

REILA, Lappi-verkoston seminaari, aihe: reittitoimitukset ja moottorikelkkailu

Aika 10.12.2015 klo 12.30 - 15.15
Paikka MTI, Viirinkankaantie 1, Rovaniemi, kokoustila Accoro, 3. kerros
Läsnä

1. Haataja Vesa, Sallan kunta
2. Huhtala Pekka, Sallan kunta
3. Iivari Pekka, MTI
4. Jomppanen Hannu, Lapin AMK, insinööriopiskelija
5. Kauppinen Vesa, Lapin sairaanhoitopiiri
6. Kenttä Matti, Lapin AMK, videointipalvelut
7. Kestilä Sini, Lapin AMK, restonomiopiskelija
8. Koivumaa Vesa, MTI
9. Kraatari Toni, Ylitornioon kunta
10. Kuismin Timo, Maanmittauslaitos
11. Latvala Aleks, MTI
12. Lukkarinen Kari, Rovaniemen kaupunki
13. Mettänen Markku, Lapin moottorikelkkailijat ry
14. Mäki Harri, Maanmittauslaitos
15. Niska Petri, Liikenneturva
16. Ollila Erkki, Metsähallitus
17. Orajärvi Satu, MTI, restonomiopiskelija
18. Pahtaja Tapio, Rovaniemen kaupunki
19. Pätsi Rauno, Lapin poliisilaitos
20. Raasakka Eija, MTI
21. Stöckell Heikki, Santasport Oy
22. Särkisaari Petri, Mapitare Oy
23. Väliheikki Pekka, Lapin Pelastuslaitos

Etäyhteyden kautta kirjautuneet

24. Mäki-Petäys Hannaleena, Metsähallitus
25. Rautiainen Anne, Suomen Latu
26. Riikonen Tiina, Suomen Latu
27. Rinkinen Jarmo, Natura Magister
28. Soppela Ari, Lapin Pelastuslaitos

12.45-13.00 Maanmittauslaitoksen kuulumisia

Eija Raasakka avasi kokouksen kello 12.45. Esittelykierroksen jälkeen puheenvuoron sai Maanmittauslaitoksen perustoimitusten tuotantopäällikkö Timo Kuismin, joka kertoi muutoksista Maanmittauslaitoksessa. Uudistusten seurauksena 14 Maanmittaustoimistoa ympäri Suomen yhdistettiin yhdeksi yhtenäiseksi, valtakunnalliseksi Maanmittauslaitokseksi vuonna 2014. Uudistuksella pyritään parantamaan palvelua ja tasaamaan palvelueroja maan eri osissa. Pari vuotta sitten vapautettiin aineistoja kaikkien vapaaseen käyttöön. Maanmittauslaitoksella on käytössään sähköinen arkistointi, kiinteistökaupan verkkopalvelu sekä kiinteistötietopalvelu. Perustoimituksia tehdään vuosittain noin 1500, joista suurin osa lohkomisia. Muita perustoimituksia on noin 300 ja niihin kuuluvat reittitoimitukset.

Uudistusten myötä myös lohkomisiin on tullut muutoksia. Enää henkilöiden ei tarvitse olla mukana maastossa, vaan voidaan hoitaa ”avaimet käteen” –periaatteella. Prosessia kehitetään ja mukaan on otettu esimerkiksi talvilohkomiset. Tällä hetkellä lohkomisprosessin mediaani on 4,5 kuukautta ja reittitoimitusten mediaani 4,6 kuukautta. Tulevaisuudessa Maanmittauslaitoksessa avoimen tiedon ilmeikä käyttö sekä sähköinen asiointi lisääntyvät.

