



Kelkkaura tykkymetsässä. Kuva: Pekka Hänninen / Metsähallitus

# Moottorikelkkailun kehittäminen osana kestäväää luontomatkailua – MOKEMA-hankkeen loppuraportti

Metsähallitus, Vantaa, 2019

Asianro MH 2814/2019/00.03.01



Ympäristöministeriö  
Miljöministeriet  
Ministry of the Environment



Maa- ja metsätalousministeriö



Työ- ja elinkeinoministeriö  
Arbets- och näringsministeriet



METSÄHALLITUS

# Sisällys

Käsitteitä.....	3
Tiivistelmä.....	4
1 Johdanto.....	5
1.1 MOKEMA-hankkeessa valmistuneet suunnitelmat.....	5
1.2 Rahoittajat, yhteistyötahot ja osallistaminen .....	6
2 Aineiston keruu.....	7
2.1 Aloitustyöpaja moottorikelkkailun sidosryhmille .....	7
2.2 Kuntakierros ja kuntakysely.....	7
2.3 Matkailutoimijat ja matkailukysely.....	7
2.4 Saamelaiskäräjät .....	8
2.5 ELY-keskukset ja muut viranomaiset .....	8
2.6 Harrastajatapaamiset.....	8
2.7 Yleisökysely .....	9
3 Suunnitelmat.....	10
3.1 Suunnitelma moottorikelkkaväylästä .....	10
3.2 Suunnitelma yritystoiminnan monipuolistamisesta .....	13
3.3 Suunnitelma ajantasaisen paikkatietoaineiston luomisesta .....	13
3.4 Suunnitelma maasto-opasteista ja reittimerkinnoistä .....	15
3.5 Investointitarpeiden määrittely ja suunnitelma niiden rahoitukseksi .....	16
3.6 Ehdotukset lainsäädännön kehittämiseksi .....	20
4 Yhteenveto .....	22
Liitteet	
Liite 1 Koonti aloitustyöpajassa syntyneistä ideoista, ajatuksista ja huomioista.....	23
Liite 2 Kuntakyselyn raportti.....	29
Liite 3 Yrityskyselyn raportti.....	46
Liite 4 Raportti matkailutoimijoiden työpajojen tuloksista .....	62
Liite 5 Saamelaiskäräjien kokousmuistio.....	74
Liite 6 Moottorikelkkailun rahoitus ja hallintouudistuksen taustaa .....	76
Liite 7 Väyläsuunnitelmaeloste.....	80
Liite 8 Kuntakohtaiset väyläsuunnitelmakartat .....	104

# Käsitteitä

Moottorikelkkailureitti: maastoliikennelain mukaan perustettu virallinen moottorikelkkailuun tarkoitettu reitti. Reitti perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reittitoimituksessa tai maanomistajan ja reitinpitäjän välisellä sopimuksella. Lain mukaan moottorikelkkailureitti luokitellaan tieksi, eikä sillä ajamisesta peritä maksua. Reitillä on aina nimetty vastuullinen reitinpitäjä.

Moottorikelkkaura: maanomistajan lupaan tai maanomistajan kanssa tehtyyn maankäyttö sopimukseen perustuva moottorikelkkailuun tarkoitettu väylä. Moottorikelkkaurat perustuvat maastoliikennelain 4 §:ssä tarkoitettuun maanomistajan tai haltijan lupaan ja urilla ajaminen tapahtuu kelkkailijan omalla vastuulla.

Maksullinen moottorikelkkaura: Vastaavalla tavalla perustettu ura, jolta uran perustaja tai ylläpitäjä perii maksua eli uralupaa. Maksullisten urien osalta vastuu uran turvallisuudesta on maksujen kerääjällä eli palvelun tarjoajalla.

Harrastajien moottorikelkkaura: Vastaavalla tavalla perustettu ura, jolla saavat ajaa vain esimerkiksi kelkkakerhon jäsenmaksun maksaneet kelkkailijat. Uran ylläpito on osa kerhon toimintaa, ja urilla ajaminen tapahtuu omalla vastuulla.

Moottorikelkkaväylä: reittien ja urien yhteinen termi. Väylällä voidaan tarkoittaa joko reittiä tai uraa, ellei niiden erittely ole selkeyden vuoksi tarpeellista.

Moottorikelkkaväylästä: tietyn alueen tai koko valtakunnan moottorikelkkailureiteistä ja urista muodostuva kokonaisuus.

Moottorikelkkailun lupa- ja valvontaviranomaiset sekä muut keskeiset toimijat

- Ympäristöministeriö (lain toimeenpanija ja noudattamisen valvonta)
- Metsähallitus (maastoliikenteen valvonta valtion mailla, urat, kieltoalueet)
- Poliisi (nopeus- ja ajokuntovalvonta, kieltoaluepäätösten valvonta)
- Rajavartiolaitos (valvonta maastossa)
- Tulli (valvonta maastossa)
- Liikenneturva (neuvonta/ohjaus turvalliseen maastossa liikkumiseen)
- Suomen riistakeskus (vaikeasti liikuntarajoitteisten aseenkäyttö ja kuljetuslupa)
- Trafi (maastoliikennerekisteri)
- ELY-keskus (liikenne- ja infra/moottorikelkkailureitin liittymä maantielle, liikuntarajoitteisten maastoliikennelupien käsittely ja myöntö, tilastot onnettomuuksista ja ongelmakohdista)
- Liikennevirasto, nyk. väylävirasto (tiehankkeet/moottorikelkkailureittien alikulkutunneilit)
- Kunta (vahvistaa moottorikelkkailureittien reittisuunnitelmat, vastaa reitin pitäjänä toimiessaan reiteillä rakenteista johtuvista vahingoista)
- Hankkeissa AMK, Safariyritykset, virkistyskäyttöyhdistykset, moottorikelkkakerhot.

# Tiivistelmä

MOKEMA-hanke tähtäsi nykyistä selkeämpään ja turvallisempaan moottorikelkkailuun. Hanke toimi huhtikuusta 2017 vuoden 2018 loppuun. Tavoitteena oli kehittää moottorikelkkailua siten, että se tukee kestävää luontomatkailua.

Hanke toteutettiin yhteistyössä usean eri toimijan kanssa. Hankekumppaneita olivat Metsähallitus, Lapin liitto, Kainuun liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto. Yhteistyökumppaneita olivat liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ja Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME). Hanketta rahoittivat ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Pohjois-Karjalan liitot ja Metsähallitus. Hankkeeseen oli palkattuna projektipäällikkö Paavo Hellstedt (20.4.2017–31.12.2018) sekä suunnittelija Tuija Makkonen (ajalla 1.8.2017–31.7.2018).

Hankkeen ohjausryhmän jäseniä olivat ympäristöneuvos Markus Tarasti (puheenjohtaja) ympäristöministeriöstä, neuvotteleva virkamies Ville Schildt maa- ja metsätalousministeriöstä, erityisasiantuntija Nina Vesterinen (lokakuuhun 2017 saakka) ja erityisasiantuntija Hanna-Mari Kuhmonen (marraskuusta 2017 alkaen) työ- ja elinkeinoministeriöstä, yli-insinööri Mikko Karhunen liikenne- ja viestintäministeriöstä, erikoissuunnittelija Essi-Maaria Ala-aho, varalla aluejohtaja Jyrki Tolonen Metsähallituksesta, maakuntainsinööri Juha Piisilä Lapin liitosta, maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen Kainuun liitosta, paikkatietopäällikkö Rauno Malinen Pohjois-Pohjanmaan liitosta, maakuntasuunnittelija Heikki Viinikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitosta, kenttäpäällikkö Markku Seurujärvi Lapin Matkailuelinkeinon Liitto ry:stä ja lakimies Leena Penttinen Maa ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry:stä. Ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana viisi kertaa.

MOKEMA-hanke oli valtakunnallinen hanke, mutta toiminta-alueen pääpaino oli Suomen lumisimmilla alueilla, Lapissa, Pohjois-Pohjanmaalla, Kainuussa ja Pohjois-Karjalassa. Eri sidosryhmiä otettiin laajasti mukaan osallistavaan suunnitteluun, josta saatua tietoa käytetään jatkossakin moottorikelkkailun edellytysten kehittämiseen.

Hankkeessa laadittiin kuusi erillistä suunnitelmaa kelkkailun hallittuun ohjaamiseen väylästoilla, missä käyttäjät voivat turvallisesti ja selkeiden ohjeiden mukaisesti nauttia luonnosta ja lumisista maisemista.

1. Väyläsuunnitelma pohjautuu olemassa olevaan väylästöön. Saamelaisten kotiseutualueella se poh-

jautuu käytännössä kokonaan nykyiseen ura- ja reitiverkostoon. Osa nykyväylästä merkitään pääväylästä osaksi ja osa sivuväyliksi. Pääväylästä yhdistää matkailukeskukset ja asutuskeskukset toisiinsa, myös maakuntarajojen yli. Sivuväylästä on merkittävä matkailun ja paikallisten asukkaiden kannalta.

2. Matkailutoimijoilla on erilaisia toiveita väyläverkon, ylläpidon ja toimivien huoltoyhteyksien saamiseksi, sillä ne ovat osin huonossa kunnossa. Matkailutoimijat myös pitävät lupakäytänteiden yksinkertaistamista tärkeänä.

3. Paikkatietoaineisto on tarkoitus saada ajantasaiseksi, ja eräs hankkeen tavoitteista on saada sen päivitys varmaksi. Tällä hetkellä ei ole yhtenäistä, toimivaa menetelmää, jolla päivitykset saataisiin ajantasaiseksi. MOKEMA-hanke ehdottaa yhtä valtakunnallista toimijaa, joka olisi sama kuin väylästä ylläpidon vastuutaho, vastaamaan ajantasaisen paikkatietoaineiston ylläpidosta.

4. Moottorikelkkaväylästä opasteet ja reittimerkit ovat paikoin huonossa kunnossa. Hanke on tehnyt alustavan suunnitelman reittimerkkien ja opasteiden yhtenäistämiseksi sekä niiden rahoituksen turvaamiseksi. Varsinaisilla toimitetuilla moottorikelkkailureiteillä on tulossa pakolliseksi koordinaattitopppa – tämän on kehittänyt REILA-hanke.

5. Hankkeessa laskettu moottorikelkkaväylästä korjausvelka-arvio on kuusi miljoonaa euroa. Monin paikoin väylät ovat huonossa kunnossa, ja korjattavaa on silloissa, rummuissa ja muussa infrassa. Hankkeessa on pohdittu eri ylläpitorahoitusvaihtoehtoja. Rahoitus ehdotetaan tulevaisuudessa hoidettavaksi moottorikelkkakohtaisella käyttömaksulla väylästä alueella. Yhtäläinen taho väylästä ylläpitoon on tarpeen. Tehtävä ei kuitenkaan soveltu sellaisenaan suoraan yhdenkään nykyisen viranomaistahon tehtäviin, mutta hanke esittää harkittavaksi, että vastuutaho voisi olla Väylävirasto, joka väylänpitäjänä tällä hetkellä vastaa jo tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Valtakunnallisen moottorikelkkaväylästä ylläpidon vastuutahtona toimiminen tarkoittaisi – riippumatta siitä mikä organisaatio olisi kyseessä – merkittäviä muutoksia taholle laissa säädettyihin nykyisiin tehtäviin. Valtakunnallisen väylästä ylläpidon vastuuttaminen tarkoitukseen soveltuvalle taholle edellyttää kuitenkin syvempää analyysia sekä laajempaa osallistamista kuin MOKEMA-hankkeen puitteissa oli mahdollista tehdä.

6. Lainsäädännön osalta on pohdittu vastuukysymyksiä, uusia merkkejä ja rahoituksen uudistamista.

# 1 Johdanto

Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävästä luontomatkailusta -hankkeen (MOKEMA) tavoite on selkeyttää Suomen moottorikelkkailua. MOKEMA-hanke keskittyy neljän maakunnan alueelle, Lappiin, Pohjois-Pohjanmaalle, Kainuuseen ja Pohjois-Karjalaan. Hankkeen lopputuloksia on kuitenkin tarkoitus soveltaa pidemmällä tähtäimellä koko maahan.

Moottorikelkkailun edellytykset ovat jo pitkään tarvinneet parantamista. Moottorikelkkaväylästä, sen käytön taso, ylläpito ja rahoitusmahdollisuudet vaihtelevat merkittävästi eri puolilla hankealuetta.

Suomen nykyistä moottorikelkkaväyläjärjestelmää pidetään osin hallitsemattomana ja hajanaisena asiakkaiden ja viranomaisten näkökulmasta. Lisäksi moottorikelkkailua ohjaava lainsäädäntö on osin vanhentunut. Moottorikelkkailuun tarkoitettut väylät ovat monin paikoin huonokuntoisia, ja niiden ylläpidossa on paljon puutteita. Myös kelkkailuväylien paikkatieto ja sen ylläpito on puutteellista.

Hankkeen yksi tavoite on vähentää ristiriitallisuutta moottorikelkkailun ja muun maaston käytön välillä. Lisäksi kaikissa tämän päivän liikenne- ja turvallisuuskysymyksissä, myös moottorikelkkailussa, tulisi ottaa huomioon energia- ja ilmastostrategian tavoite hiilineutraalista Suomesta vuoteen 2050 mennessä.

## 1.1 MOKEMA-hankkeessa valmistuneet suunnitelmat

Hanke koostui kuudesta työpaketista, joissa valmistui kuusi suunnitelmaa.

1. Suunnitelma moottorikelkkaväylästä
  - Pääosin virallisista moottorikelkkaväylästä koostuva pääväylä, joka yhdistää merkittävimmät asutuskeskukset ja matkailukeskittymät. Osa pääväylästä voi olla myös moottorikelkkauria.
  - Pääväylää tukeva sivuväylä, joka on jaoteltu kahteen luokkaan (luokat 2 ja 3) korjaus- ja ylläpitopriorisoinnin mukaan. Sivuväylästä kuuluvat myös merkittävät, mutta paikalliset matkailua tukevat väylät, joiden ylläpitoaste voi olla intensiivisempi kuin pääväylästä.
  - Ylläpidon ja korjausvelan investointien kartoitus
2. Suunnitelma yritystoiminnan monipuolistamisesta
  - Uusien moottorikelkkatuotteiden mahdollistaminen
  - Käytännön matkailun toimien helpottaminen ja selkeyttäminen
3. Suunnitelma ajantasaisen paikkatietoaineiston luomisesta
  - Retkikartan ja LIPAS-tietopankin yhteensovittaminen
  - Valtakunnallisen paikkatietopäivittäjän pohdinta
4. Suunnitelma uusista maasto-opasteista ja turvallisuusnäkökulman tuonti moottorikelkkailuun
  - Ehdotukset uusista merkinnöistä
  - Turvallisuusnäkökulman huomioon ottaminen REILA-hankkeen suositusten mukaisesti
5. Investointitarpeiden määrittely ja suunnitelma niiden rahoitukseksi
  - Korjausvelan laskennallinen määrä valtakunnallisesti
  - Ylläpitoon tarvittava vuotuinen rahoitus
  - Rahoituksen järjestäminen väylämaksuilla
  - Ylläpitovastuun määrittely ja organisointi
6. Ehdotukset lainsäädännön kehittämiseksi
  - Lainsäädäntöön liittyvät ehdotukset liittyvät hankkeen muihin viiteen suunnitelmaan ja niiden toteuttamiseen.

## 1.2 Rahoittajat, yhteistyötahot ja osallistaminen

Hanke toteutettiin yhteistyössä useiden toimijoiden kanssa. Hanketta rahoittivat ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Pohjois-Karjalan liitot ja Metsähallitus. Yhteistyökumppaneina hankkeessa olivat liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry ja Lapin matkailuelinkeinon liitto. Hankkeessa haluttiin varmistaa, että eri toimijoilla elinkeinoista kuntiin, maanomistajiin ja muihin maaston käyttäjiin on mahdollisuus osallistua maastoliikenteen kehittämiseen. Sidosryhminä hankkeessa olivat hankealueen kunnat, Saamelaiskäräjät, Paliskuntain yhdistys, Moottoriliitto, Suomen Latu, Suomen luonnonsuojeluliitto sekä useat moottorikelkkailua harrastavat yhdistykset ja yksittäiset kelkkailijat.

Hankkeessa pidettiin tiivistä yhteyttä myös Ruotsin (Norrbotten) ja Norjan (Bodö, Troms ja Finnmark) viranomaisiin. Moottorikelkkailujärjestelyissä on eroa maiden välillä. Ruotsissa kelkkailu on monin paikoin vapaata. Kelkkailusta aiheutuvan häiriön vuoksi (muille maaston käyttäjille ja maanomistajille) rajoituksia on lisätty ja erityisesti sakkomaksu- ja korotettu. Norjassa kelkkailu on lähtökohtaisesti kielletty, ellei se ole erikseen sallittu – myös yksityismailla. Norjassa ollaan kuitenkin kiinnostuneita moottorikelkkailumatkailun lisäämiseen. Norjassa moottorikelkkojen määrä on myös kasvanut eniten viime vuosina, n. 20 % ajanjaksolla 2012–2017. Ruotsissa oli vuoden 2017 lopussa rekisterissä n. 319 000, Suomessa n. 150 000 ja Norjassa n. 88 000 moottorikelkkaa.

Hankkeen suunnitelmat pohjautuvat eri sidosryhmien kuulemisiin. Kaikkien hankealueen 72 kunnan edustajien kanssa käytiin erikseen keskustelemassa. Kuntien edustajille ja matkailutoimijoille tehtiin myös laaja kysely, ja matkailutoimijoille järjestettiin työpajoja eri puolilla hankealuetta. Paliskuntien poroisännille järjestettiin kuulemistilaisuuksia, ja Paliskuntain yhdistyksen kanssa tehtiin yhteistyötä. Saamelaiskäräjiä kuultiin saamelaiskäräjälain mukaisessa neuvottelussa. Useissa medioissa julkaistiin tietoa hankkeen etenemisestä ja pyydettiin ihmisten mielipiteitä asiaan liittyen. Lisäksi avoimen verkkokyselyn kautta kuka tahansa pystyi kertomaan mielipiteensä moottorikelkkailun kehittämistä. Kyselystä ilmoitettiin kelkkalehdissä ja maanomistajille muun muassa Maaseudun tulevaisuus -lehdessä sekä YLE:n radio-ohjelmassa. Lisäksi järjestettiin keskustelutilaisuuksia muun muassa kelkkaharrastajille, Suomen Moottoriliitolle, Tukesin, ELY-keskusten, Suomen Ladun ja Suomen luonnonsuojeluliiton edustajille.

## 2 Aineiston keruu

Aineistoa kerättiin työpajoissa, avoimella kyselyllä sekä kuntakeskusteluissa. Alla tiivistys niissä esille nousseista asioista.

### 2.1 Aloitustyöpaja moottorikelkkailun sidosryhmille

Hanke aloitettiin moottorikelkkailun sidosryhmille suunnatulla työpajalla. Työpajan toteutti Elisa Lahti Lapin ammattikorkeakoulusta. Työpajassa käsiteltiin hankkeen työpaketeista viittä ensimmäistä, sillä lakipaketti nivoutuu jokaiseen käsiteltävään asiaan. Alle on nostettu tiivistetysti työpajoissa esiin nousseet keskeiset toiveet ja ajatukset. Liitteessä 1 on hieman laajemmin koostettu aloitustyöpajojen keskeiset asiat.

- Moottorikelkkailun suunnitteluun, järjestämiseen ja ylläpitoon toivottiin keskitettyä koordinaointia. Väylien kunnossapidon merkitystä painotettiin.
- Reiteille ja huoltoyhteyksiin pääsy pitäisi varmistaa.
- Moottorikelkkaväylien monikäyttö tulisi huomioida.
- Ympäristöasiat, muut maaston käyttäjät, maanomistajat ja heidän oikeutensa nousivat esille.
- Matkailuyritykset toivat esiin kelkkailun paketoitumahdollisuudet muiden luontomat-kailutuotteiden oheen.
- Kelkkailun turvallisuutta edistäisi paikkatiedon laadun parantaminen ja helppo saataavuus. Oleellista se on etenkin pelastusviranomaisille. Paikkatiedon ylläpidon keskittäminen nähtiin tärkeänä.
- Paikkatiedon päivittämistä pidettiin tärkeänä, ja hyvänä esimerkkinä pidettiin joidenkin kuntien tarjoamaa reaaliaikaista GPS-seurantatietoa väylien kunnostuskaluston liikkumisesta.
- Matkailualan haasteina ovat lumitalven epävarmuus ja kauden lyheneminen sekä tuotepaketien suppeus (esim. ensikertalaiset vs. aktiiviharrastajat).
- Muut esille nousseet matkailutuotemahdollisuudet liittyivät muun muassa poronhoitoon, pilkkimiseen, varjoliitovaelluksiin, vapaalaskuun, kuutamon katseluun, kuljetusten tarjoamiseen liikuntarajoitteisille henkilöille sekä ihan pelkkään kelkkailuun. Joidenkin matkailuyrittäjien mukaan kansainväliset matkailijat ovat kiinnostuneempia luontonähtävyyksistä

kuin itse kelkkailusta, joten kelkkasafareilla on usein hyvä olla pelkän kelkkailun lisäksi jokin muukin elämys tarjolla.

- Kohteiden ja risteysten välimatkatietoja pidettiin olennaisina.
- Karttoihin toivottiin merkintöjä suojelualueista ja poronhoidolle tärkeitä alueista.
- Hyvät maasto-opasteet ja kansainvälisesti ymmärrettävät merkit tärkeitä.

Työpajassa nostettiin esiin moottorikelkkaurien ja virallisten moottorikelkkailureittien merkintäerot. Lupakäytänteiden tulisi olla selkeät ja samanlaiset koko maakunnassa. Sekä urien että reittien merkintöjen tulisi olla niin selkeitä, ettei väyliltä poikkeamia tapahtuisi. Ongelmana ovat 'laittomat' huoltoasemayhteydet.

Kelkkareitit tulisi luokitella ja mahdollisesti merkitäkin maastoon vaatimustason mukaisiksi.

Osallistujien ajatukset rahoitusmallimahdollisuuksista poikkesivat hieman toisistaan, ja ehdotuksia tuli kelkkakohtaisista vuotuisista käyttömaksuista, ruuhkamaksuista, käyttäjäkohtaisista maksuista ja myös valtion budjettivaroista tulevasta rahoituksesta.

### 2.2 Kuntakierros ja kuntakysely

Hankealueen kunnissa tehtiin kysely moottorikelkkailun tilanteesta. Kyselyn toteutti Pasi Satokangas Lapin ammattikorkeakoulusta (liite 2). Vastauksia käytettiin pohjana 72 kunnan kuntatapaamisissa. Kuntatapaamisissa selvisi, että kelkkailu ja kelkkailujärjestelyt poikkeavat hankealueen eri osissa ja jopa maakuntien sisällä hyvin paljon. Kuntien resurssit kelkkailuväylästä ylläpitoon ja muihin kelkkailun järjestämiseen tarvittaviin toimenpiteisiin vaihtelivat vuosittain nollassa satoihin tuhansiin euroihin. Joissain kunnissa vapaaehtoiset harrastajat hoitavat kaikki kelkkailuun liittyvät toiminnot, myös maanomistajasopimusten teon.

### 2.3 Matkailutoimijat ja matkailukysely

Pasi Satokangas Lapin ammattikorkeakoululta toteutti kyselyn matkailutoimijoille (liite 3). Matkailutoimijoille järjestettiin myös viisi tapaamista, joihin pyrittiin saamaan mahdollisimman paljon osallistujia (liite 4). Sari Nisula Lapin ammattikorkeakoulusta järjesti tapaamiset yhdessä hanketyöntekijän kanssa Sodankylän Tankavaarassa, Rovaniemellä,

Pudasjärven Syötteellä, Kajaanissa ja Lieksan Kollilla. Hankkeessa myös osallistuttiin matkailuparlamenttiin ja kelkkamessuille, tavattiin matkailuyrittäjiä sekä pidettiin esityksiä aiheesta useissa tilaisuuksissa.

## 2.4 Saamelaiskäräjät

Saamelaiskäräjien edustajille esiteltiin hankkeen suunnitelmaluonnoksia saamelaiskäräjistä annetun lain 9 §:n mukaisessa neuvottelussa 18.5.2018 Inarissa. Neuvottelusta on muistio (liite 5), joten tässä nostetaan esille vain muutamia seikkoja.

Saamelaisten kotiseutualueelle ei ole suunnitteilla uutta väylästä. Hankkeessa ei ehdoteta kaikkien pääväylien muuttamista reiteiksi, vaikka pääosin pääväylien olisikin hyvä olla virallisia reittejä. Saamelaiskäräjien edustajat toivoivat suunnitelmassa otettavan huomioon myös sen, että väylien käyttöaikaa vuosittain tulisi voida lyhentää vasomaisa aikana.

Neuvottelussa keskusteltiin myös turvallisuusasioista mm. maanteiden ylityksistä. Moottorikelkkailuväylien paikkatietoaineisto tulisi saada kuntoon ja lisäksi pitäisi luoda ”eettisen kelkkailun” ohjemateriaalia.

## 2.5 ELY-keskukset ja muut viranomaiset

Viranomaistahoja moottorikelkkailureiteillä ovat kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset, jotka muun muassa hyväksyvät reittisuunnitelmat ja reitinpitäjät. ELY-keskuksilta haetaan kantateiden ylitysluvat, Pirkanmaan ELY-keskukselta kaikki sivuteiden ylitysluvat.

Kuntien toimintaan kuuluu ennakoivalvonta, ja ELY-keskukset vastaavat kielto- ja rajoituspäätöksistä. Lapin ELY-keskus on mukana maastoliikenteen hallinnoinnin kehittämisessä. Maastoliikenteen alueellisia kieltoja ja rajoituksia voidaan teoriassa antaa myös liikenneturvallisuussyistä, mutta käytännössä luonto- ja ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi.

## 2.6 Harrastajatapaamiset

Moottorikelkkaharrastajille järjestetyissä tilaisuuksissa kuultiin harrastajien näkemyksiä moottorikelkkailun kehittämisen tarpeista hankkeen aiheisiin liittyen. Alla niistä tiivistelmä.

### Lapin kelkkakerhot

- Kerhojen näkemys on, että Lapissa on kattava ura/reittiverkosto, joka tarvitsee vain pieniä linjauskorjauksia. Polttoainepisteille siirtymisessä on monin paikoin ongelmia ja niihin tulisi kiinnittää huomiota. Esiin tuli myös poliisin erilaiset tulkinnat moottorikelkalla sallitusta siirtymästä tietä pitkin huoltoasemalle.
- Toiveena nopeusrajoitusten nosto, koska nykykelkat ovat vanhempia parempia.
- Toiveena hyvät yhteydet merelle ja myös Oulun itäosissa sijaitsevaan Oulu-zonen monitoimikeskukseen.
- Metsähallituksen urien kunto on paikoin huono ja jopa vaarallinen.
- Uusien yhteyksien tekemisen tulisi olla helpompaa, ja huoltokalusto olisi hyvä sovittaa väylästäön mukaan.
- Toiveena, että paikalliset yrittäjät tulisivat mukaan väylien ylläpitotalkoisiin. Harrastajien näkemys on se, että monin paikoin yrittäjät tienaa rahaa, vaikka eivät itse osallistu ylläpitoon. Harrastajat voisivat myös talkootyönä ylläpitää esimerkiksi maanomistajien tarjoamia vapaakelkkailualueita.
- Gpx-muotoinen reittiaineisto koettiin tarpeellisena, koska se on siirrettävissä GPS:ään. Myös paperikartta on tärkeä, johtuen isojen erämaiden kenttäongelmista. Paperikarttojen tulisi olla riittävän laajoilta alueilta, ja niillä pitäisi olla yhtenäinen mittakaava, jotta kartalta toiselle siirtyminen olisi mahdollista.
- Lapin harrastajien keskuudessa koettiin, että moottorikelkkailijat ovat maksaneet bensaveroa jo kauan, eikä siitä ole saatu vastinetta. Investointi- ja ylläpitorahoituksen tulisi tulla bensaverosta saaduista tuloista.
- Nykyinen väylästäö tulisi saada verovaroilla kuntoon, mutta jatkossa harrastajat voisivat maksaa reittimaksua, mikäli sillä saadaan pidettyä väylästäö kunnossa. Myös yrittäjät voisivat osallistua kustannuksiin.



### **Kainuun kelkkakerhot**

- Kuhmon moottorikelkkajärjestelyjä tulisi selkiyttää. Varsinkin Kuhmon kirkonkylän järjestelyt ovat tällä hetkellä hankalat ja jopa vaaralliset, koska väylä kulkee joessa, jossa on virtapaikkoja.
- Erämaareitti lähelle valtakunnanrajaa tulisi saada taas käyttöön – se olisi tärkeä matkailun kannalta.

### **Pohjois-Pohjanmaan kelkkakerhot**

- Maakunnan eri puolilla kelkkailulla on erilainen merkitys, sesongin pituus ja erilaiset luonnonolosuhteet. Eroja myös yhteiskunnan osallistumisessa väylien ylläpitoon. Idässä tilanne on kelkkailun ja matkailun kannalta hyvä, mutta Oulun seudun ympäristössä on tarve parantaa moottorikelkkailun edellytyksiä.
- Tärkeää rakentaa yhteydet palvelujen äärelle, ja väylät tulisi siirtää pois vesistöiltä aina kun mahdollista. Erityisesti joet ovat ongelmallisia.
- Olisi tärkeää, että Pohjanmaan rannikon suunnalta olisi väylä Oulun seudun reiteille. Maakuntarajat ylittävät reitit myös tärkeitä, samoin kuin Pyhäjärven yhteys Oulujärven suuntaan ja Kainuuseen.
- Rautateiden ylityksissä Väyläviraston asettama korkea hinta ylityksen/alituksen tekemiseen rajoittaa urien/reittien linjausta, mikä näkyy laittomina ylityksinä, joissa virallinen reitti on jätetty uraksi radan ylityskohdalla, vaikka uraankin vaaditaan maanomistajan lupa.
- Paikkatiedon hallinnoinnissa tulisi olla yksi toimija, jolle kunnat ja kerhot voisivat toimittaa aineistonsa. Nyt alueella on käytössä laajasti kelkkareitit.fi, jossa tiedot eivät ole ajantasaisia ja mukana on uria, joiden lupa-asiat eivät ole kunnossa.
- Kelkkakerholaiset olisivat valmiita maksamaan pakollisen luvan, jos väylät ovat kunnossa.

### **Pohjois-Karjalan kelkkakerhot**

- Pohjois-Karjalassa suhteellisen lyhyt ajokausi, jonka vuoksi väylät voisivat olla käytössä myös lumettomana aikana erilaisille liikkuemisvälineille. Maaston kulumisen kannalta kesäkäyttö on kuitenkin monin verroin kulltavampaa kuin lumen aikaan.
- Mönkijäliikennetarve koetaan vahvaksi, toisaalta sen voisi sallia vain matkailulle ja ohjattuna toimintana.

- Moottorikelkkaväylästä tulisi hallinnoida tiehallinnon tai vastaavan alaisuudessa samalla tavalla kuin vesiväylät ja tieverkosto.
- Pääväylästä kannalta tärkeintä olisi se, että tankkauspaikat sijaisivat noin 100 km:n välein, ja tämä tulisi ottaa huomioon suunnittelussa.
- Tarvittaisiin laadukkaampaa ja käytettävää kartta-aineistoa, myös saatavuuteen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.
- Harrastajat ovat valmiita maksamaan kelkkailusta väylästä. Maksun voisi kerätä jokin yhteinen taho kelkkakohtaisesti, ja maksun tulisi olla osoitettu suoraan väylästä ylläpitoon.

## **2.7 Yleisökysely**

Valtakunnallisella, kaikille avoimella verkkokyselyllä kartoitettiin kelkkailuun liittyviä käytäntöjä, mielipiteitä sekä kelkkailuväylien hoitoon, käyttöön ja turvallisuuteen liittyviä asioita.

Kyselystä tiedotettiin mm. Kelkkamessuilla, kuntavierailukäynneillä, sidosryhmätapaamisissa, lehdistötuissa, Metsähallituksen sosiaalisen median kanavilla ja sähköposteilla. Kysely oli auki noin puoli vuotta. Samasta IP-osoitteesta ei voinut vastata useampaan kertaan, jotta vältettiin yhden vastaajan mahdollista painottumista. Toki sama henkilö on voinut vastata kyselyyn usealla eri laitteella, mutta oletettavasti tällaisten vastaajien määrä on hyvin pieni ja näin suuressa vastausjoukossa niiden merkitys ei pääse korostumaan.

Kyselyyn tuli kaiken kaikkiaan 1 921 vastausta kaikista Suomen maakunnista Ahvenanmaata lukuun ottamatta ja yksi vastaus ulkomailta. Maakunnittaisesti vastauksia tuli eniten hankkeen alueilta Pohjois-Pohjanmaalta (603, 32 %) ja Lapista (411, 22 %), mutta yllättäen hankealueen ulkopuolelta Pohjois-Savosta annettiin kolmanneksi eniten vastauksia (133, 7 %). Kainuusta vastauksia tuli 121 (6 %) ja Pohjois-Karjalasta 111 (6 %). Hankkeen ulkopuolisista maakunnista myös Uusimaa (117, 6 %), Pirkanmaa (87, 5 %) ja Keski-Suomi (85, 4 %) erottuvat joukosta. Vastauksia tuli 208:n eri kunnan alueelta, ja mukana oli myös vastaajia, jotka eivät olleet ilmoittaneet asuinpaikkakuntaansa vaan esim. maakunnan.

# 3 Suunnitelmat

## 3.1 Suunnitelma moottorikelkkaväylästä

### 3.1.1 Taustaa

Lapissa ELY-keskus on tehnyt kartoituksia ja pitää yllä tietoja Lapin moottorikelkkaväylästä, lisäksi kunnat ovat tehneet väyläkartoituksia. Muissa maakunnissa kartoituksista ovat huolehtineet kunnat, kuntayhtymät tai moottorikelkkaharrastajat.

Metsähallituksen vastuulla oleva moottorikelkkaurasto on ylläpitorahoituksen puuttumisen takia heikossa ja osin turvallisuutta vaarantavassa kunnossa. Lapin väylästä on joissain paikoin matkailukeskusten lähiympäristössä hyvässä kunnossa. Merkittävimpiä yhteyspuutteita Lapissa ovat yhteys Torniossa Kemin ja Oulun suuntaan sekä Kemi–Tornio–Simo-alueelta Rovaniemen suuntaan.

Pohjois-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavoissa on esitetty moottorikelkkailun runkoreitistöt. Merkittävimpiä puutteita Pohjois-Pohjanmaalla ovat yhteydet rannikolta Oulun seudun reiteille ja Oulun suunnalta lin kautta Lapin väylille. Tärkeää olisi myös Oulujokilaakson moottorikelkkareitistön jatkaminen Rokualta Vaalaan ja Oulujärvelle. Oulun seutu on ollut mukana maakunnan hankkeessa, ja siellä on hyvin toimiva kuntien moottorikelkkaväylien ylläpitoon perustuva pooli. Pohdintaa aiheuttaa Pohjanmaan rannikon lumitalvien tulevaisuus, jos ennustetut ilmastomallit toteutuvat. Ympäristöministeriön selvityksessä (Moottorikelkkaväylien tavoiteverkko 2009) ennustetaan lumen vähenevän erityisesti Oulun eteläpuolisella rannikolla. Tämän vuoksi voidaan pohtia vaihtoehtoja rannikkoväylän tai kauempana sisämaassa kulkevan väylän välillä.

Koillismaalla moottorikelkkaväylästä ja sen ylläpito on hoidettu kuntakohtaisesti. Kainuussa on alkamassa kuntien vetämä oma hanke (KAMORE), jonka selvitystyö tehdään 2018–2019. Kainuun maakuntakaava on tarkastusvaiheessa.

Pohjois-Karjalassa tehtiin vuonna 2013 laaja kartoitus maakuntaliiton hankkeessa. Tuolloin Pohjois-Karjalan väylästä ylläpitoon ja huoltoon tehty uusi suunnitelma oli kuitenkin jäänyt toteutumatta ja siellä jatketaan entiseen tapaan eli virkistysreitit yhdistys hoitaa harrastajapohjalta kelkkareitien kunnostuksen.

MOKEMA-hankkeessa on tehty väyläsuunnitelmassa tiivistä yhteistyötä hankealueen maakuntaliittojen kanssa ja alueiden maakuntakaavat on vaikuttaneet vahvasti väyläsuunnitelman loppu-  
lokseen.

### 3.1.2 Kuntakierroksen anti väyläsuunnitelmaan

Kuntien moottorikelkkailuun liittyvien toimintojen vastuutahoissa on suurta vaihtelua. Väylistä ja niihin liittyvistä asioista vastaavat joko liikuntatoimi, tekninen toimi, elinkeinoasiamies, maankäyttöön tai kaavoitukseen liittyvät tahot tai kelkkaharrastajat. Joissain kunnissa ei moottorikelkka-asioista vastaa kukaan. Kuntien hallinnossa aiheesta vastaavilla henkilöillä ei välttämättä ole tietoa reittien/urien hallinnointiin liittyvistä käytännöistä tai tieto saattaa olla puutteellista.

Kuntakierroksella tuli ilmi, että korjausvelan laskemista varten tarvitaan yksityiskohtaisempi kartoitus. Hankkeessa yritettiin tehdä vielä erikseen kysely kuntakohtaisen korjausvelan kartoitustarpeesta, mutta vastauksia tuli liian vähän arvion tekemiseksi. Todellisen korjausvelan määrä tulisi selvittää vielä tarkemmin.

Pohjois-Karjalan kunnilla ei pääosin ole tietoa urien kunnosta tai investointitarpeista. Siellä virkistysreitit yhdistys ylläpitää ja huoltaa moottorikelkkaväylästä. Kainuussa on alkamassa maakunnallinen hanke (KAMORE), jonka yksi päämäärä on yhtenäistää maakunnan väyläverkosto. Pohjois-Pohjanmaalla kuntien tiedot moottorikelkkaväylistä vaihtelevat. Osa kunnista osallistuu hyvin intensiivisesti väylien ylläpitoon ja suunnitelmiin, mutta osassa kaikkia moottorikelkkaväyliä hoitavat kelkkakerhot. Lapissa kuntien investointitarpeissa on suurta vaihtelua. Matkailukunnissa resursseja saattaa olla hyvin käytettävissä suunnitteluun ja ylläpitoon, kun taas kunnissa, jotka ovat vasta kehityksessä matkailualueiksi, ei resursseja ole laitettu kelkkailuun.

### Merkittävimpiä ongelmakohtia

Kuntien välinen yhteistyö on vaihtelevaa, samoin kuntien moottorikelkkailun ylläpitoon ja kehittämiseen käytettävissä olevien resurssien määrä. Monet kunnat ovat pieniä ja resursseja on vähän, joten ei ole taloudellisesti järkevää ylläpitää suhteellisen lyhyitä väyliä yksin. Tämän vuoksi olisi suotavaa, että monin paikoin kunnat voisivat ottaa mallia esimerkiksi Oulun seudun kuntien yhteistyöpoolista ja sen toimivuudesta.

Ilmastomuutos näkyy epävarmuutena monissa kunnissa. Erityisesti eteläisemmällä alueella ja rannikkoalueilla näkyy kiinnostuksen väheneminen kelkkailua kohtaan. Muutama kunta ilmoitti, ettei niiden kannata tehdä kelkkaväylien suhteen mitään, koska lunta ei ole riittävästi vuosittain.

Maanomistuksien pirstoutumisen vuoksi joillekin väylille on vaikea saada maankäyttösopimuksia. Joissain kunnissa ei ole kiinnostusta perustaa virallisia moottorikelkkailureittejä edes merkittävimpiin yhteyksiin. Erityisesti moottorikelkkaurien kohdalla vuosittaiset tai pidemmän aikavälin sopimusten uusinnan yhteydessä maksettavat maanomistajakorvaukset voivat olla merkittävä kuluerä väylän perustamisessa ja ylläpidossa. Kunnilla on pula resursseista. Esimerkiksi merkittävässä matkailukaupungissa, Rovaniemellä, ei ole riittäviä resursseja väylästä tehokkaaseen ylläpitoon kasvavan käytön vaatimalla tavalla.

Monin paikoin, myös matkailukeskuksissa, yhteydet taajamien palvelujen äärelle puuttuvat. Kaavoitusvaiheessa moottorikelkkailun tarpeet usein unohtuvat, ja kaavasta tehdään liian tiivis. Muu liikenne ajaa suunnitelmissa usein moottorikelkkailun edelle, lisäksi jotkut kunnat kokevat hankalaksi hakea liittymien erityislupia ELY-keskuksilta.

Rautateiden ylitykset/alitukset eivät ole aina ratkaistavissa. Käytäntö on osoittanut, että lupia junaradan ylittämiseen on vaikea saada. Sillat tai rautateiden alitukset ovat kalliita. Kunnat vastaavat tämänhetkisten säännösten mukaan virallisista moottorikelkkailureiteistä, mutta niillä ei ole resursseja rakentaa rautateiden ylityspaikkoja. Yhtenä ratkaisuna ongelmaan voisi olla lainsäädäntöön tehtävä muutos sallia vartioidun tasoristeyksen käyttäminen junaradan ylitykseen. Myös päätieverkoston alueella on samantapaisia ongelmia kuin rautateillä. Rautateiden ja maanteiden turvalliset ylitykset eivät aina ole ratkaistavissa muulla tavalla kuin tunnelilla tai sillalla.

Vesistöt ja vesistöjen ylitykset ovat merkittävä turvallisuusriski. Talvikaudella 2017–2018 merkittävä osa pahoista moottorikelkkaonnettomuuksista oli veteen vajoamisia. Väylästä tulisi suunnitella siten, että virtapaikat, säännöstellyt vesialueet ja siltojen alitukset tulisi pääsääntöisesti poistaa väyläverkostosta. Tämä ei kuitenkaan poista täysin vesistöalueriskiä, sillä ihmiset menevät esimerkiksi pilkille kelkalla myös väylien ulkopuolisia jääpeitteisiä vesialueita pitkin. Väylien siirtäminen kuivalle maalle saattaa jopa lisätä vesistöjen vaarallisuutta, sillä jälle merkityllä turvallisella reitillä sulapaikojen kierto on mahdollista. Merkitsemättömyys myös saattaa lisätä eksymisriskiä jääalueilla.

Valtakunnalliseen tai edes maakunnalliseen verkostoon osallistuminen vaatii joiltain alueilta muutoksia moottorikelkkajärjestelyihin. Tällä hetkellä joissain kunnissa vain yhdistysten jäsenillä on oikeus ajaa tiettyjen alueiden urilla. Tässä syntyy myös vastuukysymysongelma. Kuluttajaturvallisuuslaki velvoittaa vain yleiseen käyttöön tarkoitettua palvelua tarjoavaa toimijaa vastaamaan tuotteen-

sa turvallisuudesta. Jos tietyllä urastolla saavat ajaa vain yhdistyksen jäsenmaksun maksaneet jäsenet (jäsenmaksulla katetaan ylläpitokustannuksia) eikä kyseiselle urastolle voi ostaa erillistä uralupaa, niin on kyse yhdistystoiminnasta, ei yleisesti tarjottavasta palvelusta. Koska yhdistysten jäseniin ei voida soveltaa kuluttajaturvallisuuslakia, kelkkailijat liikkuvat yhdistysten ylläpitämällä urilla täysin omalla vastuullaan.

### 3.1.3 Yhteenveto väyläsuunnitelman kartoituksista

Moni taho korosti yhtenäisen väylästä tarvetta. Lisäksi tällä hetkellä vastuu väylästä jakaantuu hyvin hajanaisesti ja toimijoita on hyvin erilaisia.

Väyläsuunnitelmien kartoituksissa nousi esiin tärkeänä tekijänä alueelliset, maakunnalliset ja kansainväliset hankkeet yhteistyötahoina. Näistä keskeisimpinä tulivat esiin Oulun seutu, Kainuu ja sen oma hanke sekä Pohjoiskalotin ja Barentsin alueen yhteistyö.

Kierroksilla ja neuvotteluissa nousi esiin myös tarve löytää keinot paikallisen elinkeinoelämän osallistamiseen moottorikelkkailun kehittämisessä. Hankkeen tuloksena esitetään rahoitusmallia, jossa väylien käyttäjät maksavat niiden käytöstä.

Lisäksi väylästä suunniteltaessa on pyritty priorisoimaan niin, että se pohjaa olemassa oleviin yhteyksiin kustannusten säästämiseksi, mutta uusia linjauksia voidaan tehdä seuraavilla periaatteilla:

- Liikenneturvallisuuden parantaminen (väylien siirto pois riskialttiilta vesialueilta, rautatiet ja niiden ylitykset, vilkasliikenteisten teiden ylitykset/alitukset, taajama-alueiden huomioiminen)
- Huoltoasemayhteyksien parantaminen
- Hiljaisten alueiden säästäminen
- Luonnonsuojelualueiden välttäminen (direktiivilajien pesintäalueet yms.)
- Porotaloudelle ja luontaiselinkeinoille aiheutuvien haittojen välttäminen
- Kulttuuriperintökohteille aiheutuvien haittojen välttäminen
- Puuttuva valtakunnallisesti merkittävä yhteys.

