. Reitin kulutuspinta ja kallistukset voivat kulua tai niiden epätasaisuus johtua mm. jarrutuksien, sateen tai sulamisvesien aiheuttaman eroosion, tai kuivuudesta johtuvan erottumisen myötä. Reittien kuivatuksen ja kuivatusrakenteiden toimivuuden varmistaminen on tärkeää sade- ja sulamisvesien ohjaamiseksi pois reitiltä. Tarvittaessa reiteille kaatunut puusto tai näkyvyyttä haittaavat kasvillisuudet raivataan pois reiteiltä. Käymälöiden ja yleisen siisteyden kunnosta on myös huolehdittava ja roskien kerääminen alueelta sekä levähdyspaikoilta on tärkeää. Jätteiden keräämisen ja lajittelun sujuvoittamiseksi tulee reiteillä ja levähdyspaikoilla olla riittävät jätteen keräysastiat. Tarkastustöihin kuuluu lisäksi lähtöpisteiden rakenteiden, valaistuksen sekä kävijälaskureiden toimivuuden tarkistaminen.

Talvikaudella reitit ja rakenteet tulee huomioida talvitoiminnoissa niin, että reiteille ei aiheudu toiminoista vahinkoa. Mikäli reittejä käytetään talvisin, tulee niiden käyttäjäturvallisuus taata esimerkiksi lisäämällä pehmusteita tai muita suojarakenteita jyrkkiin tai haastaviin kohteisiin. Loppupalvesta on myös kannattavaa varmistaa lumen säilöntäpaikat niin, että pyöräilykausi voidaan aloittaa mahdollisimman aikaisin keväällä.

Varsinaiset talvipyöräilyreitit vaativat huoltoa ja kunnossapitoa hieman samaan tapaan kuin tavanomaiset hiihtoladut. Talvipyöräilyreitit pohjataan lumitilanteesta riippuen marras-joulukuussa tukevan reittipohjan varmistamiseksi. Pohjauksen jälkeen reitit lanataan, jotta reittipinta saadaan tiivistettyä kestäväksi. Reittejä ylläpidetään auraamalla tai tamppaamalla lanan avulla. Näistä auraus on nopeampi ja tehokkaampi vaihtoehto reitin kunnostamiseen lumisateiden jälkeen, kun taas lanaus toimii tehokkaasti ainoastaan suojakelillä. Huoltotoimenpiteet on kannattavaa ajoittaa ilta- tai yöaikaan, jotta reitti kerkeää jäätyä kestäväksi yön aikana. Talvireittien merkitseminen auraskepeillä helpottaa kunnossapitoa ja kertoo reitin käyttäjälle missä reitti kulkee. Talvireittien kunnossapitoa suoritetaan olosuhteiden mukaan. Lumisateet, tuuliset ajanjaksot sekä lämpötilan vaihtelut vaikuttavat oleellisesti talvireittien kuntoon. Toisinaan on kannattavampaa odottaa huonon ilman laantumista tai reitin jäätymsenkannalta otollisia kylmiä lämpötiloja ennen reittien kunnostusta. Tärkeää on varmistaa tarvittavat kunnostustoimenpiteet pyöräilemällä reitit kunnossapitäjän toimesta itse. Talvipyöräilyreittien pinnan kunnan varmistamiseksi, reiteillä tulee ajaa ainoastaan läskipyörillä, joiden rengaspaineet ovat riittävän matalat. Talvireitin pinta ei kestä liian kapeita renkaita tai liian kovia rengaspaineita. Jalankulku- ja pyöräilyteillä kulkevilla talvipyöräilyreiteillä noudatetaan kunnan tai valtion määrittämiä talvihoidon laatuvaatimuksia.



Kuva 55. Talvipyöräilyreiteillä varmistettava, että opastimet ja viitoitukset ovat luettavissa.

7.9 Rakentamisen kustannukset

Rakentamisen alustavaan kustannusarvioon liittyy paljon epävarmuuksia. Kaikkia reittejä ei ole voitu kulkea läpi, sillä suunnittelu-aika oli loppuvuosi ja suurimman ajan lumi oli maassa. Maapohjasta, reitin tavoitetasosta ja nykytilanteesta riippuen reitin rakentamisen metrihinta vaihtelee muutamasta eurosta sataan euroon. Erittäin helpon tai helpon brändättävän reitin rakennuskustannus on noin 50 euroa / metri. Myös suunnitteluun ja rakennuttamiseen pitää varata resursseja. Reitistön laajuus voi vielä muuttua tarkemman suunnittelun aikana. Voitaneen kuitenkin arvioida, että reittien toteuttaminen maksaa satoja tuhansia euroja.

