

KELKKAILIJOIDEN KEMIJÄRVI

Loppuraportti 12.8.2024-11.11.2024



Euroopan unionin
osarahoittama

LEADER

Pohjoisin Lappi



**BUSINESS
KEMIJÄRVI**

Sisällys

JOHDANTO	1
1. Reittitilanteen kartoitus	2
2. Reittitarpeet ja toimenpiteet hankeaikana	3
3. Teknologia ja navigointi	4
4. Sähkömoottorikelkat	5
5. Reittien ylläpito ja rakenteet	6
6. Yhteistyö ja sidosryhmät	7
7. Yhteistyö muiden reittihankkeiden kanssa	8
8. Kooste kyselyn tuloksista	8
9. Yhteenveto	10
10. Kehittämissuunnitelma	10

Johdanto

Kemijärvellä on vahvat perinteet moottorikelkkailussa. Giant endurokilpailu on maailmanluokan kisatapahtuma ja kemijärveläisiä nimiä on eri moottorikelkkakisojen kärkipaikoilla tasaiseen tahtiin. Reittikelkkailijat pitävät alueen reiteistä ja matkailupalvelujen tuottajat ovat kiinnostuneet viime aikoina vahvemmin alueen potentiaalista.

Kelkkailijoilta ja palveluntuottajilta tulleen palautteen mukaan Kemijärven alueelle tarvittaisiin luvallisia siirtymäreittejä eri kylistä ja taajamista reiteille. Taajamissa siirtyminen reiteille on paikoin haasteellista, harvempaan asutuissa kylissä haittoja ei niin paljon nouse esille, mutta sielläkin niitä on.

Polttoaineen jakelupaikoille ei myöskään ole luvallisia yhteyksiä, käytännössä Kemijärvellä ei pääse tankille kuin Joutsijärven kyläkaupalla. Uusien sähkökelkkojen käyttöönotto on myös haastavaa latausinfraan puuttumisen vuoksi. Autoille tarkoitettuja latureita löytyy ja niille tulisi järjestää kulku myös sähkökelkkoja ajatellen.

Näitä ongelmakohtia nostettiin esille Kemijärven Vapaa-ajan kelkkailijoiden toimesta keväällä -24 ja Business Kemijärvi, joka tuottaa Kemijärven kaupungin omistamana tytäryhtiönä alueen elinkeino-, yritys-, ja matkailupalvelut lähti hanketta viemään eteenpäin. Hankkeen tuloksena tuotetaan alueellinen kehittämissuunnitelma, jossa kerrotaan turvallisuuden liittyen vaaranpaikkoja ja niiden korjausehdotuksia, uusien reittien tarpeita ja sijainteja, tutkitaan navigointi- ja karttasovelluksia sekä sähkökelkkojen tilannetta.

1. Reittitilanteen kartoitus

Moottorikelkkareittejä ja yhdysreittejä kartoitettiin Kemijärven alueelta ja myös uusia suunniteltiin alustavasti, kuten Ruopsan, Luusuan, Räisälän, Kostamo/Varrio, Tapionniemi/Oinaan ja Vuostimon kyliin. Näiden kylien yhdistäminen runkoreitistöön nousi esille useissa tilanteissa eri tahojen kanssa. Monin paikoin kylissä on ollut omia moottorikelkkauria, jotka ovat hävinneet joskus -90 luvun tienoilla joko vanhentuneiden lupien tai hoitamattomuuden vuoksi. Osaa reiteistä käytetään yhä moottorikelkkailuun, ainakin Ruopsan kylän ja Rovaniemelle johtavan virallisen moottorikelkkareitin välillä on yhä liikennettä, joka myötäilee vanhaa reittiä. Tätä väliä toivottiin avattavaksi, Ruopsan seudulla on useita mökkiläisiä ja palveluntuottaja Kotieläintila Hemmula.

Taajamissa kuten Särkikankaalla, ihmiset kulkevat moottorikelkoilla teitä pitkin, ulkoilureittejä ja Peurakankaan ladun läheisyydessä metsässä tai sähkölinjaa myöten viralliselle kelkkareitille, tai teitä ja tien laitoja pitkin teollisuuskylän läpi järvelle. Alueen asukkaat ovat pääosin tottuneet siihen, että kelkkailijat siirtyvät katuja pitkin reiteille, mutta esimerkiksi hiihtolatujen ja Sodankyläntien ylityksissä on usein havaittu läheltä piti tilanteita. Alueen asukkaat toivovatkin Särkikankaan ja Peurakankaan alueille luvallista yhteyttä asutusalueelta viralliselle kelkkareitille ja Kemijärven jäälle, jotta välttäisiin ongelmilta.

Pöylijärven eteläpäästä menee myös yleisesti käytössä oleva epävirallinen ura Kemijärven Kattiperään. Alueella on paljon mökkiläisiä ja tämän uran luvalliseksi saaminen tuli hankkeen aikana esille. Järven puolelta kulkiessa tämän alueen jäät ovat hyvin petollisia erittäin kivikkoisen pohjan vuoksi, varsinkin kevättä kohti mennessä, kun järven pinta laskee voimakkaasti, esiintyy jyrkkiä korkeusvaihteluita ja railoja.

Kostamon kylän alueella kelkkailijat käyttävät Kemijoen jäätä, metsäteitä ja omia uriaan kulkemiseen, luvallisia uria ei alueella ole. Esimerkiksi Junnikantietä käytetään paljon itään päin siirtymiseksi, tie on ainakin osin aurattuna valtaosan talvista, tie on kapea ja penkat korkeita, joten vaarallisia kohtaamisia väistämättä tulee. Kemijoen jäät ovat alueella ainakin leutoina talvina arvaamattomia virtauksien vuoksi.

Tapionniemen ja Oinaan kylän yhteydet on Kemijoen lisäksi metsäteiden ja epävirallisten yhteyksien varassa. Tapionniemen kyläkartanossa on myös latauspiste ja ruokailupalvelua, Oinaan ja Tapionniemen välille avataan talvisin jäätie, tämä toimisi turvallisena joen ylityspaikkana myös kelkkailijoille. Pyhätunturin suuntaan on aktiivisempaa liikennettä ja kelkkailijat käyttävätkin paljon Komiopalontietä, joka risteää Kemijärvi-Pyhätunturi moottorikelkkareittiä.

