

# Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä

Harrastajien, yritysten ja luonnon  
virkistyskäytön näkökulmia

Jani Päivänen, Lauri Virrankoski  
Larri Liikonen

LUONTO





# Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä

**Harrastajien, yritysten ja luonnon  
virkistyskäytön näkökulmia**

**Jani Päivänen, Lauri Virrankoski  
Larri Liikonen**

Helsinki 2006

**YMPÄRISTÖMINISTERIÖ**



SUOMEN YMPÄRISTÖ 53 | 2006  
Ympäristöministeriö  
Alueidenkäytön osasto

Taitto: Ainoliisa Miettinen  
Kansikuva: Larri Liikonen

Julkaisu on saatavana myös internetistä:  
[www.ymparisto.fi/julkaisut](http://www.ymparisto.fi/julkaisut)

Edita Prima Oy, Helsinki 2006

ISBN 952-11-2484-9 (nid.)  
ISBN 952-11-2485-7 (PDF)  
ISSN 1238-7312 (pain.)  
ISSN 1796-1637 (verkkokj.)



## ESIPUHE

Moottorikelkkailu on tärkeä talviajan maastoliikennemuoto, jolla on huomattava merkitys matkailulle, virkistyskäytölle ja luontomatkailulle sekä talviajan metsätaloudelle ja kalastukselle. Moottorikelkkailun matkailu- ja virkistyskäytön hyötyjä tulee edistää ja samalla maastoliikenteen haittoja estää.

Tämän moottorikelkkojen käyttöä ja kelkkailun vaikutuksia koskevan selvityksen on tehnyt ympäristöministeriön tilauksesta WSP LT-Konsultit Oy. Selvitystyötä on vastannut projektipäällikkö VTM Jani Päivänen yhdessä erikoissuunnittelija, MMM Lauri Virrankosken sekä meluasiantuntija FM Larri Liikosen kanssa. Ympäristöministeriössä työtä on valvonut ylitarkastaja Pekka Tuunanen. Selvitys palvelee moottorikelkkailureittien valtakunnallista kehittämistä ja maastoliikennelain kehittämistarpeiden arviointia. Samalla selvityksestä toivotaan olevan hyötyä myös moottorikelkkailureittien ja matkailupalveluiden kehittäjille. Ympäristöministeriö kiittää kaikkia kyselyihin vastanneita, erityisesti selvitykseen arvokasta tietoa antaneita moottorikelkkaseuroja sekä yrityksiä.

Ympäristöministeriö



## SISÄLLYS

<b>Esipuhe</b> .....	3
<b>I Johdanto</b> .....	7
1.1 Tausta .....	7
1.2 Moottorikelkkailu Suomessa.....	7
1.3 Moottorikelkkailua koskevat säännöt.....	8
<b>2 Tutkimuksen sisältö, toteutus ja aineistot</b> .....	10
2.1 Raportin sisältö ja tutkimuskysymykset .....	10
2.2 Toteutus ja aineistot.....	10
<b>3 Moottorikelkkojen omistajista</b> .....	14
3.1 Keitä moottorikelkkailijat ovat? .....	14
3.2 Kelkkakanta .....	16
3.3 Kelkkailutavat ja kelkan käyttötarkoitukset .....	17
3.4 Kelkkailun kustannukset ja tulevaisuudensuunnitelmat .....	20
<b>4 Kelkkaseurat moottorikelkkailun osapuolena</b> .....	22
4.1 Seurat, niiden jäsenet, toiminta ja resurssit.....	22
4.2 Reitit, niiden ylläpito ja yhteistyö.....	23
4.3 Kelkkailuun liittyvät ristiriidat .....	26
4.4 Kelkkaharrastuksen ja -seurojen tulevaisuudennäkymiä.....	27
<b>5 Moottorikelkkailu elinkeinona</b> .....	28
5.1 Moottorikelkkayrittäjien näkemyksiä.....	28
5.2 Vuokrakelkkailijoiden tottumukset ja suunnitelmat .....	31
<b>6 Missä kelkaillaan ja mikä reitissä on tärkeää?</b> .....	32
6.1 Kelkkailureitit vs. maastossa ajaminen.....	32
6.2 Näkemyksiä kelkkailuolosuhteista.....	33
6.3 Mikä reiteissä on tärkeää? .....	34
6.4 Oppia parhaista reiteistä.....	36
6.5 Ehdotuksia reittien kehittämiseksi .....	36
<b>7 Reitien lähiasukkaiden näkökulma kelkkailuun</b> .....	38
7.1 Aineistona Nilsiä asukkaat.....	38
7.2 Miten paljon ja miksi kelkkailu häiritsee?.....	39
7.3 Kelkkailu uhkana turvallisuudelle ja turvallisuuden tunteelle .....	41
7.4 Häiriöiden ja riskien konkreettiset vaikutukset.....	42
7.5 Asukkaiden kanta moottorikelkkailun kehittämiseen .....	43

<b>8</b>	<b>Kelkkailu luonnon virkistyskäyttäjien kannalta</b> .....	45
8.1	Vastaajina ulkoilijoita pääkaupunkiseudulta Lappiin .....	45
8.2	Missä ja millaista häiriötä moottorikelkat aiheuttavat? .....	46
8.3	Moottorikelkkailu onnettomuusriskinä ja turvallisuuden tunteen uhkana .....	48
8.4	Vapaa-ajan viettotapojen muutokset moottorikelkkailun takia .....	52
8.5	Moottorikelkkailun kehittäminen virkistyskäyttäjien silmin .....	53
<b>9</b>	<b>Häiriöt ja turvallisuus kelkkailijoiden omasta näkökulmasta</b> .....	55
9.1	Kelkanomistajien omat arviot .....	55
9.2	Kihniön kelkkailijoiden ja Nilsiän kelkkapoliisin näkemykset .....	56
<b>10</b>	<b>Yhteenveto ja johtopäätöksiä</b> .....	58
	Kirjallisuus ja muut lähteet .....	63
	Liite 1. Yhteistyötahoja .....	65
	Liite 2. Kelkkaseurojen vastausten yhteenveto .....	66
	Kuvailulehti .....	68
	Presentationsblad .....	69
	Documentation page .....	70



# 1 Johdanto

## 1.1

### Tausta

Moottorikelkkailu on Suomessa merkittävä talvi-kauden motorisoitu liikkumismuoto. Kelkkailulla on huomattavaa merkitystä sekä matkailuelinkeinoissa, harrastuksena että ammattikäytössä. Sillä on taloudellisia vaikutuksia erityisesti pohjoisemmassa Suomessa mutta myös kautta maan loma- sekä hiihtokeskuksissa.

Moottorikelkkailu aiheuttaa myös joka talvi sekä kiistoja että vakaviin loukkaantumisiin tai kuolemaan johtavia onnettomuuksia. Harrastuskelkat ovat yhä tehokkaampia laitteita, joilla ajajat voivat aiheuttaa riskejä ja haittoja paitsi itselleen, myös muille liikkujille ja ympäristölle. Moottorikelkkailun lisääntyminen onkin herättänyt keskustelua erityisesti sen haitoista, turvallisuusriskeistä ja meluongelmista. Samaan aikaan moottorikelkkailijoiden omat näkemykset ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Myöskään moottorikelkkailuun liittyvissä tutkimuksissa käyttäjänäkökulmia ei ole selvitetty.

## 1.2

### Moottorikelkkailu Suomessa

Tammikuussa 2005 Suomessa oli runsaat 102 000 rekisteröityä moottorikelkkaa. Ajoneuvorekisterikeskus ja tilastokeskus rekisteröivät moottorikelkkojen määrää. Rekisteröinti muuttui pakolliseksi vuonna 1995, josta lähtien kelkkojen määrä on kasvanut voimakkaasti, keskimäärin vajaalla kuudella prosentilla vuodessa. Noin neljä kymmenestä kelkasta on rekisteröity Pohjois-Suomeen.

Kelkkatyypit jakautuvat suurin piirtein siten, että kolmannes on urheilukelkkoja, kolmannes

hyötykelkkoja ja kolmannes retkeilykelkkoja. Työkelkat on suunniteltu vetotehtäviin ja umpihan- gessa ajoon ja retki- eli vapaa-ajan kelkat perhe- ja retkikäyttöön. Urheilukelkoissa on panostettu urheilullisuuteen, moottoritehoon ja hyviin reitti- ajo-ominaisuuksiin. Umpihankeen ne soveltuvat hyvin huonosti. (Moottorikelkkailijan opas 2005.)

Moottorikelkkailu on saavuttanut Pohjois-Suo- men matkailussa tärkeän sijan. Etelä-, Itä- ja Kes- ki-Suomessa moottorikelkkamatkailu on paljon vähäisempää. Moottorikelkoilla on suuri merki- tys erilaisten ohjelmapalveluyritysten toiminnassa. Safarit ovat jo tunnettu ja edelleen suosittu tapa tutustua sekä kelkkailuun että matkakohteen mai- semiin. Nykyisin kelkkailu on usein osa monipuoli- sta toiminnallista kokonaisuutta; kelkka toimii välineenä, jolla matkailija voi hakea elämyksiä talvisesta luonnosta. Ammattikäytössä moottori- kelkka on korvaamaton erityisesti poronhoidos- sa, mutta se on tärkeä myös kalastajille ja monille pienimuotoisen metsätalouden harjoittajille. (Mm. Tuunanen 2004.)

Huomattava osa moottorikelkkailusta on yk- sittäisten kelkanomistajien kotinsa tai loma-asun- tonsa lähellä harjoittamaa huviajelua tai paikasta toiseen siirtymistä. Yksittäiset kelkanomistajat te- kevät myös pitempiä retkiä.

Valtioneuvosto on tehnyt periaatepäätöksen luontomatkaailun ja luonnon virkistyskäytön ke- hittämisestä. Siinä moottorikelkkailu katsottiin osaksi luontomatkaailua. (*Valtioneuvoston periaate- päätös* 13.12.2003.) Tämä perustuu ajatteluun, jonka mukaan vastaavasti esimerkiksi moottoriveneily on luontomatkaailua, koska matkailu siinä perustuu luonnon vetovoimaan ja ympäristöön. Näin lienee myös moottorikelkkailun laita. Moottorikelkkailun tietyllä tavoin ristiriitaista asemaa haittoja aiheut- tavana luontovetoisena matkailuna sekä siihen liit- tyviä odotuksia ja arvostuksia on haluttu tutkia käsillä olevassa selvityksessä.

Moottorikelkkailun kehittämisen valtakunnallisia tavoitteita ei kuitenkaan ole. Tarpeet, toiveet ja mahdollisuudet eivät ole kiteytyneet valtakunnalliseksi tahtotilaksi. Moottorikelkkaväylien suunnittelua ja pitämistä koskevat normit puuttuvat. (Tuunanen 2004.) Alan jäsentymättömyyttä kuvaa se, että Suomesta puuttuu moottorikelkkailun valtakunnallinen edunvalvontaorganisaatio. Myös valtionhallinnossa moottorikelkkapolitiikan vastuut ovat osittain epäselviä. Maastoliikennelain valvojana vetovastuu on ympäristöministeriöllä, mutta koordinaatiotarpeita olisi sekä liikenne- ja viestintäministeriön että maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalojen kanssa.

Moottorikelkkailuun keskittyviä rekisteröityjä yhdistyksiä on maassamme noin 100 ja näissä jäseniä yhteensä 10 000. Myös monissa monialaisemmissa seuroissa on moottorikelkkajaksia. Nämä mukaan lukien moottorikelkkailijoista on seuratoiminnassa mukana lähes 14 000. (*Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö* 2005)

Lähtöleveysuudessa moottorikelkkailuun ja reitteihin liittyvää lainsäädäntöä ollaan uudistamassa. Tavoitteena on siirtyminen hajanaisesta moottorikelkkareiteistä ja -urista rakentuvasta kokonaisuudesta selkeämpään 'maastoliikennejärjestelmään'. Se tarkoittaa, että maastoliikennettä kehitetään yhtä järjestelmällisesti kuin muutakin liikennettä. Järjestelmä selventäisi kelkkailijoiden oikeuksia ja vastuita. Siihen kuuluisi myös valtakunnallisesti yhtenäisen reittien suunnittelun ja kunnossapidon ohjeisto sekä vastuun- ja rahanjakosymykset eri osapuolten kesken. Järjestelmän luominen olisi tärkeä askel moottorikelkkailijan oikeuksien ja velvollisuuksien selkiyttämisessä. Tätä kautta pystyttäisiin toivottavasti myös nykyistä paremmin yhteensovittamaan moottorikelkkailu sekä maankäyttö, luonnon muu virkistyskäyttö ja liikenne siten, että haitat ovat mahdollisimman vähäisiä.

### 1.3

## Moottorikelkkailua koskevat säännöt

Maastoliikennelaila ja -asetuksella säädetään maastoliikenteen harjoittamiseen ja reittien perustamiseen liittyvistä seikoista. Lain tavoitteena on ehkäistä haittoja, joita luonnolle tai muulle ympäristölle, luontaiselinkeinoille, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle

aiheutuu moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttämisestä maastossa tai moottorikelkkailureiteillä.

Maastoliikennelain mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ei saa liikkua eikä sitä saa pysäyttää tai pysäköidä maastossa maa-alueella ilman maanomistajan tai haltijan lupaa. Poikkeuksia muodostavat mm. virkatehtävät ja sairaankuljetus. Jääpeitteisellä vesialueella on oikeus liikkua jokaisella, vesilain (264/1961) 1. luvun 24 §:ssä säädettyllä tavalla.

Moottorikelkkaa saa maastossa kuljettaa 15 vuotta täyttänyt. Virallisilla moottorikelkkareiteillä, tiellä ajettaessa tai tietä ylittäessä kuljettajalla tulee olla vähintään T-luokan ajokortti. Ikävaatimus ei koske ajamista yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla tai tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella. Metsätiellä moottorikelkalla saa ajaa lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muulta moottoriajoneuvojen käytöltä.

Alueellinen ympäristökeskus voi laissa mainittujen haittojen ehkäisemiseksi kieltää moottorikäyttöisen ajoneuvon käytön tietyllä alueella muuhun kuin virkatehtäviin tai rajoittaa sitä. Se voi myös määrätä nopeusrajoituksen maastossa alemmaksi kuin maastoliikennelain 29 §:n nojalla säädetty yleinen nopeusrajoitus.

Maastoliikenneasetuksen mukaan suurin sallittu nopeus maastossa maa-alueella on 60 km/h. Nopeusrajoitus ei kuitenkaan koske maastoliikennelain 30 §:ssä tarkoitettua kilpailua tai harjoitusta, mikäli asianomainen alue on suljettu muulta liikenteeltä. Jääpeitteisellä vesialueella suurin sallittu nopeus on 80 km/h. Mikäli kelkkaan on kytketty perävaunu, jossa kuljetetaan henkilöä, on suurin sallittu nopeus maastossa 40 km/h.

*Moottorikelkkareitti* on tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen. Moottorikelkkareitin perustamiseksi on laadittava reittisuunnitelma, jonka hyväksymisestä päättää kunnan ympäristönsuojelulautakunta. Reittisuunnitelmassa on osoitettava reitin kulku ja reittiin kuuluvat levähdys- ja huoltoalueet niin, että ne voidaan suunnitelman perusteella tarvittaessa merkitä maastoon. Suunnitelmassa on myös mainittava ne kiinteistöt, joiden kautta reitti tulisi kulkemaan. (Maastoliikennelaki, 15 §.) Moottorikelkkareittiä ei saa perustaa, jos sen käyttämisestä aiheutuisi luonnolle tai muulle ympäristölle, luontaiselinkeinoille, maa- ja metsätaloudelle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle huomattavaa haittaa. (Maastoliikennelaki, 16 §.)