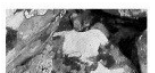
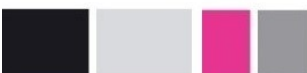
13.00-13.32 Reittitoimitukset

Maanmittauslaitoksen edustaja Harri Mäki kertoi moottorikelkkareittien reittitoimituksista. Moottorikelkkareiteissa sovelletaan maastoliikennelakia, ulkoilulakia, yksityistielakia ja kiinteistönmuodostamislakia. Moottorikelkkareiteillä on noudatettava tieliikennelain mukaisia sääntöjä. Moottorikelkkareitti voidaan perustaa maastoon, joksi luetaan maa-alueet, jääpeitteiset vesialueet sekä muulta liikenteeltä suljetut metsätiet. Moottorikelkkareitistä on aina tehtävä reittisuunnitelma, jonka kunnan ympäristöviranomaisen hyväksyy sekä reitin pitäjän ja maanomistajan väliset sopimukset tai reittitoimitus.

Reittisuunnitelman hyväksymisvaiheessa ratkaistaan reitin perustamisen edellytykset eli yleinen tarve ja se, ettei reitistä saa aiheutua huomattavaa haittaa. Maanomistajan on syytä reagoida reitin sijaintiin jo suunnitteluvaiheessa. Kiinteistörekisteriin merkittyjen reittien pitäjänä toimii yleensä kunta, jonka kunnan ympäristöviranomaisen hyväksyy päättäessään reittisuunnitelmasta. Reitintäjä on haettava reittitoimitusta maanmittauslaitokselta vuoden kuluessa reittisuunnitelman hyväksymisestä.

Keskustelua

- Oletteko miettineet sitä riskikartoitushommaa näissä reiteissä?
- Ei ole tullut mietittyä. Kun paperit on tehty, niin maastoliikennelaki ei anna oikeutta toisiin toimia. Pitäisikö se tehdä ennen vai miten se pitäisi tehdä?
- Tai kuka sen tekee?
- Samalla voisi miettiä yksityistietoimituksia
- Eikö sijainti ole kuitenkin pääasia riskeissä
- Ilman muuta se sijainti eli onko se tien varressa vai kairassa eli saavutettavuus ja miten niitä riskin paikkoja on. REILA-hankkeessa riskienkartoitus on avainasemassa.



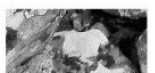
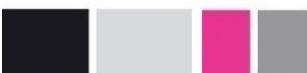
- Miten kaava-asiat katsotaan?
- Kyllä kaavatilanne katsotaan, mutta maastoliikenneläissa ei lue sellaista kohtaa, että voidaan kaavan mukaan mennä. Ulkoilureittitoimitus kyllä voidaan mennä asemakaavan mukaan.
- Joskus voi käydä niin, että maanomistaja lähtee hakkaamaan puita kelkkareitille parhaaseen kelkkailuaikaan
- Hakkuita ei voi välttää, mutta maanomistaja ilmoittaa siitä etukäteen, jolloin tie suljetaan
- Kierto tai alennettu nopeus, riippuen millainen leimikko on
- Kunta voi tarvittaessa sulkea reitin tai merkata liikennemerkein, jos maanomistaja ilmoittaa käyttävänsä sitä
- Suurin vaaran paikka hakkuun jälkeen on, kun kyltit viety pois. Jälki jää vielä. Kun hakkuu lopetetaan, niin aurattu jälki jää.
- Kylttejä ei saa viedä pois ennen kuin kaikki puutavara on ajettu pois.
- Kuka merkit vie sinne?
- Riippuu kuka sen pyytää. Metsähallitus vie omille maille.
- Kaikista hakkuista ei tiedetä mitään.
- Onko reittisuunnitelmasta virallinen malli olemassa? Ei ole
- Nykyaikana suunnitelmat ovat aika tukevia paketteja
- Asiantuntijalausunnot tekevät paksuutta hyvin paljon. Ympäristövalvonnasta tuli ohje, että reitin selostamiseen pitää panostaa enemmän.
- Reittisuunnitelmassa on kohta "turvallisuus" joka usein "ohitetaan yleisluontoisella lauseella "Huomiota tulee kiinnittää erityisesti kohtiin, joissa moottorikelkkareitti risteää muiden ulkoilureittien tai ajoneuvoliikenneväylien kanssa".
- Sijainti on päätetty reittisuunnitelmassa eikä siinä ole oikeuksia mennä puuttumaan. Jos kaikki sopivat keskenään, niin pieniä muutoksia voidaan tehdä.
- Kelkkailu tapahtuu aina erityisolosuhteissa ja ajoneuvon kuljettajalta vaaditaan suurempaa huolellisuutta kuin tieliikenteessä. Kulkijallakin on oma vastuunsa.
- Näyttää, että riskikartoitusta ja reitin suunnittelua pitäisi aika paljon. Kun reittiä aletaan tehdä, niin pitäisi miettiä, mitä vaaranpaikkoja siellä on. Miten reitin tavoitettavuus muuta kautta on mahdollista? Riskikartoitus olisi osa reitin suunnittelua.

