



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

EAKR-PROJEKTIN LOPPURAPORTTI

Ohjelmakausi 2007 - 2013



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Viranomaisen merkintöjä

Saapumispvm	26.02.2015	Diaarinumero	POSELY/6/07.04/2011
Käsittelijä	Jaana Tuhkalainen	Puhelinnumero	0295026697
Projektitkoodi	A32030	Tila	Valmis 25.03.2015

1. PROJEKTIN PERUSTIEDOT

Projektin nimi	Kuopion, Siilinjärven ja Koillis-Savon moottorikelkkareittien virallistaminen ja rakentaminen
Ohjelma	Itä-Suomi
Toimintalinja	3 : Alueiden saavutettavuuden ja toimintaympäristön parantaminen
Projektityyppi	Sekä investointi- että kehittämisprojekti
Vastuuviranomainen	Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Aloituspäivämäärä	01.03.2012
Päätymispäivämäärä	31.12.2014

2. PROJEKTIN TOTEUTTAJAN TIEDOT

Toteuttajan nimi	Kuopion kaupunki, Ulkoilu- ja virkistysyksikkö		
Projektin vastuuhenkilön nimi	Hannu Pöllä		
Sähköpostiosoite	hannu.polla@kuopio.fi	Puhelinnumero	017-182520

3. LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄN TIEDOT

Täyttäjän nimi	Essi Hämäläinen/Hannu Pöllä		
Sähköpostiosoite	hannu.polla@kuopio.fi	Puhelinnumero	044 718 2520

4. PROJEKTIN LÄHTÖKOHTA, TAVOITTEET JA KOHDERYHMÄ

Projektin lähtökohtana oli suunnitella Kuopion ja Siilinjärven alueelle sekä rakentaa Koillis-Savon alueelle korkealuokkainen ja pysyvä moottorikelkkareitistö entisten, helposti muuttuvien, kelkkaurien tilalle. Reitistön tarkoituksena on saada vähennettyä kelkkailun päästöjä sekä siitä aiheutuvaa häiriötä. Projekti oli jatkumoa Pohjois-Savon ELY-keskuksen Koillis-Savo -hankkeille.

Lähtökohtaisesti projekti suunniteltiin rakennuttamaan Koillis-Savoon suunnitellut reitit Kuopion seudun reittisuunnittelun ohessa. Tällöin oletuksena oli, että Koillis-Savon reitistö olisi pääosin hyväksytty ja virallistettu. Näin ei kuitenkaan ollut. Projektissa jouduttiin osin uudelleen linjaamaan jo suunniteltuja, mutta hyväksymättömiä reittejä, mikä omalta osaltaan lisäsi suunnitteluun varattua työmäärää ja vähensi projektin aikana rakennettavaa reitistöä.

Projektissa pyrittiin suunnittelemaan reitit siten, että ne voitaisiin hyväksyä kuntien ympäristölautakunnissa ja tämän jälkeen virallistaa. Virallistamisen kautta saadaan varmuus siitä, ettei reitin paikka muutu äkkiseltään, jolloin rakentaminen on järkevämpää ja taloudellisia menetyksiä reitin jatkuvasta siirrosta ei

tule. Muuttumaton reitti on myös käyttäjäystävällisempi ja turvallisempi.

Projektin avulla oli tarkoitus siirtyä kapeista, linjaukseltaan alati muuttuvista moottorikelkkaurista pysyvään, rakenteiltaan korkealuokkaiseen ja säännöllisesti ylläpidettyyn moottorikelkkareitistöön, minkä perusteella kunnat ja maanomistajat voivat luottaa siihen, että moottorikelkkailu ohjautuu virallisille moottorikelkkareiteille ja villin kelkkailun aiheuttamat vahingot kelkkareitistön ulkopuolella vähenevät tai loppuvat. Vaikutuksia arvioidaan jatkossakin kelkkailun määrää ja sen ympäristölleen aiheuttamien vahinkojen määrää seuraamalla.

Projektissa pyrittiin myös omalta osalta rakentamaan yhtenäinen reitistö esim. kelkkaharrastajien ja matkailuyritysten tarpeisiin. Näin yhä suosituimpi kelkkaharrastus, matka-ajo tai safaritoiminta, saisi toimivat puitteet. On huomioitava myös, että kesäisin reitit ovat jokamiehenoikeuksien piirissä, jolloin siellä voi pyöräillä, kävellä tai vaikkapa ulkoiluttaa koiraa. Näin reitti toimii myös kesävirikistyskäytössä. Moottoriajoneuvolla reitillä ei saa ajaa kesäkaudella ilman maanomistajan lupaa. Talviaikaan reitti on moottoriajoneuvoista tarkoitettu vain moottorikelkoille.