### 3.1.4 Pääväylästä

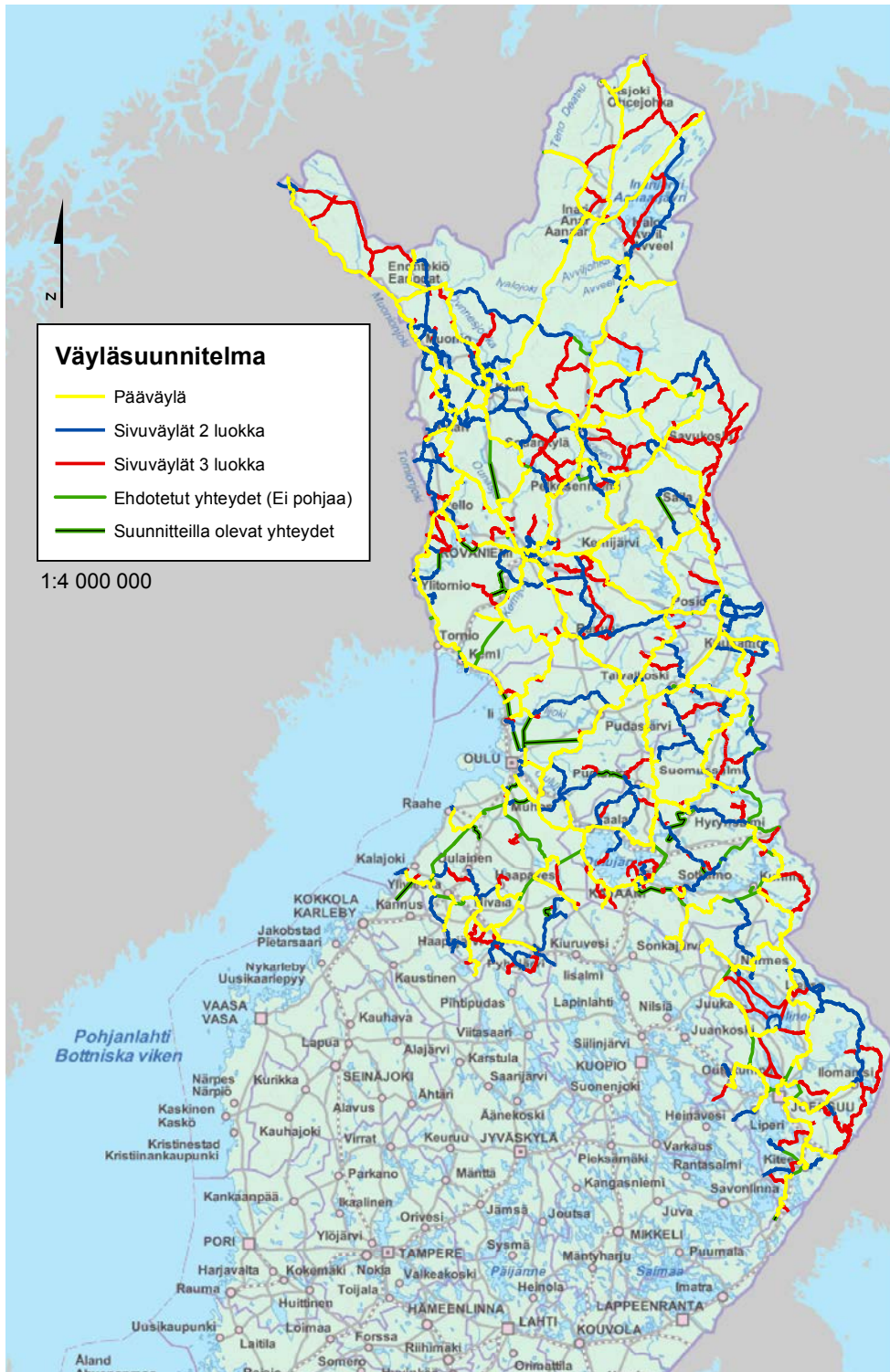
- Koostuu pääosin virallisista moottorikelkkailureiteistä (toimitus- tai sopimus pohjainen maastoliikennelain mukaan perustettu), poikkeuksena valtakunnan rajat ylittävät väylät
- Yhdistää tärkeimmät asuinkekkittymät ja matkailukeskukset
- Tiiviimmät huoltoasemayhteydet.

### 3.1.5 Sivuväylästä

Luokitukset:

- Luokka 2, matkailullisesti merkittävät alueelliset rengasreitit tai yhteydet, jotka palvelevat laajasti alueen elinkeinotoimintaa ja harrastajia
- Luokka 3, paikallisten käyttämät yhteydet (yhteys kylältä tms. pääväylille ja 2-luokan väylille).

Hankkeessa on tehty kuntakohtaisten väyläselostusten lisäksi maakuntakohtaiset moottorikelkäväyläkartat. Molemmat ovat liitteessä 7. Kunta-kohtaiset väyläkartat ovat liitteessä 8.



Pääväylästä hankealueella. © Metsähallitus 2019, © Maanmittauslaitos 1/MML/19.

## 3.2 Suunnitelma yritystoiminnan monipuolistamisesta

Uusi tieliikennelaki (729/2018, voimaan 1.6.2020) mahdollistaa muun muassa maastopyörillä ajamisen moottorikelkkailureiteillä. Reitien käyttöä häiritsivät, jokamiehenoikeuksiin perustuvaa liikkuamista ei ole aiemminkaan kielletty, mutta nyt asiaa on erillinen kirjaus moottorikelkkailureitti-liikennemerkin kuvaustekstissä. Rekikoiria tieliikennelaisissa ei kuitenkaan mainita, ainoastaan polkupyörät ja tieliikennelain 52 §:ssä tarkoitetut kevyet sähköajoneuvot. Tämä antaa joillekin yrittäjille mahdollisuuden monipuolistaa matkailutuotteiden tarjontaa. Tosin turvallisuuden takia kelkkareittien tulisi tällöin olla riittävän leveitä ja näkyvyyden hyvä, jotta niitä voitaisiin käyttää useampaan tarkoitukseen.

Suuri osa safareista ajetaan matkailuyritysten toimipisteiden ja hiihtokeskusten läheisyydessä. Tämän vuoksi väyläsuunnitelmaan on tuotu luokan 2 väylät, jotka ovat erityisesti yritystoimintaan liittyvän kelkkailun käytettävissä. Ylläpitoon tarvittavia resursseja suunnataan myös näille väylille, jolloin matkailukäyttöön luodaan leveitä, teknisesti helpoja ja turvallisia mutta maisemallisesti arvokkaita väyliä kokemattomampia kelkkailijoita varten.

Matkailuyrittäjille väylien pysyvyys on tärkeää matkailutuotteen myynnin ja saatavuuden takaamisen takia, ja siksi yrittäjät toivovat urien muuttamista reiteiksi. He myös pitivät paikkatiedon ajantasaisuutta ja reaaliaikaisesta ylläpidosta tiedottamista maakuntien markkinointitehtävänä.

Yrittäjätapaamisissa tuotiin usein esiin väylien luokittelu kolmeen luokkaan. He myös määrittivät tasot niin, että korkeamman tason väylien tulisi olla leveämpiä ja ne tulisi ottaa turvallisuuden takia pois vesistöalueilta. Hankkeessa väylät luokiteltiin kolmeen luokkaan. Kaikkia väyliä ei pystytty siirtämään pois vesistöalueilta, mutta suunnittelussa niitä pyrittiin välttämään, erityisesti säännösteltyjä vesialueita ja virtakohtia.

Esitetyllä uudella väyläjärjestelyllä vastattaisiin yrittäjien toivomaan selkeyteen reittien ja urien käytöstä ja samalla parannettaisiin asiakasturvallisuutta. Lainsäädännöllä voidaan vaikuttaa siihen, että huoltoasema- ja muiden palveluiden äärelle pääsy helpottuisi. Tähän päästäisiin liikenne-merkillä, joka oikeuttaisi käyttämään ajotien reunaa hiljaisella nopeudella. Tienylityksissä matkustajien moottorikelkkareen kyydistä poistuminen nähtiin ristiriitaisena asiana, sillä liukkaan ja vilkkaan ajotien ylittämisestä jalkaisin aiheutuu myös riskejä. Turvallisuutta parantaisi liikenne-merkkien lisääminen ja uusien luominen muun muassa autoilijoille kelkkaväylän risteävästä liikenteestä varoittavasta merkistä.

Matkailutoimijat ja harrastajat toivoivat vapaan kelkkailun alueiden perustamista. Maastoliikennelain mukaan niitä voidaan perustaa maanomistajan luvalla. Koska alueiden perustaminen tämän nykylainsäädännön puitteissa on jo täysin mahdollista, todettiin, ettei vapaakelkkailualueiden asianteleminen varsinaisesti kuulu hankkeen toimeksiantoon.

Tuoreessa IPCC:n (Intergovernmental Panel on Climate Change) 2018 raportissa painotettiin ohjaamaan toimintoja hiilineutraaliin suuntaan. Myös hallituksen kärkihankkeisiin kuuluu ilmastonmuutoksen torjunta. Sähkökelkkailu on lisääntymässä, ja jo nyt on safaryrittäjä, joka kokeilee sähkökelkan sopivuutta toimintaansa. Tulevaisuudessa tulisi tukea siirtymistä sähkökelkkailuun, ja se voitaisiin sujuvimmin aloittaa safaryrityksistä. Usein safarit ovat suhteellisen lyhyitä, ja vielä melko lyhyet akkujen käyttöajat sopivat lyhytkestoisiin safareihin paremmin kuin pitkille matkoille. Hankkeen yritystoiminnan monipuolistamissuunnitelmassa ehdotetaan sähkökelkkailuun ohjaamista siten, että tulevaisuudessa kelkkailuunkin voisi tuoda tieliikenteen tavoin erilaiset päästöihin perustuvat maksut tai päästövähennykset erisuuruisille päästöille. Eri liikennemuotojen osuuksia liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on selvitetty liikenne- ja viestintäministeriön Ajoneuvot 2015 -strategian yhteydessä. VTT:n Lipasto-laskentajärjestelmään perustuvassa selvityksessä eri liikennemuotojen osuudet pyöristettiin kokonaislukuihin, jolloin moottorikelkkojen osuus taulukossa pyöristyi 0 %:iin. Moottorikelkkojen kasvihuonepäästöjen osuus liikenteen kokonaispäästöistä on siten 0–0,5 %.

## 3.3 Suunnitelma ajantasaisen paikkatietoaineiston luomisesta

Moottorikelkkaväylien paikkatietoaineistoja eli moottorikelkkailureittien ja -urien sijaintitietoja ylläpitävät monet tahot. Selkeyden takia väylät ja myös niihin liittyvän paikkatietoaineiston ylläpito ja hallinta tulisi saada pääosin yhtenäisen hallinnon alaisuuteen.

Metsähallituksen Retkikartta-verkkopalvelut toimii melko hyvin moottorikelkkaväylästä paikkatietoalustana. Jyväskylän yliopiston LIPAS-liikunta-paikkatietopankki on käyttökelpoinen päivittäjän työväline, josta tiedot siirtyvät myös Retkikarttaan.

Tällä hetkellä Metsähallituksen moottorikelkkaurien paikkatieto on Metsähallituksen omassa Palveluvarustustietojärjestelmässä (PAVE). Avoin rajapinnan puuttuminen Metsähallituksen paikkatietojärjestelmistä aiheuttaa sen, ettei PAVEen päivitetty tieto siirry suoraan LIPAS-palve-

luun vaan uratiedot on viety erillisenä tiedostona Lipas-tietoihin ensimmäisen kerran vuonna 2017. Tämän jälkeen niitä ei ole päivitetty, ja jo nyt niissä on päällekkäisyyksiä. Metsähallituksen uratiedot voidaan viedä sinne erillisenä tiedostona jatkossakin, mutta Metsähallituksessa ei tällä hetkellä ole resursseja tehdä tämän tyyppistä päivityspalvelua.

Nykyinen karttapalvelu perustuu edelleen ajoitaisiin aineistopäivityksiin, joita tehdään 3–4 kertaa vuodessa. Keväällä 2019 on tarkoitus tehdä kattava päivitys Retkikartta.fi:hin ja julkaisutavoite on toukokuun puoliväli. Joitakin päivityksiä tehdään lisäksi kesän 2019 jälkeen ja loppuvuonna.

Uusi nykyisen korvaava Retkikartta.fi-palvelu on juuri rakenteilla (keväällä 2019) ja otetaan käyttöön vuoden vaihteeseen (2019–2020) mennessä. Siinä suunta on kohti automaattista ja ajastettua päivitystä. Ensin tämä pyritään saamaan toimimaanretkeilypalvelujen eli PAVE-tietojen osalta.

Kunnissa paikkatiedon päivittäminen sekä kiinnostus ja tietotaito vaihtelevat. Vastuutahoja paikkatiedolle ei ole, ja varsinkin urat ovat monesti heikossa asemassa. Osassa kunnista ei ole edes tietoa, onko kunnassa ylipäätään uria. Reiteistä kuitenkin tieto löytyy, koska niistä on tehty viralliset reitti-toimitukset.

Resurssit pienissä ja etenkin ei-matkailukunnissa ovat usein hyvin suppeat tai niitä ei ole lainkaan, ja siksi väylien ylläpidosta ja paikkatietoasioista vastaavat usein kelkkakerhot. Harrastajien vastuulla olevien väylien paikkatietokäytännöt vaihtelevat. Osassa kunnista karttatiedot ovat pelkkiä harrastajien tallentamia GPS-jälkiä harrastajien ylläpitämisessä nettikartoissa, osa kunnista tuottaa väylätietoja hyvälaatuisina päivitettyinä paperikarttoina tai nettipohjaisina palveluina, osassa kunnista ei ole mitään dokumenttia urien sijainnista.

Yhtenäinen väyläverkosto vaatisi paikkatiedon keskittämistä ja yhdistämistä. Yksi mahdollisuus olisi, jos esimerkiksi kuluttajaturvalaissa, Tukesista tai jotain muuta kautta olisi mahdollista velvoittaa uran ylläpitäjää päivittämään tietoja. Ajantasaiset uratiedot ovat myös turvallisuustekijä, ja ne olisivat pelastuslaitoksille oleellinen tieto.

Paikkatietoasioihin liittyen on tällä hetkellä käynnissä tai juuri päättyneet hankkeita, jotka luovat käyttökelpoista materiaalia kehittäjille ja loppukäyttäjille. *Paikkatietoalusta*-hanke yhtenäistää valtion, maakuntien ja kuntien paikkatiedot ja tuo ne yritysten ja yhteisöjen saataville ([www.paikkatietoalusta.fi](http://www.paikkatietoalusta.fi) ja [kmtk.paikkatietoalusta.fi](http://kmtk.paikkatietoalusta.fi)). Lisäksi REI-LAssa (reittiturvallisuushanke) selvitettiin mobiilipastuksen turvallisuutta maastossa liikkujille (blogi. [eoppimispalvelut.fi/reittimerkinna](http://eoppimispalvelut.fi/reittimerkinna)).

Mapitare Oy karttateknologiayritys on tehnyt muun muassa Lapin Safarit -matkailuyrityksen kanssa yhteistyötä karttasovellusten kehittämisessä. Mapitare-palvelua käytetään myös ainakin Lapissa muissakin yrityksissä. Tällä hetkellä se on tarkoitettu vain ammattikäyttöön, mutta sovellukset saattavat tulevaisuudessa tulla yleiseen käyttöön.

### 3.3.1 Kansallinen Paikkatietoalusta -hanke

Kansallisessa Paikkatietohankkeessa yhdistetään valtion, maakuntien ja kuntien paikkatiedot ja toteutetaan Suomeen digitaalinen ja yhtenäinen paikkatietovaranto. Hankkeessa on mukana Maanmittauslaitos. Kuntien ja muiden valtakunnallisten hallintojen tahojen ylläpitämät paikkatiedot, kuten rakennus-, liikenneverkko-, hydrografia-, maanpeitto- ja korkeussuhdetiedot sekä maastotietokohteet (esim. paikannimet, kiintopisteet, ilmakuvat, korkeusmallit, laserkeilausaineistot) tulevat avoimesti haettavaksi Paikkatietoalustan kautta.

Tällä hetkellä Suomessa on lukuisia kuntia, jotka eivät ylläpidä moottorikelkkauratietoja lainkaan, jolloin uratiedot eivät päädy myöskään Paikkatietoalustalle. Osa urien ylläpitäjistä on myös paikallisia harrastajia, joilla ei ole mahdollisuutta tai tarvittavia välineitä ylläpitää ja päivittää uratietoja. Nämä urat saattavat jäädä tulevaisuudessakin ulos paikkatietokannoista.

Metsähallituksen paikkatietojärjestelmään on mahdollisesti tulossa rajapinta, jolloin Metsähallituksen uratiedot siirtyisivät alueilta saatavaksi myös Paikkatietoalustan kautta. Sinne tulisi tällöin reittien lisäksi myös mahdollisesti rakenteet. Rajapinta antaa myös LIPAS-palvelulle mahdollisuuden siirtää moottorikelkkaväylät Paikkatietoalustan kautta saataville. Jos tiedot siirtyvät paikkatietoalustalle sekä LIPAS-palvelusta että Metsähallituksen järjestelmästä, ei tällöin tarvita erillistä tiedonsiirtoa Lipakseen vaan siellä olisi molemmista lähteistä tullut tieto yhdessä paikassa haettavissa. Toisaalta tällä ratkaistaan vain Metsähallituksen uratietojen ja LIPAS-palvelua käyttävien kuntien paikkatieto-ongelmat. Haasteena on edelleen muiden kuntien ja harrastajien ylläpitämien väylien paikkatiedon ylläpito sekä se, että tieto väylistä olisi yhtenäinen, yhdellä kartalla ja helposti hyödynnettävässä muodossa. Tästä syystä yksi paikkatiedon vastuutaho yhtenäistäisi nykyisen sekavan käytännön.

### 3.3.2 Paikkatietoaineiston sisältö

Paikkatietoaineistoon tulisi saada ajantasaiset väylätiedot, eri luokitukset (pääväylä/sivuväylät ja myös mahdollinen vaativuustaso), vastuutaho ja ylläpitotieto esimerkiksi internet-linkkinä. Aineistossa tulisi olla myös ELY:n kielto- ja rajoitusalueet sekä ajankohdat ja rajoitusten perusteet. Väylien avaimistieto ja ilmoitukset sulkemisista ilmoitettaisiin myös paikkatietoaineistoon ajantasaisesti.

Paikkatietoaineistossa tulisi olla tietoa myös huoltoasemista, majoituspaikoista ja ravintoloista, joihin on laillinen yhteys. Alueella on paljon paikkoja, joihin on vain tapana ajaa, mutta virallinen tieto ei voi sisältää tankkauspaikkoja tai palveluita, joihin ei laillisesti pääse. Aineistosta tulisi selvittää myös pääväylästä lastaus- ja purkupaikat sekä pelastus- ja paikannusmerkit. Nämä tulisi kartoittaa tarkemmin jatkohankkeen yhteydessä. Tärkeää olisi myös, että paikkatietoaineistoon saataisiin pidemmällä aikavälillä mukaan myös erityiskohteiden tarkka sijainti ja kuntotiedot (sillat, rummut yms.).

Paikkatietoaineiston muoto tulisi olla rajapintapalvelimen kautta saatavissa sovelluskehittäjille. Tämä tarkoittaisi aineiston tiedostojen avaamista palveluntarjoajalle joten aineiston pitäisi olla poimittavissa GPX- tiedostona paikannuslaitteeseen tai koneelle. Aluetta tulisi myös voida rajata, jotta koko tiedostoa ei tarvitsisi siirtää liikkussa, eli se toimisi myös pienemmällä alueella.

### 3.3.3 Paikkatietoaineiston hallinnointi

Hankkeessa ehdotetaan harkittavaksi Väyläviraston osoittamista moottorikelkkaväylästä hallinnoivaksi vastuutahoksi. Jos väyläsuunnitelmassa tarkoitettujen moottorikelkkaväylien ylläpito siirtyy yksittäisiltä reitinpitäjiltä Väyläviraston vastuulle, se voisi vastata myös paikkatiedon ylläpidosta ja ajantasaisuudesta koko väylästä osalta tai vaihtoehtoisesti suunnata resursseja Maanmittauslaitokselle tai ostaa palvelun esimerkiksi joltakin yksityiseltä toimijalta.

Moottorikelkkaväylästä hallinnoivalla taholla tulisi olla paikkatietojärjestelmä valtakunnallisten väylätietojen ja niihin liittyvien sopimusten hallinnointiin. Tietojen ja mahdollisten muutosten tulisi päivittyä reaaliaikaisesti, järjestelmässä tulisi olla rajapinta väylätietojen jatkohyödyntämiseen erilaisissa karttasovelluksissa ja ne tulisi olla haettavissa myös Paikkatietoalustan kautta. Väylästä hallinnoiva taho vastaisi talviaikaisen huollon ajantasaisesta tiedotuksesta (GPS-seurannat huoltokalustosta) sekä ajantasaisen paikkatiedon, käyttötietojen ja turvallisuusriskien tiedottamisesta sekä käyttäjille että pelastus- ja valvontaviranomaisten suuntaan.

Väylästä hallinnoivan tahon ylläpitämän online-karttapalvelun kautta käyttäjät ja ylläpidon henkilöstö voisivat jättää paikkatietoon perustuvaa palautetta väylillä ilmenneistä puutteista ja turvallisuusuhkista. Lisäksi väylästä hallinnoivan tahon kautta myös mahdolliset paikalliset toimijat saisivat tarvittaessa opastusta, tukea ja resursseja ajantasaisen paikkatiedon ylläpitoon.

### 3.4 Suunnitelma maasto-opasteista ja reittimerkinnoistä

Hankkeessa on tehty alustavia suunnitelmia reittimerkkien ja opasteiden yhtenäistämiseksi ja niiden rahoituksen turvaamiseksi. Opasteita ja merkintöjä tarkasteltiin erityisesti turvallisuusnäkökulmasta.

MOKEMA-hankkeessa tehtiin tiivistä yhteistyötä reittiturvallisuushankkeen (REILA) kanssa. REILAn tuloksia on nähtävissä nettiosoitteessa: [blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkit](http://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkit).

Tällä hetkellä moottorikelkkaurat ja -reitit merkitään omilla merkeillään ([blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkit](http://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkit)).

MOKEMA-hankkeen maasto-opaste- ja merkintäsuunnitelmassa esitetään väylien kolmeasteista luokittamista. Väyliin tarvitaan mahdollisesti tulevaisuudessa lisäkilpiä tai jopa oma merkki. Lisäksi vuonna 2019 voimaan tuleva uusi lakimuutos antaa mahdollisuuden käyttää niin kutsuttua raskasta moottorikelkkaa valikoidusti nykyisillä reiteillä. Reitit, joilla saa ajaa raskailla moottorikelkoilla, tulisi tarkastaa siltojen ja väylien pohjien kestävyysden kannalta.

REILA-hankkeen eräs konkreettisimmista tuloksista on pelastus- ja paikannusmerkki (ks. kuva). Se tulee käyttöön vuoden 2020 jälkeen.

Merkin käyttö perustuu siihen, että hälytyskeskukset voivat viestiä avuntarvitsijan paikan pelastuslaitokselle selkeästi ja yhteneväisesti. Merkki tulee kaikille maastoreiteille, myös moottorikelkkaväylille.



### 3.5 Investointitarpeiden määrittely ja suunnitelma niiden rahoitukseksi

Suuri osa moottorikelkkaväylistä on huonossa kunnossa. Merkinnät ja viitoitukset ovat puutteellisia ja rakenteet monin paikoin huonokuntoisia. Turvallisuus, kaavoitus ja nykyiset säännökset edellyttäisivät monin paikoin suuriakin uusia rakenteita moottorikelkkaväylille. Teiden ja rautateiden ylitykset/alitukset, vesistöjen sillat sekä kiertolinjaukset olisi tarpeellista saada asianmukaiseen kuntoon.

Väyläsuunnitelmassa väylät jaetaan kolmeen luokkaan. Pääväyliä tulisi luokituksen mukaan olemaan noin 8 700 km.

Hankkeessa tehdyissä väyliä investointitarvearvioissa on hyödynnetty useita lähteitä. Metsähallituksen ylläpitämien moottorikelkkaurien korjaustarvekyselyyn vastasivat Lapin ja Pohjanmaa–Kainuun Luontopalvelujen Luonnon virkistys- ja matkailukäytön aluepäälliköt MOKEMA-hankeen esiselvityksessä (Puska ym. 2015: Metsähallituksen maastoliikenneväyliä nykytilaselvitys).

MOKEMA-hankkeessa kysyttiin kaikista hankealueen kunnista kunnan moottorikelkkaväyliä ylläpito- ja korjauskustannuksia. Vain 27 kuntaa (37,5 %) vastasi, mutta saaduista vastauksista laskettiin kuntien väyliä kuntoon laittamiseksi tarvittava rahoitus.

Moottorikelkkaväyliä valtakunnallista yhteenlaskettua pituutta ei tiedetä tarkasti, mutta Ympäristöministeriön raportissa vuonna 2009 sen arvioitiin olevan 17 000–25 000 kilometriä. Metsähallituksen ylläpitämiä moottorikelkkauria oli 3 690 kilometriä vuonna 2015. Muiden kuin Metsähallituksen ylläpitämiä uria tai reittejä on näin ollen 13 000–21 000 kilometriä.

Pelkästään Metsähallituksen ylläpitämien moottorikelkkaurien korjausvelka on noin 1,5 milj. euroa. Jos sitä käytettäisiin pohjana laskettaessa koko maan väyläkorjausvelkaa, päädyttäisiin summaan 7–10 milj. euroa. MOKEMA-hankkeessa kunnille tehtyyn tiedusteluun vastasi muutama kunta. Näiden kuntien osalta korjausvelka on 1–1,8 milj. euroa. On huomattava, että pääosa kunnista ei vastannut kyselyyn.

Huomioon otettavia seikkoja arvioitaessa korjausvelan vaihteluvälin suuruutta:

- Metsähallituksessa ollaan todennäköisesti paremmin selvillä väyliä tarvittavista korjauksista ja niiden kustannuksista kuin kunnissa. Kunnissa työntekijät hoitavat väyliä yleensä sivutoimisesti.
- Metsähallituksen kunnostustarve voi olla suurempi kuin nykyisin suhteellisen tuoreella virallisella reittiverkolla. Tämän vuoksi virallisella reittiverkolla ei välttämättä ole yhtä suurta korjaustarvetta kuin Metsähallituksen moottorikelkkaurilla.
- Moottorikelkkaväyliä ylläpidon tahot vaihtelevat suuresti ja mitä luultavimmin myös väyliä kuntovaatimukset eri puolilla hankealuetta – tämä voi selittää osin sitä, ettei kunnissa ole 'tarvetta' tehdä 'priimaa'.
- Joissain kunnissa väyliä korjaukset tehdään ilmaisella talkootyöllä.
- Ensisijainen kunnostustarve kohdistuu pääväyliin (joita on siis alle 9 000 km) ja luokan 2 väyliin matkailukeskittymien läheisyydessä. Voidaan ajatella, että keskeiset korjauskohdet eivät kata koko väyläverkostoa.

Yllämainittujen seikkojen perusteella ja sen perusteella, ettei korjauksen tarpeessa olevia väyliä varmastikaan ole 25 000 kilometriä, voidaan korjausvelan määräksi arvioida noin 6 miljoonaa euroa.

#### 3.5.1 Rahoitussuunnitelma

Väyläkorjauksen asianmukaisen ylläpidon kannalta suurin ongelma on säännöllisen ja turvatuksen rahoituksen puuttuminen. Rahoituksen varmistaminen on ensisijainen toimenpide riippumatta siitä, miten varsinainen hallinto tai ylläpito on organisoitu. Väyläkorjauksen hallinnon ja ylläpidon rahoitukseen esitetään yleisen väyläkorjauksen käyttöönottoa.

Väyläkorjauksen hallinnon ja ylläpidon rahoitukseen esitetään väyläkorjauksen käyttöönottoa, jota perittäisiin kaikilta väyläkorjauksella liikennöiviltä moottorikelkkoilta. Lähtökohtana mallissa on monelta taholta esitetty ja hyväksytty käyttäjä maksaa -periaate sekä se, että yksi maksu oikeuttaa kelkkailuun kaikilla väyläkorjauksella ylläpidettävillä väylillä ympäri Suomen.

Väyläkorjauksella rahoitettaisiin väyläkorjauksen kuuluvien kelkkaurien ja -reittien vuosittaisia ylläpitoa sekä kerättäisiin varoja tulevaisuuden korjausinvestointeihin. Siirryttäessä valtakunnalliseen väyläkorjauksen hallintoon ja rahoitukseen eri tahojen perimät erilaiset osallistumismaksut ja uraluvat jäisivät rahoitukseen osallistuvilta yrittäjiltä ja harras-



tajilta pois. Mahdollinen uusi hallintomalli on esitetty luvussa 3.5.2.

Väylästhöitömaksulla kerättävät varat olisivat korvamerkittyjä suoraan ylläpitoon ja kehittämiseen sekä järjestelyn edellyttämiin henkilöstökuuluihin hallinnoivassa tahossa. Alkuvaiheessa ylläpidon henkilöstöjärjestely ja korjausvelan kattaminen edellyttäisi budjettirahoitusta, mutta myöhemmin ylläpito katettaisiin kokonaisuudessaan väylästhöitömaksuista kertyneistä varoista.

Väylästhöitömaksulla rahoitettaisiin ja ylläpidettäisiin pääväylästhöitä, katettaisiin maanomistajakorvaukset, ylläpidettäisiin paikkatietoaineistoa ja ylläpidettäisiin väylästhöin käytön seuranta ja valvontaa sekä tiedotusta. Väylästhöitömaksutuloista osoitettaisiin rahoitus myös alueelliselle sivuväylästhöille peruskorjaukseen ja ylläpitoon esim. käyttömäärän perusteella (katso hallintojärjestely luvussa 3.5.2).

Hankkeessa vertailtiin kuljettaja- tai kelkkakohteisesti perittävän maksun vaihtoehtoja ja vertailu on esitetty tarkemmin liitteessä 6. Vertailun perusteella toimivimmaksi ja selkeämmäksi ratkaisuksi osoittautui kelkkakohtainen väylämaksu. Väylämaksu olisi porrastettu siten, että koko kauden kattavan maksun lisäksi ajo-oikeuden voisi hankkia myös lyhyemmälle ajanjaksolle. Tällä pyritään huomioidaan kauden pituuden vaihtelu maan eri osissa ja vuosien välillä.

Väylästhöitömaksu vaadittaisiin vain väylillä liikkuvilta kelkoilta. Omalla maalla tai vesialueilla ei väylämaksua tarvitse suorittaa (ns. kotitarveajo, metsänhoito, eränkäynti, kalastus). Myöskään valtakunnallisen väylästhöin ulkopuolisilla urilla ajamisesta ei maksettaisi väylästhöitömaksua vaan tällaisen uran käytön maksullisuudesta päättäisi uranpitäjä. Väyliin ulkopuolella maastossa tapahtuvaan ajoon vaadittaisiin edelleen maastoliikennelain mukaan maanomistajan maastoliikennelupa, eli nykyinen lupakäytäntö väyliin ulkopuolella säilyisi ennallaan.

Ylläpitolaskelmissa koko hankealueen kustannukset nousevat vuositasolla noin 2–2,5 miljoonaan euroon, mikä edellyttäisi, että myös väylästhöitömaksukertymän tulisi olla samaa luokkaa tai jopa hieman enemmän vuositasoin vaihtelun ta-soittamiseksi. Tässä raportissa esitetyt väylästhöitömaksun kertymlaskelmat (katso liite 6) on tehty 50 euron mukaan, jolloin väylästhöin ylläpitoon käytettävissä oleva osuus jää arviolta 1,3–1,5 miljoonaan euroon. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että maksun suuruus olisi noin 80–100 euroa kaudessa. Väylästhöitömaksujen kattava digitalisointi tulisi vähentämään maksujen keräämisen kustannuksia merkittävästi, jolloin väylästhöin ylläpitoon jäisi huomattavasti suurempi osuus maksukertymästä.

### 3.5.2 Ylläpitovastuu ja väylästhöin hallinnointi

Laajan kuulemiskierroksen perusteella ja väylästhöin hallinnoinnin selkeyttämiseksi kokonaisvastuu moottorikelkkaväylästhöistä tulisi olla yhdellä taholla. Koska kenttä on laaja ja monitahoinen, vastavalla organisaatiolla tulisi olla laajasti osaamista ja resursseja väylästhöin hallinnointiin turvallisen kelkkailun takaamiseksi. Ensisijaisesti hallinnoivalla taholla tulisi olla väylämaksujen keräämiseen tarvittavat järjestelmät ja resurssit. Lisäksi hallinnoivalta taholta vaaditaan osaamista paikkatiedon tallennukseen ja ylläpitoon, maankäytön suunnitteluun ja urien ja reittien perustamiseen. Lisäksi sillä tulisi olla resursseja viestintään ja asiakaspalveluun, väyliin käytön seurantaan, kausivalvontaan sekä väyliin ylläpitoon.

Ratkaisumallina MOKEMA-hankkeen Ylläpito- ja rahoitussuunnitelmassa esitetään valtakunnallisen vastuutahon tehtävään harkittavaksi Väylävirastoa. Hallintojärjestelmään voitaisiin ottaa mallia vesiväyliin hallinnosta (katso liite 6). Väyläviraston tehtäviin ja velvoitteisiin kuuluisi väylästhöin ylläpito, rahoitus, paikkatiedon ylläpito, kauden aikainen huolto ja rakenteista vastaaminen.

#### Moottorikelkkaväylästhöin hallinnointimalli

Hallinnoinnin organisoimisissa on kaksi vaihtoehtoa. Hallinnoiva organisaatio, eli esityksen mukaan Väylävirasto, vastaisi kokonaan maanlaajuisen väylästhöin ylläpidosta ja huollosta yhtenäisellä organisaatiolla. Vaihtoehtoisesti hallinnointia ja erityisesti ylläpitoa voisi hajauttaa alueellisille tai maakunnallisille ylläpitoyhteisöille (esim. poolit, kuntayhtymät, kerhot) hallinnoinnin ja organisoimisissa pysyessä edelleen pääosin Väylävirastolla. Tällä varmistetaan paikallisten tarpeiden huomiointi sekä väyliin käytäjien että muun maankäytön ja harrastajien osalta. Hallinnon organisointi ja siihen liittyvien tehtävien jakautuminen on kuvattu liitteessä 6, mutta hallinto on esitetty tässä tiivistetysti.

#### Hallinnoivan organisaation tehtävät

1. Hallinnoi ja vastaa valtakunnallisesta pääväylästhöistä  
Pääväylästhöin osalta hallinnoiva organisaatio vastaisi maankäyttösopimuksista, reittitoimituksista ja pääväyliin perustamiseen liittyvistä maanomistajakorvauksista. Organisaatiossa tulisi siis olla osaamista ja resursseja urien ja reittien perustamiseen, maankäyttösopimusten laatimiseen, arkistointiin, seurantaan ja päivitykseen tarvittaessa (määräaikaiset sopimukset). Maan kattavan sopimusjärjestelmän hallinnointia voisi helpottaa sen liittäminen karttajärjestelmään niin, että pääväylät, joilla sopi-

mukset ovat vanhentumassa, näkyisivät hallinnolle eri värillä. Tällöin niihin voidaan reagoida ajoissa ja maanomistajien kanssa voidaan neuvotella sopimuksen uudistamisesta tai vaihtoehtoisista uralinjauksista hyvissä ajoin. Näin vältettäisiin harrastajien ja matkailuyrittäjien liikennettä haittaavat yllättävät väylien katkeamiset myös urien osalta.

2. Vastaa pääväylästä hoidon koordinoinnista Hallinnoiva organisaatio vastaisi täysin pääväylästä kesä- ja talvihoidosta. Organisaatiossa tulisi olla ylläpitoon sopivaa kalustoa ja henkilöstöresursseja tai vaihtoehtoisesti riittävästi resursseja ostopalveluna tehtävän ylläpidon organisointiin, kuten ylläpidon tarpeen kartoitukseen, kustannuslaskelmiin ja kilpailutuksiin. Pääväylästä hoitoa olisi mahdollista koordinoita yhdessä kelkkailualueiden kanssa.

3. Vastaa kelkkailuväylien paikkatiedon ylläpidosta ja ajantasaisuudesta

Organisaatiolla tulisi olla paikkatietojärjestelmä väylätietojen ja niihin liittyvien sopimusten hallintoihin. Tietojen ja mahdollisten muutosten tulisi päivittyä reaaliaikaisesti, ja järjestelmässä tulisi olla rajapinta väylätietojen jatkohyödyntämiseen erilaisissa karttasovelluksissa. Hallinnoivan organisaation ylläpitämän online-karttapalvelun kautta käyttäjät ja ylläpidon henkilöstö voisivat jättää paikkatietoon perustuvaa palautetta väylillä ilmenneistä puutteista ja turvallisuusuhkista. Palautetta tulisi voida jättää myös puhelimitse, nettisivujen tai sosiaalisen median kautta jälkikäteen niiltä väylän osilta, joissa netti- tai verkkoyhteydet eivät toimi. Paikkatiedon sisältö- ja laatutarpeet on kuvattu tarkemmin MOKEMA-hankkeen ajantasaisen paikkatiedon suunnitelmassa (katso luku 3.3).

4. Vastaa ja koordinoi tiedottamista

Organisaatiolla tulisi olla hyvät resurssit viestintään. Online-karttapalvelun lisäksi tietoa tulisi olla saatavilla nettisivuilla ja sosiaalisen median kautta. Hallinnoiva organisaatio vastaisi kauden alku- ja lopputiedotuksesta, huollon ajantasaisesta tiedotuksesta (GPS-seurannat huoltokaluston liikkeistä) ja väylien turvallisuustiedotuksesta. Lisäksi verkosta ja asiakaspalvelun kautta kelkkailualueiden toimijat voisivat saada tukea ja ohjausta väylien perustamiseen, ylläpitoon, purkamiseen sekä näihin liittyvien rahoitushakemusten laatimiseen.

5. Vastaa ja koordinoi käytön seurantaan pää- ja sivuväylillä

Hallinto ja resurssien kohdentaminen perustuisivat käyttömääriin, joten liikenteen seurannan pää- ja sivuväylillä tulisi olla jatkuva. Hallinnoiva organisaatio vastaisi käytön seurannasta koko väylästä, myös valtakunnan rajat ylittävässä liikenteessä. Organisaatiossa tulisi olla riittävästi seurantalaitteita sekä järjestelmät tilastointia varten. Käytön perusteella ohjattaisiin ylläpitoon ja kunnostukseen tarvittavia varoja kelkkailualueille 2- ja 3-luokan väylille ja vastaavasti, missä käyttö on hiipunut, väyliä voidaan purkaa ja ennallistaa muuhun käyttöön. Mikäli käyttö taso jollain väylällä nousisi merkittävästi, väyläorganisaatio voisi liittää näitä merkittäviä yhteyksiä osaksi pääväylästä ja vastaavasti tehdä ylläpitosopimuksia hiipuvien pääväylien osalta paikallisorganisaation kanssa.

6. Koordinoi valvonnan mahdollisia lisäresursseja Hallinnoiva organisaatio toimisi valvonnan osalta tiiviissä yhteistyössä viranomaisten kanssa sekä vastaisi ajantasaisen paikkatiedon, käyttötietojen ja turvallisuusriskien tiedottamisesta myös pelastus- ja valvontaviranomaisten suuntaan. Lisäksi se vastaisi asianmukaisen kausivalvonnan rekrytoineista ja organisoinnista yhteistyössä viranomaisten kanssa.

### **Alueellinen organisaatio**

Moottorikelkkailun ja muun maankäytön alueellisten tarpeiden huomiointi voidaan varmistaa hajauttamalla sivuväylästä (2- ja 3-luokat) hallintoihin ja ylläpitoon alueellisesti. Aluerajauksessa tulisi ottaa huomioon sekä riittävät henkilöstöresurssit että käytännön ylläpidon kannalta järkevät aluekokonaisuudet. Väylien hallinnoinnissa (esim. väylälinjaukset) tulee kuulla laajasti paikallisia toimijoita. Rahalliset resurssit ja osaamisen tuki tulisivat kuitenkin suoraan valtakunnalliselta hallinnoivalta organisaatiolta.

### **Kelkkailualueiden tehtävät**

1. Vastaa oman alueensa 2- ja 3-luokan väylistä Kelkkailualueet ylläpitäisivät ja huoltaisivat oman alueensa sivuväylästä. Rahoitus perustoimintoihin tulisi väylähoitomaksuista hallinnoivan organisaation kautta seurantatietojen perusteella. Lisäperusteena voisivat olla myös kerhojen jäsenmäärät tai matkailun kehittämistavoitteet. Alueet voisivat hakea rahoitusta väylähoitomaksun piiriin kuuluvan sivuväylästä kehittämiseen ja laajentamiseen tarvittaessa. Myönnettävän rahoituksen perusteena olisi paikallisesti hyväksytty reitti- tai urasuunnitelma, riskikartoitus, investointilaskelmat ja suostumukset maanomistajilta koko

väylästä mitalta. Hallinnoivan organisaation asiakaspalvelun kautta alueet voivat saada ohjeistusta ja tietoa kriteerit täyttävän reitti- tai urasuunnitelman tekoon ja tarvittavien kuulemisten ja lausuntojen järjestämisestä.

## 2. Vastaa alueellisten sivuväylien tiedottamisesta hallinnoivalle organisaatiolle

Alueorganisaatio huolehtisi sivuväylien osalta kauden alku- ja lopputiedotuksesta ja tiedon toimittamisesta väylästä hallinnoivalle organisaatiolle. Alueorganisaatio vastaisi sivuväylien kesä- ja talvihuollon organisoinnista ja mahdollisesta huollossa tehtävän yhteistyön koordinoinnista hallinnoivan organisaation kanssa sekä tiedon reaaliaikaisesta toimittamisesta valtakunnalliselle organisaatiolle. Hallinnoivan organisaation toimesta tiedot voidaan julkaista valtakunnallisessa karttapalvelussa.

## 3. Vastaa alueellisesta paikkatiedosta

Alueorganisaatio pitäisi yllä sivuväylien ajantasais- ta paikkatietoa ja toimittaisi sen hallinnoivalle organisaatiolle. Tiedot voitaisiin toimittaa resurssien mukaan joko reaaliajassa huoltokaluston kautta tai GPX-muodossa. Hallinnoivan organisaation kautta alueorganisaatio saa opastusta, tukea ja resursseja ajantasaisen paikkatiedon ylläpitoon.

### **Pohdintaa hallintojärjestelystä**

Hallinnollinen taho voi periaatteessa olla mikä tahansa muukin toimija, joka täyttää yllä mainitut organisaatiolta vaadittavat kriteerit, mutta tässä raportissa esitetään järjestely Väyläviraston hallinnon alaisena sitä puoltavien seikkojen vuoksi. Väyläviraston toimimista moottorikelkkaväylästä hallinnoivana tahona puoltaa mm. se, että se vastaa jo nyt rataliikenteen ja maantieliikenteen liikennejärjestelystä. Kun erilaisten väylien järjestelyihin ja suunnitteluun liittyvät tehtävät ovat saman viraston alaisuudessa, siitä olisi hyötyä mm. teiden ylityksiin, alikulkuihin, siltoihin yms. liittyvissä liikennejärjestelyissä. Lisäksi Väyläviraston sisällä on jo kokemusta vesiväylien hallinnoinnista ja ylläpidon organisoinnista ja vastaavanlaista mallia ja toimintaperiaatteita voisi soveltaa myös moottorikelkkaväyliin. Valtionhallinnon ja ministeriön ohjauksen alaisena varsinkin alussa vaadittava budjettipohjainen rahoitus sekä maksujen keruu voidaan järjestää ja vaadittavat järjestelmät ovat jo olemassa.

### **Vahvuudet**

Keskitettyssä hallinnossa on sekä hyviä että huonoja puolia. Positiivisena asiana voidaan nähdä se, että jos pääasiallisia vastuutahoja on vain yksi, kriteerit ja käytännöt kunnossapidon, rakenteiden ja viitoituksen osalta ovat selkeät ja yhtenevät koko väylästäöllä. Keskitetyn hallinnon kautta kriteerien toteutumista voidaan valvoa, mutta niiden täyttämiseen on myös osoitettavissa riittäviä resursseja väylästähoitomaksukertymästä. Erityisesti ajantasaisen paikkatiedon osalta yksi vastuutaho tuo selkeyttä. Tiedot ovat yhdessä paikassa, ja sama taho vastaa tiedon ylläpidosta, ajantasaisuudesta ja sen tarjoamisesta helposti hyödynnettävässä muodossa.

Kun sama taho vastaa myös muun liikenteen järjestämisestä valtakunnallisesti, voidaan moottorikelkkailunkin liikennejärjestelyt sovittaa helpommin yhteen. Resursseja voidaan säästää sillä, että suunniteltaessa uusia raide-, tie-, katu- tai moottorikelkkaväylälinjauksia, liikenteen risteyskohdat, sillat, ylitykset ja alitukset voidaan suunnitella kaikkien liikennemuotojen turvallisuus huomioiden. Lisäksi kaikkien liikennemuotojen merkintä, riittävä viitoitus ja turvalaitteet ovat yhtenäiset ja niiden ylläpitoon löytyy resursseja.

MOKEMA-hankkeen kuulemiskierroksilla tuli esille se, että valtakunnallinen väylämaksu voidaan hyväksyä, jos varat varmasti kohdennetaan suoraan ylläpitoon. Jotta ylläpito voidaan rahoittaa väylämaksuilla, niiden hallinnointi Väyläviraston budjetin eli valtion kautta tuo varmuutta rahoitus pohjaan. Alussa organisaation muodostaminen ja vuosikymmenien varrella kertyneen korjausvelan kurominen umpeen vaatii runsaasti väylämaksukertymän ulkopuolisia budjettivaroja. Lisäksi vuosittaiset sääolosuhteiden sekä matkailun ja harrastajien määrän vaihtelut aiheuttavat notkahduksia väylämaksukertymään, mihin voidaan tarvittaessa varautua budjettivarojen turvallisuutta vaarantamatta. Hallinnoiva taho voi tarvittaessa vuosittain tai lyhyelläkin varoitusajalla reagoida esimerkiksi säävaihteluun jättämällä väyliä käytön ulkopuolelle tai sulkemalla niitä olosuhteiden muuttuessa.

Keskitetyn hallinnon avulla maankäyttöön saadaan kaivattua joustavuutta, kun sopimusten hallinnointi on keskitetty ja sopimuskäytännöt ja maankäyttökorvauksiin liittyvät linjaukset ovat valtakunnallisia. Hallinto voi tarvittaessa velvoittaa alueellisia organisaatioita purkamaan seurannan perusteella vähällä käytöllä tai liian huonossa kunnossa olevia väyliä ja vapauttamaan alueita muuhun käyttöön. Hallinnolla on osoittaa myös siihen tarvittavia rahallisia resursseja.

Kuitenkin virallisen hallinnon ulkopuolella olevat yksityiset urat (omalla maalla ajaminen, yritysten omaan käyttöön tarkoitetut, kerhojen suljetut harjoitteluradat tms.) ovat edelleen mahdollisia, mutta ne on rajattava virallisten väylien ulkopuolelle tai osoitettava selkeästi erilaisin merkein. Näiden ylläpitoon ei väylämaksuista osoitettaisi varoja. Jos näistä muodostuu paikallisesti merkittäviä väyliä, ne voidaan tarvittaessa liittää viralliseen väyläverkostoon uuden väylän perustamista vastaavalla menettelyllä, ja ne tulevat väylämaksun alaisiksi ja siten yleiseen käyttöön.

