



17.5.2010

1649/01/2010

Ympäristöministeriö

PL 35

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö 6.4.2009, YM031:00/2009

LAUSUNTO EHDOTUKSESTA MAASTOLIIKENNELAIN OSAUUDISTUKSEKSI

Ympäristöministeriön työryhmä on valmistanut alustavan ehdotuksensa maastoliikennelain osittaiseksi uudistamiseksi. Lähetekirjeen mukaan työryhmä on keskittynyt lähinnä uudistettavien pykälätekstien sisällön tarkasteluun. Perustelutekstit ovat käytännössä työryhmän sihteerien laatimia tekstiluonnoksia.

Lausuntonaan työryhmän alustavasta ehdotuksesta maastoliikennelain uudistamiseksi, Metsähallitus esittää seuraavan:

Metsähallitus pitää maastoliikennelain muutosesitystä perusteltuna ja tarpeellisena. Lausunnossa tarkastellaan kuitenkin erityisesti niitä kohtia, joita tulisi vielä tarkentaa tai muuttaa. Alussa asiaa käsitellään yleisesti ja lopussa esitetään eräitä pykäläkohtaisia huomautuksia.

Esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa moottorikelkkailureittisäännökset muun muassa siten, että lailla turvattaisiin eri etutahojen osallistuminen ja vaikuttamismahdollisuus reitin toteuttamistavasta riippumatta. Lisäksi laissa varauduttaisiin ns. mönkijöille tarkoitettujen maastoliikennereittien perustamiseen. Esityksessä viitataan oikeuskanslerin ja eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen aiempiin kannanottoihin.

Metsähallitus pitää parannuksena nykyiseen verrattuna sitä, että esitettyjen lainmuutosten voimaantulon jälkeen valtaosa kelkkailuun tarkoitetuista väylistä muuttuisi moottorikelkkailureiteiksi, joilla ajamiseen ei tarvita erillistä lupaa. Tällöin poistuisi nykyinen sekava tilanne, jossa reitit ja urat vuorottelevat. Samalla näiltä reittiosuuksilta poistuisi kelkkailijoita hämmmentänyt epätietoisuus siitä, milloin ajaa luvanvaraisella moottorikelkka-uralla ja milloin ei-luvanvaraisella moottorikelkkailureitillä.

Metsähallituksen moottorikelkkaurista huomattava osa voidaan tämän jälkeen muuttaa moottorikelkkailureiteiksi.

Toisaalta on kuitenkin tärkeää, että edelleen säilyy mahdollisuus pitää sellaisiakin reittejä, joilla ajaminen edellyttää maanomistajan luvan saamista. Ongelmallista on myös se, että yleisen moottorikelkkailureitin määrittely tieksi antaa mahdollisuuden

kuljettaa asetta ilman erillistä aseenkuljetuslupaa kauas erämaihin. Riski luvattomaan metsästykseseen kasvaa huomattavasti.

Reittisuunnitelmien hyväksymisen siirtäminen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin on kannatettavaa ja parantaa todennäköisesti toiminnan yhdenmukaisuutta.

Yleisperusteluissa todetaan, että koska maastossa maa-alueella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaminen on nykyään luvanvaraista, rajoittuisi myös ajaminen niihin alueisiin, joiden käyttöön on saatu lupa. Käytännössä luvatta ajaminen on kuitenkin hyvin yleistä.

Maastoajoneuvojen myynti on laajaa ja kasvaa edelleen. Maastoliikenteeseen pohjautuvia aktiviteetteja ja ohjelmapalveluita syntyy koko ajan lisää. Toiminnan ohjauksen tarve korostuu ja tarvitsee lakiin pohjautuvaa perustaa. Maaston, metsäteiden, urien, polkujen, rajalinjojen ja sähkö/puhelinlinjojen käyttö on ajoittain sekavaa ja villiä. Jäätynyt vesialueet ja laajat suoalueet sekä tunturialueet ovat erityiskysymyksiä, joiden osalta ilmenee myös väärinkäytöksiä ja reititystarvetta. Esimerkkinä väärinkäytöstä voidaan mainita, että Ylä-Lapin kunnissa esiintyy tarpeetonta häiritsevää extreme-ajoa muun muassa tunturien rinteillä.