Maastokatselmus vie aikaa ja se tehdään tarvittaessa. Sen tarkoitus on antaa toimitusmiehille kuva reittialueesta. Reittitoimituksessa ei enää tutkita reitin perustamisen edellytyksiä. Reittioikeuden saajana on reitin pitäjä. Reitin pitäjän on korvattava moottorikelkkareitistä aiheutuva haitta. Korvausten määrästä ei ole päätetty etukäteen, tapauskohtaisesti. Reitin saa ottaa käyttöön, kun reittisuunnitelma on lainvoimainen, korvaukset on maksettu ja reitti on merkitty maastoon.

Keskustelua Mitä, jos toimitettuun kelkkareittiin pitää tehdä pieniä muutoksia?

- Yleensä on saatu maanomistajan suostumus.
- Maanomistaja voi tehdä esityksen reitin siirrosta
- Ei ole tarkkaa rajanvetoa

Lopuksi Harri Mäki esitteli esimerkkitoimituksen pöytäkirjan ja kartan.



Keskustelua

- Onko tämä kuinka tuore tapaus? Kolme vuotta.
- Kuinka pitkälle menee Natura-alueella? Miten Metsähallitus suhtautuu tähän? Metsähallitus suhtautuu myötämielisesti. Ennen Natura perustettu kelkkaura, joka on ollut yleisesti käytössä, mutta Lapin Ely-keskuksen ympäristöyksikkö teki toimituksesta vaikea valmistella loppuun saakka.
- Siinä ei ollut Naturan kiertomahdollisuutta? Oli, mutta reittikustannukset olisivat olleet 50000 euroa ja siellä, minne reittiä ehdotettiin siirrettäväksi, oli paljon ympäristölain suojeltavia kohteita ja kasveja. Yleisen edun kannalta on parempi mennä Natura-alueen läpi.
- Lähtökohta viranomaisilla on, ettei Natura-alueelle perusteta virallisia reittejä, mutta tässä tapauksessa tämä oli parempi ratkaisu.
- Metsähallitus määrää omistamillaan alueilla, ei Ely-keskus.

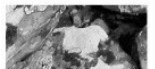
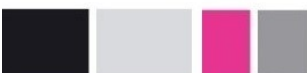
13.33-14.00 Reitti- ja maastoliikenneturvallisuus

Petri Niska Liikenneturvasta kertoi reitti- ja maastoliikenneturvallisuudesta sekä viimeisimmistä tutkimustuloksista koskien kelkka- ja mönkijävahinkoja. Lisäksi hän esitteli selvityksen, jonka tarkoituksena oli koota tietoa maastoajoneuvokannasta sekä moottorikelkka- ja mönkijäonnettomuuksista useiden eri tilastojen kautta. Lisäksi selvityksen tavoitteena oli tehdä esityksiä maastoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Selvityksestä huolimatta ei edelleenkään oikein tiedetä, mitä maastossa tapahtuu. Maastoliikenneonnettomuuksista on vaikea löytää tietoa ja vakuutusyhtiöt eivät aina erittele kelkkoja ja mönkijöitä. Kyseessä on kuitenkin merkittävä liikennemuoto. Merkittävä osa kelkoista ja mönkijöistä ei ole rekisterissä. Osasyynä voi olla se, että ne voidaan osaksi vuotta ottaa pois rekisteristä.