Metsän tai maapohjan korvauksista ei ole tehty arviota, koska ne määritetään reittitoimituksessa.

7.9.1 Muuta

7.9.2 Vesistöt

Ounasjoen ylittävä silta lisäisi merkittävästi reittipotentialiaa ja nostaisi Ounasjoen paremmin esille. Kustannussyistä ja joen suojelustatuksen takia isoja siltoja ei ole esitetty. Muitakaan varsinaisia siltoja ei ole

reiteille esitetty, mutta muutamia isoja rumpuja tai pieniä siltalavoja voi olla tarpeen tehdä. Pienen puron tai järven ylitykseen kapulalossi olisi elämyksellinen lisä, mutta sopivaa paikka sellaiselle ei ole vielä löytynyt. Hossansalmen pohjapadon kehittämiseksi on esitetty askelkivien tekemistä.

7.9.3 Suorituspaikat

Pyörämatkailuun liittyvät suorituspaikat sopivat parhaiten yrittäjien ja muiden toimijoiden vastuulle esimerkiksi Gondolin vieressä on monenlaista liikunnallista aktiviteettiä, johon myös pyöräradat sopisivat. Siksi niihin ei ole tässä hankkeessa otettu tarkemmin kantaa.

7.9.4 Mahdolliset luontovaikutukset

Levin pyöräilyreitit suunnitellaan lähtökohtaisesti jo olemassa oleville urille, jolloin luontovaikutukset ovat yleensä pieniä tai olemattomia. Alla on käsitelty kirjallisuusselvityksen perusteella havaittuja reittiosuuksia (suunnitelutilanne 9.12.2020), joiden osalta tulisi ottaa huomioon niiden alueelle tai läheisyyteen sijoittuvia luontokohteita.

Pyhätunturikierros ja Levi-Ylläs kierros kulkevat Leppävuoma-Murtovuoma-Saattoporanvuoman Natura-alueen (FI1300607, SAC/SPA) eteläosan lävitse. Reitti seuraa jo olemassa olevaa Levi-Ylläs pyöräreittiä ja suunnitellussa ei esitetä muutoksia reitille. Siitä syystä Pyhätunturikierros ja Levi-Ylläs kierros ei todennäköisesti vaikuttaisi merkittävästi Natura-alueen FI1300607 perusteena oleviin luontoarvoihin.

Levin uusia pyöräreittejä ei lähtökohtaisesti suunnitella soille.

Pyhätunturin ja Aakennustunturin väliin sijoittuvalla Homevaaralla on tiedossa useita esiintymiä silmälläpidettävistä käävistä. Kääpiin voi aiheutua vaikutuksia pyöräilyreiteistä, mikäli reittien rakentamisvaiheessa kaadetaan niiden kasvualustana toimivia puita.

Kittilän ja Levin välinen pyöräilyreitti on esitetty kulkevan Ounasjoen rantaa pitkin. Alueelta ei ole paljoakaan lajitietokannassa olevia lajiesiintymiä, mutta tällä tiedolla ei voi sulkea suojelullisista syistä huomioon otettavien lajien ja luontotyyppien esiintymismahdollisuuksia pois. Tietokantatiedot ovat satunnaisia, joten todellinen tilanne saadaan selville vain kesällä tehtävien kartoitustöiden avulla. Etenkin suot ja vesistöjen rannat/ylityskohdat sekä iäkkäät metsät ovat paikkoja, joissa voi mahdollisesti olla uhanalaislajistoa.

Jo olemassa olevien maastopyöräreittien uhanalaiset lajistot eivät ole tässä tarkistelussa mukana. Reittien varrella on kuitenkin joitakin uhanalaisten lajien esiintymiä, joita kannattaa ottaa huomioon, mikäli sinne tehdään jatkosuunnittelua.

8 JATKOTOIMENPITEET

Toimenpiteiden alustava aikataulu on esitetty kohdassa 7.7 Infran tiekartta. Pelkkä investointiraha ei riitä vaan tarvitaan henkilöresurssia reittien suunnittelun ja rakentamisen toteuttamiseen. Kunta onkin budjetoinut vuodelle 2021 merkittävän rahasumman reittien kehittämistä varten.

