



# Loppuraportti

Valmisteluhanke 352598

Pyhiinvaellusreitit valmisteluhanke

Vaellusreitti Pyhän Olavin hengessä Itä-Uudellemaalle

Rahoitus: Silmu ry, EU + kansallinen rahoitus

Kuva: Pia Hynninen

## Taustaa

Pyhän Olavin pyhiinvaellusreitistö kuuluu Euroopan neuvoston virallisiin sertifioituihin reitteihin, joista Suomessa kulkee kaksi osareittiä, Pohjanmaalla sekä merireitti Varsinais-Suomen saaristossa.

Pyhiinvaellusten suosio on kasvanut 2000-luvulla. Sadat miljoonat ihmiset lähtevät vuosittain eri syistä pyhiinvaellukselle. Euroopan suosituin pyhiinvaellusreitti on Etelä-Euroopassa kulkeva Santiago de Compostela, johon myös suomalaisia vaeltajia hakeutuu.

Kiinnostus pyhiinvaellukseen kertoo halusta löytää tie jonkin suuremman äärelle ja tutkia tuntematonta. Kaikki pyhiinvaeltajat eivät kulje reittejä uskonnollisista syistä, vaan kulkureiteiltä saatetaan yhtä lailla hakea hiljaisuutta, hengellisyyttä, yksinkertaista elämää tai luontoelämyksiä ja tarinoita.

Loviisanseudun seurakuntayhtymä ja Agricolan suomalainen sekä ruotsalainen seurakunta ovat aloitteellisia pyrkiessään luomaan paikallisen vaellusreitistön Pyhän Olavin hengessä itäiselle Uudellemaalle. Reitti tulee kulkemaan luontevasti kirkolta kirkolle, mutta missä se tarkalleen kulkee ja mitä palveluita sieltä tulee löytyä, on selvittämisen alla. Pyhän Olavin reitti kokonaisuudessaan kulkee Trondheimista Novgorodiin ja Pyhän Olavin reitin tuhatvuotisjuhlaa vietetään vuonna 2030, johon mennessä toivomme kykenevämmme liittämään tämän osareitin osaksi Euroopan neuvoston virallista reittiä, kuten Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa on tehty. ( <https://stolavostrobothnia.fi/> ja <https://stolavwaterway.com/> )

Valmisteluhankkeen avulla etsitään laajemmin potentiaalisia yhteistyökumppaneita varsinaista kehittämishanketta silmällä pitäen. Valmisteluhanke antaa vastauksia siihen, miten reitti voisi näissä maisemissa kulkea, miten ajatukseen suhtaudutaan suuremmissa mittakaavassa ja miten mahdollinen tuleva kehittämishanke voitaisiin rahoittaa.

Valmisteluhankkeeseen osallistuvat Loviisanseudun seurakuntayhtymän lisäksi alueen seurakunnat Agricola svenska församling, Agricolan suomalainen seurakunta, Porvoon seurakuntayhtymä, Porvoon suomalainen seurakunta, Borgå svenska domkyrkoförsamling sekä Sipoon seurakuntayhtymä, Sipoon suomalainen seurakunta ja Sibbo svenska församling. Seurakuntayhtymät ovat valmisteluhankkeeseen sitoutuneita toimijoita, mutta alueen seurakuntien aktiivisuus on oleellinen osa hankkeen onnistumista. Valmisteluhankkeen kumppanina on Silmu ry.

Valmisteluhanke toimii lähtölaukauksena kehittämishankkeelle, jota valmistellaan tämän hankkeen tulosten perusteella. Valmisteluhanke alkaa 15.9.2025 ja päättyy 31.3.2026.

## Hankkeen aikana tehdyt toimenpiteet

Hankkeeseen palkattiin 20 % hankekoordinaattori, joka pääsi aloittamaan työnsä 1.11.2025. Hankkeen toimipisteeksi määritettiin Loviisanseudun seurakuntayhtymän kanslia Liljendalissa, jossa hankekoordinaattorilla oli työpiste.

Hankkeen alussa järjestettiin kolme tiedotustilaisuutta kaikkien hankkeessa mukana olevien seurakuntayhtymien alueella, eli Sipoossa, Porvoossa ja Loviisassa. (Liite: osallistujaluettelot)

Tilaisuuksiin lähetettiin kutsut myös tiedotusvälineille, joista Sipoon Sanomat, Uusimaa ja Loviisan Sanomat sekä Nya Östis julkaisi artikkelin. Hankekoordinaattoria haastateltiin ruotsinkieliseen Radio Vegan Itä-Uudenmaan aamupäivälähetykseen, josta tuli kooste myös koko Uudellemaalle.

Hankkeen aikana järjestettiin reitin keskivaiheilla Pernajassa keskustelutilaisuus Agricola-talolla, johon osallistui n. 20 kiinnostunutta henkilöä. (Liite: osallistujaluettelot)

Hankekoordinaattorin työ on koostunut maastokäynneistä, informaation etsimisestä ja tiedottamisesta sekä yhteistyökumppaneiden ja mahdollisten jatkohankkeen hallinnoijien etsimisestä. Suuri osa työstä on myös liittynyt erilaisten karttapalveluiden ja muiden reittikehittäjien yhteyksistä. Loppuraportin kirjoittamiseen tuli myös varata riittävästi aikaa, jotta jatkokehittäjällä olisi mahdollisimman kattava tietopaketti käytössään.

Hanke on ollut kaksikielinen, mutta raportti kirjoitetaan ajan puutteen vuoksi ainoastaan suomeksi. Hankkeesta on jatkuvasti tiedotettu molemmilla kielillä ja hankkeeseen osallistuneet henkilöt ovat olleet sekä suomen- että ruotsinkielisiä.

Valmisteluhanke on ollut aktiivinen neljä kuukautta, eli sen ajan kuin hankekoordinaattori on ollut palkattuna. Hankkeen kirjanpidolla ja maksatukselle on varattu erikseen aikaa sisällöllisen osuuden lisäksi. Hankekoordinaattorin työtehtävät löytyvät eriteltyinä tuntityöloMAKEista kuukausittain.

Loppuraportti on julkinen ja sen toivotaan toimivan kehittämishankkeen pohjasuunnitelmana, mikäli hankkeelle löytyy hallinnoiva taho. Valmisteluhankkeen aikana sellaista ei ole löytynyt, vaikka neuvotteluja on käyty. Raporttiin on kuitenkin kirjattu erinäisiä vaihtoehtoja ja ehdotuksia.

