

Ym Kirjaamo

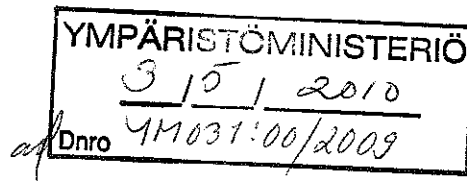
Lähetäjä: Eero Yrjö-Koskinen [eero.yrjo-koskinen@sll.fi]
Lähetetty: 3. toukokuuta 2010 11:07
Vastaanottaja: Ym Kirjaamo; Tuunanen Pekka
Kopio: Karjalainen Hannu; Tanninen Timo; Pokka Hannele
Aihe: SLL:n lausunto maastoliikennelain uudistuksesta
Liitteet: sll-lausunto-mll-osauudistus-100503.pdf; psa-20100426 lausunto maastoliikennelaki.pdf; sll-lausunto-moottorikelkkailu-tavoiteverkko-09.pdf

Hei,

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton lausunto liitteineen maastoliikennelakia koskevasta osittaisuudistuksesta.

Parhain terveisin,

Eero Yrjö-Koskinen
toiminnanjohtaja
puh: 050-3478778



2019年10月10日
星期四
晴
10月10日
星期四
晴
10月10日
星期四
晴

3.5.2010

YMPÄRISTÖMINISTERIÖLLE**Viite** Lausuntopyyntö YM031:00/2009, 6.4.2010**Asia** Lausunto työryhmän alustavasta ehdotuksesta 1.4.2010 HE-luonnokseksi koskien maastoliikennelain osittaisuudistusta

Suomen luonnonsuojeluliitto ry. kiittää lausuntopyynnöstä, mutta pitää vajaan kuukauden mittaista lausuntoaikaa aivan liian lyhyenä.

Lausuntotahojen kokoonpano on epätasapainoinen. Lista kunnista, joilta lausunto pyydetään, vaikuttaisi suorastaan satunnaiselta, ellei se painottuisi pohjoiseen ja itään. Silti lausunnonantajiksi valikoitujen kuntien valintaperusteita on vaikea ymmärtää. Kelkkailun edistäjätahoista lausuntoa pyydetään jopa paikallisilta kelkkakerhoilta ja yksittäisiltä matkailuyrityksiltä. Kelkkailun haitoista kärsiviä tai siihen kriittisesti suhtautuvia tahoja jakelussa on vain muutama ja nekin valtakunnallisia.

1. Esityksen tavoitteet

Luonnosehdotuksen mukaan esityksen tavoitteena on (s. 5 – 8)

- kattaa lailla nykyistä paremmin maastoliikenteen sääntelyn ja järjestämisen tarpeet,
- parantaa liikenneturvallisuutta ja ympäristönsuojelua,
- lisätä viranomaisten osaamista,
- parantaa kansalaisten osallistumista ja oikeusturvaa sekä
- parantaa reitti- ja ratahankkeista vastaavien oikeusturvaa.

Luonnonsuojeluliitto pitää suurinta osaa tavoitteista sinänsä hyvinä mutta katsoo, että esitetyillä uudistuksilla tavoitteita ei saavuteta. Luonnosehdotuksen mukainen laki lisäisi kaikenlaista maastoliikennettä, helpottaisi eritasoisten reittien ja maastoliikennepaikkojen perustamista, heikentäisi ympäristön- ja luonnonsuojelua, kansalaisten osallistumista ja oikeusturvaa sekä maanomistajan oikeusturvaa.

Lausunnossa tarkastellaan HE-luonnosehdotuksessa esitettyjä muutoksia verrattuna nykytilanteeseen ja otetaan samalla kantaa luonnosehdotuksen tavoitteisiin ja niiden toteutumismahdollisuuksiin luonnosehdotuksen puitteissa. Ehdotuksessa on esitetty niin monia ja monentasoisia muutoksia nykylakiin verraten, että pääesityksiä poistettavaksi ehdottava lausuja joutuu ottamaan kantaa myös turhan moniin pääesityksen johdannaisiin ”kaiken varalta”.

2. Maastoliikenteen järjestämisen tarve

Luonnosehdotuksessa rinnastetaan maastoliikennelaki useaan otteeseen vesiliikennelakiin (463/1996) ja muutosesityksiä perustellaan vesiliikennelain vastaavilla säännöksillä. Lain tarkoituksen määrittelyssä näin ei kuitenkaan tehdä. Vesiliikennelain tarkoitukseen ei ole sisällytetty vesiliikenteen järjestämistä, vaikka lakia sovelletaan laajalti myös ammatilliseen vesiliikenteeseen, jopa henkilö- ja tavarakuljetuksiin vesillä.

Maastoliikenne ei palvele henkilö- eikä tavaraliikennettä, eikä paremman sääntelyn tarve koske maastoajoneuvojen ammatti- tai työkäyttöä. Luonnoksessa ei liioin esitetä varsinaisia muutoksia ammatti- tai työkäyttöä koskevaan lain 4 §:ään, eikä reittejä koskevalla sääntelyllä – jota järjestämisellä tarkoitettaneen – pystytty ohjaamaan eikä ole tarkoitukseen ohjata maastoajoneuvojen ammatti- ja työkäyttöä nykyistä

enempää. Siten maastoliikenneolosuhteiden järjestäminen voikin koskea vain harrastusluonteista maastoajoa ja matkailuyritysten yhtä tuotetta. Siksi ei voida edes puhua maastoliikenteen tai maastoliikenneolosuhteiden järjestämisestä, vaan kysymys on yksityisen harrastuksen tai yrityksen yksittäisen tuotteen tai palvelun sääntelystä. Maastoliikenteen tai maastoliikenneolosuhteiden järjestäminen ei liiton näkemyksen mukaan myöskään kuulu ympäristöministeriön tehtäviin.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- lain tavoitepykälä (1 §) säilytetään nykyisellään.

3. Maaston määritelmästä ja maastoliikenteestä jäällä

3.1. Maaston määritelmästä

Nykyisen maastoliikennelain 3 § 1 mom 2 kohdan mukaan laissa tarkoitetaan ”maastolla maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen.”

Koska luonnosehdotuksessa esitetään, että vain osa reiteistä olisi teitä ja osa maastoa, määritelmää on haluttu tarkentaa. Tämä on kuitenkin johtanut paradoksaaliseen ilmaisuun, sillä ehdotuksen mukaan maastolla tarkoitetaan paitsi maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, myös ”maastoliikenteeseen tarkoitettua aluetta [---] jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo[---]liikenteeseen”.

Luonnosehdotuksen yleisperusteluissa esitetään (s. 6), että ”pelto- ja piha-alueet olisivat jatkossa yksiselitteisesti maastoa. Näillä alueilla liikennettä varten rakennetut selvästi maastosta erottuvat väylät olisivat sitä vastoin teitä kuten tähänkin asti. Maa- ja metsätalousajoneuvojen ajourat eivät olisi teitä.” Luonnonsuojeluliitto ei pidä perusteltuna laajentaa maaston määritelmää koskemaan lain perusteluissa erityisesti mainiten pelto- ja piha-alueisiin. Määrittelystä koituisi todennäköisesti arvaamattomia seuraamuksia reittihankkeissa.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- 3 §:n maaston määritelmä säilytetään nykyisellään ja että
- yleisperusteluista poistetaan maaston määritelmän laajennus pelto- ja piha-alueisiin.

3.2. Maastoliikenteestä jäällä

Maastoliikennelain 3 §:ssä jääpeitteinen vesialue määritellään maastoksi, mutta 4 §:n 3 momentissa kelkkailuun jääpeitteisellä vesialueella myönnetään saman tien poikkeus vesilain (264/1961) 1 luvun 24 §:n perusteella, jonka mukaan: ”Jokaisella on oikeus, välttämättä tarpeetonta häiriön aiheuttamista, kulkea vesistössä, missä se on avoinna. Vesistö katsotaan avoimeksi, jos sitä laillisen oikeuden perusteella ei ole suljettu. Mitä edellä on sanottu kulkemisesta vesistössä, koskee vastaavasti kulkemista jäällä.” (VL, 1 luku 24 § 3 mom)

Maastoliikennelain miltei jokamiehenoikeutena sallima jäällä ajo on monitasoinen ongelma niin vesialueiden omistajien, ranta-asukkaiden, muiden virkistyskäyttäjien kuin luonnon- ja ympäristönsuojelunkin kannalta. Meluongelmia kasvattavat suuret ajonopeudet: suurin sallittu nopeus jäällä on 80 km/t, kun se maastossa on 60 km/t (maastoliikenneasetus 14 §). Nopeusrajoitusta myös rikotaan yleisesti. Kelkkaliikenteen vaikutuksia vesiin ei ole juuri tutkittu, vaikka kaksitahtikelkkojen päästöt ovat tavattoman suuret. Kaksitahtisia oli Suomen kelkkakannasta vielä vuoden 2009 lopussa 94 prosenttia. Jäällä ajettaessa tavanomaista on myös rannoille koukkailu, jolloin rantaluonto vahingoittuu. Oma lukunsa on äärimmäisen uhanalainen saimaannorppa, jolle moottorikelkkailu pesimäalueilla lisääntymisaikana aiheuttaa uhkatekijän. Viitteitä on saatu kelkkailun aiheuttamista kuuttikuolemistakin.

Vapaa ajo-oikeus jääpeitteisellä vesialueella kasvattaa järvisillä seuduilla paineita saada kelkkaväyliä myös maastoon. Toisaalta moottorikelkkailureittejä halutaan liikenneturvallisuuden vuoksi perustaa mieluummin maa-alueille, jolloin haitoista ja häiriöistä kärsitään sekä maa- että vesialueilla.

Vesialueen omistajat voivat niin halutessaan hakea ympäristökeskukselta erikseen alueellista maastojoki- tai -rajoitusta. Kieltoa ei kuitenkaan välttämättä määrätä, koska kunnan kannan noudattaminen on vakiintunut käytäntö alueellisissa rajoituksissa niin maastossa kuin vesilläkin. Maastoliikennelain tarkoituksen (1 §) toteutumisen kannalta on nurinkurista, että jäällä ajo on miltei vapaata ja sen estämiseksi on haettava erityistä kieltoa.

Vesilain 24 §:ssä määriteltyä oikeutta on rajattu siten, että tarpeetonta häiriön aiheuttamista tulee välttää, ja rikkomuksesta voidaan tuomita sakkoon (VL 13:5 §), mutta käytännössä haitallisen ja häiritsevän jäällä ajelun valvonta on mahdotonta. Toisekseen haitta, yleishäiriö, voi muodostua kohtuuttomaksi runsaan liikennemäärän takia ilman, että kukaan yksittäinen kelkkailija olisi rikkonut lakia aiheuttamalla tarpeetonta häiriötä.

Vesilain 1 luvun 24 § on lain alkuperäisiä, vuonna 1961 säädettyjä pykälä. On erikoista, että moottorikelkkailu lähes jokamiehenoikeutena on sen perusteella sallittu. Vapaa-ajan motorisoitu vene- ja moottorikelkkaliikenne on 2010-luvulla kasvanut mittoihin, joita ei vesilakia säädettäessä 1960-luvun alussa voitu kuvitella. Sääntelyn tarve on muuttunut perusteellisesti.