*Moottorikelkkaura* on epävirallinen termi maanomistajien lupaan perustuvalla moottorikelkkäväylälle. Näitä alettiin rakentaa Lapissa 1980-luvun alkupuolella Metsähallituksen ja eräiden kuntien toimesta. Ura on siis maanomistajan luvalla tai suostumuksella perustettu moottorikelkkailuun tarkoitettu maastossa kulkeva väylä. Moottorikelkalla liikkumiseen urilla sovelletaan maastossa liikkumisen säädöksiä. Uralla ajaminen voi edellyttää uran pitäjän lupaa, joka voi olla maksullinen tai maksuton. (*Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö 2005, 10*)

Reitit ja urat ovat käytännössä usein hyvin samankaltaisia. Lain mukaan ero on kuitenkin selvä. Reitit ovat maastoliikennelain mukaisesti perustettuja virallisia reittejä. Virallisella reitillä ajaminen on siis vastaava asia kuin ajaisi autolla yleisellä tiellä, siihen ei tarvita lupaa.

Viralliset kelkkareitit merkitään maastoon pyöreillä, sinisillä reittimerkeillä. Samaa merkintätapaa on käytetty myös kelkkaurissa, mutta näitä merkkejä ollaan vaihtamassa nelikulmaisiksi. Punaisia ristiviitoja näkee niin reiteillä kuin urillakin.

Metsähallituksen urien hoito ja ylläpito kuuluu vuoden 2002 alusta lähtien Metsähallituksen Luontopalveluiden tehtäviin. Moottorikelkkaurien ja niiden palvelurakenteiden ylläpitoa ja maksutomia lupamenettelyjä rahoitetaan maa- ja metsätalousministeriön tähän tarkoitukseen osoittamalla budjettivaroilla. Urien rakentamiseen ja ylläpitoon on saatu myös työministeriön rahoitusta. (Liikonen & Rautio 2004; *Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö 2005.*)



Moottorikelkkailureitti-liikennemerkillä osoitetaan kelkkailureitti. Kelkkailureitillä on soveltuvin osin samat säännöt kuin muun tien ajoradalla.



Reittimerkit ovat tarpeellisia merkkejä ohjaamaan kelkkailijaa pysymään reitillä ja ajamaan siellä mihin kunnossapito on ulotettu. Ajoura on merkin vieressä.



Maastoliikenne kielletty -merkillä ilmoitetaan, että alueellinen ympäristökeskus on maastoliikennelain nojalla kieltänyt maastoliikenteen tai rajoittanut sitä.



Moottorikelkalla ajo kielletty -liikennemerkki sijoitetaan sille tielle, jotka kieltö tai rajoitus koskee.

Kuva 1. Moottorikelkkailua ohjaavia liikennemerkkejä. Lähde: Moottorikelkkailijan opas.

## 2 Tutkimuksen sisältö, toteutus ja aineistot

Tämän tutkimuksen tavoitteena on muodostaa yleiskuva moottorikelkkailusta Suomessa ja tuottaa monipuolista tietoa moottorikelkkojen käytöstä. Työ toteutettiin osana ympäristöministeriön johdolla aloitettuja maastoliikennejärjestelmän kehitys- ja selvitystöitä.

### 2.1

#### Raportin sisältö ja tutkimuskysymykset

**Luvussa 3** esitetään perustietoja Suomen moottorikelkkakannasta ja kelkkojen omistajista. Millaisia moottorikelkkailijat ovat iältään ja taustoiltaan, millaisia ovat käytössä olevat kelkat, millaisia kelkkailutavat ja tottumukset. Entä millaisia kustannuksia ja millaisia tulevaisuuden suunnitelmia kelkkailuun liittyy?

**Luku 4** kertoo kelkkaseuroista moottorikelkkailun osapuolena. Millainen on niiden jäsenmäärä ja edustavuus? Millaista toimintaa ne harjoittavat moottorikelkkailun edistäjänä? Miten ne toimivat reittien suunnittelun ja ylläpidon puolesta ja miten kokevat onnistuneensa?

**Luku 5** kertoo moottorikelkkailusta elinkeinonharjoituksena ja sen tulevaisuuden näkymistä. Kohteena on tässä kaupallinen harrastuskelkkailu, ei esimerkiksi maa- ja metsätalouteen liittyvä työkäyttö. Aineistona ovat yrittäjien omat näkemykset, mutta myös heidän asiakkaidensa eli vuokra-  
tuilla kelkoilla ajavien käsitykset.

**Luku 6** esittelee osapuolten näkemyksiä kelkkailureiteistä ja tietoja reittien käytöstä. Mikä reiteissä on tärkeää? Mitä pitäisi oppia Suomen parhaista reiteistä?

**Luvuissa 7–9** käsitellään kelkkailuun liittyviä häiriöitä ja turvallisuusriskejä. Näitä katsotaan ensin vilkkaiden reittien lähiasukkaiden, sitten luonnon virkistyskäyttäjien ja lopuksi kelkkailijoiden omasta näkökulmasta.

**Luvussa 10** käsitellään päätulokset moottorikelkkailun ja reittien kehittämistä ja eri osapuolten yhteistyöstä siinä. Mitkä ovat moottorikelkkailun kehittämisen suurimmat kysymykset ja millaisia ohjaukeinoja julkinen valta voisi harkita? Ovatko moottorikelkkailun eri osapuolten näkemykset yhdistettävissä? Hieman avataan myös sitä kysymystä, millaista *moottorikelkkapolitiikkaa* tarvittaisiin ja millaiselle olisi kannatusta?

### 2.2

#### Toteutus ja aineistot

Tutkimusta varten koottiin kevättalven ja kevään 2005 aikana kaikkiaan kuusi kyselyaineistoa. Näistä neljä räätälöitiin Suomen moottorikelkkailun eri intressiryhmille: moottorikelkkojen omistajille, vuokrakelkan käyttäjille, kelkka-alan yrittäjille sekä kelkkaseuroille. Kaksi muuta koski lähinnä moottorikelkkailun melua ja sen häiritsevyyttä ja ne suunnattiin kelkkareittien lähiasukkaille (Nilsiässä, Tahkon hiihtokeskuksen vaikutuspiirissä) ja luonnon virkistyskäyttäjille (kaikkiaan viidellä suositulla virkistysalueella).<sup>1</sup>

#### Kysely moottorikelkkojen omistajille

Laajin kyselyistä oli yksityisille moottorikelkkojen omistajille kohdistettu kysely, joka toteutettiin maaliskuuhun 2005. Lomakkeita lähetettiin 1500 kappaletta eri puolilla Suomea asuville henkilöille, joilla Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan oli hallussaan moottorikelkka.

Ympäristöministeriöllä oli jo aiempien selvitysten perusteella kohtalaisen kattava kuva Lapin moottorikelkkailusta. Ajoneuvorekisteristä suoritettiin siksi ns. ositettu otanta siten, että eteläisempi Suomi hieman painottui ja varmistettiin että myös

<sup>1</sup> Kaksi viime mainittua liittyvät projektiin Moottorikelkkailun melu. WSP LT-Konsultit, Suomen ympäristö, tulossa.

Etelä-Suomen kelkanomistajilta saadaan riittävästi tietoja. Lapin ja Oulun lääneistä mukaan valikoitui 500 kelkanomistajaa ja Etelä-, Itä- ja Etelä-Suomen lääneistä 1000 kelkanomistajaa.

Otoksella haettiin tilannetta, jossa Etelä-Suomi painottuu jonkin verran kelkkojen kokonaismäärään nähden. Millaisia kokonaismäärät sitten ovat maan eri osissa ja miten painottaminen onnistui? Maaliskuun 2005 tietojen mukaan Suomen 103 000 kelkkaa sijoittuvat siten, että Oulun ja Lapin lääneihin kelkkoja on rekisteröity yhteensä runsaat 41 500 kelkkaa (Oulun lääneihin oli rekisteröity 18 981 ja Lappiin 22 533 kelkkaa) ja muihin lääneihin melko tasan 61 700 moottorikelkkaa.<sup>2</sup>

Taulukko 1. Kelkanomistajien kokonaismäärät, omistajakyselyn otos sekä kyselyyn vastanneet Pohjois- ja Etelä-Suomessa.

	Kokonaismäärä	Otos	Vastanneet
Lapin ja Oulun läänit	41 500 (40 %)	500 (33 %)	156 (34 %)
Etelä-, Itä- ja Etelä-Suomen läänit	61 700 (60 %)	1000 (67 %)	301 (66 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>103 200</b>	<b>1500</b>	<b>457*</b>

\* Kahdeksantoista vastaajan asuinlääni ei selvinnyt.

Vastauksia saatiin 475 eli 31,7 prosenttia lähetetyistä lomakkeista. Tätä voidaan pitää tyydyttävänä vastausprosenttina. Aineiston luotettavuutta voidaan arvioida vertaamalla vastaajajoukon jakaumia kaikkien kelkanomistajien tunnettuihin jakaumiin. Kuten yllä olevasta taulukosta käy ilmi, vastaajajoukon ja otoksen maantieteelliset jakaumat ovat hyvin lähellä toisiaan: Lapin ja Oulun läänien asukkaat vastasivat aivan hivenen eteläsuomalaisia innokkaammin.

Kyselyyn vastanneiden kelkkailijoiden moottorikelkat – merkit ja vuosimallit – vastasivat myös suunnilleen koko Suomen kelkkakantaa (ks. tarkemmin kohta 3.2).

### Kysely vuokrakelkkailijoille

Osana moottorikelkkailijoiden käyttäjätutkimusta tehtiin kysely Nilsiä Tahkovuoren alueella Pohjois-Savossa vuokratuilla moottorikelkoilla liikkuville henkilöille. Tahkovuori valittiin tutkimusalueeksi siksi, että se on Etelä-Suomen ehkä eniten moottorikelkkailuun panostanut matkailu-

<sup>2</sup> Lähde: TietoEnator Oyj, 10.2.2005.

keskittymä.<sup>3</sup> Kyselylomakkeet jaettiin 11.–25.3.2005 välisenä aikana, joka on Tahkon hiihtokeskuksen vuosittaista huippusezonkia. Kyselyn jakamisessa tärkeänä apuna toimivat kaikki kolme alueen kelkkojen vuokrausta ja safaritoimintaa järjestävää yritystä, joiden tiloissa lomakkeita jaettiin. Konsultit toimittivat kyselylomakkeet vuokraamoihin ja henkilökunta hoiti käytännössä palvelutiskin yli jakelun asiakkailleen, jotka täyttivät lomakkeet paikan päällä.

Täytettyjä lomakkeita saatiin takaisin kaikkiaan 45. Periaatteessa kaikilla vuokraamojen sadoista suomenkielisistä asiakkaista oli mahdollisuus vastata. Vastaajajoukko on kuitenkin todennäköisesti jossain määrin valikoitunut esimerkiksi siten, että koulutetummat tai vastaaviin kyselyihin ennenkin vastanneet ovat vastanneet innokkaammin. Koska aineisto on myös kaikkiaan verraten pieni, siitä tehdään jäljempänä vain hyvin varovaisia yleistyksiä.

### Kysely kelkka-alan yrittäjille

Maalis-huhtikuussa 2005 tehtiin erillinen kysely yrityksille, joiden toiminnassa moottorikelkkailu on merkittävässä roolissa. Yritysten tiedot poimittiin vuoden 2005 Moottorikelkkailun kausioppaasta, ja siitä valittiin nimenomaan moottorikelkkojen vuokrausta ja safaritoimintaa harjoittavia yrityksiä. Kausioppasta toimittaa vuosittain MK-lehden toimitus.

Kysely lähetettiin 75 yritykselle ja täytettyjä lomakkeita saatiin takaisin kaikkiaan 27. Otoksessa näkyy selvästi vapaa-ajan kelkkailuun liittyvien elinkeinojen painottuminen Pohjois-Suomeen. Vastanneiden joukossa Pohjois-Suomi korostuu vieläkin enemmän. Kausioppaassa oli yhteystiedot vain neljään Etelä-Suomen läänissä sekä kahteentoista Länsi-Suomen läänissä sijaitsevaan moottorikelkkailuyritykseen. Kysely lähetettiin näihin kaikkiin Etelä-Suomen kuuteentoista yritykseen, joista saatiin neljä täytettyä lomaketta. Siten tavoite saada tasapainoinen kuva moottorikelkkailusta Suomen eri osissa ei yritysten osalta täysin toteutunut. Vastausprosenttia voidaan sinänsä pitää kohtuullisena. Aineiston pienuuden takia on kuitenkin muistettava, että erilaiset satunnaisuudet ja esimerkiksi yksittäiset äärimielipiteet saattavat vaikeuttaa tulosten yleistämistä.

<sup>3</sup> Tahkon moottorikelkkailun vaikutuksia tutkittiin myös asukaskyselyssä Nilsiä asukkaille jaetulla kyselylomakkeella.

## Kysely kelkkaseuroille ja keskustelut seurojen edustajien kanssa

Moottorikelkkaseurojen edustajien näkemyksiä kelkkailun nykytilasta, olosuhteista ja kehittämisestä Suomessa selvitetiin postikyselyllä touku-kuussa 2005. Seurojen yhteystiedot saatiin Moottoriliitosta. Moottoriliitto on moottoripyöräilyn ja -kelkkailun lajiliitto ja yhteistyöjärjestö.<sup>4</sup> Liiton tiedoista valikoitiin ne seurat, jotka ovat nimenomaan moottorikelkkailun kanssa tekemisissä. Kyselylomakkeita lähetettiin 77 kappaletta, joista takaisin saatiin 34 täytettyä lomaketta. Vastausprosenttia voidaan pitää varsin hyvänä, mutta aineiston pienyyden takia sattuman ja äärimielipiteiden osuus on pidettävä mielessä tuloksia tulkittaessa.

Kelkkaseuroja koskevaa tutkimusosuutta valmisteltaessa järjestettiin kaksi iltatilaisuutta. Ensimmäinen järjestettiin Kurun kunnassa, jonne alueen kelkka-aktiivit ovat suunnitelleet ja toteuttaneet noin 50 kilometrin reitin. Päivän aikana tilaajan ja konsultin edustajat tutustuivat reittiin ja illalla kokemuksia reitin suunnittelusta ja toteutuksesta purettiin työpajassa. Samassa yhteydessä testattiin kelkan omistajille ja seuroille suunnatut kyselyrungot, jotta kysymykset kohdentuisivat oikein ja asetettaisiin kelkkailijoiden kannalta ymmärrettävästi.

Kihniön Pyhäniemessä järjestettiin 17.3.2005 moottorikelkkojen melumittausten yhteydessä keskustelutilaisuus. Osallistujia oli 22 ja heistä useimmat olivat Kihniön ja lähikuntien kelkkailijoita ja kelkkaseurojen aktiiveja. Mukana oli myös yksi kunnanjohtaja, pari-kolme kelkanvuokrausta harjoittavaa matkailuyrittäjää sekä konsultin ja ympäristöministeriön edustajat. Vapaamuotoinen keskustelu noudatteli jotakuinkin konsultin ehdottamaa asialistaa. Suurin osa puheesta keskittyi kelkkaura- ja reittikysymyksiin. Lisäksi keskusteltiin mm. turvallisuusasioista ja ajotavoista. Konsultin edustaja teki keskustelun aikana muihinpanoja ja kirjoitti tulokset tilaisuuden jälkeen mahdollisimman tarkoin muistiin.

