

Ari-Matti Lautamäki

Moottorikelkkaura Lapuan Simpsiöltä Tampparin Shellille

Opinnäytetyö

Kevät 2015

SeAMK Elintarvike ja maatalous

Metsätalouden koulutusohjelma



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Koulutusyksikkö: SeAMK

Koulutusohjelma: Metsätalouden koulutusohjelma

Tekijä: Ari-Matti Lautamäki

Työn nimi: Moottorikelkkaura Lapuan Simpsiöltä Tampparin Shellille

Ohjaajat: Juha Tiainen ja Jorma Toopakka

Vuosi: 2015

Sivumäärä: 32

Liitteiden lukumäärä: 3

Tässä opinnäytetyössä suunniteltiin moottorikelkkaura Simpsiön laskettelukeskuksesta Tampparin Shellille, jota kutsutaan Koveron Shelliksi. Työ tehtiin yhteistyössä Lapuan kaupungin ja Etelä-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat Ry:n (EPMOKE) kanssa. Moottorikelkkaura on myös osa Simpsiön kehittämisprojektia. Suunnittelussa oli tärkeää pyrkiä hyödyntämään Lapuan kaupungin omistuksessa olevia maita. Näin pystyttiin välttämään yksityisiä maita, joihin olisi pitänyt erikseen kysyä lupa maanomistajilta. Reitti on noin 13 km pitkä, joten yksityisten maanomistajien maita ei pystytty kuitenkaan kokonaan välttämään.

Uraa suunniteltaessa tutkittiin kartasta mahdollisimman monia eri vaihtoehtoja uran sijaintia varten. Uralle sopivaa linjausta etsiessä jouduttiin kulkemaan paljon maastossa. Tarkoituksena oli hyödyntää mahdollisimman paljon metsäkoneuria, polkuja ja muita valmiita linjoja. Näin pyrittiin säästymään puuston kaatamiselta ja maanmuokkaukselta niin paljon kuin mahdollista.

Sopivan linjauksen löydyttyä alettiin hankkia lupia yksityisiltä maanomistajilta. Tämä on aika haastava tehtävä, koska yksityisiä maanomistajia on yli 20 kpl. Lupien hankkiminen on vielä kesken tätä kirjoitettaessa eli keväällä 2015.

Avainsanat: Moottorikelkkaura, moottorikelkkailu, Simpsiö

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Faculty: Food and Agriculture Unit

Degree programme: Forestry

Specialisation:

Author/s: Ari-Matti Lautamäki

Title of thesis: Snowmobile trail from Lapua's Simpsiö to Tamppari's Shell

Supervisors: Juha Tiainen and Jorma Toopakka

Year: 2015

Number of pages: 32

Number of appendices: 3

The job was to plan a snowmobile trail from Simpsiö to Tamppari's Shell. This project has been made in co-operation with the city of Lapua and a local snowmobile club. The trail is also a part of the developing project for Simpsiö. In planning phase it was important to use properties of the city as much as possible. This way it was possible to avoid using some private properties. In the case of using private lands, permissions are needed from the landowners and often it isn't a simple task to get those permissions. The trail is approximately 13 km long so it was impossible to avoid private lands completely.

In the beginning of planning, maps were studied to find suitable location options for the trail. A lot of time was spent on the field to find the best line for the trail. The goal was to be able to use existing paths and lines so that cutting down trees and using an excavator could be avoided as much as possible.

After finding the best line for the trail there are still over 20 private landowners. Permissions are needed from them and the process is still ongoing.

Keywords: Snowmobile trail, snowmobile driving, Simpsiö

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä.....	2
Thesis abstract	3
SISÄLTÖ	4
Kuvio- ja kuvaluettelo	5
KÄYTETYT TERMIT JA LYHENTEET	6
1 JOHDANTO.....	7
2 SIMPSIÖ	8
3 MOOTTORIKELKKAILU.....	10
3.1 Moottorikelkkailuun liittyviä sääntöjä	10
3.2 Moottorikelkkailun monet muodot	11
4 URAN SUUNNITTELU	13
4.1 Alustavat suunnitelmat	13
4.2 Uran suunnittelu maastossa.....	15
4.3 Uran osuudet.....	16
4.4 Uran mahdollinen jatkaminen eli ns. osuus 10.....	25
4.5 Luvat uran tekemiselle	25
5 URAN TILANNE KEVÄÄLLÄ 2015.....	27
5.1 Uraa koskevien sopimusten tekeminen	27
5.2 Uran konkreettinen rakentaminen	27
POHDINTAA	29
LÄHTEET	31
LIITTEET	32

Kuvio- ja kuvaluettelo

Kuvio 1. Simpsiö Masterplan.....	9
Kuvio 2. Uran alku- ja päätepiste.....	14
Kuvio 3. Esimerkki kiinteistörajoista.....	14
Kuvio 4. Kartta ehdotuksesta uralle	15
Kuvio 5. Osuudet 1 ja 2.....	16
Kuvio 6. Osuus 3.....	18
Kuvio 7. Osuus 4.....	19
Kuvio 8. Ilmakuva joen ylityksestä.....	20
Kuvio 9. Osuus 6.....	21
Kuvio 10. Osuudet 7 ja 8.....	23
Kuvio 11. Osuus 9.....	24
Kuvio 12. Osuus 10.....	25
Kuvio 13. Kartta viimeisimmästä uralinjauksesta.....	28
Kuva 1. Moottorikelkkailua Rukalla.....	11
Kuva 2. Riksgränsen, Ruotsi.....	12
Kuva 3. Uran alku Simpsiöllä.....	17
Kuva 4. Valokuva sähkölinjasta.....	19
Kuva 5. Rautatien alitustunneli rakennusvaiheessa.....	21
Kuva 6. Tampparin Shell.....	24

KÄYTETYT TERMIT JA LYHENTEET

Moottorikelkkaura Maastoliikennelaissa ei puhuta urasta ollenkaan. Moottorikelkkaura on maastoon merkitty ura, jonka käyttämiselle moottorikelkkailussa maanomistaja on myöntänyt luvan. Reitti täytyisi perustaa virallisesti. (Rautavaara 2008, 26)

EPMOKE Etelä-Pohjanmaan moottorikelkkailijat

1 JOHDANTO

Työ tehtiin yhteistyössä Lapuan kaupungin ja Etelä-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat Ry:n kanssa. Moottorikelkkauraprojekti oli jo suunnitteilla, kun otin yhteyttä kaupungin tekniseen keskuksen kysyäkseni opinnäytetyön aiheista. Pääsin aloittamaan reitin suunnittelun välittömästi puheluni jälkeen, koska jo seuraavana päivänä pidettiin asiaa koskeva palaveri. Kokouksessa olivat paikalla EPMOKE:n hallituksen jäsen Juha Pöntinen, kaupungin kaavoittaja Markus Erkkilä sekä kaupungingeodeetti Tapani Moisio. Juha Pöntisellä ja Markus Erkkilällä oli jo alustava ajatus siitä, mistä reitti voisi mahdollisesti kulkea. Seuraava vaihe oli kartan tarkempi tarkastelu ja sen jälkeen maastoon meneminen tarkempia tutkimuksia varten.

Palaverissa selvisi, että kyse on moottorikelkkaurasta, eikä reitistä. EPMOKE tulisi vastaamaan moottorikelkkauran konkreettisesta tekemisestä ja ylläpitämisestä. Kaupunki auttaisi lupaamalla omat maansa käytettäväksi ja tarjoamalla neuvontaa, karttoja ja mittausapua maastossa.

Palaverissa minulle kerrottiin myös, että merkittävä osa ennen käytetystä moottorikelkkaurasta poistuu käytöstä, koska entisen uran paikalle tulee uutta asutusta. Tämä heikentää harrastusmahdollisuuksia merkittävästi. Moottorikelkkailulla on paljon harrastajia Lapualla ja lähialueilla, joten uusi ura tulee tarpeeseen. Uudella uralla ehkäistäisiin myös luvattomilla alueilla ajamista.

Myöhemmässä vaiheessa minua kehoitettiin ottamaan yhteyttä Simpsiön kehittämisprojektin vetäjään Mia Lahtiseen, joka kertoi, että ura tulisi olemaan osa Simpsiön kehittämisprojektia. Simpsiön kehittämisestä oli tehty yleissuunnitelma jo vuonna 2005, ja tämän projektin tarkoitus on päivittää tuo suunnitelma. Projektissa kehitettyjä visioita ja tavoitteita kutsutaan master planiksi.

