

VIERASYLIÖ

Maastoliikenteellä on väärä suunta

Nykyinen maastoliikennelaki valmisteltiin 1990-luvun alkupuolella vallinneen tilanteen mukaan. Se korvasi vain nelisen vuotta voimassa olleen lain. Maastoliikenne oli tuolloin kasvamassa sellaisiin mittoihin, joita lainsäädännön keinoin tuli rajoittaa.

Ympäristön suojelun tarve on lisääntynyt. Samaan aikaan on maastoliikenteeseen tarkoitettujen kulkuneuvojen määrä kasvanut runsaasti ja toivottua enemmän. Monissa kohdin on lain muuttamisessa päinvastoin ehdotettu menoa väärään suuntaan pyrkimällä edistämään liikenteen toiminta-edellytyksiä välittämättä aiheutuvista ympäristöhaitoista.

Ympäristöhaittojen ehkäiseminen vaati moottorikelkkailun sijoittamista omille väylilleen. Laissa on tätä varten riittävät säännökset reittien aikaansaamisesta. Lain tavoite ei kuitenkaan ole toteutunut, koska laissa olevaa maanomistajan lupaoikeutta ollaan käytetty toisin kuin alun perin oli ajateltu.

Jotta moottorikelkkailu ei muodostuisi lähes jokamiehenoikeudeksi, on laissa säännös, joka edellyttää reitin perustamiselta muun muassa yleisen liikkumistarpeen olemassaoloa. Ulkomaisen käytännön perusteella voidaan arvioida Suomeen sijoittuvan

noin 10 000 kilometriä virallisia reittejä.

Lain porsaanreiän käytöllä on voitu aikaansaada moottorikelkkauria peräti lähes 20 000 kilometriä. Urien sijoittelussa ei noudateta lain reittisäännöksiä. Näin lain tavoite kelkkailun haittojen ehkäisemisestä jää toteutumatta. Virallisia reittejä on vain noin 4 000 kilometriä.

Urat saatava virallisiksi

Lain uudistuksen tärkeimmäksi tavoitteeksi on nostettava moottorikelkkaurien lopettaminen. Tämän tulee tapahtua kumoamalla lailla urien perustamista koskevat sopimukset ja velvoittamalla urista vastaavat laatimaan reittisuunnitelman sekä hakemaan sitä kautta luvan uran saamiseksi virallisiksi reitiksi.

Maastoliikenteessä on tehty ero toiminnan sallittavuudessa sen perusteella, minkälaisia ympäristöhaittoja liikenne aiheuttaa. Tässä mielessä Suomen luonnon kierto ja vuodenaajat ovat erilaisia. Se, että laissa voitiin hyväksyä moottorikelkkailu säädettyssä laajuudessa, johtui ennen muuta siitä, että lumipeitteen aikana maaperälle koituvat haitat ovat vähäisiä.

Lain säätämisaikaan 1990-luvulla oli jo käytössä kesäliikenteeseen sopivia

On esiintynyt halua ottaa talvinen moottorikelkkailureitti myös mönkijöiden käyttöön.

moottorikäyttöisiä kulkuneuvoja kuten mönkijöitä eli nelipyöriä, maastomoottoripyöriä ja offroad-autoja. Näiden tuloa luontoon ei pidetty toivottavana kesäliikenteestä aiheutuvien haittojen takia. Reittien perustaminen sallittiin tämän vuoksi vain talviaikaiseen käyttöön kelkoille.

On esiintynyt halua ottaa talvinen moottorikelkkailureitti myös mönkijöiden käyttöön. Tätä kehitystä ei voida edellä olevan kesäkauden haittojen takia pitää hyväksyttävänä. Samalla on esiintynyt pyrkiä laajentaa talvien reittien käyttöä myös kesäaikaan ja raivaamalla tätä varten reitti-alueet jopa katumaisiksi.

Lain valvonta tehokkaammaksi

Moottorikelkkauria on perustettu vastoin lain tarkoitusta. Uran perustamisessa ei tarvitse noudattaa reittiä koskevia

sääntöjä. Niihin kuuluvat muun muassa reittisuunnitelman laatiminen ja viranomaisten hyväksyntä, ympäristöselvitysten laatiminen ja arviointi, vastuukysymysten tarkastelu, käyttöehdot sekä kolmannen osapuolen kuuleminen ja korvauskysymykset.

Maanomistajan oikeutta sallia maastoliikenne maallaan tulisi rajoittaa. Maanomistaja ei saisi enää antaa lupaa yleisen kulkuoikeuden perustamiseen eli reittiin/uraan. Maanomistajalla olisi edelleen oikeus sallia maastoliikenne yksittäistapauksissa ja myös kieltää liikenne.

Moottorikelkkailu toisen maalla perustuu yleisen edun vaatimukseen. Ei voida sallia omistusoikeuden rajoittamista eli kelkkailureitin perustamista vastoin omistajan tahtoa rajoittaen omistusoikeutta toisen yksityisen edun takia.

Reitin perustamisedellytyksenä olisi edelleen yleinen liikennetarve tai yleinen virkistyskäyttötarve. Yksityisiä reittejä ei tule aikaansaada, jolloin yksityinen kelkkayhdistys voisi pakkolunastaa reittialueen.

Lain valvonnan tehostamiseksi tulisi harkita hiljaisella suostumuksella toisen maalla ajavan saattamista rangaistuksen alaiseksi. Tällä hetkellä maastoliikennettä harjoitetaan toisen maalla ilman, että siihen on lupa. Vaikka asia on jo otettu

huomioon rangaistussäännöksissä, sen säätäminen erikseen laissa tehostaisi kieltoa.

Maastoliikennelain tarkoituksena on ympäristöministeriön toimialaan kuuluvana ehkäistä liikenteestä mahdollisesti aiheutuvia ympäristöhaittoja, ei edistää liikennettä.

Omistusoikeus on turvattava

Maastoliikenteestä on säädetty yksityiskohtaisesti omassa laissa, johon sisältyy myös reitin perustamista koskevat säädökset. Tähän menettelyyn ei tule liittää muualla laissa olevia maankäytösäädöksiä.

Jo perustettu reitti voidaan ottaa huomioon esimerkiksi kaavoituksessa, mutta kaavoituksella ei tule, eikä voidakaan kiinteistön omistusoikeuden oikeusturvan ja taloudellisten seuraamusten takia edes yleispiirteisesti ohjata maastoliikennettä.

Ehdotus maastoliikennelain uudistuksesta ei täytä ympäristönsuojelun vaatimuksia ja maastoliikenteen haittojen ehkäisemiseksi tarvittavia toimia. Monissa kohdin päinvastoin pyritään edistämään maastoliikennettä välittämättä lain alkuperäisestä tarkoituksesta.

OLLI PAASIVIRTA

Kirjoittaja on ympäristönsuojeluneuvos Kauniaisista.