Virkistyskäytön jokamiehenoikeuden luullaan usein koskevan myös maastoliikennettä. Välineiden omistajilla on vääriä käsityksiä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Moottorikelkka- ja maastoajoneuvojen kaupalle tulisi siksi asettaa velvoitteeksi asiakkaiden perehdytys maastoliikennelakiin ja ohjeisiin (esim. opastuspaketti mukaan aina laitteen ostajalle). Näin turvattaisiin osaltaan mahdollisuudet luvalliseen ja turvalliseen maastoliikenteeseen. Perehdytyspaketti voisi olla kirjallinen kooste pähkinäkuoressa maastoliikennettä ohjaavista säädöksistä ja turvallisuusasioista. Jos turvallisuusasiat ja käytön periaatteet tuotaisiin vakavasti esille jo myyntitapahtuman yhteydessä, tarjoaisi se merkittävän edistymisen käyttäjien tietoisuudessa, vähentäisi väärinkäytöksiä ja lisäisi turvallisuutta.

Osauudistuksen keskeinen tavoite on järjestää maastoliikennettä ohjaamalla sitä pääosin yleisille moottorikelkka- ja maastoliikennereiteille.

Lakiehdotuksen mukaan reittisuunnitelma tulisi hyväksyä, ellei sille ole maastoliikennelain mukaista estettä. Tällainen vapaa menettely pysyvien reittien perustamisessa saattaa johtaa muutoin ehyiden luontoalueiden pirstoutumiseen ja luonnon monimuotoisuuden vähittäiseen vähenemiseen. Lisäksi reitin perustamisen esteenä mainittu huomattava haitta tai sen vaara voi olla vaikea osoittaa.

Maastoliikenteen tarvitsemat reitit ja alueet tulisi ensisijaisesti huomioida jo kaavoituksessa, jossa tiivis viranomaisyhteistyö on tarpeen ja jossa myös kansalaisilla on vaikutusmahdollisuus. Metsähallituksen alueiden osalta reittien suunnittelua ja osallistamista tehdään myös luonnonvarasuunnittelun ja muun aluesuunnittelun sekä hoito- ja käyttösuunnitelmien yhteydessä. Niissä kootaan esitykset reitistöjen ja niihin liittyvien palvelujen tarpeista ja myös näkökannat tarvittavista rajoituksista (esim. porotalous ja suojelusäädökset). Lapissa maastoliikenteen reittien perustamisen suunnittelussa, ohjauksessa ja lupahallinnoinnissa otetaan huomioon saamelaiden kotiseutualue, erityinen poronhoitoalue ja paikkakuntalaiset.

Pohjoisen maastoliikennereittejä ja -uria on linjattu paljolti järviä ja suoalueita pitkin. Tämä on ollut poronhoitajien kanssa sovittu toimintatapa. Samat reitit eivät sovellu sulanmaan liikenteeseen. Poronhoitajat ja saamelaiskäräjät ovat antaneet Metsähallitukselle jatkuvaa kriittistä palautetta maastoliikenteestä.

Ehdotuksen 15 §:ssä on ristiriita koskien yleistä virkistyskäyttöä. Sen mukaan moottorikelkkareitti voidaan perustaa, jos se on tarpeen yleisen virkistyskäytön kannalta. Saman pykälän mukaan reittiä ei saa sijoittaa siten, että siitä aiheutuu huomattavaa haittaa yleiselle virkistyskäytölle. Yleinen virkistyskäyttö tarkoittanee tässä sekä moottorikelkkailua että lihasvoimin tapahtuvaa virkistyskäyttöä. Käsitteet tulisi selkiyttää ja eriyttää toisistaan. Yleisen virkistyskäytön osalta huomattavan haitan arvioiminen lienee tapauskohtaista ja siksi tulkinnot saattavat vaihdella. Keskeistä olisi, että reiteille ja levähdyspaikoille ei tulisi suunnitella lihasvoimin tapahtuvan ja moottorikäyttöisen liikkumisen päällekkäiskäyttöä ja otettaisiin huomioon sosiaalinen kestävyys suojele-, virkistys- ja retkeilyalueiden käytössä. Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa mm. koettua meluhaittaa, levähdyspaikkojen ruuhkautumista ja elämystä, joka syntyy ainoastaan lihasvoimin saavutettavan kohteen kokemisesta.