Vuostimon kylästä menee vanha kelkkaura Pyhätunturiin, tämän uran luvitus on myös vanhentunut, eikä ura ole virallisesti käytössä, vaikka siinä liikkuukin paljon kelkkailijoita. Uran aukaisusta on Kemijärven kaupungille tehty kyselyä useita kertoja, mutta ura vaatii muutamin paikoin uudelleen linjausta ja Pyhäjoen ylitykseen olisi hyvä tehdä silta, eikä näiden toteutukseen ole vielä löydetty riittäviä resursseja.

Nykyiset yhdysreitit kylissä ja taajamissa ovat epävirallisia luvattomia uria, joita asukkaat ja matkailijat käyttävät päästäkseen joko pysäköintipaikoille, tankille tai muiden palveluiden äärelle. Jäätilanne vaihtelee vuosittain, vaikka alueen tuntisi, ei voi tarkoin ennakoida miten jäät milloinkin elävät. Vuosittain sattuu useita vahinkoja säännöstelyn aiheuttamien yllätyksien vuoksi, myös kokeneille jäällä liikkujille.

Tärkeimpänä kehityskohteena kaupungilla on tällä hetkellä Patokankaan teollisuustontin läpi menevän reitin uudelleenlinjaus alueen kiertämiseksi. Ratkaisuksi reitin uudelleenlinjaukseksi annettiin Kemijärven kaupungille useita vaihtoehtoja ja Kemijärven vapaa-ajan kelkkailijat tarjoutuivat avustamaan toimenpiteissä reitin toteuttamiseksi. Ammattiopisto REDU:n Kemijärven toimipisteen metsäopiskelijat toteuttavat tarvittaessa raivauksia vähäisen lumen aikana. Samalla ehdotettiin vanhan yhdysreitin virallistamista Kotajärven pohjoispäähän, joka antaisi Kallaanvaaran, Tarvaan ja Isokylän suuntaan yhteyden viralliselle moottorikelkkareitille ja toimisi myös yhtenä yhteytenä viralliselle kelkkareitille itään päin.

2. Reittitarpeet ja toimenpiteet hankeaikana

Eryteisesti hankkeen aikana nousivat esille tarpeet uusille luvallisille reiteille, joita pitkin pääsisi siirtymään kylistä toiseen ja pääreiteille. Tämä huomio ei koske pelkästään Kemijärven aluetta, vaan koko maassa on samankaltainen ongelma. Pääasiallisena syynä tähän on maastoliikennelaki, joka yksiselitteisesti kieltää moottorikelkalla ajamisen ilman maanomistajan lupaa. Useissa kunnissa ja kaupungeissa on asiaan puututtu ja kelkkailijoille on rakennettu reittejä ja uria, joita pitkin päästään keskuksista siirtymään reiteille. Viralliset reitit ja moottorikelkkaurat ovat luvallisia väyliä ja niille siirtymiseen on mahdollista käyttää lain puitteissa hyvin pieniä siirtymiä, vaikka läheiseltä pysäköintipaikalta tai omalta tontilta. Maantiesillan käyttäminen vesistön ylittämiseksi on myös mahdollista, jos vesistön ylitys ei ole, vaikka heikon jäätilanteen vuoksi mahdollista. Erittäin tärkeänä kelkkailun harrastajien ja matkailupalveluita tuottavien yritysten kesken pidettiin yhteyksiä Kemijärven taajamista reiteille ja keskustan huoltoasemille pääsyssä. Kemijärven K-Raudan yhteydessä olevalle Neste huoltoasemalle saatiinkin lupa kiinteistöyhtiöltä ja kadun varren ainoalta asukkaalta ja Kemijärven tekninen osasto lupautui tekemään sopimuksen urasta kiinteistön ja kadun välisellä osuudella. Näin hankkeessa saatiin aikaiseksi keskustan läheisyyteen ensimmäinen luvallinen yhteys huoltoasemalle. Reitit rakentamiseksi tarvitaan pieniä toimenpiteitä K-Raudan kiinteistön varastoaidan siirtämiseksi sekä tontin nurkassa olevan syvän ojan madaltamiseksi ja rannassa olevan puuston poistamiseksi, nämä ovat Kemijärven teknisen osaston työn alla.

Junaradan ylitykseen tarvitaan väyläviraston lupa ja hyväksytty ylityspaikka, joten keskustan huoltoasemille pääsy moottorikelkalla on toistaiseksi mahdotonta, koska ne ovat kelkkareitiltä katsottuna junaradan takana. Tämän ratkaisemiseksi selvitettiin väylävirastosta yhteyshenkilö joka radanylityksen voi luvituksessa voi auttaa. Yhteystieto annettiin Kemijärven tekniselle osastolle tiedoksi luvan hakemiseksi.

VR:n autojunaan voi myös tuoda auton sijaan moottorikelkan, tätä mahdollisuutta selvitettiin ja asemaa hallinnoiva VR sallii moottorikelkan siirtämisen aseman piha-alueelta reitin varteen. Kelkkailija voi siis ajaa kelkan autojunaan niiden lastaukseen sopivilta asemilta ja matkustaa junalla Kemijärvelle moottorikelkan kanssa ja jatkaa sitten Kemijärvellä suoraan kelkan kanssa reitille. Kemijärven aseman pohjoispuolelta pääsee järvelle helpohkosti ja Kemijärven teknisen osaston kanssa tätä vaihtoehtoa pohdittiinkin mahdollisena. Tämän toteuttaminen vaatii myös väyläviraston luvan vanhan puutermiinalin puolelta, jossa vanhan termiinalin kiskoja pitää ylittää, tai sitten reitti pitää kierrättää termiinalin ohi. Jääosuudella kulkeva reitti tulee myös merkitä hyvin ja jäätilannetta on seurattava.

Kallaanvaaran Seo-kylmäasemalle esitettiin myös yhdysreittiä, nykyisin sinne menee kelkkailijoiden käyttämä epävirallinen reitti järven puolelta entistä tienpohjaa myöten. Tälle osuudelle ehdotettiin,

että kaupunki tekisi siitä kelkkauran ja hoitaisi merkinnät. Uran rakentaminen ei vaadi juurikaan rakentamista ja olisi erittäin helppo toteuttaa.