## Tilanne hankkeen alkaessa

Itä-Uudellamaalla on erilaisia lyhyempiä vaellusreittejä, mutta minkäänlaista pysyvää pyhiinvaellusreittiä ei alueelta löydy. Seurakunnat ovat omana toimintanaan järjestäneet mm. kirkolta kirkolle -vaelluksia satunnaistapahtumina ja erilaisia päivän tai kahden mittaisia kohdevaelluksia. Pysyvää pyhiinvaellusreittiä Itä-Uudellamaalla ei kuitenkaan ole. Sipoonkorvessa on muutama vaellusreitti, Porvoossa mm. Virvikin kierros ja Loviisassa Kukuljärven vaellusreitti. Näiden reittien tarkoitusperä on kuitenkin hieman toisenlainen kuin pyhiinvaellusreitin perimmäinen tarkoitus, jossa kohde on merkityksellinen ja jossa reitin varrella on palveluita. Pyhiinvaelluksessa vaelletaan merkityksellisille kohteille eri syistä. Moni toki hoitaa kuntoaankin pyhiinvaelluksilla, mutta usein niiden henkinen merkitys on suurempi. Pyhiinvaellusreitti ei myöskään palaa lähtöpisteeseen, vaan on tie eri kohteiden välillä. Samaa tietä voidaan kulkea eri suuntiin, mutta usein lopullinen kohde on jokin hengellisesti merkityksellinen paikka, jonka saavuttaminen kulminoii vaelluksen. Matka itsessään on usein kuitenkin tärkeämpi kuin määränpää. Pitkä kävely, yksinkertainen elämä ja fyysinen rasitus symboloivat sisäistä muutosta. Nykyään monet lähtevät pyhiinvaellukselle myös ilman vahvaa uskonnollista taustaa – hiljaisuuden, luonnon ja itsereflektion vuoksi.

Näitä peruseriaatteita lähtökohtana pitäen ja muualla Suomessa onnistuneita mm. Leader- ja Interreg -rahoitettuja hankkeita noudatellen tarve kehittää myös itäisempään Suomeen vaellusreitti on suuri.

Eräs vastaavaa tausta-ajatusta noudatellut kokonaisuus on Pipliaseuran kehittämän Agricola-kävely, <https://pyhiinvaellus suomi.fi/pyhiinvaellus-reitit-suomessa/agricola-kävely/> , joka noudattelee vanhaa Kuninkaantietä, mutta kyseessä ei ole ylläpidetty reitti, vaan maanteitä pitkin kulkeva omatoimivaellus, jota ei ole merkitty maastoon. [Agricola-kävelyn reitit - Piplia](#)

Pyhä Olavi tarjoaa pysyvän vaellusreitin kehittämiseksi oivallisen katto-organisaation ja tausta-ajatuksen. Pyhän Olavin vaellusreitit ovat osa virallista Euroopan Neuvoston kulttuurireitistöä, ja Suomessa on jo kaksi sertifioitua pyhiinvaellusreittiä, jotka kuuluvat tähän kokonaisuuteen: St. Olav Ostrobothnia ja St. Olav Waterways.

## Pyhästä Olavista

Pyhä Olavi (Sankt Olav, Olof den helige\*) on Pohjoismaiden tunnetuin pyhimys ja Norjan kansallispyhimys. Hän syntyi nimellä Olav Haraldsson vuonna 995, norjalaiseen ylimystöön kuuluvaan perheeseen. Jo nuorena poikana hän lähti ryöstöretkille, viikinkiretkille, ja aiheutti tuhoa muun muassa Mälarinlaaksossa ja aina Englannissa asti, missä hän perimätiedon mukaan osallistui Lontoon sillan (London Bridge) polttamiseen – tästä ei kuitenkaan ole vahvistusta kirjallisissa lähteissä.

Olav kastautui kristinuskoon oleskellessaan Normandiassa vuosina 1013-1014, ja palasi vuonna 1015 Norjaan ottamaan vallan hallitsevilta jaarleilta. Hänestä tuli kuningas, joka pakkokäännutti suuria osia Norjasta kristinuskoon. Vastustajat kuitenkin karkottivat hänet maanpakoon vuonna 1028. Olav pakeni Novgorodiin, jossa hallitsijoina olivat oma sisar Ingegerd ja lankomies Jaroslav.

Vuonna 1030 hän palasi Norjaan valtaamaan takaisin istuimensa. Matka Novgorodista Norjaan on legendan ympäröimä – osa Pyhän Olavin reiteistä perustuukin tähän. Hän purjehti Suomen rannikkoa ja saaristoa pitkin länteen, ja nousi maihin Selångerissa, josta hän miehineen jatkoi Ruotsin läpi länteen.

Hän kohtasi norjalaiset vastustajansa Stiklestadin taistelussa 29. heinäkuuta 1030, missä hän kaatui. Hänen kuolinpaikallaan tapahtui jo silloin ihmeitä, ja hänen haudastaan Stiklestadin eteläpuolella tuli nopeasti pyhiinvaelluskohde ja Pohjoismaiden suurimman katedraalin, Nidarosin tuomiokirkon rakennuspaikka Trondheimissa.

Tarina Olavista ja häneen liittyvistä ihmeistä levisi nopeasti muihin Pohjoismaihin ja Pohjois-Eurooppaan. Olav julistettiin pyhimykseksi jo vuonna 1031, vain vuosi hänen kuolemansa jälkeen. Olav-kultti levisi Ruotsin itäiselle alueelle 1200-luvun alussa ja vakiintui Pohjanmaan alueella 1200- ja 1300-lukujen vaihteessa. Useat keskiaikaiset veistokset ja muu perinne todistavat Olav-kultin leviämisestä Suomen rannikkoalueella.

Pyhästä Olavista tuli mm. matkustajien suojeluspyhimys Itämerellä ja häntä voidaan pitää myös kaikkien matkailijoiden ja vaeltajien suojeluspyhimyksenä.

Olavin tarina tunnetaan useiden lähteiden kautta, pääasiassa Snorre Sturlusonin teoksesta Heimskringla, jonka arvioidaan syntyneen 1200-luvulla. Heimskringla on tarina pohjoismaisista kuninkaista, ja Pyhän Olavin elämä on kirjattu ylös Pyhän Olavin saagassa. Olavin elämä on historiallinen fakta, joten saaganasta huolimatta kyseessä on historiallinen henkilö ja kiehtova elämäntarina.

TT Jyrki Knuutilan kirja *Soturi, kuningas ja pyhimys: Pyhän Olavin kultti osana kristillistymistä Suomessa 1200-luvulta 1500-luvun puoliväliin* (Suomen kirkkohistoriallinen seura 2010) julkaistaan piakkoin myös ruotsiksi.

## Norjalainen kattojärjestö

Norjassa toimii kaikkien Olavinreittien (yleisnimitys) kattojärjestö, joka ylläpitää informaatiota reiteistä ja sertifioidut uudet toimijat mukaan verkostoon. <https://stolavsleden.com/>

Suomen reitit Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa toimivat kuitenkin myös itsenäisinä reitteinä oman organisaationsa alla ja niistä on kehitetty kokonaisvaellusreitistöt, jotka noudattelevat alkuperäisten Olavinreittien ideaa, mutta joilla on oma organisaatio, ylläpito ja hallinto. Tähän suomalaisten reittien ketjuun toivotaan lisää reittejä, jotka jollain tavalla noudattelevat alkuperäisideaa ja jotka voivat saumattomasti liittyä Olavinreitteihin teemallisesti ja alueellisesti, osana pohjoismaista kokonaisuutta. Ideaalitulanteessa Olavinreittejä voisi vaeltaa Novgorodista Trondheimiin, Olavin alkuperäistä reittiä mukailien, mutta tietäen Venäjän tilanteen, voimme haaveilla ainoastaan rajan tältä puolelta tapahtuvista vaellusreiteistä toistaiseksi.

Tähän tarpeeseen vastaamaan on lähdetty kehittämään mm. Manner-Suomen reittiä, jota valitettavasti ei ole kyetty sertifioidaan. Syinä on mm. palveluiden puute reitin varrella.