Maaston kuluminen on yksi keskeinen maastoliikenteen haitta. Maastoliikenne vaurioittaa aina maanpintaa ja kasvillisuutta. Maastoliikennereitit, jotka perustetaan mönkijäliikennettä varten, olisivat lakiesityksen mukaan ympärivuotisessa käytössä ja ovat maastoa. Käytännössä yleisen reitin perustaminen edellyttää tiepohjan rakentamista. Näitä reittejä ei tulisi perustaa kuin erittäin harkiten. Uusia reittejä muodostettaessa tulisi voida hyödyntää mm. olemassa olevia metsäteitä. Uusia maasto-osuuksia tulisi perustaa pääsääntöisesti vain olemassa olevaa metsätieverkkoa yhdistävinä reitti-osuuksina. Metsäteiden käyttö on toisaalta ongelmallista silloin, kun tie tarvitaan pääasialliseen käyttöönsä (puutavaranajo ja metsänhoito).

Reittien ja urien lisäksi lakiesityksessä mainitaan vain kilpailu- ja harjoitusalueet. Maaston käyttöä tarvitaan myös ohjelmapalvelutuotteissa ja aktiviteeteissa jotka perustuvat aluemaiseen maastoliikenteen tarpeeseen. Näidenkin osalta olisi tarpeen saada peruslinjaus maastoliikennelaissa.

Metsätalouden kannalta oleellista on se, että metsätalouteen liittyvät maastourat ja muu toiminnasta johtuva maastoliikenne jää kaikkinsa reittisuunnitteluvaateiden ulkopuolelle. Tämä pitäisi mainita myös lakitekstissä.

Reitin vähäinen tai tilapäinen siirtäminen edellyttää elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen luvan. Reitin vähäisen tai tilapäisen siirtäminen tulisi olla joustavaa mm. jääolojen, leimikkoalueiden ja porotalouden tarpeiden vuoksi.

Maastoliikennelain osauudistuksella halutaan turvata eri etutahojen vaikuttamismahdollisuus moottorikelkka- ja maastoliikennereittien suunnittelussa ja sijoittelussa. Yhtä tärkeää olisi, että selkeästi ratkaistaan moottorikelkkareittien ja maastoliikennereittien käytön lupamenettelyt, niiden maksullisuus ja reittien ylläpidon rahoitus toimivalla ja yhtenäisellä tavalla. Nyt ehdotuksessa mahdollisuuksina on yksityinen/ yleinen moottorikelkkareitti/ maastoliikennereitti eli neljä vaihtoehtoa, joista yleiset reitit olisivat käyttäjille ei-luvanvaraisia ja maksuttomia. Yksityiset reitit jäivät reitinpitäjän harkintaan. *Perusteluissa (s. 27) todetaan, että vaikka Metsähallituksen moottorikelkkaurat ovat luonteeltaan yleisiä, nykyistä reitin käytön maksullisuutta ei ole tarkoitus*

muuttaa. Tällainen tilanne ei selkeyttäisi maastoliikenteen ohjausta, mikä on kuitenkin asetettu yhdeksi uudistuksen tavoitteeksi.

Olisi syytä selkeyttää, mikä on ajateltu käyttötarve ja käyttäjäkunta näillä kullakin neljällä vaihtoehdolla. Yleisten moottorikelkkareittien asema ja menettelyt ovat ehdotuksen pääkohta ja ne on määritelty selkeimmin, mutta niiden ylläpidon rahoitusta reitinpitäjälle ei ratkaista. Yleiset maastoliikennereitit ovat ilmeisesti myös maksuttomia. Yksityisten moottorikelkkareittien ja maastoliikennereittien osalta maksun periminen jää reitinpitäjän harkintaan. Tällainen asetelma ei edistä yksityisten reittien muuttamista yleisiksi reiteiksi. Tosin viimekädessä ilmeisesti ely-keskus päättäisi yleisistä reiteistä. Lakiehdotuksessa mainitaan, että yksityisen reitin pitäjä voi rajoittaa reitin käyttämistä. Epäselvää on, voiko tämä tarkoittaa reitin käytön luvanvaraisuutta. Epäselväksi myös jää, mikä on nykyisen Metsähallituksen maksullisen uraluvan ja lakiesityksessä olevan yksityisen reitin maksun juridinen ero.