5. PROJEKTIN TOTEUTUS JA YHTEISTYÖ

Projektiin valittiin Pohjois-Savon kunnista ne, joihin ei vielä oltu suunniteltu kelkkareitistöä, eli Kuopio ja Siilinjärvi. Lisäksi mukaan otettiin Koillis-Savo, jonne Pohjois-Savon ELY-keskus oli tehnyt suunnitelmat tätä hanketta edeltävässä kelkkareitistöhankeessa. Näin ollen luonnollisina osallistuvina kumppaneina ja sitä myöten myös ohjausryhmän kokoonpanona ovat kyseiset 7 kuntaa. (Kuopio, Siilinjärvi, Juankoski, Kaavi, Nilsia, Rautavaara ja Tuusniemi). Nilsian edustus hankkeessa jatkui ohjausryhmän päätöksellä kuntaliitoksesta huolimatta.

Lisäksi yhteistyötä tehtiin Pohjois-Savon liiton kanssa. Pohjois-Savon liitto ylläpitää Pohjois-Savon kelkkareitistö -karttapalvelua netissä. Karttapalvelusta voi valita moottorikelkkareitit erikseen näkyväksi. Lisäksi kartoille on mahdollista valita erityyppisiä palveluja. Näytölle saatu valikoima palveluja ja reittejä on myös mahdollista tulostaa pdf:ksi, upottaa nettisivuille tai linkittää tahtomaansa muotoon. Virallistetut reitit syötettiin karttapalveluun ja jokaisesta reitistä kirjoitettiin lyhyt kuvaus sekä lisättiin muutamia linkkejä reitin varren tai kunnan yrityksiin. Kunnalla on oikeudet lisätä kuvia, muuttaa tekstiä tai linkkejä eli muokata esittelyn mieleisekseen. Kukin reitti on haettavissa nimellä ja yksitellen kartalle, mikäli niin halutaan.

Projekti toteutettiin Kuopion kaupungin toimesta. Kuntien kanssa tehtiin yhteistyötä ja hyödynnettiin kuntien tietämystä omista alueistaan sekä niiden alueella toimivista yrityksistä. Kunnat myös hoitivat reitistön virallistamisosuuden, minkä jälkeen suunnitteluryhmä rakennutti reitit aikataulun rajoissa. Virallistamisessa kunta ensin hyväksyy reittiosuuden ympäristölautakunnassaan, minkä jälkeen valitusajan päätyttyä voidaan tilata Maanmittauslaitokselta reittitoimitus.

Hankkeessa tehtiin yhteistyötä myös Pohjois-Karjalan puolella toimivan Keski-Karjalan Virkun kanssa. KKV pyrkii muiden harrastusyhdistysten kanssa samaan Pohjois-Karjalaan aluksi toimivan uraston ja myöhemmin ehkäpä virallistetut reitit. Lisäksi yhteistyötä tehtiin Pohjois-Karjalan pohjoisosissa ja osin

Koillis-Savon puolella toimivan Outokummun kelkkakerhon kanssa.

6. JULKISUUS JA TIEDOTTAMINEN

Projektissa tehtiin viestintäsuunnitelma, joka hyväksyttiin ohjausryhmän kokouksessa 30.11.2012. Suunnitelmaa tarkistettiin jokaisessa ohjausryhmän kokouksessa ja sitä päivitettiin tarpeen mukaan. Suunnitelmassa olleet toimet saatiin hyvin saavutettua. Suunnitelmassa huomioitiin myös projektin jatko.

Projektin internetsivut avautuivat marraskuussa 2012 ja niitä päivitettiin aktiivisesti. Nettisivuille oli linkki Kuopion kaupungin liikunta ja ulkoilu -sivulta ulkoilu- ja virkistyspalvelut -osiosta. Lisäksi linkki saatiin hankkeeseen osallistuvien kuntien sivuille. Sivuilta löytyy edelleen hankkeen esittelyn ja yhteystietojen lisäksi erilaista materiaalia, mm. Ympäristöhallinnon julkaisuja sekä valmiita ja virallistettuja reittiosakarttoja. Erityisesti kelkkailukautena valmistuvien reittien rakentamistilannetta pyrittiin päivittämään usein - jopa päivittäin.

Projektissa pidettiin yhteensä 11 maanomistajailtaa, johon kutsuttiin työn alla olevien reittiosuoksien maanomistajia ja harkinnan mukaan naapureita ja sidosryhmiä. Illoissa esiteltiin projektia ja kuunneltiin maanomistajien ehdotuksia. Monesti illan aikana tuli esille seikkoja, jotka vaikuttavat huomattavasti reitin sijaintiin, mutta mitä ei välttämättä karttatarkastelussa ole voitu havaita. Maanomistajaillan kutsut lähetettiin henkilökohtaisina kirjeinä postitse ja kahvituksen järjestämisen takia, niihin pyydettiin ennakoilmoittautumista. Illan keskustelujen ja mahdollisten reittikorjausten jälkeen maanomistajille lähetettiin vielä reitin sisältävä tilakohtainen kartta, mihin he voivat vielä antaa kommenttinsa ja toiveensa. Kirjeen mukana lähetettiin palautuskuoren kera hyväksymiskaavake, johon voi vastata "hyväksyn", "en hyväksy" tai antaa korjausehdotuksia.

Hanke sovelsi kirjepohjana ja diapohjana pelkistettyä Kuopion kaupungin kirjepohjaa, johon oli lisätty hankkeen kannalta tarpeelliset logot. Lisäksi hanke tilasi omalla osoitteellaan varustettuja kirjekuoria, joita kului toisinaan melko suuriakin määriä maanomistajapostituksissa. Kirjekuorissa oli tarvittavat ELY:n, EAKR:n sekä vipuvoima -logo.