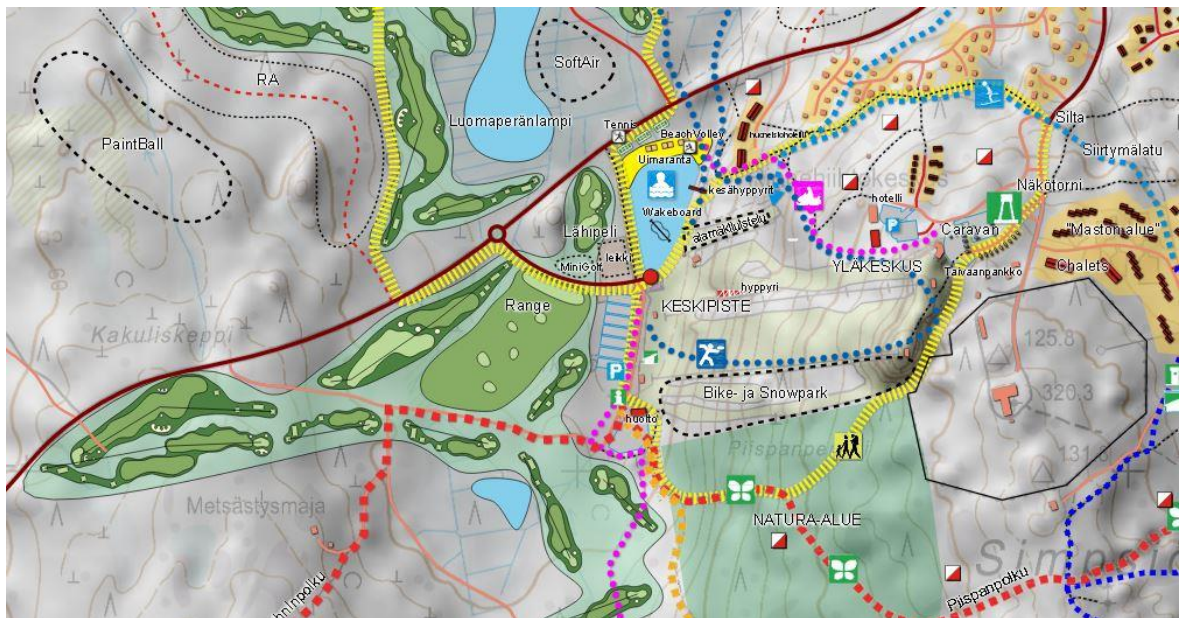
2 SIMPSIÖ

Simpsio Outdoor Resortin Master Planissa (2014, 3-4) kerrotaan, että Simpsio on läntisen Suomen suurin laskettelukeskus ja se sijaitsee Lapualla. Normaalina talvena Simpsioällä käy laskettelijoita noin 80 000, ja siellä on viisi laskettelurinnettä. Asiakkaat tulevat pääosin Etelä- ja Keski-Pohjanmaalta sekä Vaasan rannikko-seudulta. Markkinointia suunnataan myös esimerkiksi Tampereen ja Porin suunnille. Rinteiden alapuolelta löytyvät lipunmyynti, välinevuokraus ja ravintola Hornantuutti. Rinneravintola Taivaanpankko sijaitsee rinteiden yläpäässä samoin, kuin hotelli Simpsionkullas. Näiden lisäksi alueella on vuokrattavia mökkejä. Kortessuoma (2013, 49) mainitsee, että Simpsio on maakunnassa siinä mielessä erityinen, että siellä matkailusesonki sijoittuu talvikauteen, kun taas muissa maakunnan kuudessa matkailukeskitymässä huippu on kesäaikaan.

Simpsiossa nähdään paljon potentiaalia ja sitä halutaan kovasti kehittää. Simpsion kehittämiseksi on laadittu vuonna 2005 yleissuunnitelma, jota haluttiin päivittää vuonna 2014 valmistuneella MasterPlan-raportilla. Raportin on tarkoitus esitellä kehittämishankkeita sijoittajille, operaattoreille, sidosryhmille ja myös Lapuan kaupungin päättäjille. Alapuolella olevassa kuvassa (Kuvio 1) on konsultin tekemä hahmotelma tulevasta Simpsion alueesta. Siinä on huomioitu alueen toimijoiden toiveita. Moottorikelkkaura on osa tätä visiota. (Simpsio Outdoor Resortin Master Plan-päivitys 2014, 3)

Alue on tunnettu myös rikkaasta luonnostaan. Simpsio on kvartsikalliovuori ja se on syntynyt n. 2 miljardia vuotta sitten. Jääkaudet eivät ole onnistuneet kuluttamaan sitä pois, johtuen kvartsiitin kovuudesta. Simpsio on 132 metriä korkea jäännösvuori ja se kohoaa 100 metriä ylempänä verrattuna ympäröivään alueeseen. Alue on ainutlaatuinen Etelä-Pohjanmaalla. Luonto on Simpsioällä monipuolista, ja sieltä löytyykin suojelualue, joka kuuluu lehtojensuojeluohjelmaan ja Natura2000-suojeluohjelmaan. Lehtolaikut rinteiden taskuissa ja purojen varsilla muodostavat upean kokonaisuuden harvinaista luontoa. Alueelta löytyy kolme virallista luontoreittiä: Piispanpolku, Kalliomaanpolku ja Rytilammen kierros. Reiteiltä löytyy opasteviittoja ja taukopaikkoja. (Luonto Simpsio.)

Simpsjön historia on mielenkiintoinen, sillä siihen liittyy paljon tarinoita. Aikoinaan paikkaa pidettiin pelottavana, koska vielä 1700-luvulla sen rinteellä oli toimiva mestauspaikka. Alueeseen liittyy myös kansantaruja, kuten esimerkiksi tarinat jättiläismies Tohnin äijästä ja vuorenpeikoista. Simpsiö-nimen alkuperää ei tarkasti tiedetä. Joidenkin tarinoiden mukaan paikka on voinut saada nimensä järvestä, joka olisi sijainnut Simpsiön huipulla. Järven nimi on tarinan mukaan ollut ruotsiksi Simsjö eli uimajärvi ja tästä olisi johdettu suomenkielinen nimi Simpsiö. Toisen tarinan mukaan nimen olisi antanut piispa Hemming, joka olisi nimennyt paikan Raamatun Simsonin mukaan. Alueella on kivi, joka tunnetaan yhä nimellä Piispanpenkki. (Luonto Simpsiö)



Kuvio 1. Simpsiö Master plan (Simpsiö Outdoor Resortin Master Plan-päivitys: Maankäytön yleissuunnitelma)

3 MOOTTORIKELKKAILU

3.1 Moottorikelkkailuun liittyviä sääntöjä

Rautavaara (2008, 26) kertoo, että lain mukaan moottorikelkkaa käytetään pääasiassa maastossa ja moottorikelkkailureiteillä. Moottorikelkkareitti on merkitty maastoon, jossa on yleinen ajo-oikeus moottorikelkalla. Moottorikelkkareitti perustetaan tekemällä reittisuunnitelma ja hankkimalla sille lainvoima toimituksella. Se voidaan myös perustaa maanomistajan ja reitinpitäjän välisellä sopimuksella. Moottorikelkkareittien ja urien eroa ei käytännössä huomaa helpolla, ja suurin osa Suomessa olevista ajo-osuuksista ovatkin uria. Moottorikelkkailijan tulee tietää, missä hän saa ajaa. Osa urista vaatii käyttöluvan, joten tarvittavat luvat on pidettävä mukana.

Moottorikelkalla saa ajaa tilapäisesti maantiellä seuraavissa tapauksissa: kun kelkalla ylitetään tie, maastossa liikkuminen on kohtuuttoman vaikeaa tai jos turvallinen tien ylittäminen sitä vaatii. Sallittua on myös lyhyehkö tien käyttö tankkaukseen tai kelkan kuormausta varten. Joka tapauksessa tiellä ajaminen on pääsääntöisesti kiellettyä. Poikkeuksen tekevät liikuntarajoitteiset, jotka voivat saada hakemuksella luvan reittien ulkopuolella kelkkailuun. (Rautavaara 2008, 26.)

Moottorikelkkareittiä ajettaessa kelkan kuljettajalla on oltava mukana vähintään T-luokan ajokortti. Ajettaessa maastossa on hyvä pitää mukanaan myös maanomistajalta saatu lupa. Maastossa ja avoimella jäällä ajettaessa moottorikelkalla saa ajaa 15 vuotta täyttänyt henkilö ilman ajokorttia. On huomioitava kuitenkin, että tietä ei saa ylittää, mikäli kuljettajalla ei ole ajokorttia. (Rautavaara 2008, 26.)

Viranomaiset valvovat moottorikelkkailua. Kelkalla täytyy pysähtyä, jos poliisi, tulli, rajavartija, metsähallituksen virkamies tai metsäntutkimuslaitoksen virkamies niin käskee. Moottorikelkkaa ei saa ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena. Teko on rangaistava, jos kelkkaa ajettaessa alkoholia on veressä 0,5 promillea tai enemmän. Veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 1,2 promillea on kyseessä törkeä rattijuopumus. Moottorikelkkailussa myös vakuutusten tulee olla kunnossa. Moottorikelkkaan tulee hankkia liikennevakuutus, vaikka sillä ajettaisiin vain maastossa. (Rautavaara 2008, 26.)

Moottorikelkkailuun liittyy lakeja, sääntöjä ja suosituksia, joihin on syytä perehtyä ennen harrastuksen aloittamista. Valitettavan paljon on moottorikelkkailijoita, jotka ajavat kielletyillä alueilla, ja nämä luvattomasti ajavat tahraavat muidenkin kelkkailijoiden mainetta. Yksi syy pitää yllä moottorikelkkareittejä ja uria on se, että kelkkailu saadaan keskitettyä luvallisille alueille.

3.2 Moottorikelkkailun monet muodot

Moottorikelkkaa käytetään moneen eri tarkoitukseen. Osa ajelee huvikseen ja kiertelee paikallisia uria ja reittejä. Toiset taas lähtevät ajelemaan pohjoisen upeisiin maisemiin ja tekevät useita päiviä kestäviä reissuja. Kuvassa 1 on lähdetty porukalla Rukalle ajelemaan (Kuva 1). Moni käy myös Ruotsin ja Norjan puolella ajelemassa, koska sieltä löytyy todella hienoja maisemia, kuten kuvasta 2 näkee (Kuva 2). Moottorikelkkaa käytetään myös apuvälineenä useissa eri tehtävissä. Moottorikelkka on esimerkiksi kätevä pilkkireissuilla, koska kelkalla vaihtaa kalastuspaikkaa hyvinkin nopeasti. Jotkut käyttävät kelkkaa lumiseen aikaan tapahtuvassa hirven metsästyksessä, kun hirven ruho pitää saada hinattua pois metsästä. Työkelkoilla käydään tarkastamassa sähkölinjoja ja moni siirtelee myös polttopuita niiden avulla. Onhan moottorikelkkoja käytössä jopa puolustusvoimilla. Käyttömahdollisuudet ovat siis hyvin laajat, ja moottorikelkkoja löytyykin erilaisiin käyttötarkoituksiin aina työkelkasta nopeaan sport-kelkkaan asti.