### Heikkoudet

Keskitettyyn hallintoon liittyy myös riskejä. Yhden valtakunnallisen hallinnoivan tahon voi olla haastava ottaa paikalliset tarpeet huomioon. Lisäksi keskitetty hallinto voi herättää huolta siitä, että väyläverkosto laajenee hallitsemattomasti ja ongelmia syntyy muun maankäytön ja hiljaisten alueiden tai niistä riippuvien elinkeinojen harjoittamiselle. Riskiä voidaan pienentää joko niin, että mikäli hallinto on täysin keskitetty Väylävirastolle, kuulemismenettelyt moottorikelkkailureitistön suhteen tulee tehdä edelleen maastoliikennelain mukaan paikallisesti. Paikalliset kuulemiset tulisi järjestää jatkossa myös urille, jotta muut paikallisten maankäytön tarpeet tulisi huomioitua.

Kelkkailualueiden perustamisella hallinnointia voidaan tuoda lähemmäs, jolloin väylähankkeet sivuväylien osalta käynnistyvät paikallisten tahojen tarpeesta, mutta vastuu ei jää kuitenkaan yksittäisten pienten kuntien, yritysten tai kelkkakerhojen harteille. Tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota kelkkailualueiden laajuutta määriteltäessä.

On erityisen tärkeää, että väylähoitomaksukertymä on ns. korvamerkittyä rahaa, jolloin voidaan varmistaa se, että varat kohdentuvat nimenomaan ylläpitoon. Tämä voitaisiin varmistaa sillä, että väylähoitomaksu kerätään omalle momentilleen samalla tavalla kuin kalastonhoito- ja riistanhoitomaksu. Näiden maksujen kohdalla tällä menettelyllä on haluttu turvata se, että ne ovat käytettävissä siihen tarkoitukseen mihin ne on kerätty.

Luvatonta kelkkailua väylien ulkopuolella ei voida ratkaista väylähallinnan keskittämisellä. Tietämättömyydestä, huonoista tai puutteellisista reitimerkinnöistä tai maankäyttösopimusten katkaisemisesta johtuvaa luvatonta ajoa sillä varmasti voidaan vähentää, mutta tietoisesti tapahtuvaan luvattomaan kelkkailuun on vaikeaa puuttua. Lisäksi

jatkossakin omalla maalla tai maanomistajan luvalla maastoliikenne on sallittua myös väylästä ulkopuolella ja esimerkiksi viranomaisvalvonta, pelastustoiminta ja poronhoitotyöt eivät tarvitse maanomistajan lupaa. Keskitetyn hallinnon ja turvattun rahoituspohjan ansiosta väylillä tapahtuvaan liikumisen valvontaan voidaan osoittaa lisäresursseja, jolloin vapautetaan valvontaviranomaisten resursseja väylien ulkopuolella tapahtuvan luvattoman kelkkailun vähentämiseen.

## 3.6 Ehdotukset lainsäädännön kehittämiseksi

Lainsäädännön muutostarpeet hankkeen osalta vaikuttavat moottorikelkkailun rahoituksen turvaamiseen, turvallisuuteen ja ympäristökuormituksen vähentämiseen.

### 3.6.1 Väylähoitomaksu

Hankkeessa esitetään yhtenä mahdollisuutena väylähoitomaksua moottorikelkoille. Tällä hetkellä moottorikelkkailureiteillä ei ole lainkaan maksua, koska ne luokitellaan virallisiksi teiksi. Uraverkostossa on maksullisia osia ja maksuttomia osia. Tämän sekavuuden ovat kelkkailijat kokeneet vaikeaksi, ja välillä viranomaiseltaan eivät ole tienneet, saako jollain väylällä ajaa maksutta vai tuleeko siihen olla maksullinen lupa. Uudistuksen myötä kaikille virallisesti kartoille merkityille pää- ja sivuväylille tulisi kelkkakohtainen vuosittainen maksu. Tämä muutos edellyttää lainsäädännön avaamista tarpeellisilta osin.

### 3.6.2 Liikennemerkkit

Moottorikelkkaväylien uusi luokittelu ja etenkin niiden merkitseminen erilaisilla liikennemerkkeillä vaatii lakimuutoksia. Lisäksi niillä väylillä, missä uuden tieliikennelain mukaiset raskaat moottorikelkat ovat sallittuja, olisi tarpeellista joko varoittaa muita kulkijoita lisäkilvellä tai omalla merkillä. Nykyään maanteilla on käytössä hiihtoladun risteämistä osoittava merkki, joka on osoittautunut hyväksi ennakkovaroitusmerkiksi autoilijoille. Moottorikelkoilla on aina väistämismääräys, mutta turvallisuuden lisäämiseksi olisi tärkeää saada oma merkki myös risteävästä moottorikelkkaväylästä.

### 3.6.3 Rautateiden ylitys vartioidusta tasoristeyksestä

Rautateiden ylityslupien saatavuus on välttämättömilläkin väylillä hankalaa. Tällä hetkellä lupia on hankealueella vain muutama. Rautateitä ylitetään useastikin laittomasti, ja myös tiedon puute saattaa aiheuttaa laittoman rautatien ylityksen. Autoilijoille tarkoitettuja tasoristeyksiä ei saa nykyinsäädännön puitteissa käyttää ilman radanpitäjän lupaa. Kelkan suksien raudat ovat vahingollisia rautateiden raiteille. Tavallinen autoille tarkoitettu tasoristeyksen vara kiskon ja ylätason välillä ei ole riittävä, jotta kelkka ei viiltäisi kiskoja.

### 3.6.4 Siirtymät huoltoasemille ja matkailukeskuksiin

Monin paikoin kelkkailijoiden ja muun väestön välille on syntynyt ristiriitoja, kun huoltoasemille ja hotelleille pääsy on mahdollista vain laittomasti ajamalla. Uusi tieliikennelaki antaa mahdollisuuden käyttää autoille tarkoitettua ajorataa väliaikaisesti siirtymiin. Hanksuunnitelmassa esitetään, että nämä siirtymät, ainakin suurten liikennemäärien alueella, merkittäisiin teiden varsille, joita pitkin siirtymät olisivat mahdollisia ja turvallisia. Niiden tulisi näkyä myös kartoissa, mikä helpottaisi matkailijoiden reittisuunnittelua. Tähän tulisi kehittää uusi liikennemerkki, joka kertoisi kelkkailijalle, että tienlaitaa pitkin pääsee siirtymään palveluiden pariin, ja autoilijoille se olisi ennakkovaroitusmerkki matalammasta ajoneuvosta. Ajonopeus kelkoille siirtymätaipaleille tulisi olla hyvin matala turvallisuuden vuoksi. Merkinnän hoitaisi joko Väylävirasto tai ELY-keskus.



Moottorikelkkauran merkki. Kuva: Sauli Salmela / Metsähallitus.

## 4 Yhteenveto

Moottorikelkkailun selkeyttämiseksi ja ylläpidon varmistamiseksi hankkeessa on päädytty uudenlaiseen rahoitusmalliin sekä väylien uuteen luokitukseen. Maahan tulisi luoda pääväyläverkosto, joka yhdistäisi tärkeimmät matkailu- ja asutuskeskukset. Pääväyläverkostoa tukemaan muu väylästä jaettaisiin matkailullisesti tärkeään luokan 2 väyläverkkoon sekä paikallisesti merkittävään luokan 3 väylästä. Suunnitelmassa pääväyläverkosto olisi noin 8 700 kilometriä pitkä. Pääväyläverkosto olisi ensisijainen korjausjärjestyksessä. Monet pääväylät ovat kuitenkin pitkien etäisyyksien väyliä, joten niiden ylläpitoon ei ole tarkoitus suunnata yhtä paljon rahoja kuin matkailullisesti tärkeisiin matkailukustusten luokan 2 lähiväyliin.

Hankkeessa laskettiin nykyväylästäolle investointitarve. Paikoin väyläverkosto on huonossa kunnossa, paikoin jopa vaarallisen huonossa kunnossa. Väyläverkosto vaatii pikaisia korjauksia tai muuten joitain väyliä joudutaan purkamaan. Laskelmien perusteella korjausvelan määrä koko hankealueen väyläverkostolle on noin 6 000 000 euroa. Tosin jos huomioidaan joitain jo tehtyjä korjauksia ja niissä muodostuneita kustannuksia, saattaa summa olla huomattavasti tämän raportin laskelmaa suurempi. Korjausten tarve on hyvin akuutti, joten sen rahoituksen olisi hyvä olla varattu valtion budjettiin. Myöhemmässä vaiheessa kelkkailun käyttömaksulla voidaan rahoittaa tulevaisuuden lisäkorjaukset.

Moottorikelkkaväylien ylläpidon tahot ja taso vaihtelevat huomattavasti maan eri osissa. Toisinaan se on tarkoituksenmukaista, riippuen käyttömäärästä ja kuljettajien kokemuksesta. Kuitenkin kaikki väylät tarvitsevat aina jonkinlaista ylläpitoa. Hankkeessa esitetään mahdollisena vaihtoehtona, että väylien käytöstä tulisi maksullista käyttöä maksaa -periaatteella. Tällä hetkellä virallisten moottorikelkkaväylien käyttö on kaikille maksutonta, joten muutos tähän käytäntöön vaatii muutosta lainsäädäntöön. Käyttömaksulla ylläpidetään väylästä jyvitettyinä rahoitus- ja käyttöasteen mukaan. Käyttömaksulla rahoitettaisiin myös paikkatietoaineiston ylläpito ja maksun hoitamiseen tarvittava rahoitus. Rahoitus- ja väylämalli ei poistaisi mahdollisuutta yksityisiin väyliin tulevaisuudessa. Niitä ei kuitenkaan merkittäisi rahoitusmallissa ylläpidettäviin karttoihin.

Yritystoiminnan parantamiseksi hanke esittää lievennyksiä niihin sääntöihin, joilla rajoitetaan kelkkailijoiden pääsyä palveluiden pariin. Yritysten safaritoimintaa pyritään kannustamaan sähkökelkkailun suuntaan, ja sitä kautta voidaan vähentää ilmakehään pääsevää hiilidioksidikuormaa. Monille yrityksille sähkökelkkailuun siirtyminen voi myös tuottaa uusia asiakkaita, sillä maailmanlaajuinen trendi suosii kestävästä matkailua.

Reittiturvallisuuden parantamiseksi esitetään uusien väyläluokituksen mukaisten merkkien käyttöönottoa. Myös autoilijoille tarkoitettu risteävän moottorikelkkaväylän ennakkovaroitusmerkkiä ehdotetaan otettavaksi käyttöön.

Rautateiden ylitys olisi mahdollista tehdä sallimalla vartioitujen tasoristeysten käyttöä. Tällä hetkellä rautatiet rajaavat kelkkailun tehokkaasti rautaverkon sisään, sillä alikulkuja on vähän ja uusien rakentaminen on kallista.

# Koonti aloitustyöpajassa syntyneistä ideoista, ajatuksista ja huomioista

Mokema hankkeen aloitustyöpaja 13.6.2017 Rovaniemellä

## 1) Miten moottorikelkkaväylästä pitäisi suunnitella? Ketkä ja miten?

- Suunnittelu käytön näkökulmasta, niiden jotka tarvitsee → ne mukana, matkailu, paikalliset
  - Poronhoito, pelastustoimi, valvojat mukana + maanomistajat
  - Neutraali taho vetämässä
  - Maakunnan liitos = Uusi maakunta
  - Olemassa olevan paikkatiedon hyödyntäminen + väylätön → tarviiko enää uutta?
  - Kelkat sinne missä mahdollisimman vähän haittaa muille
  - Miten yhteensovitetään muiden kanssa, että mahdollistaa yhteiskäytön → esim. pyörät, koiravaljakot, mönkijät
  - Suunnittelusysteemi:
    - reitti → reittitoimitus → vastuu pidosta → onko liian raskas prosessi?
  - Metsähallituksen alueellinen suunnittelu, jos valtion maata paljon/suuri osa
  - Kaavoitus: yhteensovittaminen alueittain esim. hiihtokeskus
    - kunnalla tässä vetovastuu → jäykkä prosessi myös
  - Prosessin jatkuvuus. Maailma muuttuu, voi olla vaikea ennustaa 10v. päähän
  - Suunnittelu niin, että reiteille pääsee myös siirtymään
  - Yksi taho
  - Kaikki yhteistyössä
  - Kokonaisvaltainen
    - ei vain maankäyttöä vaan palvelukokonaisuus
  - Käyttäjälähtöinen suunnittelu
  - Kuulla pitää, mutta jokaisen pitää olla valmis kompromisseihin
  - Pitkä prosessi, vaatii paljon istumista samoissa pöydissä
  - Avoin päätöksenteko ja osallistaminen
  - Konsensus, ei suosita mitään porukkaa, tasa-puolisuus
  - Monikäyttö huomioiden
  - Sisältäen selkeät lähtöpaikat/parkit + sinne palvelut
- Prosessi:
    - työryhmät
    - taustatiedon kerääminen
    - ammattilaiset jossain kohtaa analysoimaan ja tekemään ehdotuksia → ehdotusten pohjalta päätös yhdessä, joka tod.näk. on kompromissi
  - Suunnitteluvaiheessa → selkeät lähtöpaikat parkkipaikkoinen ja tankkausasteineen
  - Yksi koordinaatitaho, jolla vastuu ylläpitää tietoa ja koordinoida
  - Tarvelähtöisesti
    - uusia tarpeeseen
    - lakkautetaan käyttämättömiä
  - Mikä tekee reitistä turvallisen?
  - Siirtymät majoituksesta toiseen + muista palveluista (tankkaus/lataus) → vaatimustaso varmaan nousee
  - Eri käyttäjäryhmät huomioon reittien suunnittelussa (matkailu, yksittäinen käyttäjä yms.)
  - Maasto-olosuhteet ja turvallisuusasiat huomioon joreittisuunnittelussa
  - Reittisuunnitteluun mukaan keskeiset toimijat ja vastuutahot sekä suunnittelun aikana laaja muiden tahojen kuuleminen
  - Suunnitteluun työpajat, asiantuntijakuulemiset, kyselyt, lausunnot, esittelytilaisuudet + internetsivut
  - Suomen latu → kuka edustaa hiihtäjiä
  - Netti, Face to face
  - Umpilumen kohteet soluja → reittien/väylien välillä
  - Kelkkalehti, moottorikelkkalehti, kelkkaforumi netissä
  - Kelkkatehdas, tuotantopuoli mukaan suunnitteluun
  - Harrastajat
  - Safariyritykset
  - Maisema-arvot huomioiden
  - Kylätoimikuntia, joilla olisi halu "hoitaa" omalla alueella reittien/väylien kuntoa
  - Runkoreittejä "yhdistäviä" väyliä jolloin saadaan pienellä lisällä erilaisia ympyräreittejä
  - Olemassa olevat reitit ja urat
  - Kohtaavatko kysyntä ja tarjonta?
  - Tarvitaanko laatua vai määrää?
  - Kunnat yhteistyössä matkailuyritysten ja johtokuntien kanssa
  - Järkevästi kustannustehokkaasti

- Kolmiportainen
  - Runkoväylästä →
  - Liittymäreitit/urat →
  - Paikalliset siirtymät/taajamat
- Välietappeja, nähtävyyksiä väylästä varrelle
- Suunnittelun tulee sisältää: taukopaikat, roskikset, vessat ym. palvelut
- Resurssien yhdistäminen → kesäaikaiset käyttäjät voisivat hyödyntää samoja palveluja
- Liityntäliikenne taajamissa kuntoon
- Väylästä monipuolinen käyttö huomioon (eri laitteet/kulkuvälineet)
- Erilaisten käyttäjien tarpeet huomioon (taitotasot)
- Palvelualueet reittien tavoitettavaksi
- Reittimerkinnät selviksi
- Mahdollisuus myös ajokortittomille kokeiluihin
- Mahdolliset korvaavat kiertoreitistöt huomioon
- Reitit infran osalta turvallisiksi (vesistöjen välttäminen)
- Aluksi tulisi selvittää kuka maksaa? Mitkä ovat realistiset mahdollisuudet lähteä suunnittelemaan?
- Aluksi prioriteettien määrittely
- Urat voidaan rakentaa osissa. → Resurssien antaessa mahdollisuuksia voidaan jatkaa projekteja
- Yhdistää keskukset ja taajamat → syntyy itsestään ympyräreittejä
- Kyläkaupat, palvelut, tankkauskohteet → pistot
- Kylätoimikunnat → vaikuttamismahdollisuudet
- Poroelinkeino heti mukaan
- Kohteiden eli matkakeskusten ympärille tiheä lähireittiverkosto
- Eri matkailukohteisiin pitäisi saada virallinen kelkkareitti esim. porotilat, huskyfarmit, paikat joissa turistit vierailevat kelkoilla
- Runkoreitit kuntoon matkailukeskusten välillä
- Maanomistajat heti mukaan, kunnat mukaan

#### YHTEENVETO

- Tarpeiden määrittely
- Keskitetty koordinaattori
- Monikäyttö huomioiden, käyttäjälähtöinen suunnittelu.

## 2) Millaista uutta moottorikelkkailuun pohjautuvaa yritystoimintaa alueilla voisi olla? Mitkä ovat moottorikelkkailuun pohjautuvan yritystoiminnan suurimmat haasteet?

- Kuljetuspalvelut tavaroille (vrt. pyöräilijät)
- Paikallisten paikkatuntemus + tarinat
- Massakuljetukset eli samalla laitteella kuljetaan mahdollisimman monta asiakasta
- Poronhoidolle osoitetut tukikohdat voisi käyttää matkailukäyttöön
- ”Survival” miten elät erämaassa
- Erilaisille kelkkailijoille eri tuotteita
- Geokätköily kelkoilla
- Kilpailu omatoimikelkkailun puitteissa, kerätään pisteitä/kohteita → voisi toimia kesälläkin → laavut
- Kelkkailupeli, kun jokin asia suoritettu saat QR-koodilla seuraavan tehtävän
- Ohjattu urien ulkopuolinen safarikelkkailu
- Umpilumen ajoalueet
- Muut luontoharrastukset
  - pilkkiminen
  - varjoliito
  - off-pistehiihto
  - kuutamokatselu
  - vammaiset henkilöt
- Perhekelkkailu
- Retkeilykelkkailupaketit perheille
  - pilkkiminen + maisemat
- TV-ohjelma MK tapahtumista realityteemalla
- Moottorikelkkailun koulutustoimintaa (esim. viikon kurssi)
- Alaan liittyvien varusteiden valmistus ja testaus
- Virtuaalilaitteiden kehittäminen
- ”Kelkkasimulaattori”
- Ajokaveripalvelu omatoimikelkkailijalle → uskaltaa lähteä paikallisoppaiden mukaan → ei safari
- Kotimaanmatkailijat → paketointi, valtava potentiaali
- Lähtöpaikkoja → tulkaa tänne, saatte ohjeet
- Syvän lumen ajoalueet + sinnepalveluita
- Vierailut porotiloilla, paimennetun elon tuote
- Turistien kelkkakortti
- Kotimaan kelkkailumatkailussa valtava potentiaali → tarvitaan paketointia, tietoa, mainostusta
- Laadukkaat paikkatiedot
- Kelkka”appien” avulla helpottaa kelkkailua
- Tapahtumat
  - yhteenkokoontumiset
  - KV
- Pimeäkelkkailu



- Urien hyödyntäminen kesällä, jotta olisi paremmin ympärivuotista
  - pyöräily
  - mönkijä
    - lainsäädäntö estää?
- Revontulikelkkailu (jääalueella)
- Räätelöityjä Touring-paketteja
- Kelkkakoulutusta esim. 3 koulutustasoa
- Matalan kynnyksen toiminta: testaa kelkkaa vähän → kelkkasimulaattori, kelkkapeli
- Varusteet
- Oheistuotteet
- Moottorikelkkailun ajokortti tai ”diplomi”
- Virtuaalikelkka nettiin
- ”Kelkkarasti”, iertoajelu, jossa kohteita joita esitellään → joku syy ajaa, esim. nähtävyys, paikallistieto, toimintaa reitin varrella → tähän joku apsi
- Naisille kohdenneet kurssit
- Yhdistys johonkin toiseen aktiviteettiin
- Polttariporukat → erilaiset paketit
- Rajanylitys kelkalla → toimivaksi
- Turvallisuus → millä tavalla voidaan välttää onnettomuudet
- Onnettomuuksien aiheuttamat kelkkojen vakuutusmaksujen nousu
- Reittien pysyvyys
- Talven tulon viivästyminen
  - lumen varastointi
  - lumetus
  - jääolosuhteet
- Kaikki ”tarpeellinen” ajo sallittava, ”haitallinen” ja häiritsevä, tarpeeton ajo kiellettävä tai ohjattava
- Kelkkailukauden mahd. lyheneminen
- Turvallisuuden säilyttäminen
- Onko kelkat korvattava pyörällisillä mönkijöillä?
- Nykyisin suurin haasterepaleisuus väylästä → ilmainen pätkä → maksullinen pätkä
- Kielimuuri Ruotsista tuleville matalaksi → viitoitus englanniksi?
- Elinkeinojen väliset erilaiset intressit
- Haaste: kauden pidentäminen → onko erilaisia ryhmiä, jotka tulis keväällä?
- Umpilumen kelkkailussa ja muussa urien ulkopuolisessa poronhoito otettava huomioon
- Hallitsematon kelkkailu luo paineita turhille rajoituksille
- Markkina-alueen ”pienuus” haaste yritystoiminnalle (varusteet, oheistuotteet)
- Ekologisuus; onko vain kulkuväline paikasta toiseen vaiko itsetarkoitus se ajaminen
- Haaste: mitä sitten kun tulee ulkomaisia yrittäjiä? Tavat, olosuhteet ym. yllättävät

- Haaste: käyttäjäkuntien moninaisuus, turistimummo vs. motoristi
- Maisemareitit
  - ei enää saastuta, aiheuta melua
- Ensilumen kohteet
  - maasto tarpeeksi tasaiseksi (pohja)
  - saadaan pienellä lumimäärällä toimivaksi

#### YHTEENVETO

- Umpilumen kelkkailu
- Paketointi muiden luontomatkailujuttujen kanssa
- Kelkkakoulutus/-kortti
- Digitalisoituminen
- Maisemareitit
- Kilpaileminen omatoimikelkkailun yhteydessä
- Paikallistuntemus mukaan (harrastajat) tuotteisiin → paikalliset ajokaverit.

#### Haasteet

- Talven tulon viivästys
- Eri käyttäjäryhmät – turisti vs. motoristi
- Erilaiset kulttuurit liikkumisessa → ulkomalaiset
- Infran hajanaisuus, hallitsemisen hajanaisuus
  - kuntien
  - MH:n
  - kerhojen
  - kyläyhdistysten
- Paikkatiedon puute.

### 3) Moottorikelkkailuun liittyypaljon maastossa kulkemista ja sitä kautta paikkatietoa. Mitä eri käyttäjäryhmiä on olemassa ja mitkä ovat niiden tarpeet paikkatiedon suhteen?

#### Käyttäjät:

- Paikalliset virkistyskäyttäjät
- Omatoimimatkaajat
- Safari-matkailijat
- Pelastuslaitos
- HÄKE
- Poliisi
- Raja
- Erävalvonta
- Porotalous ja metsätalous
- Suunnitteluviranomaiset
- Metsäteiden auroajat (voivat huomioida loivennukset)
- Sovelluskehittäjät
- Moottorikelkkojen tuotekehittäjät

Tarpeet:

- Huoltoasemat
  - korjaamot
- Tasoluokitus, kuinka haastava/helppo
- Kunnossapito/lanaus
- Ravintolat + kahvilat
- Majoituspalvelut
- P-pisteet
  - lastauspaikat
  - kuorman/kelkan purku
- Laavut + taukopaikat
- Välimatkat (km, aika) → ottaa huomioon kelkkaväylän kunnan, lanauksen, leveyden → vaikuttaa aikaan
- Rantautumispaikat
- Nähtävyydet
- Rauhoitusalueet maastossa / vesistöissä (norppa, poro!)
- Pyydykset vesistöillä
- Luonnonnähtävyydet
- Työ- ja koulumatkat
- Reittien kunnostus, reittien ”ongelmat”
- Kansallinen valinta käytettävissä koordinaatimuodosta
- Luotettava paikkatietoalusta sovellusten pohjaksi
- Paikkatiedon interaktiivisuus → mitä nähtävää, mitä palveluja, palaute, lupa, pelastustehtävän avustaminen
- Eksyneen henkilön sijainti-ilmoitukset automaattisesti pelastusviranomaisille
- Kun joku eksynyt, tieto siitä miten tavoittaa muita maastossa kulkevia (esim. Vapepan kautta)
- Paikkatiedon ajantasaisuus = tiedon paikan-sapitävyys/luotettavuus
- Suurin osa käyttäjistä käyttää kaikkiapaikkatietoa
- Vapaa-ajan kelkkailija
  - nähtävyydet
  - ravintolat
  - kahvilat
- Yksinkertainen hätäpaikannus
- Kaikki Suomen reitit ja urat yhdellä luotettavalla karttapohjalla
- Avoin data (rajapinnat) käyttöön → uudetsovellukset
- Mitä teen, jos törmään poroon?
- Kävijämäärien seurantapisteeet
- Vaaranpaikat:
  - virtauspaikat
  - jyrkänteet
  - vesistöjen ylitykset jne.
- Kelkkareittien kunnossapito
- Paikkatietojen yleinen saatavuus → valtakunnallinen toimija ylläpitää

- Vakiintuneiden kulkureittien hyödyntäminen/kartoittaminen viranomaiskäyttöön (huoltoreitit, poromiesten reitit)
- Nopeusrajoitukset
- Reittien ongelmakohtat
- Poroaitojen veräjät → tietoa kiinnipidontärkeydestä
- Argeologiset kohteet
- Pilkkipaikat
- Porovaroitusmerkit
  - liikennemerkki
  - karttamerkki/varoitus
- Koiraryitykset → tieto kelkoista lähiympäristössä
- Matkailija:
  - tieto, missä turvallinen (ja laillinen) reitti
  - kuinka kauan reitin kulku kestää

**YHTEENVETO**

- Paljon eri käyttäjiä
- Tiedon/paikkatiedon keskittäminen
- Yhtenä esimerkkinä nousee vahvasti pelastuspalvelut
- 2 pääryhmää: tiedon haltijat ja sen tiedon (halkkaat) käyttäjät → yhteensovittaminen.

**4) Miten moottorikelkkaväylästä voi kertoa itse itsestään? Mikä olisi ihanteellinen opastekokonaisuus?**

- Apsit käyttöön... mutta toimiiko?
- Viestit palveluista
- Opasteet
- Avoin data → appsit, QR-koodit
- Laavut, kahvilat, majoituspalvelut → opasteet → aukioloajat
- Merkkejä vähemmän, mutta informatiivisempia
- Ei kirjavia käytänteitä → ohjeistus, yleiset suositukset
- Reila, joitakin vastauksia
- Älyreitit
- Omatoimimatkaajat ja ulkomaalaiset huomioon
- Paremmat opasteet
  - näkyvät
  - jatkuvat
  - heijasteet
- Ohjesäännöt näkyviin
- Lähtöpaikkaopasteita ei ole
- Paikalliset ja jopa safaryitykset eivät seuraa reittejä → oikaisevat
- Liikennemerkkien oikeusvaikutukset selvennettävä
- Yhtenäiset, kuntarajat ylittävät reitit näkyviin

- Valtakunnallinen paikkatietojärjestelmä → ei kuntakohtainen
- Reittikohtainen suunnitelma → riskikartoitus
- Kotipihalta reitille luvallisesti
- Uudet älylaiteratkaisut → standardit
- Fyysisesti merkitty maastoon + digitaalisesti
- Selkeä opastus kun ajo-olosuhde muuttuu
  - jäältä → metsään
  - suo → metsä
  - metsä → tie
- Jatkuva merkintä → metalliputki + muovinen jätkänristi
- Reittien vaativuustasot
  - vihreä
  - punainen
  - musta
- Huhupuheet, "some" levittävät tietoa käyttäjien toimesta
- Hyvät merkinnät + infot
- Info väylästä kunnossapidosta voi "kutsua" kelkkailemaan
- Tiedot internetistä yhden linkin takaa → voisi itse valita haluamansa paikan
- Reitin alussa suuri info-taulu koko reitistä etäisyyksineen ja palveluineen
- Reittimerkinnät standardisoidut (jopa laki-/asetustaso vrt. Reila-projekti) → vastaavasti kuin maanteillä
- Väylästä some-persoonaksi
  - "yöllä tuli lunta"
  - "nyt on lanattu"
  - Kelikamerakuva ym.
  - Ihmiset voi antaa palautetta
- Aloituspaikkojen ja risteyspaikkojen opasteet kuntoon
  - kartta, välimatkat
  - varoitukset
  - kieliversiot
  - kuvitus
- Opasteen tulis kannustaa itse ajattelemaan mihin menee, miten pitää toimia jos keli muuttuu ym.
- Universaalit liikennemerkkit!
  - ymmärtää kaikki kansalaisuudet
  - väritkin kertovat: rajoittaa, ohjaa jne.
- Ei ylimääräisiä ärsykejä
  - ei vilkkuvaloja → vähentää keskittymistä
- Väännä rautalangasta? Kelkkareitille vain kelkalla, ei autolla (vrt. kiinalaiset ladulla)
- Väylätasot, väreillä merkitään koko väylän ajan → liimataan jätkänristiin
  - vihreä/sininen: leveä, helppo, hyvin hoidettu
  - punainen
  - musta: kapea, vaativa, hyvin harvoin hoidettu

- Samat värit sähköiseen paikkatietojärjestelmään
- Samat värit opastetauluun, paperikarttoihin
- Reitti vai ura? Kuka sen tietää maastossa?
- Miksi pitäisi tietää?
- Reitit ja urat samaksi → ei olisi tarvetta tulevaisuudessa
- Missä maksuja? Missä lupia?
  - pitäisi päästä yhteen järjestelmään, jossa valtakunnallinen periaate

#### YHTEENVETO

- Reitti vai Ura: mitä lupia/maksuja → Tarvii-ko erotella?
- Fyysisesti merkittynä maastoon → itse ajatteluunkannustavia
- Vaatimustason värikoodit
- Kunnossapito
- Universaalit kyltit, että eri kansallisuudet ymmärtää
  - yleiset suositukset, ei kirjavia
  - yhtenäiset liikennemerkkit
- Apsit ja digitaaliset opasteet, somepersoonaa
  - älyreitit/älylaitteiden mahdollisuudet
- Jatkuvat, näkyvät selkeät opasteet (heijastimet)
- Aloituspaikkoihin ja isompiin risteyskohtiin enempi infoa; etäisyydet, varoitukset.

#### 5) Millä eri tavoin väylät (ja reitit) voisi rahoittaa?

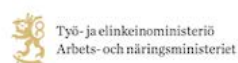
- Netissä kaikki informaatiot
- Kelkkailun ruuhkamaksu? – mobiilisti paikannettu
- Ei reittikohtaisia maksuja!
- Käyttömaksu reitistä
  - käyttäjä maksaa ylläpitäjälle
  - ne jotka käyttävät, myös maksavat
- Yleisistä verovaroista
  - ostohinta → maksetaanko
  - rekisteröinti
  - bensaverot
- Polttoainevero, korvamerkitään väylien ylläpitoon
- Karttamaksu?
- Navigaattorit pieni maksu → pieniä virtoja
- Vapaaehtoinen maksu, bonuksena "juomarahakulttuuri"
- Pitää pystyä näyttämään kavereille/muille, että antanut vapaaehtoisen maksun → pääsee somessa prässäilemään
- Vapaaehtoinen kannatusmaksu
- Käyttömaksu kelkasta
- Moottorikelkkailun kausikortti

- Vapaaehtoinen, omantunnon lievittämiseksi (vrt.lentoliikenne)
  - Kelkkakohtainen käyttömaksu (ei elinkeinosi-donnaiset) → oikeutettua odottaa vastinetta
  - EU-avustus
    - harvaanasutun maaseudun elinkeinojen tukena
    - hankerahoitus tai
    - pysyvä tuki
  - EU:sta → investointiraha (TEN)-verkosto
  - Reittien luokitus → rahoitus luokituksen mukaan
  - Valtion budjetista!
  - Kelkkailuharrastuksen yhteiskunnallinen merkitys (pojat etenkin)
  - Matkailijat maksamaan
    - matkailuvero
    - moottorikelkkapassi
    - moottorikelkkakortti
    - viikkomaksu/päivämaksu
    - alueellisesti rajattu, esim.Lappi
  - Kelkkavero
  - Kelkkakartta/-tarramaksut joilla pidetään yllä
  - Kelkkavero
    - valtio tai kunta → ohjattais reittienylläpitoon
    - kohdistaminen muille kuin ammatissaan tarvitseville
  - Klapiautomaatti → polttopuut maksulliseksi
  - Rahoitus mahdollisimman yksinkertaisesti, ettei kulu maksun keräämiseen
  - Kelkkailusäätiö – tee lahjoitus → ylläpitää reittiä
    - julkaisee lehteä kiitokseksi/vastineeksi
  - Jos joudut maksamaan, pitää myöshyötyä
  - Olisi hyvä, jos maksu tulisi hoidetuksi ilman erillistä laskua
  - Kotiin tulevat maksut jäävät maksamatta, maksut ei toimi
  - Digitalisaation mahdollisuudet
  - Ohjelmapalvelun hintaan 5€ maksu sisällytetään
  - Vakuutusyhtiöt mukaan rahoittamaan → hyvät väylästöt, korvaukset vähenevät
  - Kotivakuutuksesta vakuutusyhtiöt siirtävät suoraan palosuojelurahastoon, myös öljysuojelurahasto
  - Rahaa EU:sta?
  - Turistivero kelkkailuun
  - Edellytys- > laskelmat tehtävä (tässä hankkeessa) mitä maksetaan jo nyt – mitä saadaan
  - Perintä vie kerätyn tuoton (perintä pitäisi olla automaatio)
  - Ulkomaalaiset, esim. norjalaiset omatoimimatkailijat, jotenkin pitäisi veloittaa
- Kelkka menee automaattisesti sammuksiin kun rahat loppu → sormenjälkitunnistus
  - Kelkkakohtainen vuotuinen käyttömaksu
  - I Ensin investoinneilla väylästä kuntoon → EU →
  - II pysyvä ylläpito
    - käyttäjäkohtainen maksu → kattaa koko Suomen
  - +
  - valtion tuki – jollain keinoin → ei vaihdu hallituksen mukaan.

## Kuntakyselyn raportti

# MOKEMA – Moottorikelkkamatkailun kehittäminen osana kestäväää luontomatkailua

## Kuntakyselyn raportti



SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto .....	3
2. Perustiedot kohdealueiden moottorikelkkailuväylistä.....	4
3. Moottorikelkkailun kehittämistarpeet.....	13
4. Lopuksi .....	15

## 1. Johdanto

*Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävää luontomatkailua (MOKEMA)* -hankkeen tavoitteena on kehittää moottorikelkkailua osana kestävää luontomatkailua luomalla suunnitelmallista moottorikelkkailun hallitun ohjaamisen edellytysten parantamiseksi, moottorikelkkailuolosuhteiden selkeyttämiseksi ja turvallisten puitteiden luomiseksi. Hanke toteutetaan yhteistyössä Metsähallituksen, Ympäristöministeriön, Maa- ja metsätalousministeriön, Työ- ja elinkeinoministeriön Liikenne- ja viestintäministeriön, Pohjois-Karjalan maakuntaliiton, Lapin liiton, Kainuun liiton, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton (MTK) ja Lapin Matkailuelinkeinon liiton (LME) toimesta.

Mokema-hanke tilasi Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutilta (MTI)/ Lapin ammattikorkeakoululta (Lapin amk) kyselyn, jonka tarkoituksena oli kerätä tietoa hankkeen kohdealueen kuntien moottorikelkkaväylistä ja niiden käytöstä. Kysely lähetettiin vastaajille sähköpostin kautta, ensimmäisen kerran 27.6. 2017. Täydentävät kyselykierrokset tehtiin 10.8.2017 ja 21.8.2017. Kysely kohdistettiin tällöin niille, jotka eivät olleet antaneet vastaustaan siihen mennessä. Kyselyn ollessa käynnissä tuli esille uutta tietoa sellaisista henkilöistä, jotka vastaavat kohdekunnissa moottorikelkkailuväylistä. Tällaisia tapauksia ovat esimerkiksi vastaavan henkilön vaihtuminen eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtymisen johdosta. Kyselyä lähetettiin tarpeen mukaan näille yhteyshenkilöille. Kyselyn vastausprosenttia pyrittiin parantamaan soittamalla niihin kuntiin, joista vastausta ei muutoin saatu. Kaikkia yhteyshenkilöitä ei kuitenkaan tavoitettu soittamalla.

MOKEMA:n kohdealueella on yhteensä 72 kuntaa. Vastauksia saapui yhteensä 36, joista Keski-Karjalan vastaus edusti kolmea kuntaa sekä yksi vastaus Pohjois-Karjalan maakuntaa. Tarkka vastausprosentti riippuu näin laskutavasta, mutta oli noin 50. Kyselyyn vastasivat seuraavien kuntien tai alueiden edustajat:

<b>Lappi</b>	<b>Pohjois-Pohjanmaa</b>	<b>Kainuu</b>	<b>Pohjois-Karjala</b>
Enontekiö	Alavieska	Hyrnsalmi	Keski-Karjalan seutu Pohjois-Karjalan maakunta
Kemijärvi	li	Kajaani	
Kemin kaupunki	Kalajoki	Kuhmo	
Keminmaa	Liminka	Puolanka	
Kolari	Nivala	Ristijärvi	
Muonio	Oulu	Sotkamo	
Pelkosenniemi	Pudasjärvi		
Posio	Pyhäjärvi		
Ranua	Pyhäntä		
Salla	Raahe		
Simon kunta	Siikajoki		
Tervola	Tyrnävä		
Tornio	Vaala		
Yli-Iittori	Kuusamo		

Taulukko 1. Vastanneet alueet

## 2. Perustiedot kohdealueiden moottorikelkkailuväylistä

Moottorikelkkaväylien runkoverkoston pituus vastaajakunnissa oli keskiarvolla mitattuna 140 kilometriä ja mediaanilla mitattuna 135 kilometriä. Pohjois-Karjalan maakunnan vastauksessa runkoverkoston pituudeksi ilmoitettiin 1 300–1 400 kilometriä ja Keski-Karjalan kuntia edustavassa vastauksessa 300 kilometriä. Moottorikelkkailun sivuväylien pituus vastaajakunnissa oli keskiarvolla mitattuna 58 kilometriä ja mediaanilla mitattuna 30 kilometriä. Keskiarvon ja mediaanin eroista voi huomata, että sivuväylien pituus vaihteli huomattavasti kunnasta riippuen. Pohjois-Karjalan maakunnassa sivuväylien pituus oli 2 000 kilometriä ja Keski-Karjalassa 50 kilometriä. On huomattava, että vastaajat tekivät itse lopullisen määrittelyn siitä, mitkä väylät he katsoivat kuuluvan tärkeimpään runkoverkostoon ja sitä tukevaan sivuverkostoon.

Kohdealueen kunnista 23 vastaa alueensa moottorikelkkaväylien ylläpitämisestä joko kokonaan tai osittain muiden tahojen kanssa. Kunnista kuudessatoista ylläpidosta vastaa moottorikelkkakerho tai muu yhdistys. Neljä vastaajaa ilmoitti, että ylläpito tapahtuu poolin toimesta. Kahdessa vastauksessa mainittiin yritys ylläpitämiseen liittyvänä toimijana. Monissa kunnissa ylläpitäminen tapahtui useamman tahon yhteistyönä, jolloin työnjako tapahtui yleensä kunnossapidon osa-alueen tai maantieteellisen alueen mukaan.

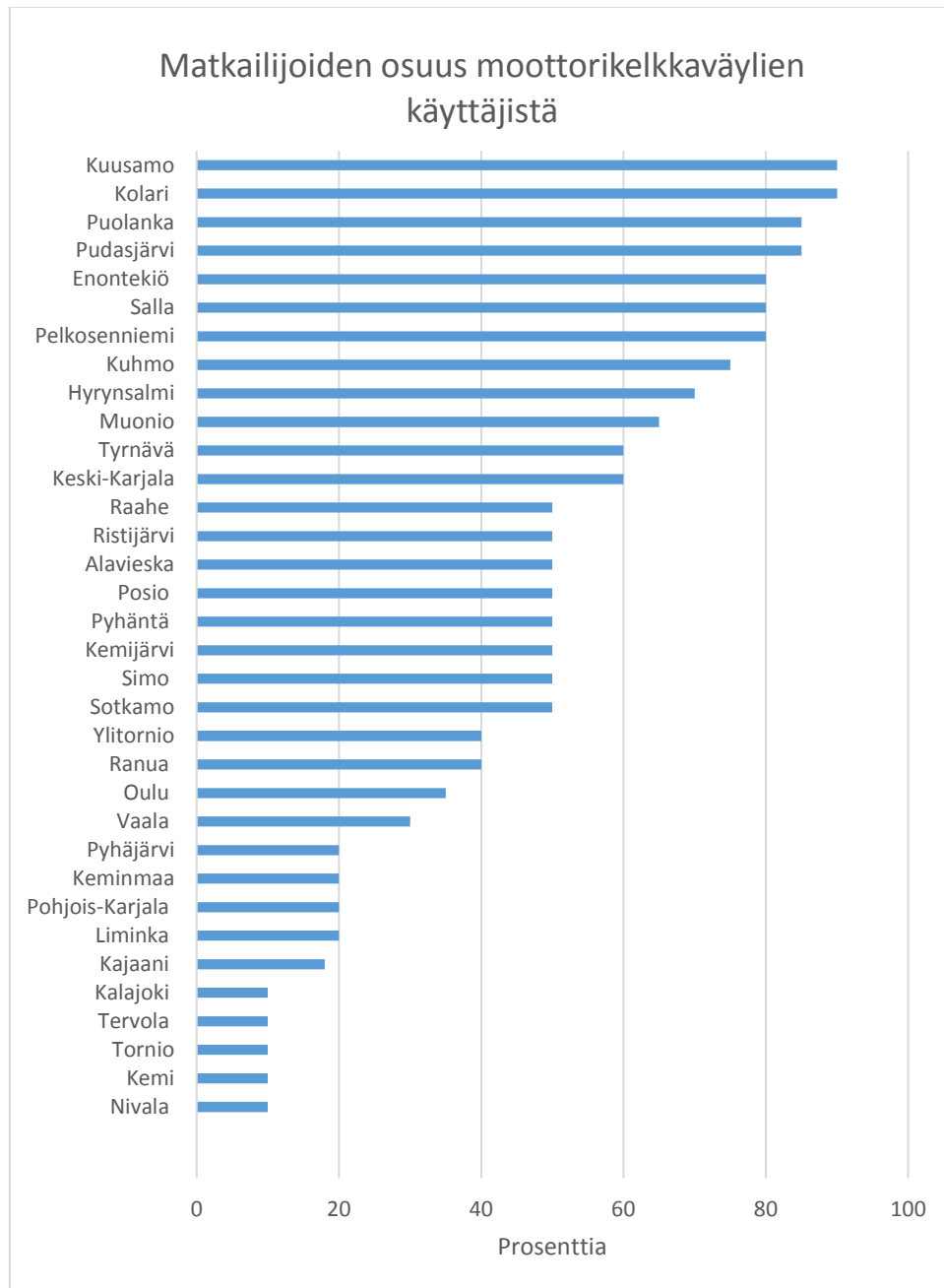
<b>Moottorikelkkailijaa päivässä</b>	<b>0–49</b>	<b>50–299</b>	<b>300–</b>
	Ristijärvi Pohjois-Karjala Liminka Siikajoki Ii Ylitornio Raahe Alavieska Posio Simo Keminmaa Kuhmo Tervola Kalajoki Nivala Pyhäntä Keski-Karjala	Oulu Tyrnävä Puolanka Kemi Ranua Salla Pyhäjärvi Enontekiö Sotkamo Tornio Muonio Kajaani Hyrnsalmi Kemijärvi Vaala	Kolari Pelkosenniemi Kuusamo Pudasjärvi

Taulukko 2. Moottorikelkkaväylien käyttäjät päivässä sesonkiaikana

Kuntien tai alueiden edustajilta pyydettiin arvioita moottorikelkkaväylien käyttäjämääristä. Taulukosta 2. havaitaan, että 17 vastaajan mukaan kunnan alueelle sijoittuvilla moottorikelkkaväylillä on 0–49 käyttäjää päivittäin sesonkiaikana. Hieman pienempi osuus, eli 15 ilmoitti, että käyttäjiä on 50–299 ja neljä vastaajaa, että käyttäjiä on 300 tai enemmän. Käyttäjämääristä kertovat luvut ovat suuntaa antavia ja tarkempien tietojen saaminen edellyttäisi alueilla tehtäviä mittauksia.