<sup>4</sup> "Suomen Moottoriliitto r.y. (SML) on moottoripyörä- ja moottorikelkkaurheilun lajiliitto, jolle on luovutettu näiden kilpailutoimintojen ylin johto ja valta Suomessa." [www.moottoriliitto.fi](http://www.moottoriliitto.fi)

## Kysely luonnossa liikkujille

Aineisto koottiin maaliskuun lopulla ja huhtikuun alussa 2005 seuraavista ulkoilu- ja lomakohteista:

- Oittaaan ulkoilukeskus, Espoo (62 vastausta)
- Kuusijärven ulkoilukeskus, Vantaa (43)
- Hotelli Jeris, Muonio (11)
- Aholansaaren kahvila, Nilsia (40)
- Tunturikeskus Kiilopää, Inari/Saariselkä (27)

Aholansaaren kahvila on Aholansaari-säätiön hiihtomaja Tahkovuoren lomakeskuksen läheisyydessä. Neljä muuta paikkaa ovat Suomen Ladun ulkoilukeskuksia. Oittaaalla ja Kuusijärvellä suurin osa vastauksista kerättiin aktiivisesti, antamalla lomakkeita kävijöiden täytettäväksi. Muualla lomakkeet olivat vain näkyvällä paikalla vastaanotossa tms. Lisäksi paikalla oli tutkimuksesta kertova juliste. Lomakkeet palautettiin paikan päällä.

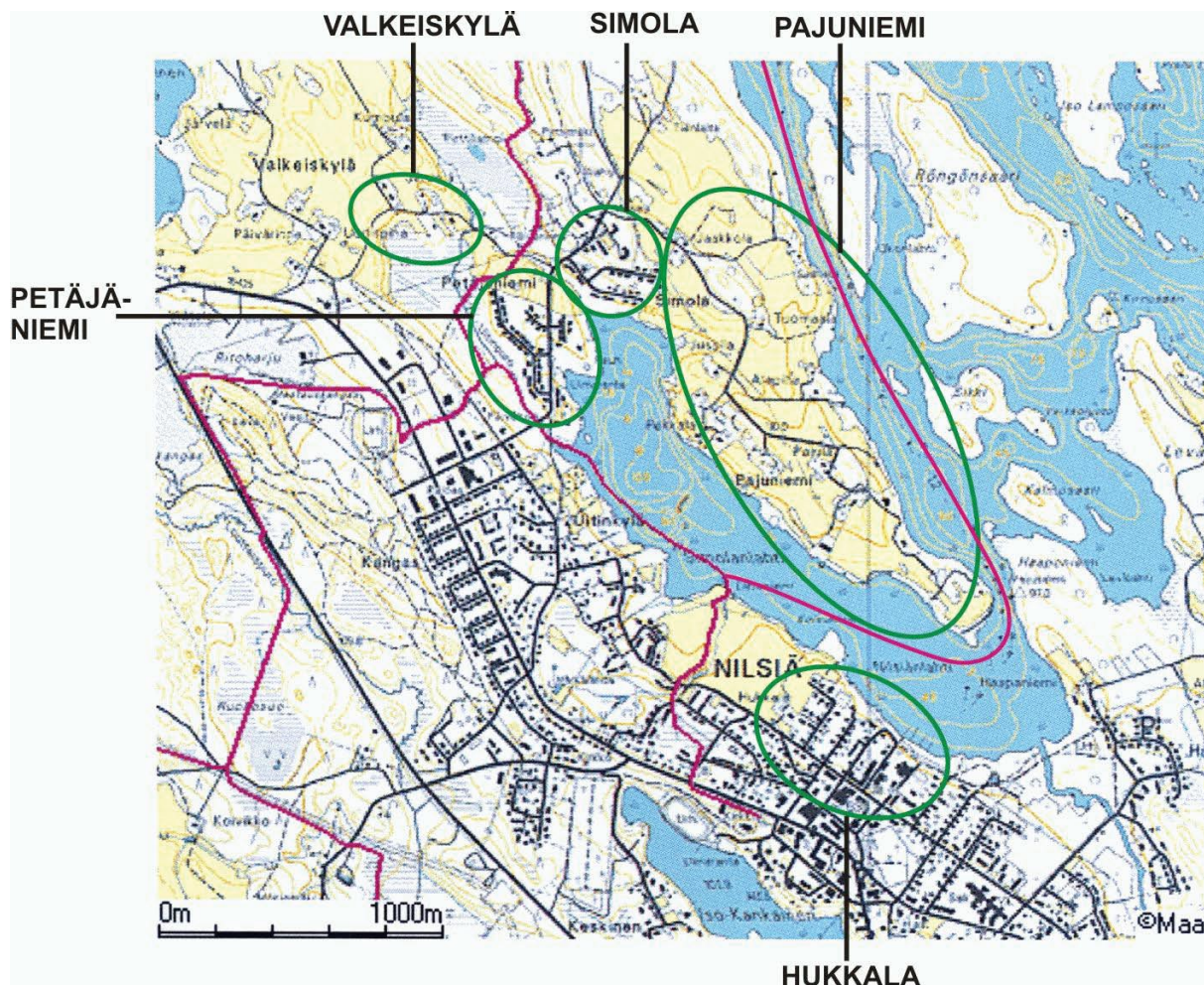
Aineiston luotettavuutta koskevat suurin piirtein samat varaukset kuin edellä käsiteltyä vuorakelkkailijakyselyäkin. Vastaajajoukko painottuu todennäköisesti jossain määrin koulutetumpiin ihmisiin, jotka ovat tottuneet vastaamaan kyselyihin. Monilla vastaajilla saattaa myös olla keskimääräistä jyrkempiä mielipiteitä moottorikelkkailusta, puolesta tai vastaan. Lisäksi eri keruupaikkojen olosuhteet ja esimerkiksi kelkkailun näkyvyys poikkeavat huomattavasti toisistaan. Näin ollen koko aineistoa voidaan vain joissakin tapauksissa käsitellä yhdessä. Tätäkin aineistoa voidaan luonnehtia tilastollisen ja laadullisen rajatapaukseksi. Yleistyksiä on tehtävä varoen; aineisto nostaa enemmän esiin kysymyksiä kuin antaa vastauksia. Toisaalta erityisesti sanalliset vastaukset mahdollistavat monipuolisen ja uskottavan analyysin, kunhan aineiston synty tapa pidetään mielessä.

Aholansaareissa haastateltiin 12.3.2005 myös liikkuvan poliisin edustajaa, joka oli toiminut alueella vuosia kelkkapoliisina. Kysymykset koskivat lähinnä kelkkailijoiden valvontaa ja turvallisuusriskejä sekä näiden kytkeytymistä reittien kehittämiskysymyksiin. Haastattelija teki keskustelusta tarkat muistiinpanot.

## Kysely reittien lähiasukkaille

Osana kelkkamelun mittausprojektia haluttiin selvittää asukkaiden kokemuksia kelkkojen aiheuttamista mahdollisista häiriöistä alueella, jolla liikkuu paljon kelkkoja. Alueeksi valittiin Nilsia, jossa sijaitsee Tahkovuoren hiihtokeskus, useita kelkka- vuokraamoita ja runsaasti kelkkareittejä.





Kuva 2. Nilsian asukaskyselyn kohdealueet (ympyröity vihreällä) sekä asuinalueiden läheiset moottorikelkkareitit (piirretty punaisella). Lähde: www.nilsia.fi, pohjakartta: Maanmittauslaitos, kartan muutokset: WSP LT-Konsultit.

Kyselyjä jaettiin 200 kpl vilkkaimman kelkkailukauden aikaan 10.–13.3.2005 Nilsian omakotitalo-, rivitalo- ja haja-asutusalueilla kelkkareittien lähellä. Kiinteistöt olivat lähimmillään noin 50 metrin, kauimmillaan noin puolen kilometrin päässä lähimmästä kelkkareitistä. Kyselyt jaettiin palautuskuorella varustettuina suoraan postilaatikoihin. Vastauksia saatiin takaisin 59 kappaletta eli noin 30 prosenttia. Vastanneiden kesken arvottiin Liikenneturvan lahjoittamia turvaliivejä.

Kuvasta 2 käyvät ilmi alueet, joille lomakkeita jaettiin. Simola ja Petäjaniemi ovat uudehkoja omakoti- ja rivitaloalueita. Valkeiskylä ja Pajuniemi ovat haja-asutusaluetta ja Hukkala vanhempi omakotitaloalue Nilsian keskustan tuntumassa. Karttaan on merkitty myös alueen moottorikelkkareitit. Taulukossa 2 esitetään, montako lomaketta millekin alueelle jaettiin ja montako saatiin takaisin.

Taulukko 2. Nilsian asuinalueille jaettujen kyselylomakkeiden jakelu- ja palautusmäärät.

Kohde	lomakkeita jaettiin	lomakkeita palautettiin
Hukkala	40	11
Pajuniemi	24	6
Petäjaniemi	84	18
Simola	45	14
Valkeiskylä	7	7
<b>Yhteensä</b>	<b>200</b>	<b>56*</b>

\*) Kolme vastaajaa ei ilmoittanut asuinpaikkaansa.

## 3 Moottorikelkkojen omistajista

### 3.1

### Keitä moottorikelkkailijat ovat?

#### Sukupuoli

Moottorikelkkailu on vielä enimmäkseen miesten hommaa. Vastanneista kelkanomistajista 459 ilmoitti sukupuolensa ja heistä peräti 442 (96 %) oli miehiä, naisia vain 17 (4 %). Suomen moottorikelkkojen henkilöomistajista yhteensä on ajoneuvorekisterin mukaan naisia 5 %.

Omistajakyselyyn vastanneet 17 naista olivat voittopuolisesti vapaa-ajan kelkkailijoita, sillä kolmesta naista käytti moottorikelkkaansa pelkästään harrastusajoon. Vain kolme käytti kelkkaansa enemmän työ- kuin harrastetarkoituksiin.

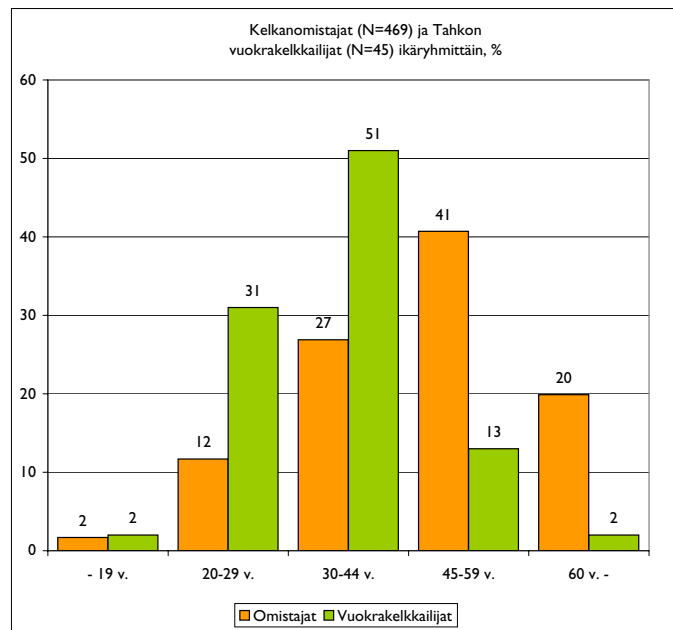
Tilanne lienee vähittäin muuttumassa, sillä harrastuksena kelkkailu näyttää kiinnostavan myös naisia, kuten tuli esiin Tahkovuoren vuokrakelkkailijoille tehdyssä pienessä kyselyssä, jossa miehiä oli 35 (78 %) ja naisia 10 (22 %).

Tilastollista päättelyä naisten osuudesta vuokrakelkkailussa ei tästä tuloksesta saada aikaan, mutta näyttää siltä että ”vauhtilajit” kuitenkin kiinnostavat molempia sukupuolia. Vuokrakelkkailu on usein tutustumista uuteen harrastukseen. Mikäli kelkanvuokraustoiminta jatkossa kasvaa, naisten osuus saattaa vähittäin olla lisääntymässä. Mutta toinen kysymys on, kuinka monesta tulee lajin vakioharrastaja, ja hankkivatko nämä joskus myös oman kelkan. Kelkkaseurojen aktiiveista naisia näyttää olevan samaten muutama prosentti. Alkuvuonna 2005 saatujen tietojen mukaan kaikkiaan 98 kelkkaseuran puheenjohtajista naisia oli kolme. Tässä hankkeessa järjestettyyn Kihniön keskustelutilaisuuteen saapui yksi ainoa nainen.

#### Ikä

Kyselyyn vastanneet moottorikelkan omistajat olivat paljolti keski-ikäisiä. Ylivoimaisesti suurin kyselyyn vastanneiden ikäryhmä oli 45–59-vuotiaiden ryhmä, johon kuului reilut 40 prosenttia vastanneista. Lisäksi runsas neljännes kuului 30–44-vuotiaiden ryhmään. Vastaajien ikäjakauma saattaa poiketa jossakin määrin perusjoukosta, sillä iäkkäät ovat ehkä nuoria ahkerampia vastaamaan kyselyihin. Perusjoukosta ei kuitenkaan tiedetä, sillä moottorikelkkojen omistajien ikäjakaumaa ei ole saatavissa Ajoneuvorekisteristä.

Moottorikelkkojen vuokrakäyttäjät saattavat olla keskimäärin omistajia nuorempia. Ainakin kyselyssä Tahkovuoren vuokrakelkkailijoille nuorten osuus vastaajista oli suuri. Kolmannes oli alle



Kuva 3. Kelkkailijoiden jakautuminen kyselyissä iän mukaan. Prosentteja kaikista vastanneista kelkanomistajista/ vuokrakelkkailijoista.



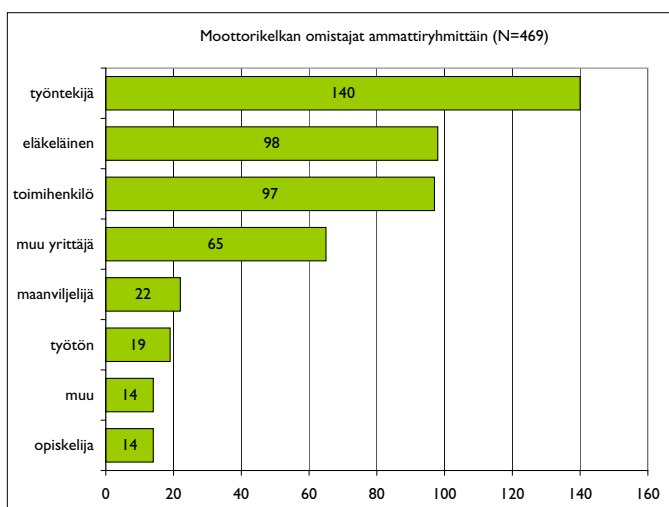
kolmekymppisiä ja runsas puolet 30–44-vuotiaita. Vain 15 prosenttia vastaajista oli täyttänyt 45 vuotta. Olisiko niin, että nuoret vuokraavat kelkkoja ja osa heistä hankkii ennemmin tai myöhemmin oman kelkan? Vai pysyykö kelkkailu heillä jatkosakin satunnaisena harrastuksena?