<https://www.pyhanolavinmannerreitti.fi/>

## Loviisanseudun seurakuntayhtymän rooli

Loviisanseudun seurakuntayhtymän seurakunnat ovat jo vuosien ajan järjestäneet paikallisia n. päivän mittaisia vaelluksia kaikenkuntoisille. Useimmin käytetty reitti on ollut Korsvikin ns. kivikirkolta Pernajan keskiaikaiselle kirkolle. Reitti on sopiva myös keskikuntoisille vaeltajille ja on myös toiminut eräänlaisena koevaelluksena jatkoa suunnitellussa.

Loviisanseudun seurakuntayhtymä päätti hakea rahoitusta valmisteluhankkeelle paikalliselta Leader-ryhmältä selvittääkseen pyhiinvaellusreitien kehittämismahdollisuuksia toiminta-alueellaan ja laajemmin.

Tämä raportti on valmisteluhankkeen tulos ja toimii myös pohjana tulevalle kehittämishankkeelle, jos sille löytyy taustaorganisaatio ja hallinnoija.

Loviisanseudun seurakuntayhtymä on kuitenkin todennut, että yhtymän rooli paikallistoimijana ei riitä mahdollisen kehittämishankkeen hallinnoimiseen alueellisesti, joten yhtymän toiminta valmistelun osalta päättyy tähän hankkeeseen. Mahdollisissa tulevaisuudessa kehittämishankkeissa Loviisanseudun seurakuntayhtymä voi kuitenkin olla aktiivisena osapuolena eri rooleissa.

## Muiden ei-kaupallisten aktiivitoimijoiden rooli

Seurakuntien ohella on mainittava muutaman erillisen toimijan rooli reitin toteuttamisessa. Näiden toimijoiden tietotaito ja fasilitetit voivat olla oleellisia, kun varsinainen kehittämishanke käynnistyy.

**Kuninkaantie ry** on matkailutieyhdistys, joka vastaa Kuninkaantien virallisen matkailutien toiminnoista Suomen alueella Turusta Vaalimaalle. Osa reittiä on suunniteltu kulkemaan Kuninkaantien vanhoja linjauksia pitkin, joita nimenomaan ei voi käyttää matkailutienä, koska matkailutiekriteerit eivät sitä salli. Käveleminen näitä vanhoja reittejä pitkin on kuitenkin sallittua, joten ne tulisivat täten käyttöön uudella tavalla. Tätä vaihtoehtoa on moni Kuninkaantietä historiallisestikin lähestynyt henkilö kaivannut. Täten vaellusreitti toisi uuden aspektin Kuninkaantien reititykseen ja historian näkyväksi tekemiseen virallisen matkailutien rinnalla. Kuninkaantien toimisto sijaitsee myös matkailutien varrella, joten synergiaetuja voi syntyä myös siitä, esimerkiksi opastamisen tai hallinnoinnin apuna ja mahdollisten koulutussisältöjen ja kyltityksen suunnittelun sekä informaation tukena.

**Pernajan Agricola-seura ry** hallinnoi Pernajan Agricola-museota ja Agricola-taloa, joka sijaitsee Pernajassa, suunnitellun reitin varrella. Pernajan Agricola-seuran omistamassa kiinteistössä aukeaa edulliset majoitustilat viimeistään vuoden 2027 aikana ja talossa on mahdollisuus pitää info- ja levähdyspistettä pyhiinvaeltajille. Talosta voisi tulla eräänlainen pyhiinvaelluskeskus itäisempään Suomeen Turun evakkoon joutuneen pyhiinvaelluskeskuksen ohella. Talon lähistöllä on myös vanha pyhiinvaelluskohde, Pernajan keskiaikainen Pyhän Mikaelin kirkko, joka avaa ovensa kulkijoille jälleen pitkän korjausprosessin jälkeen 2027 kesäksi. Pernajan Agricola-seuralla voisi olla mahdollisuus hallinnoida myös jotakin osaa kehittämishankkeesta esimerkiksi siirtosopimuksella.

**Borgå folkakademi (AKAN)** toimii Porvoon keskustassa korttelialueella, jossa on koulun opetus- ja hallinnollisia tiloja. AKAN esitti mahdollisuuden järjestää kursseja ja koulutuksia matkailuun ja vaeltamiseen liittyvistä teemoista sekä temaattisesti eri kohderyhmille, esimerkiksi oppaille. Samoin heillä on mielenkiintoa tehdä yhteistyötä yhteispohjoismaisten teemojen äärellä, erityisesti mikäli kyseessä on ruotsinkielinen toiminta. Kokeilutoimintaa on alustavasti suunniteltu jo vuodelle 2026 riippumatta mahdollisesta tulevasta vaellusreitin kehittämishankkeesta. Koululla on myös tarjota vaeltajille edullisia majoitustiloja lähellä reitin tärkeätä kiintopistettä, Porvoon tuomiokirkkoa.

**SILMU ry:n** kanssa käyty keskustelu valmisteluhankkeen päättyessä vahvasti ajatusta siitä, että SILMU ry ei voi ottaa hallinnoidakseen tulevaa kehittämishanketta. Pääasiallinen syy on se, että hanke ei ulotu koko toiminta-alueelle, eikä se täten kohtelisi aluetta tasapuolisesti. Reittisuunnittelu toki kuuluu monin tavoin SILMU ry:n intresseihin ja yhdistys voi omalta osaltaan olla aktiivinen osatoimija tulevaisuudessa. Hallinnointi tulee kuitenkin hoitaa jonkin muun tahon kautta. Parhaina vaihtoehtoina keskustelussa nousi esille oppilaitokset Haaga-Helia ja Novia tai kehittämissyhtiöt, kuten Posintra tai maakuntaliitot. Optimaalinen tilanne olisi, jos koko reitti Turusta Vaalimaalle kehitettäisiin yhden hankkeen alla. Siinä tapauksessa sekä rahoitusinstrumentteja että hallinnoijia pitää vielä etsiä. Uudenmaan elinvoimakeskuksella voisi olla vielä tämän ohjelmakauden rahoitusbudjettia käytettävissä, jos koko Uudenmaan laajuista hanketta joku taho kykenisi hakemaan ja hallinnoimaan. Parhaaksi vaihtoehdoksi tähän on usea osapuoli esittänyt

Yrkeshögskolan Noviaa, jonka toimialue ulottuu koko rannikolle, ja jolla on kokemusta hankehallinnosta. Tämä kokonaisuus jää vielä selvitettäväksi hankkeen päättyessä.

## Reitin suunnittelu

Reitin suunnittelussa on huomioitu monia yleisiä periaatteita, joita sovelletaan muihin vastaaviin reitteihin. Koska kyseessä on pidempi reitti, tulee palvelutaso ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Kyseessä on kuitenkin vaellus, jonka etapit ovat suhteellisen pitkiä, eikä vaeltajan ole tarkoitus kuljettaa mukanaan kaikkea ruokaa ja juomaa. Usein pyhiinvaeltajien kantamus on suhteellisen kevyt ja tähän tulee pyrkiä myös reittiä suunniteltaessa.