Ehdotuksessa on jätetty ratkaisematta reitinpidon rahoitus sillä, että jätetään reitinpitäjille "vapaat kädet" sen suhteen, perustaako yksityisen vai yleisen reitin sekä siihen ratkaisuun liittyen päätösvalta, peritäänkö maksua ja onko käyttö luvanvaraista. Tämä "valinnan vapaus" todennäköisesti sekavoittaisi tilannetta, vaikka lain pitäisi yhtenäistää ja selkeyttää tilannetta. Vapaaehtoisuus näissä asioissa vienee myös pohjan pois esim. maksun valvonnalta, kun laista ei löydy perustetta. Parasta olisi, että yleisillä reiteillä lupaa ei tarvita eikä maksua peritä, mutta tarpeellinen rahoitus järjestetään.

Rahoitusta käsitellään jäljempänä tarkemmin.

Seuraavassa käsitellään eräitä yksittäisiä säännöksiä:

3 § Määritelmät

Pykälän 2-kohdan sanonta on epäselvä ja perusteluteksti harhaanjohtava.

Maaston määritelmä on keskeinen lakia sovellettaessa. Sitä joudutaan arvioimaan erityisesti, kun on kysymys luvattomasta liikenteestä. Mitä "maastoliikenteeseen tarkoitettulla alueella" tarkoitetaan, pitäisi kirjoittaa näkyviin itse lakiin. Siten esimerkiksi perustelujen maininta, että maastoliikenteeseen tarkoitettulla alueella tarkoitetaan maastoliikennereittiä ja 30 §:n tarkoittamaa kilpailu- ja harjoittelualuetta, tulisi siirtää lakitekstiin. Myös 6 §:ssä mainittu "muulta liikenteeltä eristetty alue" voitaisiin määritellä tässä yhteydessä.

Lakitekstissä ja perusteluissa voisi viitata tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 1-kohtaan, jossa määritellään, että moottorikelkkareitti on sen mukaan tie. Maastoliikenteen yhteydessä ei kuitenkaan saisi käyttää perusteluissakaan tieliikennelain 2 §:ssä olevaa termiä "yleisesti liikenteeseen käytetty alue". On nimittäin eri asia puhua yleisesti liikenteeseen käytetystä alueesta autoliikenteen yhteydessä kuin esim. mönkijäliikenteen yhteydessä.

Käytännössä valtionmaalla on paljon sellaisia luvattomasta liikenteestä syntyneitä uria, joita ei saisi käyttää maastoliikenteeseen, mutta jotka voidaan tulkita yleisesti

liikenteeseen käytetyksi alueeksi. Esimerkiksi mäntykankaalle syntyy nopeasti tällainen ura, joka näyttää tieltä. Laissa tulisi siksi olla tarkempi kuvaus asiasta.

Lakiin kirjoitetusta määritelmästä tulee käydä selvästi ilmi, että yleiset moottorikelkkailu- ja maastoliikennereitit ovat aina siihen tarkoitukseen erikseen merkittyjä.

4 § Oikeus liikkua maastossa

Pykälässä on edelleen tärkeää korostaa sitä, että maastoajoneuvojen käyttö maastossa on lähtökohtaisesti kiellettyä ja voi tapahtua vain maanomistajan luvalla.

Tämän jälkeen voitaisiin todeta, että maastoliikenne on kuitenkin sallittua siihen erikseen osoitetuilla, maastoon merkityillä moottorikelkkailureiteillä ja maastoliikennereiteillä. Tämä edistäisi lain kokonaisuuden hahmottumista.

Perävaunun ja hinattavien laitteiden rinnastaminen ajoneuvoihin on parannus voimassa olevaan lakiin. Koska nämä ovat ongelma muuallakin kuin kaupungeissa, rikemaksun määräämisvaltuudet tulisi myöntää myös Metsähallituksen erätarkastajille.