Kallaanvaara-Sipovaara alue on tavallaan junaradan ympäröimä alue, yhdeltä laidalta järveä vasten. Moottorikelkkailijat ajavat omia epävirallisia reittejään, teitä tai penkkoja myöten, myös osin kiinteistöjen pihojen läpi järvelle tai pohjoisempaan kulkevalle moottorikelkkareitille. Radanylityksien välttämiseksi ja liikennettä mahdollisimman vähän vaarantaen, olisi suositeltavaa ohjata liikenne alueen pohjoispuolelle, johon perustettaisiin ura. Stora-Enson entistä tehdasaluetta rajaavan aidan ja Sipovaara-Kallaanvaara asutusalueen välissä kulkee sähkölinja, jota voitaisiin käyttää reitin pohjana. Reitti veisi Stora-Enson patopenkalle missä entinen tehtaassa vesiputki on kulkenut ja sieltä löytyy helposti sopiva kulkukohta Kemijärven jäälle. Siitä on vielä pieni siirtymä järveä pitkin Kemijärvi-Suomi reitille. Tätä sähkölinjaa käytetäänkin epävirallisena reittinä, kivikkoinen maasto kuitenkin vaatii reilusti lunta, joten kelkkailijat kulkevat teitä pitkin alkutalvesta ja usein alueen eteläpuolelta järvelle, jolloin myös ylitetään junarata ja vilkasliikenteinen Sallantie. Reitin rakentaminen vaatii jonkin verran koneellista pohjustamista. Paikallisten toiveena onkin, että kelkkailu ohjattaisiin pois teiltä. Tämä reitti toimisi hyvin pohjustuksen jälkeen paikallisten ulkoilureittinä lumettomana aikana.

Monilla mökkiläisillä on oma moottorikelkka ja sitä käytetään lähinnä läheisillä vesistöillä kalastukseen tai polttopuiden ajamiseen omilla mailloilla. Reitistön tuominen syrjäseutujen läheisyyteen mahdollistaa moottorikelkalla matkustamisen muihinkin kohteisiin, kuten lähikyliin ja keskuksiin ilman että kalustoa tarvitsee siirrellä autolla mikä ei ole millään muotoa ympäristöystävällistä ja aiheuttaa turhia vaaratilanteita kaluston lastaamisen, purkamisen sekä kuljetuksen aikana. Myös pysäköinti voi olla esimerkiksi perävaunun kanssa haastavaa eikä kaikilla ole rutiininomaista perävaunun käsittelytaitoa mikä entisestään lisää vahinkojen riskiä. Erilaisia ratkaisuita mietittiin harrastajien ja kylissä asuvien ihmisten kesken, useimmiten huomattiin, että retkeilijä, oli hän minkälainen tahansa, tarvitsee jonkinlaisen lähtöpaikan retkelleen. Lähtöpaikan läheisyydestä pitäisi tarvittavan reitin löytyä. Talvinen matkailija tarvitsee mielellään myös sähköä paikan läheisyyteen, lämmityspistoke tai sähkö/hybridiautoilijan latauspiste olisi tarpeellinen lisä talvea ajatellen. Latauspisteiksi sopivimpia olisi yleisimmin käytössä olevien kaupallisten ratkaisuiden käyttö, joissa käyttäjä tunnistautuu RFID tunnisteella tai rekisteröitymällä sovelluksen kautta laitteeseen mahdollistaen sen käytön. Myös jonkinlainen suoja tai katos ja tulipaikka alueen välittömässä läheisyydessä loisi paikasta eräänlaisen keskuksen. Infotaulu karttoineen, myös interaktiivinen tai muuten sähköinen reaaliaikainen taulu voisi tulla kysymykseen mistä näkisi reittien ajankohtaiset tiedot, sääennusteen tai muuta tärkeää, mainostajia myös tällainen voisi kiinnostaa. Näitä keskuksia ajateltiin sijoitettavan kylien keskuksiin tai läheisyyteen reittien välittömään yhteyteen, joten näistä olisi helppo siirtyä hiihtoladulle, pyöräreitille tai vaellusreitille sekä tietysti tämän hankkeen tärkeimpään eli kelkkareitille. Tällä hetkellä kelkkailureittejä ei Kemijärven kylissä ole sellaisissa ”ydinpaikoissa”, joten jatkossa uusien reittien suunnittelussa näitä seikkoja tulisi ottaa huomioon. Tämä tukisi paikallisten siirtymistä reitille ja vähentäisi luvatonta kelkkailua. Myös matkailijan olisi helppo lähteä reitille sopivalta pysäköintipaikalta, samoin kuin vaikka mökkiläisen, joka kuljettaa kelkkaa alueelle mutta ei vaikka lyhyellä reittikelkalla voi siirtyä huonokulkuisen maaston ja reitin puuttumisen vuoksi reitille.

3. Teknologia ja navigointi

Nykypäivän teknologisista sovelluksista erityisesti karttasovellukset, navigaattorit ja niiden yhteensopivuus keskenään eri laitteiden kesken tuli esille harrastajien kautta. Monilla kelkkavalmistajilla on omia ratkaisuja laitteissaan ja pääosin ne ovat tänä päivänä suhteellisen toimivia, turvallisia käyttää ja luotettavia materiaaaliltaan. Älypuhelimissa käytetään myös monenlaisia sovelluksia laitteiden sisältämän GPS:n mahdollistaman paikannuksen avulla.