Valmisteluhankkeen aikana on käyty läpi erilaisia reittivaihtoehtoja seuraavia pääperiaatteita noudattaen:

- Reitti kulkee kirkolta kirkolle
- Reitin varrella on edullisia yöpymismahdollisuuksia
- Reitin varrella on kahviloita, ravintoloita, kauppoja tai kioskeja
- Reittiä voi kulkea keväästä syksyyn (talviylläpitoa ei edellytetä)
- Reitti jää itsenäisenä elämään kehittämishankkeen jälkeen
- Reitti yhdistyy muihin vastaaviin reitteihin, eli ei vaadi liikaa erillisylläpitoa
- Reitti ei ole liian vaativa
- Etapit eivät ole liian pitkiä
- Päivämatkan maksimi on 25 km
- Reittiin on yhdistettävissä muita kohteita, nähtävyyksiä ja reittejä

Tässä valmisteluhankkeessa valitut reittivaihtoehdot ehdotetaan karttaliitteissä. Mitään ei tietenkään ole lyöty lukkoon, joten muutokset ovat mahdollisia ja todennäköisiäkin. Näihin nyt suunniteltuihin reitteihin on kuitenkin esitetty perustelut seuraavissa kappaleissa. (liitteet 1 a, b, c, d, e, f, g ja h.)

## Alustava reitti

Reitti on suunniteltu kulkemaan kirkolta kirkolle ja aloituspisteenä on käytetty Sipoon vanhaa kirkkoa, vaikka varsinainen Olavinreitti kulkee idästä länteen (Novgorod-Trondheim). Suunnalla ei nyt tässä tapauksessa ole merkitystä, joten suunnittelutyö on kulkenut lännestä itään.

Tämän loppuraportin yhteydessä tulee huomauttaa, että minkäänlaisia lupia, edes alustavia, ei ole kysytty kaikilta maanomistajilta. Tämä tarkoittaa sitä, että reittikuvaus ei voi toimia omatoimivaellusten suunnittelun pohjana, eikä valmisteluhankkeen hallinnoija tai rahoittaja vastaa mistään reittiin liittyvästä liikkumisesta.

## Nikkilästä Söderkullaan

Reitti alkaa **Sipoon vanhalta kirkolta (1.)**, kulkien **Sipoon uuden kirkon (2.)** kautta kohti etelää ja alittaa Keravantien. Polkua pitkin lähdetään oikealle Katajamäentielle, jota pitkin päästään suhteellisen nopeasti reitin ensimmäiselle pitkäkölle metsäosuudelle. Polut ovat muidenkin reittien käytössä, joten niiden ylläpitoon ei todennäköisesti tarvitsisi käyttää liikaa omia resursseja. Reitti kulkee Nikkilästä Hindsbyhyn ja sivuuttaa Sipoonkorven kansallispuiston itäpuolelta Kantorsträsketin läheisyydestä. Tämä osuus on merkittävä maastoon erityisen tarkasti, koska maastossa risteilee paljon polkuja. Polut tulevat ulos Hindsbyssä Puromäkeen, joka yhdistyy Hindsbyntiehen, jota lähdetään oikealle (etelään).

Hindssbyntietä kuljetaan kohti Massbytä ja siellä ylitetään joki Massbyntiellä venesataman sillalla. Siitä jatketaan oikealle Söderkullantielle, josta nousee 200 m päässä vasemmalle Pilvijärventielle, jonka päästä metsäpolkuja lähtee Pilvijärven rantaa pitkin kohti Söderkullaa. Pilvijärventien päässä on myös Pilvijärven uimaranta, jossa voi virkistäytyä matkan rasiuksista. Maastopolku Pilvijärveltä ylittää Möträskintien ja jatkaa kohti Söderkullantietä, jossa on palvelukeskittymä, jossa myös sijaitsee reitin seuraava kirkko, **Söderkullan kirkko (3.)**. Söderkullassa on monia reittimahdollisuuksia, mutta on oletettavaa, että vaeltaja haluaa täällä levätä ja täydentää eväsvarastojaan, joten Söderkullassa voi kulkea Söderkullantietä tielle 170, jota lähdetään vasempaan tai Amiraalintietä tielle 170 vasempaan. Söderkullan kirkko löytyy tien 170 läheisyydestä kuljettaessa itään Neiti Miilin tieltä. Tässä kohdin tien 170 nimi on Uusi Porvoontie. **(Liite 1a)**

## Söderkullasta Porvooseen

Söderkullasta reitti lähtee ensimmäisestä liikenneympyrästä Työpaikkatielle oikealle, josta lähdetään vasemmalle Lantistä Hangelbyntietä pitkin pientä maantiesiltaa moottoritien yli, ja etenee kohti Hangelbytä. Tien nimi vaihtuu Itäiseksi Hangelbyntieksi ja vielä Skattåkerintieksi ja yhtyy Spjutsundintiehen, jota lähdetään vasemmalle. Sitä pitkin kuljetaan Boxiin, josta oikaistaan Spjutsundintie 47 kohdalta oikealle moottoritien ali tielle 170. Jos on nälkä, voi tässä kohdin kulkea myös suoraan tielle 170, jossa on pieni palvelukeskittymä. Valitettavasti Kilpilahti asettaa tässä kohdin reitille esteitä, joten tien laittaa pitkin kulkeminen on lähes ainoa vaihtoehto. Tien laittaa kuljetaan oikealle (itään) 5,7 km, jossa sijaitsee seuraava etappi, **Kulloon kyläkirkko (4.)** (ei avoinna). **(Liite 1b)**

Kulloon kyläkirkolta reitti jatkuu tietä 170 (tässä kohden Helsingintie) kohti Kulloota, jossa käännetään oikealle Kulloon kartanon tielle. Sitä pitkin kuljetaan 640 m ja lähdetään vasemmalle peltotielle. Peltotie ylittää moottoritien Högbergetin risteyssillan kautta ja jatkuu Åminsbyntielle, jota lähdetään oikealle. Åminsbyntieltä käännetään vasemmalle Koskoksentielle, jota pitkin päästään Brasaksen pumppaamon kautta Brasaksentietä Langikseen ja siitä oikealle edelleen Mustijoentielle. Siitä jatketaan Tolkkistentien yli Haikkoontielle ja Haikkoon kartanon jälkeen oikealle Rajaportintielle ja heti oikealle metsäpolkuja pitkin Hamarintantaan, jossa vasemmalle Rantaraittia pitkin edelleen Uddakseen ja käännetään oikealle Uddaksenpolulle. Tien nimi vaihtuu Uddaksentieksi, jota jatketaan kohti koillista. Uddaksentieltä käännetään Melatielle, josta reitti jatkuu jokirantaa pitkin koko Porvoon kaupungin halki vanhalle sillalle, josta nousee Sillanmäkeä oikealle ylös **Porvoon tuomiokirkolle (5.)**. **(Liite 1c)**

## Porvoosta Pernajaan

Porvoon tuomiokirkolta reitti jatkuu vanhan kaupungin läpi Vanhaa Kuninkaantietä Galgbackantielle ja sieltä edelleen Skarpensintietä jälleen tielle 170, jota lähdetään vasemmalle ja kävellään Karijärventien risteykseen asti n. 1 km. ja lähdetään vasemmalle Karijärventielle, jonka toisesta päästä jatketaan jälleen tietä 170 n. 2 km ja käännetään oikealle Vadetinpolulle, josta lähdetään vasemmalle kohti Ilolaa Vadetintietä pitkin. Ilolassa joki ylitetään vanhaa kävelysiltaa pitkin ja matkaa jatketaan Vanhaa Viipurintietä pitkin kohti Erlandsböleä. Siellä tie yhtyy jälleen hetkellisesti tiehen 170, mutta jo 900 m päässä Byahemintie lähtee vasemmalle ja kaartaa sieltä jälleen 170 tien yli kohti Vanhaakylää ja yhdistyy Bondbackenin alapuolella tiehen 170 jälleen. Tien 170 laittaa kuljetaan n. 500 m. ja käännetään Vanhalle Viipurintielle oikealle. Tietä seurataan Koskenkylän vanhalle sillalle asti, jossa koski ylitetään ja saavutaan seuraavan kirkon paikalle, Koskenkylään, jossa sijaitsee **Koskenkylän ruukinkirkko (6.)** vielä 1800-luvulla. **(Liitteet 1d1, 1d2 ja 1d3)**