Reittien toteuttaminen vaatii vielä tarkempaa suunnittelua mm, opastuksen ja reittien kunnostustöiden osalta.

Olemassa olevien reittien muuttaminen myös kesäajan pyöräreiteiksi ja uusien reittien perustaminen kannattaa tehdä reittitoimituksen kautta. Näin varmistetaan reitin ylläpitäjä ja sitä myötä reitin kunnossapidon laatu ja vastuutaho ja rakentamisen mahdollisuus. Myöskään mahdolliset maanomistajamuutokset eivät vaikuta reittien olemassaoloon. Koska reiteillä on todennäköisesti runsaasti käyttäjiä, sitä ei voida pitää enää jokamiehenoikeudella tehtäväksi pyöräilyksi.

Kunnan, rinneyhtiön tai Metsähallituksen mailla voidaan käyttää pelkkää maanomistajan lupamenettelyä.

Asemakaavahankkeissa on syytä määritellä alueen pyöräreitit. Silloin niiden olemassaolo on selvää niin käyttäjille, asukkaille kuin lomailijoillekin eikä reittitoimitusta tarvita.

LIITE 1. TYÖPAJAN TEHTÄVIEN TULOKSIA

Tehtävä 1.

Levi-keskuksen lähellä olevat reitit ja palveluideat:

Levin Kierroksen alku

- "Voisiko Levin Kierroksen alku Lastanmaa-Draivi väli mennä samaa reittiä kuin talvella, ei olisi latupohjalla ja olisi käytössä myös alkutalvesta ja hyvä pohja talvireitille. Olisi kesällä mielenkiintoisempi ajettava kuin latu-pohja. Tekisi samanlaiseksi kuin Draivi-Ympärystien välin."

Vanha maastohiihtokeskus.

- "Vanha maastohiihtokeskus. Hyvät pohjat sähköpyörillä pääsisi maisemapaikalle näppärästi"
- "Vanhojen kiscalatujen pohjaa kelkkareitille ja siitä 7 hissi ala-asemalle. sieltä patikointireittiä alas Torajai-siin."

Kellostapuli:

- "Musta reitti tosi vaikea pyörälle."
- "Mutta komia paikka tuo Kellostapuli. Kannatan vähän reitin kunnostusta, jotta pääsisi pyörällä."

Levi Tunturi laki:

- "Lakireitti + hissien käyttö"
- "Tunturin käyttö talvipyöräilyreitteihin, hissien käyttö"

Etelärinne

- "Utsuvaarasta alas Torajaisiin valmista polkua. Pienellä kunnostuksella saisi hyvän maastopyöräreitin"
- "Etelärinteeltä 7B yläaseman ja maston P-paikan kautta huipulle. Hyvä maisemareitti sähköpyöräilyyn."

Immeljärvi

- Ravintola Saunabaari Immeljärven rannalla

Koutalaki

- Laavu Kassiopeiija

Gondoli

- Gondolille lähtöpaikka

Levitunturin laki

- Tuikku

Etelärinne

- Kotakahvila
- Arcandia Seikkailu/ elämyspuisto

Levi-keskuksesta kauempana olevat reitit:

Kätkäjärvenreitti

- Kätkäjärventieltä kohti Leviä siirtymäreitti (esim. Kittilästä katsottuna tien vasemmalta puolen) --> rengas-lenkki Kätkän eteläpuoli - laulamakumpu - Kätkäjärvi – Levi
- Ahvenjärvi yhdistyminen

Kätkätunturi

- Länsipuolelle pistopaikka
- Endurokisareitti itään kohti Sirkkaa
- Kätkätunturin pohjoispuolella paljon valmiita polkuja. ->lähialueen reitti?

Pyhäntunturi

- Alue hieno

Katajavaara

- Katajavaaran lenkki lisäisi Kätkä - Pyhä kierrokseen mielekyyttä
- Vanha patikkareitti, lisähaastetta harrastajille
- Katajavaaran eteläpuolella märkä kohta

Aakenuntunturi / Vareslaen pohjoispuoli

- Ylläs-Levi MTB-reitti kulki ennen tätä mustaa pitkin. Se on siirretty metsäautotielle, koska reitti oli haastava ja märkä.
- Nousu Pyhäjärven P-paikalta vaatii raivausta ja pari siltaa ojan ylityksiin. Kunnostettaessa mielekkäämpi vaihtoehto kuin tie.