Luonnonsuojeluliitto pitää vesilain ns. yleiskäyttöoikeuteen sisältyvää jääalueella ajo-oikeutta vanhentuneena ja esittää, että vesilain sitä koskeva säännös tulee tarkistaa ja että

- maastoliikennelaissa jääalueella liikkumista tulee koskea samojen rajoitusten ja poikkeusten kuin maa-alueellakin (4 § 1 mom), jolloin 4 § 3 momentti voidaan poistaa ja tarvittavat lisäykset tehdä 4 § 1 momenttiin;
- jos jääaluetta käytetään liiketoimintaan, sitä koskevista luvista on pyydetävä lausunto vaikutusalueen asukkailta, kuten kyläyhdistyksiltä, sekä luonnon- ja ympäristönsuojelua ja elinympäristön viihtyisyyttä edistäviltä järjestöiltä. Lupien tulee olla määräaikaista ja niissä tulee määritellä käytettävät liikkumisalueet sekä liiketoiminnasta vastaavan vastuut muun muassa maastomerkinnöistä.
- moottorikelkkajien nopeusrajoitus tulee laskea 60 km:iin tunnissa myös jäällä ja
- rikoslain lukuihin 48 ja 48 a ympäristö- ja luonnonvararikoksista tulee lisätä tarpeelliset viittaukset maastoliikennelakiin (muun muassa ympäristön turmelemisesta ja ympäristörikkomuksista). Esimerkiksi rikoslain 48:3 § 4 momenttiin sisältyy viittaus vesiliikennelain 5 §:ään, joka vastaa maastoliikennelain 5 §:ää.

4. Alueelliset rajoitukset ja kiellot

Maastoliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että alueellista rajoitusta tai kieltoa ei enää myönnettäisi yksityisen edun suojelemiseksi. Muutosehdotuksen perusteluissa katsotaan, että yksityinen etu tulee riittävästi suojelluksi kotirauhan suojalla, naapuruussuhdeloilla ja sillä, että moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaminen on maastossa maanomistajan tai haltijan luvanvaraista. Todettakoon, että viimeksi mainittu ei koske jääaluetta.

Yksityiskohtaisissa perusteluissa vedotaan myös vesiliikennelakiin, jossa kielto tai rajoitus voidaan määrätä vain yleisen edun suojelemiseksi. Luonnonsuojeluliiton mielestä rinnastus vesiliikennelakiin on perusteeton. Myös vesiliikennelaki ottaa huomioon yksityisen edun suojelun tarpeen, muun muassa lain tarkoituksessa ja vesillä liikkujan yleisiä velvollisuuksia koskevissa säännöksissä (HE 66/1996). Nykyisen maastoliikennelain yksityiskohtaisissa perusteluissa mahdollisuus alueellisen kiellon tai rajoituksen hakemiseen on kytkeyty myös vesilain yleiskäyttöoikeuteen ja maastoliikenteen alueelliseen rajoittamiseen tai kieltämiseen jääpeitteisellä vesialueella (HE 163/1995; 4, 8, 11 §). Tällä on turvattu yksityisen edun suojelu yksityiseltä häirinnältä tai haitalta estämättä 4 §:n 2 momentissa määriteltyä yleistä tarvekäyttöä – ja mahdollisuus toteuttaa lain lähtökohdaksi mainostettua maanomistajan tai haltijan luvanvaraisuutta.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- lain 8 §:n muotoilu säilytetään nykyisenä siten, että kielto tai rajoitus voidaan määrätä myös yksityisen edun suojelemiseksi.

5. Urat ja reitit

5.1. Ympäristövaikutuksiltaan vähäiset ja vähäliikenteiset kelkka- ja maastoliikennereitit eli urat

Luonnosehdotuksen yleisperusteluissa todetaan (s. 5) – aivan oikein –, että ”merkittävin sääntelyn ongelma liittyy moottorikelkkauriin ja reitteihin. Moottorikelkkailu-urat ovat usein samanlaisia kuin moottorikelkkailureititkin. Ura on maastoa ja reitti on tieliikennelain tarkoittamaa tietä. Tiellä vaaditaan ajokorttia, maastossa ei. Reitti on tarkoitettu yleistä liikennetarvetta varten. Ura voi olla sen sijaan perustettu yksityistä tarvetta varten. Ura voidaan perustaa sopimalla maanomistajan kanssa eikä kolmatta osapuolta tarvitse nykyisin ottaa huomioon.”

Ehdotuksessa ei kuitenkaan ratkaista tätä ongelmaa. Sen sijaan yllä kuvattu tilanne vakiinnutettaisiin ja lavennettaisiin se koskemaan myös kesäaikaista maastoliikennettä, sillä ehdotuksen mukaan *ympäristövaikutuksiltaan vähäiset ja vähäliikenteiset kelkka- ja maastoliikennereitit on tarkoitus jättää kokonaan lain sääntelyn ulkopuolelle*. Tässä yhteydessä myös terminologiaa on sotkettu: yleisperusteluissa puhutaan urista (s. 6) ja yksityiskohtaisissa perusteluissa (13 §; s. 18) reiteistä ja urista.

Perusteluissa ”vähäistä” tai ”vähäliikenteistä” ei määritellä selvästi. Yksityiskohtaisissa perusteluissakin (13 §, s. 18) uraa luonnehtivat piirteet ovat ylimalkaisia. Esimerkkinä sitten mainitaan, että ura olisi ”tyypillisesti esimerkiksi yhden harrastekerhon tai yrityksen käytössä”. Yhden harrastekerhon tai yrityksen käytössä saattaa kuitenkin olla kymmeniä, Lapissa jopa satoja kilometrejä uraa.

Käytännössä uudistuksella siis legitimoitaisiin nykyinen urakäytäntö kaikkialla muualla paitsi vilkkaimmilla väylillä. Haitankärsijällä olisi uudistuksen myötä mahdollisuus hakea reittihakemuksen vireillepanoa ELY-keskukselta (34 a §), mikä ei kuitenkaan estäisi haitallisen toiminnan jatkumista vuosikausia.

Luonnonsuojeluliitto vaatii urakäytännön lopettamista ja esittää, että

- lakiin lisätään uusi pykälä tai lain 4 § 1 momenttia tarkennetaan siten, että maanomistaja tai haltija voi antaa vain yksityiselle henkilölle henkilökohtaisen luvan satunnaiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla liikkumiseen omalla maallaan. Kaikki muut väylät ovat tieliikennelain alaisia yleisiä reittejä.

5.2. Moottorikelkkailu- ja maastoliikennereitit: yleiset ja yksityiset reitit

Lain osauudistuksessa on tarkoitus lanseerata kolme uutta reittityyppiä yleisen moottorikelkkailureitin lisäksi: yksityinen moottorikelkkailureitti, yleinen maastoliikennereitti ja yksityinen maastoliikennereitti.

Moottorikelkkailureitit olisivat voimassa vain lumipeitteen aikaan ja ne olisivat aina teitä. Yleiset moottorikelkkailureitit olisivat yleisiä teitä, kuten ne ovat nykyisenkin lain mukaan, ja niiden käyttö olisi maksutonta. Yksityisten moottorikelkkailureittien käyttö olisi maksutonta tai maksullista reitinpitäjän päätöksestä riippuen.

Maastoliikennereitit olisivat voimassa ympäri vuoden ja ne olisivat aina maastoa. Maastoliikennereittejä voitaisiin perustaa maastoliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen käyttöä varten. Ajoneuvoja ei määritellä tarkemmin, mutta esimerkkinä mainitaan mönkijät. Yleiset maastoliikennereitit olisivat maksuttomia ja yksityiset reitinpitäjän päätöksen mukaisesti maksullisia tai maksuttomia.

Reitin perustamisen edellytyksenä olisi, että väylän ”vaikutuksia ja liikennemääriä ei voida pitää vähäisinä” (13 §). Vähäisyyskynnyksen ylittämisen ratkaisisi ELY-keskus, joka tekisi myös päätöksen reittisuunnitelman ja reitin pitäjän hyväksymisestä.

Ehdotuksessa reittien ”tarpeen” arviointi lähtee maastoajoneuvojen tuotannosta ja myynnistä (esim. s. 1 ja 5), mikä ei ole oikea lähtökohta sääntelylle. Uusien reittityyppien lanseeraaminen sekavoittaisi maastoliikenteen sääntelyä ja kasvattaisi ympäristö- ja muita haittoja.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- maastoliikennereittejä ja yksityisiä moottorikelkkailureittejä koskevat säännökset poistetaan ehdotuksesta.

5.3. Reittien perustaminen

Toisin kuin nykyisessä laissa, reitinpitäjäksi voitaisiin ehdotuksen mukaan hyväksyä myös maanomistaja ja haltija (14 §). Esitys liittyy kiinteästi ehdotukseen yksityisistä reiteistä.

Luonnonsuojeluliiton mielestä yksityisiä reittejä ei tule perustaa ja pitää esitystä tarpeettomana.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- reitinpitäjistä poistetaan maanomistaja ja haltija.

Reitin perustamisedellytyksiä (15 §) on ehdotuksessa väljennetty. Nykyisen lain mukaan (16 § 2 mom) reittiä ei voida perustaa, jos siitä aiheutuu huomattavaa haittaa luonnolle ja muulle ympäristölle, luontaiselinkeinoille, maa- ja metsätaloudelle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Ehdotuksen mukaan ilman maanomistajien suostumusta perustettavan reitin esteenä olisi enää huomattava haitta maanomistajalle tai haltijalle tai poronhoidolle (15 § 1 mom). Muut esteet on siirretty reitin *sijoittamista* koskeviksi rajoituksiksi (15 § 2 mom), jolloin ne typistyvät linjauskysymyksiä.

Moottorikelkkailureitti siis voitaisiin ehdotuksen mukaan perustaa aina silloin, kun maanomistaja ja reitinpitäjä siitä sopivat. Reitti olisi sitten vain linjattava siten, ettei siitä ja sen käytöstä aiheutuisi huomattavaa haittaa tai sen vaaraa asutukselle, luonnolle tai muulle ympäristölle, muille yllä mainituille toimintoille tai yleiselle tai yksityiselle edulle. Huomattavan haitan kynnyksestä ei ole miltään osin mitenkään täsmennetty, eikä reittisuunnitelman vaatimuksiin ole lisätty säännöstä haittojen täsmentämiseksi sekä vaikutusten selvittämiseksi ja arvioimiseksi, jotta lupaehtot voitaisiin muodostaa asiallisilla perusteilla.

Ehdotuksessa ei edelleenkaan ole tarkemmin määritelty, mitä tarkoittaa maastoliikenteessä ”yleisen kulkuyhteyden” tai ”yleisen virkistyskäytön” tarve. Nämä ”tarpeet” kuitenkin niin nykyisen lain kuin ehdotuksenkin mukaan riittävät siihen, että reitti voidaan perustaa ilman maanomistajan tai haltijan suostumusta, ellei siitä aiheudu huomattavaa haittaa. Maanomistajan oikeusturva heikkenisi vielä nykyisestä.

Reittisuunnitelman vaatimuksia on tarkennettava myös reitin tarpeellisuuden, liikennemäärien ja taloudellisuuden osalta. Näiden arvioinnin tulee kuulua luonto- ja ympäristöselvityksiin perustuvan ympäristövaikutusten arvioinnin ohella reitin vaikutusarviointiin.

Reittisäännösten toteutuminen ehdotetun kaltaisena kasvattaisi erilaisten reittien määrää, lisäisi ympäristöhaittoja ja reittien perustamisesta aiheutuvia ristiriitoja.

Päätöksenteko reitistä siirrettäisiin kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Vaikka ylikunnallisia reittejä koskevan päätöksenteon siirtäminen ELY-keskukselle vaikuttaisi perustellulta, tämä kaventaisi kuntalaisten vaikutusmahdollisuuksia, mitä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Päätöksenteon siirtäminen ELY-keskukselle todennäköisesti yhdenmukaistaisi päätöksiä ja lisäisi viranomaisten osaamista, mikä on kerrottu uudistuksen yhdeksi tavoitteeksi. Luonnonsuojeluliiton mielestä ehdottomasti tärkein keino taata viranomaispäätösten mahdollisimman suuri yhdenmukaisuus ja lisätä viranomaisten osaamista on kuitenkin riittävän selkeä ja yksiselitteinen lainsäädäntö.

Täysin tarpeeton on ehdotus mahdollisuudesta ottaa reitti käyttöön, ennen kuin se on saanut lainvoiman (17 c §).