2 momentin 3-kohdan mukainen maastoliikenne poronhoitoon kuuluviin töissä poronhoitolaissa (848/1990) tarkoitettulla alueella tulisi voida rajata poroelinkeinoa harjoitaviin. Elinkeinon ulkopuolisia ns. pororenkejä on havaittu otetun jopa "pääsymaksua" vastaan töihin, mikä on lisännyt tarpeettomasti ajoa mm. luonnonsuojelualueilla

2 momentin 6-kohta tulisi poistaa tarpeettomana. Vaikeiden tieolojen ja vakinaisen asunnon sijainnin vuoksi välttämätön kulkeminen on mahdollista kiinteistölainsäädännön nojalla määritellyn tieoikeuden perusteella. – Tähän säännökseen on vedottu, kun on ollut kyse kullankaivajien maastoliikenteestä Lemmenjoen kansallispuistossa. Korkein hallinto-oikeus on tällöin katsonut, ettei kyse ollut tämän säännöksen mukaisesta maastoliikenteestä ja että maastoliikenne edellyttää luvan saamista (KHO 12.12.2008 taltio 3236).

Kalastuksen osalta Metsähallitus viittaa ennakkopäätöksenä julkaistuun Korkeimman oikeuden ratkaisuun (KKO:2004:125), jossa Korkein oikeus katsoi, ettei erityisperusteeseen kalastusoikeuteen kuuluva kulkuoikeus ole muuttunut oikeudeksi käyttää moottoriajoneuvoa. Toisenlainen päätös tarkoittaisi sitä, että muun muassa erämaa-alue olisi pian täynnä ristiin rastiin kulkevia uria.

13 § Moottorikelkkailureitti ja maastoliikennereitti

3 luvun lakiteksti kaipaa selvennystä. Kun puhutaan reiteistä, ei aina tiedä puhutaanko moottorikelkkareiteistä vai maastoliikennereiteistä vai molemmista.

Säännöksessä mainitut seikat, joiden mukaan reitti on sellainen, jonka vaikutuksia ja liikennemääriä ei voida pitää vähäisinä, lienevät edellytyksiä, jotka pitäisi mainita 15 §:ssä (moottorikelkkailureitin ja maastoliikennereitin perustamisen edellytykset). Ainakin ne pitäisi mainita eri kappaleessa, jossa ehkä määritellään myös yksityiset reitit.

Tässä pykälässä pitäisi kertoa lakitekstissä, että yleiset moottorikelkkailureitit ja maastoliikennereitit ovat maastoon merkittyjä.

Maastoliikennereitti voidaan tehdä ympärivuotiseksi. Epäselväksi jää, voiko sillä ajaa myös moottorikelkalla. Jos voi, niin tätä kautta voidaan kelkalla ajettava reitti perustaa maanomistajasopimuksella ilman toimitusta ja se jää maastoksi.

Kuten edellä todettiin, metsätalouteen liittyvät maastourat ja muu vastaava maastoliikenne tulee määritellä liikenteeksi, jota reittisäännökset eivät koske. Tätä ei sanota suoraan lakitekstissä, mutta kylläkin perustelutekstissä (esim. sivulla 6 ja 22). Selkeintä olisi, jos tämä sanottaisiin lakitekstissä (esim. 13 §).

Myös sen rajan, milloin pitää tehdä lakiesityksen mukainen reittisuunnitelma, tulee olla riittävän korkealla (13 §). Suunnittelun ulkopuolelle tulee jättää nyt käyttöoikeus-sopimuksella tehtävät yhdysreitit esimerkiksi matkailuyrittäjille. Asiaa on pohdittu sivulla 18. Reittijärjestelyt olisivat muutoin matkailuyrittäjien kannalta vaikeita. Toisaalta tämä raja tulee määrittää selkeästi, jotta asian määrittely ei jää pelkästään maanomistajan vastuulle.

14 a § Luonnonsuojelualueella ja erämaa-alueella olevat reitit

Selvennys on hyvä. Erämaa-alueet ovat kuitenkin ongelmallisia (ks. jäljempänä).

15 § Moottorikelkkailureitin ja maastoliikennereitin perustamisen edellytykset

Metsähallitus viittaa siihen, mitä on lausunut yleisessä osassa ja 13 §:n kohdalla.

16 § Reittisuunnitelma

Metsähallitus viittaa siihen, mitä on lausunut yleisessä osassa.

17 b Reitin perustamisesta aiheutuvien vahinkojen korvaaminen

Korvausmenettely myös poronhoidon ja kalastuksen osalta on teoriassa hyvä asia, mutta käytännössä erittäin ongelmallinen asia ratkaista.