Vuodenvaihteessa on tulossa lakiuudistus, jolloin kaikki jalankulkua korvaavat sähköiset kulkuneuvot ovat virallisia ajoneuvoja. Jalankulkua korvaavat sähköiset liikkumisvälineet yleistyvät koko ajan. Tämä on huomioitava myös reiteillä. Reittien monikäytöstä puhutaan REILAssa. Myös traktorimönkijöiden maastoliikemistarpeet on huomioitava tulevaisuudessa. Tutkimuksen mukaan mönkijäonnettomuuksia tapahtuu koko maassa enemmän kuin kelkkaonnettomuuksia. Moottorikelkkaonnettomuuteen joutuu Lapissa useimmiten paikallinen asukas. Mönkijäonnettomuuksiin liittyy usein alkoholi ja ilman kypärää ajaminen. Mönkijäonnettomuuksia tapahtuu eniten Uudellamaalla, sillä Lapissa mönkijät ovat pääasiassa työkäytössä. Moottorikelkalla liikkuminen maastossa ei vähene. Onnettomuuksia tulisi ehkäistä reitistöjä kehittämällä ja kunnollisilla opasteilla. Liikenneturvan ja Rambolin hanke järjestää lappilaisissa matkailukeskuksissa kevättalvella 2016 uusiin sähköisiin liikkumismuotoihin liittyviä koulutustilaisuuksia.

Keskustelua Matkailukeskuksissa tulee kysyntää uusille välineille. Sähköavusteinen maastopyörä (polkupyörä) on jo nykyhetkeä, niitä myydään koko ajan.

14.00-14.15 Vapaa-ajan kelkkailijan näkemyksiä ja haasteita



Lapin moottorikelkkailijoiden edustaja Markku Mettänen kertoi näkemyksiä vapaa-ajan kelkkailijan näkökulmasta. Lisäksi hän esitti kuvia erilaisista reittimerkinnöistä ja reittien vaaranpaikoista. Moottorikelkkailijoiden ikähaitari on suuri. Taajaman ympäristössä kelkkailevat nuoret ovat merkittävin häiriötä aiheuttava joukko. Keski-ikäiset kelkkailijat suuntaavat tuntureille ja varttuneemmat tekevät pitkiä safareita.

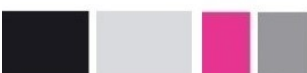
Suurimpia haasteita ovat kartat ja paikantaminen. Muun muassa reitin laatua ei kerrota kartassa ja paikannusjärjestelmät ovat hyvin erilaisia. Lisäksi vaaranpaikkoja ovat jäällä ajettaessa sulat sekä lumi. Myös merkkejä ja opasteita on paljon erilaisia ja erikuntoisia. Kaikissa on yksi yhteinen puute; niissä ei ole paikkatietoja. Paikkatietojen löytyminen merkeistä ja opasteista lisäisi turvallisuutta. Vaaranpaikkoja ovat myös siirtyminen reiteiltä esimerkiksi majoitusliikkeeseen, kun joudutaan ajamaan taajamassa, reittien muut käyttäjät sekä safarit, jotka joskus pysähtyessään esim. valokuvaamaan tukkivat koko reitin. Ongelmat ovat samansuuntaiset joka puolella.