Koskenkylästä reitti jatkuu Askolinintietä kävelytielle, josta lähdetään oikealle kohti Gislarbölentietä, joka alittaa moottoritien. Gislarbölentie yhdistyy Ljungbyntiehen ja edelleen Segersbyntiehen ja sieltä vasemmalle Hagabölentiehen, jota pitkin lähdetään Pernajantielle ja siitä oikealle edelleen **Pernajan kirkolle (7.)**. **(Liite 1e)**

## Pernajasta Loviisaan

Tieltä 1581 erkaneet kaksi vaihtoehtoista reittiä, joista toinen on pidempi ja vaikeampi ja toinen vastaavasti lyhyempi ja helpompi. Pidempi reitti kulkee pikkuteitä ja metsäpolkuja pitkin **Korsvikin ”kivikirkolle” (8.)**, joka on merkittävä luonnonmuodostelma rannikolla, Fantsnäsin tuntumassa. Koska metsäpoluilla ei ole nimiä, on syytä selittää reitti kartan avulla. Helpompi reitti kulkee Pernajan kirkolta tielle 170, jota lähdetään oikealle ja tietä myötäillen kohti Loviisaa, joko pyörätietä kulkien koko matkan tai ensin vasemmalle Pellaksentien kautta takaisin tielle 170 ja jälleen pian oikealle Krouvintielle, joka myös yhtyy toisessa päässä jälleen tiehen 170, jossa lähdetään ensimmäisestä liikenneympyrästä oikealle kohti Loviisan keskustaa. **Loviisan kirkko (9.)** on seuraava kohde. Korsvikista vastaavasti reitti kohti Loviisan kirkkoa kulkee Köpbackan kautta Eteläharjulle ja harjun ulkoilureitin kautta suoraan Loviisan kirkolle. **(Liitteet 1f1, 1f2 ja 1f3)**

## Loviisasta Ruotsinpyhtäälle

Loviisasta reitti kulkee Garnisonin kaupunginosan ja linnoitusrakennelmien välistä kohti Ulrikan ulkoilureittejä itään (täällä on käynnissä suuria maastomuutoksia ja rakentamista) ja Tesjoella jälleen tieltä 170 Viipurintielle Kestikievarintielle ja Skogbyntielle ja jälleen tielle 170. Taasjoki ylitetään museosiltaa pitkin ja lähdetään vasemmalle kohti Tervaksentietä, josta mennään Myllykyläntielle ja sieltä jälleen tielle 170, jota pitkin 1,2 km Särkjärventielle vasemmalle. Särkjärventie alittaa moottoritien, jonka jälkeen lähdetään oikealle Haukkakalliontielle, jota seurataan Ahvenkoskelle asti. Siellä reitti kulkee Ahvenkoskentietä Elimäentielle, jossa mm. mahdollisuus poiketa Ahvenkosken uimarannalle, Savukosken sillalle, Eija´s Gardeniin tai vain seurata reittiä kohti seuraavaa etappia, **Ahvenkosken kappelia (10.)**. **(Liite 1g)**

Ahvenkosken kappelilta reitti lähtee hautausmaan laita kohti Hautausmaankallioita, jossa kulkee maastoreitti pohjoiseen, ylittää Elimäentien, jonka itäpuolella on laavu. Siitä matkaa viimeiselle etapille on n. 1 km maastoreittiä pitkin. Koko loppureitti kuuluu Kukuljärven reitistöön, eli on muutoinkin ylläpidetty. Etapin päätepisteenä on **Ruotsinpyhtään kirkko (11.)**. **(Liite 1h)**

Tässä reittikuvauksessa on esitetty suurin piirtein reitin kohteet, mutta mikäli lisää maastoreittejä matkan varrelle löytyy korvaamaan yleisellä tiellä kulkemista, saattaa tilanne olla kulkijan kannalta miellyttävämpi. Karttaliitteissä reitti näkyy tarkemmin. Mikäli reittiä halutaan jatkaa jompaankumpaan suuntaan, Sipoosta länteen tai Ruotsinpyhtäältä itään, löytyy siihen monia reittivaihtoehtoja ja alustavia suunnitelmia. Valmisteluhankkeen puitteissa on kuitenkin pysytty rahoittajan aluerajauksen sisällä.

## Reittivaihtoehdot meritse

Koska reitin suunnitellaan olevan myös Olavinreitti, on kulkijoille tarjottava mahdollisuus kulkea jotakin reittiä pitkin Pellinkiin, jossa sijaitsee ainoa seudulla oleva Pyhälle Olaville omistettu rakennus, **St. Olofs kapell (12.) eli kappeli (Liite 1j)**. Tämänne kulkemiseen on monta vaihtoehtoa, mutta hankkeen aikana on suunniteltu, että vaeltajat voisivat ennakkoon tilata venetaksin joko Porvoosta Pellinkiin ja takaisin tai Porvoosta Pellinkiin ja sieltä esimerkiksi Pernajaan, tai vaeltaa Pellinkiin ja ottaa sieltä venetaksin haluamaansa kohteeseen reitin varrella.

Hintatasoa ja näiden vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksia on selvitetty, mutta vielä tässä vaiheessa venetaksiyritykset eivät osaa luvata, että liikennöinti olisi ainakaan säännöllistä. Yksisuuntainen reitti voidaan toteuttaa edullisimmin, jos ryhmä koostuu vähintään kahdeksasta matkaajasta. Reititin suunnittelu tietenkin riippuu lähtösatamasta ja valitusta reitistä, mutta yhdensuuntaisen reitin voi laskea kestävän noin 1-1,5 tuntia, perustuen ennakkotilauksiin.

Saaristossa on muitakin kappeleita ja nähtävyyksiä, joten mikäli reitille halutaan yhdistää esimerkiksi Emäsalon ja Sarvisalon kappelit, voi venetaksirekkestä tulla pitkäkin. Näistä vaihtoehdoista tulee kuitenkin kaikkien sopia sitten, kun reitti on toimintavalmis ja yrittäjien palvelutaso on varmemmin tiedossa. Tätä ei kuitenkaan kannata jättää kokonaan pois reittivaihtoehdoista, vaan jatkaa keskusteluja, kun tilanne on ajankohtainen. Porvoon seudulla erityisesti löytyy muitakin venetaksiryttäjiä kuin tämän hankkeen puitteissa kontaktoitu.

Koska reitti kulkee pääosin meren äärellä, on myös omatoimiveneilijöillä mahdollisuus käyttää reittiä omien kiertokäyntien suunnitteluun, esimerkiksi Söderkullassa, Pernajassa tai Loviisassa, joissa reitti kulkee sataman tai yleisten laituriin läheisyydestä ja joissa on paljon nähtävyyksiä.