Hankkeesta tehtiin yleisesite. Esitteessä keskityttiin kertomaan lyhyesti hankkeesta yleisesti sekä hankkeen rahoituksesta. Esitteessä kerrottiin myös hankkeen yhteystiedot. Lisäksi esitteessä kerrottiin, mitä reitillä saa tehdä talvisin ja mitä kesäisin eli lyhyt kokoelma myös jokamiehenoikeuksista.

Hankkeelle teetettiin myös posterit, joka oli lähinnä messu- ym. käyttöön. Posterissa luki hankkeen nimi sekä nettiosoite. Kuvitukseksi oli valittu neutraali kuva moottorikelkkaurasta sähkölinjojen vieressä.

Hanke järjesti kaksi, lähes valmiiksi suunnitellun reittiosion, yleisötilaisuutta. Tilaisuudet olivat julkisia ja tarkoitettu kaikille reittihankkeesta ja reiteistä kiinnostuneille. Ilmoituksen teksti laadittiin hankkeen puolesta ja tekstin lisäksi lehteen toimitettuun sähköpostiin lisättiin vaaditut logot. Taitto tehtiin lehdessä.

Valitettavasti ensimmäisessä ilmoituksessa taitto oli kaivanut jostain omista arkistoistaan väärän EU-logon, mikä pääsi lipsahtamaan painoon. Tästä informoitiin hankkeen valvojaa heti, kun vahinko huomattiin ja

asiasta on keskusteltu lehden kanssa. Jälkimmäisessä ilmoituksessa logot olivat oikein. Valitettavasti yleisötilaisuuksiin ei tullut juuri osallistujia. Ehkäpä asian ei kuitenkaan katsottu olevan niin kriittinen, että vaikuttaminen olisi katsottu tarpeelliseksi.

Hanke oli esillä EräTaika 2013 messuilla. Hankkeen osasto oli Kuopion kaupungin yhteisosastolla. Hankkeen naapurina osaston samalla puolella oli Tahkon matkailu sekä kaupungin maankäyttöpalvelut. Kysyjille voitiin siis tarjota tietoa melko monipuolisesti. Hanke keräsi messuilla palautetta, josta on tehty kooste, mikä esiteltiin seuraavassa ohjausryhmän kokouksessa (3 2013)

Kuntien luottamushenkilöiden informoiminen aloitettiin kunnanhallituksista. Projektipäällikkö kävi Tuusniemen, Kaavin ja Juankosken kunnanhallituksen kokouksissa kertomassa hankkeesta ja sen vaikutuksista sekä mahdollisuuksista kunnassa. Lisäksi korjailtiin maanomistajilta kuultuja väärinkäsityksiä reitin käyttömahdollisuuksista eri vuodenaikoina. Tuusniemi ja Kaavi tekivät kokousten jälkeen päätöksen yhteistyösopimuksen allekirjoittamisesta. Ja näiden osalta jatkettiin yhteistyötä joko rakentamisen tai suunnittelun osalta. Juankoski vetäytyi hankkeesta yhteistyösopimuksen osalta. Tosin Juankoski pysyi väkisin suunnittelualueessa mukana, sillä Kaavin ja Tuusniemen yhdistävä reittiosuus sijaitsee osittain Juankosken puolella.

Hanke keräsi yleistä palautetta lähinnä sähköpostilla. Hankkeelle luotiin moottorikelkkareitit@kuopio.fi - sähköpostiosoite, minne tuli hankkeen aikana jonkin verran kysymyksiä. Niihin vastattiin ensi tilassa - tosin muutamissa tapauksissa ensin jouduttiin kiittämään kysymyksestä ja kerrottiin, että asiaa selvitetään ja siihen palataan mahdollisimman nopeasti. Tällaisia olivat mm. kysymykset, joihin tarvittiin ELY:n linjausta tai esim. liikkuvan poliisin kommentteja.

Hanke ei ottanut kantaa lehtien tai internetin keskustelufoorumien tai mielipidepalstojen kirjoituksiin. Kommentteja annettiin vain suoriin yhteydenottoihin, joita tuli satunnaisesti myös puhelimitse ja kirjeitse. Etenkin Koillis-Savon maanomistajat olivat melko aktiivisesti yhteydessä. He tiedustelivat reittisuunnittelun vaihetta ja mahdollisen rakentamisen aikataulua.

Hankkeen rakentamat reitit noteerattiin positiivisesti kelkkaharrastajien keskuudessa. Hankkeen aikana rakennettuja reittejä odotettiin malttamattomana. Lisäksi toivottiin virallistamisprosessia jo suunnitelluille ja hyväksytyille reiteille, jotta esimerkiksi Tuusniemen reitiltä pääsisi järkevästi eteenpäin.