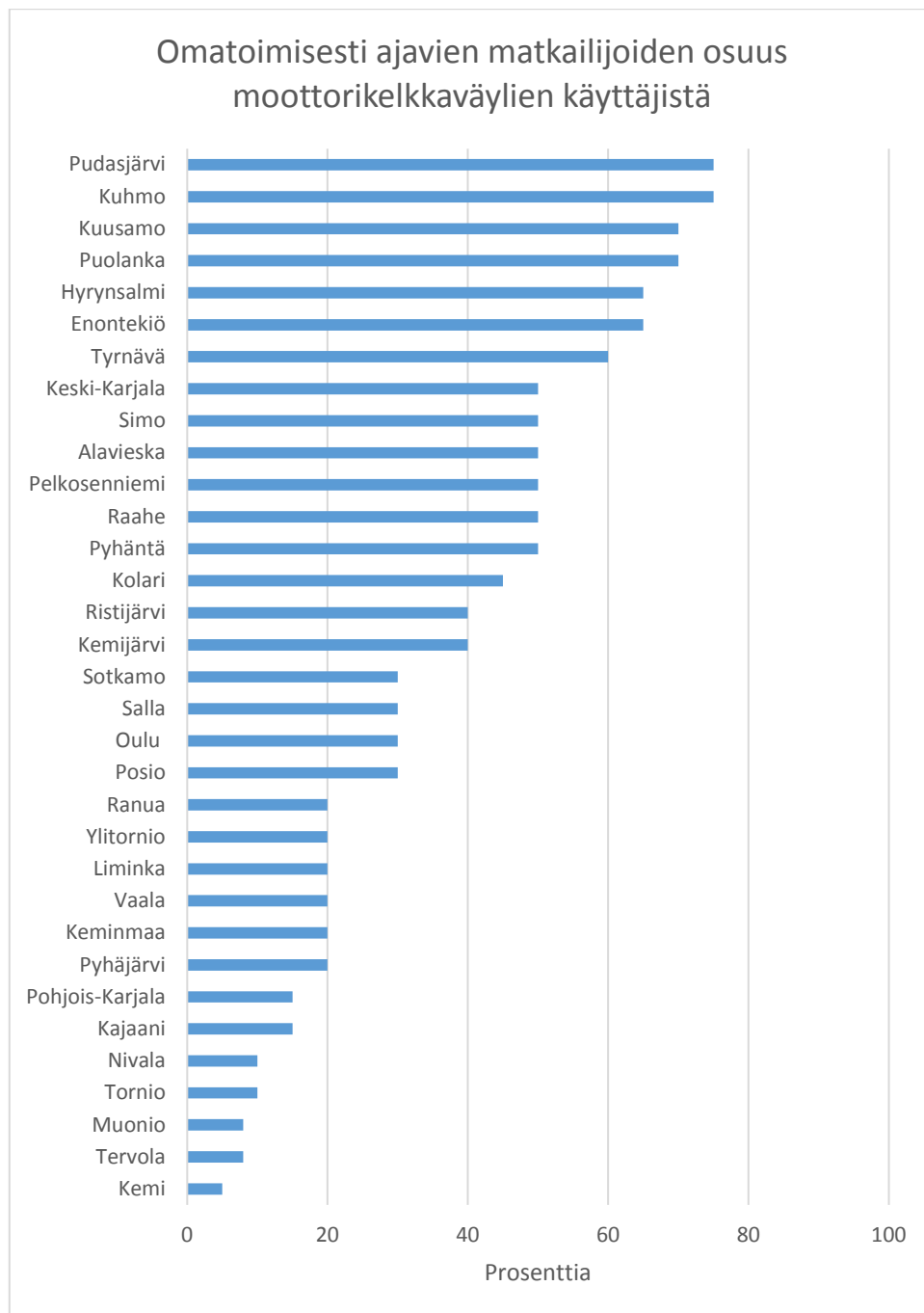


Kuva 1. Matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä



Kuntien ja alueiden edustajilta tiedusteltiin kyselyssä, mitkä ovat omatoimisesti liikkuvien, safareille osallistuvien, paikallisten harrastajien sekä työajajien osuus alueen moottorikelkkaväylien käyttäjistä. Kuvasta 1. havaitaan, että omatoimisten tai safareille osallistuvien matkailijoiden yhteinen osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä on suhteellisesti korkeinta mm. sellaisissa kunnissa, joissa on vilkas hiihtokeskus. Toisaalta matkailijoiden osuus on varsin merkittävä myös monissa sellaisissa kunnissa, jotka eivät ole tunnettuja matkailukeskuksistaan. Näissä tapauksissa todennäköisesti on kyse siitä, että matkailijat ajavat esim. kuntarajojen ylittäviä väyliä kotipaikkakuntansa lähiseuduilla retkeillen. Matkailijaa ei määritelty kyselyssä, mikä jätti vastaajille tältä osin tulkinnan varaa. Kuvassa ei ole esitetty niitä kuntia, joissa ei vastaajien arvioiden mukaan liikkunut lainkaan tarkasteltavaan ryhmään kuuluvia moottorikelkkailijoita. Kuvissa 4., 5. ja 6. on noudatettu vastaavaa käytäntöä.

Kuva 2. Omatoimisesti liikkuvien matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä



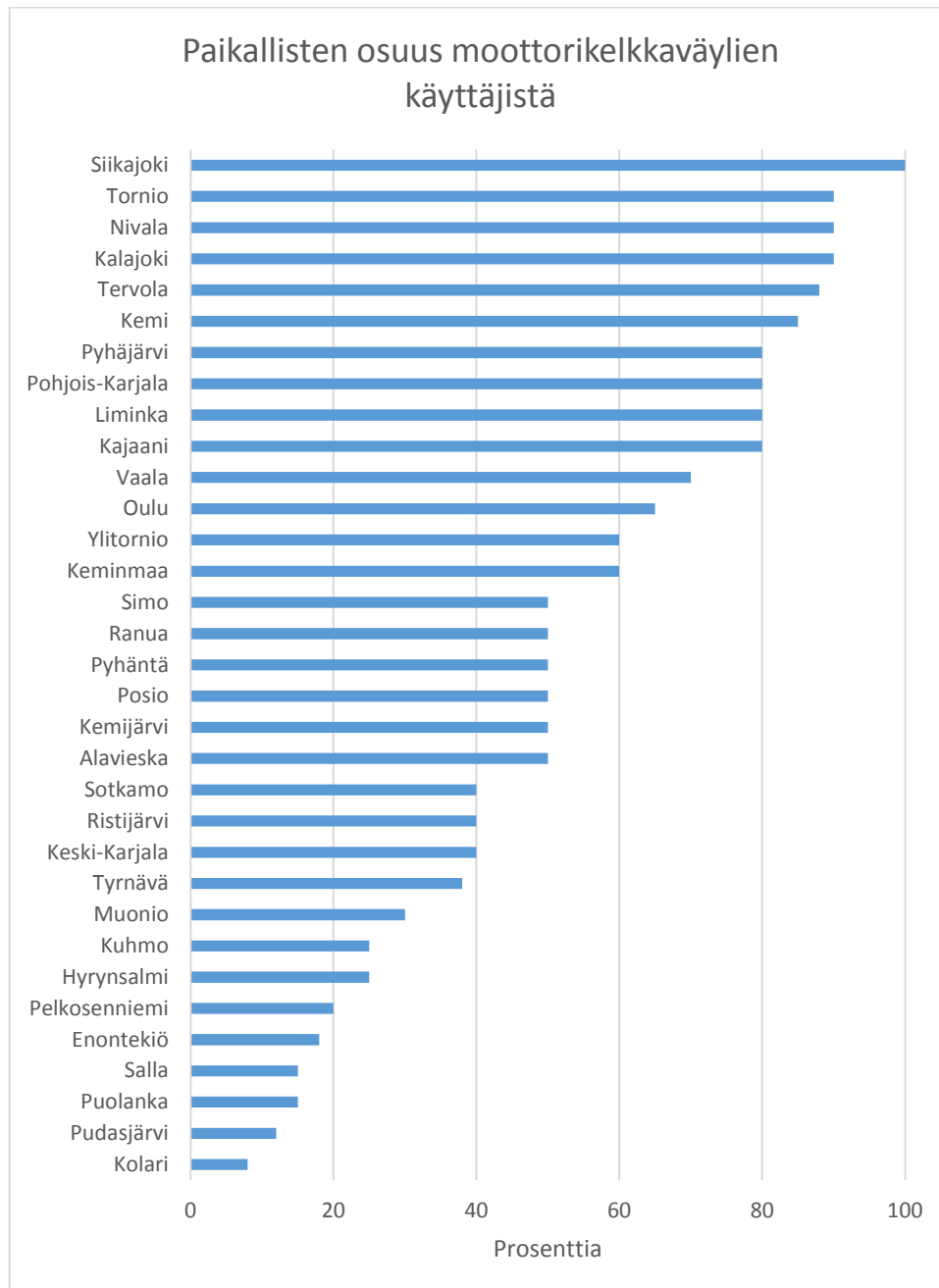
Kuvasta 2. havaitaan, että omatoimisesti ajavat matkailijat ovat suhteellisesti arvioituna merkittävä moottorikelkkaväylien käyttäjäryhmä useissa kunnissa. Kolmessatoista kunnassa ryhmän osuus kaikista moottorikelkkailijoista oli vähintään puolet. Osuus oli erityisen korkea Enontekiöllä ja eräissä Kainuun sekä Pohjois-Pohjanmaan kunnissa.

Kuva 3. Ohjatuille safareille osallistuvien matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä



Kuvasta 3. havaitaan, että ohjatuille safareille osallistuvien matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä on huomattavasti pienempi, kuin omatoimisesti liikkuvien matkailijoiden. Safareille osallistuvien osuus ylittää 50 % osuuden vain Muoniossa ja Sallassa. Vastausvaihtoehdon valitsi 22 vastaajaa, joten loput 14 vastaajaa näki, että heidän edustamiensa kuntien alueilla ei liiku ollenkaan ohjatuille safareille osallistuvia matkailijoita. Lähes puolet kuvassa 3. esitetyistä kunnista sijaitsee Lapissa, mikä antaa kuvan safaritoiminnan painopisteestä.

Kuva 4. Paikallisten harrastajien osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä



Kuvasta 4. havaitaan, että paikallisten osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä jakautuu voimakkaasti alueesta tai kunnasta riippuen. Monet Meri-Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan kunnista kuuluvat niihin alueisiin, joissa paikalliset edustavat suurin osaa käyttäjistä. Muun Lapin ja Kainuun kunnista useat kuuluvat puolestaan niihin, joissa paikallisia moottorikelkkailijoita on korkeintaan puolet kaikista. Matkailun ulkopuolinen työkäyttö oli vastausten mukaan hyvin pientä. Työkäyttö mainittiin 14 vastauksessa ja sen osuus vaihteli lähinnä 2–10 % välillä. Poikkeuksena tästä oli yksi vastaus, jossa työkäytön osuudeksi arvioitiin 20 %.

On huomattava, että kyselyn tulokset kattavat noin puolet kohdemaakuntien kunnista. Aineisto antaa kuitenkin yleiskuvausta moottorikelkkailun piirteistä erityyppisillä alueilla. Lisäksi on huomattava, että

esitettyt tiedot käyttäjäryhmien osuuksista perustuvat moottorikelkkaväylistä kunnissa vastaavien henkilöiden arvioihin, eivät varsinaisiin mittauksiin. Kyselyyn osallistuneilla henkilöillä on kuitenkin työtehtävänsä puolesta todennäköisesti melko hyvä tuntuma väylien käyttäjätilanteeseen.

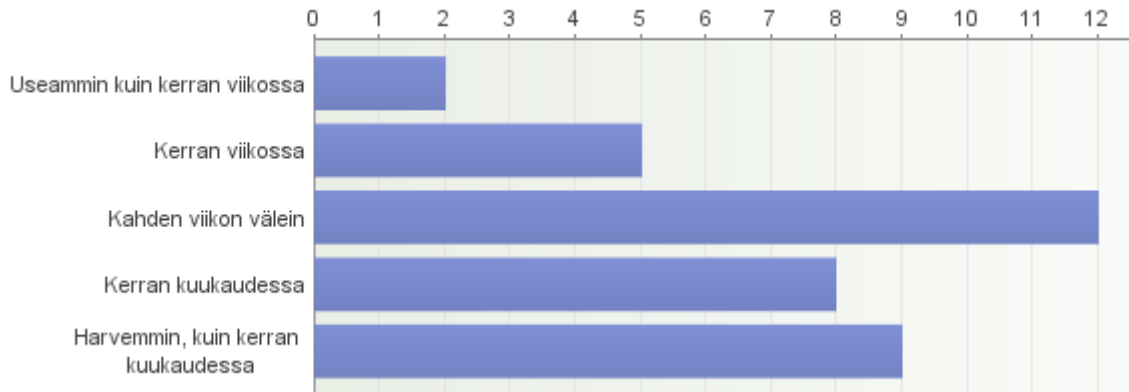
Matkailijat ovat tärkeä käyttäjäryhmä useissa selvityksen kohdealueen kunnissa. Tämä pätee erityisesti omatoimisesti, joko omalla tai vuokratulla moottorikelkalla, liikkuviin matkailijoihin. Matkailu esim. lähiseuduilla yli kuntarajojen vaikuttaa aineiston perusteella olevan suosittu moottorikelkkailun muoto.

	<b>Erittäin vähäinen</b>	<b>Vähäinen</b>	<b>Merkittävä</b>	<b>Hyvin merkittävä</b>
<b>Ohjatuille safareille osallistuvat matkailijat</b>	7	14	10	5
<b>Omatoimisesti ajavat matkailijat</b>	1	4	18	13
<b>Paikalliset vapaa-ajan moottorikelkkailijat</b>	0	3	13	20
<b>Työajo moottorikelkoilla</b>	13	21	2	0

Taulukko 3. Moottorikelkkaväylien käyttäjäryhmät

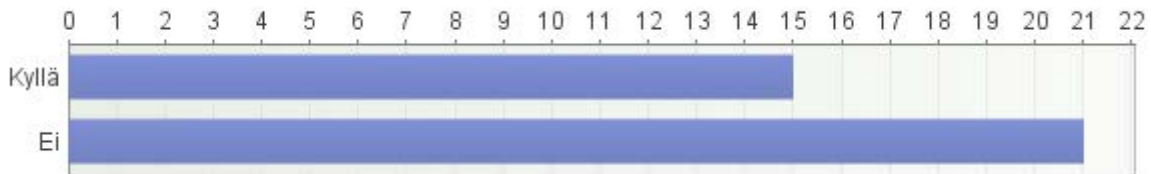
Vastaajia pyydettiin arvioimaan myös arvostusasteikolla eri käyttäjäryhmien merkitystä moottorikelkkaväylien käyttäjinä. Taulukossa 3. on esitetty, mikä merkitys moottorikelkkaväylien käyttäjäryhmillä on vastaajien edustamilla alueilla. Merkittävimmäksi ryhmäksi nousivat paikalliset vapaa-ajan moottorikelkkailijat. Myös omatoimisesti ajavien matkailijoiden merkitys oli huomattava. Ohjatuille safareille osallistuvia matkailijoiden merkitys ja erityisesti työajajien merkitys oli selvästi kahta merkittävintä ryhmää vähäisempi.

Kuva 5. Moottorikelkkaväylien kunnossapito



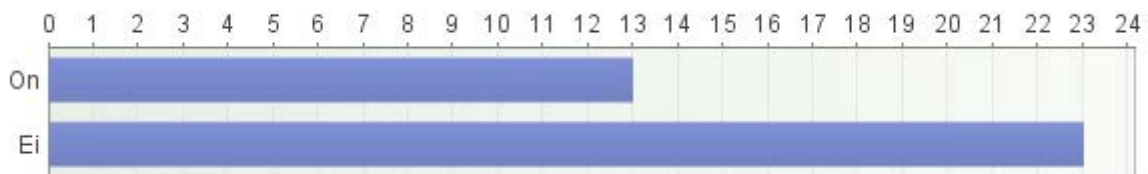
Kuvasta 5. havaitaan, että kolmannes vastaajista ilmoitti moottorikelkkaväylien kunnostusväliksi kaksi viikkoa. Kerran kuukaudessa väyliä kunnostettiin kahdeksan vastaajan edustamilla alueilla ja harvemmin kuin kerran kuukaudessa yhdeksän vastaajan edustamilla alueilla. Kerran viikossa tai vielä useammin väyliä kunnostettiin yhteensä seitsemän vastaajan edustamilla alueilla. Kunnostustarpeet vaihtelevat mm. käytön vilkkauden ja sääolosuhteiden mukaan, mutta suosituilla osuuksilla ajoväylä voi muuttua hyvin epätasaiseksi jo muutamassa päivässä tai vielä lyhyemmässä ajassa.

Kuva 6. Moottorikelkkaväylien monikäyttö



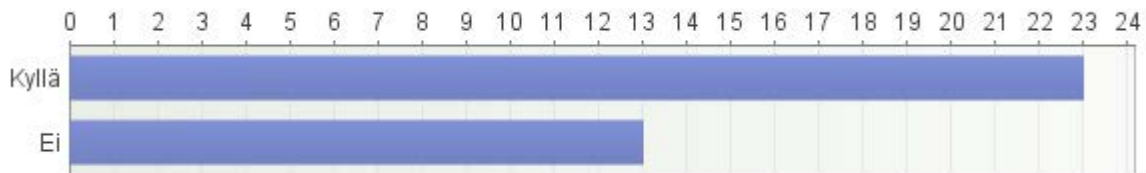
Moottorikelkkojen ajoväyliä on mahdollista hyödyntää myös muiden liikkujien käytössä esimerkiksi kesällä. Kuvan 6. mukaan monikäyttöä oli hieman alle puolessa kohdekunnista. Muutamassa vastauksessa kerrottiin toisten liikkujien, kuten koiravaljakoiden, jakavan väylät talvisin moottorikelkkailijoiden kanssa. Suurin osa muusta käytöstä tapahtuu kuitenkin kesällä, jolloin väylillä liikkuvat metsästäjät, retkeilijät, työkoneet, pyöräilijät sekä moottoripyörät tai mönkijät.

Kuva 7. Moottorikelkkaväylien turvallisuus ja opastus



Kuvan 7. mukaan noin 2/3 vastaajista näki, että oman alueen moottorikelkkaväylien turvallisuudessa ja opasteissa on parantamisen varaa. Kaikkien ”ei” vastauksen valinneiden tuli esittää perusteluja puutteiden selventämiseksi. Vastaajista 15 kertoi opasteisiin liittyvistä puutteista. Kehittämiskohteet voi jakaa kahteen pääluokkaan, opasteiden liian vähäiseen määrään ja puutteisiin opasteissa, esim. niiden kunnossa. Opasteiden lisäksi vastaajat ottivat kantaa mm. reittien kapeuteen ja puuttuviin siltoihin. Reittien turvallisuutta pidettiin työnä, jonka eteen tulee tehdä työtä jatkuvasti.

Kuva 8. Moottorikelkkaväyliä koskevat paikkatiedot



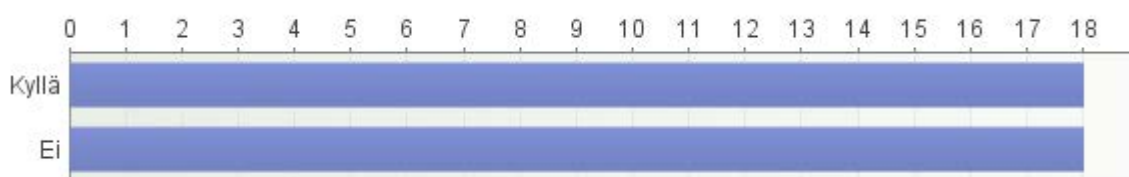
Kuntien edustajat saivat ottaa kantaa alueen paikkatietojen tilanteeseen. Noin 2/3 vastaajista piti kuvan 8. mukaisesti paikkatietoja ajan tasalla olevina. Monien kuntien reitit oli tallennettu digitaalisiin karttoihin, joita olivat mm. Lipas, infokartta, kelkkareitit.fi, retkikartta sekä maakunnallinen ulkoilukarttapalvelu.

*”Maakunnallinen virkistysreittien karttapalvelu näyttää kaikki kelkkaurat kartalla taukopaikkoineen. Paikkatietoja ei tällä hetkellä vaan valitettavasti voi ladata johtuen käyttöoikeussopimuksesta. Olen tosin kopioinut reittejä kelkkareitit.fi -palvelusta ja tehnyt uuden version maakunnan reiteistä tätä hanketta varten, jotka voisi päivittää karttapalveluun ja laittaa avoimesti jakoon.”*

Useissa kunnissa paikkatiedot eivät olleet ajan tasalla ja väylien tilanne tulisi kartoittaa maastossa. Kahdessa vastauksessa tuotiin lisäksi esille puutteita paikkatiedon saattamisessa käyttäjien ulottuville. Myös tähän liittyviä ehdotuksia esitettiin.

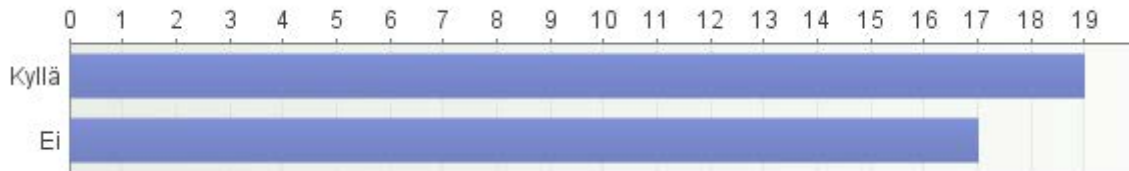
*”Pitäisi saada kaikki reitit ja reitin varren palvelut sekä paikannusmerkit kunnolla avoimeen tietokantaan, jolloin käyttö monipuolisempaa ja päivitys helpompaa. Metsähallituksen omat paikkatiedot kiinnostavat. Saisiko ne kuntien käyttöön avoimella rajapinnalla?”*

Kuva 9. Yhteistyö moottorikelkkaväylien ylläpitämisessä



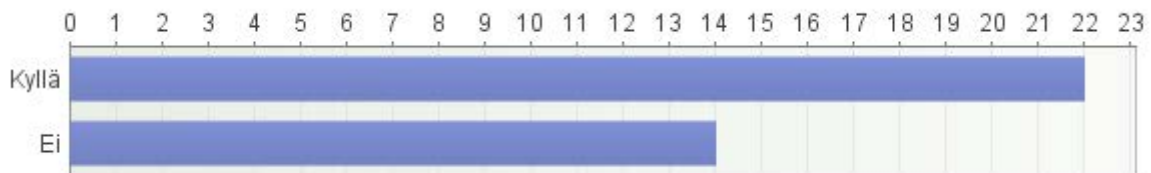
Moottorikelkkaväylät muodostavat parhaimmillaan maanteiden tapaisia verkostoja, joita pitkin voi liikkua katkottomasti kunnasta toiseen. Kysymys kuntarajat ylittävästä yhteistyöstä jakoi vastaukset kuvan 9. mukaisesti tasan kahteen osaan. Naapurikuntien kanssa tehtävän yhteistyön ohella vastauksissa tuotiin esille Pohjois-Karjalan virkistysreitistöyhdistys, joka hoitaa koko maakunnan moottorikelkkauria. Kaikki vastaajat olivat yksimielisiä siitä, että kuntarajat ylittävä yhteistyö väylien ylläpitämisessä olisi hyödyllistä esimerkiksi matkailuelinkeinon kannalta.

Kuva 10. Moottorikelkkailuun perustuva yritystoiminta



Vastaajilta kysyttiin, sijoittuuko alueelle moottorikelkkailuun perustuvaa yritystoimintaa. Vastaukset jakautuivat kuvan 10. mukaisesti lähes tasan. Vastaajat määrittivät itse, mitä he lukivat moottorikelkkailuun perustuvaksi yritystoiminnaksi, koska kysymyslomakkeessa ei annettu tähän täsmällistä ohjetta. Alalla on ainakin periaatteessa tilaa, koska vastaajien mukaan 17 kunnan alueella ei ole moottorikelkkailuun perustuvaa yritystoimintaa. ”Kyllä” vastanneet edustivat seuraavia kuntia/alueita: Enontekiö, Kalajoki, Kemi, Keski-Karjala, Kolari, Kuusamo, Liminka, Muonio, Oulu, Pelkosenniemi, Pohjois-Karjala, Posio, Pudasjärvi, Puolanka, Ranua, Salla, Sotkamo, Tornio ja Ylitornio. Näistä 11 oli sellaisia kuntia/alueita, joissa kyselyn mukaan matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä on vähintään 50 %.

Kuva 11. Moottorikelkkailuun perustuvan yritystoiminnan tukeminen



Selvä enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että moottorikelkkailua tulisi tukea heidän edustamassaan kunnassa. Myös niitä oli runsaasti, jotka olivat päinvastaisella kannalla. Kielteistä näkemystä oli mahdollista perustella, mutta vastauksia tuli vain muutama. Ainoastaan yhdessä vastauksessa asiaan otettiin selvä kanta, puoltamalla vain toimintaympäristön kehittämistä. Yritystoimintaa voidaan toki tukea eri muodoissa, myös toimintaympäristön kautta.



### 3. Moottorikelkkailun kehittämistarpeet

Moottorikelkkailun kehittämistarpeita kysyttäessä yleisimmin tuli esille reittien kunnostaminen ja hoitaminen, joihin viittasi 15 vastaajaa. Kunnostustarpeet lähtevät jo reittien peruskorjauksesta kesällä, koska esim. reittien pohjissa ja rakenteissa on puutteita.

*”Reitistön perusteellinen kunnostus. Pohjan tasaus, rumpujen ja siltojen korjaukset sekä opastus ja reittimerkinnän uusiminen.”*

Yksi vastaajista oli sitä mieltä, että kehittämistarpeita ei ole. Yksi puolestaan näki, että kehittäminen voisi tarkoittaa urien karsimista. Vähentämisen motiivina oli kunnossapidon helpottuminen.

*”Toisaalta uria on jo myös paljon, joten tulisi miettiä karsittavaa, jotta hoitotaso voidaan säilyttää riittävänä.”*

Kuntien edustajista 13 kannatti uusien moottorikelkkareittien tai -urien rakentamista. Uuden rakentamisella haluttiin yleensä luoda yhteyksiä esimerkiksi pääväyliltä kyliin, naapurikuntiin tai palvelujen, kuten huoltoasemien saavuttamiseksi. Rakentamista perusteltiin myös väylien linjausten muutostarpeilla, esim. vesistöiltä maalle tai soilta parempia näköaloja tarjoaville tunteille. Reittien rakentaminen ja kunnossapitäminen edellyttävät rahoitusta ja tarvittavia sopimuksia, joihin viitattiin seitsemässä vastauksessa.

*”Tällä hetkellä maakunnallinen yhdistys on käymistilassa, koska toimintaa suunnitellaan laajennettavan, mutta on epävarmaa, onnistuuko laajennus ja miten ja minkälaisin resursein toimintaa jatkossa pyritettäisiin. Myös maakuntauudistus voi tuoda omat vaikutuksensa yhdistykselle. Rahoituksen selvittäminen: onko kuntaraha + uralupatulot ainoa vaihtoehto, vai saataisiinko jokin uusi malli luotua kelkkailun rahoittamiseksi. Verotulot yms. Hankkeessa olisi hyvää löytää tähän joku esitys.”*

*”Maankäyttösopimustilanne vaatii jatkuvaa työtä, koska eivät ole reittejä.”*

Muutamissa vastauksissa toivottiin väylien hoitamiseen ja rakentamiseen lisää tukea Metsähallitukselta, matkailuyrityksiltä tai ylipäätään uusilta yhteistyötahoilta. Moottorikelkkaväylästä tyypillisimpiä ylläpitäjiä kohdealueella ovat nykyään kunnat ja kerhot. Väylien opasteiden ja muun turvallisuuden kehittämiseen viittasi viisi vastaajaa. Yleisimmin esille tuli opasteiden kunnostaminen tai lisääminen. Nykyään suosittuun umpilumenkelkkailuun viittasi kaksi vastaajaa. Moottorikelkkailun oheispalvelujen, kuten yöpymis- ja ruokailupaikkojen kehittäminen sai myös kaksi mainintaa. Moottorikelkkojen kehittäminen sai yhden maininnan, samoin kuin se kanta, että kehitettävää ei ole.

Kuntakyselyn vastaajilta pyydettiin näkemyksiä siitä, minkä tahon tulisi ylläpitää moottorikelkkaväyliä. Monissa vastauksissa ei otettu yksiselitteistä kantaa kysymykseen, vaan saatettiin mainita useita tahoja. Hieman yli puolet vastaajista oli kuitenkin sitä mieltä, että ylläpitäminen kuuluu kunnille. Toiseksi suosituin vaihtoehto ylläpitäjäksi oli valtio, joka mainittiin kahdeksassa vastauksessa.

Kuntien ja valtion lisäksi ylläpitäjiksi ehdotettiin mm. pooleja, maakunnan laajuista yhdistystä, matkailuyrittäjiä, moottorikelkkakerhoja, kilpailutettua yritystä, harrastajia tai joidenkin tässä lueteltujen tahojen yhdistelmää.

*”Kuntien, vastaavalla tavalla kuin muitakin liikuntareittejä.”*

*”Kuntien, mutta käytännön työn voisi teettää esim. kerhojen kautta. Ajaminen luvanvaraiseksi, josta rahat urien hoitoon. Toimii meidän alueella.”*

*”Valtion ja metsähallituksen. Silloin hoito olisi keskitetty yhdelle taholla ja olisi näin koko valtakunnassa suunnitellumpaa ja tasalaatuisempaa.”*

Kyselyssä pyydettiin ottamaan kantaa moottorikelkkailun resurssien riittävyyteen alueella. Viisi vastaajista oli sitä mieltä, että heidän alueellaan oli käytössä riittävästi resursseja moottorikelkkailun kehittämiseen. Kehittämistä oli tehty esim. työllisyystöinä. Lukuisten ei-vastauksien selityksissä tuli yleisimmin esille kuntien resurssipula. Vastaajat saivat myös ilmoittaa, minkä tahon tulisi heidän mielestään rahoittaa moottorikelkkaväylien ylläpitäminen. Valtio mainittiin tekstianalyysin mukaan 18 vastauksessa, reittien käyttäjät ja yritykset molemmat kahdeksassa, sekä kunta kuudessa vastauksessa.

*”Valtion kautta, käyttäjiltä, kunnilta, matkailuyrityksiltä... Monelta eri taholta tarvitaan rahaa, mutta miten se tulisi kerätä onkin eri asia. Helppo ja yksinkertainen tapa, joka ei vaadi turhaa byrokratiaa ja liian monimutkaista rahankeruuta.”*

*”Valtiolla ohjata bensiniin myyntiveroista tuloja myös kelkkaverkoston.”*

*”Jos halutaan matkailun kannalta asiaa kehittää, niin väylien ajan tasalle saattamiseen rahoitus tulisi tulla vaikkapa valtion suunnalta ja ylläpito tulisi rahoittaa kuntien ja käyttäjien.”*

Kyselyn lopuksi vastaajille annettiin mahdollisuus esittää vapaa sana moottorikelkkailun kehittämisestä. Kommentit liittyivät useissa tapauksissa väylästään ja sen kehittämiseen. Lisäksi korostettiin mm. moottorikelkkailun merkitystä matkailutuotteena.

*”Vuosittain kelkkailijat vie rahaa Ruotsin ja Venäjän puolelle miljoonia euroja. Olisi suorastaa typerää olla pyrkimättä osalliseksi tähän pottiin.”*

Vastaajilla oli esittää myös konkreettisia ehdotuksia moottorikelkkailun kehittämiseksi.

*”Kelkkailun hallinnointi pitäisi siirtää pois Ympäristöministeriöstä Liikenneministeriöön. Pitäisi kehittää enempi Kanadan mallin mukaan eli liikennöinti sallittu esim. kevyen liikenteen väylillä matkailukohteissa.”*

Väylien ohella monissa vastauksissa käsiteltiin moottorikelkkailuun liittyviä sääntöjä ja käytäntöjä. Yhtäältä muistutettiin harrastajien vastuusta esim. ajopaikkojen valinnassa ja toisaalta vaadittiin selkeitä sääntöjä ja asianmukaisia puitteita. Vastauksissa näkyi siis niitä tekijöitä, joista moottorikelkkailua koskeva kokonaisuus muodostuu.

## 4. Lopuksi

Mokema-hankkeen tilaamassa kyselyssä kartoitettiin moottorikelkkaväylien tilaa ja käyttöä Lapissa, Pohjois-Pohjanmaalla, Kainussa ja Pohjois-Karjalassa. Alueella on yhteensä 72 kuntaa ja kyselyyn saapui 36 vastausta, joista kaksi edusti useampaa, kuin yhtä kuntaa. Kuntien moottorikelkkaväylien runkoverkoston pituus oli keskimäärin 140 kilometriä ja sivuväylien pituus keskimäärin lähes 60 kilometriä. Kunnista 23 vastaa alueensa moottorikelkkaväylien ylläpitämisestä joko kokonaan itse tai yhdessä muiden tahojen kanssa.

Kuudessatoista kunnassa ylläpidosta vastaa moottorikelkkakerho tai muu yhdistys. Muutamissa tapauksissa ylläpitäjä on pooli tai yritys. Useissa tapauksissa ylläpito tapahtuu mainittujen tahojen yhteistyönä. Pyydettyäessä nimeämään taho, jonka tulisi vastata moottorikelkkaväylien ylläpidosta, 23 vastaajaa nimesi kunnan. Valtio puolestaan mainittiin kahdeksan kertaa. Kuntien ja valtion lisäksi ylläpitäjiksi ehdotettiin mm. pooleja, maakunnan laajuista yhdistystä, matkailuyrittäjiä, moottorikelkkakerhoja, kilpailutettua yritystä, harrastajia tai joidenkin tässä lueteltujen tahojen yhdistelmää.

Useimpien kohdekuntien alueella liikkuu vastaajien arvioiden mukaan alle 50 moottorikelkkailijaa päivässä sesongin aikana. Kuitenkin myös niitä kuntia on paljon, joissa määrä mitataan sadoissa moottorikelkkailijoissa. Matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä on 20 kunnassa vähintään 50 %. Omatoimisesti liikkuvien matkailijoiden suhteellinen osuus on suuri erityisesti Enontekiöllä sekä eräissä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa. Ohjatuille safareille osallistuvien matkailijoiden määrä puolestaan ylittää 50 % vain Muonioissa ja Sallassa. Myös Kolarissa päästään lähelle 50 % määrää. Pelkosenniemellä safarikelkkailijoita on neljäsosa kaikista ja muilla alueilla määrät liikkuvat korkeintaan 20 % tasolla. Paikallisten moottorikelkkailijoiden suhteellinen osuus ajoväylien käyttäjistä on korkea monissa Meri-Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa. Muuhun kuin matkailuun liittyvä työajo on suhteellisesti ottaen vähäistä kohdemaakuntien moottorikelkkaväylillä.

Moottorikelkkaväyliä kunnostettiin 12 kohdekunnassa kahden viikon välein, yhdeksässä kunnassa harvemmin kuin kerran kuukaudessa ja kahdeksassa kunnassa kerran kuukaudessa. Seitsemässä kunnassa kunnostus tapahtuu kerran viikossa tai tätä useammin.

Ajoväylien monikäyttöä harjoitettiin 15 kunnan alueella. Joissakin tapauksissa kyse oli talvitoiminnasta, jolloin moottorikelkkailijoiden ohella väylillä liikkui esim. koiravaljakkoja. Suurin osa muusta käytöstä sijoittui kuitenkin kesään, jolloin liikkeellä ovat metsästäjät, retkeilijät, työkoneet, pyöräilijät sekä moottoripyörät tai mönkijät.

Vastaajista 2/3 näki oman alueen moottorikelkkaväylien opasteissa ja turvallisuudessa olevan parantamista. Yleisimmin puutteet liittyivät opasteisiin, joita esim. koettiin olevan liian vähän. Myös ajoväylien turvallisuutta kritisoitiin esim. kapeuden ja puuttuvien siltojen vuoksi. Paikkatieto oli vastaajien mukaan ajan tasalla suurimmassa osassa kohdekuntia. Noin kolmasosassa kuntia puolestaan ilmeni puutteita, kuten tarvetta päivittää tietoja ja tuoda niitä käyttäjien saataville.

Moottorikelkkailuun perustuvaa yritystoimintaa on 19 kunnassa. Vastaajista lähes 2/3 kannatti moottorikelkkailuun perustuvan yritystoiminnan tukemista.

Moottorikelkkailun kehittämistarpeista yleisimmäksi kohosi ajoväylien kunnostaminen, johon viittasi 15 vastaajaa. Lähes yhtä monta, eli 13 vastaajaa, esitti uusien väylien rakentamista. Puolet vastaajista ilmoitti, että heidän edustamansa kunta tekee muiden kuntien kanssa yhteistyötä

moottorikelkkaväylien ylläpitämisessä. Kaikki vastaajat puolestaan olivat yksimielisiä siitä, että yhteistyö on hyödyllistä esim. matkailuelinkeinon kannalta.

Moottorikelkkailuharrastuksen aktiivisuus ja puitteet vaihtelevat huomattavasti kohdekunnissa. Vaihtelua selittävät osaltaan erot luonnonolosuhteissa, kuten lumivarmuudessa. Järjestettyjen safarien osalta moottorikelkkailu keskittyy vahvasti hiihtokeskuskuntiin, mutta omatoimisesti ajavia lähimatkailijoita liikkuu melko runsaasti muillakin alueilla, ainakin tarkasteltaessa ryhmän suhteellista osuutta kaikista ajoväylien käyttäjistä.

Matkailu tarkoittaa nimensä mukaisesti paikasta toiseen liikkumista. Kohdealueiden moottorikelkkailun puitteita ja puitteiden järjestämistä leimaa pirstaleisuus, mikä haittaa liikkuvuutta. Ajoväylien määrä ja kunto vaihtelevat alueittain, koska ne riippuvat esim. paikallisten toimijoiden aktiivisuudesta. Pirstaleisyys haittaa moottorikelkkamatkailun kehittymistä, koska pitkien matkojen tekeminen esim. kunnasta toiseen liikkuen ei välttämättä houkuttele ainakaan hyväkuntoisia ajoväyliä ja vaivattomuutta arvostavia. Ajoväylien puuttuminen tai huono kunto voi lisätä myös väylien ulkopuolella ajamista.

## Kuvaluettelo

Kuva 1. Matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä .....	5
Kuva 2. Omatoimisesti liikkuvien matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä .....	6
Kuva 3. Ohjatuille safareille osallistuvien matkailijoiden osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä .....	7
Kuva 4. Paikallisten harrastajien osuus moottorikelkkaväylien käyttäjistä .....	8
Kuva 5. Moottorikelkkaväylien kunnossapito .....	10
Kuva 6. Moottorikelkkaväylien monikäyttö .....	10
Kuva 7. Moottorikelkkaväylien turvallisuus ja opastus.....	10
Kuva 8. Moottorikelkkaväyliä koskevat paikkatiedot .....	11
Kuva 9. Yhteistyö moottorikelkkaväylien ylläpitämisessä .....	11
Kuva 10. Moottorikelkkailuun perustuva yritystoiminta .....	12
Kuva 11. Moottorikelkkailuun perustuvan yritystoiminnan tukeminen.....	12

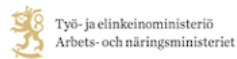
## Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Vastanneet alueet .....	3
Taulukko 2. Moottorikelkkaväylien käyttäjät päivässä sesonkiaikana .....	4
Taulukko 3. Moottorikelkkaväylien käyttäjäryhmät .....	9

## Yrityskyselyn raportti

# MOKEMA – Moottorikelkkamatkailun kehittäminen osana kestäväää luontomatkailua

## Yrityskyselyn raportti



## SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto .....	3
2. Vastaajien taustatiedot.....	4
3. Moottorikelkkailun kehittämisenäkemyksiä.....	8
4. Pohdinta.....	15
Kuvakuuettelo.....	16
Taulukkuuettelo .....	16

## 1. Johdanto

*Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävää luontomatkailua (MOKEMA)* -hankkeen tavoitteena on kehittää moottorikelkkailua osana kestävää luontomatkailua luomalla suunnitelmat moottorikelkkailun hallitun ohjaamisen edellytysten parantamiseksi, moottorikelkkailuolosuhteiden selkeyttämiseksi ja turvallisten puitteiden luomiseksi. Hanke toteutetaan yhteistyössä Metsähallituksen, Ympäristöministeriön, Maa- ja metsätalousministeriön, Liikenne- ja viestintäministeriön, Työ- ja elinkeinoministeriön, Lapin liiton, Kainuun liiton, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton (MTK) ja Lapin Matkailuelinkeinon liiton (LME) toimesta.

Mokema-hankkeen osioihin kuuluu yritystoiminnan tukeminen moottorikelkkailun osalta. Tässä osiossa muun muassa kerättiin tietoa matkailuyrityksiltä ja matkailun kehittäjiltä kyselyn avulla. Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin (MTI)/ Lapin ammattikorkeakoulun (Lapin amk) toteuttamaa kyselyä jaettiin sähköisesti kuntien elinkeinovastaavien ja matkailun alueyhdistysten kautta. Kysely lähetettiin edelleen jaettavaksi 3.11., 9.11. sekä 15.11. Vastausaika päättyi 26. marraskuuta, jolloin koossa oli yhteensä 92 vastausta. Vastauksista 46 saapui Lapista, 33 Pohjois-Pohjanmaalta, kolme Kainuusta, kuusi Pohjois-Karjalasta ja neljä muilta alueilta.

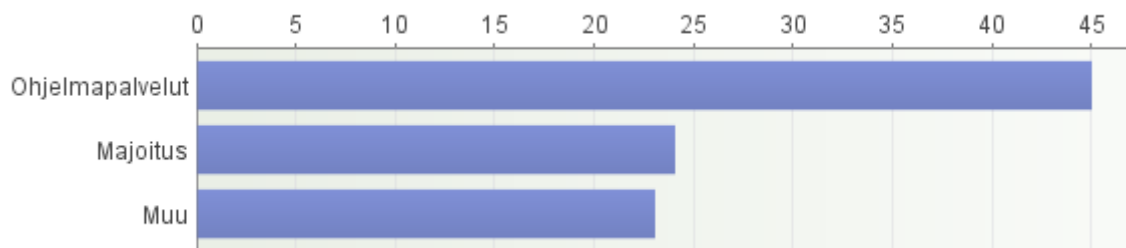
Johdantoluvun jälkeen esitellään kyselyssä kerättyjä tarkempia taustatietoja vastaajista. Kolmannessa luvussa käydään läpi vastaajien näkemyksiä moottorikelkkailun tilasta ja kehittämisestä. Neljännessä luvussa kootaan tärkeimpiä tuloksia ja esitetään johtopäätöksiä niiden pohjalta.



## 2. Vastaajien taustatiedot

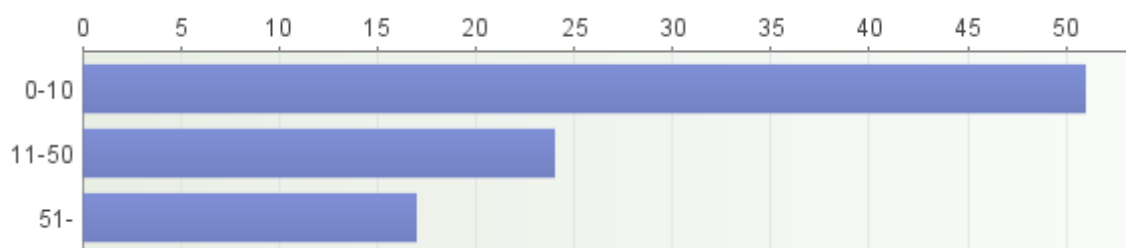
Kyselyssä pyrittiin keräämään tietoa erityisesti ohjelmapalveluiden, kuten moottorikelkkasafarien tarjoajilta, mutta myös muilta matkailuyrityksiltä, joita edustivat esimerkiksi majoitusliikkeet. Toiminnan perustuminen moottorikelkkailuun ei ollut siis kriteerinä kyselyyn osallistumiselle. Kysely ajoittui osin talvisesongin alkuun, mutta tästä huolimatta osallistuminen oli suhteellisen vilkasta, etenkin kun huomioidaan, että tietoa kerättiin vain sähköpostin kautta lähetetyllä kyselyllä. Runsas osallistuminen viittaa teeman tärkeyteen yrittäjille.

Kuva 1. Vastaajien toimialat



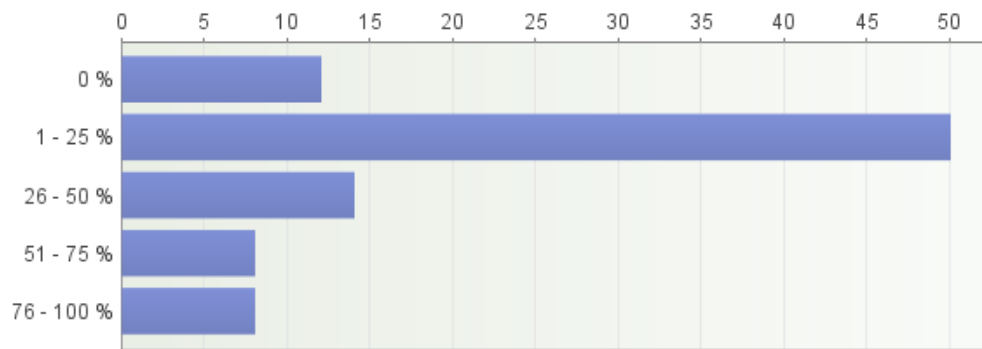
Kuvasta 1. havaitaan, että Mokema-hankkeen yrityskyselyn vastaajista 45 edusti ohjelmapalveluyrityksiä, 24 majoitusyrityksiä ja 23 muita yrityksiä tai matkailun kehittäjiä. Raportin tulokset perustuvat siis huomattavilta osin ohjelmapalveluyritysten näkemyksiin. Tuloksia tarkastellaan jatkossa osaksi myös taustamuuttujan mukaan, jolloin voidaan havaita mahdollisia eroja eri toimialojen edustajien vastauksissa.

Kuva 2. Vastaajien kokoluokka



Vastaajista suurin osa edusti pieniä, korkeintaan 10 henkilöä työllistäviä yrityksiä tai työnantajia, kuten kuvasta 2. voi havaita. Vastaajien kokoluokkaa ja toiminnan volyyymia mitattiin myös asiakasmäärää kysymällä. Lähes puolet vastaajista kuului niihin yrityksiin, joilla oli yli 5 000 asiakasta vuodessa. Hieman yli 20 vastaajaa ilmoitti asiakasmääräkseen 1 000 – 4 999 asiakasta vuodessa. Loput, vajaat 30 vastaajaa, kuului niihin, joilla vieraili vuosittain alle 1 000 asiakasta.

Kuva 3. Moottorikelkkailijoiden osuus asiakkaista



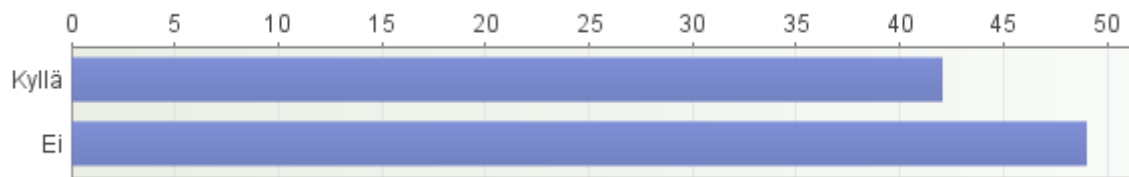
Kuvasta 3. havaitaan, että suurimmalla osalla vastaajista oli asiakkanaan moottorikelkkailun harrastajia ainakin jonkin verran, mutta korkeintaan neljännes kaikista asiakkaista. Toiseksi suurimmalla ryhmällä moottorikelkkailevien asiakkaiden osuus oli 26–50 %. Kaksi pienintä ryhmää muodostuivat niistä, joilla moottorikelkkailevien asiakkaiden osuudet olivat 51–75 % ja 76–100 %. Hieman yli 10 vastaajaa ilmoitti, että moottorikelkkailevia asiakkaita ei ole yhtään. Suurin osa vastauksista tuli siis yrityksiltä, joilla moottorikelkkailijat edustivat vähemmistöä asiakkaskunnasta.