## Mahdolliset kumppanit ja vastuutahot

Valmisteluhankkeen aikana on selvitetty eri tahojen osallistumis- ja toimintamahdollisuuksia mahdollista kehittämishanketta suunniteltaessa. Valmisteluhankkeen aikana on neuvoteltu seuraavien tahojen kanssa erilaisista yhteistyömuodoista:

- Sipoon suomalainen seurakunta
- Sibbo svenska församling
- Porvoon suomalainen seurakunta
- Borgå svenska domkyrkoförsamling
- Agricolan suomalainen seurakunta
- Agricola svenska församling
- Sipoon seurakuntayhtymä
- Porvoon seurakuntayhtymä
- Helsingin hiippakunta
- Borgå stift
- Borgå folkakademi (jatkossa AKAN)\*
- Silmu ry
- Uudenmaan virkistysalueyhdistys ry
- Suomen Olavinreitit ry
- Kuninkaantie ry\*
- Pernajan Agricola-seura ry\*

Valmisteluhankkeen aikana on käynyt ilmi, että varsinaisen kehittämishankkeen hallinnointiin tarvitaan jokin alueellisesti toimiva taho, jolla on vahva hallinnollinen osaaminen ja mahdollisuus välirahoittaa ja hallinnoida kehittämishanketta sekä hankkeen jälkeen hallinnoida ja ylläpitää luotua reittiä tai sitouttaa siihen erillinen toimija.

Pohjanmaalla reittihankkeesta ja sen jatkotoimenpiteistä on vastannut Kvarnen Samkommun, joka on viiden kunnan muodostama vapaan sivistystyön kuntayhtymä. Varsinais-Suomessa vastaavista toimista on vastannut Åbo Akademi (yliopisto) yhteistyössä useiden yhdistysten ja kuntien kanssa.

Erityinen huolenaihe on reittien ylläpito hankerahoituksen päätyttyä. Tästä syystä tämän valmisteluhankkeen aikana ei ole toistaiseksi löytynyt sellaista tahoa, joka olisi yksin valmis vastaamaan ylläpidosta tai sen järjestämisestä mahdollisen hankeajan jälkeen. Porvoonseudulla ainoastaan AKAN toimii pienimuotoisesti vastaavanlaisten kehittämistoimien parissa kuin Kvarnen Pohjanmaalla ja yliopistoa tai vastaavaa oppilaitosta ei Itä-Uudellamaalla ole. Ainoat vaihtoehdot voisivat löytyä ammatillisten oppilaitosten piiristä, mutta tämä jää selvitettäväksi vielä hankkeen jälkeen.

Seurakuntien ja seurakuntayhtymien rooli tulee olemaan käyttäjälähtöinen. Seurakunnat voivat järjestää jäsenilleen erilaisia vaelluksia, joko koko reitin pituisia tai lyhyempiä. Seurakuntien tai yhtymien hallinnollinen rooli on rajoittunut, koska ne toimivat paikallisesti.

Suomen Olavinreitit ry tukee organisaatiotasolla uusien Olavinreittien syntymistä Suomeen ja on toiminut ystävällisenä informaation tuottajana myös tässä hankkeessa. Yhdistyksen rooli uuden pyhiinvaellusreitin luomisessa tulee olemaan informatiivinen ja sisältää mahdollisesti pieniä avustuksia esimerkiksi pieninvestointeihin, kuten merkintöihin ja pieninfraan.

Kaikki luetellut tahot eivät ole reagoineet yhteydenottopyyntöihin tai tiedotteisiin, mutta ovat saaneet informaation hankkeesta ja sen suunnittelusta jatkosta. Reaktioiden puute ei kerro välttämättä välinpitämättömyydestä, vaan lienee seurausta kiireellisestä aikataulusta, toistojen puutteesta ja muista inhimillisistä syistä.

\*näistä erillisessä kappaleessa lisää

## Mahdolliset palvelut

Potentiaalisen reitin varrelta löytyy paljon yhteistyökumppaneita palveluntuottajien muodossa. Tämän valmisteluhankkeen aikana on selvitetty suunnitellun reitin varrella sijaitsevat ravintolat, kahvilat, kioskit ja kaupat sekä majoitusliikkeet, joiden hintataso on edullisempi kuin hotellien. Luettelo tänä päivänä toimivista majoitusvaihtoehdoista löytyy tämän raportin liitteenä kunnittain ja toimialoittain. (Liitteet 2a, b ja c)

Muita mahdollisia yhteistyökumppaneita ovat liitteessä 3. mainitut tahot, jotka eri syistä ovat reittisuunnittelun tiimoilta olleet yhteydessä hankekoordinaattoriin ja joiden kanssa reittiä on suunniteltu.

Enimmät yhteydenotot tulivat henkilöiltä, jotka toimivat tai asuvat potentiaalisen reitin varrella ja ymmärtävät täten reitin merkityksen ja ovat halukkaita näkemään sen toteutuvan. Kaikkien yhteydenottojen teemana oli jokin kehittämisajatus tai tieto erilaisista palvelupisteistä tai muusta vaeltamiseen liittyvästä yksityiskohdasta. Kaksi yrittäjää ja yksi yksityishenkilö antoivat paljon aikaansa erilaisten reittivaihtoehtojen miettimiseen sekä kartalla että maastossa. Erään luontoyrittäjän toiveena oli päästä testaamaan reittiä viimeistään heti sen valmistuttua tai testiluontoisesti jo aiemmin.

Kun valmisteluhankkeesta oli tiedotettu, syntyi siitä paljon keskustelua myös somekanavissa, jotka eivät liity suoraan hankehakijaan. Keskustelu oli positiivista ja kannustavaa.

Ravintoloita, kahviloita, kioskeja ja kauppoja ei tähän raporttiin listattu, koska niiden vaihtuvuus on suurta ja erityisesti sesonkiluontoinen tarjonta on kovin vaihtelevaa. Kesäkioskit ja -kahvilat kuitenkin ovat niitä, jotka enimmiltään palvelevat vaeltajia, omien eväiden lisäksi. Kauppojen ja ravintoloiden osoitteet löytyvät helposti verkosta mutta niiden aukioloajat vaihtelevat sesonkien mukaan. Siksi on syytä tehdä ajantasainen listaus sitten, kun reitti on kehittämisvaiheessa.

Reitin varrella olevien kyläyhdistysten ja muiden paikallisyhdistysten roolia mahdollisen reitin ylläpidossa tulee selvittää tarkemmin, kun reitti on toteutusvaiheessa. Tällöin saatetaan löytää erittäin hyviä vastuutahokumppaneita ylläpidon avuksi. Pieniä viitteitä tästä on tullut esille jo valmisteluhankkeen aikana käydyissä keskusteluissa. Kylätalojen mahdollisuus tarjota väliaikaista majoitusta vaeltajille tulee myös selvittää tarkemmin, kun reitti on varmaksi tiedossa. Positiivisia signaaleja on jo saatu hankkeen keskusteluissa.

Palveluista tiedotettaessa on huomioitava niiden omat mahdollisuudet ylläpitää ajantasaista sivustoa, jossa toiminnasta kerrotaan. Koska koko reitin karttaselostukset syötetään johonkin olemassa olevista reittipalveluista, kuten <https://outdooractive.com> on huolehdittava siitä, että päällekkäisiä kanavia ei tarvita. Tähän sopii hyvin Visit Finlandin datahub , <https://datahub.visitfinland.com/> , tietokanta, joka kerää kaiken tiedon saman katon alle ja levittää sen sieltä tehokkaasti rajapintoja hyödyntäen muihin palveluihin. Tätä hyödynnetään myös muissa reittikokonaisuuksissa Suomessa.