6.1 Projektin mahdollinen internet-osoite

moottorikelkkareitit.kuopio.fi

7. ONGELMAT JA SUOSITUKSET

Aluksi projektin ongelmana oli aloituksen viivästyminen. Kesä ei ollut parasta mahdollista aikaa henkilöstön rekrytointiin ja projektin aloitukseen. Lisäksi hidasteeksi muodostui kuntien hidas päätöksenteko. Projektin aloitettua, kuntien osallistaminen oli haastellista. Tämä näkyi etenkin tilanteissa, joissa kuntalaisten asenteet

olivat muuttuneet kielteisemmäksi Pohjois-Savon ELY:n Koillis-Savo -projektin ja tämän projektin aiesopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Tämä haittasi paitsi reitistön suunnittelua, myös kunnan osallistumista sillä kunnan päättäjistä tuli helposti varovaisempia päätöstensä suhteen. Koillis-Savon reittiosuuksista oli hankkeen alussa hyväksytty tai hyväksymisprosessissa menossa läpi noin puolet. Hankkeen lopussa tilanne oli edelleen sama.

Projektissa päätettiin aloittaa niistä osuuksista, missä kuntalaisten reaktiot olivat olleet positiivisempia. Tarkoitus oli, että kun rakentaminen saadaan alkuun ja reitti otettua käyttöön, näytetään ympäristölle erilaisin esimerkein, kuten maaomistajien, kunnanjohtajan ja muiden päättäjien sekä kelkkaharrastajien ja viranomaisten kommentein, miten suunniteltu ja rakennettu reitistö parantaa turvallisuutta, vähentää ympäristöhaittoja ja lisää valvontaa. Tavoite ei aivan toteutunut melko lyhyenä hankeaikana. Päätöksenteko vie aikaa ja suurin osa tästä ei ollut hankkeesta riippuvaista. Rautavaaran kunta kuitenkin osoitti esimerkillään, miten kunnan tahtotila vie reittejäkin eteenpäin. Rautavaaran kuntaan rakennettiin kaikki ELY:n aikaisemmin suunnittelemaat reitit. Myös Tuusniemen kuntaan saatiin rakennettua mukava pätkä reittiä.

Rakennuttamisen alkaessa oli suuri yllätys, etteivät aiemmin Koillis-Savoon tehdyt kustannusarviot pitäneet paikkaansa. Jo ennen ensimmäistä kilpailuttamista todettiin, ettei arvioissa ole puustonpoistoa ollenkaan. Tämä aiheutti paikoin sen, että kun reittiä rakennettiin ns. umpimetsään, puustonpoisto saattoi kattaa lähes puolet rakentamiskustannuksista. Varsinainen reitin rakennuttaminen (kantojen poisto, tasaus, rumpujen laitto, muu maan muokkaus), reittimerkkien tekeminen ja asennus sekä sillat kilpailutettiin kilpailutuslain mukaisesti, joten halvin tarjous otettiin. Halvimmasta tarjouksesta huolimatta kustannukset eivät olleet lähellekään suunniteltua. Lisäksi ELY oli ilmeisesti arvioinut esim. reittimerkkien ja infotaulujen teettämisen työllistämistuella, jolloin niidenkin arvio oli pielessä kilpailuttamiseen nähden. Reittien lopulliset kilometrihinnat, kokonaishinnat ja arviot sekä erotukset: Nilsinä - Varpaisjärvi - Rautavaara: 6 290,50€/km, tot: 169 843,42€, a: 54 150€, ero: 115 693,42€; Rautavaara - Sotkamon ja Valtimon rajat: 7 895,63€/km, tot: 418 468,40€, a: 106 100€, ero: 312 368,40€; Rautavaara - Ylä-Luosta: 10 084,35€/km, tot: 282 361,71€, a: 72 850€, ero: 209 511,71€; Laukka-aho - Poutilanmäki - Tuusniemi: 10 813,47€/km, tot: 302 777,17€, a: 103 000€, ero: 199 777,13. Arvioitu rakentamiskustannus oli keskimäärin vain n. 30% siitä, mitä rakentaminen lopulta tuli maksamaan.

Projekti sai kritiikkiä siitä, ettei yleisöä otettu mukaan suunnitteluun jo alkuvaiheessa. Tätä asiaa selviteltiin myös kaupungin lakimiehen kanssa, ja todettiin ettei yleisöä kannata ottaa mukaan, ennen kuin maanomistajien kanssa neuvoteltu linjaus on lähes valmis. Muuten sekä yleisön että suunnittelutiimin energiaa kuluu turhaan hukkaan keskustellessa alueista, joihin ei loppujen lopuksi välttämättä ole edes tulossa reittiä. Niinpä, Kuopion yleisötilaisuudet järjestettiin vasta, kun ehdotukset olivat valmiit. Loppujen lopuksi kumpaakaan tilaisuuteen ei osallistunut juuri ketään. Lieneekö syynä ajankohta vai se, ettei paikalletuloa kuitenkaan katsottu tarpeelliseksi. Mahdollisuus kuitenkin annettiin.