Kuva 1. Moottorikelkkailua Rukalla (kuva: Niko Kuivas)



Kuva 2. Riksgränsen, Ruotsi (kuva: Niko Kuivas)

Moottorikelkalla voi myös kilpailla useassa eri lajissa ja luokassa. Seuraavaksi esitellään muutama yleinen laji. Snowcross on maastossa tapahtuva kilpailu moottorikelkoille, jossa ajetaan mutkaisilla ja rökkyisillä suljetuilla radoilla. Moottorikelkkaendurossa ajetaan yleensä vähintään 100 km kokonaispituudeltaan olevalla reitillä. Endurokilpailussa koetellaan kelkkojen kestävyyttä ja kusmien taitoa. Erikoiskokeilla nopeus ja yhteisaika määrittävät voittajan juuri niin kuin rallikilpailuissa. Moottorikelkoille järjestetään myös kiihdytyskilpailuja, joita käydään erilaisilla alustoilla, kuten jäällä, lumella ja ruohoradoilla. Moottorikelkkaovaalissa puolestaan kilpaillaan nopeudessa ovaalin muotoisella radalla, joka on yleensä n. 400-1000 m pitkä. (Rautavaara 2008, 134-138.)

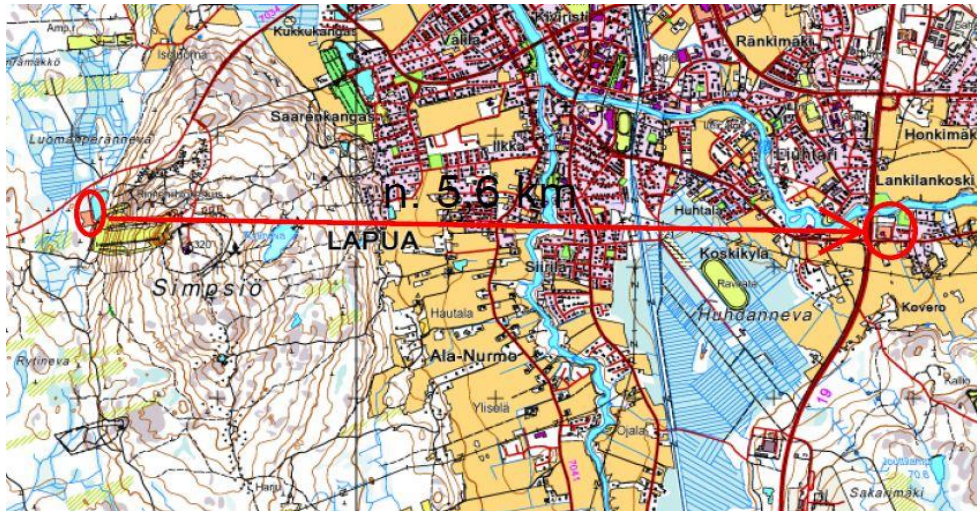
4 URAN SUUNNITTELU

4.1 Alustavat suunnitelmat

Alussa ajateltiin, että moottorikelkkauraa pystyttäisiin hyödyntämään myös maastopyöräilyssä. Asiasta pidettiin palaveri maastopyöräilijöiden kanssa, jossa päädyttiin siihen tulokseen, että ura ei sovellu heidän käyttöönsä. Tällä uralla tulisi olemaan liian yksipuolisia osuuksia maastopyöräilyyn ja erityisesti pyöräilyreitit tulisi tehdä ympyrä, että pyöräilijät pääsisivät takaisin lähtöpisteeseen. Moottorikelkkailussa tämä ura tulisi olemaan vain yksi osuus uraverkostossa ja kelkalla tehtävät ajolenkit ovat eri mittakaavassa verrattuna maastopyöräilyyn. Mikään ei tietenkään estä pyöräilijöitä käyttämästä myös moottorikelkkauran maasto-osuuksia. Palaverissa päädyttiin siihen, että pyöräilijät tekevät oman reitin Simpsiölle.

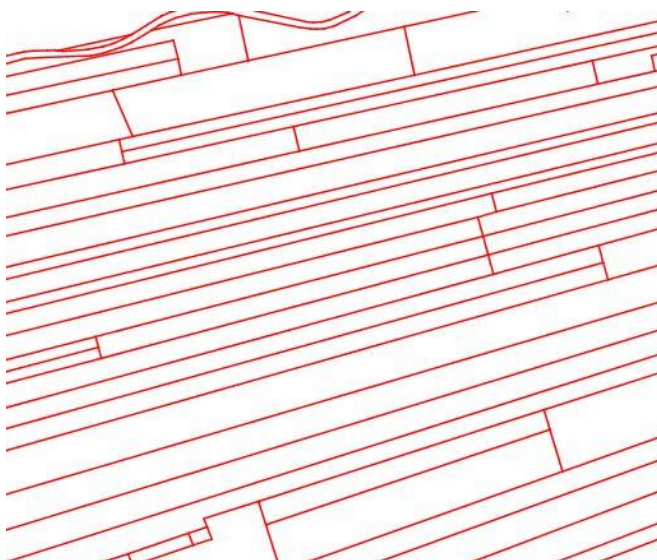
Moottorikelkkauran suunnittelun alussa päätettiin, että uraa ei saisi käyttää mönkijöillä, eikä crossimoottoripyörillä. Kyseisillä ajoneuvoilla ajetaan sulan maan aikaan ja ne tekisivät pahaa jälkeä maastossa. Ne jättäisivät syvät painaumat kosteisiin maastonkohtiin ja metsässä ajettaessa vaurioittaisivat puiden juuristoa. Ura tulisi sisältämään myös pelto-osuuksia ja maanomistajat eivät varmasti suostuisi siihen, että pelloille syntyisi ajouria renkaista. Näistä syistä johtuen mönkijäkerho perustaa oman reittinsä jonnekin heidän tarpeitaan vastaavaan paikkaan. (Moisio 2014.)

Ennen maastotöiden aloittamista tehtiin karttaan suunnitelmia mahdollisista sopivista linjauksista uraa varten. Kartasta tutkittiin, miten pystyisimme käyttämään hyväksi valmiita polkuja ja sähkölinjoja. Joen ylitykselle ja rautatien alitukselle etsittiin tässä vaiheessa optimaaliset kohdat. Tietenkin ne jouduttiin käymään maastossa vielä tarkistamassa, mutta mitä pidemmälle asiat saatiin tässä vaiheessa suunniteltua, niin sen parempi. Toinen tärkeä asia karttasuunnittelussa oli pyrkiä käyttämään kaupungin omistamia maita niin paljon kuin mahdollista, koska yksityisiltä maanomistajilta luvan saaminen uralle on epävarmaa. Simpsiön laskettelukeskuksen ja Tampparin Shellin välimatka on suoraa linjaa mitattuna n. 5,6 km. Toteutuva ura tulisi olemaan huomattavasti pidempi. Kuviosta 2 näkee Simpsiön ja Shellin sijainnin kartalla (Kuvio 2).



Kuvio 2. Uran alku- ja päätepiste (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)

Moottorikelkkauraa suunniteltaessa yksi huomioitava seikka oli myös yksityisten maiden palstajako, joka on tyypillisesti Etelä-Pohjanmaalla sellainen, että palstat ovat pitkiä ja hyvinkin kapeita. Uraa on vaikea lähteä suunnittelemaan niin, että se leikkaa paljon yksityisiä palstoja, joten uraa pyrittiin viemään eteenpäin palstojen suuntaisesti. Yksityisiä maanomistajia olisi tullut helposti kohtuuttoman paljon, jos tätä asiaa ei olisi huomioitu. Alapuolella olevassa kuviossa (Kuvio 3) näkyy esimerkki kiinteistöjen muodosta Etelä-Pohjanmaalla. Kuvion ylälaidassa näkyvä tie antaa hyvän mittakaavan siihen, miten kapeat metsäpalstat ovat.

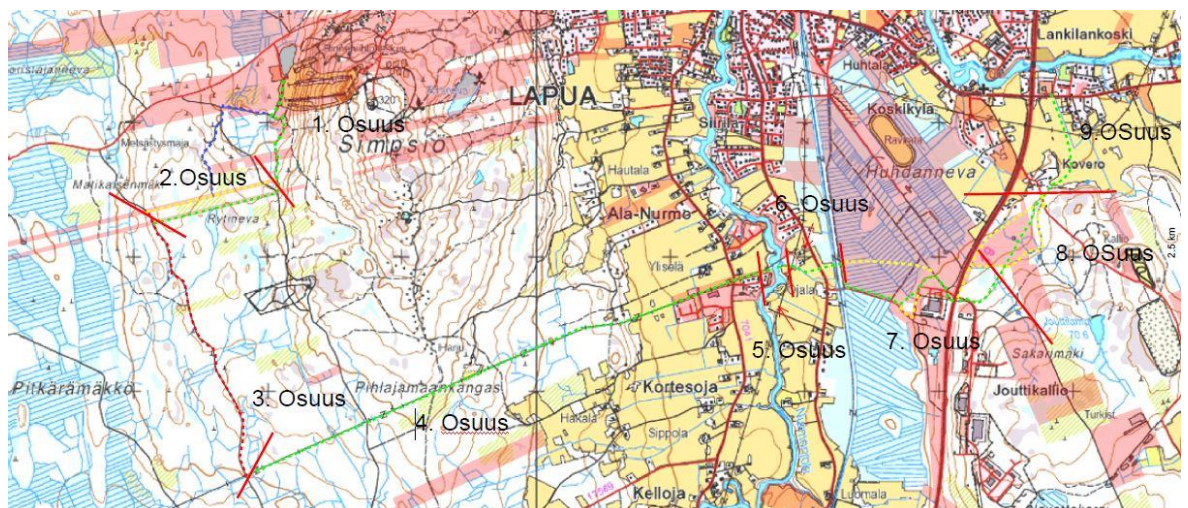


Kuvio 3. Esimerkki kiinteistörajoista (Paikkatietoikkuna)

4.2 Uran suunnittelu maastossa

Alussa tehtyjen karttasuunnitelmien jälkeen oli aika lähteä maastoon selvittämään konkreettista linjausta uraa varten. Maastoa alettiin tutkia Simpsiön päästä. Tämä vaihe oli kävelyä maastossa kartta kädessä. Maastossa tutkittiin karttaan suunniteltuja vaihtoehtoja ja karsittiin huonoimpia pois. Parhaat vaihtoehdot valikoituivat sillä perusteella, että maastossa tarvitsisi tehdä mahdollisimman vähän työtä reitin perustamiseksi. Valmiita polkuja ja metsäkoneuria löytyi onneksi aika hyvin. Kaupungin omistamia maita pyrittiin hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti, niin että yksityisiä maanomistajia tarvitsisi häiritä mahdollisimman vähän. Alapuolella olevassa kartassa (Kuvio 4) näkyy keltaisilla ja vihreillä katkoviivoilla karttaan tehdyt ehdotukset uralle. Näistä ehdotuksista sitten valittiin parhaat. Kartassa näkyy myös punaisella merkittynä kaupungin omistamat alueet.