Keskustelua

- Älypuhelinten 112 Suomi-hätäpuhelusovellus on hyvä ja toimiva paikantamiskeino siellä missä on puhelimen kenttää (ja akkua puhelimesta)!
- Aina ei ole kenttää, mikä koskee varsinkin Ylä-Lappia. Asia paranee vuosittain, mutta kenttien puuttuminen tulee yllätyksenä monelle.
- Yksi iso turvallisuusriski reiteillä on kaarteiden ennakkomerkkien kirjava sijoittelu lähinnä koskien etäisyyttä kaarteesta.
- Pitäisikö kelkkailijoiden varusteisiin kuulua 2 kpl varoituskolmioita mahdollisen onnettomuustilanteen varalta, etenkin huonon näkyvyyden paikassa?
- Mitä kaikkia konsteja avun hälyttämiseen on silloin kun puhelinkenttää ei ole?
- Esimerkiksi koordinaatitot
- Tekstiviesti menee helpommin läpi
- Voiko kunta merkitä reitin, kun halutaan siirtyä rajan yli Ruotsin puolelle?
- Yleensä ei voida merkitä kuin oman kunnan puolelle
- Täällä Norjassa ei ole yhteneväistä käytäntö merkkauksista, vaan joka vuonossa on oma käytäntönsä! Tämä aiheuttaa lukuisia ristiriitatilanteita (nettikommentti)

14.15-14.50 Hankekuulumisia

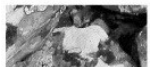
Projektisuunnittelijat Vesa Koivumaa ja Aleksis Latvala kertoivat tämän hetkisiä hankekuulumisia sekä tulevaisuuden suunnitelmia. Tällä hetkellä hankkeessa on mukana 12 kuntaa, kun myös Inari liittyi mukaan hankkeeseen. Kunnissa on tehty aloituskierrros ja paikalla tapaamisissa on ollut keskimäärin kymmenen henkilöä. Tapaamisiin kokoontui reittien suunnittelijoita, ylläpitäjiä ja käyttäjiä. Niissä pohdittiin reittien vahvuuksia ja haasteita. Esille on noussut työkalujen tarve jo suunnittelun alkaessa. Tiedonvaihto kuntien välillä tulisi huomioida ja merkintöihin liittyvää yhtenäistä logiikkaa halutaan selvittää. Myös reittitoimitusten käytänteet ovat kunnissa hyvin erilaiset. Nousi esille kysymys, että onko kyse kustannuksista, kun reittejä ei haluta laillistaa. Siihen vaikuttavat sekä kustannukset että prosessi, joka on pitkä.



LAPIN AMK
Lapland University of Applied Sciences



Vipuvoimaa
EU:lta
2014-2020

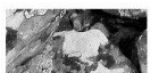
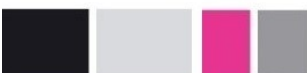


Seuraava vaihe on riskien kartoitus, johon muun muassa kuuluu reittien riskikartoitus kunnissa. Tietoa kerätään eri tahoilta. Tarkoitus on järjestää kaksi työpajaa kunnittain. Nykytilakartoitus tehdään kuntakohtaisesti keräämällä tietoa muun muassa puhelimitse. Tämä toteutetaan opiskelijatyönä. Tarkoitus on kehittää riskityökalu mahdollisesti sähköiseen formaattiin, josta löytyy riskitietoa.