Koska hankkeen aktiivitoiminta alkoi lähes puoli vuotta virallisesta aloitusajasta (1.3.2012) jäljessä (elokuu 2012), hankkeelle haettiin alkuperäiseen päättymisaikaan (30.6.2014) puoli vuotta lisäaikaa

(31.12.2014 ja se saatiin, tosin hieman viivästyneenä. Jatkoaikapäätös olisi voinut tulla hiukan nopeammin kuin se loppujen lopuksi tuli, sillä urakoitsijoiden kilpailutus oli haasteellista. Toukokuussa 2013 pidettiin Rautavaaran loppujen reittiosoiden reittitoimituskokoukset ja niiden korvausten maksaminen venyi vuoden 2013 kesälomien jälkeen. Tämän jälkeen tehtävä puuston poisto vei oman aikansa, joten projektin alkuperäisen toiminta-ajan puitteissa varsinaisille koneurakoille olisi jäänyt lopulta vain muutamia kuukausia. Se ei olisi tullut mitenkään riittämään. Vaikka hankkeelle oli lupailtu jatkoaikaa vuoden loppuun saakka, sitä ei voinut käyttää urakkakilpailuissa, koska sitä ei oltu saatu kirjallisena. Eli, myös siitä syystä hanke olisi kaivannut jatkoaikapäätöstä kiireisesti.

Kuntien kanssa tehdyssä yhteistyössä oli haasteena kuntien erilaiset linjaukset siitä, miten suunnitelmaan suhtaudutaan. Kunnasta riippuen kanta oli sovitteleva, perääntyvä, odottava tai kieltäytyvä tai kantaa ei otettu.

Projektin suunnitteleminen Kuopion alueen reittien etenemisen harmina oli Kuopion kaupungin raskas päätöksentekokoneisto. Reittisuunnitelma saattoi pyöriä palvelualueen omassa lautakunnassa useamman kuukauden ennen siirtymistään ympäristö- ja rakennuslautakuntaan. Samalla päätöksentekojärjestys mahdollisti valittamisen oikeusasteisiin useammassa vaiheessa. Tämä viivästytti hanketta huomattavasti suurimman osan aikaa. Valittaminen on toki kansalaisoikeus, mutta työaikaa kului runsaasti erilaisten valitusten ja oikaisuvaatimusten käsittelyyn sekä vastineiden ja niiden liitteiden kirjoittamiseen ja hankkimiseen. Muutos tähän tilanteeseen tuli marraskuussa 2014, jolloin saapui hallinto-oikeuden päätös Tervon raja - Ryönänlahti -reittiosuudesta tehdystä valituksesta. HO linjasi, että hyvinvoinnin edistämisen lautakunnan päätöksenteko katsotaan asian valmisteluksi, koska reitin virallinen hyväksyjätaho on ympäristö- ja rakennuslautakunta. Näin ollen hyvinvoinnin edistämisen lautakunnan päätöksestä ei voi tehdä oikaisuvaatimusta eikä valittaa HO:een. Oikaisuvaatimuksen voi tehdä vasta ympäristö- ja rakennuslautakunnan päätöksestä. Tämä nopeuttaa osaltaan suunnitelmien läpimenoa Kuopion kaupungin organisaatiossa. Ympäristö- ja rakennuslautakunta käsittelee suunnitelmat omaan tahtiinsa ja virallisessa päätöksentekojärjestyksessä (suunnitelmien nähtävilläolo, tiedottaminen asianosaisille ym.)

Kaikki hankkeet, joita ei oltu hankkeen päättymisen aikaan hyväksytty ympäristölautakunnassa, käyvät saman prosessin, kukin oman kuntansa sisällä. Ympäristölautakunnan päätöksestä voi tehdä oikaisuvaatimuksen, jonka käsittely vie oman aikansa (~2-6kk). Mikäli oikaisuvaatimus hylätään, päätöksestä voi tehdä valituksen hallinto-oikeuteen (~1-1,5v). Mikäli hallinto-oikeudenkaan päätös ei miellytä, asian voi viedä korkeimpaan hallinto-oikeuteen (~2-4v). Valitusaikojen takia mahdollista jatkohanketta ei kannata aloittaa heti nykyisen hankkeen perään. Jatkohanke on mahdollinen aikaisintaan neljän-viiden vuoden päästä. Kuntien ei ehkä kannata aloittaa jatkohanketta yksin, vaan koordinoita rahoituksen hakeminen ja toiminta yhden hankkeen alle. Hankkeen vetäjänä voisi olla esimerkiksi Pohjois-Savon liitto. Tätä pohdintaa varten perustetaan virkamiestyöryhmä, jossa kunnat sopivat keskenään jatkosta.

Projektin aikana havaittiin myös perinteinen naapurikateus. Esimerkiksi pienen kylän kupeesta kulkeva reitti voisi hyödyttää hieman paikallista matkailuyrittäjää, mutta naapurien vastustus estää reitin rakentamisen palvelujen lähellekään. Tämä haittasi suunnittelua. Maanomistajilta ei saatu välillä reittilupia ja paikoin edes

maastokatselmusta ei voitu luvan puuttuessa tehdä. Tilanteet pyrittiin ratkaisemaan siten, että reittiverkosto suunniteltiin niin lähelle, kuin se vain oli maanomistajien suostumuksella mahdollista ja palvelujen omistajat voivat itse sopia erillisen urapiston maanomistajien kanssa. Ja ehkäpä jopa saada paikallisten moottorikelkkaharrastajien avustuksella uralle jonkinasteisen ylläpidon. Kunnat ovat sitoutuneet ylläpitämään virallistettuja reittejä. Moni kunta jättää uusien reittien myötä vanhat urat pois huollettavien listalta.