## Ammattiryhmät

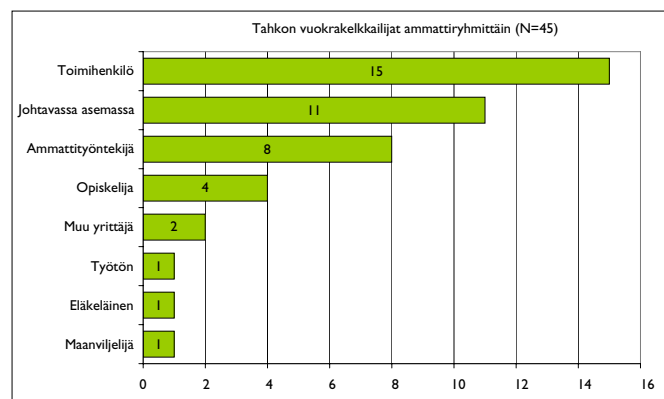
Selkeästi suurimmat ammattiryhmät omistajakyselyn aineistossa olivat työntekijät (30 %) ja eläkeläiset yllättävän suurella osuudella (21 %). Maanviljelijöitä oli aineistossa vähän verrattuna ennako-oletuksiin, vajaat 5 %. Osaselitys saattaa olla siinä, että maanviljelijöillä on myös muita ammatteja, jolloin osa saattaa sitä kautta luokitella itsensä ”muuksi yrittäjäksi”. Myös eläkeläisten joukossa saattaa olla huomattavasti maanviljelystä harjoittaneita.

Ylempiä ja alempia toimihenkilöitä oli yhteensä 21 %, siis vain saman verran kuin eläkeläisiä.

Tahkon hiihtokeskuksen vuokrakelkkailijakyselyssä saatiin viitteitä siitä, että vuokrakelkkailijat saattavat olla taustaltaan hyvin erilaisia kuin kelkanomistajat. Aineisto on suppea ja lisäksi vastausvaihtoehdot olivat erilaiset, joten tulokset eivät ole vertailukelpoisia. Toimihenkilöiden ja johtavassa asemassa olevien suuri osuus vuokrakelkkailukyselyyn vastanneista nostaa kuitenkin esiin sen kysymyksen, vetoavatko kelkan vuokraaminen ja safarikelkkailu yleisemminkin toimihenkilöihin ja johtajiin, kun taas oman kelkan hankkivat herkemmin työntekijät ja eläkeläiset. Omistajakyselyyn vastanneissa on runsas kolmannes kelkan ammatikäyttäjää, kuten myöhemmin selviää kuvasta 6.



Kuva 4. Moottorikelkan omistajien jakautuminen eri ammattiryhmiin.



Kuva 5. Moottorikelkan vuokraajien jakautuminen eri ammattiryhmiin.

## Moottorikelkkojen ja muiden ajoneuvojen omistus

Kyselyyn vastanneista kelkanomistajista noin yhdeksällä kymmenestä oli käytössään vain yksi moottorikelkka. Kahdeksalla prosentilla vastaajista oli käytössään kaksi moottorikelkkaa ja parilla prosentilla useampiakin.

Vastaajilta kysyttiin myös, kuinka monta autoa heillä on käytössään. Yhden auton haltijoita oli 56 % ja kahden auton haltijoita (tai talouksia) tasan kolmannes (33 %). Autottomia oli vain 2 %. Miten moottorikelkkailijat autonomistajina vertautuvat keskimääräisiin suomalaisiin? Vertailukohtana voi pitää ympäristöministeriön asukasbarometriä vuodelta 2004. Asukasbarometrissä sama määrä vastaajien perheistä kuin tässä moottorikelkkailijakyselyssä, 56 %, omisti yhden auton. Kuitenkin siinä huomattavasti harvempi, vain vajaa neljännes omisti kaksi autoa, työsuhteautot mukaan lukien, ja autottomia oli peräti viidennes. (Strandell 2005.)

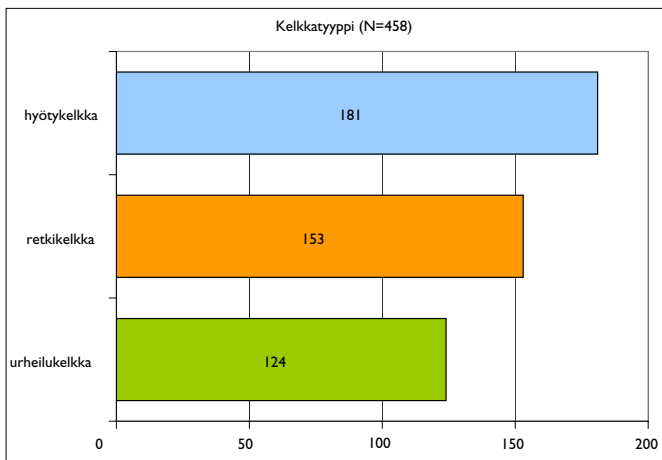
Kelkanomistajien suuntautumista ”motorismiin” selvitettiin myös kysymällä myös muita toimivia ajoneuvoja moottorikelkkojen ja autojen lisäksi. Näitä voivat olla moottoripyörä, moottorivene, traktori jne. Kolmasosalla oli yksi tällainen ajoneuvo, peräti runsaalla kolmanneksella oli kaksi tai kolme. Viiden tai useamman muun ajoneuvon omistajia oli sängen paljon eli seitsemän prosenttia. Yli kymmenen ajoneuvon omistajia oli viisi henkilöä eli yksi prosentti. Ajoneuvojen omistuslukemat vaikuttavat siis kelkkailijoiden kohdalla melkoisen suurilta, joskaan luotettavaa vertailutietoa kaikista suomalaisista ei löytynyt.

## Kelkkakanta

### Kelkkatyypit

Kelkkojen omistajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin myös kelkkatyypistä. Etukäteisoletuksena oli, että kelkkakanta jakautuu tasaisesti urheilukelkkoihin, hyötykelkkoihin ja retkeilykelkkoihin. Aineistossa hyötykelkkoja oli 181 kpl (38 % kaikista), retkikelkkoja 153 (32 %) ja urheilukelkkoja 124 (26 %). Tarkkoja tietoja maan koko kelkkakannan todellisesta jakautumisesta eri kelkkatyyppeihin ei ole. Vaikuttaa kuitenkin hyvin mahdolliselta, että hyötykelkkailijat vastasivat kyselyyn urheilukelkkailijoita aktiivisemmin. Koska kaikkia kolmea kelkkatyypistä kuitenkin kertyi varsin iso joukko, kelkkatyypistä käytetään jatkossa yhtenä tärkeimmistä taustamuuttujista.

Koska kysely kohdistettiin yksityisille kelkanomistajille, mukana eivät ole yritysten omistamat vuokrakelkat, joissa on sekä urheilua että retkikäyttöön suunniteltuja moottorikelkkoja.



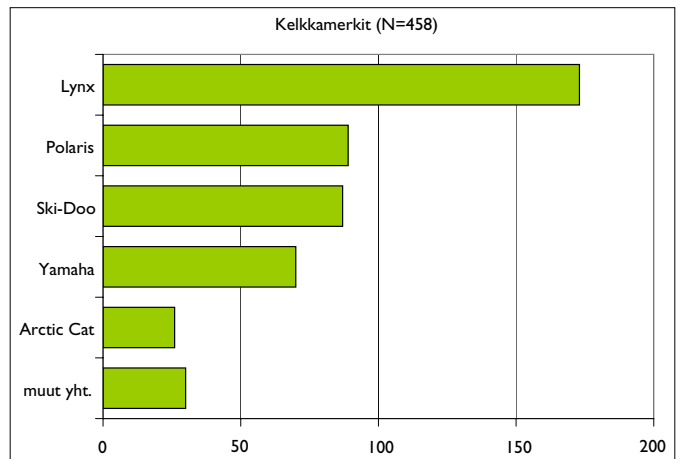
Kuva 6. Omistajakyselyyn vastanneiden omistaman (tai pääasiassa käyttämän) moottorikelkan tyyppi.

### Kelkkamerkit

Ajoneuvorekisterikeskuksen<sup>5</sup> mukaan maan yleisimmät moottorikelkkamerkit ovat Lynx (36 000), Ski-Doo (18 700), Polaris (17 500) sekä Yamaha (16 800).

Tähän kyselyyn vastanneiden hallussa olevat kelkat vastasivat melko hyvin koko kelkkakantaa. Vastajat mainitsivat juuri nämä merkit lähes samassa järjestyksessä, Polaris vain ohitti suosituimmuudessa Ski-Doon. Viidenneksi suurin merkki

<sup>5</sup> Lähde: TietoEnator Oyj, Value Networks, 4.3.2005.



Kuva 7. Omistajakyselyssä tavallisimmat moottorikelkkamerkit.

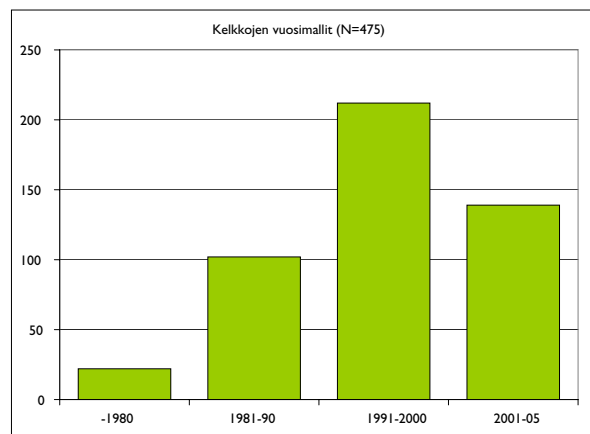
oli Arctic Cat. Muita kelkkamerkkejä oli vastaajilla vain muutamia kutakin merkkiä.

### Kelkkojen vuosimalli ja hinta

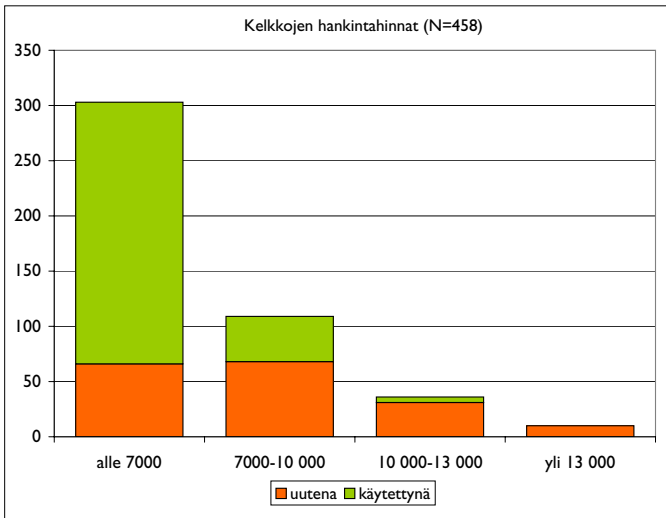
Suurin vuosikertaluokka olivat 1990-luvun moottorikelkat, joita oli lähes puolella aineiston vastaajista. Uusimpia, 2000-luvulla rekisteröityjä kelkkoja oli neljännes. Vanhoja, ennen vuotta 1990 rekisteröityjä oli samaten suunnilleen neljännes.

Kun verrataan koko Suomen kelkkakantaa, otos näyttää vastaavan sitä aika hyvin. Ajoneuvorekisteristä saadun vertailutiedon mukaan 2000-luvun kelkkoja on nimittäin Suomessa noin 29 % kaikista. Vertailulukua ennen vuotta 1990 rekisteröidyistä kelkoista ei saatu, mutta ennen vuotta 1993 rekisteröityjä kelkkoja oli Suomen kaikista kelkoista 41 %.

Myös kelkkojen hintaa kysyttiin. Kuten muissakin kohdissa, vastaajia pyydettiin kohdentamaan vastauksensa eniten käyttämäänsä kelkkaan. Suurin osa, noin kaksi kolmannesta, vastaajien kel-



Kuva 8. Kelkkojen vuosimallit omistajakyselyssä.



Kuva 9. Käytettyinä ja uusina ostettujen kelkkojen hankintahinnat.

koista oli maksanut hankittaessa alle 7000 euroa. Kymmenisen prosenttia oli maksanut yli 10 000 euroa. Jäljelle jäävä neljännes osuu 7000 ja 10 000 euron väliin.

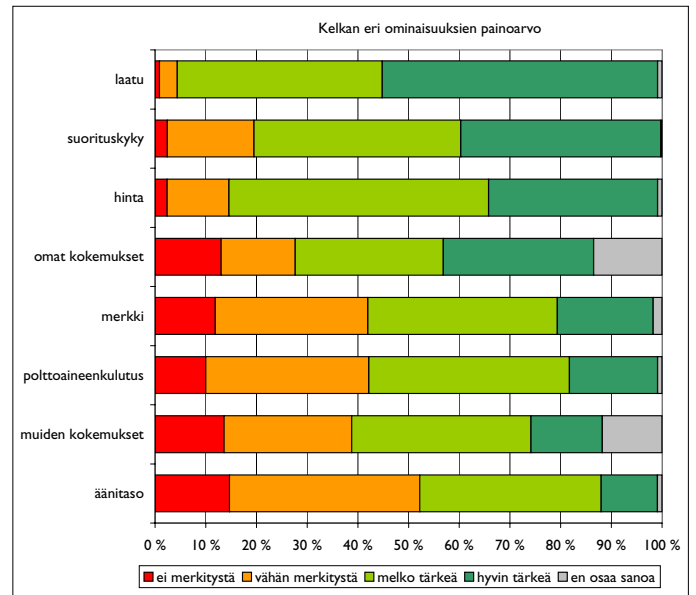
Kelkkojen matalahko hintataso selittyy osittain sillä, että aineiston kelkoista jopa kuusi kymmenestä on hankittu käytettyinä. Alle 7000 euroa maksaneista kelkoista peräti kolme neljäsosaa on ostettu käytettyinä. Kalleimmista, yli 10 000 euron hintaisista kelkoista selvä enemmistö on hankittu uusina. Hinnat ja hankintatapa on yhdistetty kuvassa 9.

### Kelkan hankintaperusteet

Kelkanomistajilta kysyttiin, mitkä moottorikelkan ominaisuudet olivat eniten vaikuttaneet hankintapäätökseen. Tärkeimpiä olivat laatu, suorituskyky ja hinta, joilla oli lähes kaikille merkitystä valinnassa. Neljänneksi tärkein kriteeri oli omat aiemmat kokemukset samantyyppisestä kelkasta.

Jos tarkastellaan myös melko tärkeinä ja toisaalta merkityksettöminä pidettyjä ominaisuuksia kelkkaa valittaessa, alkaa hahmottua erilaisia käyttäjäsegmenttejä. Merkki, polttoaineenkulutus, muiden kokemukset sekä äänitaso ovat asioita, joilla on merkitystä melko tarkoin puolelle kelkanomistajista, toiselle puolelle taas ei.

Suhtautuminen polttoaineenkulutukseen ja melutasoon on kiintoisaa. Vaikka nämä eivät ole ensisijaisia valintakriteereitä, käyttäjät jakautuvat melko tasaisesti eri vastausvaihtoehtojen välille. Myös ”ympäristöystävällisemmille” moottorikelkoille näyttäisi siis olevan tilausta, korostaahan



Kuva 10. Kelkan eri ominaisuuksien painoarvo kelkkaa hankittaessa.

polttoaineen kulutusta ja melutasoa noin puolet vastaajista. Toisten kelkkailijoiden kertomat käyttökokemukset ovat nekin saaneet melko suuren painon. Ilmeisestikin kelkoista vaihdetaan yleisesti mielipiteitä harrastajien ja ammattikäyttäjien kesken.