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- reitin perustamisessa säilytetään tarveharkinta, reittien perustamisedellytyksiä täsmennetään ja tiukennetaan ja että lakiin lisätään säännökset haitoista ja täsmennykset haittakynnyksistä sekä vaikutusten arvioinnista,
- perustamisen esteistä poistetaan huomattavan haitan vaatimus, koska se on ristiriidassa lain tarkoituksen kanssa ja että
- reittiä ei voida ottaa käyttöön, ennen kuin reitin hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

6. Kilpailut ja harjoitukset

Nykyisessä lainsäädännössä on ollut epäselvää, milloin maastoajotapahtumalle tai -toiminnalle ylipäänsä tarvitaan lupa, milloin siihen tarvitaan maastoliikennelain mukainen lupa kilpailujen ja harjoitusten järjestämiseen ja milloin ympäristönsuojelulain mukainen lupa ulkona sijaitsevalle moottoriurheiluradalle.

Luonnosehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa (30 §) esitetään ratkaisuksi, että jääradat ja maaston mukaiset, päällystämättömät maastoradat katsottaisiin aina kuuluviksi maastoliikennelain piiriin. Lisäksi ehdotuksessa lähdetään siitä, että luvan hakijalla olisi lähtökohtaisesti oikeus saada lupa, ellei toiminnasta aiheutuisi *kohtuutonta* haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, asutukselle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle tai kaavan toteuttamiselle. Myös tämän luvan kohdalla ehdotetaan, että lupapäätös voitaisiin perustellusta syystä panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

Luonnonsuojeluliiton mielestä maastoajotapahtumien, -kilpailujen ja -harjoitusten sääntely on ehdotetussa muodossa edelleenkin hyvin epäselvää, semminkin oikeusharkintaisen luvituksen pohjaksi.

Luonnonsuojelu esittää, että

- maastoajotapahtumien, -kilpailujen ja -harjoitusten järjestämiseen vaaditaan aina ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa ja että
- vasta lainvoimaisen lupapäätöksen saa panna täytäntöön.

7. Kansalaisten osallistuminen: kuuleminen ja muutoksenhaku

Lakiuudistuksen yhtenä tavoitteena esitetään kansalaisten osallistumisen ja oikeusturvan parantamista. Itse asiassa ehdotus merkitsisi monin tavoin kansalaisten osallistumismahdollisuuksien heikentämistä.

Ainoa parannus koskee alueellisia kieltoja ja rajoituksia (9 §), joista luonnon- ja ympäristönsuojelujärjestöille ehdotetaan oikeutta esittää ELY-keskukselle mielipiteensä alueellisista kielloista ja rajoituksista toimialueellaan.

Reittipäätökset siirrettäisiin ELY-keskuksille, joiden olisi ennen päätöksentekoa kuulutettava reitinpitäjistä ja reittisuunnitelmista 30 pv kuntien ilmoitustauluilla, lehdessä ja erikseen asianosaisille. Tilaisuus mielipiteen lausumiseen olisi varattava vain ”niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, ja muille tahoille” (17 § 2 mom). Muita tahoja ei täsmennetä. Kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta olisi pyydyttävä lausunto. Tämä merkitsee kuntalaisten jäämistä mielipiteen anto-oikeuden ja muutoksenhakuoikeuden ulkopuolelle, vaikka kunnat saattavat sitoutua taloudellisesti reittien ylläpitoon. Heikennys on merkittävä kansalaisdemokratian kannalta.

Luonnosehdotuksen 17 §2 momentissa sanomalehti-ilmoitus on jätetty harkinnanvaraiseksi, mikä voi johtaa epäselviin tilanteisiin. Ehdotuksessa ei säädetä myöskään sähköisestä kuulutuksista. Pakollinen lehti-ilmoitus ja sähköinen kuulutus helpottaisivat olennaisesti kansalaisten ja järjestöjen mahdollisuutta seurata asioita.

Muutoksenhaun (31 §) ehdotetaan noudattavan hallintolainkäyttölakia. Tämä tarkoittaisi, että kunnan ympäristöviranomaisen tekemistä päätöksistä valitusoikeus noudattaisi kuntalakia (hallintolainkäyttölaki 2 luku 8 §). Kuntalaiset voisivat vaikuttaa vain maastoajokilpailujen ja -harjoitusten järjestämiseen myönnettäviin lupiin.

Päätökset alueellisista kielloista ja rajoituksista sekä reitinpitäjien ja reittisuunnitelmien hyväksymispäätökset tekisi ELY-keskus, jolloin hallintolainkäyttölain (2 luku 6 § 1 mom) mukaan: ”Päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.” Luonnon- ja ympäristönsuojelujärjestöillä olisi siis oikeus lausua mielipiteensä kielto- tai rajoituspäätöksestä, mutta ei hakea siihen muutosta. Reittisuunnitelmiin järjestöillä ei olisi sananvaltaa eikä muutoksenhakuoikeutta. Metsähallituksen reiteistä tekemiin päätöksiin kansalaisilla tai järjestöillä ei edelleenkään olisi sananvaltaa eikä muutoksenhakuoikeutta.

Parhaalla tahdollakaan ehdotuksen ei voi tulkita parantavan kansalaisten osallistumista ja oikeusturvaa.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- päätösviranomaisena myös reittien suhteen säilytettäisiin kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, mutta oikeus antaa mielipiteensä ja hakea päätökseen muutosta olisi luonnon- ja ympäristönsuojelua ja elinympäristön viihtyisyyttä edistävillä järjestöillä toimialueellaan,
- kuulutuksia tulee selkiyttää, esimerkiksi 17 §:n 2 momenttiin kuten laissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 468/1994 (8 a § ja 11 §): ”Kuulutus on lisäksi julkaistava sähköisesti ja ainakin yhdessä hankkeen vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä.”
- järjestöille tulee lisätä myös 38 § 2 momentin mukainen vireillepano-oikeus ja
- kansalaisilla ja järjestöillä tulee olla oikeus antaa mielipide Metsähallituksen reittisuunnitelmista ja hakea niistä tehtyihin päätöksiin muutosta kuten muistakin reittisuunnitelmista ja niitä koskevista päätöksistä.

Nämä järjestöjäkin koskevat kansalaisten ympäristöoikeudet on taattu perustuslaissa ja Århusin yleissopimuksessa. Kun nämä perusasiat on saatu jopa työvoima- ja elinkeinoministeriön valmistelemaan kaivoslakiesitykseen, ei ole mitenkään mahdollista, että ympäristöministeriön valmistelemassa lakiesityksessä niitä ei oteta huomioon vuonna 2010.

8. Maanomistajan asema

Maanomistajan ongelmallista ja ristiriitaisakin asemaa maastoliikenteen suhteen ei käsitellä erikseen, vaikka ehdotus syventäisi entisestään näitä ongelmia. Ehdotuksessa esitetään maanomistajan asemaa vahvistettavaksi silloin, kun kyseessä on maastoliikenteen edistäminen, ja heikennettäväksi silloin, kun kyseessä on maastoliikenteen ja sen haittojen rajoittaminen tai niiden korvaaminen.

Maanomistaja tai haltija voisi perustaa maastoliikenne- tai moottorikelkkareitin toisten maanomistajien tai haltijoiden maalle ilman näiden suostumusta. Maanomistaja tai haltija voisi harjoittaa ympäristövaikutuksiltaan vähäistä ja vähäliikenteistä maastoliikennettä ympäristöhaittoja selvittämättä ja naapureitakaan kuulematta.

Maanomistajan oikeuksia kavennettaisiin muun muassa poistamalla mahdollisuus hakea alueellista maastoajokieltoa tai –rajoitusta yksityisen edun suojelemiseksi. Myös mahdollisuus estää reitin perustaminen ns. yleisestä tarpeesta heikentyisi, koska reittihankkeeseen ryhtyvällä olisi lähtökohtaisesti oikeus reitin perustamiseen ja koska reitin perustamisesta tulisi perimmältään linjauskysymys.

Reitin perustamisesta maanomistajalle aiheutuvien haittojen korvaamista esitetään niin ikään kavennettavaksi. Kun nykyisen lain mukaan (16 § 4 mom) moottorikelkkailureitistä ”kiinteistölle, maa-alueen omistajalle tai haltijalle, poronhoidolle tai ammattimaiselle kalastukselle aiheutuva vahinko ja haitta on reitin pitäjän korvattava”, niin ehdotuksessa (17 b §) reitin perustamisesta aiheutuvat edunmenetykset olisi korvattava, mutta korvattavana edunmenetyksenä pidettäisiin vain ”kiinteistöön kohdistuvan käyttöoikeuden lisäksi edunmenetystä, joka reitin rakentamisesta tai käyttämisestä aiheutuu poronhoidolle tai ammattimaiselle kalastukselle”.

Ehdotuksessa ja maastoliikenteen sääntelyssä on haluttu korostaa – osin totuuden vastaisesti – maanomistajan tai haltijan luvanvaraisuutta. Ehkä tästä syystä esityksen tavoitteita käsittelevän luvun ensimmäiseen kappaleeseen on kirjattu (s. 6), että uudistus ei vaikuta maanomistajan tai haltijan lähtökohtaiseen oikeuteen päättää maastoliikenteestään maillaan. Tämä suppea ja virheelliselle lukemiselle altis viittaus maanomistajan tai haltijan omaan liikennöintiin sisältyy myös muun muassa 15 §:n perusteluihin.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- uudistuksessa vahvistetaan maanomistajan oikeutta kieltää maastoliikenne omalla maallaan ja että
- reittihankkeeseen lähtevällä tai maastoajotapahtuman, -kilpailun tai harjoitusten järjestäjällä ei pidä olla lähtökohtaista oikeutta saada lupaa hankkeeseensa.

9. Maastoliikenne rikkomukset

Luonnosehdotukseen on lisätty uusi pykälä (26 a §) vähäisiä rikkomuksia koskevasta lievennyksestä, jolloin syyte voitaisiin jättää ajamatta ja rangaistus tuomitsematta koskien 25 §:n rikkomuksia 3) – 7): moottorikäyttöisen ajoneuvon luovuttamista alle 15-vuotiaalle ikärajasäännösten vastaisesti; alueellisen maastoajokiellon tai –rajoituksen rikkomista; nopeusrajoituksen ylittämistä; reitin perustamista (16 §) tai kilpailujen ja harjoitusten luvanvaraisuutta (30 §) koskevien säännösten rikkomista tai pysäytymismerkkin noudattamatta jättämistä.

Luonnonsuojeluliitto ei pidä oikeasuuntaisena lainsäätäjän viestiä siitä, että muutenkin heikosti valvotun maastoliikenteen rikkomuksista selviää huomautuksella. Varsinkaan reitin perustamista tai kilpailujen ja harjoitusten luvanvaraisuutta koskevien säännösten rikkomisessa ei lievennyksiä voi mitenkään perustella.

Luonnosehdotuksessa esitetään myös kumottavaksi nykyisen lain 34 §, jonka mukaan poliisi voi keskeyttää 30 §:ssä tarkoitetun tapahtuman (maastoajokilpailu, -tapahtuma tai –harjoitus), jos tapahtumaan ei ole saatu lainvoimaista lupaa. Sen sijalle esitetään uudessa 34 §:ssä toimivaltaiseksi viranomaiseksi ELY-keskusta, joka voisi uhkasakolla tai teettämishallalla 1) kieltää lakia tai sen nojalla annettua säännöstä rikkonutta jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä; 2) määrätä hänet täyttämään velvollisuutensa tai 3) määrätä hänet oikaisemaan sen, mitä säännösten tai määräysten vastaisesti on tehty. Lisäksi ehdotuksessa on 34 b §, jonka mukaan poliisi on velvollinen antamaan virka-apua. Luonnonsuojeluliitto pitää ehdotusta kummallisena, koska säännösten sisältö on erilainen ja koska maastoliikenteen valvonta kuuluu nimenomaan poliisille.