Erityisen mukavaa oli huomata kuntien oma aktiivisuus reittien osalta. Esimerkkinä Kaavin keskeytetty reittitoimitus, mikä olisi valmistuessaankin vain irrallinen pätkä, sillä Kaavilta Tuusniemelle kulkeva reitti sijoittuu osittain Juankosken puolelle Kaavin rajan tuntumaan. Kaavin kunta ehdotti itse, että se voisi olla sopimuskumppani Juankosken puolen tilojen kanssa, jotta jatkuva reitti saadaan aikaiseksi. Hankkeen jälkeen tilanne saattaa muuttua, sillä maaliskuussa 2014 saapui korkeimman hallinto-oikeuden päätös Juankoski - Poutilanmäki -osuudesta. Päätöksessä todettiin, ettei oikeus näe päätöksenteossa virhettä eikä valituksen tehneillä tahoilla ollut painavia syitä saada päätöstä kumottua. Tämä tarkoittaa sitä, että Juankosken kaupungilla olisi päätöksen päiväyksestä vuosi aikaa hakea reitille reittitoimitusta, sillä reitti katsotaan lainvoimaiseksi. Toimitusta olisi haettava 31.3.2015 mennessä. Hankkeen loppuun mennessä Juankosken kaupunki ei ollut näin tehnyt. Tilanne on sikäli harmillinen, että mikäli reittitoimitushakemusta ei jätetä määräpäivään mennessä ja se pääsee vanhenemaan, on Kuopion kaupungin aloitettava hyväksymisprosessi alusta, kun Juankoski liittyy Kuopioon vuoden 2017 vaihteessa.

8. PROJEKTIN TULOKSET

Projektin tavoitteena oli koko suunnittelualueen kattava virallinen moottorikelkkareittisuunnitelma, jonka perusteella moottorikelkkareittitoimitukset ja reittien rakentaminen olisi mahdollista. Projektin lopullisena tuloksena oli pysyvä, korkealaatuinen, rakennettu ja säännöllisesti ylläpidetty moottorikelkkareitistö. Reitistöä voivat hyödyntää moottorikelkkailijat, matkailupalveluyritykset, maanomistajat ja kunnat.

Projektin tarkoituksena oli rakentaa ELY-keskuksen suunnittelemat Koillis-Savon moottorikelkkareitit sekä suunnitella Kuopion ja Siilinjärven alueiden reitistöt hyväksymis- ja virallistamisprosessiin sekä rakennusvaiheeseen saakka. Suurimmaksi haasteeksi osoittautui se, ettei Koillis-Savon reittivirallistaminen ollut hankkeen alussa kuin puoliksi valmis ja tilanne oli sama hankkeen lopussa. Keskenäinen osuus oli huomattavan hankala toteutettava ja jäi tämän hankkeen aikana rakentamatta valmiiden reittiosien väliin.

Rakentamisen ehkä suurin yllätys oli suunnitteluvaiheessa tehtyjen budjettien paikkansapitämättömyys. Toki budjetti on aina vain arvio kustannuksista, mutta rakennusvaiheessa huomattiin, että budjetit voi käytännössä kaksinkertaistaa. Kilpailutettujen urakoiden kustannukset olivat reilusti korkeampia kuin suunnitelmien budjetit antoivat ymmärtää. Siksi rakentamiseen varattu raha, n. 1,2 milj. € riitti 300km:n sijaan vain n. 150 km:iin. Toisaalta mikäli rakennettavaa olisi ollut enemmän, olisi rakentamiseen varatun rahan voinut tasata rakennettavien osuuksien kesken tai priorisoida tiettyjä rakentamiskustannuksia. Myös kilpailuttaminen olisi saatettu tehdä yhtenä urakkana. Vaihtoehtoja on lukuisia.

Hankalia haasteita minimoitiin olemalla tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa. Pyrittiin myös etsimään

sopivia henkilöitä, ns. kylänmiehiä, esim. yrityksistä, kylätoimikunnista tai kelkkakerhoista, joita maanomistajat voisivat kuunnella ja joihin he voisivat samaistua. Näin voitaisiin osoittaa maanomistajille ja muulle suurelle yleisölle, että reitistön hyödyt ovat suuremmat kuin haitat.

Ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana 10 kertaa. Ohjausryhmän pöytäkirjat liitteineen ovat liitteessä.

Projektiryhmä on kouluttautunut sekä ulkopuolisten järjestämällä koulutuksilla että oman organisaation tilaisuuksissa.

- Yksi henkilö kävi MapInfo-koulutuksessa Espoossa 26.-27.11.2012
- Kuopion kaupungin tietohallinnon kanssa tutkittiin, mistä kaupungin tietokannat löytyvät ja miten ne saa käyttöön sekä kerrattiin yleisiä MapInfon kikkoja 21.11. sekä 17.12.2012
- Lisäksi kolme henkilöä kävi tieturvakoulutuksen maastotöitä varten 31.10.2012

Projekti piti maanantaisin viikkopalavereita, joissa kerrattiin mennyt viikko ja suunniteltiin tulevaa. Palavereista tehtiin muistio, joka käytiin läpi vielä seuraavassa kokouksessa.