### 3.3

## Kelkkailutavat ja kelkan käyttötarkoitukset

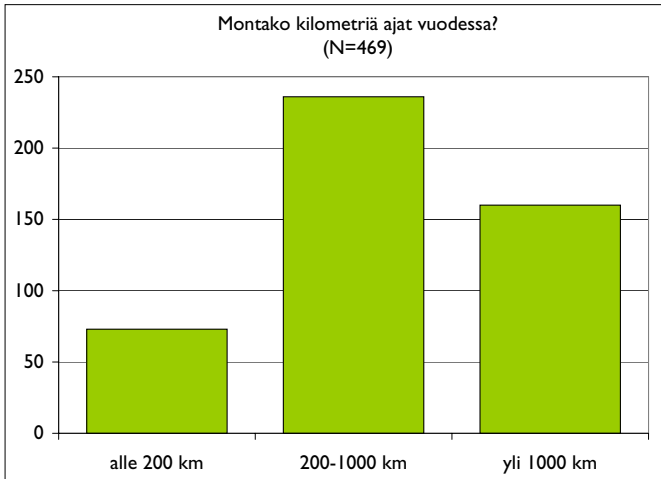
### Kelkkailukokemus

Kelkkailijoiden tottuneisuutta ja harjaantuneisuutta selvitettiin kysymällä: *Kuinka monen vuoden ajalta sinulla on kokemusta moottorikelkkailusta?*

Suuri enemmistö, 86 %, oli moottorikelkkaillut yli 4 vuotta. 1–3 vuotta kelkkailleita oli 13 %. Vastaalkajia oli vain 1 %.

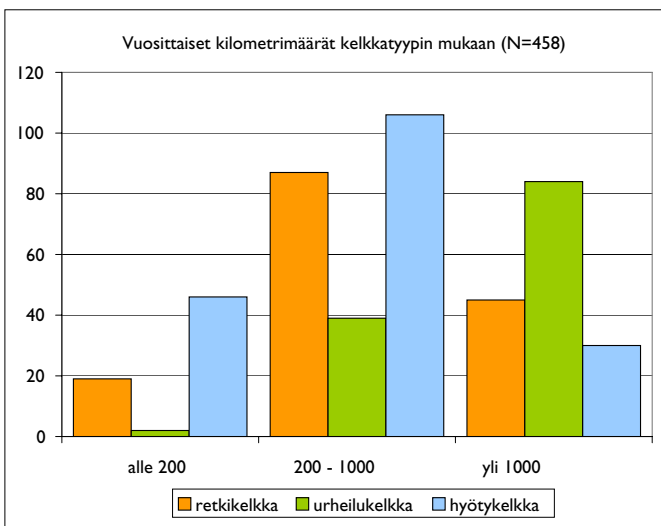
### Vuosittainen käyttö

Kelkan käyttöä selvitettiin kysymällä kelkanomistajilta näiden vuosittain ajamia kilometrejä. Kuu-desosa ilmoitti ajavansa alle 200 kilometriä vuosittain. Suurin ryhmä olivat ne, jotka ajavat yli 200 mutta alle 1000 kilometriä vuodessa. Kolmasosa ajaa yli tuhat kilometriä.



Kuva 11. Kelkanomistajien itse arvioimat vuosittaiset ajokilometrit.

Seuraavaksi tarkastellaan, millaisia kilometrimääriä eri kelkkatyypin omistajat ajavat.



Kuva 12. Vuosittain ajatut kilometrimäärät kelkkatyypin mukaan.

Kuvasta näkyy, että urheilukelkkojen omistajat ajavat suurimmat vuosittaiset kilometrisuoritteet. Heistä kaksi kolmesta ajaa yli tuhat kilometriä vuodessa, loppu kolmasosa ajaa 200–1000 kilometriä. Retkikelkkailijoista 30 % ajaa yli tuhat kilometriä vuodessa. Hyötykelkkailijoista taas vain noin kuudesosalla suorite ylittää 1000 km vuodessa.

Huomiota kiinnittää kuvion vasemmassa reunassa se, että neljäsosa hyötykelkoista on hyvin vähällä käytöllä. Sen sijaan retki- ja varsinkaan urheilukelkkoja ei juuri käyttämättömänä seisoteta.

Kelkan käyttömääriä selvitettiin myös kysymällä kelkan omistajilta, kuinka usein nämä ajavat eripituisia päivämatoja.

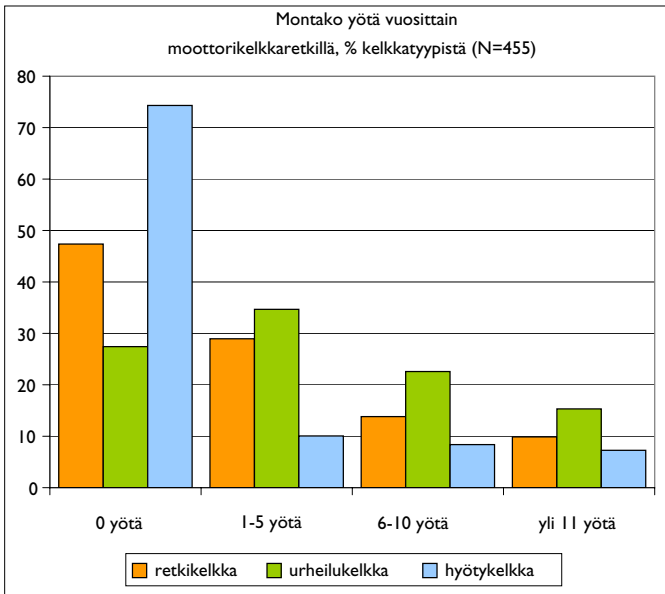
- Lyhyitä, 0–30 km päivämatoja ajetaan paljon. Kolmannes vastaajista tekee niitä yli 30 päivänä vuodessa. Toinen kolmannes tekee niitä 10–30 päivänä vuodessa. Eri kelkkatyypin omistajat ajavat lyhyitä matoja suurin piirtein yhtä paljon.
- Keskimittaisia 30–100 kilometrin päivämatoja ajetaan myös paljon. Kysymykseen vastanneista vajaa seitsemän prosenttia ajaa näitä yli 30 päivänä vuodessa. Tämänpituisista matoista kertyy näiden seitsemän prosentin osalta vähintään 900 kilometrin tai jopa tuhansien kilometrien suorite/kelkkailija. Noin neljäsosa vastanneista ajaa niitä 10–30 päivänä vuodessa ja noin puolet 1–10 päivänä vuodessa. Näitä matoja ajetaan selvästi eniten urheilukelkoilla.
- Pitkiä yli 100 kilometrin päivämatoja ajetaan suhteellisen vähän. Vain joka kymmenes ajaa niitä yli 10 päivänä vuodessa. Selvästi useimmin niitä ajavat urheilukelkkojen omistajat (kolmasosa yli 10 päivänä vuodessa). Muun tyyppisillä kelkoilla pitkiä matoja ajavat vain harvat – ja yli sadan kilometrin päivämatoja käykin tosi urheilusta!

### Pitkät moottorikelkkaretket

Kelkkailua harrastuksena ja elämäntapana selvitettiin kysymällä: *Montako yötä vietät vuosittain moottorikelkkailun merkeissä kodin ulkopuolella?* Puolet ei vietä yhtään yötä kodin ulkopuolella kelkkaretkillä. Muissa vastauksissa on suuri hajonta. Eniten yöretkeilevä neljännes on kelkkaretkillä yli viisi yötä vuodessa, viisi prosenttia kelkkailijoista yli 15 yötä ja muutamat vastaajista jopa kymmeniä öitä.

Monet moottorikelkan omistajat tekevät siis pitkäköjiä kelkkailuun liittyviä retkiä. Tutkimuksessa ei tarkemmin kysytty, millaisista retkistä on kyse. Osa lienee telta- tai laavuretkiä, osa hotelliyöpymisiä matkailukeskuksissa, joissa kelkkaillaan päivisin. Mukana saattaa toki olla myös jokunen käynti esimerkiksi kelkkanäyttelyssä tai kilpailua seuraamassa. Moottorikelkkailulla näyttää olevan matkailullista merkitystä, johon voidaan myöhemmin perehtyä muilla aineistoilla.

Jotta retkien luonteesta saataisiin jonkinlainen arvaus, seuraavaksi tarkastellaan, kuinka paljon yöretkiä eri kelkkatyypin omistajat tekevät (kuva 13). Siitä havaitaan, että eniten näitä liittyy urheilukelkkailuun, ja melko merkittävästi myös retkikelkkailuun. Hyötykelkkailijoissa on selvästi suurin osuus niitä, jotka eivät harrasta lainkaan yön yli kestäviä kelkkaretkiä.



Kuva 13. Kodin ulkopuolella moottorikelkkailun merkeissä vietetyt yöt vuosittain. Yöt on ilmoitettu prosentteina kunkin kelkkatyypin omistajista.

### Kelkkailukausi

Lisäksi kysyttiin: *kuinka pitkä on vuosittainen kelkkailukautesi eli missä kuussa aloitat ja milloin lopetat?* Puolet kelkanomistajista aloittaa kelkkailun joulukuussa. Viidennes aloittaa jo marraskuussa, viidennes vasta tammikuussa.

Kelkkailukausi lopetetaan selvästi yleisimmin huhtikuussa (68 %), reilu viidennes lopettaa jo maaliskuussa. Toukokuuhun asti kausi venyy joka kymmenennellä kelkkailijalla.

Kauden pituus vaihtelee tietenkin Suomen eri ilmastovyöhykkeillä. Lapin läänissä 40 % ja Oulun ja Itä-Suomen lääneissä 28–30 % kelkaomistajista aloittaa kelkkailukauden viimeistään marraskuussa. Eteläisemmässä Suomessa kausi aloitetaan ymmärrettävästi keskimäärin myöhemmin, useimmiten joulukuussa, moni aloittaa vasta tammikuussa.

Vastaavasti kevätpuolella kausi venyy pohjoisessa pidemmäksi. (Taulukko 3)

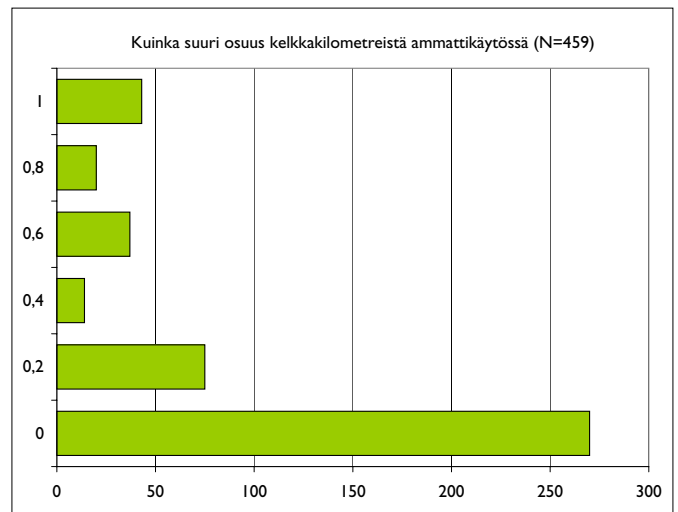
Taulukko 3. Kelkkailukauden aloittaminen prosentteina lääneittäin.

	syys	loka	mar-ras	joulu	tam-mi	helmi	maalis
Etelä-Suomi			14	49	29	7	1
Länsi-Suomi		1	13	59	22	4	1
Itä-Suomi			28	54	17	1	
Oulun lääni			30	50	17		3
Lapin lääni		12	27	36	18	5	1

### Kelkan käyttötarkoitukset

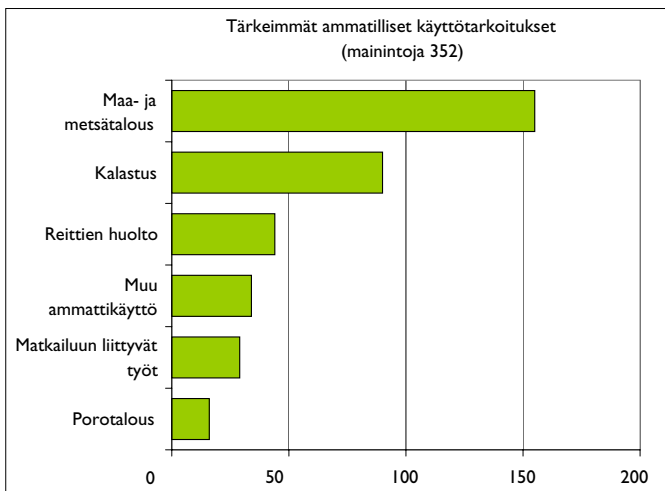
Kelkanomistaja-aineistoa on edellä tarkasteltu paljon kelkkatyypin mukaan. Kelkkatyypistä voi yleensä pitkälti päätellä, onko kyse ammatti- vai huvikelkkailusta. Tätä haluttiin kuitenkin tarkastella myös tarkemmin. Siksi kysyttiin, *kuinka suuri* osa kelkkakilometreistä liittyy kelkan ammatti- ja *vastaavasti vapaa-ajan käyttötarkoituksiin*. Ammatti- ja vapaa-ajan kelkkailun osuudet kysyttiin arvioituina prosentteina kaikista kelkkakilometreistä. Tulokset on kuvissa 14–15 esitetty ryhmiteltyinä suurempiin ryhmiin.

Koko aineiston osalta ammattikäyttö edusti viidennestä kelkkakilometreistä ja vapaa-ajan käyttö neljää viidesosaa. Enemmistö kelkkailijoista – kuusi kymmenestä vastaajasta – harrastaa vain huvikelkkailua. Toisessa ääripäässä pelkästään tai lähes pelkästään ammatinharjoitukseen kelkkaa käyttää 10 prosenttia vastanneista. Väliin jää kuitenkin kolmisenkymmentä prosenttia, jotka käyttävät kelkkaa merkittävässä määrin sekä harrastus- että ammattitarkoituksiin.

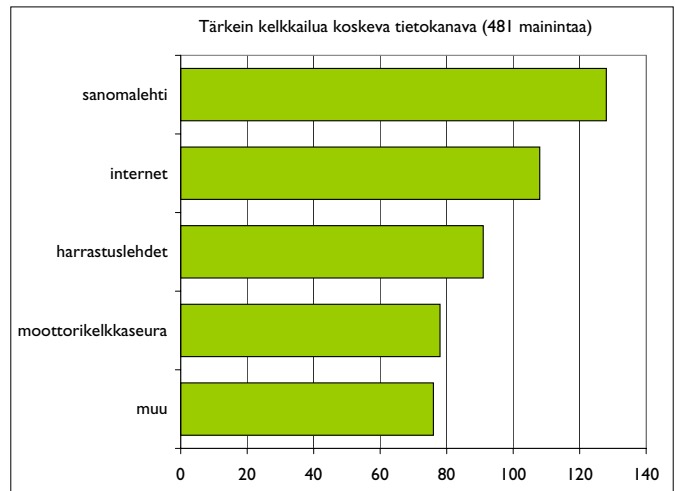


Kuva 14. Ammattikäytön osuus prosentteina kelkkakilometreistä omistajakyselyn vastaajilla. (100 % = kokonaan ammattikäytössä... 0 % = kokonaan huvikäytössä.)