	Ohjelmapalvelut (N=45)	Majoitus (N=24)	Muu (N=23)
0 %	8	1	3
1 - 25 %	20	17	13
26 - 50 %	5	5	4
51 - 75 %	5	1	2
76 - 100 %	7	0	1

Taulukko 1. Moottorikelkkailijoiden osuus asiakkaista toimialoittain

Tarkasteltaessa moottorikelkkailevien asiakkaiden osuutta toimialoittain, kuvasta 4. havaitaan, että ohjelmapalveluyritysten joukossa oli myös useita muihin aktiviteetteihin toimintansa perustavia. Toisaalta ohjelmapalveluyritysten joukossa oli runsaasti sellaisia, joiden asiakkaista suurin osa oli moottorikelkkailijoita. Majoitus- ja muu -toimialoihin kuuluvissa yrityksissä moottorikelkkailevien asiakkaiden osuus ei ymmärrettävästi kohoa kuin harvoissa tapauksissa yli 50 prosentin tasolle. Majoitusyritysten ja ryhmään ”Muu”-kuuluvien asiakkaissa on silti sen verran moottorikelkkailijoita, että lajin kehittämisellä on ainakin jonkinlainen merkitys näille tahoille. ”Muu”-ryhmään kuuluu esimerkiksi matkailun kehittäjiä, vähittäiskauppoja sekä korjaamoja.

Kuva 4. Moottorikelkkasafarien tai -vuokrauksen järjestäminen



Kuvasta 5. havaitaan, että vastaajista hieman alle puolet edustaa sellaisia yrityksiä, joilla on moottorikelkkoja joko vuokraus- tai safarikäytössä. Kyselyssä kerättiin siis näkemyksiä myös esimerkiksi majoitusyrityksiltä ja muilta tahoilta, joiden toimintaan moottorikelkkailulla voi olla vaikutusta.

Kuva 5. Moottorikelkkasafarien tai -vuokrauksen järjestäminen toimialoittain

	Ohjelmapalvelut (N=45)	Majoitus (N=24)	Muu (N=23)
Kyllä	38	3	2
Ei	7	21	21

Kuvasta 6. havaitaan, että ohjelmapalveluyrityksistä yli 80 % järjestää moottorikelkkasafareita tai vuokraa moottorikelkkoja. Moottorikelkkailu vaikuttaa säilyttäneen suosionsa jo varsin perinteisenä ohjelmapalveluna. Toisaalta on huomioitava, että kyselyyn ovat ehkä herkimmin vastanneet juuri ne yrittäjät, jotka käyttävät toiminnassaan moottorikelkkoja. Mukana on myös yrityksiä, joiden päätoimiala on esim. majoitus, mutta tarjontaan kuuluu lisäksi moottorikelkkailua.

	Päivittäin	Muutamia kertoja viikossa	Kerran viikossa	Harvemmin kuin kerran viikossa	Ei koskaan
<b>Alle päivän, korkeintaan muutamia tunteja, kestävä safari</b>	25	8	2	6	1
<b>Päiväsafari</b>	13	10	5	11	3
<b>Yli päivän kestävä safari</b>	3	2	6	25	6

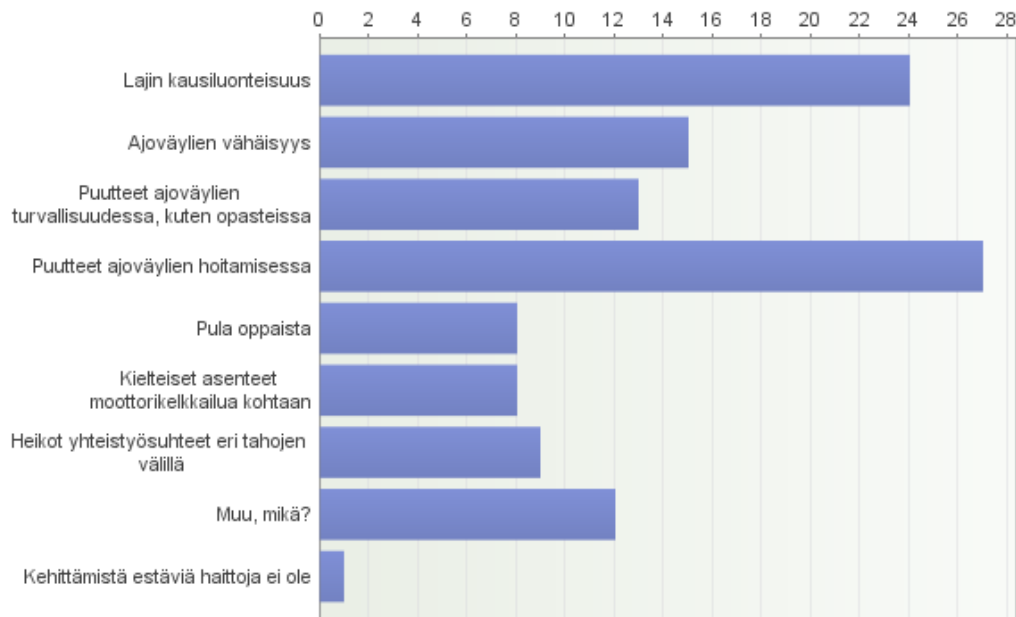
Taulukko 2. Moottorikelkkasafarien tyyppi

Niiltä vastaajilta, jotka ilmoittivat järjestävänsä moottorikelkkasafareja tai moottorikelkkojen vuokrausta, tiedusteltiin mahdollisten safarien pituutta. Taulukosta 1. voidaan havaita, että vastaajien järjestämät moottorikelkkasafarit kestivät yleensä korkeintaan muutaman tunnin. Myös päiväsafareja järjestetään usein. Useamman päivän kestävä safari ovat selvästi harvinaisempia, niitä järjestetään yleensä harvemmin kuin kerran viikossa. Kuitenkin lähes 10 vastaajaa järjesti yhtä päivää pitempiä safareja vähintään kerran viikossa, eräät jopa päivittäin. Riittävän pitkät ja toisiinsa verkostoituneet ajoväylät luovat puitteita mm. juuri pitkien safarien järjestämiselle.

### 3. Moottorikelkkailun kehittämisenäkemyksiä

Taustietojen keräämisen jälkeen kyselyn vastaajat saivat ottaa kantaa moottorikelkkailun kehittämistä koskeviin kysymyksiin, joista ensimmäinen liittyi yritystoimintaa haittaaviin tekijöihin. Valintakysymyksen ohella vastaajat saivat lopuksi mahdollisuuden esittää kommentteja moottorikelkkailun kehittämisestä ”vapaan sanan” muodossa.

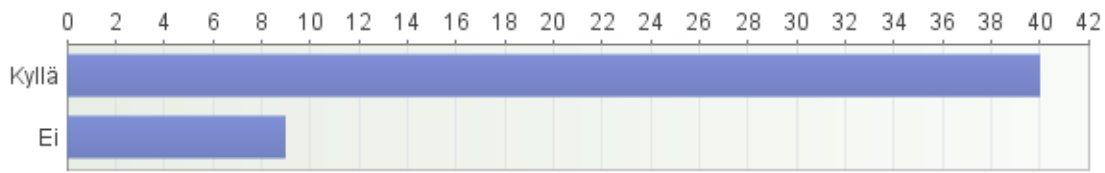
Kuva 6. Yritystoiminnan kehittämisen haitat



Kuvasta 7. havaitaan, että vastaajien mielestä suurimman haitan moottorikelkkailuun perustuvan yritystoiminnan kehittämisessä muodostavat puutteet ajoväylien hoitamisessa. Toiseksi suurimman haitan muodosti lajin kausiluonteisuus. Seuraavaksi yleisimmät haitat koskivat ajoväylien vähäisyyttä ja puutteita niiden turvallisuudessa. Muita haittoja nimesi 12 vastaajaa. Nämä haitat koskivat lähinnä ajoväyliä ja niihin liittyviä rakenteita, kuten väylien heikkoa hoitoa sekä alikulkutunneleiden ja taukopaikkojen puutetta.

Ajoväylien kehittäminen olisi tulosten perusteella parhaita keinoja edistää moottorikelkkailuun liittyvää yritystoimintaa. Lajin kausiluonteisuuteen ei voi sinänsä vaikuttaa, mutta ongelmaa on mahdollista kiertää kehittämällä kesäkauden tarjontaa. Ajoväylien kehittäminen, myös kesäajan käyttö huomioiden parantaisi yritysten toimintaedellytyksiä ympäri vuoden. Jo talvella tapahtuvassa kunnostamisessa on kuitenkin vielä paljon työtä tehtävänä. Väylien kesäkäytön esteenä on muun muassa, että ne kulkevat usein suoalueiden läpi. Kausiluonteisuuden ratkaisemiseksi tulisi siis kehittää muita keinoja. Esimerkiksi enduromoottoripyörillä ja mönkijöillä voidaan liikkua metsäautoteillä ja polkupyörillä metsäpoluilla, jolloin ei ole välttämättä tarvetta rakentaa uusia ajoväyliä. Yrittäjät toimivat luonnollisesti mahdollisuuksien mukaan myös muilla, kuin safaritoimintaan liittyvillä aloilla kesäaikana.

Kuva 7. Moottorikelkkailun vaikutus toimintaan



Niiltä vastaajilta, jotka eivät käytä moottorikelkkoja safari- tai vuokraustoiminnassa, kysyttiin, vaikuttaako moottorikelkkailu positiivisesti heidän toimintaansa. Selvitykseen sisältyy siis oletus, että moottorikelkkailu vaikuttaa ainakin pääosin positiivisesti niiden yrittäjien toimintaan, joilla on moottorikelkkoja käytössä. Kuvasta 8. voidaan nähdä, että selvästi suurin osa muista yrittäjistä tai toimijoista vastasi vaikutusten olevan positiivisia.

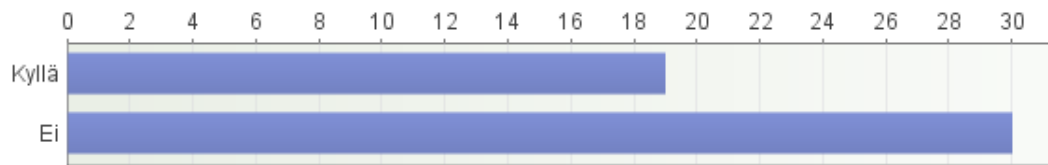
	Ohjelmapalvelut (N=7)	Majoitus (N=21)	Muu (N=21)
Kyllä	5	18	17
Ei	2	3	4

Taulukko 3. Moottorikelkkailun vaikutus toimintaan toimialoittain

Kuvasta 9. havaitaan, että moottorikelkkailu vaikuttaa vastausten mukaan pääasiassa positiivisesti kaikilla toimialoilla. Vastaajien joukkoon kuului esimerkiksi majoitusalan yrityksiä ja lähes kaikki positiiviset vaikutukset liittyivät liiketoiminnan pirstymiseen. Muut positiiviset vaikutukset liittyivät lähinnä alueen harrastusmahdollisuuksien lisääntymiseen. Kaksi negatiivisista vaikutuksista kertovaa kommenttia koskivat moottorikelkkailun aiheuttamia melu- ja saastehaittoja, jotka aiheutuvat sekä reiteillä että niiden ulkopuolella tapahtuvasta ajamisesta. Yksi vastaajista kertoi äänien pilaavan vaikutelmaa rauhallisesta luontokohteesta.

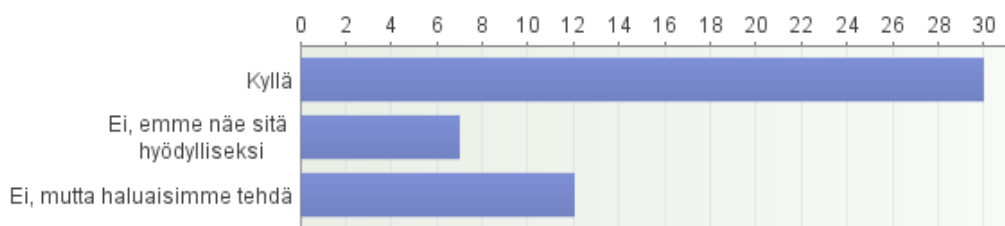
Meluhaittoja voidaan vähentää mm. ajoväylien sijoittelulla ja osoittamalla syvän lumen ajajille määrättyjä harrastusalueita. Räikeimpiä meluhaittoja voitaisiin ehkäistä myös kieltämällä kovaääniset äänenvaimentimet, joita harrastajat asentavat kelkkoihinsa. Näiden melu aiheuttaa ”turhaa” ärsyyntymistä ja luonnonrauhan rikkoontumista.

Kuva 8. Moottorikelkkailuun perustuvan toiminnan aloittaminen



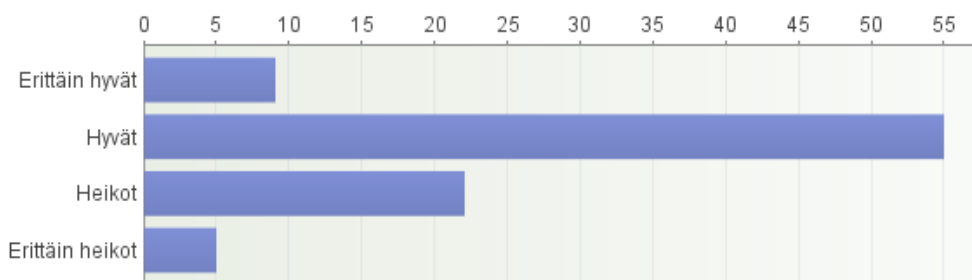
Niiltä vastaajilta, jotka eivät käytä moottorikelkkoja vuokraus- tai safarikäytössä, kysyttiin, onko heillä halua aloittaa moottorikelkkailuun perustuvaa yritystoimintaa. Kuten kuvasta 10. havaitaan, että vastaajista suurin osa vastasi kysymykseen kielteisesti. Vastausten tulkintaa vaikeuttaa se, että kyselyssä ei määritelty tarkoin, miten moottorikelkkailuun perustuva yritystoiminta pitäisi ymmärtää tässä yhteydessä. Kysymys voidaan ymmärtää joko niin, että yrityksellä on asiakaskäytössä moottorikelkkoja – tai niin, että yritys palvelee moottorikelkkailevia asiakkaita, mutta ei itse tarjoa moottorikelkkailupalveluja. Myös kyllä-vastausten määrä oli kuitenkin huomattavan suuri.

Kuva 9. Yhteistyö moottorikelkkailua tarjoavien yritysten kanssa



Kuvasta 11. havaitaan, että niistä vastaajista, joilla ei ole moottorikelkkoja asiakaskäytössä, 30 tekee yhteistyötä moottorikelkkailua tarjoavien yritysten kanssa. Lisäksi 12 vastaajaa ilmoitti halustaan tehdä yhteistyötä. Vastaajista seitsemän ei tee yhteistyötä, eikä näe sitä hyödylliseksi. Kysymyksenasettelussa oletettiin, että ne vastaajat, jotka ovat yhteistyössä, näkevät sen hyödylliseksi.

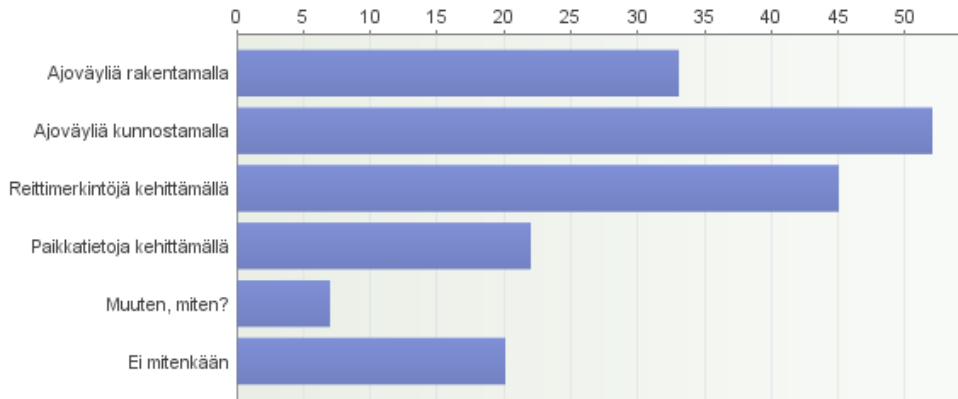
Kuva 10. Yhteistyösuhteet yritysten, kuntien ja Metsähallituksen välillä



Suurin osa kaikista vastaajista piti kuvan 9. mukaan yritysten, kuntien ja Metsähallituksen välisiä yhteistyösuhteita hyvinä omalla alueellaan. Tosin, yli 20 vastaajaa näki yhteistyösuhteiden olevan

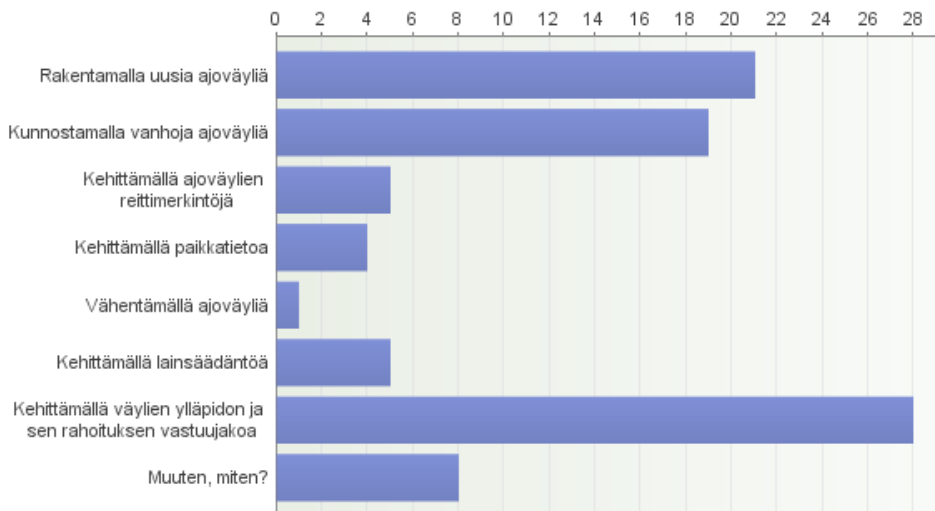
heikot ja viisi erittäin heikot. Erittäin hyvinä yhteistyösuhteina piti lähes 10 vastaajaa. Selvä enemmistö vastaajista (64) näki suhteet siis vähintään hyvinä ja 27 heikkoina tai erittäin heikkoina.

Kuva 11. Moottorikelkkailun kehittäminen alueilla



Kuvasta 10. voi päätellä, että moottorikelkkailun kehittäminen vastaajien edustamilla alueilla on tapahtunut erityisesti ajoväyliä kunnostamalla. Noin puolet vastaajista ilmoitti, että alueen reittimerkintöjä on kehitetty. Uusia ajoväyliä oli rakennettu joka kolmannen vastaajan mukaan. Noin neljännes vastaajista kertoi paikkatietojen kehittämistä. Vastaajista 20 näki, että moottorikelkkailun kehittämiseen ei ole panostettu mitenkään. ”Muuten, miten?” -vaihtoehdon avoimet kommentit kehittämistä käsittivät kritiikkiä esim. reittien heikosta kunnosta ja ajokieltomerkkien lisäämisestä. Kaksi vastaajaa ilmoitti, että heillä ei ole tietoa kehittämistoimista ja yksi mainitsi reittien kunnostuspoolit.

Kuva 12. Moottorikelkkailun kehittämisen parhaat keinot



Vastaajat saivat ilmaista kyselyssä myös, miten moottorikelkkailua voitaisiin parhaiten kehittää. Kuvassa 11. esitetyistä vastausvaihtoehdoista suosituimmaksi nousi ”Kehittämällä väylien ylläpidon ja sen rahoituksen vastuujakoa”, jonka valitsi lähes 30 vastaajaa. Uusien ajoväylien rakentaminen ja



vanhojen ajoväylien kunnostaminen keräsivät kumpikin noin 20 vastausta. Vastaajille annettiin myös mahdollisuus kertoa muita kuin ennalta valittavissa vaihtoehtoisissa mainittuja kehittämistapoja. Tässä kohtaa tulivat esille mm. väylien kunnossapidon yksityistäminen, taajamaväylät, valvonnan lisääminen, lainsäädännön kehittäminen ja väylien avaaminen kansallispuistoon.

Kyselyn lopussa vastaajilla oli mahdollisuus ”vapaaseen sanaan”, joka keräsi yhteensä 42 kommenttia. Suhteellisen runsas kommenttien määrä osoitti, että kyselyn kohderyhmällä oli moottorikelkkailusta paljon näkemyksiä, joita he halusivat tuoda esille. Vastauksista 22 koski ajoväylien kunnostamista, kuten pohjaamista kesällä tai talvihoitoa. Väylien hoidossa nähtiin lähes poikkeuksetta olevan parantamisen varaa. Erityisesti talviaikaan tapahtuva tasoittaminen nähtiin puutteelliseksi.

*”Tärkein asia olisi kelkkareittien lanaukseen satsaaminen. Kelkkailu lisääntyy kovaa vauhtia ja reitit menevät patikolle todella nopeasti.”*

Vastaajat toivoivat myös väylien pohjien kunnostamista kesällä. Yleisten kommenttien ohella nimettiin myös eräitä alueita, joita kunnostustarpeet koskevat. Näitä voidaan pitää esimerkkeinä, eivätkä ne tarkoita, että ongelmat keskittyisivät pelkästään kyseisille alueille, tai että olisivat pahimmillaan näillä seuduilla.

*”Rovaniemen lähiympäristön reitit pitäisi sulan maan aikaan pohjata tasaisiksi. Ehdottomasti lisää rahaa kaupungin toimesta reittien huoltoon! Matkailu ja ohjelmapalvelu kelkkasafareineen kasvaa räjähtäen tällä hetkellä!”*

*”Kolin sekä Lieksan puolen reitit ovat olleet puuttumattomat vuodesta 1999. Urien hoito ja päivittäminen on ollut todella huonoa! Pohjat pitäisi käydä läpi, niin kuin Rautavaaralla. Reittiesimerkki Rautavaara, unelmareitit siellä.”*

Kommenteista 12 koski puolestaan uusien moottorikelkkailuväylien rakentamista. Uusien reittien tai urien toivotaan vähentävän luvatonta ajamista niin maastossa kuin siirtymillä lähtöpaikoilta ajoväylille. Vastauksista heijastuu moottorikelkkailun sääntelyn ja käytännön todellisuuden välinen ristiriita. Moottorikelkoilla liikkumiseen on monin paikoin enemmän tarvetta tai halua, kuin sallittuja mahdollisuuksia, mikä purkautuu luvattomana ajamisena. Siirtymien helpottamisen lisäksi nähtiin tärkeänä muun muassa ns. ”rengasreitit”, joita pitkin on mahdollista tehdä eripituisia retkiä, ilman että on tarvetta palata takaisin samaa ajoreittiä.

*”Kemin alueella maastoreiteille pääsy on vaarallista johtuen useasta tienlylyksestä. Unelmatilanteessa reitistö olisi turvallisesti saavutettava mereltä/ joelta ja olisi rengasreitti, jossa on useita ”oikomismahdollisuuksia”, jotta voitaisiin ajaa eri mittaisia safareita eritasoisten kuljettajien kanssa. Yrityksenä olemme valmiita osallistumaan kehittämistyöhön suurellakin panostuksella.”*

*”Monipuolistamalla reitistöä, toisi varmasti enemmän kelkkailijoita paikkakunnalle. Samalla vähentäisi luvatonta kelkkailua reittien ulkopuolella.”*

Siirtymäosuudet mahdollistavat ajoväylille pääsemisen ja ”rengasreitit” sopivan pituisten retkien tekemisen. Näiden lisäksi vastauksissa tuli esille näkökulma moottorikelkkaväylistä kokonaisuutena, joka tulisi huomioida paremmin maankäytön suunnittelussa.

*”Reittien suunnittelun ottaminen vahvemmin osaksi maankäytön suunnittelua. Lappiin mittava projekti (malli muuhunkin Suomeen), jossa luotaisiin reittien kautta matkailun kasvulle tilaa kestävän kehityksen tiellä ja luontoon pääseminen/luontokohteiden ylläpito mahdollistettaisiin kansallispuistoja myöten valistuneelle osalle matkailuyrityksiä.”*

*”Moottorikelkkareitit pitää ajatella osaksi liikenneväyliä, reitit palveluihin, majoitukseen ja parkkipaikat kelkoille.”*

Vastauksissa tuli esille myös näkemys kansallispuistojen hyödyntämisessä moottorikelkkailualueena. Vastakkaisen kannan mukaan moottorikelkoilla ei saisi ajaa lähelläkään puistoja ja koko harrastuksen tulisi kuulua vain erityisryhmille. Moottorikelkkailun rajoittamisen puolesta puhuvia tai lajin kielteisistä vaikutuksista kertovia avoimia vastauksia kirjoitettiin yhteensä muutamia.

*”Olisi upeaa, ettei kansallispuistojen ja retkeilyalueiden läheisyydessä saisi moottorikelkkailla lainkaan. Meluton talviretkeilyalue luultavimmin olisi vetovoimaisempi kohde KV-markkinoilla. Lihasvoimalla retkeilevien ja moottorikelkkareittien taukopaikkoja ei pitäisi yhdistää. Moottorikelkkojen käyttäminen retkeilyssä pitäisi sallia vain henkilöille, jotka eivät muuten pääse luontoon.”*

*”Kelkkailu on karkaamasta lakien ulkopuolelle. Ajetaan missä hyvänsä ilman maanomistajien lupaa; teillä, kevyenliikenteen väylillä, maastossa. Media suosii extreme-kelkkailua, joka ei pitäisi Suomessa olla mahdollista ilman lupia, joita kukaan tuskin myöntäisikään.”*

Uusia ajoväyliä koskevien mainintojen lisäksi kahdessa vastauksessa tuli esille toive ”vapaa-ajalueista”. Huomattava osa moottorikelkkavalmistajien nykyisistä malleista on suunniteltu syvässä lumessa ajamiseen, mistä kumpuaa tarvetta harrastukselle sopiville ajoalueille. Muutamassa vastauksessa tuotiin esille väyliä ympärivuotinen käyttö. Turvallisuutta ja opastusta koskevia asioita tuli esille noin viidessä vastauksessa. Moottorikelkkailijoiden palvelut tai niihin liittyvät rakenteet mainittiin yksittäisissä vastauksissa. Kommentit koskivat mm. taukorakenteiden poistamista.

*”Metsähallitus on tehnyt todella huonon päätöksen purkaessaan kaikki laavut ja levähdyspaikat reittien varrelta. Sekä paikalliset että alueella matkaavat kelkkailijat kärsivät, kun taukopaikkoja ei enää ole. Päätös on luultavasti tehty vieraskirjojen perusteella, joiden merkitystä ei varmasti monikaan ole ymmärtänyt. Tulistele massa on käyty, mutta mitään merkintää ei ole tehty...”*

Moottorikelkkailua kohtaan tunnetut kielteiset asenteenteet mainittiin kahdessa vastauksessa. Näistä toisessa viitattiin loma-asukkaisiin, jotka suhtautuivat kielteisesti myös kesäajan aktiviteetteihin. Ongelma liittyi moottorikelkkailun sijasta erityisesti ulkomaalaisiin matkailijoihin. Tilanteeseen johtaneita syitä ei kuitenkaan avattu vastauksessa tarkemmin. Toisessa kommentissa kuvattiin kunnan haluttomuutta yhteistyöhön moottorikelkkaväyliä kehittämisessä.

*”Olemme toimineet 80-luvulta alkaen kelkkasafarien järjestäjänä. Nähtävästi lopetamme matkailutoimintaa kohtaan kielteisen asenteen vuoksi ensivuoden aikana. Sama koskee myös mönkijäsafareita. Ja liikkumista yleensä ulkolaisten turistien kanssa. Ongelmana ei niinkään ole paikalliset maanomistajat, vaan muualta tulleet mökkiläiset, sama koskee myös kalastus- ja melonta-ohjelmapalveluita.”*

*”Kaupungilla ei ole halua kuunnella paikallisia matkailuyrityksiä kelkkaurien kehittämisessä. Tehty matkailuyhdistyksen työryhmän kanssa jopa suunnitelmat reittien kunnostuksessa tarvittavan lisäbudjetin rahoituksesta. Laskettu tarvittavat kilometrit ja aikataulutukset sesonkien mukaan. Nämä torjuttu tarpeettomina. Reitit sesonkiajalla jopa vaarallisessa kunnossa ajaa ja liikkuu.”*

Vastaajista viisi otti kantaa ajoväylien rahoitukseen liittyviin kysymyksiin. Näkemyksissä toivottiin moottorikelkkailijoiden ja kuntien suurempaa osallistumista väylien huoltokustannuksiin. Lisäksi nähtiin, että molempien tahojen on saatava osallistumiselle riittävä vastine.

*”Väylien tuotot pitäisi palautua väylien ylläpitoon.”*

*”Kunnalta puuttuu rahat ja intressi kehittää reittien turvallisuutta”.*

Matkailun ulkopuolisista elinkeinoista mainittiin yksittäisessä vastauksessa poronhoito, jonka koettiin rajoittavan liikaa matkailuelinkeinojen kehittämistä maan pohjoisosissa. Moottorikelkkailun kehittäminen kiteytyi vastausten perusteella siis erityisesti ajoväylien huoltamiseen ja toisaalta uusien väylien rakentamiseen. Vastaajat esittivät myös joitakin ratkaisuja moottorikelkkailun puiteiden rahoittamiseen ja sääntelyyn. Näissä viitattiin laajempaan yhteisvastuuseen erilaisten intressipiirien kesken sekä kokonaisvaltaisten uudistusten tarpeeseen esimerkiksi moottorikelkalla liikkumisen sääntelyssä.

## 4. Pohdinta

Mokema-hankeen kyselyyn vastanneiden yrittäjien mukaan merkittävimmät esteet moottorikelkkailun kehittämisessä liittyvät ajoväyliin ja lajin kausiluonteisuuteen. Puutteet ajoväylien määrässä, turvallisuudessa ja erityisesti hoitamisessa nousivat selvästi esille. Pyydettyä vastaajia nimeämään omalla alueellaan tehtyjä moottorikelkkailun kehittämistoimia, ajoväylien ja niiden merkintöjen kehittäminen tulivat esille yleisimpinä vaihtoehtoina. Kehittämistoimien ajankohdasta tai kattavuudesta ei kuitenkaan kerätty tietoa. Muiden vastausten perusteella vaikuttaa siltä, että vaikka kehittämistä on tehty, sen tuloksia ei pidetä riittävinä. Esimerkiksi ajoväyliä on ehkä rakennettu vuosia sitten ja ne eivät vastaa enää nykypäivän tarpeita. Vastaajista 20 ilmoitti, että kehittämistoimia ei ole tehty ollenkaan. Kyselyyn vastanneiden mukaan moottorikelkkailua voitaisiin kehittää parhaiten juuri rakentamalla ja kunnostamalla väyliä sekä kehittämällä väylien ylläpidon vastuunjako. Myös ”vapaa sana” keräsi yrittäjiltä lähinnä ajoväyliin liittyviä kommentteja.

Kyselyssä tuli esille myös kommentteja, joissa toivottiin moottorikelkkailun harrastajilta ja kunnilta enemmän rahoitusta ajoväylien kunnostamiseen. Samalla nähtiin, että näiden tahojen tulisi saada myös vastinetta panostuksilleen. Ilman intressejä osallistuminen ei ole mielekästä tai kestävä. Harrastajille mahdollinen vastine ilmenee lähinnä parempina ajoväylinä ja kunnille elinkeinojen virkistymisenä sekä ”villin” moottorikelkkailun vähenemisenä. Tilanteessa eteneminen edellyttäisi positiivista kierrettä, jossa osallistuminen ja vastine ruokkisivat vuorotellen toisiaan.

Moottorikelkkailun rajoittamisen puolesta otti kantaa muutama vastaaja. Nämä vetosivat häiriöihin, jotka haittaavat omaa matkailuyrittämistä ja luonnon rauhaa. Saman määrän kommentteja keräsivät myös turvallisuutta koskevat kehittämisasiat.

Vastausten, ja Lapin matkailuelinkeinon liiton kautta pyydettyjen, matkailuelinkeinoa edustavien näkemysten mukaan, muodostettiin lopuksi esitettäviä johtopäätöksiä moottorikelkkailun kehittämisestä.

Ajoväylät ovat matkailuyritysten ”tuotantolaitoksia” ja niiden merkitys ohjelmapalvelualalle sekä siitä hyötyville aloille on keskeinen. Matkailukeskusten lähiseuduilla olevat ajoväylät ovat erityisen tärkeässä asemassa. Matkailukeskusten lähellä tulisi olla väyliä, jotka mahdollistavat tyyppisimpien, 2–3 tuntia kestävien safareiden järjestämisen. Reittien tai urien tulisi olla hoidettuja sekä riittävän leveitä, että muut liikkujat voivat ohittaa hitaasti ajavia matkailijoita. Safareilla on usein käytössä rekiä, joissa osa matkustajista istuu. Mikäli väylät ovat huonossa kunnossa, reessä istuminen on epämukavaa ja muodostuu rekien rikkoutumisen riski, joka puolestaan voi johtaa edelleen tapaturmaan. Myös matkailukohteiden välisten runkoreittien verkoston tulisi olla kattava ja hoidettu.

Ajoväylien kunnostamisen tulisi ihannetilanteessa tapahtua tarpeen, ei ennalta määrätyn aikataulun mukaan. Kunnostuksen jälkeen ajoväylän olisi hyvä saada kovettua ennen käyttöä. Yöllä tapahtuva lanaus on tämän vuoksi suositeltava. Lisäksi kunnostamisen tulisi olla tarpeeksi huolellista, koska nopeasti tai pinnallisesti tehty lanaus merkitsee osaksi hukkaan mennyttä työpanosta.

Kunnossapitäminen vähentää ajoväylien ulkopuolella ajamista, mikä heikentää usein myös matkailuyritysten imagoa, vaikka häiriö ei aiheutuisi heidän toiminnastaan. Moottorikelkkailukulttuurin yleinen kehittyminen on siis matkailuelinkeinon kannalta positiivinen asia. Matkailuyrityksille on tärkeää, että yhteistyösuhteet Metsähallituksen kanssa toimivat jatkossakin, mahdollistaen esim. yritys kohtaisten sopimusten tekemisen määrättyjen luontokohteiden saavuttamiseksi.

## Kuvaluettelo

Kuva 1. Vastaajien toimialat .....	4
Kuva 2. Vastaajien kokoluokka.....	4
Kuva 3. Moottorikelkkailijoiden osuus asiakkaista .....	5
Kuva 4. Moottorikelkkasafarien tai -vuokrauksen järjestäminen.....	6
Kuva 5. Moottorikelkkasafarien tai -vuokrauksen järjestäminen toimialoittain .....	6
Kuva 6. Yritystoiminnan kehittämisen haitat.....	8
Kuva 7. Moottorikelkkailun vaikutus toimintaan.....	9
Kuva 8. Moottorikelkkailuun perustuvan toiminnan aloittaminen .....	10
Kuva 9. Yhteistyö moottorikelkkailua tarjoavien yritysten kanssa .....	10
Kuva 10. Yhteistyösuhteet yritysten, kuntien ja Metsähallituksen välillä .....	10
Kuva 11. Moottorikelkkailun kehittäminen alueilla.....	11
Kuva 12. Moottorikelkkailun kehittämisen parhaat keinot .....	11

## Taulukkuuettelo

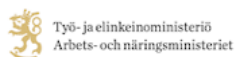
Taulukko 1. Moottorikelkkailijoiden osuus asiakkaista toimialoittain.....	5
Taulukko 2. Moottorikelkkasafarien tyyppi .....	7
Taulukko 3. Moottorikelkkailun vaikutus toimintaan toimialoittain .....	9

## Raportti matkailutoimijoiden työpajojen tuloksista

### MOKEMA – Moottorikelkkamatkailun kehittäminen osana kestäväää luontomatkailua

#### Raportti matkailutoimijoiden työpajojen tuloksista

Sari Nisula, Lapin ammattikorkeakoulu / MTI



# Työpajakoonti

<b>TIIVISTYS</b> .....	<b>1</b>
<b>VÄYLÄSTÖ</b> .....	<b>2</b>
TÄMÄN HETKINEN TILANNE: .....	2
EHDOTUKSET:.....	2
<b>YLLÄPITO, YLLÄPIDON KUSTANNUKSET</b> .....	<b>4</b>
TÄMÄN HETKINEN TILANNE: .....	4
EHDOTUKSET:.....	5
MUITA HUOMIOITA .....	7
<b>VASTUU VÄYLIEN TURVALLISUUDESTA</b> .....	<b>8</b>
TÄMÄN HETKINEN TILANNE: .....	8
EHDOTUKSET:.....	8
<b>PAIKKATIETO: YLLÄPITO, KUSTANNUKSET, AJANTASAIUUS</b> .....	<b>9</b>
TÄMÄN HETKINEN TILANNE: .....	9
EHDOTUKSET:.....	9
<b>LAINSÄÄDÄNTÖ</b> .....	<b>10</b>
TÄMÄN HETKINEN TILANNE: .....	10
EHDOTUKSET:.....	10

## Tiivistys

Ongelmana pidettiin väylien osalta yleisesti vesien ylityksiä heikkojen jäiden, paikoin huonojen merkintöjen ja säännöstelyjen vesien takia. Huono jäätilanne vaikeuttaa myös ylläpitoa, kun tampparitkaan eivät voi huonoille jäille mennä. Myös jyrkät joenpenkereet koettiin vaaraksi. Teiden, oijen ja ratojen ylitykset olivat ongelma myös, ja monin paikoin merkintöjä puuttuu. Puuttuvat merkit aiheuttavat eksymisuhkaa, sekä vaikeuttavat kelkkoja vuokraavien yrittäjien toimintaa, koska asiakkaille ei ole selvää missä voi ajaa. Liikennemerkistö haluttiin yhtenäistää turvallisuussyistä koko väylästä.

Väylien ylläpidossa pohjatyöt katsottiin tärkeiksi. Hyvä tasainen pohja olisi ihanteellinen, tai vaihtoehtoisesti kauden alussa väylän pohjan jäädyttäminen jollain tapaa tasaiseksi. Väylästä suunnittelussa huomautettiin, että väylät tulee suunnitella tamppareille ja latukoneille, ei kelkoille. Myös kesäylläpidon tärkeyttä korostettiin. Pohdittaessa ylläpitoa myös kesäajan ylläpito tulisi ottaa huomioon.

Ura/Reitti –käytäntö haluttiin selkeämmäksi. Vaihtoehtoina esitettiin mm. valtakunnallista eri tasoihin jaettava väylästä. Lainsäädäntöön liittyen ei suoria ehdotuksia tullut paljoa, luultavasti siksi koska laki koettiin niin sekavaksi, että siihen oli hankala tarttua. Sen kokonaisvaltaista uudistamista kokonaisuudessaan toivottiin Lapissa, muualla käytettiin sanaa selkeyttäminen. Ylläpitoon ja kustannuksiin haettiin esimerkkejä mm. tienpidosta, vesiväylien ylläpidosta ja kalastusluvista. Kelkkakohtainen maksu sai ristiriitaisen vastaanoton erityisesti yrittäjiltä. Huomiona oli kuitenkin se, että ohjelmanpalvelujen kelkkailut eivät rasita väyliä yhtä paljon kuin yksityis- tai vuokrakelkkailu, johtuen safareilla harjoitetusta rauhallisesta ajosta. Haluttiin, että tämä otettaisiin huomioon ylläpidon kustannusten kattamista mietittäessä. Toisaalta nostettiin esiin moottorikelkkamatkailun paikkakunnalle jättämä raha (majoitus, ruokailu, polttoaineostokset), ja siitä yrittäjille ja kunnalle koitua hyötyä. Myös huomautettiin, että väylästä myös suojataan luontoa ja elinkeinoja, jolloin valtiolla voisi myös olla perusteltu rooli maksajana. Huonossa kunnossa olevien väylien kunnostamiseen mietittiin mahdollisuutta hankkia hankerahoitusta.

Ylläpidossa on alueellisesti valtavia eroja, sillä yhtenäistä käytäntöä ei ole. Joillakin paikoin kerhot hoitavat väylästä ansiokkaasti innokkaan jäsenistön ansiosta, kun taas joillakin alueilla kerhoja on, mutta ylläpito ei toimi hyvin. Pooleista kerrottiin saman tyyppisestä tilanteesta. Selkeä vastuunkantaja haluttiin väylästä kunnolle, mutta käytännön toteuttajasta ei ollut yksimielisyyttä. Alueellisista eroista johtuen ehkä yksiselitteistä käytännön ylläpitotyön toteuttajaa ei voi osoittaa, mutta vastuu haluttiin selkeästi jollekin. Ehdotuksia oli mm. kunnat, kaupungit, Ely-keskukset, tai kustakin maakunnasta jokin yksi taho. Käytännön toteutuksesta voisi vastata vastuutahon parhaaksi katsoma tai kilpailuttama toimija.

Väylästä tiedoista haluttiin myös vastuu jollekin, jotta saatavilla oleva tieto olisi ajantasaista ja paikkansapitävää. Mobiilisovellukset nousivat esiin ja teknologian hyödyntäminen, mutta Pohjois-Karjalan alueella toisaalta oli todettu matkailijoille hyväksi paperinen kartta. Ottaen huomioon mobiiliteknologian katveet (katvealueita mainittiin löytyvän sekä Lapista, että myös muualta Suomesta, mm. Pohjois-Karjalan alueelta), idea on perusteltu.

Vastuunjakoon kaivattiin selkeyttä myös kaiken kaikkiaan, ja vastuuta haluttiin keskittää. Väylästä tiedosta vastaisi sama taho kuin väylien ylläpidostakin ja turvallisuudesta.

Työpajoja järjestettiin viisi kappaletta, ja niihin saapui osallistujia seuraavasti: Rovaniemi 4 kpl, Tankavaara 1 kpl, Pudasjärvi 4 kpl, Kajaani 3 kpl ja Koli 3 kpl.



## Väylästä

### Tämän hetkinen tilanne:

Tällä hetkellä monin paikoin on eestaas-väyliä ympyräväyliin sijaan, jotka olisivat matkailukäyttöön mielekkäämpiä. Vesistöt aiheuttivat monenlaista harmia. Joissakin paikoissa väylät on suunniteltu hankalasti ylläpidon kannalta ja ne ovat lisäksi vaarallisia kelkkailijoiden kannalta vesistöjen ylitysten takia. Väyliä on merkitty vesialueille, jolloin heikkojen jäiden talvina väylät ovat käyttökunnossa vasta kauden oltua jo pitkään käynnissä. Myös vesistöjen ylitysten takana olevat väylät jäävät huoltamatta, jos sinne ei ole jäätilanteen takia mahdollista ajaa. Jäiden vihdoin kestäessä väylät ovat jo pahassa kunnossa. Säännöstellyt vedet aiheuttivat ongelmia myös, yhdistettynä heikkojen jäiden talveen. Kun veden tasoa lasketaan, jäät painuvat paikoin. Heikkojen jäiden lisäksi joillakin vesialueilla ongelmia aiheuttaa myös korkeat penkereet, joiden ajaminen on hankalaa ja vähän ajaneille erityisen riskialtista.

Väyliä toivottiin järkevällä tavalla palveluiden äärelle. Pudasjärvellä kerrottiin absurdista tilanteesta, jossa tietä pitkin alle kahden kilometrin matka huoltoasemalle on laillista kelkkaväylää pitkin 20-30 km pitkä. Lapissa ilmeni, että yhteydet matkailukeskuksien välillä kaipaavat parantamista. Kainuun työpajassa kerrottiin ongelmista mm. Vuokatista Paltamoon ja Ristijärvelle, jossa joudutaan ylittämään sekä vesistöä että junarataa.

Junaratojen ja teiden ylitykset ovat tällä hetkellä ongelma monin paikoin. Turistien kanssa teiden ylitykset ovat liian suuri riski, mikä vaikuttaa siihen, minkälaisille safareille turisteja voi viedä. Lisäksi on alueita, jotka sopisivat maastoltaan ja maisemaltaan hyvin esimerkiksi safarikäyttöön, mutta alueella on junaratoja, joiden ylitykset eivät onnistu.

Pohjois-Karjalan pajassa kerrottiin huonoista merkinnöistä, jotka aiheuttavat eksymisiä. Ongelmaksi mainittiin myös huonosti merkatut väylät järvillä. Vuokraajaryityksille koituu tappioita huonojen merkkauksen aiheuttamista vuokrien menetyksistä. On ollut tapauksia, joissa asiakkaat ovat palauttaneet kelkat ennen aikojaan, kun merkinnöistä ei ole saanut selvää missä kelkalla on tarkoitus ajaa.

Pohjois-Karjalan työpajassa Nurmeksien väylien kuntoa moitittiin niin huonoksi (kapeat pohjat), että niille on mahdotonta viedä matkailijoita ajamaan. Nurmeksessa kelkkamatkailu on kaupungin matkailustrategiassakin. Alueen työpajassa Rautavaara ja Kuhmo mainittiin hyväkuntoisiksi. Työpajoissa yleisesti huomautettiin, että väylän kunto vaikuttaa mielikuvaan alueesta, ja siten alueen imagoon osaltaan.

Työpajoissa ilmeni, että yrittäjälle yleiset laavut eivät ole kovin tärkeitä, koska ryhmän vientiin laavulle liittyy myös ruoan ja tarvikkeiden kuljetusta, mikä on kelkalla useimmiten liian hankalaa. Itsekseen matkustaville laavut ja kodat nähtiin tärkeämpinä taukopaikkoina, sekä turvallisuusseikkoinakin, jotta esim. kylmettynyt tai kastunut kelkkailija pääsee lämmittelemään.

### Ehdotukset:

Useissa työpajoissa haluttiin väylät pois vesistöiltä ainakin pääväylästä osalta aiemmin kuvattujen ongelmien johdosta. Väylät pitäisi mahdollisuuksien mukaan tehdä siten, että kesällä väylän pohja on verrattain tasainen.

Monikäyttöisyyttä väylille toivottiin useassa paikassa: kesäisin niillä voisi ajaa mönkijöillä tai niitä voisi käyttää vaellusreiteinä. Jonkin verran mönkijäretkistä on yrittäjille tullut kyselyjä. Talvisin yhteiskäyttöisille väylille (kelkat ja koirat) toivottiin riittävää leveyttä.