Säädöstekstin ja sivulla 24 olevien perustelujen mukaan kolmannelle osapuolelle aiheutuvat vahingot on korvattava. Jos tehdään maanomistajasopimuksella maastoliikennereitti eikä sitä viedä toimitukseen, missä nämä korvaukset määritellään? Ely voi antaa luvan reitille, mutta korvausten määrääminen on epäselvää.

20 § Reitinpitäjän oikeudet ja velvollisuudet

Lakitekstistä pitäisi näkyä selkeästi, mitkä velvollisuudet koskevat yleisiä ja yksityisiä moottorikelkkailu ja maastoliikennereittejä.

20 a § Reitin käytöstä perittävät maksut

Metsähallitus viittaa siihen, mitä on lausunut yleisessä osassa sekä jäljempänä rahoitusta käsittelevässä osassa.

22 § Reitin siirtäminen

Kuten edellä on todettu, reitin siirtämisen tulisi olla joustavampaa.

4 luku Rangaistussäännökset

Lain valvonta varmistaa lopulta, että lain tarkoitus toteutuu. Valvonta tarvitsee selkeät säännökset, joiden nojalla voi puuttua epäkohtiin.

Rangaistussäännöksissä tulisi olla säädös myös rikkomusta törkeämmästä teosta, joka voisi olla maastoliikenneterikos. Esimerkiksi 25 §:n 2- ja 4-kohtien rikkomisen tulisi olla maastoliikenneterikos, josta vastaavasti sakko olisi suurempi. Tällä hetkellä rikesakko on pienempi kuin lupamaksu.

Samalla tulee varmistaa, aiheuttavatko ehdotetut lainmuutokset tarvetta muuttaa joiltakin osin Metsähallituksen erävalvonnasta annettua lakia (1157/2005). Lähinnä tässä on syytä huomioda se, että Metsähallituksen erätarkastajilla ei nykyisin ole oikeutta valvoa tieliikennelain noudattamista. Tähän on tarvetta, jos moottorikelkkaurat muutetaan moottorikelkkailureiteiksi. Metsähallituksen erävalvojien toimivaltuuksien tulisi siinä tapauksessa koskea myös muita kuin valtionmaita.

23 § Reitin lakkauttaminen

Pykälässä tulee sanoa selkeämmin, että reitin purkutoimenpiteet ovat reitin pitäjän vastuulla.

24 § Ajaminen metsätiellä

Voimassa olevan maastoliikennelain 24 §:n mukaan, jota ei ole esitetty muutettavaksi, ”moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen liikenteeltä”. Muussa tapauksessa ajaminen olisi siten kiellettyä.

Kuten edellä todettiin, kesäaikaisia reittejä tulisi perustaa erittäin harkiten. Uusia reittejä muodostettaessa tulisi voida hyödyntää mm. olemassa olevia metsäteitä.

Mahdollisuus ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana tulisi määritellä tarkemmin ja toisaalta nykyistä joustavammin. Maan tapa, johon viranomaiset eivät puutu, on että lumipeitteisillä metsäteillä ajetaan, vaikka ne eivät olisikaan suljettuja. Moottorikelkkareitin perustaminen metsätielle olisi säädeltävä tarkoin ja yksiselitteisesti. Toisaalta olisi perusteltua syytä määritellä lumipeitteinen metsätie maastoksi tarkoituksenmukaisilla sanonnoilla. Maastoliikenne tällaisessakin maastossa olisi luonnollisesti luvanvaraista samoilla ehdoilla kuin muukin maastoliikenne (vrt. 4 §).

Metsäteiden käytössä tulisi ottaa huomioon tilanne, jossa tietä tarvitaan pääasialliseen käyttöönsä (puutavaranajo ja metsänhoito).

26 § Ajoneuvon luvaton pysäyttäminen ja pysäköiminen

Säännös on tervetullut parannus aikaisempaan verrattuna. Metsähallitus viittaa siihen, mitä on lausunut erätarkastajan valtuudesta määrätä rikemaksu.

Erämaalaki

5 § Teiden rakentaminen

Ehdotuksen mukaan moottorikelkkailureitin ja maastoliikennereitin perustamisesta erämaa-alueelle päätetään alueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

Voimassa olevan erämaalain mukaan erämaa-alueille ei saa rakentaa pysyviä teitä, lukuun ottamatta 5 §:ssä mainittuja poikkeuksia.