Sovelluksia kuten Ranniot, BRP Go ja maastokartat, ja laitteita esim. Garmin ja Polaris moottorikelkan navigaattori, tutkittiin ja vertailtiin. Ylensä ottaen tarjolla olevilla sovellutuksilla on taipumusta yrittää loistaa jollain osa-alueella, kaikissa käyttöliittymä ja toiminta oli perustaidoilla hallittavissa ja kartat sekä integrointi eri laitteiden kanssa suhteellisen toimivaa. Monet kärsivät silti teknisistä ongelmista, kuten sivustojen toimimattomuudesta tai osin puutteellisista tiedoista. Polaris moottorikelkan navigaattorista mm. puuttuivat kokonaan Kemijärven alueen moottorikelkkareitit. Ne sai kyllä ladattua ja liitettyä laitteeseen mutta vaatii aika paljon tietoteknistä taitoa, myöskään laite ei ole irroitettavissa moottorikelkasta vaan vaatii muistitikun käyttöä. BRP GO sovellus ei mm. näyttänyt talvireittejä ollenkaan vasta kuin marraskuun alusta lähtien, samantapainen sovellus on myös moottorikelkkojen mittaristoissa toimivassa navigaattorissa. Navigointilaitteistaan tunnetun Garminin laitteista tutkittiin Garmin Zumo 590 laitetta, joka on taas erikseen moottorikelkanavigaattoriksi nimetty ja valmistettu säänkestävä ja omalla akulla varustettu laite. Laitteessa onkin monipuolinen ja helppokäyttöinen käyttöliittymä, valmiit kartat ja toimiva navigointi kelkkareiteillä. Myös palveluita kartasta löytyi valmiiksi jonkin verran, laite on myös monipuolisesti päivitettävissä ohjelmiston, karttojen ja lisälaitteiden osalta ja soveltuu monenlaiseen muuhunkin navigointiin kuten autoon jo sellaisenaan.

Monet sovellukset ja osa laitteista käyttivät kelkkareitit.fi sivuston karttoja, joihin kuka vain pystyy lisäämään GPS jäljen. Nämä reitit eivät välttämättä ole virallisia kelkkareittejä tai monin paikoin edes luvallisia ja käyttäjällä voi olla vaikea selvittää onko laitteessa näkyvä reitti oikeasti sallittu vai jonkun oma reitti. Kelkkareitit.fi sivustolta voi tarkistaa selostuksen reitistä, mutta sekään ei välttämättä pidä paikkaansa. Metsähallituksen tuottamalla retkikartta.fi sivustolta löytyvät viralliset kelkkareitit sekä kelkkaurat, vaikka ne selkeästi ovatkin luotettavimmat niin pieniä virheitä sieltäkin on löydettävissä. Palvelusta löytyvät myös useimpien taukopaikkojen tiedot, sillat ja monet muutkin reitit. Jotkut sovellukset ja laitteet käyttävät samaa LIPAS palvelua karttojen tietolähteenä kuin retkikarttakin, näissä reitit ja tiedot ovat selkeästi luotettavimmat. Käyttäjän tosin voi olla vaikeaa, ellei mahdotontakin selvittää tietojen oikeellisuutta ilman tarkempaa tutkimista, joten näissä kehittämistä vielä riittääkin. Pääosin sovellusten ja laitteiden käyttö on kuitenkin suhteellisen turvallista ja toimivaa, mutta myös tarvetta puutteiden esilletuontiin palveluntarjoajien kanssa tuli esille. Kartastojen pohjana käytettävien tietolähteiden päivittäminen ja kehittäminen pitäisikin olla systemaattista ja jatkuvaa.

4. Sähkömoottorikelkat

Hankkeessa selvitettiin sähkökelkkojen nykytilannetta ja niiden käytettävyyttä. Toistaiseksi markkinoilla on vain muutama valmistaja ja heillä markkinoilla lähinnä yrityksille safarikäyttöön tarkoitettuja laitteita. Haasteina nähtiin selkeimpänä latausinfra puute ja tällä hetkellä markkinoilla olevien kelkkojen lyhyt toimintasäde todellisissa oloissa, joka voi olla jopa alle 30 km, rajoittaa niiden laajempaa käyttöönottoa ja kiinnostavuutta. Joillakin malleilla voi optimioloissa olla jopa 100 km matkat mahdollisia, mikä jo mahdollistaisi sähkökelkan käytön laajemmaltikin. Mökkiläisen pilkkikelkaksi tai lähijärvellä kalastavan, lyhyitä työmatkoja tai pieniä retkiä tekeville sähköinen

vaihtoehto olisi jo nykyisellään todellinen vaihtoehto. Laitteiden hinta on tällä hetkellä korkeahko pienten markkinoiden ja erittäin vähäisen käytettyjen markkinoiden vuoksi ja näin vielä siis useimpien saavuttamattomissa. Myös sähkötekniikan uutuus moottorikelkoissa ja syrjäseutujen vähäinen sähköisten kulkuneuvojen käyttäjien määrä vaikuttaa laitteiden haluttavuuteen. Kaupungeissa ja isommissa keskuksissa sähköisten kulkuneuvojen yleisempi käyttö osaltaan vaikuttaa sähkötekniikan hyväksyttävyyteen myös moottorikelkan osalta ja näin sähkökelkka on huomattavasti kiinnostavampi vaihtoehto mitä isommasta keskuksista on kyse.

Useilla valmistajilla on prototyyppejä sähkökelkoista ja osalla on hyvinkin toteutuskelpoisia konsepteja. Kotimainen moottorikelkkavalmistaja Lynx on tuonut sähkökelkan yritysten käyttöön ja tulevaisuudessa laitteita myös aletaan myymään yksityisille kuluttajille. Aurora powertrains on myös kotimainen valmistaja ja tuonut myös yksityisille sähköisen e-sled moottorikelkan tarjolle. Myös muita sähköisiä maastoajoneuvoja on jo markkinoilla, kuten moottoripyöriä ja mönkijöitä.

Latauspisteitä tulisikin tulevaisuutta ajatellen sijoitella yleisesti saavutettavissa oleville paikoille eri kulkumuotojen käytettäväksi, reittien risteyskohtiin ja erityisesti taukopaikoille tai järjestää yhteys moottorikelkkareitiltä latauspaikalle. Hidaslatauspisteet (11–22 kW) nähtiin toimiviksi ja kustannustehokkaiksi ratkaisuiksi rakentamisen ja käytön kannalta. Normaali 3x16A ns. voimavirtapistoke tai sellaiseen liitetty latauslaite lataa sähköajoneuvoon tunnissa noin 25-50 km toimintamatkaa riippuen akun ja laitteen vastaanottokyvystä ja tällainen pistoke on yleinen varuste lähes kaikissa sähköistetyissä kiinteistöissä. Tähän vaikuttavat lämpötila ja laitteen lataushallintaan käyttämä laitteisto. Teknisesti toimiva laitteisto pystyy myös kylmässä ilmassa vastaanottamaan nopeasti täyden tehon laturista.