Maastossa kulkiessa tutkittiin jo alustavasti paikkoja, missä joudutaan kaatamaan puita ja poistamaan kiviä. Maastoa tutkittaessa pyrittiin huomioimaan myös reitille osuvia suuria oja, joihin joutuu tekemään siltoja ylityksiä varten. Tarkempi kartoitus varsinaista konkreettista työtä varten tehdään myöhemmässä vaiheessa, ja EPMOKE tulee hoitamaan uran rakentamisen.



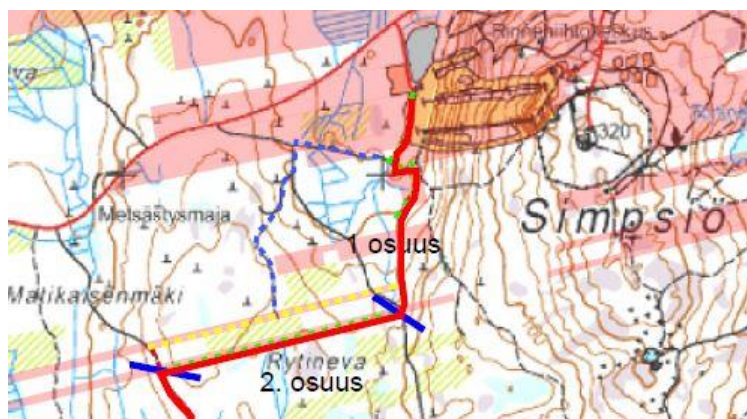
Kuvio 4. Kartta ehdotuksesta uralle (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)

4.3 Uran osuudet

Osuudet 1 ja 2. Valittu linjaus näkyy kartassa (Kuvio 5) punaisella piirrettyinä ja hylätyt vaihtoehdot keltaisella katkoviivalla. Kaupungin omistamat kiinteistöt ovat korostettuna punaisella. Ensimmäinen osuus alkaa Simpsiön laskettelukeskuksen alaparkkipaikalta (Kuva 3). Tämä osuus etenee maastossa polkua pitkin. Osuuden puolessavälissä polulta joudutaan hetkeksi poikkeamaan, koska uran oikealla puolella sijaitseva suojelualue osuu polulle pieneltä matkalta. Poikkeama tehdään kaupungin omistamille maille. Ensimmäinen osuus päättyy tielle. Tällä osuudella on sekä kaupungin että yksityisten maanomistajien kiinteistöjä.

Toinen osuus alkaa tien ylityksellä ja etenee kaupungin omistamaa pitkää metsäsrakaa pitkin tielle. Kuten kartassa näkyy (Kuvio 5), toinen osuus olisi ollut mahdollista vetää hieman ylempää toista kaupungin sarkaa pitkin. Valittu sarka osoitautui maastoltaan paremmaksi, koska sen reunalla kulki ajoura.

Näillä molemmilla osuuksilla joudutaan tekemään raivaussahatyötä vesakon poistamiseksi uralta. Lisäksi joitain kiviä joudutaan poistamaan. Osuudella yksi saateetaan joutua poistamaan pari puutakin polun vierestä ahtaista kohdista.



Kuvio 5. Osuudet 1 ja 2 (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)



Kuva 3. Uran alku Simpsiöllä (kuva: Ari-Matti Lautamäki)

Osuus 3. Tämä osuus on ongelmallinen, koska se etenee metsäautotietä pitkin (Kuvio 6) ja maastoliikennelaki sanoo metsäautotiellä ajamisesta seuraavasti:

Moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjällä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen liikenteeltä.

Metsätie voidaan sulkea yksityisistä teistä annetun lain 96 §:n estämättä. Jos metsätien perustamiseen on saatu tai kunnossapitoon saadaan mainitun lain mukaista valtion tai kunnan avustusta, voidaan metsätie sulkea vain, mikäli kunta on sulkemisen hyväksynyt. Suljetulle metsätielle voidaan perustaa moottorikelkkailureitti. (22.12.1995/1710. Maastoliikennelaki)

Tässä tapauksessa ei ole mahdollista sulkea kyseistä tietä, joten lain mukaan sillä ei ole sallittua ajaa. Tälle osuudelle ei löytynyt maastosta sopivaa paikkaa, ja uran tekeminen metsään olisi lähes mahdotonta ilman valmiita polkuja. Osuudelle osuvat maat ovat yksityisessä omistuksessa ja kaiken lisäksi osuus ei etene metsäpalstojen myötäisesti. Tästä syystä se menisi todella monen yksityisen maanomistajan palstan läpi kapeimmasta kohtaa.



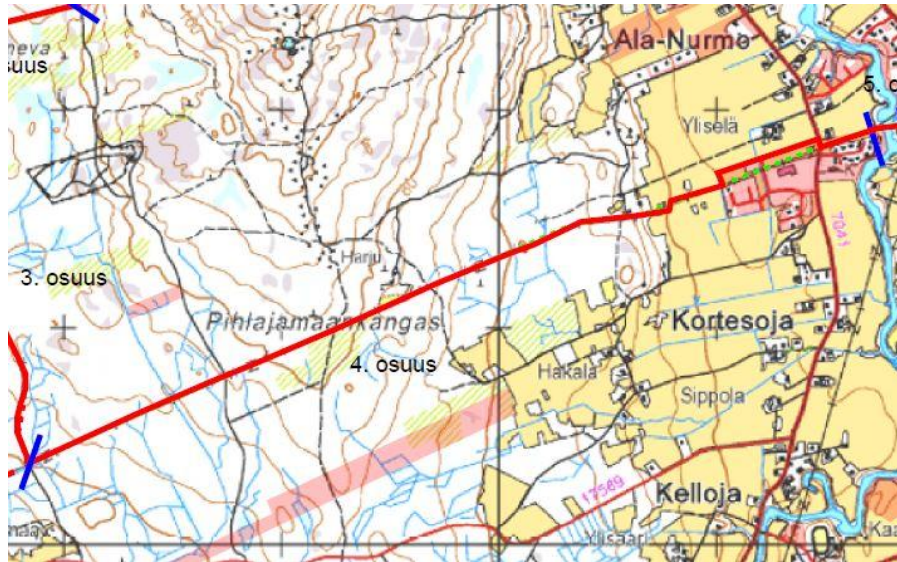
Kuvio 6. Osuus 3 (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)

Osuus 4. Neljäs osuus on kaikista pisin eli n. 4,3 km ja se kulkee suurimmaksi osaksi sähkölinjaa pitkin. Metsäisen osuuden päätyttyä alkaa peltoinen osuus, joka päättyy jokeen. Uraa varten piti kysyä lupa sähkölinjan ylläpitäjältä ja myös maanomistajilta, joilla on maata linjalla. Pelkkä linjanhaltijan lupa ei riittänyt, koska he eivät omista linjalle osuvia maita ja heillä ei ole maankäyttöoikeutta. Sähkölinja on todella hyödyllinen, koska sen avulla päästään paljon eteenpäin ja sitä pitkin kulkee jonkinlainen ura jo valmiiksi, kuten valokuvasta (Kuva 4) näkee. Alustavasti tutkittuna tällä osuudella joudutaan poistamaan vesakkoa raivaamalla aika paljon linjan alapuolelta.

Tällä osuudella on ongelmallinen kohta siinä, missä peltoinen osuus alkaa, koska sähkölinja kulkee melkoisen läheltä asuttua tonttia. Tontin omistajalta täytyy kysyä lupa ja uraan joudutaan tekemään jonkinlainen koukkaus, mikäli maanomistajalle ei käy, että ura kulkee noin lähellä hänen taloaan. Tätä kirjoittaessa ongelmakohtaan kohtalo ei ole vielä ratkennut.

Tällä osuudella uran linjaukseen jouduttiin tekemään pieni muutos kaupungin pyynnöstä. Muutettava kohta näkyy alapuolella olevassa kartassa (Kuvio 7) kohdassa, missä punaisen uraviivan alapuolella on pätkä vihreää katkoviivaa. Alun perin tarkoituksena oli seuraila linjaa tuossa kohtaa, mutta kaupungin toiveesta ura siirrettiin kulkemaan hieman ylempää, että se ei menisi niin läheltä asutusta. Tämä oli hyvä ratkaisu, koska pyrimme siihen, että uralla ajavat kelkat aiheuttaisi-

vat mahdollisimman vähän meluhaittoja. Tämä osuus päättyy joen rantaan entisen Alanurmon ala-asteen takana olevalle veneenlaskupaikalle.