Projektissa on käytiin yhteistyöpalavereita Pohjois-Savon liiton, Maanmittauslaitoksen, Savon Yrittäjien, sekä osittain EU-rahoitteisten hankkeiden Pielisen Karjalan Uudet Urat ja Keski-Karjalan Virkku, kanssa. Lisäksi yhteistyöpalavereita pidettiin kuntien eri osastojen kanssa. Hankkeessa on myös konsultoitu ja pyydetty maanomistajailtoihin Marja-Savon ja Lumi-Savon moottorikelkkailijoiden edustajia. Maanomistajailloissa he ovat kertoneet kelkkailusta, sen turvallisuudesta ja vastanneet maanomistajien kysymyksiin. He ovat myös kommentoineet reittien linjauksia.

Hankkeelle ostettiin oma gps-laite, sillä Kuopion kaupungin mittausosastolta ei liiennyt hankeajaksi lainaan sellaista. Laitteella tehtiin suunnitelmia varten maastomittauksia sekä moottorikelkalla että kävellen. Lisäksi tarkastettiin vanhojen moottorikelkkaurien sijaintia, sillä niiden nykyinen sijainti ei monesti vastannut enää alkuperäistä sopimusta.

Hanke pääsi kunnolla käyntiin, kun ennen hanketta virallistettu Rautavaara - Varpaisjärvi - Nilsä -reitti pääsi rakentamisvaiheeseen. Puunpoiston kilpailutuksesta tehtiin erikseen raportti. Tämän jälkeen rakennettiin reittitoimituksen loppuunviemisen jälkeen vielä Keyritty - Ylä-Luosta, Rautavaara - Sotkamon ja Valtimon rajat sekä Laukka-aho - Poutilanmäki - Tuusniemi. Reiteistä kilpailutettiin rakentamisurakka, merkit, infokarttapohjat sekä niiden asennus sekä sillat. Lisäksi painatettiin infokartat.

Rakentaminen piti aikatauluttaa kelien mukaan. Toisaalta paras aika puustonpoistolle oli tehdä reitti talvella, sillä osittainen soinen reittimaasto kantoi työkoneet paremmin. Toisaalta talvella tehty reitti asetti maaston haasteen eteen kesällä. Talvella möyrytty reitti jäi heppoiseksi kesää vasten ja maaperä ei ehtinyt jämäköitymään kunnolla. Kesällä alueelle osuneet trombit ja voimakkaat syysmyrskyt tekivät etenkin Keyritty - Ylä-Luosta ja Laukka-aho - Poutilanmäki - Tuusniemi -osuuksilla runsaasti tuhoa. Varsinkin Keyritty-Ylä-Luostalla puustoa raivattiin vielä hankkene loppuvaiheessa vuodenvaihteessa 2014-2015.

9. PROJEKTIN INNOVATIIVISUUS

Projektissa ei varsinaisesti kehitetä uutta, vaan rakennetaan perustuksia toimivalle ja vakaalle reitistölle.

10. PROJEKTIN TASA-ARVOVAIKUTUKSET

Projektissa toteutettavat moottorikelkkareitit suunnitellaan ja rakennetaan siten, että ne soveltuvat erikokoisten ja -kokoisten sekä taidoiltaan ja kokemukseltaan erilaisten kelkkailijoiden käytettäväksi.

11. PROJEKTIN VAIKUTUKSET KESTÄVÄÄN KEHITYKSEEN

Viralliset moottorikelkkareitit on linjattu maastoon metsähoidon ja luonnonarvojen kannalta mahdollisimman haitattomasti. Ne ovat rakenteiltaan turvallisia käyttää ja säännöllisesti ylläpidettyinä ne säilyvät laadukkaina ja houkuttelevina, jolloin voidaan minimoida moottorikelkkojen polttoaineenkulutus ja niiden luontoa rasittava vaikutus.

Tämä varmistetaan mm. seuraavin keinoin:

- Linjataan reitti luontokohteita ja maisemaa kunnioittaen. Luonnollisesti kierretään suojelualueet tai muut tärkeät kohteet.
- Reitti levitetään mahdollisuuksien mukaan 6 metriä leveäksi. Tämä suojelee puiden juuristoja vaurioilta esim. hoidon tai käytön aikana.
- Hyödynnetään valmiita tai luonnollisia uria esimerkiksi sähkölinjoja. Ei raivata tarpeettomasti metsää.
- Vakiintunut reitti kuluttaa myös vähemmän maastopohjaa ja kulutus kohdistuu vain yhteen maaston kohtaan.
- Melusaaste pyritään saamaan pois asutuksen läheltä määrittelemällä suunnitteluohjeissa määriteltyjä suojaetäisyyksiä.

12. HYVÄT KÄYTÄNNÖT

Projektissa pyritään ympäristön kannalta kestävään reitistöön, joka suunnitellaan ja rakennetaan mahdollisimman hyvässä yhteisymmärryksessä sidosryhmien kanssa.