Vastaajia pyydettiin kertomaan, mihin ammatti- ja vapaa-ajan tarkoituksiin he käyttävät moottorikelkkaa. Selvästi eniten kelkkojen **ammattillista käyttöä** liittyi maa- ja metsätalouden harjoittamiseen ja toiseksi eniten kalastukseen. Muita käyttötarkoituksia olivat tärkeysjärjestyksessä reittien huolto, muu ammattikäyttö, matkailu ja porotalous. Viime mainitun pieni osuus selittyy Lapin läänin vähäisellä edustuksella.

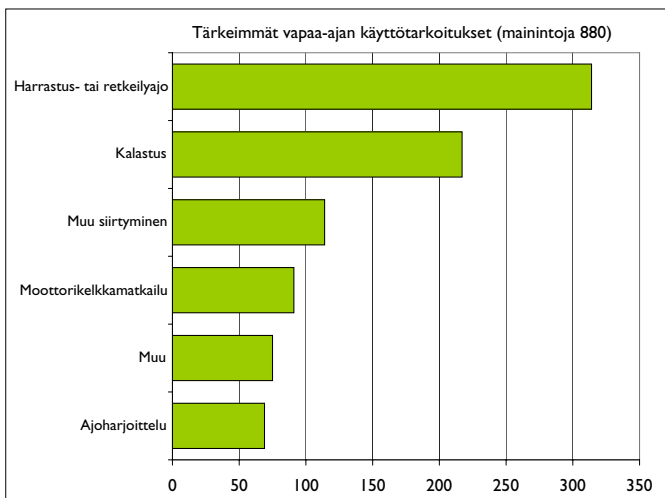


Kuva 15. Useimmin mainitut ammatilliset käyttötarkoitukset.



Kuva 17. Tärkeimmät kelkkailua koskevat tietokanavat omistajakyselyn mukaan.

Eniten vapaa-ajan kelkkailua liittyi harrastus- tai retkeilyajoon. Toisena tuli tässäkin kalastus ja kolmantena muu siirtyminen paikasta toiseen. Pitempimatkainen moottorikelkkamatkailu käsitti runsaan kymmenesosan kaikista vapaa-ajan käyttöä koskevistä maininnoista. (Kuva 16.)



Kuva 16. Useimmin mainitut moottorikelkkojen vapaa-ajan käyttötarkoitukset.

### Moottorikelkkailun tietokanavat

Lomakkeessa kysyttiin, mistä kelkanomistajat saavat tietonsa kelkkailusta ja reiteistä. Sanomalehdet, internet, harrastuslehdet sekä kelkkaseurat olivat suhteellisen tasavahvoja tässä yleisyysjärjestyksessä. Kysymyksessä pyydettiin mainitsemaan nimenomaan tärkein tietokanava, mutta hyvin monet olivat merkinneet kaksi tietolähdettä, joista toinen oli tavallisimmin internet. Tavallinen yhdistelmä oli

harrastuslehdet ja internet. Tuloksia tarkastellessa on huomattava, että nämä internet-sivut voivat olla juuri seurojen sivuja, joten seurojen merkitys lienee suurempi kuin ensi näkemältä vaikuttaisi.

### 3.4

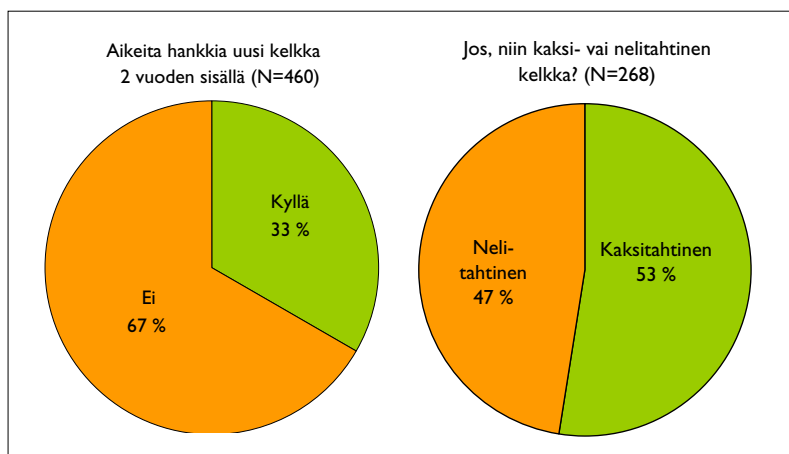
## Kelkkailun kustannukset ja tulevaisuudensuunnitelmat

Yli puolet omistajakyselyyn vastanneista käyttää polttoaineeseen alle 300 euroa vuodessa. Reilu kolmasosa käyttää yli 300 euroa, huippuna 2 % vastaajista peräti yli 1500 euroa.

Kelkanomistajien maksamat vuosittaiset korjaus- ja huoltokustannukset vaihtelevat laajalla skaalalla. Kolmekymmentä prosenttia pärjää alle 50 euron huoltokustannuksilla vuodessa. Neljännes käyttää oman arvionsa mukaan 50–100 euroa. 19 % käyttää sadasta kahteensataan euroa ja huipuneljännes käyttää yli kaksisataa euroa vuosittain kelkan korjauksiin ja huoltoihin, muutamat jopa yli 600 euroa.

Kysyttiin aikeista vaihtaa kelkkaa sekä sitä, millaisen kelkan todennäköisimmin hankkii, jos on vaihtoaikaisissa. Kolmasosa vastaajista suunnittelee kelkan vaihtoa seuraavien kahden vuoden sisällä. Kaksi- ja nelitahtikelkkojen suosio näyttäisi olevan samaa luokkaa. Tämä ei ole kovin hyvä näkymä ympäristön kannalta, sillä nelitahtimoottorien voimakkaampi yleistymisen vähentäisi polttoaineenkulutusta ja päästöjä ainakin suhteessa kelkkailumääriin.

Tulokset ovat kuitenkin erittäin epävarmoja, sillä kysymys on käsitetty ainakin kahdella eri tavalla. Vaikka siis vain kolmasosa eli 153 vastaajaa arvioi

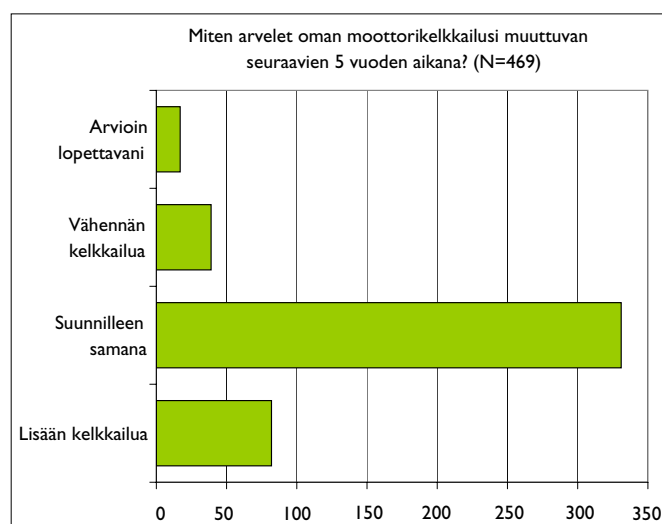


Kuvat 18 ja 19. Kelkanomistajien näkymiä uuden kelkan hankkimisesta.

*todennäköisesti hankkivansa* uuden kelkan 2 vuoden sisällä, peräti 268 on esittänyt näkemyksensä siitä, valitsisiko neli- vai kaksitahtisen kelkan jos vaihtaisi! (Vertaa keskenään kuvia 18 ja 19.)

Suuria muutoksia Suomen moottorikelkkailuun ei tämän perusteella olisi odotettavissa nykyisten kelkanomistajien taholta. Useimmat arvioivat kelkkailevansa tulevaisuudessa suunnilleen entiseen tapaan. Hieman useammat aikovat lisätä kelkkailua kuin vähentää sitä. (Kuva 20.)

Vielä kysyttiin, aikovatko kelkanomistajat jatkossakin ajaa omalla kelkalla vai vaihtaa vuokrakelkkaan. 99 % vastaajista aikoo jatkaa omalla kelkalla. Tulos näyttää vahvasti romuttavan sen arvelun, että esimerkiksi vanhenevat kelkkailijat olisivat halukkaita luopumaan kelkan omistajan huolista.



Kuva 20. Kelkanomistajien näkymiä oman kelkkailunsa muutoksista lähivuosina.



## 4 Kelkkaseurat moottorikelkkailun osapuolena

Tässä luvussa käsitellään kelkkaseuroja yhtenä merkittävänä osapuolena, joka vaikuttaa Suomen moottorikelkkailun olosuhteisiin.

### 4.1

#### Seurat, niiden jäsenet, toiminta ja resurssit

Omistajakyselyyn vastanneista 27 % ilmoitti kuuluvansa johonkin kelkkakerhoon. 73 % eli lähes kolme neljäsosaa oli siis ns. järjestäytymättömiä kelkkailijoita.

Kelkkakerhoille tehtiin erillinen kysely (menetelmästä ks. johdanto), johon saatiin vastaukseksi 34 täytettyä lomaketta. Vastauksiin sisältyy rikas sanallinen aineisto, joka raportoidaan siten, että kaikkia mielenkiintoisia asioita pystytään vähintään raottamaan.

Kelkkaseura-aineistosta on tehty myös erillinen kooste, johon useat vastaukset on kiteytetty liitteenä 2.

Vastanneiden seurojen **jäsenmäärä** vaihteli 35 (Karvian va/kelkkajaos) ja 550 (Safarikelkkailijat, Tampere) jäsenen välillä. Mediaani oli 107 jäsentä. Yhteensä vastaajaseuroilla oli 5 608 jäsentä, joista jotkut toki saattavat kuulua useampaan kuin yhteen yhdistykseen. Matalin **jäsenmaksu** oli 7 € ja korkein 45 €; mediaani oli 25 €.

Lisäksi pyydettiin arviota seuran **edustavuudesta**, ts. siitä, kuinka suuri osa toiminta-alueen moottorikelkkailijoista kuuluu yhdistykseen. Arviot vaihtelivat 7 % (Lapin Moottorikelkkailijat, 300 jäsentä) ja 95 % välillä (Päijät-Hämeen Moottorikelkkailijat, 370 jäsentä). Arvioiden mediaani oli 45 %. Kihniön keskustelussa 17.3.2005 alueellisen kelkkaseuran arvioitiin edustavan seudun kelkkailijoita jopa 99-prosenttisesti.

Yhdistysten **toiminta** näyttää varsin monipuoliselta. Siihen liittyy mm. kilpailujen järjestämistä

ja niihin osallistumista, moottorikelkkanäyttelyitä, safarien järjestämistä sekä reittien ja niiden palveluiden peruskunnostusta ja hoitoa. Esimerkkipoiminnat kuvaavat tätä moninaisuutta:

*”Kerhokämpän ylläpito ja kelkkareittien ’avaus’ keskitalvella, eräkämppeiden jätehuolto, aloitteiden teko kelkkailuasioissa (esimerkiksi reitit).” (kelkkakerho, Itä-Lappi)*

*”Snow-cross mm. kisoihin osallistuminen (talkoovoimin) Ravintolamyynti. Kelkkakunkkujen [kelkkakilpailu] järjestäminen Messilässä (tänä keväänä kilpailijoita oli 59 hlö). Safareiden järjestäminen, reittien ylläpito ja suunnittelu talkoovoimin. Aktiivisesti mukana ko. asiassa vajaat 10 hlö vain!!!” (kelkkakerho, Päijät-Häme)*

*”Reittien suunnittelu ja ylläpito, kelkkailun kehittäminen Tahkon vaikutusalueella, jäsenistön harrastus- ja kilpailutoiminnan kehittäminen, edunvalvonta, tiedotus-, valistus- ja koulutustoiminta.” (kelkkakerho, Pohjois-Savo)*

Kysymykseen *”Millaista reittien ylläpitoon käytettävää kalustoa seuran käytössä on?”* tarjottiin vaihtoehtoisiksi moottorikelkka (kpl), lana, traktori, tamppari ja muu kalusto.

**Moottorikelkkoja** oli 21 seuralla, useimmilla yksi ja joillakin kaksi tai kolme. **Lana** oli 23 seuralla ja **tamppari** 9 seuralla. **Traktoria** ei ollut yhdelläkään. **Muuta kalustoa** oli 7 seuralla. Vastausten perusteella viiden seuran käytössä ei ole mitään kalustoa. Kaikki nämä ovat Lapin tai Pohjois-Pohjanmaan maakunnista. Kyseessä saattaa toki myös olla väärinkäsitys tai huolimattomuusvirhe.

Kysymyksen *”Mistä yhdistyksenne saa rahalliset ym. resurssit toimintaansa?”* vastausvaihtoehtoina olivat jäsenmaksut, kunta, talkootyöt (arvio talkootöiden määrästä miestyöpäivinä vuodessa) ja muu/mikä.

**Jäsenmaksut** mainitsivat yhtä lukuun ottamatta kaikki vastaajat. **Kunnan** ilmoitti 9 seuraa, **talkoot** 24. Talkootöiden määrä pyydettiin arvioimaan



miestyöpäivinä ja arviot olivat yleisimmin 30–100 päivän välillä. Maksimi oli 300 päivää (Safarikelkailijat, Pirkanmaa, 550 jäsentä). Jonkin **muun lähteen** ilmoitti 20 seuraa. Näitä olivat muiden muassa:

- kilpailujen järjestäminen
- kerhotuotteiden myynti (pipot, paidat, lip-pikset)
- kelkkakisojen ravintolamyynti
- mainokset urakartassa
- talkootyöt (esim. liikkeiden katolta lumen-pudottelu, hiihtotapahtumiin kynttilöiden sytytys, hämärähihdot)
- sponsorit: avustukset esim. kelkkaliikenteeltä, koneurakoitsijoilta, kaupungilta

#### 4.2

### Reitit, niiden ylläpito ja yhteistyö

Kysyttäessä ”Onko seuranne toiminta-alueella vakituisia ja pysyviä moottorikelkkareittejä tai -uria?” saatiin myönteinen vastaus kaikilta paitsi jyvaskyläläiseltä Lumikiitäjät ry:ltä. Muiden arviot toiminta-alueen **reittien tai urien yhteispituudesta** vaihtelivat kemiläisen Länsipohjan Moottorikelkkailijoiden ja Karvian va/kelkkajaoksen 40 km ja Kittilän Moottorikerhon 750 km välillä. Arvioiden mediaani oli 210 km ja yhteispituus 9 005 km.

Kysymykseen ”Onko toiminta-alueellanne kelkkapoolia, joka vastaa reiteistä, jos on niin mitkä tahot ovat mukana” vastasi myöntävästi yhdeksän seuraa. **Poolissa** oli mukana **kunta** neljässä tapauksessa, **Metsähallitus** kahdessa ja **yrittäjiä** neljässä tai viidessä tapauksessa. Loput kumppaneista olivat muita kelkkaseuroja, seura itse tai sen aktivistit.