Varsinaisen teholatauksen (yli 22kw CCS) tarve on nykyisin kasvussa ja käyttäjien kannalta mahdollisimman tehokas lataus on mukavin vaihtoehto nopeutensa puolesta. Teholatauspisteiden rakentamiskustannukset ovat huomattavasti korkeammat kuin hitaampien type-2 laturien, joten latauspisteiden käyttöasteen tulisi olla korkea kannattavuuden vuoksi. Sähköverkolta teholatauspiste vaatii myös korkeaa suorituskykyä, mikä voi harvaan asutulla alueella muodostua rakenteelliseksi kynnyksymykseksi. Sähkön jakeluverkkoa on jo vuosia vahvistettu alueen verkonhaltijan Koillis-Lapin Sähkön toimesta ja huoltovarmuuden vuoksi sähkölinjoja on tuotu teiden läheisyyteen myös syrjäseuduilla, joten monin paikoin myös teholatauspisteiden rakentaminen on myös mahdollista. Kylien ja taajamien läheisyyteen olisikin hyvä rakentaa pysäköintipaikkoja kelkkareittien ja muiden reittien yhteyteen, joissa olisi taukopaikka ja latauspiste samassa yhteydessä. Näin paikka palvelisi kaikkia liikkumismuotoja. Esimerkiksi sähkö tai lataushybridiautoilija voi tuoda moottorikelkan tai sähkökelkan paikalle ja ladata ajoneuvonsa samalla paikalla. Normaali lämpöpistokepaikka toimisi autojen esilämmityksessä ja vaikka sähköpolkupyörien latauksessa. Myös muita sähköisiä kulkuneuvoja on tullut viime aikoina markkinoille, kuten moottoripyöriä ja mönkijöitä, jotka myös voisivat käyttää samaa latauspistettä.

Tällä hetkellä Kemijärven kylistä ei juuri löydy latauspisteitä, ainoastaan Tapionniemestä ja sinne ei mene kelkkareittiä. Kemijärven keskustan latauspisteet ovat helposti moottorikelkalla saavutettavissa, mutta virallista yhteyttä niihin ei tällä hetkellä ole. Tarvittaessa kysyntään voidaan nopeasti vastata kaavamuuoksella ja kaupungin merkitsemällä uralla keskustan osalta.

5. Reittien ylläpito ja rakenteet

Reittien ylläpitoon ja kunnostukseen liittyviä asioita selvitettiin laajasti. Uusien reittien perustamisessa ja vanhojenkin reittien kunnostuksessa tarvitaan maatöitä pohjan tasaisuuden varmistamiseksi. Ojien ja hankalien maastokohtien muotoileminen loivemmaksi voi joissain kohdissa olla mahdotonta annetuissa puitteissa ja voidaan joutua rakennusvaiheessa vielä tekemään muutoksia reittien linjauksiin. Käyttämällä suunnitteluvaiheessa myös maanrakennusalan ammattilaisia voidaan vähentää tai välttää tällaisia ongelmia.

Talviaikaiset virtaamat ojissa syövät reitin alapuolelta ja monin paikoin ne ovat alkutalvesta ja loppupalvesta vaaranpaikkoja. Hyvällä pohjustuksella voidaan vähentää riskejä huomattavasti, mutta paras keino on rakentaa ojaan silta tai rumpu ja näin estää vesikosketus. Sillan rakentamisessa pitää huomioida kevättulvien mahdollisuus alueella ja rumpua rakentaessa pitää olla tietoa virtaamista, jotta rummun koko osataan valita riittäväksi.

Pienten siltojen rakentamisessa voidaan käyttää kestävän kehityksen nimissä kierrätysmateriaaleja. Eri kelkkakerhoilta pienen kyselyn jälkeen sain monenlaisia versioita silloista. Tärkeimpänä seikkana pidettiin, että silta on turvallinen ylittää vähälläkin lumella, sekä sen kantavuus riittää reitinhoitokoneen ylityksen. Vanhojen sähköpylväiden, betoni tai teräsrakenteiden käyttöä suositeltiin kustannustehokkaana vaihtoehtona. Betonirakenteet ovat usein painavia ja siirtäminen maastoon voi muodostua haasteeksi, myös teräsrakenteiden siirto voi muodostua haastavaksi, mutta terästä voidaan maastossakin muokata suhteellisen kevyillä välineillä, joten rakentaminen on siltä osin helpompaa. Pylväiden käytössä pitää muistaa ja selvittää käytetyn kyllästeaineiden myrkyllisyys ja pylväiden kunto pitää tarkistaa huolella ennen käyttöönottoa. Isompien siltojen rakentaminen on ammattilaisten hommaa ja vaatii asianmukaisen suunnittelun ja lupaprosessin. Uusia reittejä suunniteltaessa siltojen tarve huomioidaan ja pyritäänkin suunnittelussa siihen, että siltojen määrä olisi mahdollisimman vähäinen. Tämä vähentää rakentamisen kuluja sekä huollon tarvetta tulevaisuudessa ja poistaa aina yhden vaaranpaikan reitiltä.

Raskaiden rinnekoneiden käyttö reittien kunnossapidossa takaa reitin tasaisuuden, leveytensä puolesta ne eivät sovi kaikille reiteille, myös jäänylytykset ovat kyseenalaisia ja yleensä koneita joudutaankin siirtämään joko sillan kantavuuden tai leveyden rajoittamana tai jääalueen vuoksi. Kevyempää kalustoa ei usein ole tarjolla ja pelkästään moottorikelkalla tehtävä reitin tasaus ei vilkasliikenteisillä reiteillä aina ole riittävä halutun tasaisuuden saavuttamiseksi. Kemijärven alueella olevat reitit hoidetaan isohkoilla rinnekoneilla, reitit ovatkin pääosin talvea erittäin hyvässä kunnossa. Uusia reittejä suunniteltaessa kannattaakin vähäliikenteisillä osuuksilla siirtyä kevyempään ja edullisempaan kalustoon. Esimerkiksi naapurikunnassa Sallassa vähäisemmän liikenteen reittejä hoidetaan moottorikelkkavetoisilla lanoilla. Uria ei yleensä edes hoideta mitenkään, mutta niillekin olisi käyttäjien mielestä hyvä tehdä edes muutaman kerran kaudessa pientä tasausta. Suurin osa haastatelluista moottorikelkkailijoista pitää hieman vaihtelevammasta reitistä, eikä ihan tasainen reitti olekaan niin miellyttävä ajettava kuin voisi luulla. Vanhemmalle kelkkakalustolle mahdollisimman tasainen reitti on monesti miellyttävin, mutta viimeisen parinkymmenen vuoden aikana lähes kaikissa markkinoilla olevissa malleissa on riittävä jousitus ja matkustusmukavuus hieman epätasaisemmallakin reitillä. Tässä tarvittaisiin hieman suunnittelua ja sillä saavutettaisiin reittien ylläpitäjille säästöjä, joita voitaisiin sitten kohdentaa muihin hoito- tai kehitystoimenpiteisiin.