Parannusta sen sijaan on syyteoikeutta (27 §) koskien, jolloin asianomistajan vaatimuksesta riippumatta syyte voidaan nostaa *erittäin tärkeän yleisen edun* niin vaatiessa erityisesti koskien 25 §:n kohtaa 2). Asianomistajan vaatimuksesta riippumatta syyte voitaisiin nostaa moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämisestä maastossa siten, että teko on omiaan aiheuttamaan ilmeistä vahinkoa tai haittaa luonnolle, muulle ympäristölle, kiinteistölle tai luontaiselinkeinoille taikka huomattavaa häiriötä asutukselle. Syytekynnys on kuitenkin turhan korkealla niin yleisen edun vaatimuksen (erittäin tärkeä) kuin asutukselle aiheutuvan häiriön (huomattava) suhteen.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- 26 a §:n mukainen lievennys ei koske 25 §:n kohtia 4) alueellisen kiellon tai rajoituksen rikkomista ja 6) reitin perustamista sekä harjoitusten ja kilpailujen järjestämistä koskevia säännöksiä,
- 27 §:n mukaisen syytteen nostamiseksi riittää ”erittäin tärkeän yleisen edun” sijasta ”tärkeä yleinen etu” ja että
- lain nykyinen 34 § säilytetään.

Luonnonsuojeluliiton näkemyksen mukaan yleisen edun mukaista on selkiyttää lakia. Moottorikelkkailu tulee siirtymäajan jälkeen siirtää yksiselitteisesti yleisille reiteille ja maastoajotapahtumat, -harjoitukset ja –kilpailut ympäristöluvan piiriin lukuun ottamatta 4 § 1 momentin poikkeuksia ja maanomistajan omaa tai

satunnaisesti sallimaa yksittäistä ajoa. Tällöin kaikki muu maastoajo olisi lain 25 § 1 momentin 1 kohdassa määritelty maastoliikennenerikkomus ja lain valvonta mahdollista.

10. Luonnon- ja ympäristönsuojelu

Maastoliikenteen ympäristövaikutukset on yleisperusteluissa kuitattu kevyesti ja koskien pelkästään moottorikelkkailua. Melu ja päästöt mainitaan lyhyesti (s. 4), mutta ongelmien arvelaan ratkeavan uudella tekniikalla. Kuitenkaan kaksitahtikelkkojen päästöjen vaikutuksia (esim. MTBE pohjavesialueilla) ei tietääksemme ole seurattu ja mitattu, eikä aiheesta löydy Suomen kohdalta tieteellistä kirjallisuutta, mutta muista maista MTBE:ta on osoitettu pohjavesistä.

Luonnon pirstoutumista ja häiriötä ei käsitellä lainkaan.

Luonnon- ja ympäristönsuojelua uudistus heikentäisi ehdotuksen mukaisena merkittävästi. Voimassa olevan maastoliikennelain mukaan huomattava haitta luonnon- ja ympäristönsuojelulle estää reitin perustamisen (16 §). Luonnos ehdotuksen mukaan reitti on sijoitettava siten, ettei sen perustamisesta tai käyttämisestä aiheudu huomattavaa haittaa tai sen vaaraa luonnolle tai muulle ympäristölle (15 §). Ongelmana on, että ehdotukseen ei sisälly lainkaan menettelytapoja, joilla luonnolle ja muulle ympäristölle aiheutuvia vaikutuksia tulisi arvioida, eikä minkäänlaisia täsmennyksiä vältettävistä haitoista, niiden mittaamisesta eikä kynnysarvoista.

Käytännössä ehdotus loisi puitteet määrättömälle kesä- ja talviaikaisen maastoliikenteen kasvulle, koska talviaikaisten kelkkareittien lisäksi voitaisiin perustaa ympärivuotisia maastoliikennereittejä, myös yksityisiä, ja reittihankkeeseen lähtevällä olisi lähtökohtainen oikeus reitin hyväksymiseen. Suuri osa maastoliikenteestä jäisi nykyiseen tapaan maanomistajan päätettäväksi. Maastoliikennelain kilpailuja ja harjoituksia koskeva sääntely jäisi epäselväksi, mutta sen alaa laajennettaisiin myös esimerkiksi jääratoihin.

Lisäksi ehdotuksessa asetetaan maastoliikennelaki luonnonsuojelulain edelle luonnonsuojelualueillakin (14 a § ja perustelut s. 19). Ehdotuksessa esitetään, että Metsähallituksella olisi valta päättää moottorikelkkailureitin perustamisesta valtion omistamalle luonnonsuojelualueelle, *sen estämättä mitä luonnonsuojelulain 13 §:ssä säädetään*. Metsähallitus pystyisi siis maastoliikennelakiin nojautuen perustamaan kansallis- ja luonnonpuistoon moottorikelkkailureitin LSL:n 13 §:n tienrakennuskiellon estämättä?

Ainoa selvä parannus on viittaus luonnonsuojelulakiin ja sen nojalla annettuihin säädöksiin ja määräyksiin (15 § 4 mom), joskin nämä on ollut otettava huomioon nykylainkin mukaan reittisuunnitelmissa. Laki ei kuitenkaan antaisi mitään turvaa metsälain 10 §:n ja vesilain luontotyypeille.

Vähintään lain perusteluissa tulisi säätää, että reittejä ym. ei voi tehdä esimerkiksi uhanalaisten luontotyyppien ja lajien esiintymispaikoille eivätkä ne saa pirstoa ekologisia kokonaisuuksia ja yhteyksiä.

Luonnonsuojeluliitto toistaa lausunnon kohdassa 5.3. esittämänsä, että

- reitin perustamisessa säilytetään tarveharkinta, reittien perustamisedellytyksiä täsmennetään ja tiukennetaan ja että lakiin lisätään säännökset haitoista ja täsmennykset haittakynnyksistä sekä vaikutusten arvioinnista.

Lisäksi Luonnonsuojeluliitto esittää, että

- luonnon- ja kansallispuistoihin reittejä ei perusteta ja että
- kansalaisilla ja järjestöillä tulee olla oikeus antaa mielipide Metsähallituksen reittisuunnitelmista ja hakea niistä tehtyihin päätöksiin muutosta kuten muistakin reittisuunnitelmista ja niitä koskevista päätöksistä.

11. Siirtymäsäännös

Siirtymäsäännöksen mukaan käytössä olevista reiteistä (joiden vaikutukset ja liikenne eivät ole vähäisiä) on tehtävä ilmoitus ELYlle vuoden kuluessa lain voimaantulosta, ja ELY voi kolmen vuoden kuluessa ilmoituksen jättämisestä määrätä reittihankkeen perustamismenettelyyn, jos reittiä ei voida pitää vaikutuksiltaan ja liikennemääriltään vähäisenä.

Luonnonsuojeluliitto esittää siirtymäsäännöstä muutettavaksi siten, että

- kaikista käytössä olevista urista ja reiteistä on tehtävä lain tarkennettujen reittisäännösten mukainen hakemus kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle vuoden kuluessa lain voimaantulosta ja että
- kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tulee vuoden kuluessa hakemuksen jättämisestä aloittaa reittihankkeen perustamismenettely.

Lopuksi

Luonnonsuojeluliitto ehdottaa aikalisää ja laajapohjaisen työryhmän perustamista maastoliikennelain osauudistuksen valmistelemiseksi.

Kiireellisimpänä toimenä Luonnonsuojeluliitto ehdottaa lain 4 § 1 momenttia tarkentamista siten, että maanomistaja tai haltija voi antaa vain yksityiselle henkilölle henkilökohtaisen luvan satunnaiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla liikkumiseen omalla maallaan. Kaikki muu maastoliikenne edellyttää maastoliikennelain mukaista reittihakemusta yleisestä reitistä tai ympäristönsuojelulain mukaista lupahakemusta tapahtumaan, kilpailuihin tai harjoituksiin.

Helsingissä 3.5.2010

Risto Sulkava
Puheenjohtaja

Eero Yrjö-Koskinen
Toiminnanjohtaja

LIITTEET

- Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri ry:n lausunto 27.5.2010
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry:n lausunto moottorikelkkaväylien valtakunnallisesta tavoiteverkosta 28.5.2009

**POHJOIS-SAVON
LUONNONSUOJELUPIIRI ry.**

Kirkkokatu 35
70100 Kuopio
puh/fax 017-2623 811
pohjois-savo@sil.fi

LAUSUNTO

26.4.2010

Ympäristöministeriö
Maastoliikennetyöryhmä
Helsinki

Asia: Maastoliikennelain osauudistus**Yleistä maastoliikenteestä**

Moottorikelkkareittejä on jo nykyisellään erittäin paljon. Huvimoottorikelkkailu ja mönkijöillä ajelu on kuitenkin vain pienen kansanosan harrastus ja heilläkin vain osa-aikainen. Kun varman lumipeitteisyyden aika tulee vähenemään selvästi jo vuoteen 2030 mennessä, on pakko ihmetellä, miksi moottorikelkkareitteihin panostetaan yhteiskunnan varoja. Tärkeämpää, saasteettomampaa, luonnonläheisempää, vaikutuksiltaan kestävämpää ja myös kansanterveyden kannalta positiivisempaa olisi kehittää ympärivuotisia reitistöjä lihasvoimin tapahtuvalle liikkumiselle (retkeily- ja virkistysreitit).

Moottorikelkka-retkillä valtaosa matkailijoista käy vain lähimmällä laavulla kahvilla ja tulee sieltä takaisin majapaikkaansa yöksi. Lappia lukuunottamatta mitään todellista yhteystarvetta moottorikelkalla ei voi olla, kun muitakin teitä – mm. tiheä metsäautotieverkosto - on jo olemassa riittävästi. Onko tavoitteena pakottaa haja-asutusalueella asioivat liikkumaan moottorikelkoilla tai tulevaisuudessa mönkijöillä maastoliikennelain mukaisia virallisia reittejä pitkin?

Kelkkareitit merkitsevät tuntuvaa haittaa myös maa- ja metsätaloudelle. Niiden alle jää suuri ala maata, joka on pois talouskäytöstä ja reunavaikutuksen tähden käyttörajoitus koskee suurempaakin aluetta. Reitti voi vaikuttaa alentavasti myös mm. vapaa-ajankiinteistön arvoon. Reitin virallistamisen jälkeen haitat ovat pysyviä ja siirtyvät myös seuraavalle omistajalle. Kun reitit voidaan perustaa ilman maanomistajan suostumusta, on syntyvä pysyvä haitta kohtuuton.

Moottorikelkkailua perustellaan matkailulla. Tässä ollaan mielestämme virheellisten kuvitelmiä varassa.

Moottorikelkat voivat kuluttaa jopa 20 litraa polttoainetta 100 kilometrillä ja siitä kaksitahtilaitteet voivat heittää maastoon palamatta jopa puolet. Polttoaineessa on noin 10 % MTBE:ta, joka on vesiliukoista ja likaa tehokkaasti ja väijäämättömästi pohjavesiä. Moottorikelkkailu ja mönkijät ovat epäterve ilmiö myös energiankulutuksen vähentämisen ja ilmastomuutoksen ehkäisyn kannalta.

Kannanottoja lakitekstilunnonokseen

Lakiluonnosesityksen erittäin suuri epäkohta on, että kaikki ”valta” moottoriliikennereittien perustamisessa on keskittynyt yhdelle viranomais taholle (ELY): suunnittelu, haittojen arviointi, päätöksenteko. Muille osapuolille on jäänyt vain velvollisuuksia, mm. reittien rakentaminen,

ylläpito ja rahoitus, sekä näennäisoikeuksia, esim. oikeus lausunnon antaminen.

Ympäristölautakuntien nykyinen itsenäinen päätösvalta lakkautetaan. Yksityisiin maanomistajiin kohdistuvia haittoja ei enää edes muodollisestikaan mainita käyttökiellon perusteissa. Ristiriitaista on, että tuon yksityisen haitan poistoa perustellaan sillä, että "maastoliikenne lähtökohtaisesti vaatii maanomistajan luvan". Tuskinpa sellainen maanomistaja haitoista kärsiikään, joka on reitille luvan antanut, mutta entäs ne loput?