## Reitin edut ja haitat

Valmis vaellusreitti toisi paikallisväestölle hyvin vähän haittoja, koska kulkijoita on satunnaisesti, ryhmät pieniä ja kävelijän aiheuttama eroosio maastolle hyvin kevyttä. Reitistä n. 80 % kulkisi tämän kartoituksen perusteella julkisia tai yksityisteitä pitkin. Maasto-osuudet rajoittuvat joko olemassa oleville poluille tai sellaisiin paikkoihin, joissa ei ole suuremmin asutusta.

Minna Opas ja Tuija Hovi toteavat haastatteluartikkelissaan ”Pyhiinvaellus Suomessa 2020-luvulla: Perinteen elvytystä ja notkeaa määrittelyä” (Turun yliopisto 2025) näin:

*Selkeästi lisääntyneen pyhiinvaellusmatkailun varjopuolet luonnon kannalta olivat kiinnittäneet myös usean haastateltavan huomion. Mitä merkittävämmästä ja vakiintuneemmasta reitistä on kysymys, sitä todennäköisemmin pyhiinvaellus muokkaa luonnonympäristöä. Ympäristötietoisuus tulee esiin pohdintoina pyhiinvaeltamisen suhteesta kestäväan matkailuun. Erityisesti suosituimmilla kansainvälisillä reiteillä nähtiin ongelmana ”ylikansoitus” ja ympäristön ”kuluminen”. Myös palveluiden saatavuuden koettiin vaikeutuvan näillä reiteillä. Ratkaisuna tällaisiin hankaluuksiin nähtiin lähempänä olevien pyhiinvaellusreittien systemaattinen kehittäminen ja niistä tiedottaminen. Ulkomaanmatkan sijaan voi pyhiinvaeltaa kotimaan ja lähialueiden reiteillä kestävämpään ja vähemmän kuluttavaan tyyliin.*

Tämä haastatteluissakin ilmennyt näkemys lienee se, joka valmisteluhankkeenkin aikana on tullut ilmi: Ihmisten kaipaus kokea elämyksiä omassa lähipiirissään, ilman turismin kuluttavaa vaikutusta. Hidas matkailu, kestävä matkailu ja niiden myönteiset vaikutukset ovat useille tavoittelemisen arvoisia asioita ja ihmisillä on halu käyttää aikaa ja toki hieman rahaakin myös paikallisiin palveluihin ja elämyksiin. Pyhiinvaeltaminen ei kuitenkaan koskaan ole verrattavissa moniin muihin vaellusmuotoihin, eikä pyhiinvaeltaja useinkaan ole se, joka jättää luontoon roskia jäljiltään. Pyhiinvaeltajan kantamus on kevyt ja tavoitteena on usein mahdollisimman yksinkertainen palvelutaso, satunnaista lakanoissa nukkumista väheksymättä. Paikallistoloudellinen merkitys voi kuitenkin tämänkin kaltaisella vaellusmatkailulla olla merkittävä erityisesti pientoimijoille.

Suomessa reittien kuluminen ei ole samalla tasolla kuin monissa ympärivuotisissa kohteissa. Suomessa usein luonto ehtii palautua kuluttavien jalkojen vaikutuksesta talven aikana vilkkaimmillakin reiteillä. Ylläpidon merkitystä ei voi kuitenkaan väheksyä, oli reitti mikä hyvänsä. Siitäkin syystä kehittämishankkeen ylläpitäjällä tulee olla riittävän leveät hartiat, jotta reitin pitkäaikainen ylläpito onnistuu sujuvasti ja mahdollisimman edullisesti ilman ulkopuolista rahoitusta vähintään kymmenen vuoden ajan. Valmisteluhankkeen aikana on kuitenkin todettu, että ympärivuotista ylläpitoa reitille ei kannata suunnitella.

## Reitin merkintä ja ylläpito

Valmis reitti tulee merkitä siten, että sen käyttö on sujuvaa ja että kulku ei vaadi sähköisiä yhteyksiä, mikäli sellaisia ei ole käytettävissä. Reitin varrelle voi asettaa yksinkertaisia symboleja, jotka viitoittavat kulkua, esimerkiksi niin, että niitä on risteyskohdissa ja että ne osoittavat kumpaankin kulkusuuntaan.

Tämän valmisteluhankkeen aikana suunniteltu reitti on n. 120 km pitkä, mikä tarkoittaa sitä, että reitin varrelle tulisi sijoittaa vähintään 200-300 kylttiä. Olavinreiteillä on oma symbolitunnus, jota saa hyödyntää sertifioituilla reiteillä. Mikäli reittiä ei sertifioida, tulee käyttää jotakin omaa tunnusta. Kyltit on asetettava maastoon siten, että ne pysyvät paikoillaan esimerkiksi pylväissä tai aidoissa tai varta vasten maahan lyödyissä pilareissa. Kylttien kuntoa tulee tarkastella säännöllisesti ja onkin tärkeää, että niiden ylläpito on ennakkoon suunniteltua ja delegoitua. Ylläpitäjällä tulee myös olla varasto varakylttejä, joita voi tarvittaessa hyödyntää hävinneiden tai töhrittyjen kylttien korvaamiseen.

Ylläpidosta voi yrittää tehdä sopimuksen kunnan kanssa, mutta mikäli ajatellaan koko reittiä, joka kulkee useamman kunnan alueella, on parempi sopia ylläpidosta jonkin sellaisen tahon kanssa, joka voi kerralla tarkistaa ja delegoida koko reitin huoltotarpeen.

Kyltitys ei riitä reitin ylläpitoon. Lisäksi tarvitaan maasto-osuuksien tarkastuksia, mahdollisia haravoiteja tai risutalkoita ja vaarallisten puiden poistoa, toki maanomistajan luvalla tai toimesta. Näihin toimiin saattaa tarvita useita henkilöitä ja siksi talkoot ovatkin suositeltava tapa hoitaa paikalliset reittiosuudet kuntoon. Mikäli ylläpidon vastuutaholla on osoittaa ylläpidolle budjetti, voi esimerkiksi kyläyhdistys tai vastaava osallistua talkoisiin pientä korvausta vastaan. Tämä tulee selvittää jokaisessa kohteessa erikseen koko reitin varrella. Nyt suunnitellulla reitillä ei tällaisia paikkoja ole kuin muutama.

Maastossa tapahtuvan työn lisäksi reitin on löydettävä selkeiltä kotisivuilta, joissa jokainen polku ja kaikki palvelukohteet ovat erikseen merkityt ja helposti tunnistettavissa ja löydettävissä. Helpointa on luoda sivusto varta vasten kyseiselle reitille, kuten Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa on tehty Olavinreittien suhteen.

## Sovitut jatkotoimenpiteet

Valmisteluhankkeen päätyttyä toiminta ei lakkaa automaattisesti. Jatkotoimenpiteistä on sovittu eri tahojen kanssa. Jatkotoimenpiteet ovat riippumattomia mahdollisen kehittämishankkeen toteutumisesta tai muista aikatauluista tai sopimuksista.