6. Yhteistyö ja sidosryhmät

Yhteistyö paikallisten toimijoiden, kuten yrittäjien, kyläyhdistysten ja Kemijärven vapaa-ajan kelkkailijoiden ja Kemijärven moottorikerhon kanssa oli keskeinen osa projektia. Esimerkiksi Ravintola Mainarin, Jauri Resortin ja Kemijärven Pienkonekorjaamon sekä moottorikelkkoja myyvän Tuovirenkaan kanssa käytiin keskusteluja lähireittien tarpeellisuudesta ja asiakkailta tulleita tietoja turvallisuusnäkökohdista otettiin myös huomioon. Kemijärven tekninen osasto oli myös tiiviisti mukana hankkeen eri vaiheissa.

Myös paliskunnat olivat mukana reittisuunnittelussa, sillä laidunmaat ja vasomisaalueet otettiin huomioon, kun uusien reittitarpeiden mukaisia linjauksia suunniteltiin. Esimerkiksi Oinaan kylän läheisyydessä itäpuolella on talvilaidunalue, joten suoraa yhteyttä idästä ei suositella toteutettavaksi vaan sen tulee kiertää, vaikka Oinaan kylän pohjoispuolelta.

Hankkeen aikana järjestettiin yksi tilaisuus Kemijärven ammattikoulu REDU:n tiloissa. Paikalle tuli n.20 henkilöä, hankkeesta ja kelkkailusta yleensäkin ajateltiin puhuttavan oppilaiden kanssa lisää opetustilanteissa henkilökunnan toimesta vähäisen oppilasmäärän vuoksi. Hankkeen vastaanotto oli kuitenkin palautteen puolesta positiivista, vaikka aktiivisia kelkkailijoita ei montaa paikalla ollut, niin kiinnostusta kelkkailuun kyllä oli ja hanke koettiin tarpeelliseksi. Muutamia aktiivisia kelkkailijoita oli niin oppilaissa kuin henkilökunnassakin mukana ja heidän kanssaan keskustelussa heräsi myös huoli ns. laittomasta kelkkailusta reittien puuttumisen takia. Hankkeesta viestiä vietiin myös lukiolle, josta sopivaa aikaa tilaisuudelle ei saatu hankeaikana järjestymään. Kysely kuitenkin järjestyi jaettavaksi lukiolaisille oppilasjärjestelmän kautta.

7. Yhteistyö muiden reittihankkeiden kanssa

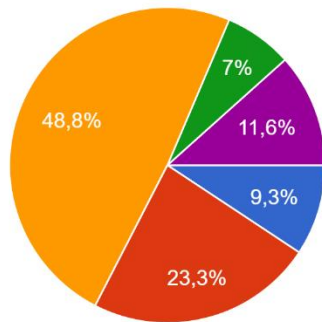
Alueella käynnissä olevien eri reittihankkeiden kanssa keskusteltiin kehityssuunnitelmista, reittien toteutuksesta ja varsinkin uusista siltaratkaisuksista eri kulkumuotojen yhteiskäytön kannalta. Lisäksi keskusteltiin reittien vaikutuksesta matkailuun ja paikalliseen liiketoimintaan. Jatkuvuuden nimissä yhteistyötä hankkeiden kanssa jatketaan tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan Kemijärven kaupungin, Kemijärven moottorikerhon ja Kemijärven vapaa-ajan kelkkailijoiden kanssa.

8. Kooste kyselyn tuloksista

Hankkeen aikana järjestettiin kysely, jossa kysyttiin eri asioita lähinnä kelkkailun harrastajia ajatellen. Vastauksista nähdään selkeästi, että pääosa vastanneista oli miehiä (73%) ja keltallisia talouksia oli noin 75% joista yli puolella on useampia moottorikelkkoja kuin yksi. Ajokilometrejä myös kertyy hyvin, puolella vastanneista 100- 2000 km kaudessa ja neljäsosalla jopa yli 2000 km, joten voitaneen puhua että suurin osa vastanneista on aktiivisia kelkkailijoita.

Minkälaista ajoa pääasiassa ajetaan?

43 vastausta

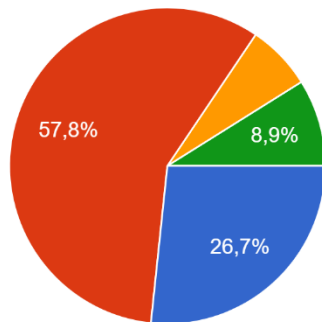


- Lhan metsäkelkkailua, umpisen ajoa.
- Pääasiassa kelkkareiteilla ja urilla.
- Reitillä ja ummella, kaikenlaista ajoa.
- Pääasiassa hyötykelkkailua eli kalastusta, puunajoa, lanausta tms.
- Haluaisin ajaa jossain mutta ei ole moottorikelkkää.

Yllä olevan kaavion perusteella suurin osa käyttää kelkkareittejä ajamiseen, mutta myös reittien ulkopuolinen ajo on hyvin yleistä.

Minkälaista kelkkareittiä mieluiten ajaisit?

45 vastausta



- Ensilumista viimeisiin keleihin asti mahdollisimman hyväkuntoista reittiä.
- Pääreitit saisivat olla hyvin hoidettuja, mutta pienemmällä siirtymällä ei reitin kunnolla ole niin väliä.
- Kunhan on joku väylä auki, kunnolla ei niin väliä.
- En tarvitse reittejä, ajelen vain umpisilla tai jäällä.

Reittien kunnosta myös ollaan aika vahvasti samaa mieltä, hyväkuntoiset reitit ovat tärkeitä.