Epäselväksi jää, mitä on VALVOMATON maastoliikenne (ehdotuksen 6 §). Alle 12-vuotias (joka siis on aivan alaikäinen kantamaan vastuuta esim. loukkaantumisista ja kuolemantuottamuksista) saisi ajaa 18-vuotta täyttäneen valvonnassa/ohjauksessa, "edellyttäen ettei alueella tällöin ole valvomatonta muuta liikennettä". Kuka valvoo ketä tai jättää valvomatta?

Saman pykälän perusteluissa (sivu 14, kolmas kappale) vähätellään maastoliikennereittien nopeuksia ja vaarallisuutta. Toisaalta juuri näillä perusteilla on haluttu estää muiden reitinkäyttäjien mm. hiihtäjien meno reiteille. Reitit myös suunnitellaan ja rakennetaan (yli)leveiksi käyttäen nimen omaan perusteluna kovia nopeuksia.

6a-pykälän perusteluissa sanotaan, että haittoja ja vahinkoja VÄLTETÄÄN, mutta varsinaisesti niiden aiheuttamista ei siis kielletä. Kun haitan asteen tässäkin tapauksessa määrittää ELY, voidaan perustellusti kritisoida lain ehdottaman järjestelmän demokraattisuutta ja oikeusturvaa.

Haittojen arvioinnin tulisi tapahtua riippumattoman osapuolen toimesta. Vähintäänkin reiteille tulisi olla AVI:n ympäristölupa vastaavalla menettelyllä kuin esim. turvetuotantoalueille. Lakiluonnoksen 17 §:ssä todetaan, että hakemuksesta on pyydetty lausunto kunnan ympäristölupaviranomaiselta. Teksti on muutettava muotoon: se on päätöstä tehtäessä OTETTAVA HUOMIOON.

Mikä on yksityismaille perustettujen luonnonsuojelualueiden turva (luonnoksen 15 §)? Luonnonsuojelualueille on taattava rikkomaton oikeus olla nimensä mukaisesti luonnon suojeluun tarkoitettuja. Lakiluonnoksesta tulisi yksiselitteisesti ilmetä, että ilman suojelualueen omistajan suostumusta reittiä ei voida perustaa. Onko luonnonsuojelulain 13 § luonnon turmelemista edelleenkin voimassa yksityismaiden ls-alueilla?

Lopuksi

Kun ELY voi "yleisen virkistyskäytön" perusteella toteuttaa reitin omistajan tahdosta riippumatta, aiheuttaa laki ehdotetussa muodossaan varmasti enemmänkin ristiriitoja kuin vähentää niitä. Alkuperäinen tarkoitus lienee ollut selkeyttää nykytilannetta?

Maastoliikennereittien todellisen toteuttajatahon (useissa tapauksissa ELY/valtio) on otettava myös taloudellista vastuuta reiteistä. Jos ELY ehdottaa reitin rakentamista, on sen myös kustannettava rakentaminen ja huolehdittava ylläpidosta, ellei muuta maksajaa löydy (vrt. esim. lintuvesien kunnostus). Reitinpitäjä olisi tässä tapauksessa lähtökohtaisesti ELY.

Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri ry.

Helvi Heinonen-Tanski
puheenjohtaja

Pekka Tenhunen
sihteeri

28.5.2009

YMPÄRISTÖMINISTERIÖLLE

Viite Lausuntopyyntö YM/5512/2007, 11.3.2009

Asia Lausunto moottorikelkkaväylien tavoiteverkosta
Ympäristöministeriön raportti 3/2009

Suomen luonnonsuojeluliitto ry. kiittää lausuntopyynnöstä ja riittävästä lausuntoajasta.

Yhteenvedona Suomen luonnonsuojeluliitto toteaa:

- Ympäristöministeriön raportti 3/2009 *Moottorikelkkaväylien tavoiteverkko, valtakunnalliset suuntaviivat verkon suunnittelun tueksi* koostuu joukosta perustelemattomia väittämiä ja tarkoitushakuista vääristelyä. Tutkittua tietoa ei ole nimeksikään, vaan kelkkaväylien tarvearvio pohjautuu olettamuksiin sekä kelkkailua edistävän pienilukuisen, mutta äänekkään intressiryhmän ilmaisemiin toiveisiin.
- Valtakunnallisen moottorikelkkailuväylien tavoiteverkon edellyttämiä pitkän matkan yhteystarpeita ei ole olemassa eikä niitä ole raportissa voitu osoittaa.
- Reittiverkosto aiheuttaisi oletettuun hyötyynsä nähden mittavia ympäristöongelmia, kuten luonnon pirstoutumista, melua ja päästöjä, joiden vaikutuksia ei ole juurikaan tutkittu.
- Tavoitesuunnitelma vuoteen 2030 ohjaisi julkista hankerahoitusta reittien perustamiseen ja synnyttäisi kuntiin mittavan määrän kiistoja reittien ylläpidosta, rahoituksesta ja linjauksista seuraavan 20 vuoden aikana. Suunnitelma koskettaa kymmeniätuhansia maanomistajia, satojatuhansia asukkaita ja miljoonia luonnon virkistyskäyttäjiä.
- Esitetty väylien tavoiteverkko ei tukisi luontomatkailua eikä jokamiehen oikeuteen perustuvaa luonnon virkistyskäyttöä, vaan tuhoaisi niiden edellytyksiä. Valtakunnallinen verkko ruokkisi alemmantasoisten moottorikelkkareittien perustamistoiveita.
- Maastoliikenteen sääntelyn ensisijainen tavoite on maastoliikenteestä aiheutuvien ympäristöhaittojen ehkäisy. Lakia valvovan ympäristöministeriön tehtäviin ei kuulu moottoriurheilun tai luontoa ja luonnonvaroja haaskaavien matkailutoimintojen edistäminen¹.

¹ VNn ympäristöministeriöstä 708/2003.

1. Tausta ja tavoitteet

Tavoiteverkkoselvityksen lähtökohtana on ajatus, että moottorikelkkailua varten luotaisiin valtakunnallinen, yli 7 000 kilometriä pitkä, laadultaan korkeatasoiseksi luonnehdittu ja pitkän matkan yhteyksiä palveleva kelkkailuväylien verkosto, joka laajimmillaan kattaisi koko maan Uuttamaata ja Varsinais-Suomea lukuun ottamatta.

Valtakunnallisten väylien ohessa toteutettaisiin ja ylläpidettäisiin nykyiseen tapaan alemmantasoisia väyliä paikallisiin tarpeisiin. Näitä olisi ”jatkoksin suuri osa” (s. 20). Moottorikelkkaväyliä arvioidaan olevan kaikkiaan 17 000–25 000 kilometriä, jopa enemmän kuin kuntien katuverkkoa. Määrä vastaa liki kolmannesta yleisten teiden 78 000 kilometrin verkosta. (s. 8.) Kelkkaväylistä valtaosa on maanomistajan luvalla käytössä olevia ns. uria.

Perusteluina valtakunnalliselle moottorikelkkailun väyläverkostolle esitetään talvisen moottoriurheilun ja lumeen perustuvan matkailun ”tarpeita” (Esipuhe, Johdanto). Näiden intressien paino näkyy kautta linjan myös raportissa ja sen taustatyössä.

Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että maastoliikenteen sääntelyn ensisijainen tavoite on maastoliikenteestä aiheutuvien ympäristöhaittojen ehkäisy, joka jää raportissa alisteiseksi verkoston kehitykselle.

2. Valtakunnallisen väyläverkoston tarve

Raportin arvoa heikentää merkittävästi se, että valtakunnallisen väyläverkoston tarvearvio pohjautuu oletuksiin ja kelkkailua edistävien intressiryhmien ilmaisemiin toiveisiin. Kelkkaliikenteen määristä ja ajokilometreistä ei ole tutkimustietoa (s. 11).

Kelkkojen rekisteröintitilastojen käyttäminen reittisuunnitelmien perusteena ei ole relevanttia (s. 10, kuvat 2 ja 3). Vuonna 2008 uusia moottorikelkkoja myös rekisteröitiin selvästi vähiten koko 2000-luvulla, alle 4000², mikä alittaa julkaisussa esitetyn kaavion skaalan (s. 10, kuva 3). Vuoden 2008 lopussa liikennekäytössä oli vajaat 106 000 kelkkaa. Vertailun vuoksi todettakoon, että samaan aikaan liikennekäytössä oli runsaat 2,8 miljoonaa autoa.³

Koska väyläverkoston tarpeellisuutta ei pystytä perustelemaan, se pyritään osoittamaan yleisillä lausumilla, kuten ”väylien pitäjien, elinkeinon ja käyttäjien ilmaisemaan tarpeeseen” (s. 8), ”matkailun tarpeisiin” (s. 8, 21), ”elinkeinoelämän ja yksityisten moottorikelkkailijoiden tarpeet” (s. 9) taikka ”muista lähteistä” saatu tieto ”kelkkailun tarpeista” (s. 19).

Tarvearvio perustuu maakuntaliitoilta ja sidosryhmiltä saatuihin aineistoihin (s. 19), joista esitetään vain (liite 3) arvio maakunnissa olevista väylistä, valtaosin ns. urista, ja suunnittelutilanne. Sidosryhmiä lienevät tekstistä päätellen olleet kelkkailua edistävät intressiryhmät: kelkkakerhot, kelkka-teollisuus, kelkkojen maahantuojat, kelkkavuokraamot ja matkailuyrittäjät.

² Ajoneuvohallintokeskus AKE: Ensirekisteröinnit kuukausittain ja ajoneuvolajeittain 2008 ja 2007. (<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ensirekisteröinnit/Ensirekisteröinnit+kuukausittain+ja+ajoneuvolajeittain/2008+ja+2007.htm>)

³ Ajoneuvohallintokeskus AKE: Liikenteessä olevat ajoneuvot 2008. (<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Liikenteessä+olevat+ajoneuvot+2008/Liikenteessä+olevat+ajoneuvot+2008.htm>)

Keskeinen perusta väylille on raportin mukaan talvimatkailukeskusten välinen yhteystarve (s. 12). Tällainen yhteystarve on keinotekoinen keksintö. Ei ole realistista olettaa, että monikaan hiihtokeskuksiin talviliikuntaa harrastamaan tulleista matkailijoista lähtisi ajamaan pitkiä matkoja epä-mukavilla, meluavilla ja haisevilla moottorikelkoilla. Ympäristöministeriön pari vuotta sitten teet-tämän kyselyn mukaan pitkiä, yli 100 kilometrin mittaisia päivämatoja ajetaan vähän ja niitä teke-vät ovat useimmiten urheilukelkkailijoita⁴. Siirtymistä matkakeskuksesta toiseen väylät eivät palve-le ensinkään. Matkailijat tulevat keskuksiin muilla kulkuneuvoilla.

Ammattikäyttö ei tarvitse kelkkareittejä. Käyttäjiä ovat mm. poliisi, rajavartiolaito, porotalouden ja metsätalouden harjoittajat (s. 10). Yli kolmannes kelkoista on hyötykäytössä⁵. Kelkkareitit eivät myöskään juuri palvele hyötykäyttöä⁶, mikä todetaan myös raportin vaikutusarvioinnissa (s. 45).

Matkailukäyttö on kelkkavuokraamojen ja safariyrittäjien asiakkaiden lyhyitä ajeluja matkailu-keskusten lähellä ja/tai yrittäjien omilla urilla ohjelmapisteisiin, kuten laavuille ja vastaaviin (s. 11, 47). Satunnaisina kelkan käyttäjinä näillä asiakkailla ei ole valmiuksia pitkiin ja rasittaviin ajomat-koihin, joita varten verkostoa esitetään⁷. Yrittäjillä on myös käytössään reittejä ja ns. uria, suurim-milla jopa yli 500 km. Niiden rakentamisesta ja ylläpidosta yrittäjille aiheutuvat kustannukset ovat kohtuullisia.⁸

Raporttiin on jostakin syystä otettu kuva hiihtokeskusten kävijämääristä (s. 12, kuva 7), joista kuitenkin hyvin marginaalinen osa onnistutaan houkuttelemaan kelkan sarviin. Raportissa olisi tullut esittää kelkkailijoiden lukumäärä, ei hiihtokeskuksessa kävijöiden.