Sähkölinjojen käyttö nähtiin suositeltavana vain väylien yhdistämiseen, mutta muutoin sähkölinjoja ei haluttu käyttää kelkkaväylinä. Lapissa nostettiin esiin vaaralliset vaijerit sähkölinjoilla, joihin törmätessä voi tulla pahoja vammoja. Lisäksi todettiin, että sähkölinjojen kohdalla kulkevat väylät eivät ole maisemallisesti hienoja ja matkailijoiden näkökulmasta vetovoimaisia. Toisaalta ehkä tulevaisuudessa sähkölinjojen yhteyteen olisi mahdollista toteuttaa sähkökelkkojen latauspisteitä.

Väylästä toiveena oli erityisesti ympyräväylät matkailukäyttöön. Matkailukäyttöön tarvittaisiin mukava-ajaisia, teknisesti helppoja ja hyvännäköisiä väyliä, koska matkailijat (erityisesti safareilla kävijät) eivät välttämättä ole kokeneita kelkkailijoita.

Kajaanissa nähtiin, että olisi kunnan tehtävä pitää yllä tietoa väylästä, koska kunta vastaa kaavoituksesta. Tietojen ajantasaisuus on myös maakunnan markkinointitekijä, ja kunnat voisivat toimittaa aineistot maakunnalle.<sup>1</sup>

Pohjois-Karjalan alueen työpajassa todettiin alueella olevan vielä paljon lunta ja maisemat ovat hienoja. Mönkijät nousivat esiin keskusteluissa työpajassa, painetta niihin olisi. Kaikkialle ne eivät kuitenkaan sovi, Nurmeksen kivikkoisia väyliäjä mönkijät eivät kestä. Kiteellä on moottoriurheilukeskus, ja Tohmajärvelle toivottiin monikäyttöuraa (mönkijä/enduro, kelkka).

Lapissa ehdotettiin väylille ura/reitti –jaottelun sijaan tasoluokitusta, jossa eritasoisille väylille olisi eri kriteerit:

- 1 taso. Leveys n. 6 m. Ei vesistöillä
- 2 taso. Leveys n. 4 m. Ei vesistöillä
- 3 taso. Leveys n. 3 m. Voi olla vesistöjä

Muissa työpajoissa sopivaksi väylän leveydeksi määriteltiin 4-6 m. 6 m olisi parempi, mutta maanomistajille kuuden metrin leveys on hankala ajatus.

#### **Täsmällisempiä väylätoiveita eri työpajoista**

Lapin työpajoissa toivottiin Kemijoen länsipuolelle valtaväylää, koska siellä on tankkaus-, ravintola- ja majoituspalvelut. Itäpuolelta nämä puuttuvat.

Lehtojärvi-Sinettäjärvi –ympäristössä ei ole yhteyksiä kelkkaväylille. Lehtojärvellä on matkailukeskus, jossa käy 40 000 vierasta joka talvi (Arctic Snow Hotel). Lehtojärvi on turvallinen, Sinettäjärvi ei. Lisäksi toivottiin väylää välille Savukoski-Kemihaara.

Kajaanissa korostettiin Tahko-Vuokatti –yhteyden tärkeyttä. Matkailukeskukset haluttiin solmuiksi Kajaanissakin, ja toivottiin pitkää väylää Vuokatista Ristijärvelle ja siitä edelleen Ukkohallaan. Kajaanissa myös korostettiin tarvetta turvata pääsy taajamiin.

Itärajan ylittävistä liikenteistä keskusteltiin Kajaanissa ja Pudasjärvellä. Kysyntää tällaiselle olisi, mutta rajanylitykset eivät ole toistaiseksi olleet mahdollisia kelkalla.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Kajaanissa mainittiin myös KAMK:n Mikko Keränen, joka osaa kertoa väylätarpeista ja –kustannuksista tehdystä tutkimuksesta.

<sup>2</sup> <https://www.lapinkansa.fi/lappi/rajanylitykset-polkipyorilla-sallitaan-rajavartiosto-tarkkailee-seurauksia-201016144/> Sallan rajanylityspaikan osalta on työpajojen jälkeen uutisoitu kelkalla ylitystenkin sallimisesta

**Tarkempia ehdotuksia ja huomioita: Pohjois-Karjalan työpaja**

- Pohjois-Karjala: molemmin puoli Pielistä menisi runkoura
- Pyyttivaara: pitäisi saada urayhteys
- Liperi-Heinävesi pitäisi olla
- Rääkkylä-Liperi nyt vettä (ei mahdollista muuta kautta)
- Keski-Karjala, Tuupovaara, Ilomantsi luvitettu
- Juua-Koli tärkeä yhteys
- Nurmes-Koli + yöpyminen –väylälle olisi kysyntää, mutta väylä on ummessa
- Juua ← → Ylä-Luosto: eniten liikennettä
- Tankkaus: Kesälahti, Villala, Tohmajärvi, Rääkkylä, Kovero, Ilomantsi. Itärajalla ei ole tankkausmahdollisuuksia. Käenkoskelle yrittäjä järjestää tankkaukset, Honkavaara, Kiihtelysvaarassa mahdollisesti, Heinävaara, Joensuu Delta-auto, Kontiolahti, Koli (Kolinportti, Sale), Juuka, Lieksassa ehkä, Uimaharju ehkä
- Itärajalla ei tankkausmahdollisuuksia, suunniteltava väylä
- Tankit: Nurmes, Kuhmo, Valtimo, Rautavaara, Ruunaalle järjestyy polttoainetta (Ruunaan matkailu)
- Laavut: kerhot hoitaa, yrittäjät ei juuri käytä
- Onkamo Kotkanpesän laavu hyvä
- Tuupovaaralla on kerhon laavu
- Vekarus kota/laavu

**Ylläpito, ylläpidon kustannukset**

*Huomautus: Nämä olivat erillisinä kohtina työpajoissa, mutta keskustelu ylläpidosta johti aina myös keskusteluun kustannuksista. Näin ollen on mielekästä koostaa näiden kahden aihepiirin asiat yhteen.*

**Tämän hetkinen tilanne:**

Joillakin alueilla toimii kelkkapooli, jonka puitteissa kustannukset jaetaan jollain tapaa (esimerkiksi 50/50 firmat ja metsähallitus). Kelkoista 90 % on rekisteröity yksityisille, 10 % yrityksille (tieto Lapin työpajasta), eivätkä yksityiset osallistu ylläpidon kustannuksiin. Kajaanin työpajassa kerrottiin vaihtelevista kokemuksista kelkkapoolista. On myös alueita, joilla ei ole kelkkapoolia tai harrastajayhteisöä. Joillakin paikkakunnilla on kokeiltu avustaa paikallista kelkkakerhoa, mutta se ei ole auttanut parantamaan ylläpitoa. Lapin työpajoissa kustannukset paljastuivat paikoin suurimmaksi ongelmaksi.

Pohjois-Karjalan työpajassa kävi erityisen selvästi ilmi tilanne, jossa verrattain lähekkäisilläkin alueilla erot yhdistysten hoitamassa ylläpidossa ovat räikeät. Touhukkaiden yhdistysten alueella toimii ylläpito, mutta kaikkialla ei ole tarmokasta yhdistystoimintaa. Toisaalta tämänhetkinen toimiva

yhdistys ei ole tae tarmokkuuden jatkuvuudesta tulevaisuudessa. Vapaaehtoisuus pohjalta tapahtuvalla toiminnalla on lupakin päättävä vapaaehtoisuuden päättyessä.

Ylläpidon tarpeeseen vaikuttaa sään vaihtelu ja käyttäjämäärät. Useassa työpajassa todettiin, että kelkkasafarit eivät niinkään kuluta väyliä, koska safareilla ajetaan maltillisesti. Yksityisajo ja vuokrakelkkailu ovat kuluttavampaa, koska yksityiskelkkailijat ajavat rajummin. Tämä ei tällä hetkellä välttämättä heijastu maksuissa.

Talvikunnossapidon lisäksi keskusteltiin kesälle sijoittuvasta huoltotarpeesta. Mm. Pohjois-Karjalan alueella todettiin vesakon raivauksen olevan jokavuotinen riesa. Paikoin umpeen kasvaneet väylät nousivat esiin muissakin työpajoissa. Ylläpidon vastuu pitäisi olla siis kesäaikaanakin jollakin, ja ylläpitoon kesällä pitäisi olla rahaa, sillä huono kesäajan kunnossapito kostautuu talvella, jolloin tiettyjä asioita on vaikeampi korjata. Kesällä umpeen kasvanut väylä on ummessa talvellakin.

Keskusteluissa Pohjois-Suomessa ilmeni matkailun ja ylläpidon budjetin suhde siten, että korkea vuodepaikkojen määrä tarkoitti paikoin isompia panostuksia myös väylästä ylläpitoon.

### Ehdotukset:

Kaiken kaikkiaan toivottiin yksinkertaisempaa käsitteistöä ja mallia.

Lapissa ehdotuksia ilmeni muutama. Ehdotettiin ylläpidon toteutukseen tienhoidon mallia. ELY toimisi koordinaattorina, ja isolla tampparilla ajettaisiin väylät sileäksi. Toisaalta ehdotettiin myös vesiväylien hoidon mallia.

Maksujen suhteen Lapin työpajassa ehdotettiin mallia, jossa olisi valtion ja kuntien kelkkaväylät. Valtion kelkkaväyliä rahoitettaisiin kelkkaverolla ja käyttömaksuilla, kuntien väylät olisivat kuntien vastuulla. Yksityiset väylät kyläyhteisön tai yksityisen maanomistajan vastuulla. Lapissa ehdotettiin myös väyläluokitusta, joka koostuisi valtion hoitamasta runkoverkosta, kuntien hoitamasta kantaverkosta ja paikallisista urista. Lapissa myös pohdittiin voisiko kelkkapoolien 50%/50% rahoitus olla valtakunnallinen malli? Pooli ostaisi ylläpidon joltakin yritykseltä. Lapissa pohdittiin, voisiko olla kelkkakohtainen maksu sekä yksityisillä että safarifirmoilla? Kelkkamaksu yrityksille olisi ehkä kelvollinen tulonhankkimisvähennykseen. Yksityisten kelkkamaksu voisi olla alle 100 €/ kausi. Firmoista kustannuksiin voisivat osallistua safariyritykset, hotellit ja ravintolat, jotka hyötyvät kelkkamatkailusta.

Pudasjärvellä ehdotettiin yhtä maksua joka paikkaan, tai vaihtoehtoisesti mallia, jossa voisi valita hankkiiko paikkakunnan sisäisen maksun (tämä olisi niille, jotka eivät koskaan kelkkaile kuntansa ulkopuolella), tai valtakunnallisen korkeamman maksun, joka kattaisi koko Suomen. Tätä verrattiin kalastusluvan malliin. Kelkkamaksuun suhtauduttiin skeptisesti, epäiltiin sen johtavan samankaltaiseen vastustukseen kuin moottoripyörävero taannoin, jolloin uhkana oli, että kulkuväline vain poistetaan rekisteristä, mutta sillä ajetaan silti. Harrastajalle sinänsä 50-100 €/ vuosi voisi olla mahdollisuuksien rajoissa, paitsi hyvin vähän ajaville. Yrittäjille kelkkakohtainen maksu koettiin pelottavaksi ajatukseksi, varsinkin jos kelkkoja on paljon. Kunnalla ja safariyrittäjillä pitäisi olla jokin osuus ylläpidon kuluista myös, koska kelkkamatkailija hyödyttää aluetta jättämällä paikkakunnalle enemmän rahaa kuin muunlaiset matkailijat.

Majoitusyritysten kohdalla ehdotettiin petipaikkojen mukaan määräytyvää maksua, mutta safariyrittäjien maksun määräytymisperusteeseen ei tullut ideoita. Pohjois-Karjalassa yrittäjä huomautti sekä maksaneensa uramaksuja, että pitäneensä itse kyseisiä väyliä yllä. Samoin esitettiin, että koko väylästä tulisi olla maksullinen, ja yritysten ja yksityisten suorittaman maksun erilainen.

Samassa työpajassa nostettiin esille, että yritystoiminnan tyypilläkin on vaikutusta väylän kulumiseen: safaritoiminta kuluttaa eri tavalla väyliä, kuin kelkkojen vuokraus. Maksun pitäisi heijastella tätä. Työpajassa ehdotettiin lisäksi, voisiko samalla luvalla ajaa kelkalla ja mönkkärillä.

Yhteneväinen toive paikkakunnilla oli, että kerätyn maksun tulee mennä ylläpitoon, eikä johonkin yleisempään pottiin, mistä ylläpitoon jakautuu sitten jotain. Kajaanissa todettiin moninaisten tahojen olevan ongelma, ja sanottiin, että metsähallituksen rooli kiinnostaa kuntia lupamaksuissa ja kunnossapidossa. Koettiin, ettei ylläpito ole maksujen tasalla. Pohjois-Karjalassa todettiin, että lupien maksuhalu on matala, jos väylästä on huonossa kunnossa.

Lapin työpajoissa huomautettiin, että kelkkaväylästä myös turvataan asioita, kuten metsää ja poroalueita pitämällä kelkkailua hallittuna. Tässä mielessä valtio olisi maksaja, samoin kunta ja yrittäjät hyötyvät, joten heiltä voisi maksuissa olla jokin panos. Kajaanissakin verot oli yksi ajatus rahoituksen lähteestä, siellä mietittiin kuuluvatko väylät itseasiassa perusinfraan. Pääväylille toivottiin valtiolta rahoitusta, pienemmille väylille ei välttämättä. Rahoitusta voisi kohdentaa peruskunnossapitoon myös käyttömäärien mukaan, mikä edellyttäisi liikenteenlaskentaa. Kajaanin työpajassa ilmeni, että Ristijärvellä oli jollakin kelkkaväylällä ollutkin laskuri, ja liikennemäärä oli yllättänyt viikkauudellaan.

Pohjois-Karjalan työpajassa esitettiin ehdotus, voisiko väylästä kunnostamisen (sillat, merkinnät jne.) toteuttaa hankerahalla?

Ylläpitoon liittyen esitettiin myös lanauksen yhteydessä väylän jäädyttämistä ainakin ensimmäisen lanauksen yhteydessä syksyllä. Tällä saataisiin aikaan hyvä väylän pohja koko kaudeksi.

Lanaustiheydeksi ehdotettiin Pudasjärvellä joka 2. viikko tapahtuvaa lanausta, siten että lanattaisiin säännönmukaisesti parillisella tai parittomalla viikolla. Käytäntö olisi tällöin ennakoitavissa väylien käyttäjille. Muualla ehdotettiin vielä lisäksi, että lanaus tulisi tapahtua alkuviikosta liikennemäärien takia. Pohjois-Karjalassa ehdotettiin 2-5 krt/talvi latukoneella läpiajoa, ja tampparilla väylän ajamista ennen pakkasia hyvän tasaisen pohjan aikaansaamiseksi.

Ylläpitoon peräänkuulutettiin selkeää yksinkertaista järjestelmää. Tällä hetkellä tieto siitä kenen vastuulla mikäkin on, ei ole aina selvää. Ylläpitovastuussa olisi se, joka saa urien käytöstä rahaa.

Maakuntauudistuksen vaikutukset kuvioon nousivat Lapin työpajoissa myös esille. Kunnille jää uudistuksessa tekninen ja sivistystoimi, muut asiat ovat jäämässä maakunnille. Pohjois-Karjalassakin viitattiin maakunta-asiaan, ja ehdotettiin ylläpidosta vastaavaksi kuntien tai kaupunkien jotakin yhtä tahoja kustakin maakunnasta. Kajaanissa ehdotettiin voisiko uudet maakunnat vastata runkoväylistä. Pohjois-Karjalassa korostettiin myös, että ylläpito pitäisi olla sopimus pohjaista juuri siksi, että kaikkialla kerhot eivät toimi. Ylläpidon pitäisi toimia tästä syystä yrittäjävetoisesti- tai tyyppisesti. Aktiivinen kerhokin voisi tulla kaupunkin tai kunnan sopimus kumppani.

Useammassa työpajassa toivottiin lupaa käydä mönkijällä kunnostamassa väyliä kesäisin (esimerkiksi kelkkayhdistyksen toimesta). Toimivien yhdistysten alueella tämänhetkinen ehdotus oli se, että kunnat kustantaisivat tarvikkeet, ja kelkkakerho talkoilisi väylästä kuntoon.

Ylläpidon ja kunnostuksen budjetit olivat yritystoiminnan näkökulmasta esille eri työpajoissa. Osalla alueista kunnostuksen näköpiirissä oleva budjetti on niin pieni, että sillä on vaikea saada yrittäjiä kiinnostumaan asiasta. Oma investointia ei ole mahdollista saada niin pienillä urakoilla katettua (työ, välineet, muut kulut). Kajaanissa peräänkuulutettiin riittävän isoja urakointialueita, jotta ne

olisivat yrittäjälle kiinnostavia. Urakointimallissa pitäisi Lapin työpajojen ehdotuksen mukaan olla sekä talvi- että kesäajan ylläpito.

Lupiin liittyen Kajaanissa toivottiin mobiililupaa. Kajaanissa mietittiin myös voisiko väylästä kuntoa tarkastaa droneilla.

### **Muita huomioita**

Lain mukaan pelkkä väylän avaus riittää, mutta matkailun kannalta se ei riitä, vaan väylää täytyy myös ylläpitää. Ohjelmapalveluyritysten asiakkaat ovat usein ensimmäistä kertaa kelkan sarvissa, mikä asettaa edellytykset väylän kunnolle. Hyväkuntoinen helppoajoinen ura on turvallisuuskysymys.

Pohjois-Karjalassa huomautettiin, että väylät on suunniteltava ylläpidon näkökulmasta jo sillä tavalla käytännönläheisesti, että tampparilla on päästävä ajamaan väylä. Jotkin väylät ovat niin ahtaita, ettei niille ole mahdollista ajaa lanoilla tai tamppareilla turvallisesti, eikä väylillä mahdu kääntymään. Lisäksi työpajoissa kerrottiin väylistä, jotka kulkevat vesistöjen yli, minkä takia tamppareilla ei ole ollut mahdollista ajaa väyliä huonon jäätilanteen takia. Tämän takia kyseisten väylien ylläpitoa ei ole ollut mahdollista tehdä koko talvena. Työpajoissa kerrottiin tapauksista, joissa väylien huollon yhteydessä on sattunut tapaturmia tampparin tai latukoneen suistuessa väylältä tai upotessa jäihin. Tällaisten tapaturmien välttämiseksi väyliä suunniteltaessa olisi otettava huomioon nimenomaan ylläpito.

## Vastuu väylien turvallisuudesta

### Tämän hetkinen tilanne:

Kuluttajaturvallisuuslaki ja huolellisuusvelvoite koskee väylästä jo tällä hetkellä, mutta ennakkotapaukset puuttuvat.

### Ehdotukset:

Lapissa todettiin ideaalin olevan, että se taho vastaa, joka käytännössä väylää hoitaa. Samalla mietittiin myös väylän käyttäjän omaa vastuuta, mm. tarvitsemiensa palveluiden saatavuuden selvittäminen etukäteen. Ylläpitäjän vastuulla olisi sillat, viitoitukset (mainittiin erityisesti välimatkat väylien varrella) ja rakenteet, mutta väylä ei täysin, koska sääolot ja luonnon olosuhteet voivat vaihdella nopeastikin.

Lapissa, jossa ehdotettiin mm. kolmiportaista väyläjakoja, ehdotettiin, että pääväylillä vastuutahon tulisi olla valtio.

Pohjois-Karjalassa väylien turvallisuudesta vastaaviksi ehdotettiin kuntia ja kaupunkeja, joiden pitäisi tarkastaa väylät säännöllisesti. Tarkastuksen yhteydessä voisi hoitaa myös pieniä huoltotöitä (puuttuvat jätkänristit tms.). Tässäkin yhteydessä korostettiin, että väylien tulee olla ensikertalaisillekin turvallisia. Turvallisuutta lisäisi, jos merkein ilmoitettaisiin mutkista ja tien ylityksistä. Vesistöjen ylityksissä erityisesti rantautumispaikkojen kunnollista merkkäämistä toivottiin.

## Paikkatieto: ylläpito, kustannukset, ajantasaisuus

### Tämän hetkinen tilanne:

Kelkkareitit.fi-kartoissa on tällä hetkellä sellaisia väyliä, joita ei ole olemassa. Myöskään LIPAS-palvelun kautta päivitettävä reittikartta-palvelu ei ole ajan tasalla. Ongelma on erityisesti URAT. Pohjois-Karjalan alueella on paikoin myynnissä matkailijoille tarkoitettua kelkkakarttaa. Turistille paperikartta on toimiva, se on alueellinen, ja siihen on merkitty tavallisimmat väylät. Keski-Karjalan alueella oli juuri ajettu tarkkuus-gps:llä kaikki väylät läpi sekä uusittu uralupia. Palvelu oli ostettu yrittäjältä. Kustannukset olivat n. 100 000 €, ja sama toimenpide täytyy tehdä muutaman vuoden päästä lupien umpeuduttua. Urat ovat näiden kertomusten mukaan siis hyvin kallis tapa järjestää osa väylästä tällä hetkellä. Rahan lisäksi ongelma yksityisten maanomistajien vaihteleva suhtautuminen uriin omilla maillaan. Osa kelkkailijoista käyttää navigaattoreita, mutta kommenttien mukaan niistä puuttuu tiedot palveluista väylän varrella.

### Ehdotukset:

Lapissa ehdotettiin ELY-keskuksia huolehtimaan asiasta siten, että tieto menisi nettiin suoraan. Olisi hyvä, jos palvelusta näkisi jäätilan, sekä mahdolliset vaaralliset osiot väyliltä, kuten vaurioituneet sillat tai vaaralliset heteet tai muut kuopat. Pudasjärvellä mietittiin, että kunnan intressissä olisi pitää tietoa ulkoiluväylästä yllä. Myös tieto siitä, milloin väylä on edellisen kerran lanattu, olisi hyvä olla saatavilla, tai tieto siitä, milloin lanauksia aiotaan tehdä. Toki lanauksiin ehdotettiin myös säännöllistä ennakoitavaa aikataulua.

Mahdollisuuksien mukaan haluttaisiin tietoa myös palveluverkostosta, kuten bensa-asemista (myös aukiolo ja maksuvälineet), kaupat, kahvilat, ravintolat, majoitusliikkeet, laavupaikat. Lapissa haluttiin yksi hyvä mobiiliapplikaatiomalli. Porokello-sovelluksesta mietittiin vaikutteita väylän kunnan ajantasaisuutena pitämiseen. Yksityishenkilöille ei haluttu antaa mahdollisuutta raportoida tällaiseen sovellukseen. Urakoitsijoilla olisi velvollisuus ilmoittaa vioista.

Lapissa haluttiin yhtenäinen järjestelmä koko maahan sekä Pohjoismaihin. Huomautettiin myös, että reitit itsessään eivät usein muutu, toisin kuin urat. Jos kyse olisi sovelluksesta, olisi hyvä nähdä sieltä myös, milloin väylä on viimeksi huollettu. Lisäksi alueiden välillä on suuria eroja verkon kuuluvuudessa, joten tieto väylästä pitäisi olla käytettävissä myös ilman verkkoa.



## Lainsäädäntö

### Tämän hetkinen tilanne:

Reitti- ja ura -käytäntö koetaan sekavaksi. Sekaannusta aiheuttaa mm. milloin pitää jonkin väylän käytöstä maksaa ja kenelle. Joissakin paikoissa palvelut ovat sellaisessa kohdassa väylää, että maksuttomalta väylältä pitää poiketa maksulliselle, että pääsee käymään kaupassa, ja jo kaupan pihalle pääseminen maksaa näin ollen jo yhden päivän uramaksun verran. Myös se, millä kulkuvälineellä voi kulkea reitillä tai uralla aiheutti kysymyksiä ja pohdintaa monissa työpajoissa. Saako moottorikelkkaväylällä kulkea jalan, koiravaljakolla, mönkijällä, suksilla? Entä urilla? Ja pitäisikö saada? Näistä keskusteltiin useissa työpajoissa, koska säännöstö ei ollut välttämättä selvää. Sekavuus näkyi myös termistön käytössä. Lainsäädännöllisesti uralla ja reitillä on merkittävä ero, mutta puhekielessä useimmiten ilmeni reitti-sana yleiskäsitteenä kaikenlaisille moottorikelkkaväylille.

Maastoliikennelaista puutteeksi Pohjois-Karjalan työpajassa koettiin se, ettei se tunne mönkijöitä tai enduropyöriä. Työpajassa myös nostettiin esiin lain sanamuoto ”sopimuksin tai reittitoimituksin tehty moottorikelkkareitti” ja jäätin pohtimaan, onko ensin mainittu jonkinlainen uran ja reitin välimalli ja kevyempi tapa reitittää?

Lainsäädännön sekavuus näkyi siinäkin, että tähän asiaan tuli melko vähän kommentteja osallistujilta, vaikka se tämänhetkistä toimintaa luonnollisestikin raamittaa, ja siten vaikuttaa kaikkiin. Koettiin, ettei oikein tiedetä, mitä laille pitäisi tehdä, tai mistä päästä lähteä vyyhtiä purkamaan.

### Ehdotukset:

Lapissa peräänkuulutettiin kokonaan uutta lakia kelkkailuun, koska koettiin, ettei nykyllä lainsäädännöllä kyettä selvittämään reittien ja urien sekavuutta. Tämä nähtiin turvallisuusasiana myös. Reiteistä ja urista haluttiin eroon. Huoltoasemakäynneille haluttiin helpotuksia Pudasjärven pajassa. Tienylityksissä reen kyydistä poistuminen nähtiin kaksipiippuisena asiana, kun matkailijat joutuvat ylittämään liukkaita ja vilkkaita autoteitä jalkaisin, mistä johtuu omat riskinsä. Jonkin ajokortin omaaminen nähtiin tärkeäksi vaatimukseksi kelkkailijoille. Vesistöjen ylitysten ongelmat todettiin yksimielisesti työpajoissa, ja siltojen käyttäminen ylityksiin haluttiin pitää sallittuna. Tienpenkereiden tilapäinen käyttö haluttiin sallia myös. Kajaanissa menttiin vielä pidemmälle ja mietittiin, miksei kelkalla saa ajaa yleisillä teillä. Tämä helpottaisi joillakin alueilla haastavimpia väyläkysymyksiä.

Kajaanissa haluttiin yhtenäistää merkinnät koko väylästä, kuten liikennemerkkit ja hätäpaikannusmerkki. Kun merkinnät olisivat yhtenäiset ja tutut kuten liikennemerkkit, olisi kelkkailijoidenkin helpompi merkintöjä noudattaa.

## Saamelaiskäräjien kokousmuistio



1 (2)

[Asianro]

18.5.2018

**MOKEMA (Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävää luontomatkailua) - hanke, Saamelaiskäräjistä annetun lain 9 §:n mukainen kuuleminen 18.5.2018**

Inari, Siida klo 10 - 12:10

Osallistujat:

Heikki Paltto (puheenjohtaja)

Veikko Feodoroff

Paavo Hellstedt

Elina Stolt (siht.)

Asialista:

1. Kokouksen avaus
2. Puheenjohtajan ja sihteerin valinta
3. Moottorikelkkailun kehittämishankkeen suunnitelmat

- suunnitelma väylästä

Paavo Hellstedt kertoi taustaa hankkeen tarkoituksesta ohjata kelkkailua kestävästi. Hankkeen pohjaksi on keskusteltu eri toimijoiden kanssa. Mitään uutta väylästä saamelaisten kotiseutualueelle ei olla suunnittelemassa tässä vaiheessa. Ainoa muutos linjaukseen saattaa tulla Inarissa Kaamasen kohdalla.

Sevettijärven alueella ainoa vaihtoehtoväylä on vesistöjä pitkin, koska maa-alueet ovat niin kivisiä.

Sevetistä Näätämöön kulkee kaksi rinnakkaista reittiä. Ehdotettiin harkittavaksi vähemmän käytetyn reitin poistamista. Jääjärvellä on toisaalta paljon mökkejä ja pohjoisempi väylä palvelee mökkiläisiä.

Keskusteltiin siitä, ovatko pääväylät jatkossa kaikki virallisia reittejä. Hankkeessa ei ehdoteta kaikkien pääväylien muuttamista reiteiksi, sillä eri kunnissa on erilaiset tarpeet moottorikelkkailun suhteen. Virallisen reitin perustaminen kaikkiin paikkoihin vaatisi



18.5.2018

kunnan halukkuutta tehdä virallinen reittitoimitus. Hankkeessa esitetään, että pääväylien olisi hyvä olla virallisia reittejä, mutta se ei ole vaatimus.

Suunnitelmissa tulisi ottaa huomioon, että väylien käyttöaikaa vuosittain pitäisi voida lyhentää vasomisaikana.

- suunnitelma maasto-opasteista ja merkinnöistä

Varsinkin Metsähallituksen ylläpitämällä urilla on paljon huonokuntoisia maasto-opasteita. Keskusteltiin rakenteiden ylläpidosta ja rakenteiden korjausvelasta.

Keskusteltiin Reila-hankkeesta. Etenkin nousi esille maanteiden ylitykset ja varoitukset autoilijoille. Mm. Sevettijärvellä todella vaarallinen paikka lähdettäessä Metsähallituksen virkatalolta tien ylitykseen. Paikalla ei ole olemassa autoilijoille kelkkailijoista varoittavaa liikennemerkkiä. Esitetään suunnitelmassa sellaisen tekemistä.

- suunnitelma ajantasaiseen paikkatietoaineistoon liittyen

Tavoitteena on saada paikkatietoaineisto moottorikelkkailun osalta kuntoon.

- suunnitelma matkailuelinkeinon tukemisesta

Tuetaan myös moottorikelkkailuun liittyvää matkailua. Opastetut safarit sekä yksittäisten turistien opastaminen miten väyliltä saa poiketa (esim. matkailuyritysten palveluihin yms). Pitäisi luoda ”eettisen kelkkailun” ohjemateriaalit. Pienyrittäjien toiminnan tukeminen mahdollistamalla pääväylältä poikkeamiset yrittäjien asiakkaiksi.

- suunnitelma moottorikelkkailun rahoituksesta

Suunnitelma korjausvelan rahoituksesta. On mietitty erilaisia vaihtoehtoja moottorikelkkailuväylien ja rakenteiden ylläpidolle. Suunnitelmassa pyritään esittämään ratkaisu rahoitukselle.

- lainsäädäntö moottorikelkkailun osalta

Maastoliikennelaki ja vastuukysymykset urilla. Vaatii lainsäädännönmuutoksia, jos reitit muutetaan maksullisiksi. Metsähallituksen uraluvan kirjaus: moottorikelkka ja muu teloilla varustettu kulkuneuvo. Mahdollisesti lakiin esitetään tulevaisuuden painorajoitus kulkuneuvoille, joilla kuljetaan yleisessä käytössä olevilla urilla.

#### 4. Muut asiat

Keskustelua perässäajolupien poistumisesta vs. maastoliikenneluvat perinteisen luonnonkäytön harjoittamisesta.

#### 5. Kokous päättyi klo 12:10



## Moottorikelkkailun rahoitus ja hallintouudistuksen taustaa

### Väylästoimomaksun perusteet

Ehdotus pitää sisällään moottorikelkkailun ylläpidon rahoituksen. Suunnitelmassa ylläpidon rahoitusta ja ylläpitoa hallinnoisi yksi toimija, joka voisi olla esimerkiksi väylävirasto eli VÄYLÄ.

Rahoituksen keräys perustuisi samoille periaatteille kuin tällä hetkellä kalastonhoito ja riistanhoitomaksut, joiden perintä ja varojen käyttö määritellään laissa.

Maksut kertyvät valtion budjettiin VÄYLÄN hallinnon alle tietyille momentille (katso kertymäärviot oheinen taulukko). Esimerkiksi, jos väylämaksu on 50 €/kelkka olisi väylästoimomaksun kertymä koko Suomessa 3 523 450 € (mukana vain 2017 liikennekäytössä olleet rekisteröidyt kelkat).

VÄYLÄN talousarviossa arvioitaisiin edellisvuosien kertyneiden maksujen perusteella seuraavan vuoden maksukertymä, jonka perusteella budjetti voidaan määrittää ja ministeriö tilittää sen VÄYLÄLLE.

Alla olevan taulukon laskelma perustuu 17 €:n hintaisesta Metsähallituksen metsästysluvasta saatavien tulojen jakautumiseen. Siinä on eritelty prosenttiosuudet, paljonko luvan hinnasta menee valvontaan, viestintään, hallintoon, asiakaspalveluun, suunnitteluun ja riistanhoitoon. Lukuja on verrattu rinnakkain niin, että 50 €:n väylästoimomaksusta vastaavasti menisi samanlaiset prosenttiosuudet väylästoimomaksun kuluihin kuten hallintoon, asiakaspalveluun jne. Kun metsästysluvasta 35 % menee riistanhoitoon eli ns. käytännön työhön, myös väylämaksusta vastaavasti 35 % tulisi käytännön työhön eli ylläpitoon. On kuitenkin oletettavaa että digitalisoinnin mahdollistaman tekniikan avulla ylläpitoon tuleva rahoitus voisi olla suurempikin, noin 35–65 %. Hallinnolliset kulut riippuvat paljon organisaation rakenteesta ja palveluiden laajuudesta, mutta vertailua voidaan pitää suuntaa antavana arvioitaessa väylästoimomaksun tulojen jakautumista hallinnon ja varsinaisen ylläpidon välillä

sekä määriteltäessä maksun suuruutta kulujen kattamiseksi.

Väylästoimomaksuista tulisivat siis myös varat henkilöstöön hallinnoivassa tahossa. Alussa uudistuksen käynnistysvaiheessa korjausvelan kattaminen ja hallinnon järjestäminen tulee vaatimaan budjettirahaa, mutta jälkepäin, kun rahoituslähde eli väylämaksukertymä tasoittuu, varat tulisivat kertyneistä maksuista.

Varat olisivat korvamerkittyjä suoraan moottorikelkkaväylästoimomaksun ylläpitoon ja kehittämiseen, eikä kertyneitä varoja käytetä VÄYLÄN muihin toimintoihin.

Kertyneillä maksuilla rahoitetaan ja ylläpidetään

- Pääväylästoimomaksu (VÄYLÄN tms. hallinnoima)
- Alueellista sivuväylästoimomaksu
- Maanomistajakorvaukset
- Paikkatietoaineistoa
- Käytön seuranta sekä pääväylillä että sivuväylillä
- Valvontaa
- Viestintää.

Alueellisen sivuväylästoimomaksun eli 2- ja 3-luokan väylästoimomaksun ylläpitoon osoitettavan rahoituksen perusteita pitää pohtia tarkemmin. Yleisökyselyyn saatuja vastauksia vertailtiin alustavasti myös maakunnittain, ja vertailun perusteella on kuntia ja maakuntia, joissa kelkkaillaan pääosin lähialueella ja omalla paikkakunnalla. Vastaavasti on kuntia ja maakuntia, joissa lumiolosuhteiden, väylästoimomaksun puutteiden tai muiden syiden takia kelkkaillaan pääosin muualla kuin omalla lähialueella, jolloin väylästoimomaksun käyttöpaine näiden kelkkailijoiden osalta kohdistuu myös pääosin muualle. Maakuntien välistä vertailua kyselytuloksissa on syytä vielä jatkohankkeessa tarkentaa erojen vahvistamiseksi, mutta tästä syystä paikkakunnalle rekisteröityneiden kelkkojen määrä ei ole yksistään hyvä peruste rahoituksen myöntämiselle. Lisäperusteita alueellisten väylähankkeiden

Laskelmat hallintokuluista:									
Kun tiedetään vuosittaisen kokonaishuollon arvio tai investointitarve, voidaan käyttää arvioimaan väylämaksun tarvittavaa suuruutta jotta koko väylästoimomaksun ylläpito olisi mahdollista vuosittain. <a href="#">F8 luku:</a>									
ESIMERKKI KIEPPI 2018-lehdestä:									
Varmista lähde Aku Ahlholmilta									
	€	Prosentteina		€					
		17 %	%	50 Väylämaksu					
Metsästyslupa									
erävalvonta	1 5,882353	5,882353		2,941176	valvonta				
viestintä	1 5,882353	5,882353		2,941176	viestintä				
järjestelmät	2 11,76471	11,76471		5,882353	järjestelmä				
hallinto	2 11,76471	11,76471		5,882353	hallinto				
asiakaspalvelu	2 11,76471	11,76471		5,882353	asiakaspalvelu				
metsästysluvan suunnittelu	3 17,64706	17,64706		8,823529	väyläsuunnittelu				
riistanhoito	6 35,29412	35,29412		17,64706	ylläpito				
					Liikennekäytössä olevat kelkat 2017			70 469	
					vuoden 2017 perusteella lasketut väylämaksukertymä €			50 3 523 450,00	€
					josta 35% ylläpitoon			35 1 233 207,50	€

rahoituksen myöntämiselle voisivat käyttömäärän lisäksi olla myös aluetaloudelliset vaikutukset (matkailu) ja paikallisten harrastuneisuus (kelkkakerhojen jäsenmäärät yms.)

Alueelliselle sivuväylästä ei välttämättä tarvitsisi asettaa yhtä tiukkoja laatuvaatimuksia esim. leveyden tai talvihuollon suhteen kuin pääväylästä ja matkailullisesti merkittävälle 2-luokan väylälle. Sivuväylät voisivat olla uria tai reittejä, mutta pääkriteeri näiden rahoitukselle olisi reitti/urasuunnitelma ja järjestetyt paikalliset kuulemiset (maastoliikenneläin mukaan virallisessa reitissä ja urastolla maanomistajien suostumus koko urajaksolta). On hyvä muistaa, että virallisen reitin perustaminen on selvästi kalliimpaa ja enemmän aikaa vievää kuin uran perustaminen. Lisäksi väylähoitomaksuilla tuetaan ja valvotaan myös tarpeettomiksi jääneiden reittien/urien purkamista ja maisemointia (turvallisuus ja ympäristökysymys).

### **Tulisiko väyläluvan olla henkilökohtainen vai kelkkakohtainen?**

- Ostettavan luvan tulisi olla saatavilla myös lyhyemmälle jaksolle, esimerkiksi vuorokausi, viikko tai kuukausi (satunnainen kelkkailu väylillä, kauden pituuden vaihtelut etelän ja pohjoisen välillä!)
- Henkilökohtaisen edut:
  - Voimassa koko kauden ajoitpa millä kelkalla tahansa
  - Jos ei koskaan aja väylillä vaan vain omalla maalla tai vesialueilla, ei maksua tarvitse suorittaa (ns. kotitarveajo, eränkäynti, kalastus)
  - Ammatikseen ajavat (safarioppaat, sähköfirmat) maksu työnantajan puolesta (olisiko lupa kuitenkin voimassa vain työtehtävissä? Aiheutuuko tästä valvontaongelma?)
- Henkilökohtaisen haitat:
  - Vuokrafirmit ja safariyritykset: jokaiselle oppaalle ja asiakkaalle pitäisi hommata oma väylämaksu (satoja asiakkaita, yrittäjät voivat lisätä sen palvelun hintaan eli periä asiakkaalta mutta lupien kirjoittaminen työstä)
- Kelkkakohtaisen edut:
  - Voimassa esim. koko kauden riippumatta kuka kelkalla ajaa
  - jos ei koskaan aja väylillä vaan vain omalla maalla tai vesialueella, ei maksua tarvitse suorittaa
  - ammatikseen ajavat työnantajan kelkalla (maksu työnantajan puolesta)

- perheessä yksi kelkka mutta useita ajajia niin yksi maksu riittää
- safarifirmit maksavat kausimaksun/kelkka riippumatta siitä, kuinka monta eri asiakasta kelkalla kauden aikana ajaa
- Kelkkakohtaisen haitat:
  - Jos ajat vuokra/lainakelkoilla, on ajajan varmistettava, että maksu on suoritettu omistajan taholta
  - Maksun suuruus pienille yrityksille (helpottaisiko jos vaihtoehtona olisi myös lyhyemmät maksukaudet/vuorokausimaksut?)
  - Suuret yritykset, joilla kymmeniä/satoja kelkkoja? (voivatko optimoida, että ottavat luvan vain osille kelkoista ja vähemmällä käytöllä olevalle kalustolle lyhyt esim. vuorokausi/viikkomaksu).

### **Moottorikelkkailun valtakunnallisen hallinnon järjestelyt**

#### **Mitä hallinnoivalta organisaatiolta vaaditaan?**

Hallinnoivalta organisaatiolta vaaditaan resursseja ja osaamista näistä aihealueista:

- Paikkatiedon tallennus ja ylläpito
  - GPS-laitteet, julkinen karttapalvelu, jossa rajapinta tai osaaminen LIPAS-tallennukseen
  - Online-palautejärjestelmä karttapalveluun
- Maankäyttösopimusten laatiminen ja arkistointi, seuranta, päivitys
  - Mahdollinen liittää karttajärjestelmään, jos sähköinen sopimusjärjestelmä (esim. automaattinen muistutus päivityksestä, jos määräaikaisten sopimukset umpeutuksessa, esim. erivärinen viiva karttajärjestelmässä)
- kanavat tiedottamiseen: karttapalvelu, nettisivut, sosiaalinen media
- osaaminen ohjeistukseen ja opastukseen urien ja reittien perustamiseen, ylläpitoon, rahoitushakemusten tekemiseen yms. (tiedotus, asiakaspalvelu, tms.)
- seurantalaskurien käyttö
  - laitteet
  - järjestelmät tilastointiin
- valvonnan koordinointi.

## Väylästäön hallinnointimalli

Väylämaksujen keruujärjestelmä:

- Tilitys esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriöön väylästäönhoitomaksu-momentille (momentilla korvamerkittynä vain moottorikelkkailun kuluihin)
- Tilitys valtakunnalliselle hallinnoivalle organisaatiolle (ehdotuksena VÄYLÄ)
  - Hallinnoivan organisaation tehtävät:
    - Hallinnoi ja vastaa valtakunnallisesta pääväylästä (maankäyttö-sopimukset, reittitoimitukset, maanomistajakorvaukset)
    - Vastaa pääväylästäön hoidon koordinoinnista (esim. ostopalveluna alueorganisaatioiden kanssa)
    - Vastaa kelkkailuväylien paikkatiedon ylläpidosta ja ajantasaisuudesta (tietojen vienti maanmittauslaitokseen tai Lipas-palveluun, jossa rajapinta jatkohyödyntämistä varten ellei omaa järjestelmää jossa rajapinta)
    - Vastaa ja koordinoi tiedottamisesta:
      - Väylien kauden alku/lopputiedotus
      - huollon ajantasaisesta tiedottamisesta (esim. GPS-seurannat huoltokalustoihin)
      - Online-palautejärjestelmä väylästäön kunnosta karttapalvelussa
      - Tuki ja ohjeistus väylien perustamiseen ja ylläpitoon, paikkatiedon ylläpitoon sekä rahoitushakemusten laatimiseen
    - Vastaa ja koordinoi käytön seurantaan pää- ja sivuväylillä (laskurit)
    - Koordinoi valvonnan mahd. lisäresursseja
    - ohjaa varat kelkkailualueille hakemusten perusteella paikallisten väylien (2-/3-luokat) ylläpitoon ja huoltoon
    - voi liittää merkittäviä väyläyhteyksiä osaksi pääväylästä
    - vastaa käyttämättömien, huonokuntoisten väylien purkamisesta ja ennallistamisesta (esim. ostopalveluna paikallisilta toimijoilta)

- Kelkkailualueet (maakunnalliset ylläpito-yhteisöt esim. poolit tai joku muu aluerajaus?) tai vaihtoehtoisesti ylläpidosta vastaavat kunnat, kerhot tai jo olemassa olevat poolit?
  - Vastaa alueellisten väylien huollosta ja ylläpidosta
  - Voivat hakea rahoitusta oman vastuualueensa väylästäönhoitomaksun piiriin kuuluvasta sivuväylästä (2-/3-luokat, maankäyttö-sopimukset, reittitoimitukset, maanomistajakorvaukset)
    - Avustusta reitti-/urasuunnitelman tekoon
    - Myönnettävän rahoituksen perusteena reitti-/urasuunnitelma, jossa riskikartoitus, investointilaskelmat ja suostumukset maanomistajilta koko väylästäön mitalta
  - Vastaa alueellisten väylien paikkatiedon ajantasaisuudesta ja tietojen toimittamisesta hallinnoivalle organisaatiolle (GPX)
  - Vastaa alueellisten väylien tiedottamisesta hallinnoivalle organisaatiolle
    - Väylien kauden alku/lopputiedotus
    - huollon ajantasaisesta tiedottamisesta (esim. GPS-seurannat huoltokalustossa, kaluston koordinointi hallinto-org. kanssa).

## Moottorikelkkaväylät liikenneviraston eli VÄYLÄn hallintaan

Hallintojärjestelmään otettaisiin mallia vesiväylien hallinnosta. Kattaisi ylläpidon, rahoituksen, paikkatiedon ja kauden aikaisen huollon, kuten vesiväylienkin hallintojärjestelmä. Lisätietoja vesiväylien ylläpidosta: [vayla.fi/vesivaylat](http://vayla.fi/vesivaylat).

Liikennevirastolla on huollettavanaan vesiväyliä rannikolla 8 300 km ja sisävesillä 8 000 km eli yhteensä 16 300 km. Näistä kauppamerenkulkuun suurilla aluksilla käytettäviä väyliä on n. 4 000 km, ja ne eivät ole rinnastettavissa kansalliseen virkistys- tai matkailukäyttöön. Lisäksi merialueiden väylät kansainvälisen liikenteen vuoksi voidaan jättää vertailun ulkopuolelle, jolloin voidaan ajatella, että vesiväylistä moottorikelkkailuun verrattavissa olevia väyliä olisivat nuo sisävesiväylät, joita on tuo 8 000 km. Näitä väyliä ylläpidetään siis liikenneministeriön ohjauksessa budjettivaroin.

Moottorikelkkaväyliä on MOKEMA hankkeen rekisterissä 15 585 km, mutta luvussa ovat mukana vain hankealueen tiedossa olevat väylät. Ympäristöministeriön selvityksessä vuonna 2009 moottorikelkkaväyliä arvioitiin olevan yhteensä noin 17 000–25 000 km.

Toisaalta myös moottorikelkkailussa on rajat ylittävää liikennettä jonkin verran ja yhtenäinen valtakunnallinen toimija vahvistaisi kansainvälistä kehittyvää yhteistyötä, kun toiminta ei olisi enää kuntakohtaista tai pohjautuisi harrastajien vapaaehtoistoimintaan.