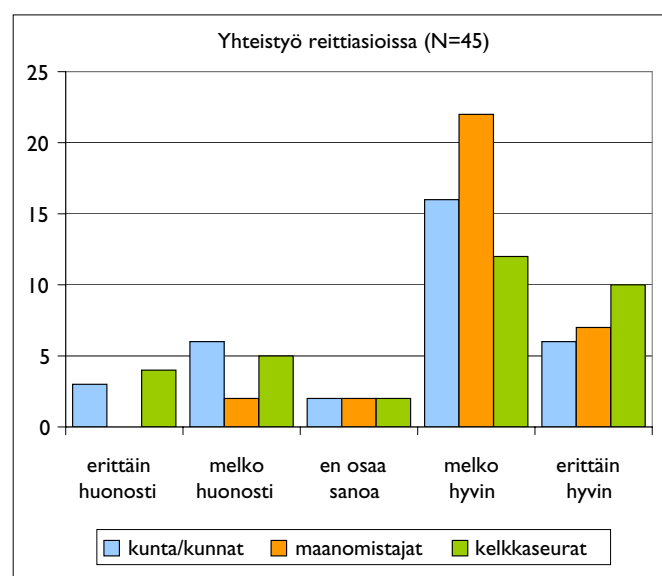
Edelleen pooleja koskeneeseen kysymyksen ”Mikä on kustannusperusteena reitteihin liittyvien kustannusten jaossa?” vastaukset jakautuivat seuraavasti:

- yrityksen omistamien kelkkojen lukumäärä (3 tapausta)
- yrityksen liikevaihto (2 tapausta, toisessa kyseessä oli vapaaehtoinen kelkkatarra)
- sopimus (2 tapausta)
- alueen kelkkakerho vastaa oman kuntansa alueesta (1 tapaus)

Kolmessa tapauksessa kustannusten jaosta ei saatu tietoa.

Jos kelkkapoolia ei ollut, kysyttiin: ”Mitkä tahot vastaavat reittien rakentamisesta ja ylläpidosta?”. Annetuista vaihtoehdoista **oma seura** ilmoitettiin 25 kertaa, kunta 6 kertaa, **muut seurat** 5 kertaa sekä **Metsähallitus, yritykset ja maanomistajat** kukin 3 kertaa. Yhdessätoista tapauksessa mainitaan useampi kuin yksi ylläpitäjä, kahdesti peräti neljä eri tahoa. Vain yhdessä tapauksessa ei selviä lainkaan, kuka hoitaa seudun kelkkareittejä.

Kysymys ”Miten yhteistyö reittiasioissa on sujunut?” koski yhteistyötä kunnan tai seudun kuntien, seudun maanomistajien ja muiden kelkkaseurojen kanssa. Vastausten jakautuminen esitetään kuvassa 21.



Kuva 21. Kelkkaseurojen arvio yhteistyön onnistumisesta eri tahojen kanssa.

Yhteistyö näyttäisi sujuneen parhaiten maanomistajien kanssa. Muut kelkkaseurat taas jakavat mielipiteitä: tällä saralla on koettu sekä suurimmat onnistumiset että epäonnistumiset. Kuntayhteistyöhön ollaan suhteellisen tyytyväisiä, joskin yhteistyö on ollut huonompaa kuin maanomistajien kanssa. Maakuntien väliset vaihtelut ovat suuria. On muistettava, että näin pieneen aineistoon perustuvat tulokset ovat herkkiä satunnaisvaihtelulle ja äärimielipiteille eritoten tällaisessa selkeässä mielipidekysymyksessä.

### **Esimerkki Pohjois-Karjalan kelkkailuyhteistyöstä**

Ilomantsin moottoriurheilijoiden edustaja kertoo Pohjois-Karjalan reittikäytännöistä:

1990-luvun alussa talkootyönä saatiin Ilomantsin kunnan alueelle moottorikelkkaurasto. Nyt urat ovat Pohjois-Karjalan virkistysreitistöyhdistyksen hallinnoimia. Yhdistys on aikanaan järjestänyt mm. Pogostan loppiaissafareita jo 1970-luvulla.

Ilomantsin alueella ei toimi varsinaista kelkkapoolia. Ilomantsin moottoriurheilijat vastaa reittien ylläpidosta yhdessä em. virkistysreitistöyhdistyksen kanssa. Kunta maksaa maan vuokrat. Moottoriurheilijat on virkistysreitistöyhdistyksen jäsen ja tekee talkootöitä omalla alueellaan noin 30 miestyöpäivää vuodessa.

Maakunnassa on yhtenevät toimintamallit moottorikelkkauran hoidossa ja kehittämisessä. Alueella on olemassa oleva runkourasto, josta toimintaa on hyvä kehittää edelleen. Seuran toiminta-alueella on pysyviä uria 260 km. Kunnossapito perustuu siis talkootyöhön. Kelkkakerhon puheenjohtajan mukaan talkootyö on kuitenkin pienemässä eikä enää riitä urien hyvään kunnossapitoon.

Muitakin ongelmia on: suurmaanomistajat vaativat seuran mielestä ”kohtuutonta” vuokraa urista, eikä vapaaehtoisella uralupien myynnillä voida kattaa kuluja. Myöskään kunnat eivät ole halukkaita osallistumaan ylläpitokuluihin, vaikka kelkkailijat tuovat alueelle mm. majoitus- ja ravintolapalveluihin tuloja. Puheenjohtaja uskoo, että eteläisen Suomen kelkkailijat tulevat käyttämään Itä-Suomen mahdollisuuksia tulevaisuudessa enemmän.

Toisen Pohjois-Karjalassa toimivan kelkkaseuran, Pielisen kelkkailijoiden, puheenjohtaja kertoo samasta käytännöstä virkistysreitistöyhdistyksen kanssa samoin myönteisessä sävyssä. Yhteistyö on koettu sujuvaksi. ”Metsäyhtiöt ovat olleet sopuisia reittien teon suhteen. Samoin suurin osa maanomistajista. Yhteistyötä eri kelkkaseurojen kanssa tehdään.” Kuitenkin rahan puute vaivaa ja tämä näkyy reittien heikokona kunnossapitona.

Seuroja pyydettiin myös kertomaan tarkemmin yhteistyöstä eri osapuolten kanssa. Poiminnat näistä vastauksista kuvaavat yhteistyön monia vaikeuksia, vivahteita ja onnistumisiakin.

**Yhteistyö kuntien kanssa** näyttää helpommalta haja-asutusalueilla ja vaikeammalta kaupunkiseuduilla ja niiden liepeillä. Seurojen edustajat kertovat kuntien taholta kohtaamista ongelmista ja ”ymmärtämättömyydestä” harrastuskelkkailua kohtaan esim. Jyväskylän, Tampereen ja Oulun seuduilla. Tämä onkin ymmärrettävää. Kaupunkiseuduilla moottorikelkkailu joutuu herkemmin ristiriitoihin muiden maankäyttötarpeiden kanssa kuin haja-asutusalueella: vapaata maastoa on vähemmän ja asukkaita sekä luonnon muita virkistyskäyttäjiä on tiheämmässä. Erään seuran mukaan yhteistyötä...

*”Ei ole, koska halukkuutta reittien tekemiseen ei ole! (lähinnä kunnilla!!)” (kelkkakerho, Jyväskylän seutu)*

Oulun seudulla toimivan seuran mukaan keskuskunta on ollut (yllättäen) myönteisempi moottorikelkkailulle kuin ympäristökunnat:

*”Oulu suhtautuu reittien tekoon ja suunnitteluun ja merkitsemiseen myönteisesti. Ympäristökuntien suhtautumien reittien toteuttamiseen on täysi nolla.” (kelkkakerho, Oulun seutu)*

**Yhteistyö maanomistajien kanssa** edellyttää maastoutumista, henkilökohtaisia tapaamisia ja hieman vaiannäköä, kuten seuraavista hyvin ilmenee:

*”Jos ura menee maanomistajan taholta poikki he yleensä soittavat ja yhdessä etsimme vaihtoehdoisen uran paikan. Etelä-Karjalassa toimii Etelä-Karjalan moottorikelkkayhdistys jonka puitteissa käsittelemme koko Etelä-Karjalan asioita”. (kelkkakerho, Etelä-Karjala)*

*”Neuvottelemalla reitit sopiville alueille, kuuntelemalla maanomistajia, mökkiläisiä ja alueen asukkaita. Infopisteiden ajantasalla pitämistä ja yhteystietojen esilläpitämistä, reittien selvät merkkaukset, valvonta. Mielestämme olemme onnistuneet hyvin, valitusta ei tule 3–4 enempää talvessa, saatu hoidettua asiat kuntoon.” (kelkkakerho, Pohjois-Savo)*

**Yhteistyö kelkkaseurojen välillä** ei sekään ole itsestään selvää. Joissakin tapauksissa kerhot kertovat, että naapuriseurojen kanssa ei ole eri syistä saatu yhteistyötä aikaiseksi.

Hyviä ja suositeltavia käytäntöjä kuvaavat esimerkiksi seuraavat:

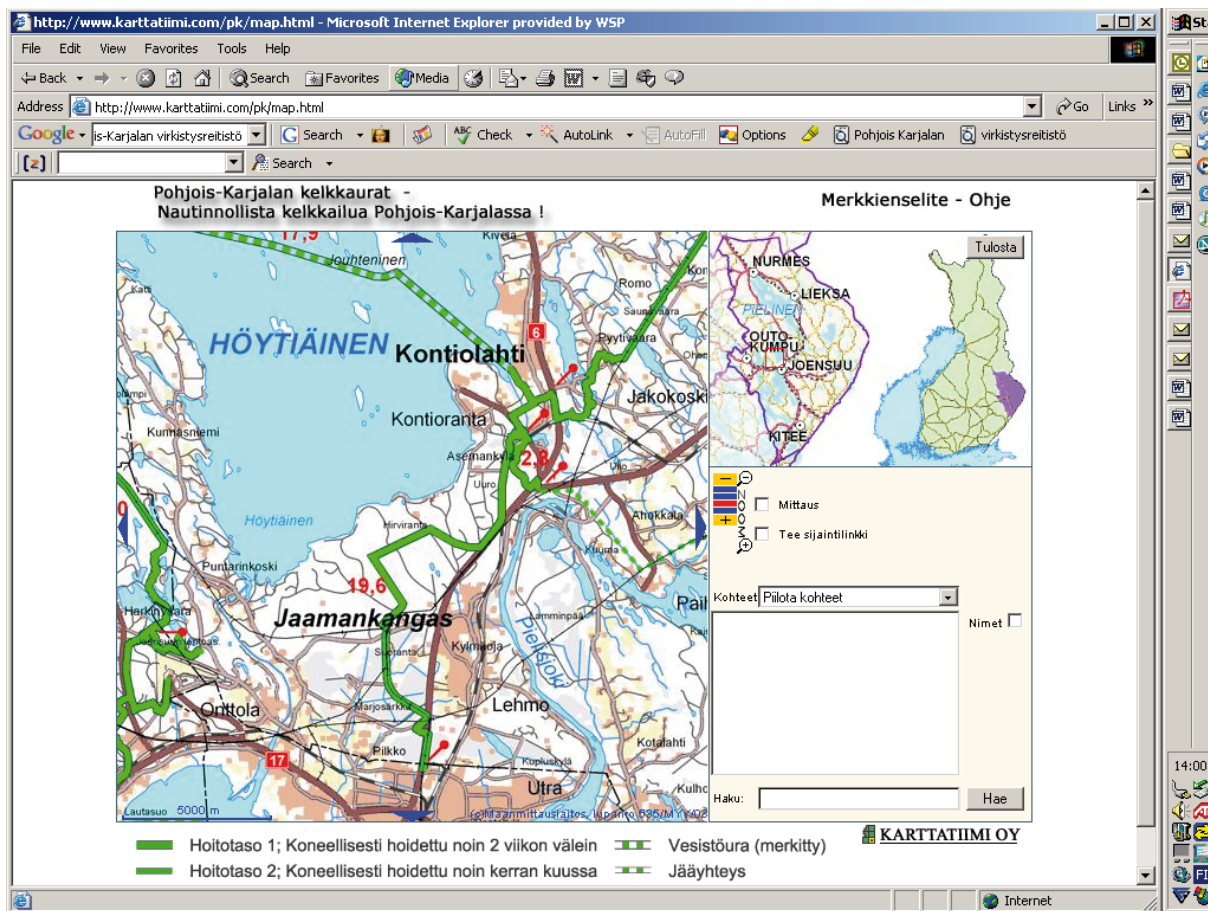
*”Vuositain yhteispalaveri, loppusyksyllä safariyrittäjien, kunnan ja viranomaisten kesken.” (kelkkakerho, Pohjois-Savo)*

”Alueemme kunnat kuuluvat ylikunnalliseen ulkoilureitti-hankeeseen ja olemme apuna kelkkailureittien virallistamistyössä.” (kelkkakerho, Kaakkois-Suomi)

Vaikuttaa hyvältä, että on jokin seudun yhteinen kattoelin, kuten Pohjois-Karjalassa toimiva virkistysreitistöyhdistys. Se koordinoi paikallisten järjestöjen yhteistoimintaa, yhdistää niiden intressit ja luo yhteisiä pelisääntöjä. Kattoyhdistys pystyy myös eri kerhojen ja muiden osapuolten yhteisillä resursseilla tuottamaan parempia palveluja. Esimerkkinä tällaisesta yhteistoiminnasta on internetissä julkaistu Pohjois-Karjalan kelkkaurat sisältävä karttapalvelu. Virkistysreitistöyhdistyksen yhdessä seudun kelkkaseurojen kanssa ylläpitämä sivusto sisältää kätevässä muodossa kaiken tarpeellisen tiedon maakunnassa kelkkailua varten. Käytännössä se kertoo, että kelkkaurilla ajo on maksullista, mitkä ovat uralupamaksut, että samalla uraluvalla saa liikkua koko maakunnan alueella ja että lupia myyvät majoitusliikkeet, huoltoasemat sekä useat muut matkailupisteet. Lisäksi sivusto sisältää karttapalvelun, joka auttaa löytämään ja valitsemaan itselle sopivia ajoreittejä (kuva 22.).

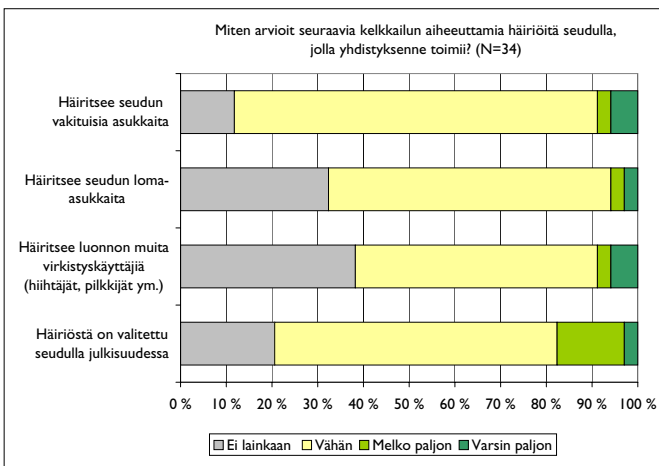
Seurojen edustajien tyytyväisyys itse palvelutasoon kuten varsinaisiin moottorikelkkareitteihin näyttää olevan yleisesti yhteydessä siihen, kuinka tyytyväisiä ollaan yhteistyön sujumiseen. Jos yhteistyö sujuu hyvin, myös reittien riittävyteen ollaan tyytyväisempiä kuin niissä kunnissa, joissa yhteistyö ei toimi. Kuitenkaan hyvälläkään yhteistyöllä ei aina päästä hyvään reittien kunnossapitotai palvelutasoon. Seurojen tyytyväisyyttä reitteihin käsitellään tarkemmin luvussa 6.2.