Kittilä-Isovaara-Vuotsukka-Roukumavuoma reitti

- Osa isoa lenkkiä Levi-Aakenusvaara/Katajavaara-Aakenustunturi-Kittilä
- Ruottamajärvellä vanhat pitkokset ja "kota", upea paikka joka tapauksessa.
- Metsähallituksen vanha kämppä
- Totovaaran pysäköintialueelta ei jatku maastopyörällä ajettavia reittejä,

Iso-Totovaara

- Nousu

Tehtävä 2.

Valaistus

- Ei tarvetta reittien valaistukselle
- Ei valosaastetta
- -> ainoastaan lähi/aloitteluja / avainpisteet ei muutoin valaistusta

Opastus

- Lähtöpaikat SELKEÄSTI merkattu
- GPS jäljet nettisivuille ja yleisimmille alustoille kuten Strava jne
- Selkeät opasteet reittien varrelle
- Opasteiden tasot yksinkertaiset ja yksiselitteiset
- Vaativuus taso reitille, väriluokittelu / haastavuus suhteessa pituuteen? Tulee pohtia miten reittiluokittelu tekeminen.
- ->parannetaan kokonaisuutta, yhtenäinen ilme, laatutason nosto, lähtöpisteet

Reittien pintamateriaalit

- Hyvä nyrkkisääntö voisi olla että 10-15 km säteellä keskuksesta sorastettuja tai muuten helppopohjaisia polkuja. Sitten kauemmat annetaan olla enemmän haastavia, jotta kovat polkijatkin saavat haasteita
- Luonnollisia maapohja/neulaspolkuja aina kun mahdollista. Muuten soraa.
- Ei missään tapauksessa asfalttia tai haketta
- 0-16mm tai 0-32 soraa...

Reitit ja verkostot: Nykytilanteen parantaminen vai uudet verkostot

- Ylläs-Levi Levin päästä hyvään kuntoon
- Ympärysreitti, lastenmaa - draivi väli myös /nostaa pois ladulta
- Ei ajatella, että nyt joudutaan päälylystämään 50km uutta reittiä. Pahimmat kohdat vain kestävytetään.
- aloittelija, lapset, erillään latupohjasta, driveltä / latupohja tylsä
- Kysely paikalliselle pyöräharrastajille missä ajavat
- lumetus / sulkee / tulee tunnistaa !
- Pyhän päälle uusi kieppi. Latupohjalta huipulle ja takaisin.

Erityiskohteet

- paikka, jossa otetaan kuva someen
- Palovartija, Tuikku
- Laki

Palvelualueiden ympäristöt

- Zero Point, Gondoli, Ensilumenladun portti ja portti liikenneympyrän jälkeen Kätkälle.
- Pesu/huoltopaikkoja muuallekin kuin Zerolle ja Bike parkkiin
- Aslak / Kittilä / Hotellit / paketit / tarjotaan palveluita
- Saunabaari pyöräreittien kohtauspaikka. lähellä keskustaa

- Majoituksissa pesumahdollisuus
huoltopalvelut
- Bike Hotel tarpeet, pyöränsäilytys
- Kyläpyörät

Kunnossapito

- Jätehuolto kaikille selville pysähdyspaikoille
- Talvipyörähommiin pari pidempää maks. 20km reittiä.
- Kittlän kunta kustantaa talvikävelyreittien ylläpidon ja niitä reittejä käytetään myös talvi pyöräilyssä
- Miten menee leveydet? lunta tulee?
- Tasainen

Palvelut reittien varrella

- Ylläs-Levi-väliä ja sen paketointia ajatellen yhteistyökuviot pyörää vuokraavien tahojen ja kuljetuspalveluiden tarjoajien välillä paremmaksi siinä vaiheessa, kun reitti priimakunnossa
- Aakenusvaaralta Pallaksen suuntaan, matkalla valmistuva Rauhalan kylätalo, jossa wc ja tulistelupaikka
- Voisiko latukahviloita saada myös kesäkäyttöön reittien varrelle?
- Parille pidemmälle reitille selkeästi merkitty latauspiste sähköpyörille.
- Olemassa olevat kahvilat ja taukopaikat
- Levin Ympärysreiteille palveluja
- Laturit? miten voisi järjestää?

[illegible]



KIDEVE ELINKEINOPALVELUT
KITTILÄN KUNTA