### Yhtenäisen hallinnon Plussat

- + yksi vastuutaho: Liikennevirasto eli VÄYLÄ
- + kunnossapito yhtenäistä, vastaa rakenteista, ylläpidosta jne.
- + vastaa paikkatiedon oikeellisuudesta ja aineiston tuottamisesta
- + sama virasto vastaa myös muista liikennejärjestelyistä jolloin esim. rataliikenteen ja maantieliikenteen järjestelyt/suunnittelu saman katon alla (risteymät/alikulut/sillat), tankkauspaikat, lastausparkkipaikat yms.
- + budjettirahoitteinen, vesiliikenteessä kaupallisten toimijoiden väylämaksut (väylämaksulaki 8§ kotimaanliikenteen vuosimaksu, on ilmeisesti poistunut jo käytöstä?)
  - samalla periaatteella myös moottorikelkka tai kuljettajakohmainen väylämaksu (kaikille kelkoille tai ajajille, jotka liikennöivät väylillä, ei pelkästään kaupallinen liikenne)
  - osoitettaisiin suoraan ylläpitoon? Pitää tarkastaa miten väylämaksut voidaan kerätä
- + liikenteen seuranta ja tilastojen tuottaminen väyliltä, myös kansainvälinen liikenne rajalla, rahoitus voidaan kohdistaa sinne missä liikennettä on
- + käyttämättömät, huonokuntoiset väylät tulisi poistettua ja maat muuhun käyttöön (turvallisuusriski)
- + määräysvalta ja ohjeistus selkeäksi merkinöistä ja turvalaitteista (yksityiset pääväylistä irralliset suljetut urat edelleen mahdollisia kuten vesiväylilläkin, mutta suljettava tai merkattava erilaisin merkein, jotta erottuu yleisistä väylämaksujen alaisista väylistä).

### Yhtenäisen hallinnon Miinukset:

- Yksi vastuutaho, meneekö kauas paikallisten tarpeiden huomioiminen?
  - Tulisi varmistaa paikallisten kuuleminen. Voisiko esim. kunnat olla paikallinen toimija, mutta väylävirasto koordinoi? esim. huolto-ostopalveluna alueellisesti?
- Budjettirahoitteinen, miten varmistetaan, että väylämaksut kohdentuvat nimenomaan moottorikelkkaväylien ylläpitoon?
  - Väylästähoitomaksu samalla periaatteella omalle momentilleen kuin kalastonhoito- ja riistanhoitomaksu
- Pysykö tarveperusteisena vai räjähtääkö käsiin? (Ympäristövaikutusten arviointi ja hilaisten alueiden säilyminen)
  - Hankkeet tulisi olla edelleen paikallisia ja vaaditaan kuntakohtaiset/alueelliset kuulemiset sekä urilla että reiteillä
- Yksityiset urat edelleen mahdollisia, niihin pitäisi soveltaa jotain kriteerejä kuitenkin turvallisuuden takaamiseksi (kuluttajasuoja jos myydään esim. uralupia)
  - Ehdottomasti erillään väylämaksuilla ylläpidettävistä urista, merkattava eri tavoin
- Maastoliikenne edelleen sallittua maanomistajan luvalla, vähentääkö järjestely sittenkään luvatonta liikkumista väylien ulkopuolella (hankala valvoa)
  - Valvontaan ja tiedotukseen panostettava, väylien liikenteeseen lisävalvontaa, jotta resurssit vapautuu viranomaisilla maastovalvontaan.

## Väyläsuunnitelmaeloste

Kuntien palautteet on otettu suunnitelmassa huomioon. Kuntakohtaiset neuvottelut käydään, jos toimenpiteisiin ryhdytään. Tarkemmat kuntakohtaiset kartat ovat liitteessä 8.

### Lappi

#### Enontekiö

##### Pääväylät

- Viktoriareitti Muoniosta Norjaan (säilytetään urana – kulkee kahden valtakunnan alueella)
- Palojoensuusta Hettaan ja sieltä Vuontisjärven kautta Raattaman suuntaan
- Hetasta pohjoiseen Leppäjärvelle ja eteenpäin Kautokeinin suuntaan

##### Luokka 2

- Kilpisjärven lähiväylät
- Hetta–Leppäjärvi itäinen linjaus
- Peltojärveltä Nunnasen kautta Puljun suuntaan
- Väylä Muonion suunnasta Hettaan Pallas–Ylästunturin kansallispuiston länsipuolella

##### Luokka 3

- Vuontisjoelta Raattaman suuntaan
- Pisto Salmivaaraan ja pieni osuus Kilpisjärven koulun läheisyydessä
- Käsivarren erämaa-alueen pohjoinen ura ja yhteys Tarvantovaaran erämaa-alueen kautta Palojärvelle sivuhaaroinen
- Pistot Lammasoiville ja Poussujärvelle sekä Hetasta Pyhäkeron autiotuvalle
- Pisto Ylikyröstä Vuontisjärvelle Enontekiön eteläisellä rajalla

##### Tankkauspaikat

- Kilpisjärvi, Palojärvi, Hetta, Karesuvanto.

#### Inari

##### Pääväylät

- Inarin kirkonkylä–Sevettijärvi ja sieltä Näätämöön Inarijärven länsi/luoteispuolta
- Inarin kirkonkylältä Kaamaseen ja Kaamases-ta Utsjoen suuntaan
- Inarin kirkonkylältä Pokan suuntaan Lemmenjoen kansallispuiston itäreunaa Menesjärven kautta. Väylä haarautuu Mutusjärveltä myös Karigasniemen suuntaan.
- Inarin kirkonkylältä Hammastunturin erämaa-alueen kautta Ivaloon
- Ivalosta Saariselälle E75-tien itäpuolta Palakisojan kautta, ja sieltä kohti Vuotsoa sekä Raja-Joosepin rajanylityspaikalle.

##### Luokka 2

- Inari–Pokka-väylältä Njurkulahteen
- Ivalo–Koppelo-väli, ja sieltä Nellimiin ja Inarijärven itäpuolta Sevettijärvelle
- Ivalon lähialueet
- Saariselän lähialueet, Ivaloon menevä väylä E75-tien länsipuolella Tolosen lähellä
- Inarin eteläpuoleinen maaväylä
- Inarin pohjoispuolen pienet pistot ja Riutulan pisto

##### Luokka 3

- Koppelosta ura Inarijärven lounaispuolella yhtyen Inari–Näätämö-pääväylään
- Koppelosta ura Inarijärven poikki yhtyen Inari–Näätämö-pääväylään
- Mutusjärven ura Kaamaseen ja siitä lähtevä sivuhaara
- Inarin pohjoisen kunnanrajan ura (lähtee Kielajoelta)
- Inarista Pielpajärven erämaakirkolle, josta Inarijärven rantaan
- Sevettijärvi–Näätämö-osuuden pohjoisempi väylä
- Sevettijärvelta kohti Nuorgamia pohjoiseen, haarautuu Skieccarasin kohdalla lounaaseen.

##### Tankkauspaikat

- Näätämössä, Kaamasessa, Ivalossa ja Saariselällä. Muut mahdolliset yhteydet tarkastettava.

#### Kemi

##### Pääväylät

- Pohjoisempi väylä Kemijoelta Keminmaan kautta Simon suuntaan
- Pisto Takajärveltä Neste Lapintuuleen

##### Luokka 2

- Neste Lapintuulelta eteenpäin merelle Prykärin kohdalle (laavu)
- Kemijoelta tuleva eteläisempi kierros Ristikankaalle
- Pistot jäähallille, Pakajärven taajama-alueelle

##### Tankkauspaikat

- Neste Lapintuuli.

#### Kemijärvi

##### Pääväylät

- Pyhätunturi–Kemijärvi–Suomutunturi–Salla
- Kemijärveltä Rovaniemen suuntaan
- Rovaniemi–Posio-pääväylä kulkee osittain myös Kemijärven kunnan lounaisosassa

##### Luokka 2

- Pyhätunturin länsipuolelta Luoston suuntaan



- Suomen lähellä Tonkopurolta lähtevä rengasreitti ja pisto Vilmavaaralle

#### Tankkauspaikat

- Kemijärven kaupungin alueella yksi tankkauspiste.

#### Keminmaa

##### Pääväylät

- Tornioista Kemijoelle, josta pääsee Kemiin. Yhteys ei kuitenkaan ole yhtenäinen Kallinkankaaseen asti, joten sitä tulisi täydentää (ehdotettu yhteys Kemiojen läpi)
- Kemin jälkeen pääväylä jatkuu Simoon. Ehdotettu yhteys Keminmaan puolella jatkuu Tervolan suuntaan (lähtee Simon puolelta).

#### Tankkauspaikat

- Ei ole virallisia.

#### Kittilä

##### Pääväylät

- Raattamasta (Enontekiöltä) Leville
- Inari–Pokka–Sirkka
- Muoniosta puiston läpi Leville
- Sirkka–Kittilä
- Kittilästä Ylläsjärvelle ja Sodankylästä Sirkkaan
- Kittilä–Kaukonen–Alakylä Sodankylän puolelle Kierinkiin

##### Luokka 2

- Pulju (Enontekiöltä)–Pokka-väli ja jatkuen kohti Porttipahtaa
- Kuusi-Kertosvaarasta Kulkuvuomaan
- Pöntsöstä Sirkkaan
- Könkään ympäristö
- Hanhimaan ympäristö (Kiistalaan asti)
- Sirkan ympäristön väylät
- Kuivasalmi–Ylivainio
- Kurkkion kierros
- Kittilän ympäristön väylät itään Jeesiöjärvelle ja Hormakumpuun
- Kuolavaara–Kaukonen pääväylältä
- Kieringin suunnalta Koskamaan
- Kaukonen–Kallon suunta
- Ylläsjärven lähiväylät Kittilän puolella
- Kumputunturin pisto
- Ura Aakenuksen kaakkoispuolella Murto-  
maasta liittyen pääväylään Jolhikossa

##### Luokka 3

- Pisto Pöntsöjärvelle
- Kiekerövaara (rinnakkainen väylä)
- Väylä Pulju-Tepastoon
- Ehdotettu yhteys etelässä Alakylästä Lohinivan suuntaan

#### Tankkauspaikat

- Raattama, Pokka, Sirkassa kolme, kirkonkylällä neljä.

#### Kolari

##### Pääväylät

- Äkäslompola–Ylläsjärvi–Kolari
- Ylläsjärveltä Kittilän suuntaan
- Ylläsjärvi–Kolari-pääväylästä Kurtakosta Vaattojärven kautta Pellon Orajärven suuntaan ja Rovaniemen rajan suuntaan Marrasjärvelle
- Kolarista Kaunisjokisuulle ja Ruotsiin

##### Luokka 2

- Muonion kunnan rajalta Kuerille ja sieltä Hannukaisiin, yhtyy Luosun pohjoispuolelle pääväylään
- Luosusta etelään haarautuen Isovuomaan, Kurtakkoon ja Saarenputaalle sekä Kolariin
- Ylläsjärven kierros ja Ylläsjärven ja Äkäslompolon yhdistävä ura
- Kolari–Teuravuoma–Sieppijärvi–Pello, haarautuu Käpylään
- Lappean pisto
- Aalisjärven pisto
- Ylläsjoen pisto

##### Luokka 3

- Kolarista vesiä pitkin Kaunisjokisuuhun
- Kolarin kohdalla reitti ylittää junanradan – johon ei ole lupaa. Vaatii investointeja.
- Vaattojärvi–Pokkala (Sieppijärvi)

#### Tankkauspaikat

- Äkäslompola (väliaikainen lupa), Ylläsjärvi, Kolari.

#### Muonio

##### Pääväylät

- Muonio–Viktoreareitti
- Muonion kirkonkylältä Äkäslompolon suuntaan ja siitä haarautuva Levin suunta

##### Luokka 2

- Kätkäsuvannosta Ruotsin puolelle
- Ylimuonio–Hirvaspalo ja ennen Sieppijärveä jatkuu kaakkoon ja etelään Vuontisjärvelle ja Torasjärvelle aina Muonion kirkonkylälle asti. Matkalla pisto Vuontisjärven eteläpähän
- Torasjärveltä Torassieppiin ja Kutunivaan Jerisjärvelle ja Särkijärvelle
- Ylös Särkitunturiin, jonka eteläpuolella yhtyy pääväylään
- Muoniosta Kangosjärvelle
- Jerisjärveltä Äkäsjärven itäpuolta yhtyen pääväylään
- Äkäsjärven eteläosista kohti Äkäslompola
- Pisto Peurasuvantoon
- Pisto Ruonaan (Äkäsjärvi)
- Enontekiöltä Könkäsenjärven kautta Kätkäsuvantoon ja pisto kakkosväylään
- Tiurajärveltä länteen pääväylään yhtyen

**Luokka 3**

- Isovuoma–Vuossukkajärven kota pisto
- pisto Keräsjoelle ja Keräsieppiin 2. luokan väylältä
- Jokijärveltä pisto Pakasaivoon
- Pisto Liepimäjärvelle

**Tankkauspaikat**

- Muonion kuntakeskuksessa neljä.

**Pelkosenniemi**

**Pääväylät**

- Kemijärveltä Pyhätunturille ja sieltä Luostolle
- Myös Pyhätunturilta Pelkosenniemen kirkonkylälle ja sieltä Savukoskelle

**Luokka 2**

- Pyhä–Luoston kansallispuiston länsipuolen väylä
- Kaikoselän lenkki Orresokkaan Sodankylän puolelle
- Pyhätunturilta Pyhä–Luoston kansallispuiston laidan rinnakkainen väylä pohjoiseen

**Luokka 3**

- Pyhätunturilta Pyhä–Luoston kansallispuiston laidan rinnakkaiselta väylältä pisto mökkikylään
- Pyhä–Luoston kansallispuiston läpi menevä väylä
- Suvannonkylän suunta ja siitä Pelkosenniemen kirkonkylälle
- Kairala Luiron kautta Savukosken puolelle (alueella mm Sakkala-aavan soidensuojelualue)
- Kairalan pohjoispuolelta väylä Sodankylän suuntaan Oratunturiin

**Tankkauspaikat**

- Pelkosenniemen kuntakeskuksessa yksi ja Pyhätunturin matkailukeskuksessa yksi.

**Pello**

**Pääväylät**

- Pellosta Kolariin Aalistunturin suuntaan
- Pellosta etelään joen vartta Ylitornioon
- Pellosta Lankojärven ja Ylitornion kunnan kautta Rovaniemelle

**Luokka 2**

- Sieppijärven suunnalta pääväylään
- Jarhoinen–Naamijoki–Pello
- Lankojärvi–Koskela ja sitä kautta pääväylään

**Luokka 3**

- Ylinenjärven länsipuolen väylä kahden pääväylän välillä. Jos Ylitornio toteuttaa suunnitellun yhteyden Törmäsjärveltä Pahtajärville niin pisto Juoksenkiin on kakkosluokkaa, muuten se on kolmosluokkaa.

- Jarhoinen–Naamijoki-kierros ja pisto Naamijoen laavulle sekä Naamijoen joenranta-kierros
- Orajärven kohdalla kakkosluokan ja pääväylän yhdistävä väylä
- Rovaniemen puolella menevän pääväylän pisto Rattosjärvelle
- Pellosta Välikylän jälkeen yhteys Salmilompoloon
- Pellosta vesiväyliä pitkin tuleva kokonaisuus yhdistäen Turtolan piston. Tämä väylä yhdistää Miekojärvellä (Ylitorniossa) Pellon kirkonkylän. On kuitenkin rinnakkainen pääväylän kanssa, joten luokka kolme
- Ratasjärven oikaisu Ylisenjärvelle
- Pääväylältä Sirkkakoskelta Raanujärvelle pisto
- Pellon kirkonkylän kohdalla oleva kantatien alitus on vaarallinen ja sille tulisi löytää korvaava väylä – tilaa kuitenkin liian vähän. Olemme ottaneet sen pois pääväylästä. Tarve yhteydestä joelle kuitenkin on suuri.

**Tankkauspaikat**

- Pellossa tankkauspaikkoja, mutta turvallisia tankkausyhteyksiä tällä hetkellä ei ole.

**Posio**

**Pääväylät**

- Posiolta Pirttikosken suuntaan yhtenäinen ura Rovaniemelle
- Posiolta Suomutunturin suuntaan, Kuusamon suuntaan ja Syötteen suuntaan Taivalkoskelle
- Toiveena ura mahdollisimman läheltä Korouoman luonnonsuojelualuetta (ei kartassa)

**Luokka 2**

- Posion eteläpuolelta Ranualla lähtevä väylä
- Hautaperästä etelään Taivalkosken suuntaan Kostonjärven sivuitse ja sieltä Syötteen suuntaan
- Posion keskustaan alueella vesillä menevä kierto

**Luokka 3**

- Pisto Yli-Kitkalle
- Järvireitti Uusi Varangasta Tukinsiirtolaitokselle Kuorikkiselälle
- Kulojärveltä Anetjärvelle
- Pisto Kaakkurinlammelle
- Pitäisi saada yhtenäinen yhteys Posiolta Kuusamoon. Tällä hetkellä väylät eivät kohtaa.

**Tankkauspaikat**

- Kirkonkylällä yksi.

**Ranua****Pääväylät**

- Ranuan kirkonkylältä Rovaniemen/Narkauksen suuntaan
- Simon pohjoisosien suuntaan, joka haarautuu lin suuntaan
- Väylä Pudasjärven Syötteen suuntaan

**Luokka 2**

- Ranua–Posio-väylä ja myös Ranualta Vanttauskosken suuntaan

**Luokka 3**

- Pääväylältä pistot kyliin
- Simojärven yli menevät väylät, myös kuivan maan väylä, joka johtaa Simojärvelle luode-koillisuunnassa. Paralleeliyhteys Impiön kohdalla, samoin kuin laavunkierros ovat
- Laavulta kaakkoon menevä väylä esitetään poistettavaksi, eli sinne jää vain pisto Simolasta. Metsähallituksen ura Ranuan luoteispuolella poistetaan (lentokentän lähetyviltä).

**Tankkauspaikat**

- Ei virallisia yhteyksiä. Pitäisi ehdottomasti saada.

**Rovaniemi****Pääväylät**

- Rovaniemeltä (pisto Käyrämöön) Sodankylään, pisto Vikajärvelle pääväylää
- Rovaniemeltä Kieringin suuntaan Meltauksen kautta. Haarautuu Marrasjärveltä Kolarin suuntaan.
- Rovaniemeltä Ylitornion pohjoisosan suuntaan
- Rovaniemeltä Kemijoen itäpuolta Tervolan suuntaan
- Rovaniemeltä Ranualle, pisto Narkaukseen ja pisto Ulkulaan kolmosta
- Rovaniemeltä Kemijärvelle, joka haarautuu myös pääväylänä Posiolle
- Rovaniemen kaupungin lähiväylistä pääväylää Pöykkölästä vesiä pitkin Kotisaaren kautta Viirinkankaalle ja sieltä Korkalovaaran taakse Vennivaaraan ja yhtyy pääväylään, joka menee sekä Ylitornioon että Kolari–Kittiläsuuntaan
- Vennivaaran linkkimaston kautta Ounasjoelle ja Ylikylään ja Someroharjulle ja sieltä Napapiirille, josta haarautuu Sodankylän ja Posio/Kemijärven suunnan pääväyliin

**Luokka 2**

- Rovaniemen Kaupungin keskustan lähellä olevat muut väylät
- Kivivaaran väylä Käyrämön eteläpuolelta Kursuselkään (Kursuselkä–Kivivaara–Unari)

- Vikajärvi–Sortoapa, joka yhdistyy pääväylään
- Nivankylä–Muurola–Kivitaipale–Vanttauskoski kakkosluokkaa, pistot tältä väliltä kolmosluokkaa
- Vanttauskoskelta etelään ja pohjoiseen

**Luokka 3**

- Rovaniemen kunnanrajan pohjoisosassa ura Sodankylän Raudanjoen suuntaan
- Pisto Niesijärvelle
- Pisto Käyrästunturiin
- Käyrämön oikaisu
- Perunkajärven itäpäästä pääväylälle kolmosluokkaa
- Norvajärveltä Perunkajärven pohjoisosaan Mustikkamaalle
- Vikajärveltä Korvalammen lähelle pääväylään
- Lenkki pistoineen Vanttausjärveltä Saukko-Isokaarnista Vanttauskoskelle ja sieltä Pirttikoskelle
- Autissa etelään pisto
- Pirttikosken pisto
- Vanttauskoski Oikaraiseen (Jyrämajärvelle) pistoineen
- Alamellalampi–Palojärvi-väylä, joka yhtyy pääväylään
- Pistot Sinettä ja Mellalammelle
- Pistot pääväylältä Taionkylään ja Marraskoskelle
- Suunnitteilla oleva yhteys Lohinivaan
- Suunnitteilla Muurolan uralta Peuran uralle Jaatilan kautta väylä (Alakemijoen kyläyhdistys puuhaa tätä)
- Ehdotettu yhteys Lehtojärveltä pääväylälle johonkin järkevään kohtaan, on tärkeä matkailukohde.

**Tankkauspaikat**

- Käyrämö, Vikajärvi, Kaupungin alueella 4 kohdetta (useampi huoltoasema), Vanttauskoski, Pirttikoski/Autti.

**Salla****Pääväylät**

- Kuntakeskuksesta Kelloselkään ja sieltä Savukoskelle.
- Sallasta etelään Suomen suuntaan haarautuen Suomen suuntaan Kemijärvelle ja Posion suuntaan Riisitunturiin
- Sallasta Kuusamon ja Rukan suuntaan

**Luokka 2**

- Sallatunturin lähiväylät
- Hautajärvellä luontotalolle menevä väylä kakkosluokkaa (jatkuu siitä kolmosena pohjoiseen)

- Sallasta Iso Paloselkään menevä ympyrän aloitus ja ehdotettu uusi yhteys Kursuun (Lapajärvi)

#### Luokka 3

- Hanhikankaan kautta rajalle menevä väylä kolmosluokkaa (onko käytössä?)
- Väylät Kelloselestä pohjoiseen. Erämaareittejä, jotka vaikea huoltaa. Jatkuu kolmosena aina Hautajärven luontotalolle asti etelään.
- Sallan itäpuolen väylä suolta etelään haarautuen muutamaan kertaan. Näkötorni Petservaarassa
- Ruuhitunturin pisto
- Tervelamminkankaan kodalle menevä väylä
- Lehtikorkian autiotuvalle menevä pisto

#### Tankkauspaikat

- Sallan kirkonkylällä yksi.

### Savukoski

Savukoski haluaa panostaa kelkkailuun. Kuntakeskuksessa tulisi viitoittaa kunnolla joen yli väylät Pääväylät

- Savukoskelta Vintilänkaira ja Lokkaan. Muutosehdotus: uusi linjaus Einolan kohdalla siltaa pitkin.
- Muutos: Uran siirto luoteeseen Maltion luonnonpuistosta pois puiston rajan taakse
- Savukoski–Värriö–Sodankylä
- Savukoski–Sallan suunta Kelloselkään
- Savukoski–Pelkosenniemi, tärkeä väylä Pyhä–Luostolle

#### Luokka 2

- Savukosken lähiympyrä
- Rautuvaara–Tulppio–Kemihara
- Lokan väylä Vintilänkairan pääväylään (kelkkakerhot ja Savukosken kunta pitävät tärkeänä väylänä, ei kuitenkaan ole tankkauspaikkoja)
- Tanhua–Lokka kakkosta
- Kuntakeskuksessa pisto etelästä

#### Luokka 3

- Vintilänkairan läpi menevä väylä
- Pykäläisenoja–Reutuvaara-väli
- Tulppiosta kaakkoon kohti Tuntsa Värriöjoelle
- Maltiossa pisto pääväylältä Marttiin
- Savukosken pohjoispuolelta pääväylältä Karhutunturin suuntaan (Maltion luonnonpuiston eteläpuolta)
- Pisto Pyhäjärvelle
- Nivatunturi kohti Kairalaa

#### Tankkauspaikat

- Tanhua, Savukosken kirkonkylä.

### Simo

#### Pääväylät

- Etelässä Keminmaalta lin suuntaan ja pohjoisessa Ranua–Tervola-väli

#### Luokka 2

- ELY:n selvityksessä on kirkonkylän kohdalla lyhyt väylä tankkauspaikoille Simojoelta. Vanhentunut sopimus, joka pitäisi uusida (kakkosluokka).
- Ehdotettu yhteys pohjoiseen Tervolaan Keminmaan kautta, lähtö Simon puolelta, voidaan linjata myös muualta sopivan väylän löytymiseksi
- Poistetaan Martimoaavan läheiset vanhat Metsähallituksen urat

#### Tankkauspaikat

- Kirkonkylällä kaksi.

### Sodankylä

#### Pääväylät

- Saariselältä Vuotsoon ja sieltä Sodankylään
- Madetkosken kohdalla itään Lokan eteläpuolta Savukosken puolelle Vintilänkaira
- Sodankylästä Värriön kautta Savukoskelle
- Sodankylästä Levin suuntaan ja Sodankylästä päätien vartta Rovaniemen suuntaan
- Väylä Rovaniemen raja–Kierinki–Kittilän rajalla
- Ehdotettu väylämuutos pois Unarista maitse meneväksi Unarin lounaispuolelta Kukasjärvelle (yhteys Unariin jää siten että pääsee järvelle sekä idästä että Kukasjärveltä lännestä)
- Torvisesta Luostolle ja Pelkosenniemen puolelle

#### Luokka 2

- Kakslauttasesta Kiilopäälle
- Muutos: Porttipahdan yli menevä Pokan suunnalta (tulva väylä) Porttipahdan eteläpuolelta (linjaus riippuen siitä voiko Porttipahdan voimalapadon tietä käyttää)
- Pokka–Porttipahta
- Tanhua–Lokka
- Sodankylän kuntakeskuksen lähiväylästä
- Sodankylän (Levin pääväylän) jatkeena Vaalajärvi–Jeesiö
- Kaunisvaaran kautta Luostolle
- Vuojärvellä väylämuutos kuivalle maalle, kakkosluokkaa. Yhtyy Luostolta tulevaan kakkosluokan väylään, joka menee Pyhä–Luoston kansallispuiston länsipuolelta.
- Kieringistä Kittilän suuntaan
- Pääväylältä Raudanjoen pisto

**Luokka 3**

- Vuotsosta Lokan kylään menevä (yli Lokan altaan) (pitäisi siirtää tai ehkä poistaa)
- Tankavaaralla kultakylään
- Pomokairasta etelään Rajalan kylä (ei yhteyttä pääväylään), samoin siitä haarautuva Peurasuvannon kautta pääväylään yhtyvä väylä
- Saiveljärvi Luiron varsi
- Vajukosken voimalan kautta menevä pisto
- Väylä Viiankiaavan pohjoisreunaa pääväylältä itäiselle pääväylälle
- Pääväylältä voimalapadon yli Kersilöön
- Sattasen pohjoispuolelta Puljunperään pisto pääväylältä
- Myllykylä–Orajärvi-kierros, haarautuu Kairalaan Tunturilampea pitkin Pelkosenniemenle
- Unarista Syväjärvelle ja Vaalajärvelle, josta haarautuu Riipijärvellä Sivakkakosken laavulle ja yhtyen Kittilän kakkosluokan väylälle. Haarautuu myös Syväjärvellä kaakkoon Seipäjärvelle ja sieltä Torviseen, Erkkilään ja Rovaniemen rajalle 2 väylää sekä Kuikkalamelle ja Malja-aavalle.
- Mahdollinen siirto pois Viiankiaavan suojelualueelta lähemmäs Kitisen jokivartta (ei kartassa)

**Tankkauspaikat**

- Vuotson kylällä. Sodankylässä kolme asemaa, joihin pääsee. Luosto. Kierinki.

**Tervola****Pääväylät**

- Tervolan kuntakeskuksesta itään haarautuen Rovaniemelle ja pohjoisen Simon suuntaan jatkuen Ranuulle asti
- Ehdotettu yhteys Kemi–Rovaniemi-välille pitäisi tehdä Kemi–Tervola–Ranua-väylälle
- Poistettava nykyinen Martimoaavan suunnalta tuleva väylä, koska kulkee Simon puolelta soidensuojelualueen ja ekologisten käytävien läpi.

**Luokka 3**

- Pisavaaran luonnonpuiston eteläpuolen pisto Tornion rajalle (päättyy siihen – ei siis jatku Tornion puolelle. Suunnitteilla oleva yhteys tästä Rovaniemen suuntaan (Ala-Kemijoen kyläyhdistys puuhaa yhteyttä).
- Pääväylältä pistot kunnanrajalla olevalle laavulle ja tielle 9231 puolustusvoimien varikon laitaa

**Tankkauspaikat**

- Tervolan kirkonkylällä yksi ja toinen Peuran kohdalla oleva huoltoasema.

**Tornio****Pääväylät**

- Tornion kaupungista (ei keskustasta) Ylitorion suuntaan ja Keminmaan suuntaan
- Pisto Kivirantaan (lähimpänä keskustaa). Uusi ehdotus nyt jo käytössä oleva pisto Karungin kohdalla bensa-asemalle myös pääväylää

**Luokka 2**

- Korpikylän kierros pistoineen

**Tankkauspaikat**

- Ei ole laillisia yhteyksiä tällä hetkellä. Karungin huoltoasemalla kuitenkin käydään ja se on merkitty myös kelkkareitit.fi sivustolle.

**Utsjoki****Pääväylät**

- Sikovuonon suunnasta Kaamasmukan kautta Karigasniemelle ja eteenpäin Karasjoelle (rajanlytys laiton!)
- Pääväylä myös Kaamasesta Utsjoelle ja myös Nuorgamiin. Haarautuu Skalluvaarassa.

**Luokka 3**

- Kunnan itäosissa Carajavri–Sarja–Nuorgam kulkeva väylä kolmosluokkaa. Kirkonkylän kohdalla ei saa ylittää rajaa luvallisesti, mutta Nuorgamissa saa

**Tankkauspaikka**

- Nuorgamissa. Utsjoella potentiaalinen tankkauspaikka, ei tietoa onko käytössä – kelkkareitit.fi sivustolla on yhteys tankkauspaikalle. Karigasniemeltä ei tietoa – kolme bensa-asemaa. Pitäisi virallistaa sekä Karigasniemellä että Utsjoella.

**Ylitornio****Pääväylät**

- Tornion suunnasta Ylitornioon
- Juoksengin suunnalta etelään Aavasaksan ja yhteys Torniojoelle, ja jokea pitkin Ylitorion kuntakeskukseen
- Rovaniemen suunnasta Pellon suuntaan. Muutoksia linjauksessa: Iso-Vietoselta poistetaan järven ylitys ja pääväylä viedään maita pitkin etelästä kohti Pelloa

**Luokka 2**

- Ylitorniosta Törmäsjärvelle, ja sieltä suunniteltu yhteys pohjoiseen Pahtajärville Pellon puolelle Juoksenkiin. Juoksengin yhteys on muuten kolmosta, mutta Törmäsjärven yhteyden toteutuessa se muuttuu kakkosluokkaan
- Yhteys Ainiovaaran hiihtokeskukseen
- Aavasaksan hiihtokeskuksen laavupisto pääväylältä

### Luokka 3

- Yhteydet (vanhat) Iso-Vietosen rantaan, järven yli kulkeva väylä ehdotetaan poistettavaksi. Miekojärven väylä poistetaan. Pääväylä korvaa tämän väylän.
- Muotkavaaraan (Majamajärven) rantaan pisto, samoin metsästysmajan eteläpuolelle (ei kartassa, linjaus sovittava Ylitornion kanssa)
- Miekojärvi–Eskola–Saajola-väylästä, kulku Pellon kautta
- Iso-Vietosen ja Miekojärven kohdalla tulisi merkitä väylien risteyskohtiin, että pääväylä kulkee maita pitkin

### Tankkauspaikat

- Kuntakeskuksessa ei pääse laillisesti tankille. Lähelle pääsee kuitenkin Torniojoen kautta kelkkareitit.fi:n mukaan (ei laillinen väylä).

## Pohjois-Pohjanmaa

### Alavieska

#### Pääväylät

- Kuntakeskuksesta pohjoiseen, josta ehdotettu yhteys rannikon pääväylään Möykkyperään. Linjaus kuntakeskuksen alueella tulisi pohtia tarkoin, sillä nyt se menee jokea pitkin ja on suuren osan kelkkailukautta avoin jäistä. Tarpeellinen olisi myös pisto keskustaan, jotta varmistettaisiin tankkausmahdollisuus.
- Kuntakeskuksesta myös Kalajoen suuntaan ja Ylivieskan rajalle, josta uusi ehdotettu yhteys

### Luokka 2

- Kuntakeskuksen liepeiltä, Haapakosken pohjoispuolelta, lähtee kakkosluokan väylä Merijärvelle

### Tankkauspaikat

- Ei tällä hetkellä ole suunnitelmassa, kuitenkin kelkkareitit.fi sivustolla on merkitty joelta yhteys tankkauspaikalle. Kuitenkin tarvittaisiin mieluiten maayhteys huoltoasemalle.

### Haapajärvi

#### Pääväylät

- Haapajärveltä Pyhäjärven suuntaan
- Haapajärveltä luoteeseen haarautuen Nivalaan ja Kärsämäelle

### Luokka 2

- Haarapuhdon pisto ja siitä jatkuen keskustaan huoltoasemille
- Yhteys Pihtiputaan suuntaan sekä eteläisempi yhteys Pyhäjärvelle

### Luokka 3

- Haapajärveltä vesiä pitkin pääväylälle

- Kaupungin eteläpuolella kulkeva kahden kakkosluokan yhdistävä väylä
- Keskustan lounaispuolelta lähtevä väylä Sievin suuntaan
- Murtojärveltä pohjoiseen Jokikylän pääväylään yhtyen

### Tankkauspaikka

- Haapajärven keskusta.

### Haapavesi

#### Pääväylät

- Siikalatva/Kärsämäen suuntaan, lähtee kaupungin keskustasta, huoltoasemalta

### Luokka 2

- Väylä Nivalan suuntaan, yhtyy pääväylään Nivalan puolella
- Haapaveden lounaisosassa oleva väylä (menee Oulaisiin)

### Luokka 3

- Kolmosluokkaa Haapavedeltä pohjoiseen Ainaliin ja Korkattiin – ovat umpiperiä

### Tankkauspaikka

- Haapaveden keskusta.

### Hailuoto

Kunta suunnittelee alueelle väylää, mutta sen linjauksesta ei ole tietoa. Maakuntakaavassa on hahmotelma väylästä. Ei yhteyksiä pääväylään merialueen vuoksi.

### li

#### Pääväylät

- Simon suunnasta Olhavaan ja pisto Taipaleen Kylälle
- Väylä Olhavasta koilliseen haarautuu Ranuan suuntaan ja etelään Iin kuntakeskukseen ja edelleen tämä haara haarautuu Yli-lihin
- Rakenteilla on yhteys Kuivaniemeltä Olhavaan (pääväylää)

### Luokka 2

- Iin keskustan läpi menevä yhteys merelle Iijokea pitkin
- Oulun kaupungin rajalle listä etelään, jatkuu Oulun puolella, kunhan se valmistuu
- Suunnitteilla on väylä Olhavasta lihin. Vaihdoehtoisesti nykyisin olemassa oleva voisi ensi vaiheessa olla pääväylä Yli-Olhavaan, ja kun Taipale–Olhava-väli valmistuu, tulee siitä pääväylää

### Luokka 3

- Kuivaniemen asemalta pääväylälle Ojalaan, oikoväylä Yli-Olhavasta pääväylään
- Oijärven rinnakkainen eteläisempi kierto
- Iin keskustan läpi menevä luokan 2 väylän kanssa rinnakkainen vesiä pitkin kulkeva väylä

**Tankkauspaikat**

- Merihelmi, Oijärvi. Mahdollisia on lin keskustassa, Kärkkäisellä ja Kuivaniemellä.

**Kalajoki****Pääväylät**

- Alavieskan suunnalta. Suunniteltu rannikon pääväylä menee myös Kalajoen puolella kaupungin koillisosissa Kalajoen hiekkasärkille.

**Luokka 2**

- Kalajoen hiekkasärkillä matkailun kannalta tärkeitä väyliä

**Luokka 3**

- Kalajoelta Tyngästä pääväylälle
- Pääväylästä etelän suuntaan menevä suunniteltu yhteys Lohtajan suunnalta Himangalta

**Tankkauspaikka**

- Hiekkasärkkien ABC-asema.

**Kempele****Pääväylä**

- Ouluntullin parkkialueelta etelään Tyrnävän suuntaan. Väylä tulee Kempeleen pohjoisosissa muuttumaan kaavoituksen myötä enemmän idässä kulkeväksi.
- Suunnitteilla oleva yhteys Liminkaan kuntakeskuksen eteläpuolella, mikäli Liminka saa tehtyä väylän valmiiksi Tupokselta nelostien yli/ali Kempeleen rajalle.

**Luokka 2**

- Väärälänperältä Oulun suuntaan menevä väylä

**Tankkauspaikat**

- Ei tankkauspaikkoja. Mahdollinen tankkauspaikka voisi olla Ouluntullissa, jos sinne saatisiin laillinen yhteys valtatie 4:n ylitse.

**Kuusamo****Pääväylät**

- Kuusamosta Posion ja Sallan suuntaan, haarautuu Rukan kohdalla
- Kuusamosta etelään, joka haarautuu valtakunnanrajan sekä Hossan suuntaan ja Taivalkoskelle. Hossasta lähtee kohti Taivalkoskea Julma-Ölkyn kautta
- Rukan pisto samoin kuin Kuusamon kaupungin keskustan pisto

**Luokka 2**

- Rukan ympäristön väylät, samoin yhdysreitit kaupungin keskustaan, pohjoisessa Kitkalla Tolvan suuntaan
- Ehdotettu muutosyhteys Konttaisjärven suora poistetaan, ja se kiertäisi Valtavaaran ja Pyhävaaran luonnonsuojelualueen pohjoispuolelta

- Kuusamon lähialueet itärajalle Vuotunkiin saakka.
- Oijusluomasta Joukamojärvelle

**Luokka 3**

- Käylän pohjoispuolelta Maaninkavaaran suuntaan menevä pisto (ei tietoa kunnosta tai käytettävyydestä)
- livaaran Metsähallituksen ura (paljon luvantonta ajoa)
- Ahvenjärveltä Hossan pääväylän lyhyt pätkä
- Yhteys Posiolle pitäisi saada sellaiseen kuntoon, että kelkkailija voisi ajaa sen yhtenäisesti. Yhteys Naatikkalahdelle

**Tankkauspaikat**

- Rukalla kaksi huoltoasemaa, Käylässä yksi. Kuusamon kaupungin keskustan huoltoasemayhteydet ovat epäselvät.

**Kärsämäki****Pääväylät**

- Kärsämäen keskukselta länteen lähtevä väylä, joka haarautuu Haapajärven suuntaan, sekä ehdotettu yhteys Siikalatvan suuntaan. Ehdotetusta yhteydestä haarautuu pääväylä myös Haapaveden suuntaan.

**Luokka 2**

- Kunnan kaakkoisosan väylä Pyhännän ja Pyhäjärven välillä

**Luokka 3**

- Suunniteltu yhteys Sydänmaankylän kierros

**Tankkauspaikat**

- Kaksi Kärsämäen keskustassa.

**Liminka****Pääväylät**

- Ehdotettu yhteys Ruukista tällä hetkellä olemassa olevaan uraan (Kilonneva) – tästä tulisi toteutuessaan pääväylä
- Kilonnevalta etelään Siikalatvan rajalle (tarve jatkaa sitä Rantsilan suuntaan)
- Yhteys merelle
- Suunnitteilla Limingasta Tupoksen ABC:lle ja sieltä rajalle, josta jatkuu Kempeleen puolella, joko Vesikarista jatkuen tai suoraan kuntakeskuksesta, tai Ala-Temmeksestä Tyrnävän eteläpuolelle, josta jatkuu Tyrnävälle. Myös molemmat on mahdollista toteuttaa.
- Limingan eteläosissa menee Tyrnävältä tuleva väylä Kylmälän suuntaan

**Luokka 2**

- Haara Vesikariin
- Limingasta etelän haara Kilonevalta Ala-Temmekseen

### Luokka 3

- Ojanperänkankaan lenkki (toiveena yhteys Lumijoelle, ei kartassa)

### Tankkauspaikat

- Huoltoasemat: Liminka ABC, Ala-Temmes Seo

### Lumijoki

Lumijoella ei ole moottorikelkkaväyliä. Sinne ei kaavalla uusia väyliä.

### Merijärvi

#### Pääväylät

- Ehdotettu yhteys, josta tulisi rannikon pääväylä (riippuu kunnan kannasta), ehdotettu linjaus menee nyt Merijärvi–Pyhäjoki kuntien rajalla lounais-koillis-suuntaista sähkölinjaa pitkin

### Luokka 2

- Kuntakeskukseen ei tule pääväylää, mutta luokan 2 väylä tulee Alavieskan suunnasta

### Luokka 3

- Oulaisten eteläosiin menevä väylä

### Tankkauspaikat

- Kuntakeskuksen eteläpuolella.

### Muhos

#### Pääväylät

- Yli-Kiimingistä tuleva, joka haarautuu kahden suuntaan Tyrnävän ja Rokuan suuntaan

### Luokka 2

- Kakkosluokkaa yhteysväylä Utajärvelle

### Tankkauspaikat

- Huoltoasemat: yksi Muhoksen kuntakeskuksessa.

### Nivala

#### Pääväylät

- Ylivieskan suuntaan, Reisjärven suuntaan ja Haapajärvi/Kärsämäki suuntaan

### Luokka 2

- Pohjois-osassa vähän ennen kunnanrajaa Haapaveden suuntaan menevä väylä

### Luokka 3

- Haapaperästä lähtevä väylä Pitkänevaa kohti
- Jokikylästä lähtevä Murtojärvelle menevä väylä (onko Nivalan puolella?)

### Tankkauspaikat

- Keskustassa kaksi.

### Oulainen

#### Pääväylät

- Ei pääväyliä

### Luokka 2

- Kakkosluokan väylä Haapaveden suunnasta Oulaisten keskusta

### Luokka 3

- Luokan 2 väylältä Isojärven kulmilla Paratiisin kautta Merijärvelle haarautuva väylä

### Tankkauspaikat

- Kaupungin keskustassa.

### Oulu

#### Pääväylät

- lähtevät läheltä Oulun kaupunkia, muttei ydinkeskustasta (pitää huomioida tulevaisuuden kasvu)
- Oulusta pohjoiseen Kiiminkiin, josta suunnitelluille Jääliin ja lihin 2-väylien kautta, Jakkukylän liepeiltä Yli-lihin
- Oulusta itään haarautuen Muhoksen ja Pudasjärven suuntiin

### Luokka 2

- Yli-lihin johtavalta pääväylältä Pudasjärven Hetekylän suuntaan haarautuva väylä suunnitteilla
- Kempeleen suunnalta tuleva väylä Hönttämäkeen Madekoskelle
- Yli-listä Pudasjärven pääväylälle tuleva Livon kautta menevä väylä
- Yli-Kiimingistä Utajärvelle menevä väylä
- Kiimingistä Jääliin menevä väylä

### Luokka 3

- Kolmosluokkaa Kierikin lenkki Yli-lissä
- Pisto Kalimeenlammelta 833-tielle Saarisen kohdalla

Oulunsalon lentokentältä on ehdotettu yhteyttä merelle matkailun edistämiseksi. Emme ole kuitenkaan piirtäneet ehdotusta kartalle. Paikallisesti alueelle voi laittaa väylän, mutta se ei olisi yhteydessä muuhun väylästään.

### Tankkauspaikat

- Huoltoasemat: Yli-li, Kiiminki ja Yli-Kiiminki.

### Pudasjärvi

#### Pääväylät

- Pudasjärven keskustasta Oulun suuntaan
- Keskustasta koilliseen, joka haarautuu ensin Ranuan suuntaan ja Syötteellä Posion sekä Taivalkosken Jurmun suuntiin. Jurmusta palaa Pudasjärven alueelle, josta jatkuu Puolangalle.
- Pisto puhokselle pääväylää, samoin myös pisto kuntakeskukseen

### Luokka 2

- Pääväylältä haarautuva väylä Livoon ja sieltä Yli-lihin
- Syötteen ympäristön väylät mökkikyliin ja Iso-Syötteelle ja Pytkynharjun pisto



## Luokka 3

- Pisto Taivalkosken puolelta Kouvaan ja pikkupistoja pääväylältä Kettutuvulle, Portinojan laavulle
- Pisto tien varteen pääväylältä Petäjaniemen kohdalta.
- Suunnitteilla oleva yhteys Hetekylästä Kiiinkiin

## Tankkauspaikat

- Keskustassa kaksi, Puhoksella yksi ja Syötekyllä yksi.

**Pyhäjoki**

## Pääväylät

- Kunnan alueella itäosissa menee ehdotettu yhteys, josta tulisi rannikon pääväylä. Onko tarvetta pistoon kuntakeskukseen?

## Tankkauspaikat

- Ei ole väylillä.

**Pyhäjärvi**

## Pääväylät

- Haapajärveltä tuleva väylä pistona Pyhäsal- melle, josta pisto Vaskikelloon

## Luokka 2

- Vaskikellosta Pyhäsalmen itäpuolelle ja siitä pohjoiseen Kärämäen suuntaan (Pyhäntä)
- Keskustasta itäpuolella Junttiselän yli menevä väylä, jossa liittyy pohjoiseen menevään väylään
- Köpsistä keskustaa kiertäen (länsi/eteläpuolelta) järven yli ja sieltä Kiuruveden suuntaan, Rönkköön
- Pyhäjärven länsipuolella olevat kaksi väylää, jotka jatkavat Palokummun kohdalla yhtenä väylänä Haapajärven suuntaan

## Luokka 3

- Pyhäjärven järvellä kulkevat väylät
- Etelään menevä päättävä pisto Pihtiputaan rajalle Järventauksesta.

## Tankkauspaikat

- Vaskikello ja ABC nelostien varressa ja yksi keskustassa.

**Pyhäntä**

## Pääväylät

- Ahokylästä (Pohjois-Savon suunnasta) kunta- keskukseen, josta jatkuu Siikalatvan Piipolan suuntaan

## Luokka 2

- Pyhäntältä Iso-Lamujärvelle ja sieltä Kärämäen rajalle haarautuen siten, että toinen haara menee Kiuruveden puolelle

## Luokka 3

- Iso-Lamujärveltä pisto Hangasnevalle
- Iso-Ahvenjärven pisto
- Pyhännjärven pohjoispuolelta väylä Kes- tilän suuntaan

## Tankkauspaikat

- Ei virallisia yhteyksiä.