Lakiehdotuksessa esitetään, että erämaalakia muutetaan niin, että moottorikelkka- ja maastoliikennereitin voi perustaa hyväksytyin hoito- ja käyttösuunnitelman perusteella. Metsähallituksen käsityksen mukaan pysyvien reittien perustaminen erämaa-alueille voi olla erämaiden luonteen vastaista. Enintään voitaisiin muuttaa eräitä vakiintuneita moottorikelkkauria yleisiksi moottorikelkkailureiteiksi päättämällä siitä hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

Erämaa-alueella reitin tilapäinen siirtäminen ei vaatine ely-keskuksen lupaa, koska vähäinen poikkeaminen hoito- ja käyttösuunnitelmasta on rakennettaessakin mahdollista perustelujen mukaan.

Moottorikelkkailureittiä voitaneen luonnehtia pysyvän tien sijasta tilapäiseksi tieksi. Maastoliikennereitti, vaikka se oikeudellisesti olisi maastoa, on sen sijaan verrattavissa tiehen. Sen tekeminen vaatii tiepohjan rakentamista, jotta reitti ei laajenisi leveys-suunnassa, kuten tapahtuu muun muassa kosteita paikkoja kierrettäessä ja maanpinnan kuluessa. Tällaisia reittejä Metsähallitus ei katso voitavan perustaa erämaa-alueille.

Rahoitus

Ehdotuksen suurin puute on, että reittien rakentamisen ja ylläpidon rahoitusta ei ratkaista millään tavalla. Ehdotuksen yleisperusteluissa viitataan maastoliikennemaksutyöryhmän mietintöön (755/2005), mutta asiaa ei ratkaistu siinäkään yksimielisesti eikä toimivalla tavalla. Reittien rakentamisen voi mahdollisesti rahoittaa hakemalla rahoitusta eri lähteistä, mutta vähintään ylläpidon rahoitukseen olisi otettava kantaa tässä ehdotuksessa. Muuten ylläpito jää hoitamatta tai sitä pyritään rahoittamaan reitinpitäjälle muihin tarkoituksiin tarkoitettulla rahoituksella eikä kumpikaan vaihtoehto ole hyvä.

Yhteenvedossa todetaan että esityksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Tähän on pakko todeta, että tulevalle reitinpitäjälle tulee syntymään merkittäviä kustannuksia reitinpidosta, ja tähän ei ole ehdotuksessa esitetty ratkaisua.

Maastoliikenteen järjestäminen on Metsähallituksesta annetussa laissa määritelty Metsähallituksen julkiseksi hallintotehtäväksi. Metsähallituksen kannalta reittien ylläpitorahoitus tulisi ratkaista tämän lainmuutoksen myötä. Metsähallituksessa nykyinen tilanne on kestävä. Uria on ollut käytännön syistä pakko perustaa maastoliikenteen ohjaamiseksi. Joistakin Metsähallituksen moottorikelkkaurista on toimituksen kautta tullut reittejä ja niiden ylläpitovastuu on siirtynyt kunnalle. Metsähallituksen keräämät maastoliikennelupamaksut kattavat käytännössä vain maastoliikennelupahallinnon kulut. Uria on ylläpidetty suojelualueilla ympäristöministeriön suojelualueiden hoidon rahoilla (mom. 35.10.52) ja muilla alueilla pääsääntöisesti maa- ja metsätalousministeriön luonnon virkistyskäyttöön osoitetulla rahoituksella (mom. 30.63.50) sekä työministeriön rahoituksella, kuten muitakin luonnon virkistyskäytön palveluja. Työllisyysrahoituksen vähetessä urien/reittien ylläpidon rahoitustilanne on huonontunut entisestään. Reitit palveluineen on joko siirrettävä muun tahon ylläpidettäväksi tai osoitettava Metsähallitukselle tehtävään riittävä rahoitus valtion talousarviosta ja määritellä selkeästi tulosohjaava ministeriö.

Asiaa hoitaa Metsähallituksessa lakimies Marketta Rosti, puh. 0205 64 4489.

Pääjohtajan sijaisena
luontopalvelujohtaja



Rauno Väisänen