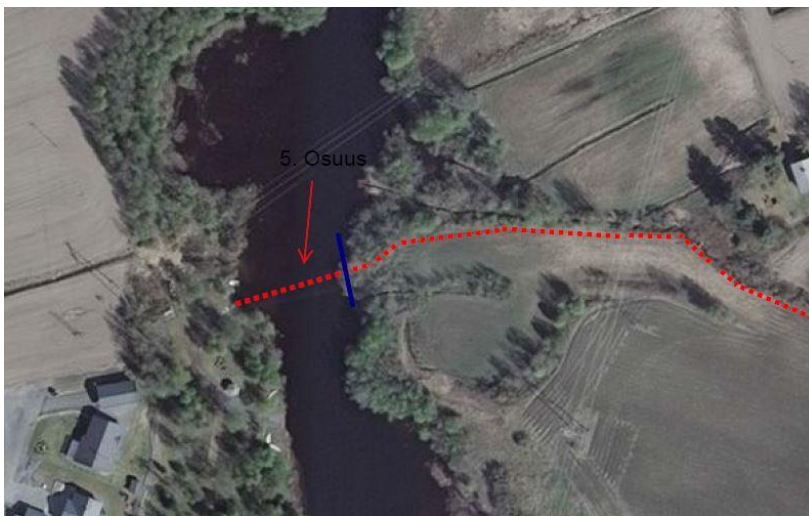


Kuvio 7. Osuus 4 (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)



Kuva 4. Valokuva sähkölinjasta (kuva: Ari-Matti Lautamäki)

Osuudet 5 ja 6. Viides osuus on kaikista lyhyin ja pitää sisällään vain joen ylityksen (Kuvio 8). Valittu paikka on hyvä kohta ylitykselle, koska tässä kohtaa virtaus ei ole voimakas ja jäätilanne on yleensä hyvä. Lisäksi veneenlaskupaikalta on hyvä siirtyä jäälle, ja vastaranta on myös todella hyvä, koska siinä on joutomaakaistale, mitä ei viljellä. Tähän kohtaan jokea on ilmeisesti joskus suunniteltu siltaa ja tuo maakaistale on jäänyt käyttämättä. Jäätilanteen ollessa heikohko tähän ylitykseen saa aika hyvät vauhdit moottorikelkalla hyvien rantojen ansiosta, joten jäihin tippumisen mahdollisuus pitäisi olla aika pieni. Varovaisuutta ja omaa harkintaa tulee tietenkin käyttää ylitystä tehdessä.



Kuvio 8. Ilmakuva joen ylityksestä (Paikkatietoikkuna)

Kuudes osuus käsittää joelta nousun ja rautatien alituksen, kuten kuviosta 9 näkee (Kuvio 9). Ura nousee joelta ja seurailee ojan reunaa pellolta tielle. Ura jatkuu tien reunaa pitkin ja menee tunnelista rautatien alitse. Kyseinen tunneli on juuri rakennettu ja se tuli sopivaan paikkaan uraa ajatellen (Kuva 5). Rautatien ylittämiseen moottorikelkalla olisi ollut hyvin vaikea saada lupaa. Esimerkiksi Vaasassa uraa suunniteltaessa ylitys jouduttiin hoitamaan sillan kautta, että rautatien yli päästiin luvallisesti. (Pöntinen 2014.)

Osuudella olevat pellot kuuluvat yhdelle maanomistajalle ja uraa ajatellen on todella tärkeää, että häneltä tullaan saamaan luvat uralle. Uran uudelleen linjaaminen

tulisi olemaan melko haastavaa tuossa kohtaa, mikäli lupaa ei saataisi, koska joen ja tien varrella on melko paljon asutusta.

Näillä kahdella osuudella ei tarvitse tehdä paljoa töitä uraa rakennettaessa. Joen rannasta joudutaan poistamaan pajupusikkaa jonkin verran ja joihinkin ojiin joudutaan kenties tekemään sillat. Silloista tiedetään paremmin sitten, kun rautatien alitus ja siihen liittyvä tie on täysin valmiita. Silloin vasta näkee, miten ojat tulevat tuolla kohtaa menemään.



Kuvio 9. Osuus 6 (Paikkatietoikkuna)



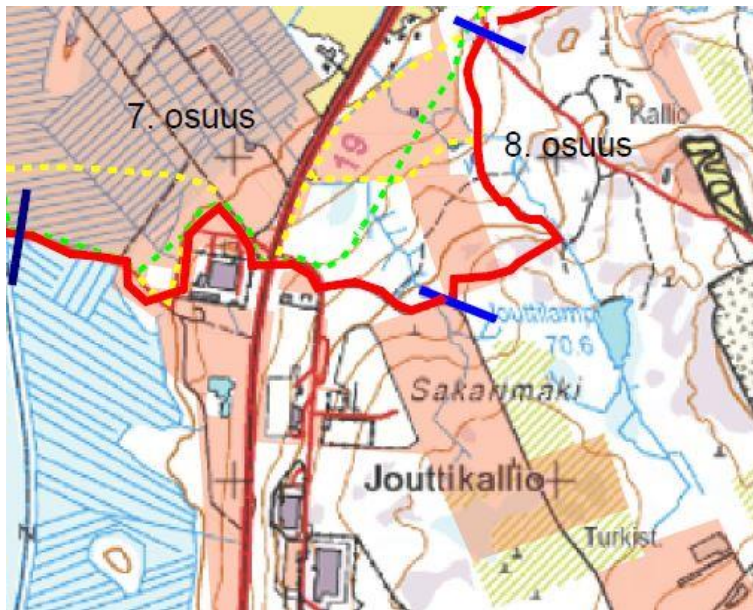
Kuva 5. Rautatien alitustunneli rakennusvaiheessa (kuva: Ari-Matti Lautamäki)

Osuudet 7 ja 8. Seitsemäs osuus seurailee oja ja sähkölinjoja. Sille oli alun perin myös vaihtoehtoinen suunnitelma, joka näkyy kartassa (Kuvio 10) katkoviivana, mutta nykyinen linjaus todettiin paremmaksi. Toisessa vaihtoehdossa olisi joutunut kaatamaan puita runsaasti, että uran olisi saanut tehtyä maastoon. Nykyistä suunnitelmaa noudatettaessa ei tarvitse kuin raivata linjan alusia ja rakentaa oijen kohtaan sillat. Valtatie 19 alitetaan tunnelista, ja ura myötäilee tietä osuuden loppuun asti.

Kahdeksannella osuudella jouduttiin tekemään yllättävän paljon kartoitusta maastossa, koska mitkään suunnitelluista vaihtoehdoista eivät osoittautuneet käyttökelpoisiksi maastossa. Kartassa (Kuvio 10) näkyy katkoviivoilla hylätyt vaihtoehdot. Valtatietä myötäilevä ehdotus meni liian läheltä taloja ja toiset kaksi hylättiin, koska maastossa ei ollut valmista polkua ja sen vuoksi puita olisi jouduttu kaatamaan liikaa uran tieltä.

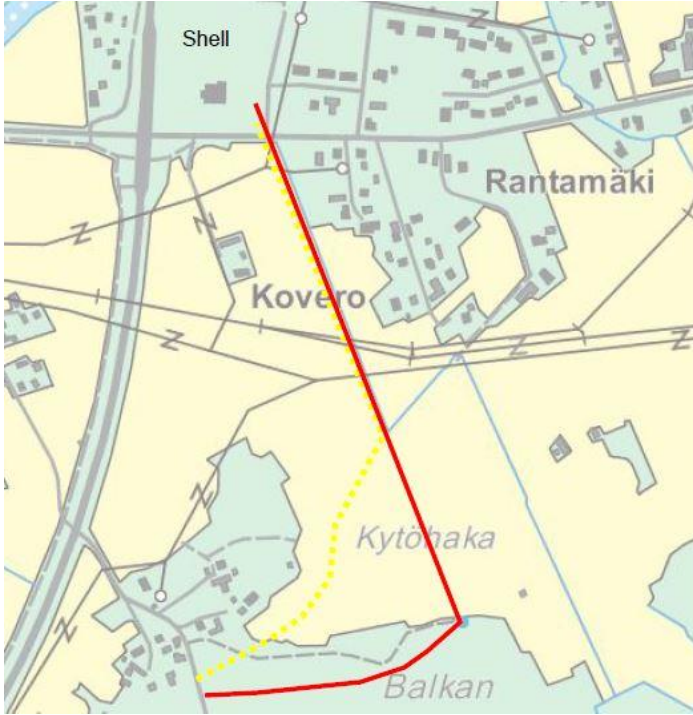
Nykyinen linjaus löydettiin maastoa tutkimalla. Osuuden ensimmäinen kolmannes kulkee harvassa kallioisessa metsässä, missä pystyy ajamaan kelkalla ilman kovin montaa puun poistoa. Metsäinen osuus päättyy polulle. Se on kartassa (Kuvio 10) kohta, missä ura tekee tiukan käännöksen metsässä noin puolessa välissä osuutta. Polkua pitkin päästään vaivattomasti etenemään Suokontielle eli kartan ylä-laidassa olevalle tielle, mihin osuus päättyy.

Osuudella kahdeksan olevassa kallioisessa metsässä on pari hienoa avonaista kallion kohtaa, jotka olisivat hyviä paikkoja rakentaa nuotiopaikka tai laavu. Shellin läheisyys ja toisaalta myös se, että Simpsiöllä on hyvät tulentekomahdollisuudet, aiheuttaisivat luultavasti sen, että nuotiopaikalle ei olisi juurikaan käyttöä. Ajatusta ei kuitenkaan ole hylätty kokonaan.