Huvikäyttö on kelkanomistajan kotinsa tai loma-asuntonsa lähellä harjoittamaa huviajelua (s. 11). Raportin mukaan suuri osa kelkoista kuuluu tähän luokkaan, joka ei tarvitse raportin tarkoittamia väyliä. Kelkkailuun lähdetään useimmiten kotoa. Edellä mainitun kyselyn mukaan kelkkaretki alkaa useimmin eli kahdella kolmasosalla kotoa ja runsaalla neljänneksellä vapaa-ajan asunnolta. Loput – alle 10 prosenttia vastanneista – lähtevät kelkkailuun jostakin muusta paikasta.⁹

Harrastuskäyttö on lähinnä moottoriurheiluksi laskettavaa toimintaa. Tämä käyttäjäryhmä on järjestäytynyt kerhoihin ja pooleihin (s. 8). Järjestäytyneenä tämä pieni ryhmä esiintyy kaiken kelkkailun puhutorvena. Valtakunnallisen reittiverkoston valmistelu on ilmeisesti lähtöisin tämän pienen ryhmän tarpeista. Missään lähteessä ei esitetä näiden aktiiviharrastajien lukumäärää. Määrä on kuitenkin paljon pienempi kuin kerhojen jäsenluetteloiden ilmoittama määrä, johon sisältyy perheenjäseniä, useassa kerhossa olevia ja kannatusjäseniä. Vuonna 2005 kelkkakerhoja oli noin sata ja niissä yhteensä noin 10 000 jäsentä.¹⁰ Aktiiviharrastajia lienee korkeintaan muutama tuhat.

⁴ Päivänen, Jani, Virrankoski, Lauri & Liikonen, Larri 2006: Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä. Harrastajien, yritysten ja luonnon virkistyskäytön näkökulmia. Suomen ympäristö 53/2006. Ympäristöministeriö, Helsinki: 18.

⁵ Etelä-Suomeen painottuneessa otannassa (Ajoneuvohallintokeskuksen rekisteri) hyötykelkkojen osuus oli 38 %. (Päivänen ym. 2006: 10-11, 16).

⁶ Päivänen ym. 2006: 32-33.

⁷ Vuokrakelkkailijoiden tavallisimmat matkapituudet olivat alle 30 kilometriä ja yhtä suurella osalla 30–100 kilometriä. Yli sadan kilometrin matkoja ajoivat vain hyvin harvat. (Päivänen ym. 2006: 31.)

⁸ Päivänen ym. 2006: 30. Kolmannes yrittäjistä maksoi alle 100 euroa vuodessa, toinen kolmannes 100 – 1 000 euroa. Yli 5 000 euroa vuodessa arvioi maksavansa kolme yritystä (12 % vastanneista), arvattavasti kolme liikevaihdoltaan suurinta (160 000 – 800 000 euroa).

⁹ Päivänen ym. 2006: 32.

¹⁰ Päivänen ym. 2006: 8.

Käytännössä verkosto siis rakennettaisiin palvelemaan pientä joukkoa moottorikelkkaurheilun harrastajia, jotka reittejä nykyäänkin käyttävät eniten¹¹. Luonnonsuojeluliitto katsoo, että tämä harrastus tulee luonnolle ja ympäristölle monin tavoin haitallisena rajoittaa suljetuille moottoriurheiluradoille.

Luonnonsuojeluliitto toteaa, että raportti ei osoita valtakunnallisille moottorikelkkaväylille olevan sellaista perusteltua yhteystarvetta, joka oikeuttaisi valtakunnallisen väyläverkoston luomisen.

3. Valtakunnallisen moottorikelkkaväylän määritelmästä

Valtakunnallisille moottorikelkkaväylille asetettaisiin kolme perusvaatimusta: yhdistävyys (pitkän matkan yhteydet), väylän hallinnan varmistaminen (reittitoimitus) ja laatu (s. 20-21).

Luonnonsuojeluliitto toistaa, että matkailukeskusten välisten, ylikunnallisten tai ylimaakunnallisten reittien tarvetta ei ole osoitettu minkäänlaisilla selvityksillä. Väyliä perustaminen ja ylläpito aiheuttaisivat kohtuuttomia kustannuksia ja merkittäviä haittoja. Yksityisille maanomistajille koituisi jopa taloudellisia menetyksiä, ja reitistä tulisi heidän kiinteistöilleen pysyvä rasite. Ilmastonmuutoksesta johtuen, mitä kelkkailu osaltaan kiihdyttää, reittien käyttövarmuutta on myös mahdotonta tulevaisuudessa turvata.

Raportissa esitetään, että reittien tulisi kulkea luonnoltaan vetovoimaisten alueiden kautta, mikä olisi suoraan vastoin maastoliikenneläin tarkoitusta luonnolle ja ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemisestä.

4. Suunnitteluperiaatteista

Matkailupalveluna valtakunnallista moottorikelkkailureittien verkostoa ei voi pitää. Suunnittelu-periaatteissa lähtökohtana on näkemys, että moottorikelkkailureitit ovat ”matkailupalveluita” ja että reittien tulee täyttää matkailupalveluilta nykyään odotettu vaatimustaso (s. 24).

Luonnonsuojeluliitto huomauttaa edelleen, että raportissa ei ole esitetty mitään tutkimustietoa siitä, minkälaista palvelua moottorikelkkailija uusien väyliä varrella käyttäisi: hotellimajoitusta, kylpy-läpalveluja, ravintolapalveluja, ostoksia, nähtävyyksiä ja kulttuuriin tutustumista, laskettelua vai jotain muuta. On aivan selvää, että matkailukeskusten välejä ajavat pitkän matkan moottorikelkkailijat ovat matkailukeskusten palvelujen käytössä hyvin marginaalinen ryhmä, puhumattakaan väylän varren palveluista. Suunniteltu väylä laatu- ja palveluvaatimuksineen on niin suuruusjärjestyksessä, että kelkkailun ansiosta syntyvät hyödyt tulee todentaa selvityksillä. Hyödyn pitäisi lisäksi tulla väylän varrelle eikä matkailukeskuksiin, koska kaikki rakentamisen ja liikenteen ympäristöhaitat (luonnon pirstoutuminen, melu, päästöt, häiriö) kohdistuisivat nimenomaan väylän varteen.

Nopeusrajoitukset voisivat vähentää meluhaittoja, mutta niiden valvonta valtakunnallisen väylän mitassa vaatisi huomattavaa resurssilisäystä liikennepoliisille.

Vesistöjen ylityksiin ja reittien sijoittamiseen jäälle suhtaudutaan raportissa asianmukaisen varovaisesti. Vesistöjen ylityksiä käsiteltäessä on kuitenkin unohdettu mainita (s. 25), että jokaisella on oikeus liikkua jääpeitteisellä vesialueella vain *välttämättä tarpeetonta häiriön aiheuttamista*¹². Moottorikelkkareitin perustaminen edistäisi jo sinällään tarpeettoman häiriön aiheuttamista. Täysin

¹¹ Päivänen ym. 2006: 32-33.

¹² Vesilaki (264/1961) 1 luku 24 §.

kohtuuton ja kevyen liikenteen kannalta turvaton ratkaisu vesialueiden ylityksiin on kuitenkin esitys yhteisistä silloista kevyen liikenteen kanssa.

Monikäyttöisyys on sinällään hyvä tavoite suppealle reitille, mutta epärealistinen valtakunnalliselle moottorikelkkareittien verkostolle. Koska raportin laatijatkin ovat todenneet, että valtakunnallisen väyläverkoston perustamiselle moottorikelkkailua varten ei yksinkertaisesti ole edellytyksiä, suunnitteluperiaatteisiin on lisätty monikäyttöisyys (s. 27)¹³. Raportissa nostetaan vaihtoehtoina rinnakkaiskäytölle sekä sulan maan aikainen moottoriliikenne että kevyt liikenne.

Luonnonsuojeluliitto vastustaa kesäaikaista maastomoottoriliikennettä ja pitää kumpaakin yhdistelmää teoriassakin toteuttamiskelvottomina. Moottorikelkkailureiteistä suuri osa on sulan maan aikana täysin sopimatonta moottoriliikenteelle. Mönkijäajelu kuluttaa kuivaa kangasmaastoakin tavattomasti, mikä on vahingollista mm. metsätaloudelle. Sulan maan aikainen moottoriajoneuvo-reitti vaatisi huomattavasti rakentamista ja aiheuttaisi merkittävää vahinkoa luonnolle. Kelkkauria on käytännössä jouduttu vetämään tilusrajoja, sähkölinjoja ym. myöten ja usein sellaisiin maastoihin, että ne ovat kesäaikaan joko kulkukelvottomia tai vailla mitään kiinnostavuutta. Usein kelkka-reitit kulkevat myös jääpeitteisten vesialueiden kautta, jolloin reitin näille osille jouduttaisiin väistämättä rakentamaan vaihtoehtoinen linjaus maastoon.

Luonnonsuojeluliitto tähdentää, että moottoriurheilun ja matkailun edistäminen ei ole ympäristöministeriön tehtävä. Reittiverkosto ei tukisi luontomatkailua, vaan tuhoaisi sen edellytyksiä.

5. Ympäristövaikutuksista

Melu on kelkkailun välittömin ja häiritsevin ympäristövaikutus¹⁴. Raportissa annetaan melutason ohjearvoihin¹⁵, Ruotsissa käytettyihin moottoriratojen ohjearvoihin sekä ympäristöministeriön teettämien selvitysten¹⁶ tuloksiin perustuvia suosituksia suojaetäisyyksistä ja nopeusrajoituksista (s. 27-29).

Luonnonsuojeluliitto toteaa, että ympäristöministeriön teettämien meluselvitysten antamat tulokset melun vaimenemiselle ovat liian suuret. Molemmat esittävät moottorikelkkojen melun vaimenevan voimakkaasti etäisyyden mukaan. Moottorikelkkaliikenteen melu on kuitenkin autoliikenteen tavoin viivamainen, ei pistemäinen melulähde, jollaisena sitä on käsitelty¹⁷. Moottorikelkan ääni on lisäksi usein kapeakaistainen. Melumittausohjeet edellyttävät mittauksissa käytettäväksi kapeakaistaisuuskorjausta, joten mittauksista tuloksiin pitää lisätä vielä 5 dB. Edellä mainitut tekijät huomioiden melualue on paljon laajempi kuin mm. raportissa esitetty kuva osoittaa (s. 28).

¹³ Kesäaikaista maastomoottoriliikennettä edistävät samat intressiryhmät kuin kelkkailuakin: moottoriurheilijat ja yrittäjät. Viimemainitut ovat toivoneet myös kesäkäyttöön (mönkijöille, maastomoottoripyörille) reittejä, joiden kunnosta myös huolehdittaisiin (Päivänen ym. 2006: 36).

¹⁴ Päivänen ym. 2006: 47.

¹⁵ VNp 993/1992.

¹⁶ Liikonen, Larri & Rautio, Janne 2004: Moottorikelkkaliikenteen melu. Esiselvitys. Suomen ympäristö, 712. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Liikonen, Larri, Alanko, Mikko, Jokinen, Sirpa, Niskanen, Ilkka & Virrankoski, Lauri 2007: Moottorikelkkojen melu. Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 33/2007.

¹⁷ Viivamaisessa lähteessä melu vaimenee vain 3 dB etäisyyden kaksinkertaistuessa, ei 6 dB, kuten on esitetty (Liikonen ym. 2004: 24). Tuoreemman selvityksen mukaan kelkkamelu vaimenee voimakkaasti etäisyyden kasvaessa (Liikonen ym. 2007: kuvat 14 ja 15, s. 29, 31). Kuvaukset mittausjärjestelyistä osoittavat, että mitattava matka on ollut hyvin lyhyt (kuvat 3 ja 5, s. 14-15), jolloin esimerkiksi 300 metrin päässä matka vastaa hyvin pientä kulmaa, josta melu kuuluu. Todellisuudessa kulma on suuruusluokaltaan 120 astetta.