Uusien reittien suunnittelun tueksi kysyttiin myös muutamia kysymyksiä, reittien suunnittelussa tulisi tärkeimpänä huomioida luvalliset yhteydet kyliin ja keskuksiin, maisemat kannattaa huomioida sekä reitin vaihtelevuus. Tulistelu- ja taukopaikkojen lisääminen ei olisi ollenkaan pahasta ja jääalueille ei reittejä toivottu. Myös reittien yhteiskäyttöä kesäajalle toivottiin, kuten esimerkiksi maastopyöräilyreittejä.

Kehitysehdotuksia myös sateli, selkeimpänä toiveena oli enemmän reittejä alueelle, sijainti ja maisemat ovat loistavia, mutta yhteydet reittien puolesta puutteellisia. Yhteyksiä eri kyliin ja palveluiden ääreen kaivattiin, myös umpisenkelkkailuun sopivia paikkoja halusi liki puolet vastanneista. Tällä hetkellä Kemijärvellä on n.9000Ha vapaa-ajoalue Kemijärven yhteismetsän alueella itäosassa kaupunkia. Majoituspalveluiden mainostamista myös toivottiin ja tiedotusta kelkkailusta muissakin kanavissa kuin ”somessa”. Huolista suurimpana nousi esille turvallisuuteen liittyviä seikkoja, kokemattomat kuskit ja tehokkaat kelkat, kovat nopeudet, ajatteleamattomuus ja merkintöjen puute koettiin vaaratekijöinä. Myös suuri huoli oli kelkkailun hinta, yhä kalliimmat laitteet ja kulut rajoittavat harrastusta.

Sana on vapaa osiossa tuli hienoja kommentteja:

-Mahtava harrastus. Kemijärvi - Savukoski - Salla alueella mielestäni suomen parhaat maastot ja lumitilanne usein hyvä.

-Kelkkailu on upea harrastus Lapin kauniissa luonnossa.

-Kemijärvi on yksi parhaista reitti kelkkailuun.

9. Yhteenveto

Paikallisten kulkuvälineenä moottorikelkka on hyvin suosittu, varsinkin keskustan ulkopuolella usein jopa ainoa talvinen kulkuneuvo auton lisäksi. Onhan ennen liikuttu poroilla ja sittemmin porot ovat vaihtuneet peltipailakkaan, kuten vanhempi väki vieläkin sanoo. Paikallisten kelkkailijoiden mielestä omien reittien käyttö siirtymällä on paikallinen tapa, kuitenkin ne koettiin hieman epämääräisiksi, kun aina ei ole tietoa maanomistajan luvista. Suurin osa paikallisista ajaakin niin sanotusti yleisellä luvalla, vaikka se tiedostetaan olevan väärin, joten ristiriitoja luvattoman ajamisen vuoksi tulee jatkuvasti. Asia kuitenkin koettiin hyvin tärkeäksi kaikkien keskuudessa ja toivottiin selkeämpiä yhteyksiä esimerkiksi huoltoasemille ja reiteille omia virallisia yhteyksiään eri keskuksista ja taajamista. Hyväkuntoiset ja sopivan vaihtelevat reitit houkuttelevat kelkkailijoita myös ympäryskunnista.

Monen valmistajan kelkkamalliston puhtaasti hyötykelkoiksi luettavat mallitkin ovat nykyään reittikäytössäkin hyvin toimivia, mikä houkutteleeekin kuluttajaa käyttämään kallista kelkkaa muuhunkin ajamiseen. Reittimatkailun ja reittikelkkailun suosio onkin viime aikoina ollut nousussa. Kehittämisen edellytyksenä on kattava reitistö, Kemijärven nykyiset moottorikelkkareitit ovat hyväkuntoisia ja laadukkaita, mutta monipuolisuutta puuttuu. Reitit vievät jonnekin ja sieltä pitää tulla takaisin samaa reittiä pitkin. Moottorikelkkailijat suosivat ympyräreittejä ja kokevatkin sellaiset mielenkiintoisimpina. Reitin pitäisi kuitenkin johtaa johonkin tiettyyn paikkaan ja sieltä odotetaan saavan jonkinlaista palvelua, kuten kahvila, polttoainetta tai taukopaikka.

Jäätilanne koettiin huolestuttavana, viimeaikaiset leudot talvet ovat pitäneet jäätilannetta heikkona, mutta suurin huoli oli säännöstelyn vaikutukset Kemijärven jäihin. Tämä aiheuttaa myös tarpeen kehittää reitistöjä vesistöjen kiertämiseksi ja tämä tarve nousikin monessa yhteydessä esille eri tahojen esittämänä.

10. Kehittämissuunnitelma

Reittien tulevaan kehittämiseen tarvitaan omat hankkeensa, jossa uusia reittejä lähdettäisiin suunnittelemaan ympäryskuntien ja paikallisten asukkaiden ja palveluntuottajien tarpeiden mukaan. Tärkeimpiä yhdysreittejä pääreiteille sekä kylien välisiä yhdysreittejä lähdettäisiin suunnittelemaan ympäryskuntien, kyläyhdistysten ja yhteisöjen kanssa, ja selvitetäisiin maanomistajien kanta reittien sijaintiin, jotta saavutetaan mahdollisimman suotuisat reitit kaikkien osapuolien kannalta. Alueen kyläyhdistyksillä, kuten Tapionniemen, Raajärven, Joutsijärven ja Kostamon alueilla on huomattu tarpeita kelkkareittien kehittämiseksi ja alueilla toimivien palveluiden, kuten Tapionniemen ja Joutsijärven kylätalojen saattamista kelkkailijoiden tavoitettavaksi. Uusia reittejä tulisikin mennä koko Kemijärven ympäri, kuten Raajärveltä Luusuuan, Luusuasta Juujärven kautta Pirttikoskelle. Luusuasta myös Lehtolan kylään ja sieltä Suomulle. Suomulta on mennyt Räisälän kylään pisto, tämä pitäisi myös ottaa käyttöön ja tarvittaessa linjata uudelleen, koska Suomen alueelta ei ole luvallista yhteyttä järvelle. Kemijärveltä pohjoiseen taas puuttuu yhteyksiä, joten Kemijärvi-Suomu reitiltä pitäisi viedä pohjoiseen reittiä, Kostamo, Oinas ja Vuostimo ja sieltä Pyhätunturiin. Vuostimosta menee Pyhälle vanha reitti ja tämä tulisikin käyttöönottaa uudelleen ja tarvittaessa linjata uudelleen. Vuostimosta myös itään päin Sallaa kohden tarvitaan suora yhteys, joka yhdistäisi Pyhätunturin ja Sallatunturin, tämän reitin saisi vietyä Vuostimosta Nuolivaaran kautta Pahkakumpuun, josta menee Sallan reitit Sallatunturiin, vaihtoehtoina on kulkea Vallovaaran tai Kursun kautta. Savukosken suuntaan on ennen mennyt Ahvenselästä reitti, Kemijärven suunnasta on Savukoskelle mentävä Pelkosenniemen tai Sallan kautta, paras olisi suora yhteys esimerkiksi Nuolivaaran kohdilta pohjoiseen, vanhaa reittilinjausta voitaneen osin käyttää. Näin saataisiin Kemijärven ja naapurikuntien kyliä yhdistettyä ja myös suorat yhteydet ympäryskuntien välillä.