**Raahe**

## Pääväylät

- Keskustasta Siikajoen suuntaan Ruukkiin ole- massa olevaa väylää pitkin
- Tuleva pääväylä olisi myös Kalajoen suunnal- ta tuleva ehdotettu pääväylä, joka yhtyy ole- massa olevaan väylään

## Luokka 2

- Vihantiin menevä väylä on suunnitteilla oleva yhteys nykyisestä väylästä. Siitä tulisi valmis- tuessa kakkosluokan väylä.
- Raahen keskustan alueen väylät Mansikkaka- rilta merelle ja keskustan tankkauspaikoille

## Tankkauspaikat

- Raahen keskustassa kolme, joista yksi on me- relle menevässä haarassa ja kaksi omana pis- tonaan keskustan tuntumassa.

**Reisjärvi**

## Pääväylät

- Lestijärven suunnasta kuntakeskukseen ja sii- tä Sievin suuntaan

## Luokka 3

- Reisjärven keskustasta lounaaseen Lestijär- ven suuntaan

## Tankkauspaikat

- Kuntakeskuksessa.

**Sievi**

## Pääväylät

- Reisjärvi–Nivala-väli kulkee Sievin kunnan alueella
- Sievin kuntakeskuksesta Toholammen suun- taan ja siitä Ylivieskaa

## Luokka 2

- Rautiosta tuleva eteläpuoleinen väylä, joka yhtyy pääväylään
- Lestijärveltä tuleva väylä, joka haarautuu si- ten, että yhdistää Sievissä olevat kaksi pää- väylää

## Luokka 3

- Sievin itäosissa olevat väylät, jotka yhdistyvät Haapajärven suunnalta
- Haapaperään menevä väylä

## Tankkauspaikat

- Kuntakeskuksessa kaksi tankkauspaikkaa.

## Siikajoki

### Pääväylät

- Raahen suunnalta Ruukkiin, joka jatkuu ehdotettuna yhteytenä Limingan urille ja sitä kautta yhdistäen rannikon suunnan Ouluun
- Ruukin kohdalla ehdotettu yhteys myös Sahanseudulle. Tärkeä olisi pohtia tankkauspaikan yhteys virallisesti.

### Tankkauspaikat

- Tällä hetkellä ole virallisia yhteyksiä tankkauspaikoille ei ole. Tärkeää olisi saada yhteys, esimerkiksi Ruukista läpi. Linjauksissa tulisi ottaa palvelut huomioon.

## Siikalatva

### Pääväylät

- Piippolasta Pyhännän rajalta Kestilään ja sieltä eteenpäin ehdotettu yhteys Oulujärvelle Vaalan puolelle
- Ehdotettu Piippolasta Kärsämäen suuntaan ja yhteytenä Haapajärven suuntaan

### Luokka 2

- Ehdotettu yhteys Siikalatvasta Limingan suuntaan Rantsilan ohi etelään

### Luokka 3

- Edellisestä pisto Rantsilan alueella oleviin väyliin. Rantsilassa myös mahdollinen uusi huoltoasemayhteys?
- Mattilanperältä oleva väylä Pyhännänjärvelle Pyhännän suuntaan

### Tankkauspaikat

- Ei virallisia yhteyksiä huoltoasemille.

## Taivalkoski

### Pääväylät

- Pisto kirkonkylälle, josta haarautuu Kuusamon ja Hossan suuntaan ja siitä vielä haarautuvat kuntakeskuksen länsipuolella Jurmun suuntaan menevät väylät
- Hossan suuntaan menevään väylään muutos siten, että liikenne ohjataan pois Kylmäluoman harjulta, joka hankala ajaa ja ylläpitää. Linjaus harjun pohjoispuolen järven pohjoispuolelta.
- Jurmussa haarautuu Syötteelle ja etelään Puolangalle. Jurmun suunnassa Iijoen ylitys vaikea, joten sinne tulisi saada silta, joka ylittää Iijoen suurin piirtein Näverin kohdilta.
- Luoteessa patkä kunnan alueella menevä väylä Posiolta Syötteelle

### Luokka 2

- Posiolta tuleva väylä Kostojärven länsipuolelle
- Kylmäluomalta Tyrävaaran huoltoasemalle kakkosta

- Pisto Sarveen
- Pisto Taivalkosken kuntakeskuksen hiihtokeskukseen
- Rinnakkainen väylä Suomussalmen suuntaan
- Saarijärveltä väylä pois järveltä, uusi linjaus pohjoispuolelta

### Luokka 3

- Kylmä–Kouva–Loukusa–Ahmalehto
- Väylien välit pääväylältä kakkoseen Loukosenjärven kautta Ahmalehtoon
- Metsäkylästä Pistojärvelle, josta pistot Tyräjärvelle ja Korvuanjärvelle
- Pisto Jylkkyy
- Kurtista pisto kodalle ja tien varteen (Romevaara)

### Tankkauspaikat

- Tyrävaarassa yksi, kirkonkylällä tällä hetkellä ei laillista paikkaa, mutta sinne on suunnitteilla yhteys.

## Tyrnävä

### Pääväylät

- Kempeleestä Muhoksen eteläpuolelle palaten takaisin kunnan itäosissa, josta menee Limingan kunnan puolelle
- Suunnitteilla oleva väylä Limingasta Ala-Temmekselä kuntakeskuksen eteläpuolelta pääväylälle

### Tankkauspaikat

- Ei väyliä varrella.

## Utajärvi

### Pääväylät

- Pisto kuntakeskuksesta Rokualle, josta haarautuu Tyrnävän ja Vaalan suuntaan
- Ylivuotto-Särkijärvi yhteys puuttuu kartasta

### Luokka 2

- Utajärven pohjoispuoliset väylästöt
- Ehdotettu yhteys Puolangan suuntaan Särkijärven yhteys

### Luokka 3

- Marjosuon pisto

### Tankkauspaikat

- Ei virallisia yhteyksiä huoltoasemille.

## Vaala

Katso Kainuun kuntakohtaiset väyläselosteet.

## Ylivieska

### Pääväylät

- Sievi–Nivala–Ylivieska, yhtyy Latvalan kohdalla. Osittain uusilinjaus Rauduskylän kohdalla

- Alavieskan suunnalta uuden linjauksen mukaisesti, yhtyy pääväylään pyykankaan kohdalla.

#### Luokka 2

- Pääväylältä lähtevä väylä Oulaisiin

#### Luokka 3

- Edelliseltä väylältä oikoväylä yhdistyen Haapaveden suuntaan menevään väylään

#### Tankkauspaikat

- Lundinkankaalla Kärkkäinen ja Teboil Kaupungin liepeillä.

## Kainuu

### Hyrnsalmi

#### Pääväylät

- Hyrnsalmelta Suomussalmelle
- Kuntakeskuksesta Puolangan suuntaan

#### Luokka 2

- Hyrnsalmelta itään menevä väylä (poroisännät haluaisivat jopa kokonaan pois) Moisiovaarasta Suomussalmi–Kuhmo-välin pääväylästä?
- Suunnitteilla oleva yhteys Ristijärveltä Hyrnsalmelle
- Kuntakeskuksen reitit ja reitti ajoharjoitteluradalle

#### Luokka 3

- Ukkohalla oikoväylä Suomussalmen suuntaan
- Ehdotettu yhteys kuntakeskuksesta itään Salmijärven yli, joka yhdistyisi itään menevään luokka 2:n väylään

#### Tankkauspaikat

- Yhteys tankkauspaikalle tulisi järjestää.

### Kajaani

#### Pääväylät

- Oulujärven lounaispuolelta Vaalasta Kajaaniin
- Otanmäen kohdalta etelään Pohjois-Savoon
- Hoikankankaan eteläpuolelta Sotkamoon (uusi väylä)
- Kajaanista Kontiomäen kautta Paltamoon (uusi väylä)

#### Luokka 2

- Kaikki väylät kaupungin taajama-alueella

#### Luokka 3

- Oulunjärven väylät poistettava tai laitettava luokkaan 3 (pois ainakin Paltamoon vievä väylä)
- Vaalan rajalta tuleva koukkaus rajan pintaan
- Vuolijoki-Otanmäki-oikaisu, jatkuu Pohjois-Savon (Sukeva) rajalle
- Ojanperän pisto

- Jokisuun pisto
- Otanmäen järven lenkki
- Iso Ruuhijärven pisto
- Kontiopuron pisto
- Kajaanin keskustan väylät
- Petäisenniskalta pääväylälle
- Pääväylältä Loikkalan kautta Oulunjärvelle
- Nuasjärven väylä (Kajaani–Sotkamo) poistetaan järven epävarman jäätilanteen vuoksi.

#### Tankkauspaikat

- Tankkauspaikka Kajaanin ja Sotkamon rajalla poistuu.

### Kuhmo

#### Pääväylät

- Ontojoelta Sotkamon suunnasta Kuhmon Kirkonkylälle ehdotettu väylä
- Kuhmosta Jonkerin kautta Pohjois-Karjalaan Lieksaan
- Petolan kautta livariin ja pohjoiseen Suomussalmelle
- uusi linjaus Jokijärven kohdalta Vartiukseen, josta tulisi pääväylää. Tämä väylä jatkuu Venäjän puolelle.
- Lisäksi vaarallinen salmi, jonka vuoksi ehdotus, että tulisi uusilinjaus ennen Tönölänsalmea maitse pohjoiselle pääväylälle.
- Uusi linjaus myös Kalevalasta sähkölinjaa pitkin Sotkamon suuntaan Pääväylään ja itäiseen pääväylään. Ehdotettu yhteys Kaupungin keskustan länsipuolelta Pajakkasuon suunnalta.
- Lentiiraan pisto

#### Luokka 2

- Sotkamon suunnalta tuleva väylä pohjoisessa
- Armeijan ampuma-alueen laajennuksen vuoksi Iso-Mustinjärven kohdalla uusi linjaus
- Kuhmon pohjoisosissa oleva väylä livantiiran pohjoispuolelta Ristijärvelle ja Sotkamoon uusi ehdotettu yhteys, pisto Ylä-Vieksin tankkauspaikalle. Nyt vesialueilla menevä väylä poistetaan. Uusi lähtö lähtisi Ahkiovaarasta.
- Lentiirajärveltä pääväylään uusi linjaus järven eteläpuolelta maitse, eli järven yli menevä väylä poistoon. Yhteys järvelle pistoina jäisi luokkaan 3
- Uudesta linjauksesta ura Myllykosken kohdalta etelään kohti Nurmesta

#### Luokka 3

- Pääväylää lukuun ottamatta Kuhmon kuntakeskuksen lähellä olevat väylät
- Lentiirasta tuleva yhteys Juttuajärvelle.
- Hietalahdesta yhteys Vartiukseen
- Ristijärveltä Lehtolaan 2. lk uraan.
- Lehtovaarasta Särkkään, itäinen ura

#### Tankkauspaikat

- Tankkausongelma Kuhmon kuntakeskuksessa.

#### Paltamo

##### Pääväylät

- Paltamo–Kontiomäki–Kajaani (ehdotettu yhteys)
- Väylät Puolangan suuntaan ja Vaalan suuntaan

##### Luokka 2

- Manamansalo–Jaalanka (joka koukkaa Paltamon puolelle) luoteeseen
- Poistetaan kuntakeskukseen tuleva järviväylä Kajaanin suunnasta, johtuen huonoista jäätilanteista, jota biokomposiittitehdas tulee ehkä lisäämään. Tankkausmahdollisuus kuntakeskuksessa tulee tämän poiston myötä poistumaan. Sen sijaan uusi yhteys Kajaanin suunnasta Kontiomäen kautta. Tankkauspaikka kuntarajalla.
- Kunnan länsirajalla oleva Oulunjärven väylä

##### Luokka 3

- Pisto kolmen kunnan raja Paltamon itäisemässä pisteessä ks. Ristijärvi ja Sotkamo.

#### Puolanka

##### Pääväylät

- Pohjoisesta Pudasjärveltä Paljakan suuntaan, koukkaus Puolangan kuntakeskukseen
- Joukokylällä tankkauspaikka ja pisto sinne pääväylää
- Paljakan kohdalla kääntyy kohti Hyrynsalmea
- Paljakasta etelään Paltamoon

##### Luokka 2

- Joukokylän tankkauspaikalta eteenpäin Suomussalmen suuntaan Joukokylän risteyksestä
- Puolangasta Vaalaan väylä, Porkkolan kohdalla haarautuu luoteeseen Utajärven suuntaan, jossa suunnitteilla yhteys, Lauttavaaran kohdalla haarautuu kaakkoon Paltamon pääväylään
- Paljakan kohdalla pääväylältä ura Ristijärven suuntaan

##### Luokka 3

- Puolangalle länsiperän lenkki – ilmeisesti melko vähällä käytöllä, Nuottivaarasta Utajärven rajalle
- Paljakasta 2 lk. väylästä Vaala–Puolanka-pääväylälle
- Talkkunamäen väylä Puolanka–Paltamo-pääväylälle
- Viitavaaran kierrot
- Saarijärven pisto.

#### Ristijärvi

Ristijärven kunnan alueelle ei tule pääväylää lainkaan.

##### Luokka 2

- Paljakka Ristijärven kautta Sotkamon suuntaan
- Kusianjärven rinnakkainen väylä ja Kuhmon rajalle ja sitä kautta Sotkamon suuntaan -> muutos linjaukseen maitse meneväksi.
- Ehdotettu yhteys Hyrynsalmelle kuntakeskuksesta ja kuntakeskuksen eteläpuolen lenkki

##### Luokka 3

- Päälysmäen pisto
- Kolmen kunnan risteyksessä oleva Metsähallituksen pistoura Katso Paltamo ja Sotkamo
- Petäjälampi–Lehtola-ura Kuhmoon

##### Tankkauspaikat

- Tankkausongelma kirkonkylällä. Teboil ehkä mahdollinen – ehdotettu yhteys.

#### Sotkamo

##### Pääväylät

- Sotkamosta Vuokattiin, ja Kontinjoen kautta uusi linjaus maitse Kajaaniin
- Vuokatista Sotkamo uralta Juurikkalahden kohdalla etelään haarautuen Kiantaperän jälkeen Kuhmoon ja etelää kohti
- Eteläinen haara jakautuu kahtia sekä Pohjois-Savoon (Laakajärvi, tankkauspaikka) että Tiilikkajärvelle Savoon
- Poistoon menevät Nuasjärven yli menevä väylä (korvaava väylä Hoikankankaan eteläpuolelta Kajaanista moottoriradalle ja siitä nykyiselle väylälle)
- Kiantajärven eteläosan yli menevä väylä. Sinne tulee ehdotettu yhteys kuutostien ja Kiantajärven välille (osa pääväylää, joka menee Tiilikkajärven suuntaan)

##### Luokka 2

- Väylä Sotkamosta kohti Ylä-Vieksiä
- Uusi linjaus kunnan koillisosassa Kusianjärven länsipuolelta maitse. Yhteys järvelle pistona pohjoisesta jäisi Kolmosluokkana. Vanha linjaus järven yli siis poistoon

##### Luokka 3

- Kiantajärven keskivaiheilla oleva kierros mahdollisesti voidaan poistaa, jos se katsotaan vaaralliseksi. Kiantajärven pohjoisosan luokan 2 väylä jää kuitenkin paikoilleen.
- Ristijärvelle Kuhmon kunnan kautta
- 3 kunnan raja pohjoisessa
- Laukkalankylän pisto
- Moottorirata.

## Suomussalmi

### Pääväylät

- Hossan linjaus vielä puutteellinen, koska kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaan tulee muutoksia.
- Väylä Kuusamon suunnasta Hossaan
- Taivalkosken suuntaan Kylmäluoman retkeilyalueen kautta Metsähallituksen selvityksen mukaan tarpeellinen samoin kuin Suomussalmen suuntaan. Suomussalmen suuntaan menevään pääväylään tulisi muutos Huuhkajanlehdon luonnonsuojelualueelle.
- Suomussalmelta Hyrynsalmelle ja itään. Vuokkijärven kierto Saarivaaran kautta maitse – tällä hetkellä säännöstellyn veden yli menevä väylä. Yhdistyy Kuhmosta tulevaan pääväylään. Kolmosluokan pistot Vuokkijärvelle jäisivät.
- Pisto Piispajärvelle

### Luokka 2

- Hossan kansallispuisto kierretään länsipuolelta, kierto Perangan kautta.
- Rajaväylä
- Rajaväylältä Juntusrannan pisto ja edellisten välinen Pajuvaaraan kakkosluokan väylään muutos nykyiseen verrattuna, koska luonnonsuojelualue kierrettävä.
- Samoin Tulivaaran kierto pois suojelualueelta.
- Särkkäjoella kierto
- Suomussalmen keskustaajaman väylät
- Ylinäljängän suuntaan menevä ura.
- Ura etelässä Kuhmon rajalta Hyrynsalmen rajalle
- Ura Kivelästä Puolangan Joukokylään

### Luokka 3

- Kyläyhteys Jumaliskylään 2 luokan uralta etelästä
- Kyläyhteys Perankaan
- Pisto Ylinäljängän kylään
- Suomussalmelta Kiantajärvellä Hietajärvelle ja Piispajärvelle
- Lehtovaarasta Pistoon
- Pisto Purakseen

Runsaasti tankkauspaikkoja.

## Vaala

### Pääväylät

- Rokualta kuntakeskukseen
- Väylä etelään Kajaanin suuntaan Oulunjärvi kiertäen
- Väylä itään Paltamon suuntaan

### Luokka 2

- Väylä Puolangalle
- Manamansalon kierros pohjoiseen

- Uusi yhteys Kestilä–Säräisniemi yhdistää Pohjois-Pohjanmaan eteläosat Oulunjärven alueen väyliin ja takaa yhteydet Ouluun sekä Kajaaniin.

### Luokka 3

- Vaala–Puolanka-välillä oleva järven yli menevä rinnakkainen väylä
- Manamansalon venesatamasta Manamansalon halki, lounaispuolella väylä päättyy Oulunjärven jälle

Väyläverkosto on pyritty suunnittelemaan niin, että polttoainejakelupisteet olisivat pääväylällä – tämän vuoksi Ilomantsin itäisellä väylällä ei ole pääväylää.

## Pohjois-Karjala

### Ilomantsi

#### Pääväylät

- Joensuun puolelta Koverosta Ilomantsin kylälle. Siellä tankkausyhteys.

#### Luokka 2

- Pohjoiseen Lieksaan menevä väylä

#### Luokka 3

- Hattuvaaran lenkki Möhkön kautta
- Valtakunnanrajaa pitkin Tuupovaaraan (alueella ei ole huoltoyhteyksiä, ja on hyvin erämainen)
- Pisto Silvevaara–Koitere

#### Tankkauspaikat

- Tankkauspaikka Ilomantsin keskustassa.

### Joensuu

#### Pääväylät

- Reijolasta Ilomantsiin ja Hammaslahteen ja sieltä Tohmajärven suuntaan
- Kontiolahdelta Joensuun kuntarajan yli päättyen Raatekankaalla tankkauspaikalle
- Väylä Ilvesvaarasta Uimaharjun kautta kohti Lieksaa. Siitä pääväyläpisto Enoon
- Kontiolahden suuntaan, ja uusi yhteys Ylämyllyn suuntaan kanavan yli (Kontiolahden ja Liperin puolella)
- Tohmajärven rajalta Reijolaan ja siitä Heinävaaran suuntaan Kontiomäelle

#### Luokka 2

- Tuupovaarasta yhdistyvä pääväylään.

#### Luokka 3

- Kaikki itärajan yhteydet
- Sonkajanranta–Revonkylä–Uramo
- Väylä Ylämyllyltä Reijolaan jään yli joudutaan poistamaan kokonaan, koska Saimaalle on tulossa ympärivuotinen laivaliikenne ja Joensuuhun tulee laivaväylä.

## Juuka

### Pääväylät

- Rautavaara (josta pääsee Tahkovuorelle) – Juuka–Koli

### Luokka 2

- Kolin Pielisen ympyrä, lähtee Ahmavaarasta

### Luokka 3

- Pielisellä menevät urat.

## Kitee

### Pääväylät

- Etelä-Karjalan maakuntaraja–Kesälahti–Kitee, uusi yhteys Kiteeltä länteen, Papinniemenkankaalta lähellä Kiteen keskustaa. Etelä-Karjalan puolelta yhteys Punkaharjulle on olemassa. Suunniteltu yhteys rajalle saakka Parikkalaan.
- Kiteellä pääväyläyhteys tankkauspaikalle
- Kiteeltä pohjoiseen järven yli Tolosenmäelle, jossa Neste, ja edelleen Tohmajärven rajalle.

### Luokka 2

- Puhos–Villala Etelä-Savon rajalle
- Kiteeltä Värtsilään päin yhtyen Tohmajärvellä pääväylään, joka menee Värtsilään
- Kiteenpuolelta Rääkkylän suuntaan. Muutos Tolosenmäeltä Rääkkylän suuntaa siirretään menemään maitse

### Luokka 3

- Hautalampi–Korvenniemi
- Puhos–Kuurna–Kivipohja-kierto (paljon vesistöissä). Yhteys Etelä-Karjalaan aivan eteläosassa varmistettu Kummun suuntaan.

## Kontiolahti

### Pääväylät

- Kontiolahdelta Joensuun kuntarajalle
- Ehdotettu yhteys Jaamankankaalta Ylämyllyn suuntaan, joka siis pääväyliä Kontiolahdelta Ylämyllyn suuntaan
- Pohjoiseen Enon suuntaan
- Ehdotettu pääväyläyhteys Heinävaarasta Harakkamäkeen ja siitä pääväylä jatkaisi kohti Joensuuta. Uusi yhteys Pilkkasuolta Selkien kautta pääväylälle etelään Reijolan suuntaan (pääväylää).

### Luokka 3

- Kontiolahdelta Höytiäiselle menevät 2 uraa
- Harakkamäestä Sonkajanrantaan.

## Lieksa

### Pääväylät

- Juuasta Koliin sekä Joensuun suunnasta Jonkeriin Lieksan kautta. Lisäksi pääväylää yhteys Nurmekseen (siellä tankkausongelma).

### Luokka 2

- Kolin Pielisen ympyrä, lähtee Ahmavaarasta
- Ilomantsin suunnasta tuleva jatkuen Nurmijärvelle, jakautuu Hatunkylässä myös Hohkämäen suuntaan yhtyen pääväylään.
- Ruunaan lenkki, ei tankkauspaikkoja koko matkalla

### Luokka 3

- Yhdysreitti Pankajärveltä Naarajärveltä Kalinan kulmille
- Pielisen urat
- Yhteys Salonkylästä Kolille. Kolilla suojele-alueongelma, missä ura tulee suojelealueen sisälle – ongelmia luonnonrauha-asiakkaiden kanssa.

## Liperi

### Pääväylät

- Ylämyllyn kautta Liperin keskustaan, jatkuu Ylämyllyltä kuntarajalle ja siitä eteenpäin Polvijärvelle
- Ylämyllyltä Kontiolahden suuntaan (uusi yhteys kanavan yli)

### Luokka 2

- Liperistä Heinäveden suuntaan (yhteys Heinävedelle tärkeä, mutta käyttömäärä ei tiedossa)
- Rääkkylän ja Reijolan suunnan väylä poistetaan tulevan laivaliikenteen tarpeen vuoksi.

## Nurmes

### Pääväylät

- Juuan suunnasta Nurmekseen ja yhteys Ylä-Luostan kaupalle
- Ehdotettu yhteys maita pitkin Nurmekseen
- Nurmeksesta Valtimolle ja Lieksan pohjoisosiin Jonkeria kohti

### Luokka 2

- Kuohattijärveltä Kuhmon suuntaan (lähtee järveltä – voisi harkita pois Kuohattijärveltä)
- Pisto Jurttivaaraan
- Revonniemen lenkki.

### Luokka 3

- Pielisen väylät. Paljon menee vesillä – pitäisi miettiä uusia linjauksia, mutta hyvin haasteellista koska tiivis kaupunkirakenne.

## Outokumpu

### Pääväylät

- Polvijärven suunnasta kaupungin keskukseen

### Luokka 2

- Väylä Vuonoksesta Kaaviin

### Luokka 3

- Outokummun keskustasta Pohjoiskylän suuntaan ja siitä järven yli Heinävedelle.

**Polvijärvi****Pääväylät**

- Ylämyllyltä kuntakeskukseen, joka jatkuu kohti Outokumpua
- Ehdotettu yhteys Polvijärveltä Juuan suuntaa Ahmovaaran uralle. Siellä pääväylä jatkuisi Juuan puolen kautta Kolille.

**Luokka 3**

- Höytiäisessä menevä ura joko pois tai luokkaan 3 (kokonaan vesissä – koska korvaava yhteys niin ei ehkä tarpeen lainkaan?). Maa-yhteys ehdotettu Juuan moottorikelkkailijoilta.

**Rääkkylä****Pääväylät**

- Ei pääväyliä lainkaan

**Luokka 2**

- Kiteen suunnasta Tolosenmäeltä siirretään maitse kulkevaksi
- Rääkkylän kuntakeskuslenkki. Rääkkylästä norppa-alueille vesiltä kokonaan pois (syväväylä)

**Luokka 3**

- Rasivaaran ura pohjoiseen
- Yhteyttä Savon puoleen toivottu, mutta linjaus vaikeaa (norppa-alue). Liperin suuntaan menevä väylä poistetaan ympärivuotisen laivaliikenteen tarpeiden vuoksi.

**Tohmajärvi****Pääväylät**

- Kiteeltä kuntakeskukseen, ja siitä pohjoiseen Heinävaaraan
- Kuntakeskuksesta Värtsilään, Niiralan raja-asemalle ja yli rajan

**Luokka 2**

- Kiteeltä vesien kautta Peijonniemeen

**Luokka 3**

- Onkamosta kierto Valkeasuolle ja siitä Rääkkylään
- Niiralasta pohjoiseen.

**Valtimo****Pääväylät**

- Valtimosta Puukarin kautta Rautavaaraan
- Nurmeksen suuntaan. Pisto kuntakeskukseen myös pääväylää.

**Etelä-Karjala**

- Ylläpito heillä maakuntarajalta vielä Pohjois-Karjalan puolelle
- Maankäyttösopimuksissa ongelmia, ja niistä tulee paljon kustannuksia
- Pitäisi saada reiteiksi
- Keski-Karjalan moottorikelkkailijat ry omilla sivuilla ajantasainen uratieto kkmk.fi.

**Itä-Savo**

- Reittikartta Itä-Savon moottorikelkkailijat ry kerhon sivuilla is-kelkka.com/reitit-ja-kartat
- Yhtenevä Mokema-hankkeen tiedon kanssa.

**Heinäveden yhteydet/Savo**

- Heinävesi on suunnitellut vaihtavansa maakuntaa Pohjois-Karjalaan. Heinävedellä kaikki nykyiset väylät ovat virallisia reittejä, ja tulevaisuudessa Heinäveden reitit ovat tärkeä osa maakunnan pääväylää tai matkailullisesti merkittäviä sivuväyliä.
- Kartalla yhteys Liperiin, mutta Outokumpuun asti ei ole muutamaan vuoteen reittiä tikutettu, se kulkee vesialuetta pitkin ja päättyy Valamon tienoille.

**Rautavaara/Savo**

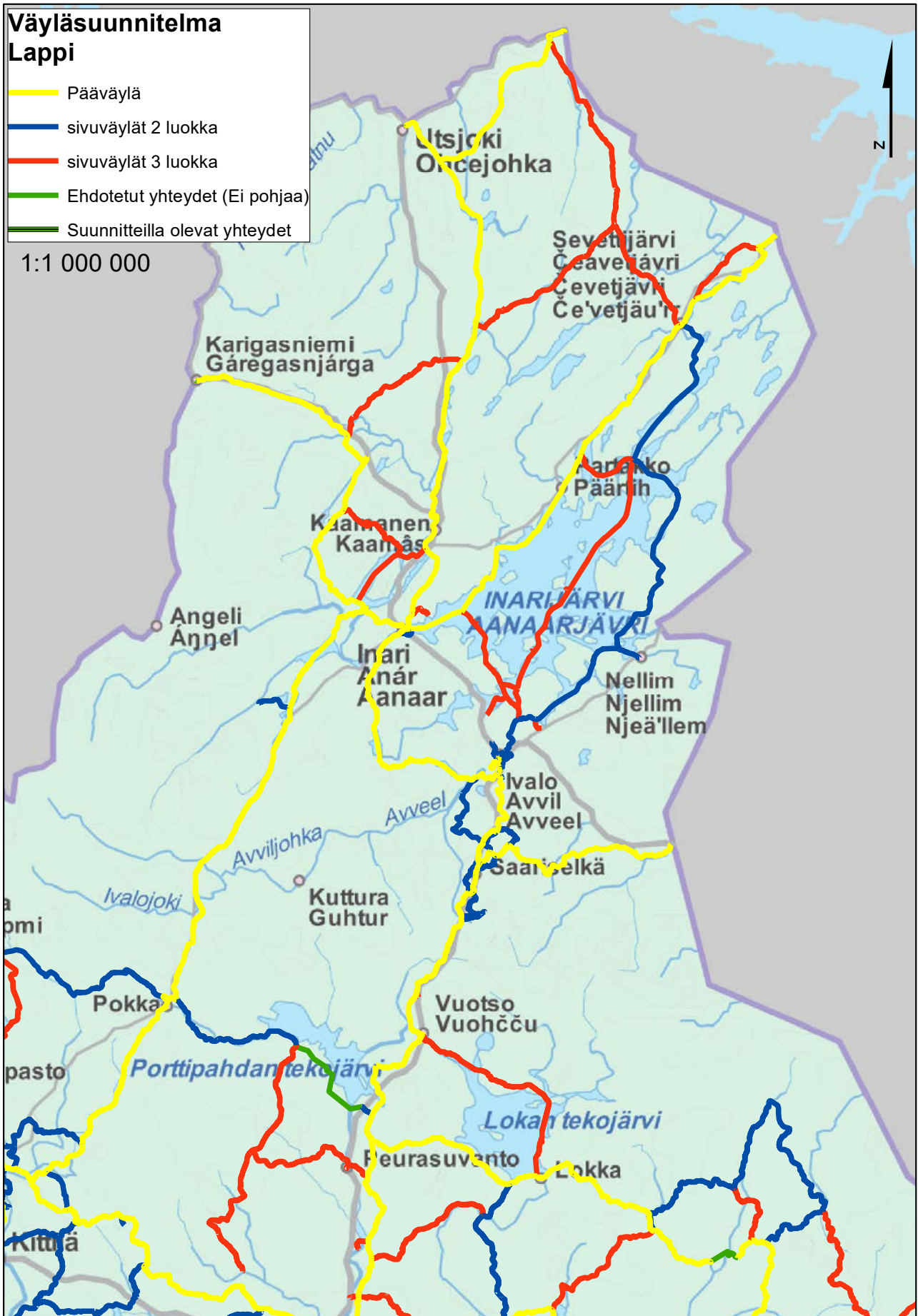
- Kaikki toimitettuja reittejä, reittitiedot kunnan sivuilta
- Ylä-Luosta–Nurmes–Valtimo-lenkki tärkeä
- Reitti myös Sotkamon rajalle.

**Pohjois-Savo**

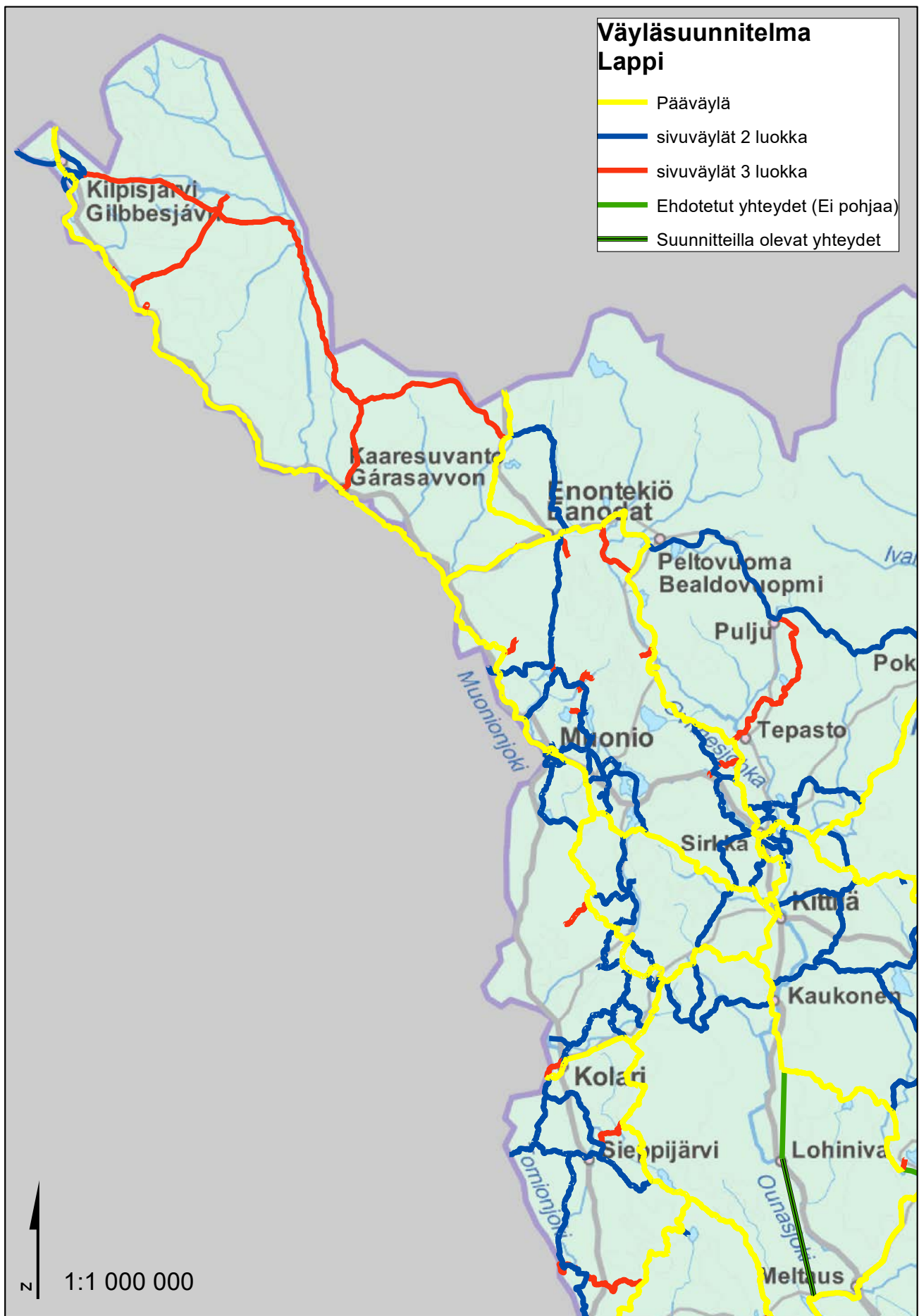
- Haapajärvellä kelkkareitit.fi paikkansapitävä tieto maakuntarajat ylittävistä urista
- Mokema-hankkeella on puutteellinen tieto Kiuruvedeltä Pyhännälle Iso Lamujärven eteläpuolelle tulevasta urasta, yhteys on olemassa (näkyä kelkkareitit.fi).

**Toholampi/Keski-Pohjanmaa**

- Kelkkareitit.fi ok
- Toholammin moottorikelkkailijat ry ajavat tampparilla Sievin puolelle asti.

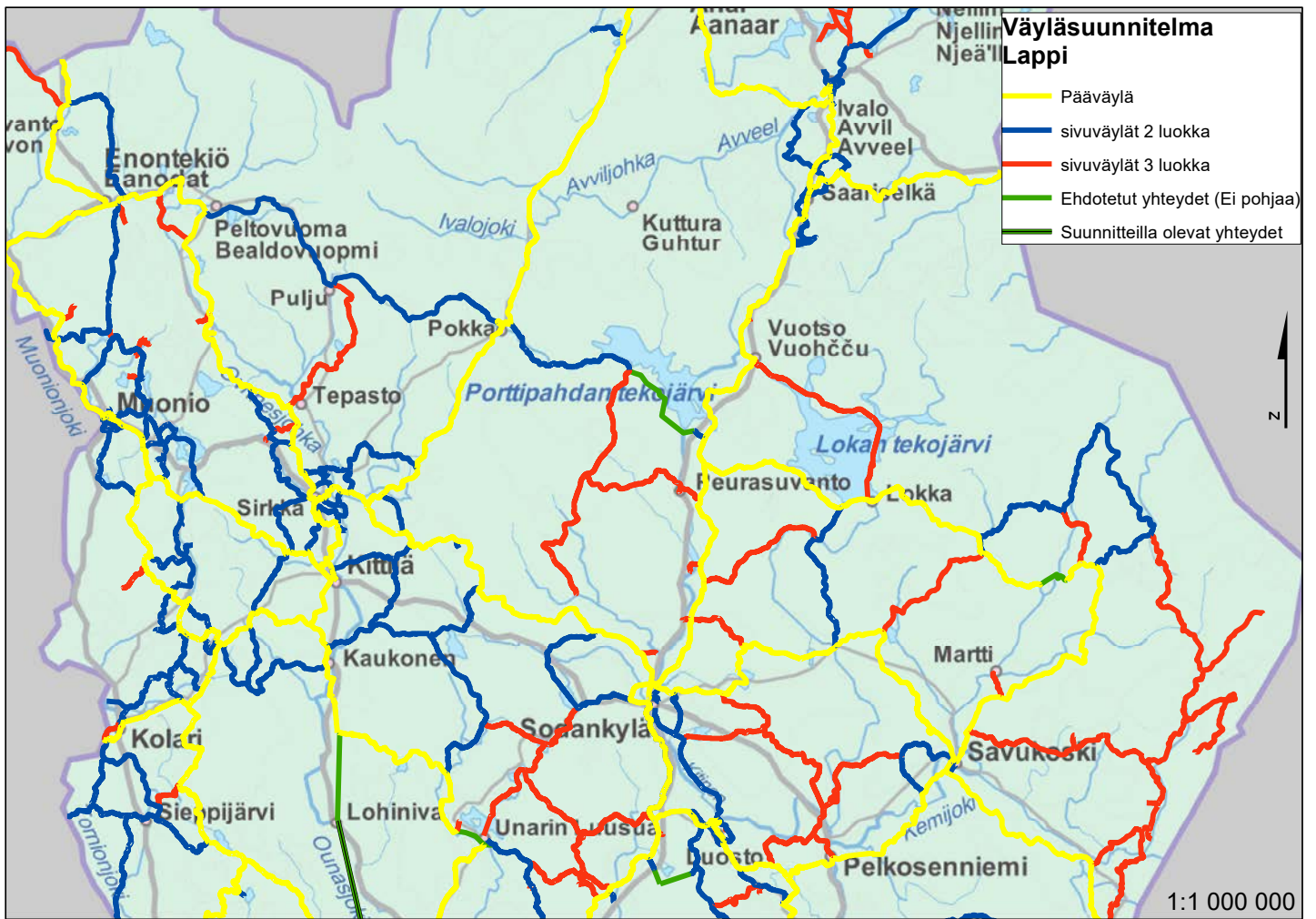


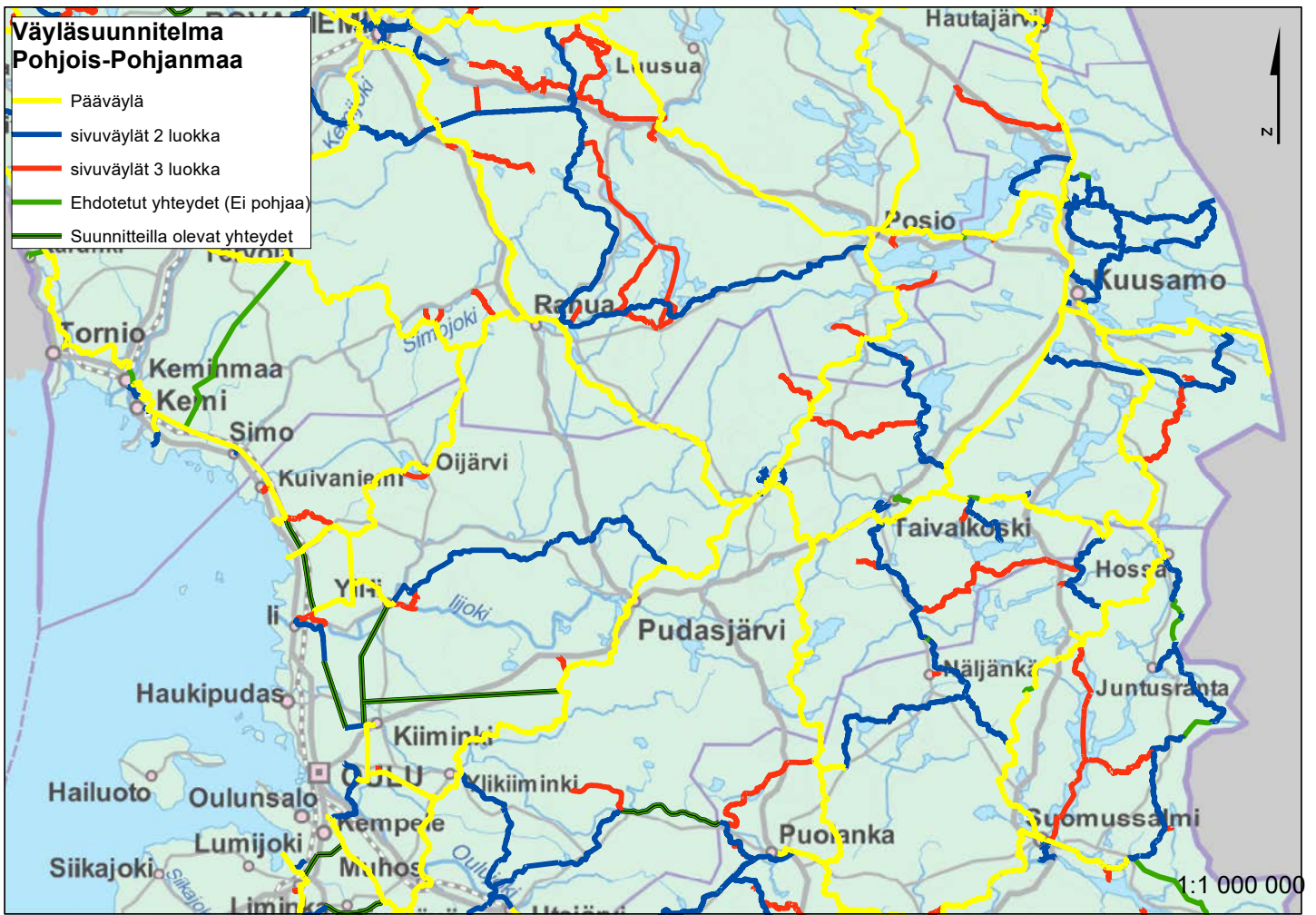




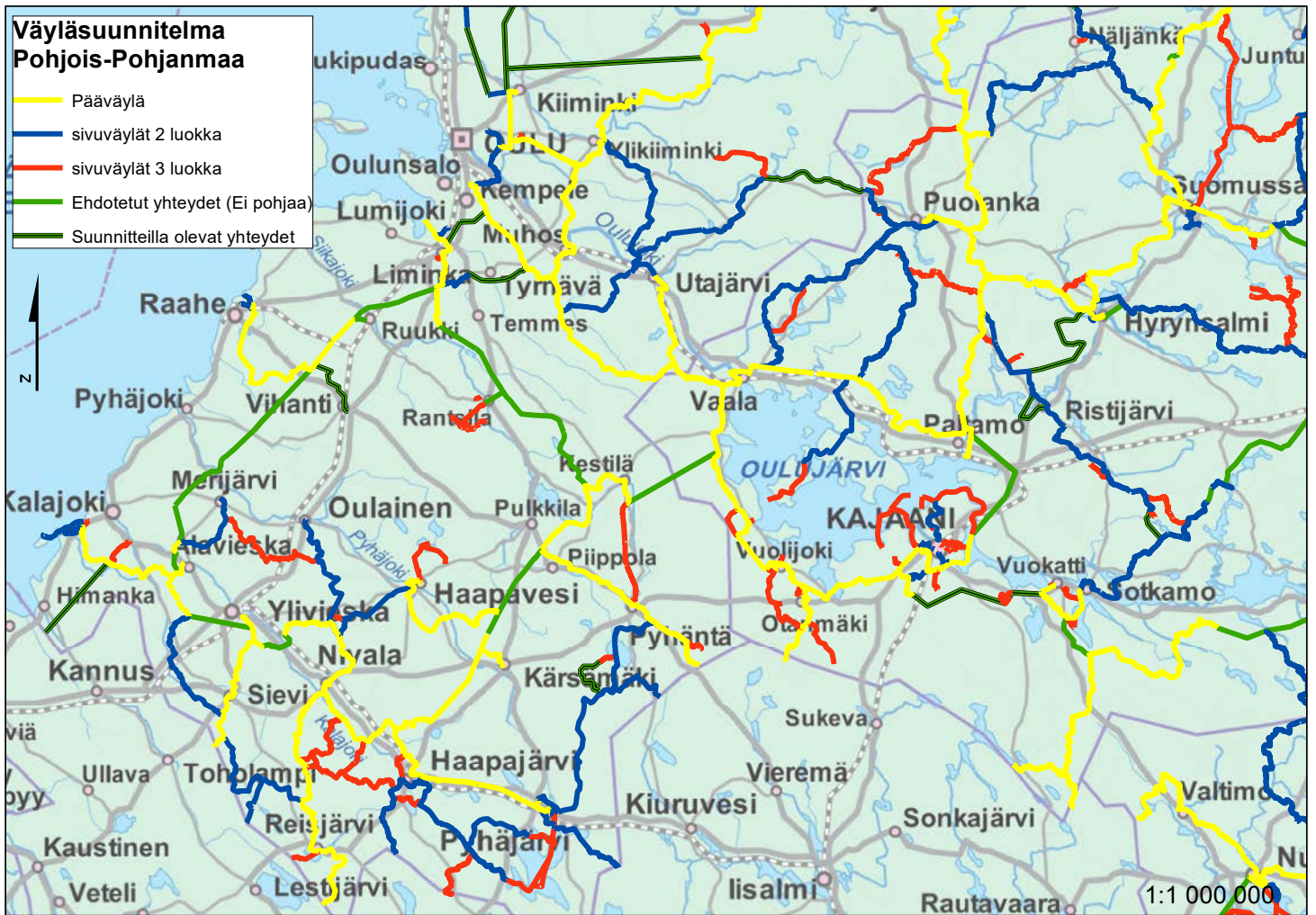


© Metsähallitus 2019, © Maanmittauslaitos 1/MML/19





© Metsähallitus 2019, © Maanmittauslaitos 1/MML/19



© Metsähallitus 2019, © Maanmittauslaitos 1/MML/19