Vaikutusten arvioinnissa (s. 44) esitetty 50 metrin suoja-alue asutukseen ja muihin häiriintyviin kohteisiin on melun osalta aivan liian kapea. Se sopii vain niille reiteille, joilla on erittäin vähän päivittäisiä kulkajia. Suoja-alueen leveys tulee määrittää suurimman päivittaisen ajomäärän mukaan.

Luontovaikutuksista raportissa todetaan, että kelkkailun melu- ja muista vaikutuksista lintuihin ja muihin eläimiin on ”vähänlaisesti tietoa” (s. 30). Lisää tutkimustietoa tarvitaan kelkkailun välittömistä ja välillisistä vaikutuksista luontoon.

Huomioon otettavista kohteista mainitaan porojen vasoma- ja laidunalueet, saimaannorpan pesimä-alueet, sauron elinpiireillä jokien ja purojen koski- ja virtapaikat, metson ja teeren soidinpaikat, suurten petolintujen pesimäympäristöt sekä varhaisten muuttolintujen kokoontumis- ja levähdyspaikat. Yleisohjeeksi esitetään laajojen ja yhtenäisten luonnonalueiden pirstomisen välttämistä. Lisäksi suositellaan, että reitit kiertäisivät häiriölle herkkien lajien tiedossa olevat esiintymisalueet, luonnonsuojelulain 29 §:n suojeltavat luontotyytit ja metsälain 10 §:n erityisen tärkeät elinympäristöt. (s. 30.) Listaan tulee lisätä myös muut valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaiset lajit ja luontotyytit sekä luonnonsuojelualueet.

Uhanalaisia lajeja, luonnonsuojelulain 29 §:n suojeltavia luontotyyttejä sekä luonnonsuojelualueita koskevat suunnitteluperiaatteet tulee muuttaa suosituksista sitoviksi: väylät tulee linjata eikä vain pyrkiä linjaamaan niiden ulkopuolelle. Natura 2000 -alueille tarvitaan luonnonsuojelulain 65 §:n arviointi myös reittien lähialueille.

Koska ympäristöhallinnon tietokannat ovat aukkoisia, väyläsuunnittelu vaatii aina myös perusteellisia luontoselvityksiä maastossa väylän vaikutusalueella. Esimerkiksi metsälain 10 §:n kohteista vain osa on löytynyt kartoituksissa ja nekin on yleensä rajattu ekologisesti liian pieniksi¹⁸.

Luonnon virkistyskäyttöä moottorikelkkailu voi rajoittaa pahimmillaan merkittävästi. Luonnon virkistyskäyttö on jokamiehen oikeus, jonka käyttäjiä on miljoonia. Häiriökokemukselle herkinä kohteina raportissa mainitaan taustamelultaan hiljaiset kohteet (mökkimaisema, hiihtoretki), kulttuurihistorialliset ympäristöt, suojeltujen rakennusten ympäristöt, perinnemaisema-alueet, maisemansuojelualueet ja muinaismuistoalueet. Listaan tulee lisätä luonnonsuojelualueet ja niiden lähialueet, taustamelultaan alhaiset haja-asutusalueet sekä virkistys- ja retkeilyalueet.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä toimintaohjelmasta luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi (13.2.2003) yhtenä toimenpiteenä on edistää hiljaisten alueiden säilymistä. Maakuntien liittojen toivotaan selvittävän luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kannalta merkittävimmät hiljaiset luonnonalueet ja niiden hiljaisina säilyttämisen mahdollisuudet. Läheskään kaikissa maakunnissa tätä työtä ei ole edes aloitettu vielä.

Hiljaisten alueiden säilyttäminen on nostettu yhdeksi tärkeimmistä meluntorjunnan tavoitteista myös meluntorjunnan toimintaohjelmassa¹⁹ ja sen pohjalta annetussa valtioneuvoston periaatepäätöksessä meluntorjunnasta (31.5.2006). Toimintaohjelmassa erityyppisille hiljaisille alueille laaditaan kriteerit ja määritelmät, joiden avulla hiljaiset alueet kartoitetaan ja niiden tarvetta arvioidaan maankäytön suunnittelussa. Vastuutahoina ovat ympäristöministeriö, maakunnat ja kunnat. Tämäkin työ on kesken.

¹⁸ Metsälain erityisen tärkeät elinympäristöt eivät käytännössä turvaa uhanalaisia lajeja. Suomen ympäristökeskuksen tiedote 11.12.2007.

¹⁹ Meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjelma. Suomen ympäristö 696/2004.

Maastossa ja vesillä tapahtuvan moottoriliikenteen meluntorjunta ja meluhaittojen ennaltaehkäisy on nostettu toimintaohjelmassa vielä omaksi toimenpiteekseen: "Moottorikäyttöisten maasto- ja vesiliikenteen ajoneuvojen aiheuttaman melun haittoja ennaltaehkäistään, torjutaan ja vähennetään. Erityistä huomiota kiinnitetään satunnaisen melun ehkäisemiseen hiljaisilla alueilla."²⁰

Keskiaänitasoihin perustuvat melutason ohjearvot²¹ eivät sovellu kovin hyvin hiljaisten alueiden määrittelyyn. Moottorikelkkojen ja mönkijöiden melu ei satunnaisuutensa takia useinkaan nosta melun keskiaänitasoa kovin korkealle, mutta ilmaantuessaan häiritsee ja rikkoo alueen luonnonrauhan²². Satunnaisen melun määrälle pitää saada selkeä normisto, joka kertoo, kuinka paljon satunnaista melua saa olla alueen luonnonrauhan rikkoutumatta. Hiljaisuuden ja luonnonrauhan kokemiselle on annettavissa ohjearvot samalla tavalla kuin melun terveys- ja viihtyvyshaittojen kokemisellekin.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä meluntorjunnasta on myös linjattu, että "uusia melua aiheuttavia toimintoja suunniteltaessa huolehditaan siitä, etteivät ne lisää melulle altistumista ja meluhaittoja"²³.

Moottorikelkkaväylien tavoiteverkko lisäisi meluhaittoja ja melulle altistumista. Se on räikeässä ristiriidassa valtioneuvoston meluntorjunnasta antaman periaatepäätöksen ja meluntorjunnan valtakunnallisten linjausten kanssa. Ristiriita on kyllä tiedostettu muun muassa moottorikelkkailua koskevassa Maastoliikennemaksutyöryhmän mietinnössä.²⁴

Hiljaisten alueiden kartoitus ja säilyttäminen on kiireellinen tehtävä, joka on saatettava valmiiksi, ennen kuin moottorikelkkaväylien valtakunnallisen verkoston tarvetta edes harkitaan.

Matkailukeskusten alueilla tulee selvittää perusteellisesti moottorikelkkailun ja muiden talvisten harrastusten yhteensovittamisen ongelmat ja realistiset ratkaisumahdollisuudet.

Päästöt ovat yksi moottorikelkkailun merkittävistä ympäristöongelmista. Ne ovat myös haju-, terveys- ja viihtyvyyshaitta, mikä raportissakin todetaan. Kelkkakohtaiset päästöt polttoainelitrain esitetään raportissa oikein (s. 31), mutta kelkkailun kokonaispäästöjä ei ole pyritty edes arvioimaan. Suuruusluokkana arvioiden maamme nykyinen kelkkakanta saastuttaa vuosittain ympäristöä 10 000 tonnilla (kymmenen tuhatta tonnia) palamatonta kaksitahtibensiiniä, mikä on suunnilleen sama määrä kuin koko tieliikenteen valtakunnallinen tavoitetaso vuonna 2020²⁵, joten ilman, lumen, maaperän sekä pohja- ja pintaveden tilan mittauksen täydellinen laiminlyönti on omituista.

Raportissa todetaan, ettei "moottorikelkkaväylistä ole todettu riskiä pohjavesialueille" (s. 31), mutta tutkimustietoa päästöjen vaikutuksista pohja- ja pintavesiin ei ole. Kaksitahtisia kelkkoja saa valmistaa, myydä ja käyttää edelleen, joten esitetty otaksuma päästöjen vähenemisestä ei pidä paikkaansa kokonaispäästöjen osalta, mikä todetaan ohimennen vaikutusarvioinnin yhteenvedossa (s. 52). Nykyisen kelkkakannan ikärakenne ja kelkanomistajien omat aikomukset eivät liioin tue

²⁰ Suomen ympäristö 696/2004: 34.

²¹ VNp 993/1992.

²² Ks. myös Päivänen ym. 2006: 40.

²³ VNp meluntorjunnasta 31.5.2006: 8.

²⁴ Mietinnön mukaan "merkittävä ongelma voi olla, että moottorikelkkoja käytetään pääosin luonnonalueilla, joilla ei ole muuta melua ja jotka lähtökohtaisesti oletetaan hiljaisiksi ja häiriöttömiksi." (Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö. Suomen ympäristö 755/2005: 11.)

²⁵ <http://lipasto.vtt.fi/index.htm>.

arviota kelkkakannan uusiutumisesta nelitahtisiin kovin nopeassa aikataulussa²⁶. Talvella 2006, jolloin kelkkojen piti jo olla ”uusia” (s. 31), tehdyt mittaukset osoittivat, että kelkan päästöt vastaavat pahimmillaan 1 500 auton päästöjä²⁷. Siitä huolimatta moottorikelkoille ei edes harkita päästörajoja – ja tavoitteena vaikuttaa olevan kelkkailun lisääminen.

Luonnonsuojeluliitto toteaa, että kelkkailun vaikutuksista ympäristöön ja luontoon tarvitaan laajalti perustutkimusta. Lisäksi kaikkien moottorikelkkareittien ja ns. urien suunnitteluun tulee aina liittää perusteelliset luonto- ja ympäristöselvitykset sekä luonto- ja ympäristövaikutusten arviointi. Suunnittelijoille tulee myös antaa ohjeet siitä, miten reitin haitat arvioidaan. Haitat ovat sitä suuremmat ja laajemmat, mitä enemmän kelkkoja reitillä kulkee. Esimerkiksi melualueen arvioimiseksi tarvitaan ohjeet kelkkamäärään suhteutetusta melualueen leveydestä, jonka sisälle ei saa jäädä häiriintyviä kohteita. Koska melusta häiriintyvät myös eläimet, nekin on otettava huomioon melualueen vaikutuksia arvioitaessa.

6. Kelkkailu kaavoituksessa

Luonnonsuojeluliitto katsoo, että kaavoihin tulisi merkitä vain jo perustetut moottorikelkkareitit. Moottorikelkkailun seudullisia yhteystarpeita ei ole olemassa eikä niitä ole tässäkin raportissa voitu osoittaa. Siksi niitä ei myöskään tulisi merkitä maakuntakaavoihin.

Vaikutusten arvioinnissa esitetään (s. 44), että reitistön läheisyyteen ei pääsääntöisesti osoitettaisi asutusta 50 metriä lähemmäs. Luonnonsuojeluliitto pitää täysin mahdottomana ajatusta siitä, että moottoriturheilua tai matkailua varten perustettu moottorikelkkareitti ohjaisi asuinalueiden kaavoitamista tai yksittäisten asuinrakennusten sijoittamista. Tämä tarkoittaisi merkittävää kiinteistöjen arvon alennusta maanomistajille ja edellyttäisi, että reittitoimituksen yhteydessä reitin ylläpitäjä lunastaisi 50 metrin suojaluokan reitin molemmin puolin. Esimerkiksi kilometrin mittaisen reitin rasiutus kiinteistölle tarkoittaisi yli 10 hehtaarin alueen sulkemista pois rakentamiselta. Jos väylät olisivat vielä ns. monikäyttöväyliä, joilla olisi kesäaikaista moottoriliikennettä, vaikeutuisi myös muu käyttö, kuten eläinten laidunnus. Edellä on todettu, että 50 metrin suojavyöhyke olisi monissa tapauksissa myös liian kapea.