Kuvio 10. Osuudet 7 ja 8 (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)

Osuus 9. Tämä on uran viimeinen osuus ja se päättyy Tampparin Shellille. Osuus alkaa Suokontieltä ja etenee melko harvaa kallioista metsää pitkin pellon reunaan, josta se jatkaa pelto-ojaa pitkin Shellille. Metsästä saattaa joutua poistamaan pari puuta. Kelkkakerho tutkii paikan tarkemmin myöhemmässä vaiheessa ja päättää joudutaanko puita poistamaan. Kartassa (Kuvio 11) näkyy, että tässäkin kohtaa oli myös toinen vaihtoehto, mutta siinä olisi jouduttu ajamaan keskellä peltoa ja se olisi mennyt lähempää rakennuksia, joten tämä ojanvartta myötäilevä vaihtoehto oli parempi. Ojaa on helppo seurata, ja ajolinjat pysyvät paremmin kasassa. Se on myös maanomistajalle parempi, että ajojälkiä ei ole siellä ja täällä. Tällä osuudella on erityisen tärkeää, että peltojen omistaja suostuu uran perustamiselle, koska muuten Shellille asti pääseminen menee todella vaikeaksi. Uraa myötäilevän ojan olemassaolo on todella hyvä asia, koska se varmasti alentaa maanomistajan kynnyksestä hyväksyä pellolla ajaminen. Uran päätepiste eli Shell näkyy kuvassa 6 (Kuva 6).



Kuvio 11. Osuus 9 (Paikkatietoikkuna)

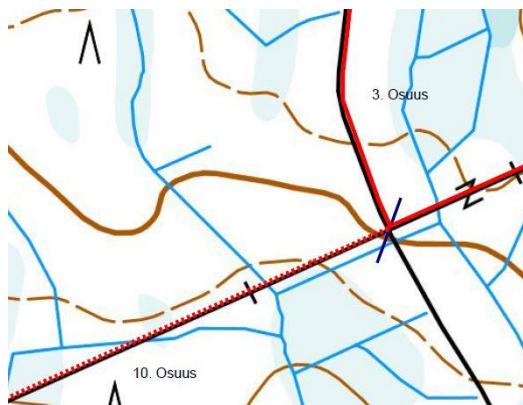


Kuva 6. Tampparin Shell (kuva: Ari-Matti Lautamäki)

4.4 Uran mahdollinen jatkaminen eli ns. osuus 10.

Uraa suunniteltaessa otettiin huomioon, että tulevaisuudessa olisi hyvä, että olisi mahdollista yhdistää tämä ura Kyrönjoella kulkevaan uraan. Näin tekemällä saataisiin kulkuyhteys jopa Vaasaan saakka. Se olisi merkittävä parannus nykyiseen uraverkoston ja se lisäisi mahdollisesti myös Simpsiön hotellissa yöpyvien määrää. Simpsiö palveluineen ja aktiviteetteineen olisi erinomainen pysäkki moottorikelkalla matkaaville. On vaikea arvioida, miten paljon tämä yhteys vaikuttaisi kelkkailijoiden määrään, mutta varmasti se lisäisi liikennettä itä-länsi suunnassa.

Osuus 10 alkaisi siitä, mihin kolmas osuus päättyy ja etenisi samaa sähkölinjaa pitkin, kuin neljäs osuus, mutta päinvastaiseen suuntaan. Osuus 10 on piirrettynä punaisella katkoviivalla kuviossa 12 (Kuvio 12). Tätä osuutta ei ole mietitty tämän pidemmälle, eikä sen toteuttamiselle ole suunniteltuna ajankohtaa.



Kuvio 12. Osuus 10 (Paikkatietoikkuna)

4.5 Luvat uran tekemiselle

Tässä kyseisessä uraprojektissa Lapuan kaupunki oli osallisena ja tarjosi omia maitaan käytettäväksi. Uran sijainnista täytyi tehdä suunnitelma kartalle. Sen lisäksi täytyi selvittää, mitä kaupungin kiinteistöjä ura koskisi. Ura piirrettiin kartalle, jossa näkyvät kiinteistörajat ja kiinteistötunnukset. Näin oli helppo todeta, mitä kiinteistöjä pitkin ura tulisi kulkemaan. Kaupungin kanssa laadittiin sopimus, ja sen liitteeksi tulivat kartat (Liite 2), joissa näkyi uran sijainti kiinteistöillä. Näiden lisäksi

kaupungille lähetettiin luettelomuodossa uraa koskevat kiinteistötunnukset. Tässä luettelossa oli merkittynä jokaisen kiinteistötunnuksen perään se, miten pitkän matkan ura kulkee kyseisellä kiinteistöllä. Kaupungin kanssa laadittu sopimus löytyy liitteistä (Liite 3).

Alkuperäinen esitys uran linjauksesta ei mennyt täysin sellaisenaan läpi kaupungin kokouksessa, jossa päätettiin uraa koskevista sopimuksista. Kaupunki halusi kahden kohtaan muutoksia uran sijainnissa. Molemmissa kohdissa uraa siirrettiin hieman kauemmaksi rakennuksista. Tästä ei aiheutunut kuitenkaan paljoa lisää työtä, koska korjaukset olivat järkeviä ja helposti toteutettavissa. Kaupunki suostui 10 vuotta voimassa olevaan sopimukseen.

Yksityisiä maanomistajia uralle osui yli 20. Jokaisen maanomistajan kanssa tehdään sopimus, jossa he antavat suostumuksensa uran sijainnille ja sen rakentamiselle. Tämä sopimus löytyy liitteistä (Liite1). Jokaisen sopimuksen mukana on liitteenä kartta, josta näkyy uran sijainti heidän maillaan, eli samalla tavalla, kuin kaupungin kanssa tehdyssä sopimuksessa.

Maanomistajat ovat tärkeässä roolissa tätä uraa tehtäessä, koska ilman heidän suostumustaan uran tekeminen ei onnistu. Mikäli kielteisiä vastauksia tulee, niin silloin joudutaan kiertämään kyseisen maanomistajan alueet ja se hidastaa uran valmistumista. Yksityisten maanomistajien kanssa sopimusten tekeminen on vielä kesken tätä työtä kirjoitettaessa.

5 URAN TILANNE KEVÄÄLLÄ 2015

5.1 Uraa koskevien sopimusten tekeminen

Kaupungin kanssa kaikki sopimukset on tehty. Keväällä 2015 on aloitettu sopimusten tekeminen yksityisten maanomistajien kanssa. Yksityisiä maanomistajia osuu uralle useita, joten heidän kaikkien tavoittaminen ja suostumusten saaminen uraa varten on aika haasteellista. EPMOKE:ssa on paljon jäseniä Lapualla, ja maanomistajissa on tuttuja ihmisiä kerhon jäsenille, joten näitä suhteita kannattaa hyödyntää sopimuksia tehtäessä. Osa maanomistajista asuu muilla paikkakunnilla, mikä hidastaa entisestään lupien saamista.

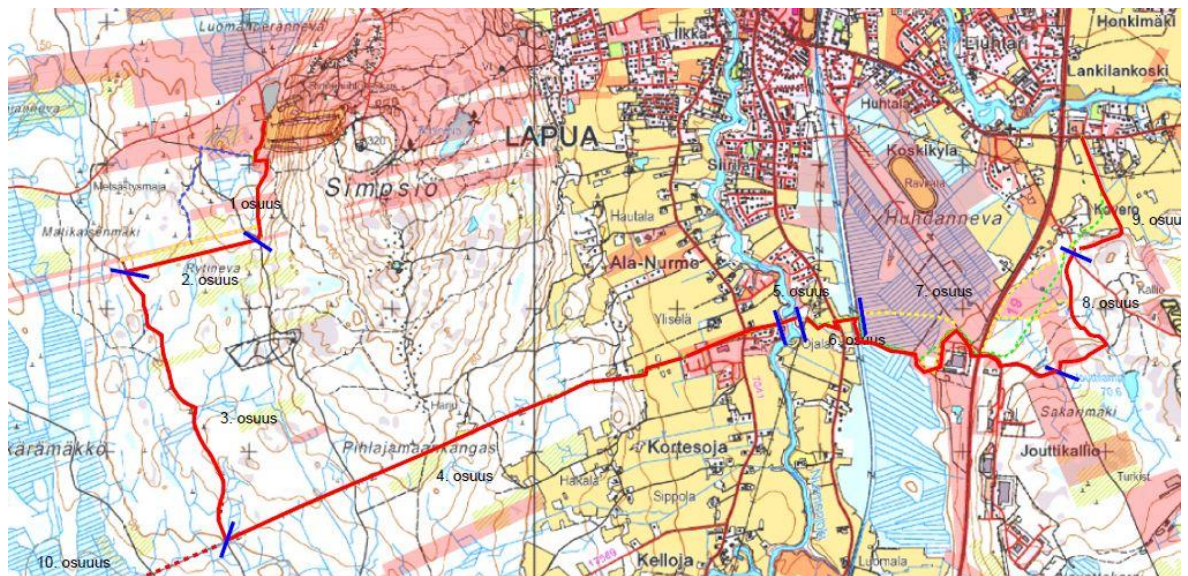
Ennen lupien kyselemistä hankittiin iso kartta paperimuodossa, mihin mahtuu näkyviin koko ura ja kartassa näkyy myös kiinteistörajat. Tarkoituksena on, että uralle osuva kiinteistö väritetään, kun kiinteistölle on saatu lupa uran perustamiselle. Tästä kartasta on helppo seurata, missä vaiheessa kokonaisuus on lupien suhteen.

5.2 Uran konkreettinen rakentaminen

Vaikka kaupungin kanssa sopimukset ovat jo tehtynä koskien sen omistamia maita, niin uran rakentaminen voidaan aloittaa sen maille vasta sitten, kun on varmistunut, että ura toteutuu kokonaisuudessaan. Kaupunki ei halua, että käy esimerkiksi niin, että osa yksityisistä maanomistajista ei suostu uran rakentamiselle, ja ura olisikin poikki jostain kohtaa ja syntyisi lyhkäisiä ajettavia osuuksia, mitkä eivät johda minnekään. (Pöntinen 2014.)