Agricola svenska församling järjestää kahden päivän mittaisen pyhiinvaelluksen osaa suunnitellun reitin kohteista hyödyntäen. Vaellus järjestetään kesäkuussa 2026 ja se suunnataan aloitteleville vaeltajille.

Borgå folkakademi eli AKAN suunnittelee yhdessä Kuninkaantie ry:n kanssa oppaille suunnattua koulutuskokonaisuutta, joka keskittyy erilaisiin vaellus- ja historiateemaisiin kokonaisuuksiin. Tämä koulutuskokonaisuus toteutettaisiin joko syksyllä 2026 tai keväällä 2027. Pääasiallinen kohderyhmä on koko Etelä-Suomessa toimivat matka- ja matkailuoppaat.

Muista konkreettisista jatkotoimenpiteistä on alustavasti keskusteltu esim. vaellusyrittäjän kanssa, joka on halukas tekemään testivaelluksen, vaikka reitti ei vielä ole merkitty luontoon. Hankekoordinaattori lupasi olla yhteydessä aiheesta hankkeen jälkeen.

Eräs maanomistaja olisi halukas varaamaan reitin varrelta levähdysalueen vaeltajille, mikäli tämä onnistuisi kaavoitusviranomaisten kanssa. Maanomistajalla on neuvottelut käynnissä ja asia etenee omalla painollaan.

## Yleistä hankkeen vaikutuksista

Kaikki kontaktit hankeaikana viittaavat siihen, että alueella on suuri tarve toteuttaa jotakin suunnitellun kaltaista. Oman alueen lähiliikuntamahdollisuuksien lisääminen ja avaaminen on paikallisille erittäin

tärkeää. Hankekoordinaattori on kokenut suurta iloa siitä, miten häntä on lähestytty asian tiimoilta puhelimitse, sähköpostitse ja some-viestitse.

Viesteissä on tullut paljon ilmi hiljaisen tiedon tarpeen levittämistä. Useilla vanhemmilla ihmisillä on edelleen tietoa siitä, missä jokin polku on kulkenut ja kuinka paikasta A paikkaan B on kuljettu. Näitä tarinoita olisi hyvä saada kerättyä talteen vielä, kun on mahdollisuus. Niiden sisältö olisi myös loistava lisä varsinaisen reitin historiallisten ja tarinallisten sisältöjen luomisessa. Tämä kokonaisuus voisi olla myös oma erillinen hankkeensa, joka liitettäisiin saumattomasti reitin konkreettiseen luomiseen ja sen voisi toteuttaa jokin toinen toimija, kuin reitin kehittämishankkeen ylläpitäjä. Hanke aktivoisi paikallistoimijoita tarinallistamaan omaa lähiympäristöään ja avaamaan sen merkityksiä vaeltajille.

Älykkäät kylät -toimenpiteiden puitteissa hanke voidaan katsoa onnistuneeksi. Valmisteluhankkeessa on mukana SILMU ry:n lisäksi Loviisan seurakuntayhtymä ja sen vastaavuudet Sipoossa ja Porvoossa. Seurakuntatasolla tämä hanke on toiminut mallina tämänkaltaisen rahoituksen hakemiseen. Vaellusreitin luomisella tuetaan paikallisyhteisöä luomaan ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä reittivaellustoimintaa ja siihen liittyvää matkailua alueelle, jossa sitä ei vielä lainkaan ole. Hankkeen avulla on tutkittu uusia ratkaisuja tiheästi asutun alueen vaellustoiminnan kehittämiseen, hankittu tietoa paikallisten kumppaneiden kiinnostuksesta hankkeeseen ja verkostoiduttu vahvasti, esim. seurakunnat-yritykset yhteistyötä ei varsinaisesti aiemmin ole tehty lainkaan. Hanke on luonut uusia kumppanuuksia ja verkostoitumista sellaisten toimijoiden kesken, jotka eivät muuten kohta. Kumppaneita hankkeelle löytyy paikallisesti (paikallinen Leader, yrittäjät, maanomistajat, kunnat, yritykset, seurakunnat), valtakunnallisesti (muut vastaavat reitit) ja kansainvälisesti (koko Euroopan neuvoston reittikokonaisuus). Hankkeen pohjalta voidaan tulevaisuudessa luoda uusia palveluita sosiaalisten innovaatioiden periaatteiden mukaan palvelumuotoilun keinoin. Hankkeessa kehitetään uusia kohtaamismahdollisuuksia toimijoille, jotka eivät tavanomaisesti kohtaa uusia palveluita luotaessa. Tuote, joka hankkeesta syntyy, on sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä matkailukokonaisuus, jolla edistetään ihmisten terveyttä kokonaisvaltaisesti ja ylläpidetään tai parannetaan ympäristön ja luonnon tilaa. Leader-periaatteisiin kuuluu nimenomaan hankkeiden monistettavuus.

Valmisteluhankkeen aikana on lyhyen ajan puitteissa suunniteltu yhteistyötä paikallisesta, alueellisesta, valtakunnallisesta ja kansainvälisestä näkökulmasta. Tämä loppuraportti antaa kaikkeen jatkokehittämiseen, aiesopimusten tekemiseen ja kehittämishankkeen suunnitteluun hyvän pohjan monen eri rahoitusmuodon avulla.

Kuntatoimijoiden passiivisuus aiheen ympärillä on ollut tietynlainen huolenaihe, mutta heikoista signaaleista päätellen voidaan olettaa, että kun varsinaisen kehittämishankkeen toiminnot käynnistyvät, aktivoituvat myös kuntatoimijat. Passiivisuus voi osittain johtua siitä, että vaellusreitit tai pyhiinvaellusreitit erityisesti, eivät kuulu varsinaisesti kenenkään virkamiehen tontille, joten viestejä ei ole osattu delegoida oikeille henkilöille. On kuitenkin olennaista kehittämishankkeen onnistumisen kannalta, että kuntakenttä aktivoituu ja toimii yhteistyössä reittisuunnittelussa.

Valmisteluhanketta voi pitää monilta osin onnistuneena, vaikka hankeaikana ei vielä kehittämishankkeen hallinnointitahoa onnistuttu löytämään. Loppuraportti antaa kuitenkin tähän hyvät mahdollisuudet hankkeen jälkeenkin ja toimii toivottavasti lähtölaukauksena joko tämän tai vastaavan reitin toteutumiselle lähiaikoina.

## Sisällys

Taustaa .....	1
Hankkeen aikana tehdyt toimenpiteet .....	2
Tilanne hankkeen alkaessa .....	3
Pyhästä Olavista.....	3
Norjalainen kattojärjestö.....	4
Loviisanseudun seurakuntayhtymän rooli.....	4
Muiden ei-kaupallisten aktiivitoimijoiden rooli.....	5
Reitin suunnittelu.....	6
Alustava reitti.....	6
Nikkilästä Söderkullaan .....	6
Söderkullasta Porvooseen .....	7
Porvoosta Pernajaan .....	7
Pernajasta Loviisaan.....	8
Loviisasta Ruotsinpyhtäälle .....	8
Reittivaihtoehdot meritse .....	8
Mahdolliset kumppanit ja vastuutahot.....	9
Mahdolliset palvelut .....	10
Reitin edut ja haitat .....	11
Reitin merkintä ja ylläpito .....	11
Sovitut jatkotoimenpiteet .....	12
Yleistä hankkeen vaikutuksista .....	12