Maastoliikennelain 23 §:n mukaan kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi lakkauttaa reitin erityisen syyn ilmetessä. Asuinrakennusten kaavoitustarve on selvästi tällainen erityinen syy.

7. Tavoiteverkko

Valtakunnallisen tavoiteverkon vaihtoehtojen johdanto vahvistaa, että ehdotuksen pohjana on hyvin vähän tutkittua tietoa, mutta sitäkin enemmän arvioita, oletamuksia, mielipiteitä ja toiveita (s. 38). Tekstissä ei esitetä ainoatakaan viitettä tutkittuun tietoon. Maakuntaliitot ovat antaneet listan ”seudulla merkittävimpinä pidetyistä yhteyksistä”. Ehdotuksen laatimista on näiden listojen ohella ohjannut ”*arvio* moottorikelkkailun kysynnästä ja eri yhteysvälien matkailullisesta merkityksestä”. Suunniteltujen samansuuntaisten väylien ”etäisyys vaihtelee riippuen maastosta ja yhteyksien *oletetusta* tarpeesta”. Ikaalisten ja Himoksen sekä Sappeen ja Himoksen yhteysväleistä vain todetaan, että niillä ”on niin runsaasti kysyntää”, että ne on liitetty molempiin vaihtoehtoihin – ilmastomuutoksen seurauksista huolimatta. (s. 38.)

²⁶ Liikennekäytössä olevista kelkoista reilusti yli puolet (57 %) on otettu käyttöön ennen vuotta 2000 ja liki viidennes (17 %) 1980-luvulla tai aikaisemmin. (Ajoneuvohallintokeskus AKE: Tilastot 15.1.2009. Taulu 17. Liikennekäytössä olevat moottorikelkat merkeittäin ja malleittain käyttövoiman ja käyttöönottovuoden mukaan 31.12.2008.) Yli puolet kelkanomistajista aikoo tulevaisuudessakin hankkia kaksitahtisen kelkan (Päivänen ym. 2006: 20-21).

²⁷ Tekniikan Maailma 3/2006: 66-67.

Ehdotetun moottorikelkkaväylästäön pituudet esitetään maakunnittain, mutta liikenteen määristä näillä väylillä ei ole mitään tietoa. Suunnitelmien arvioimiseksi tämä tieto olisi kuitenkin aivan olennainen ja kohtalaisen helposti hankittavissa liikennelaskennoilla. Väylien laadusta ei liioin kerrota. Todennäköisesti valtaosa näistä väylistä on maanomistajan luvalla perustettuja ns. uria, joiden muuttaminen reitiksi osana valtakunnallista väyläverkostoa ei ole selviö.

8. Tavoiteverkon vaikutusarviointi

Vaikutusarvioinnissa muodostetaan vaihtoehdot VE1 (laajin), VE2 (pohjoisempi) ja VE0, mutta vaihtoehtoja ei mitenkään vertailla keskenään, vaan vaikutuksia arvioidaan ”tavoiteverkolle”, joka nähtävästi on VE1.

Kysymys ei raportin mukaan (s. 42) ole SOVA-lain tarkoittamasta suunnitelmasta tai ohjelmasta, vaikka vaihtoehdoille esitetään jo toteuttamisaikatauluakin, mutta sitä koskee yleinen ympäristövaikutusten selvittämisvelvollisuus (SOVAL 3 §). Tässä mielessä on suuri ongelma, että yhteenvedossa ei ole vertailtu eri vaihtoehtoja. Vaihtoehtoja vertailemalla voi päästä – muun muassa ilmastonmuutoksen takia – eri tulokseen tavoiteverkostosta kuin nyt on esitetty.

Koska arviointi on ylimalkainen ja vaihtoehtojen vertailu puuttuu, Luonnonsuojeluliitto esittää arvioinnista vain muutamia kommentteja ja lisäysehdotuksia.

Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen

Valtakunnallisen reitistön oletetaan muodostuvan melko harvaksi ja perustuvan 80-prosenttisesti olemassa oleviin reitteihin ja ns. uriin. Siksi sen ei arvioida suoraan vaikuttavan maankäyttöön, vaikka samalla esitetään, että reitti ohjaisi asutuksen sijoittamista, mikä ei voi tulla kysymykseen.

Arviossa otaksutaan, että väyläverkoston avulla voitaisiin ehkä paremmin rajoittaa ja hallita kelkkailun vaikutuksia ja villiä kelkkailua mm. jäällä (s. 44). Tämäkin jää vain otaksumaksi ja todentaminen yksittäisten mielipiteiden varaan.

Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että kysymys on valtakunnallisesta verkosta ja että itse raportissakin on todettu, että alemmantasoisia väyliä voitaisiin toteuttaa paikallisesti. Verkosto ei siten mitenkään rajoita ja hillitse kelkkailua, vaan lisää sitä. Arviossa ei ole käsitelty kysymystä siitä, miten raportin esitys väylien monikäytöstä vaikuttaisi maankäyttöön.

Luonnonsuojeluliitto ihmettelee ympäristöministeriön penseää suhtautumista moottorikelkkojen pakolliseen telamerkintään. Merkintä on teknisesti helposti toteutettavissa, eikä sitä tule tyrmentä sillä perusteella, että tunniste ei kaikissa lumioloissa jää näkyviin kelkan ajouran jokaiseen kohtaan. Telamaton merkinnän tai jonkin muun tunnisteiden, esimerkiksi elektronisen, ehkäisevä vaikutus ns. villiin kelkkailuun olisi kuitenkin merkittävä.

Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Reitistöä kerrotaan tarvittavan harrastuskelkkailijoiden ja matkailijoiden tarpeisiin (s. 45). Pitkän matkan moottorikelkkailu on harvojen harrastajien vaativa laji, joten he ovat ainoat ”matkailijat” siinä lajissa. Harrastuskelkkailu on myös saamassa uusia muotoja, kuten umpihankikelkkailua, jota reiteillä ei voida harrastaa.

Reittien lähiasukkaisiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan lieviksi, koska väylästön oletetaan toteutuvan 80-prosenttisesti olemassa olevilla väylillä. Tässäkään ei huomioida raportin omaa esitystä väylien monikäyttöisyydestä eikä sitä, että ns. urille luvan antaneet maanomistajat eivät välttämättä ole halukkaita vakinaisen reitin mahdollistavaan reittitoimitukseen.

Toisaalta kohdassa todetaan, että kelkkailun häiritsevyyttä ei ole systemaattisesti tutkittu (s. 46). Kelkkailun melu on vaihtelevaa ja kapeakaistaista, minkä tähden sitä voidaan pitää saman ekvivalenttitason autoliikennemelua selvästi häiritsevämpänä. Liikennemelun haitoista on selvityksiä²⁸, jotka osoittavat, että melusta on selkeää terveystahtia.

Arvioitaessa vaikutuksia luonnon virkistyskäyttöihin korostetaan yllättävästi, että kelkkailu keskittyy matkailukeskusten lähistölle ja palvelujen läheisyyteen (s. 47), kun koko raportissa on painotettu, että verkostoa tarvitaan nimenomaan pitkän matkan yhteyksien luomiseen ja että pitkien moottorikelkkamatkojen houkuttavuus on kasvamassa.

Tavoiteverkon vaikutus matkailuun (s. 48) on arvailujen varassa, koska nykyisen kelkkailun tila ei ole tiedossa. Kymmenen vuotta vanhat tilastot eivät anna oikeaa kuvaa liikenteen määrästä tai reittien käytöstä. Porotalouden ja matkailukelkkailun ristiriidoista mainitaan (s. 49), mutta tässäkin kohdassa on unohdettu käsitellä raportin esitystä väyläverkon monikäytöstä ja sen vaikutuksesta porotalouteen. Muihin elinkeinoihin kohdistuvissa vaikutuksissa jälleen ounastellaan, että kelkka- väylistä ”hyötynevät suhteellisesti eniten syrjäseutujen pienet majoitus- ja ravitsemusliikkeet ja ohjelmapalvelut” (s. 49).

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Suoria luontovaikutuksia käsittelevässä luvussa mainitaan luonnon kulumisen. Valtaosin kirjoitetaan aivan muusta, kuten reittien palveluista ja ylläpidosta.

Arvioinnissa ei ole ymmärretty verkoston luontovaikutuksia esimerkiksi luonnonsuojelualueisiin, lajeihin ja luontotyypeihin. Huomattakoon, että niiden suunnitteluperiaatteet (luku 5) ovat nyt täysin riittämättömät. Mistään ei liioin käy selville, onko alueita suunniteltu Natura 2000 -alueille ja tarvitaanko myös luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arviointi.

Melua ja pakokaasupäästöjä ei käsitellä lainkaan, vaikka tässä kuuluisi käsitellä kokonaispäästöjä muutenkin kuin ilmastovaikutuksina. Moottorikelkkojen ainoa myrkytön päästö on hiilidioksidi. Sen käsittelyyn käytetään runsaasti palstatilaa lopputulemana päästöjen vähäisyys. Hiilivety-, polttoaine- ja häkäpäästöistä, joiden suuruus hälyttävä, ei mainita mitään.

Verkoston vaikutuksia maisemaan ja luonnonvaroihin ei ole arvioitu, vaikka viimeksimainittu on luvun otsikossakin (s. 50).

Myönteisiä seurannaisvaikutuksia spekuloidaan olevan sillä, millaisiksi matkailijoiden toiveet muotoutuvat – jopa siihen, millaiseksi metsänhoito kehittyy, koska ”Lapissa on keskusteltu siitä että matkailijoille tulisi näyttää myös vanhaa metsää ja kestävä metsänhoitoa” (s. 51). Luonnonsuojelu- liiton käsityksen mukaan metsien näyttämiseen ei tarvita moottorimatkailua, joka on Lapissakin kehkeytymässä aivan toiseen suuntaan: kesäaikaan off road -safareihin, mönkijäajeluihin soilla, umpihankikelkkailuun ja muihin luontoa siekailematta tuhoaviin moottoriurheilun muotoihin.

²⁸ Muun muassa Suomen ympäristö sarjan julkaisut 5/2009 Liikennemelun terveysvaikutusten tutkiminen ja 6/2009 Ympäristömelun haittojen yhteiskunnallinen merkitys.

Yhteenveto

Taulukossa korostetaan koko raportin tapaan kelkkailulle ja matkailulle koituviksi arvioituja myönteisiä vaikutuksia. Otaksuttujen hyötyjen kuvaukseen nähden haittoja on kuvattu vähän ja ylimalkaisesti: ”paikallisia suoria vaikutuksia luontoon”, ”melu lisääntyy paikoin” ja ”päästöt lisääntyvät hieman nettovaikutuksena” (s. 52).

9. Lopuksi

Tavoiteverkon perusteluksi ei ole olemassa yhteystarpeita eikä riittävää tietoa verkoston yhteiskuntataloudellisista ja ympäristövaikutuksista.

Luonnonsuojeluliitto toteaa, että moottorikelkkaväylien valtakunnallinen tavoiteverkko ei ole yleisen edun mukainen.

RISTO SULKAVA
Risto Sulkava, puheenjohtaja
Suomen luonnonsuojeluliitto ry.

EERO YRJÖ-KOSKINEN
Eero Yrjö-Koskinen, toiminnanjohtaja
Suomen luonnonsuojeluliitto ry.

Lisätietoja:
Varapuheenjohtaja Tuire Laurinolli
tuire.laurinolli@kolumbus.fi
p. 0400 696 484

Luonnonsuojelupäällikkö Ilpo Kuronen
ilpo.kuronen@sll.fi
p. 0400 153 133

JAKELU
Ylitarkastaja Pekka Tuunanen, ympäristöministeriö
Ympäristöministeriön kirjaamo

TIEDOKSI
Ympäristöministeri Paula Lehtomäki
Kansliapäällikkö Hannele Pokka, ympäristöministeriö
Luonnonsuojelujohtaja Ilkka Heikkinen, ympäristöministeriö