13. TOIMINNAN JATKUVUUS

Virallisista moottorikelkkareiteistä muodostuu pysyvä, luvallinen, säännöllisesti ylläpidetty, korkealuokkainen reitistö, jolle moottorikelkkailu voidaan valvotusti ohjata. Moottorikelkkailijat käyttävät reitistöä ja kunnat huolehtivat sen ylläpidosta.

Kunnat ovat sitoutuneet yhteistyösopimuksessa hoitamaan ja ylläpitämään reittejä vähintään 10 vuotta niiden luovutuksen jälkeen. Tämä tarkoittaa sitä, että kun reitti on suunniteltu, virallistettu ja rakennettu, kunnat järjestävät sopivan hoitojärjestelmän joko itse tai alihankintana. Usein näissä käytetään moottorikelkkakerhoja tai hoitopoleja, joilla on omatkin intressit hoitaa reittiä.

Hankkeen ohjausryhmän jäsenet päättivät perustaa viranomaistyöryhmän, joka neuvottelee hankkeen jatkoa kuntien yhteistyötasolla. Suunnitelmissa on mm. yhteinen hoitopooli sekä mahdollinen tuleva

rakentamishanke, jonka ajankohta olisi sitten aikanaan, kun suurin osa nyt kesken olevia reittejä on saanut lainvoiman ja toimitettu. Työryhmä piti aloituspalaverin tammikuussa 2015. Palaverissa linjattiin jatkotoimia sekä jatkohankkeen mahdollisuuksia. Todennäköisintä on, että jatkohankkeet ovat yritysvetoisia, sillä puhtaaseen infrarakentamiseen tuskin löytyy rahoitusta.

14. PROJEKTIN RAHOITUS

Projektin rahoitus suunnitelman * mukaan:

Projektin toteutunut rahoitus:

EAKR- ja valtion rahoitus	1 421 880,00	€	80	%		1 308 813,81	€	80	%
Kuntien rahoitus	355 470,00	€	20	%		327 203,45	€	20	%
Muu julkinen rahoitus	0	€	0	%		0	€	0	%
Yksityinen rahoitus	0	€	0	%		0	€	0	%
Tulot	0	€	0	%		0	€	0	%
Rahoitus yhteensä	1 777 350,00	€	100	%		1 636 017,26	€	100	%

* Suunnitelma = viimeisin hyväksytty projektisuunnitelma

15. YHTEENVETO PROJEKTIN TOTEUTUKSESTA JA TULOKSISTA

Projektin lopputulos vastasi projektisuunnitelmaa. Tavoitteet saatiin hyvin saavutettua, vaikka osa reiteistä jäi rakentamatta ja muutama suunnitelma kesken. Rakentamatta jääneet reitit eivät olleet rakennettavissa projektin aikana. Kesken jääneet suunnitelmat olivat hankalia toteutettavia ja niistä on käyty useita neuvotteluja. Hankkeelle varattujen reurssien puitteissa saavutus on hyvä.

Projektissa rakennettiin 152km aiempien hankkeiden suunnittelema reittiä. Noin vastaava määrä jäi rakentamatta, sillä reiteille ei oltu tehty tai oltu tehdä reittitoimituksia. Kuopion ja Siilinjärven alueiden alustavasti arvioituista 19:sta suunnitelmasta 4 jäi kesken. Nämä suunnitelmat olivat hankalasti toteutettavissa ja vastustusta oli runsaasti.

Projektin jatkoa on mietitty kuntien kanssa yhteistyössä. Pohdintoja on tehty hyvässä hengessä ja jatkoprojektin suuntaviivat on vedetty. Jatkohanketta lähtee vetämään Kuopion kaupunki muiden kuntien ollessa mukana. Jatkohanke suunnitellaan yritysvetoiseksi mahdollisesti matkailuhankkeeksi. Rahoituslähteitä selvitetään.

16. AINEISTON SÄILYTYS

Missä säilytetään projektin toteutukseen liittyviä asiakirjoja, kuten kirjanpitoaineistoa, toiminnan tarkastuksen kannalta tarpeellisia asiakirjoja, tietoja toiminnasta ja osallistujista sekä ohjausryhmän pöytäkirjoja. Säilytyspaikan osoite tai yhteystiedot.

Projektin viralliset allekirjoitetut sopimukset, urakkakansiot sekä ohjausryhmän pöytäkirjat ja kirjanpitoaineisto säilytetään omatoimisen hyvinvoinnin palvelualueen arkistossa Minna Canthin katu 24, 70100 KUOPIO. Yhteyshenkilönä (omatoimisen) hyvinvoinnin edistämisen johtaja Janne Hentunen.

Projektin työaineisto, kuten maanomistajaposti, reittisuunnitelmavaihtoehdot ja muu suunnitteluun liittyvä aineisto on koottu omatoimisen hyvinvoinnin edistämisen toimistoaineistoksi. Yhteyshenkilö sama kuin ed.

Päiväys ja allekirjoitus

09.03.2015

Petteri Paronen

kaupunginjohtaja