Keskustelua

- Myös uria on edelleen mahdollisuus tehdä
- Reittien virallistaminen on raskas ja kallis menettely
- Virallistaminen turvaa reitin käytön esimerkiksi riitatilanteissa
- Reitin haltija on vastuussa reitistä. Myös vetovoimatekijät on huomioitava.
- Pääreitit virallisia
- Reitinpitäjän vastuulla on, että reitti on liikennöitävässä kunnossa. Siitä eteenpäin se on kelkkailijan vastuulla.
- Ongelma on, ettei reitistölle ole yhteistä ylläpitäjää, esimerkiksi maanmittauslaitos sopisi siihen hyvin.
- Suomessa ei ole oikeuskäytäntöä eikä ennakkotapausta, mutta lähtökohtaisesti reitin haltija on vastuussa reitistä. Jokainen voi miettiä haluaisiko ottaa vastuun vesialueiden merkkämisestä!
- Yhteistyö kuntien välillä on hieno juttu! Jos reitille halutaan kävijöitä, on huipputärkeää, että sillä on vetovoima.
- Että reittiä ei siis suunnitella pelkästään mahdollisimman turvalliseksi ja metsän kätkössä kulkeväksi. Jollei reitillä ole vetovoimaa, maisemaa, luontokohteita yms. niin ei sillä ole kulkijoitakaan.
- Em asiat tärkeitä ennen kaikkea ulkoilureiteillä, missä siis liikutaan hitaammin ja luonnosta nauttien.
- Tieto ei ole keskitettyä. Se pitäisi saada nopeasti ja ajantasaisesti käyttöön.
- Pitäisikö järjestää kuntakohtainen reittipalaveri vuosittain?
- Luonnon käytön kannalta ole järkevää, että tehdään vuoden kestäviä sopimuksia vaan lähtökohtaisesti pitäisi tehdä pitkiä sopimuksia maankäytöstä.
- Muistaakseni ulkoilureittiä varten voi saada ELYn kautta tukea, jos maapohjasta on sopimukset 15 vuodeksi
- EU-leader- hankkeissa ilmeisesti vaaditaan 5 v sopimukset maanomistajien kanssa (suullinen/kirjallinen sopimus käy, ei tarvitse olla reittitoimitus) sekä sitoutuminen reitin kunnossapitoon väh. 5 vuodeksi. Kyse ulkoilureiteistä.
- LIPAS- järjestelmä on olemassa, mutta kaikki eivät käytä sitä.
<http://www.liikuntapaikat.fi/lipas>
- Kuntien ulkoilu- ja retkeilyreitit olisi tärkeää saada Jyväskylän LIPAS-järjestelmään. Kaavoituksen, ulkoilureittien ja metsään liittyvän paikkatiedon yhdistämistä samaan karttatietoon tutkitaan parhaillaan Metsästrategiaan liittyvässä hankkeessa (MMM).

14.55- 15.20 Metsähallituksen selvitys



Hanna-Leena Mäki-Petäys Metsähallitukselta kertoi lopuksi Metsähallituksen maastoliikenneväylien nykytilaselvityksestä, joka on toteutettu. Siinä todettiin, että vanhat rakenteet ovat rapistuneet, opasteet ovat heikot, urilla on moninaiskäyttöä, urien kunto on heikko eikä ylläpitoa ole voitu suorittaa toivotulla tavalla. Ongelmana on resurssipula eli varoja urien ylläpitoon ei ole. Tämä on iso turvallisuusriski. Monet reiteistä ovat tärkeitä myös matkailutoiminnan kannalta. Tavoitteena on parantaa näitä puutteita ja hanke käynnistetään tammikuussa 2016. Samassa selvityksessä tarkasteltiin myös kuntien ja kelkkakerhojen reittejä ja todettiin olevan paremmassa kunnossa kuin Metsähallituksen reitit. Toiveena oli, että Metsähallituksen hanke ja REILA-hanke välttäisivät päällekkäisyyksiä ja voisivat hyödyntää toistensa tuloksia.

Keskustelua

- Ulkoilureittien yhteiskäyttö on hyvin tärkeä siksikin että tulee myös uusia tapoja liikkua lihasvoimalla. Tähän asti maankäyttöluvista on usein mainittu vain kävely ja/tai hiihto. Esim. 10-20 v sitten ei juuri kaivattu reittejä esim. lumikenkäilyyn tai maastopyöräilyyn, joten nyt kun niitä reittejä tarvittaisiin, joudutaankin uusimaan maankäyttösopimuksia.
- Talviurien kehittämisessä olisi hyvä muistaa uutena ja voimakkaasti kasvavana lajina talvipyöräily (fat bike -pyöräily). Voisiko esim. vanhat, kelkkailuun ei tarpeeksi turvalliset urat, hyödyntää fat bike -reiteiksi. Matkailukeskuksissa on jo kysyntää!
- Moninaiskäyttö on tarkoitus huomioida kehitystyössä

Muistion kirjasi Satu Orajärvi