EPMOKE vastaa täysin itse uran rakentamisesta, ja kaupunki ei osallistu siihen. Kelkkakerho tulee rakentamaan uran talkoovoimin. Kerhoon kuuluu monen eri alan osaajia, joten heillä on osaamista ja kalustoa käytettävissä hyvin omasta takaa. Tekemistä urassa kyllä riittää, sillä se on noin 13 km pitkä, ja tuolla matkalla on paljon puskikkoa raivattavana, kivien ja kantojen poistoja sekä siltojen rakentamista ojien ylityksiin. Lisäksi reitille täytyy viedä opastekyltit, nopeusrajoitusmerkit ja varoituskyltit ym. tarvittavat merkit. (Pöntinen 2014.)

Alapuolella olevassa kartassa (kuvio 13) näkyy tällä hetkellä lopullinen linjaus urasta. Siihen saattaa tulla muutoksia, mikäli yksityiset maanomistajat eivät suostu allekirjoittamaan sopimuksia uran perustamisesta. Siinä tapauksessa uran kulkua muutetaan ja kielteisen vastauksen antaneen maanomistajan alueet pyritään kiertämään. Sitten kun uran lopullinen sijainti on varmistunut, ura kierretään läpi kaupungin mittausryhmän kanssa, jotta se saadaan merkittyä tarkasti kaupungin omiin karttoihin.



Kuvio 13. Kartta viimeisimmästä uralinjauksesta (Lapuan kaupungin Tekninen keskus)

POHDINTAA

Moottorikelkkauran suunnittelu ei varsinaisesti ole perinteistä metsätalousinsinöörin työtä, mutta metsien monikäyttö on kuitenkin osa koulutustammekin. Nykyään metsien eri käyttötarkoitukset ovat monipuolistuneet ja metsää ei läheskään aina kasvateta vain puuntuottoa silmälläpitäen. Uudistunut metsälaki helpottaa näiden asioiden huomioimista. Nykyään otetaan enemmän huomioon juuri metsän monikäyttö virkistysmahdollisuutena. Metsämaisema koetaan tärkeänä asiana samoin, kuin luonnonsuojelulliset näkökohdat. Metsän kasvatukseen riistalle suotuisasti pyritään myös panostamaan enemmän.

Itse moottorikelkkauraprojekti eteni mielestäni sujuvasti, ja sain työhön riittävästi apua ja opastusta. Kaupungin tekninen keskus ja EPMOKE olivat aktiivisesti mukana auttamassa reitin suunnittelussa. Uraprojektin etenemisen kannalta oli tärkeää, että yhteistyö toimi hyvin eri tahojen välillä. Projektiin liittyen pidettiin useita palaverieita ja yhteinen linja löytyi aina helposti. Minuun opiskelijana suhtauduttiin erittäin hyvin ja mielipiteitäni kuunneltiin.

Moottorikelkkauran suunnittelussa ja toteutuksessa mielestäni haasteellisinta on saada luvat maanomistajilta uran tekemiseen. Kaupungin mukana oleminen helpottaa asiaa, mikäli kaupungilla on omistuksessaan maata siellä, mihin uraa suunnitellaan. Ajattelisin, että maanomistajan kynnys luovuttaa omat maansa käytettäväksi pienenee, kun he kuulevat, että kaupunki on jo luovuttanut maansa käytettäväksi. Tämä korostuu varsinkin silloin, kun haetaan ensimmäisiä lupia, koska luultavasti harva tahtoo olla ensimmäinen maidensa käyttöoikeuden luovuttaja. Mielestäni lupien kyseleminen kannattaa aloittaa niiltä maanomistajilta, joiden jo etukäteen arvioidaan olevan myötämielisiä uraa kohtaan. Tämän uskoisin alentavan epävarmojen maanomistajien kynnystä liittyä mukaan.

On myös tarkasti mietittävä ennen maanomistajien luona vierailuja, että miten asia heille esitetään. Tärkeää on saada aikaan myönteinen mielikuva asiasta. Haastetta lisää se, että maanomistajille ei ole mahdollista luvata palkkioita tai maksaa siitä, että heidän maitaan saa käyttää.

Moottorikelkkauran suunnittelu oli varsin mielenkiintoinen projekti. Minua on henkilökohtaisesti aina kiinnostanut metsien monikäyttö ja olin hyvin tyytyväinen, kun pääsin mukaan tämänkaltaiseen projektiin. Oli mielekästä olla osallisena tällaisessa projektissa, missä osallisena oli kaupunki ja muu taho. Kaupunki kuitenkin vastaa usein monista virkistystoimintaan liittyvistä hankkeista, kuten puistojen suunnittelusta, puistometsistä, maisemoinnista ja luontopoluista. Nämä ovat sellaisia aiheita, jotka kiinnostavat minua ja mielelläni työllistyisinkin metsien monikäyttöön liittyen.

LÄHTEET

22.12.1995/1710. Maastoliikennelaki.

Kortesluoma, A. 2013. Etelä-Pohjanmaan matkailustrategia vuosille 2013-2017. Seinäjoki: Seamk Maa- ja metsätalouden yksikkö, Ilmajoki.

Kuivas, N. Valokuvat. 2015.

Lapuan kaupungin Tekninen keskus

Luonto Simpsiö. Ei julkaisuaikaa. Esite.

Moisio, T. 2014. Kaupungeingeodeetti. Lapuan kaupungin Tekninen keskus. Haastattelu 03.10.2014.

Paikkatietoikkuna. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Helsinki. Maanmittauslaitos. [Viitattu: 17.5.2015] Saatavana: <http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi/kartta>

Pöntinen, J. 2014. EPMOKE:n hallituksen jäsen. Etelä-Pohjanmaan moottorikelkkailijat. Haastattelu 25.10.2014.

Rautavaara, M. 2008. Moottorikelkkailu: Lumikenttien kulkurit. Helsinki: Alfamer Oy.

Simpsiö Outdoor Resortin Master Plan-päivitys 2014. 26.9.2014. [Verkkajulkaisu]. FCG Suunnittelu ja tekniikka. [Viitattu 17.5.2015]. Saatavana: <http://www.simpzio.fi/asiakirjat/Loppuraportti26092014.pdf>

Simpsiö Outdoor Resortin Master Plan-päivitys 2014: Maankäytön yleissuunnitelma. 26.9.2014. [verkkajulkaisu]. FCG Suunnittelu ja tekniikka. [Viitattu 17.05.2015] Saatavana: <http://www.simpzio.fi/asiakirjat/yisu.jpg>

LIITTEET

LIITE 1. Moottorikelkkaurasopimus yksityiselle maanomistajalle

LIITE 2. Esimerkki moottorikelkkaurasopimuksen liitekartasta

LIITE 3. Moottorikelkkaurasopimus kaupungille

Liite 1. Moottorikelkkaurasopimus yksityiselle maanomistajalle

MOOTTORIKELKKAURA SOPIMUS

Moottorikelkkauran käyttöoikeussopimus

Luvan saaja: Etelä-Pohjanmaan moottorikelkkailijat ry

Osoite: PL 82 60101 Seinäjoki

Maanomistaja/haltija:

Osoite:

Tilan nimi ja Rnro:

Kylä:

Yllä mainittu maanomistaja ja Etelä-Pohjanmaan moottorikelkkailijat ry ovat tehneet seuraavan sopimuksen moottorikelkkauran tekemistä, käyttämisestä, kunnossapidosta, sekä mahdollisesti aiheutuvia korvauksia varten.

- 1 § Moottorikelkalla saa ajaa liitekarttaan merkittyä uraa lumipeitteisenä aikana. Ajouralta poikkeaminen on kielletty.
- 2 § Luvan saaja merkitsee kelkkauran maastoon yhdessä maanomistajan kanssa.
- 3 § Lupa koskee järjestäytynyttä toimintaa.
- 4 § Liikkuminen lupa-alueella tapahtuu täysin kelkkailijan omalla vastuulla. Kelkkailija on myös vastuussa maanomistajalle ja kolmannelle osapuolelle aiheuttamistaan vahingoista.
- 5 § Luvan saajalla on oikeus omalla kustannuksellaan tehdä uran käyttämiseen edellyttämät rakenteet, kuten esim. sillat ja reitti- ja liikennemerkit.
- 6 § Uran leveys on noin neljä /_____metriä ja se raivataan sekä pidetään luvansaajan toimesta esteistä vapaana. Ura merkitään maastoon selkein viitoituksin
- 7 § Lupa moottorikelkkauraan säilyy maanomistus ja hallintasuhteissa tapahtuvissa vaihdoksissa ellei sitä erikseen irtisanota.
- 8 § Jommankumman sopijapuolen irtisanoessa sopimuksen, on se tapahduttava talvikautta edeltävän elokuun loppuun mennessä. Mikäli sopimusta rikotaan, voidaan sopimus irtisanoa heti tapahtuvaksi.
- 9 § Sopimus on voimassa toistaiseksi, alkaen allekirjoitushetkestä.
- 10 § Tilakohtaiset lisäsopimukset:

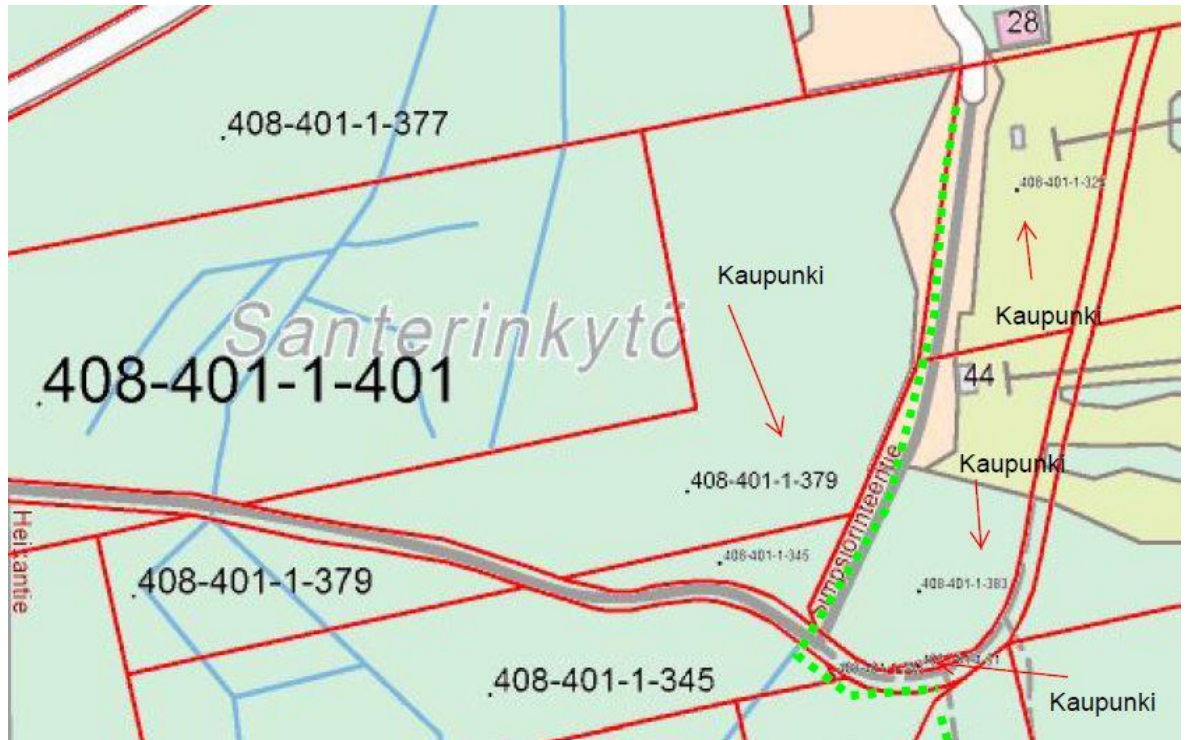
Tämä sopimus on kirjoitettu kahtena kappaleena, yksi kummallekin osapuolelle.

Lapuaalla ____ päivänä _____ kuuta vuonna 20__

Maanomistaja

Ep:n moottorikelkkailijoiden puolesta
Juha Pöntinen

Liite 2. Esimerkki moottorikelkkaurasopimuksen liitekartasta



Liite 3. Moottorikelkkaurasopimus kaupungille

MOOTTORIKELKKAURAN KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS / Luonnos 29.1.2015

MOOTTORIKELKKAURAN HALTIJA

Nimi Etelä-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat Ry

Osoite PL 82

60101 SEINÄJOKI

MAANOMISTAJA

Nimi Lapuan kaupunki

Osoite Valtuustontie 8

Tilan nimet ja _____

rekisterinumero

Kunta ja Kylä Lapua, _____

Yllä mainittu moottorikelkkauran haltija ja maanomistaja ovat tehneet keskenään seuraavan sopimuksen moottorikelkkauran perustamista ja pitämistä sekä tästä aiheutuvien korvausten maksamista varten.

1 § Moottorikelkkaura on tarkoitettu kesällä jalkaisin ja talvella moottorikelkällä tapahtuvaa liikkumista varten.

2 § Sopimus koskee liitteenä olevaan karttaan merkittyä moottorikelkkauran aluetta vähäisine liitännäisalueineen. Sopimus ei koske yleisessä tai yksityisessä käytössä olevia ajoneuvojen sekä kevyen liikenteen tie- ja katualueita, joihin on haettava erilliset luvat. Reitin ulkopuolelle sijoitettavista opasteista ja tauluista sekä seuraavista liitännäisalueista* sovitaan erikseen (esim. vuokrasopimuksella tai kaupalla):

*) - *laajahkot levähdysalueet*

- *yöpymispaikat*

- *kaikki tulentekopaikan sisältävät liitännäisalueet*

- *kaikkia vesistöjen rannalla sijaitsevat liitännäisalueet ym.*

3 § Moottorikelkkauran haltijalla on oikeus, ottaen kuitenkin mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistajan toivomukset, perustaa ja pitää moottorikelkkareitti edellä mainitun tilan alueella seuraavin ehdoin:

a) Moottorikelkkauran reittiura on tilan alueella keskimäärin 3 metrin

levyinen ja noin x kilometrin pituinen. Reittiura linjataan ja mahdolliset liitännäisalueet sijoitetaan maastoon uran haltijan ja maanomistajan kesken yhteistoiminnassa.

b) Moottorikelkkauran haltijalla on oikeus poistaa reitin edellyttämältä alueelta

kaikki puut, pensaat ja oksat sekä merkitä reitin kulku asianmukaisesti puita vahingoittamatta. Moottorikelkkauran haltijalla on myös oikeus raivata reitin alueelta kaikki reitin käyttöä haittaavat kivet ja kannot.

c) Moottorikelkkauran haltijalla on oikeus omalla kustannuksellaan rakentaa

reitin käyttämisen edellyttämät rakenteet kuten rummut ja sillat sekä avata reitillä oleviin aitoihin kulkemista varten tarvittava aukko edellyttäen, että se

varustetaan portilla tai veräjällä. Uran rakentamisen jälkeen tehtäviin, tilan

säännönmukaisen käytön kannalta tarpeellisiin ojiin, aitoihin ym. rakenteisiin

tarvittavat, reitin käytön kannalta välttämättömät laitteet, rakentaa reitin haltija omalla kustannuksellaan.

d) Moottorikelkkauran haltijalla on oikeus käyttää moottorikelkkauran hoito- ja

huoltotoimenpiteiden vaatimaa ajokalustoa. Talvella reitillä saa käyttää moottorikäyttöisistä kulkuvälineistä edellä mainitun kaluston lisäksi vain moottorikelkkaa.

e) Maa-ainesten ottamisesta ja käyttämisestä reitin rakentamiseen sovitaan erikseen

4 § Moottorikelkkauran kunnossapidosta huolehtii reitin haltija omalla kustannuksellaan.

Moottorikelkkauran kunnossapitoon kuuluu:

a) alueen saattaminen sellaiseen kuntoon, että siellä voidaan harrastaa tässä sopimuksessa tarkoitettua liikuntaa sekä pitää ura-alue jatkuvasti tällaisessa kunnossa,

b) ura-alueen siisteydestä huolehtiminen ja roskien poiskuljettaminen,

c) luonnonvoimien uralle aiheuttamien vahinkojen ja reitin käyttöä haittaavien esteiden korjaaminen,

d) uraa varten tehtyjen rakenteiden, kuten siltojen, rumpujen, porttien, veräjien jne. kunnossapito.

5 § Vastuu moottorikelkkauran turvallisuudesta ja siitä, että alue pysyy asianmukaisessa kunnossa, on uran haltijalla.

Maanomistaja sitoutuu ilmoittamaan uran haltijalle vähintään seitsemän vuorokautta aikaisemmin sellaisiin toimenpiteisiin ryhtymisestä, jotka saattavat vaikeuttaa tai aiheuttaa haittaa uran käytölle (esim. metsätyöt, reitin ylitys metsäkoneella). Uran käyttö kulkutienä edellyttää uran haltijan suostumusta, lukuun ottamatta tilakohtaisella tiellä kulkevaa uraa. Vastuu uran turvallisuudesta ulkoilukäytölle on ilmoituksen tekemisen jälkeen uran haltijalla.

Uran käyttämisestä aiheutuvasta roskaantumisesta tai urasta johtuvasta mahdollisesta vakuutusmaksun korotuksesta vastaa uran haltija.

6 § Mikäli moottorikelkkauran ilmenee myöhemmin sellaisia haittoja, vahinkoja tai lisäkustannuksia, joita sopimuksen laatimishetkellä määritettäessä ei ole otettu huomioon, on maanomistajalla tällaisen menetyksen ilmaannuttua oikeus korvaukseen.

Moottorikelkkauran käyttö- ja kunnossapitotoimenpiteiden yhteydessä tarvittavien uran ulkopuolisten teiden ja muiden alueiden käytöstä aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta sovitaan erikseen.

7 § Moottorikelkkauran käytöstä ei peritä korvauksia siltä, jolle uran hallinta siirretään (Etelä-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat ry).

8 § Tämä sopimus sitoo kiinteistön myöhempää omistajaa tai haltijaa. Allekirjoittanut maanomistaja on velvollinen sisällyttämään tätä koskevan ehdon luovutusso-
pimukseen.

9 § Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun se on allekirjoitettu ja se on voimassa kymmenen (10) vuotta. Sopimusta on mahdollista jatkaa osapuolten välisellä jatkosopimuksella, jolleivät maankäytön ja kaavoituksen kehittämistarpeet tai/ja ural-
la harjoitettavan toiminnan ympäristövaikutukset ole esteenä sopimuksen jatkami-
selle.

Mikäli olosuhteissa tapahtuu muutoksia, jotka vaikeuttavat moottorikelkkauran tai tilan käyttöä, saadaan uran paikkaa muuttaa toisen osapuolen vaatimuksesta sen tarkoituksenmukaista käyttöä kohtuuttomasti vaikeuttamatta. Uran mahdollisesta siirrosta aiheutuvista rakentamistöistä ja kustannuksista vastaa uran haltija.

Tämä sopimus voidaan irtisanoa, mikäli toinen sopimuspuoli syyllistyy sopimuksen olennaiseen rikkomiseen. Irtisanomisaika on kuusi (6) kuukautta.

Kun moottorikelkkaura on poistettu käytöstä, uran haltija saattaa alueen entiseen käyttötapaan soveltuvaan kuntoon. Alue siirtyy maanomistajan hallintaan korvauk-
setta.

Sopimusta on tehty yhtä pitävät kappaleet kummallekin sopijapuolelle.

Lapualla, päivänä kuuta 2015

LAPUAN KAUPUNKI

Lapualla, päivänä kuuta 2015

ETELÄ-POHJANMAAN MOOTTORIKELKKAILIJAT ry

LIITE: karttaote