Kyliin ja taajamiin toivottiin parkkipaikkoja, joihin pääsisi autolla tuomaan kaluston ja lähtemään siitä reitille. Kyläyhdistysten ja niissä jo olevien palveluntarjoajien kanssa voitaisiin miettiä asukkaiden ja mökkiläisten ja alueilla liikkuvien kannalta paras paikka pysäköinnille ja kaluston purkupaikalle. Nykyisellään pysäköintipaikkoina toimivat tien laidat tai isommat risteykset, joissa pysäköimällä ja purkamalla tai lastaamalla kalustoa vaarannetaan yleistä liikennettä tai jopa tukitaan pääsy kiinteistölle, samoin reiteille siirtyminen tapahtuu usein ojanpenkoilla tai sähkölinjoilla käytännössä luvattomasti ajamalla. Paikkoja tulisi suunnitella alueilla toimivien tahojen kesken uusien reittien varrelle osuvien paikkojen kesken, esimerkiksi Tapionniemeen vaikka kyläkartanon pihalle, Oinaan venesatamaan, Vuostimoon, Raajärvelle ja Luusuuan. Pysäköintipaikoille voitaisiin suunnitella maksullisia lataus ja lämmityspisteitä, joista saataisiin tuloja palvelua ylläpitävälle taholle, esimerkiksi kyläyhdistykselle. Uusilla reiteillä saataisiin matkailulle potentiaalia kehittyä moottorikelkkailumatkailun osalta sekä tietysti sen kerrannaisvaikutuksena edesautetaan uusien palveluiden syntyä ja kehitystä. Paikallisille uudet reitit toimisivat yleisinä kulkuväylinä ja yhdysreiteinä naapurikylien ja reittien välillä ja tällä poistettaisiin iso osa luvatonta kelkkailua ja luotaisiin kelkkailukulttuurin kehittämiseksi suuntaa.

Sähkökelkkojen ja siinä ohessa muiden sähköisten kulkuneuvojen käytön mahdollistaa hyvä latausverkosto, tulevaisuudessa latauspisteitä tarvitaan yhä enemmän. Uusia reittejä kartoitettaessa tulee huomioida olemassa oleva sähköverkko ja latauslaitteistojen vaatimukset. Esimerkiksi BRP moottorikelkkatehtaan markkinoille tuoma sähköinen Lynx moottorikelkka käyttää type-2 latausta, joka on yleisesti käytössä oleva sähköajoneuvoissa käytettävä latauspistoketyyppi. Tehokkaampi latauslaitteisto vaatii myös sähköverkolta enemmän, joten nykyisellään kannattaa jo suunnitella reitit niin, että ainakin type-2 laturien rakentaminen reitin varteen ja sopiville taukopaikoille eri kulkumuotojen saavutettavaksi olisi mahdollisimman yksinkertaista ja kustannustehokasta. Suunnittelussa kannattaa huomioida markkinoilla olevien ajoneuvojen suuntaus ja tulevaisuuden näkymät lataustarpeita arvioitaessa. Tarvittaessa voidaan eri latauslaitteistojen toimittajilta kysyä tarjouksia.

Navigointisovelluksien ja karttapalveluiden päivittämiseksi reittien ja taukopaikkojen osalta suositellaan päivittämään tarvittaessa Jyväskylän yliopiston ylläpitämään LIPAS liikunnan paikkatietojärjestelmään. Suuri osa olemassa olevista sovelluksista noutaa tiedot LIPAS järjestelmästä.

Nykyisten reittien osalta tarpeita huomattiin lähinnä teiden ylityksien näkyvämpään merkkaukseen. Kemijärven teknisen osaston kanssa asiasta on jo keskusteltu ja sopivia ratkaisuja tuleekin jatkossa mieltä niin vanhojen kuin uusienkin reittien osalta. Myös yleisesti kelkkareittien merkintöjä ja näkyvyyttä tulee seurata tulevaisuudessakin ja kaikkia kehitysehdotuksia kannattaakin pohtia kriittisesti.

Moottorikelkkamuseon tulevaisuudesta ja kehittämisestä tuli useissa yhteyksissä kysymyksiä ja huolenaiheita. Museo koettiin erittäin tärkeäksi niin asukkaiden ja eritoten kelkkailun harrastajien keskuudessa ja sen esilletuontia ja tilojen päivittämistä toivottiin matkailun sekä harrastajien puolelta. Museon kehittämiseksi ja tilojen päivittämiseksi todettiin vahvoja tarpeita ja Kemijärven moottorikerho ja Kemijärven kaupunki jatkavat kehitystyötä sen osalta. Esitettiin Kemijärven moottorikerholle oman selvityshankkeen perustamista museon osalta.

Esitettyjen kehityskohteiden jatkokehityksellä ja toteuttamalla niitä, saadaan hyvä pohja moottorikelkkailun kehittymiselle alueella. Kemijärvi on julistautunut Euroopan kelkkailun pääkaupungiksi -90 luvulla, nostetaan Kemijärvi jälleen pääkaupungin veroiseksi rakentamalla huipputason moottorikelkkareitistö palveluineen ja nostetaan ylpeänä kyltti takaisin paikalleen!