Kuva 22. Pohjois-Karjalan kelkkaurat internetissä karttapalvelun mukaan. ([www.pohjoiskarjalankelkkaurat.fi](http://www.pohjoiskarjalankelkkaurat.fi))



## Kelkkailuun liittyvät ristiriidat

Kelkkailuun liittyviä ristiriitoja ja ongelmia tutkittiin mm. pyytämällä arviota kelkkailun aiheuttamista häiriöistä seudun vakituksille ja lomasukkaille sekä muille luonnon virkistyskäyttäjille. Samalla kysyttiin, kuinka paljon häiriöt ovat olleet esillä julkisuudessa. Kysytyt asiat ja vastausten jakaumat esitetään kuvassa 23.



Kuva 23. Kelkkailun aiheuttamat häiriöt seurojen jäsenen arvon mukaan. Kelkkaseura-aineisto.

Ylivoimainen enemmistö vastaajista arvioi kaikki kysytyt häiriömuodot joko olemattomiksi tai vähäisiksi. Hienokseltaan eniten arvellaan häiriöitä puidun julkisuudessa, mutta aineiston pienuuden takia jakaumien eroille ei pidä antaa kovin suurta merkitystä.

Lisäksi kysyttiin: "Mitkä ovat pahimmat esteet moottorikelkkailulle harrastuksena toiminta-alueellanne? Merkitse esim. kolme merkittävintä vaikeutta numeroilla 1–3 ja perustelee". Vastausvaihtoehdoiksi annettiin "maanomistajien tarpeet", "rahan puute", "luonnonsuojelun tarpeet", "asutuksen tai mökkiläisten tarpeet", "maatalouden tarpeet" ja "muu, mikä?". Yhteenvedo vastaajien ilmoittamista esteistä/ongelmista esitetään taulukossa 4.

Taulukko 4. Vastaajien arvio kolmesta tärkeimmästä esteestä moottorikelkkaharrastukselle seuran toiminta-alueella (mainintoja aineistossa).

Vaikeuksien syy	Mainintojen lukumäärä...			Kolmen pahimman esteen joukossa yhteensä
	...pahimpana esteenä	...toiseksi pahimpana esteenä	...kolmanneksi pahimpana esteenä	
maanomistajien tarpeet	5	12	4	17
rahan puute	19	2	5	26
luonnonsuojelun tarpeet	3	5	1	9
asutuksen/mökkiläisten tarpeet	-	5	5	10
maatalouden tarpeet	-	1	3	4
muu	5	5	5	15

Kuten saattoi olettaakin, rahan puute nostettiin kirkkaaksi ykköseksi. Varsinainen vertailu on kuitenkin kiintoisampi toisten tekijöiden välillä: maanomistajat, luonnonsuojelu, asutus ja maatalous ovat tavallaan "vastustajia" tai keskustelukumppaneita ja edustavat siksi toista kategoriata kuin raha. Näin tarkastellen maanomistajien tarpeet vaikuttavat annetuista vaihtoehdoista hankalimmalta ongelmalta, kun taas maatalouden tarpeet näyttävät vain marginaalisena hankaluutena.

Suuri osa moottorikelkkailun "esteistä" voidaankin siis ymmärtää sen aiheuttamina ristiriitoina. Näitä näyttää esiintyvän selvästi enemmän suurempien kaupunkien liepeillä (esimerkkeinä Tampere ja Jyväskylä), jossa ymmärtämättömiä ovat seura-aktivistien mukaan sekä kunnat että "vihreät". Osa vastauksista kuvaa ristiriitojen syvyyttä kelkkailijoiden ja suojelijoiden välillä. Esimerkiksi kysyttäessä moottorikelkkailun aiheuttamista häiriöistä kelkka-aktiivi saattoi arvioida häiriön luokkaan "ei lainkaan", ja kuitenkin kertoa luonnonsuojelijoiden "tekevän kaikkensa koko kelkkailun kieltämiseksi, sopivoin ja sopimattomin keinoin". Siten jotkin vastaukset kertovat hyvinkin kärjistyneistä tilanteista.

Osassa vastauksista vikaa nähdään myös kelkkailijoissa itsessään – joskin kerhojen ulkopuolissa:

"Kelkkailijat itse (kerhoon kuulumattomat) ajaavat missä sattuu ja joudutaan puuttumaan heidän aiheuttamiin ongelmiin."



Miten ristiriitoja on soviteltu? Lääkkeinä on kokeiltu muiden muassa seuraavia:

”Asiallinen käytös, järkevät puheet, ei ’alatyylin’ kiistoja vihreiden kanssa”.

”Keskustelemalla -- (jos maanomistajan kanssa on jotain ongelmaa menee jokin ”tuttu” keskustelemaan).”

”Olemme pyrkineet olemaan maanomistajien kanssa yhteistyössä ja tyytyneet heidän toiveisiinsa. Näin on parasta tehdä kun olemme heidän maallaan. Paikallis-lehdissä olemme myös antaneet kelkkailijoille käyttäytymisohjeita kerhon nimissä. Se on ehkä tehnyt kerhon hyväksyttävämmäksi ja yleisökin on tajunnut ettei kaikki kelkkailijat ole niitä häirikkörölläisiä. Muutama sellainen leimaa kaikki samaan ryhmään!”

4.4

## Kelkkaharrastuksen ja -seurojen tulevaisuudennäkymiä

**Seurojen toiminnan tulevaisuutta** tunnusteltiin mm. kysymällä: ”Jos maahan saadaan valtakunnallinen runkoreitistö (noin kymmenen vuoden kuluessa), kuinka monta kilometriä omia liityntäreittejä arvioit yhdistyksenne voivan itse rahoittaa ja ylläpitää?”. 15 vastaajaa nimesi jonkin kilometrimäärän. Vaihtelu oli suuri: yhdestä kilometristä neljänsataan, mediaanin ollessa 60 km.

Kysymys sisälsi hankalasti mielletävän oletuksen ”runkoreitistöstä”, jota ei määritelty. Seurojen edustajat vastasivat siten oman mielikuvansa mukaan. Varmaankin oletettiin, että runkoreitistö rakennetaan ja ylläpidetään valtion – tai joka tapauksessa julkisilla – varoilla. Tähän piti peilata seuran omia mahdollisuuksia liityntäreittien rahoitukseen ja ylläpitoon, jolloin vastaus on voitu mahdollisesti tulkita jonkinlaiseksi lupaukseksi. Tämä saattaa osaksi selittää sen, että peräti 18 seuraa vastasi 0 kilometriä. Haluttomuus tai kyvyttömyys ei välttämättä ole todellisuudessa näin suurta, mutta asian kunnollinen selvittäminen edellyttäisi tarkempaa tutkimusta, mieluiten haastattelemalla.

**Kelkkaharrastuksen tulevaisuutta** yleensä luodattiin kysymällä kasvunäkymistä. Yleisesti ottaen harrastuksen uskottiin lisääntyvän. Esteinä nähtiin harrastuksen kalleus ja polttoaineen korkea hinta, osin myös yleinen mielipide, joka on ”negatiivinen kelkkailulle” sekä kauden lyheneminen (Etelä-Suomessa) ilmastonmuutoksen seurauksena.

”Jos talvet ovat lumisia harrastus lisääntyy varmasti.” (Toholampi)

”Kun urastot saadaan virallisiksi reiteiksi ja lanauksiin löytyy rahaa, kelkkailu lisääntyy ja ohjelmapalveluyritykset pystyvät hyödyntämään paremmin kelkkabisnestä.” (Luumäki)

”Kelkkailu on pirstysruiske paikallisille yrityksille.” (Vaala)

Yleensä arvioitiin siis harrastuskelkkailun kuitenkin lisääntyvän, mihin liittyy monia haasteita, esimerkkeinä:

”Turistien kelkkailu satunnaisissa paikoissa ympäristöä häiritsevää ja aiheuttaa kritiikkiä.” (Lumi-Savon moottorikelkkailijat)

”Pääkaupunkiseudulta olemme vain tunnin ajomatkan päässä. Ajoittain reitit suurista ajajamääristä johtuen huonossa kunnossa ja ruuhkaisia. Varsinkin viikonloppuisin.” (Päijät-Häme)

”Alan harrastajamäärien kasvua hidastaa nouseva bensan hinta ja kun virallisia reittejä ei vielä ole.” (Luumäki)

Kelkkaseurojen edustajat esittivät myös runsaasti yleisiä ehdotuksia kelkkailun kehittämiseksi. Näitä on koottu lukuun 8, jossa käydään läpi myös muiden tahojen näkemyksiä.

## 5 Moottorikelkkailu elinkeinona

Tämä luku perustuu moottorikelkkatoimintaa harjoittaville yrityksille suunnattuun kyselyyn. Yrityskyselyyn saatiin 27 täytettyä lomaketta. Lisäksi tehdään huomioita Tahkovuoren kelkkavuokraamojen asiakkaille suunnatusta kyselystä. Kumpikin aineisto on niin pieni, että sattuma ja esimerkiksi yksittäiset äärimielipiteet saattavat heilauttaa merkittävästi tuloksia suuntaan tai toiseen.

### 5.1

#### Moottorikelkkayrittäjien näkemyksiä

##### Perustiedot yrityksestä

Matkailukeskuksen yhteydessä toimi yrityksistä 16. Vastanneista yrityksistä 5 toimi taajamassa. Muualla toimi 9. Vastaukset menivät osin limittein.

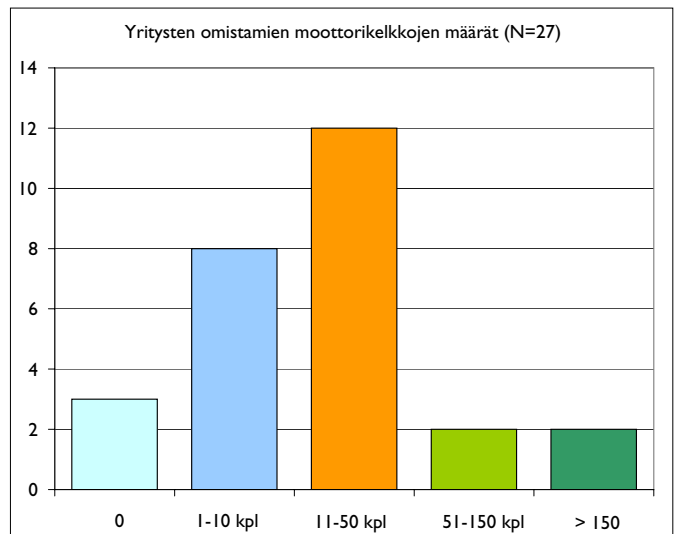
Vastanneiden yritysten tärkeimmät toimialat olivat kelkkasafarit ja -retket, kelkkojen vuokraus, muu elämys- ja seikkailutoiminta sekä majoitus.

Taulukko 5. Yritysten toimialat.

Safarit tai -retket	Kelkka- vuokraus	Muu elämys- tai seikkailut.	majoitus	ravitse- mus	Luonto- matkai- lu
24	18	18	17	15	13

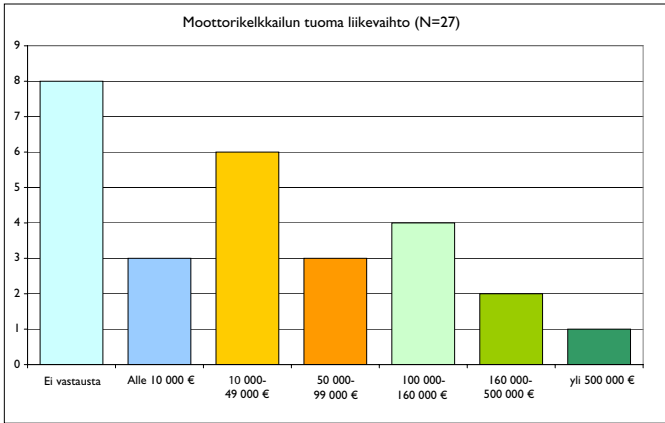
##### Moottorikelkka yrityksen toiminnassa

Yritysten hallussa olevien **moottorikelkkojen määrä** vaihteli välillä 0–230. Kahdella ei ollut omia kelkkoja lainkaan ja kahdeksalla yrityksellä alle kymmenen. 12 yrityksellä kelkkoja oli kymmenen ja viidenkymmenen väliltä. Mukana oli kaksi yritystä, joilla kelkkoja oli 50–150 ja kaksi sellaista joilla yli 150 kelkkaa eli kelkkailuun liittyvä yritystoiminta todella huomattavaa.



Kuva 24. Kelkkailuun liittyvien yritysten omistamien moottorikelkkojen määrät kyselyssä.

Moottorikelkkatoiminnan tuoma **liikevaihto** vaihteli luonnollisesti huomattavasti, koska vastanneilla yrityksillä oli niin monen laajuista kelkkatoimintaa. Kolme yritystä ilmoitti moottorikelkkatoiminnan liikevaihdoksi alle 10 000 euroa. Toisessa ääripäässä kolmelle yritykselle kelkkailu tuo yli 160 000 euron liikevaihdon, huipussaan 800 000 euroa.



Kuva 25. Kelkkatoiminnan liikevaihto yrityksissä.

Kiinnostava kysymys on, kuinka paljon kelkkailu työllistää **työvoimaa** näissä yrityksissä. 11 eli vajaan kolmannes vastasi, että kelkkailu ei työllistä lainkaan tai jätti kohdan tyhjäksi. Yhdestä kuuteen miestyökuukauteen moottorikelkkailulla työllistyviä yrityksiä oli samaten 11. Työvuoden tai hieman reilun vuoden työllistyviä oli 3. Lisäksi yksi yritys paini aivan omassa sarjassaan ilmoittamalla kelkkailun työllisyysvaikutukseksi 117 henkilötyökuukautta eli kelkkoihin liittyvä työ vastaa siis tässä yrityksessä noin 10 henkilötyövuotta.

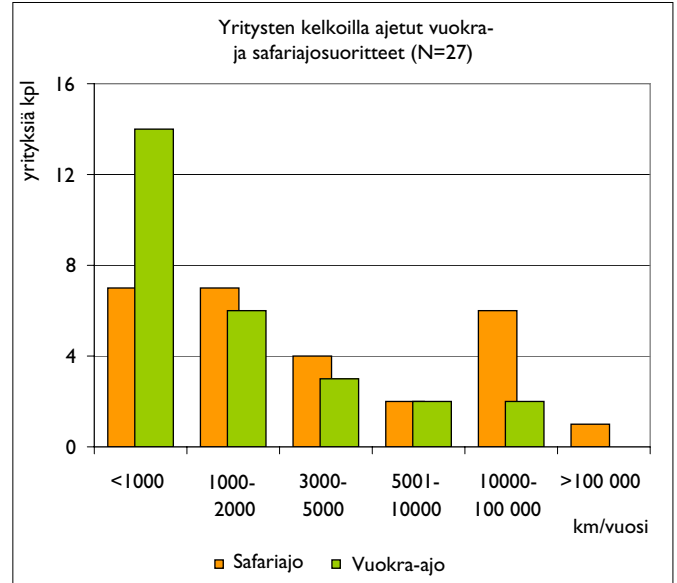
Kelkkailun työllistävä vaikutus vastasi yli puolta yrityksen koko työpanoksesta kaikkiaan viidessä yrityksessä eli vajaan viidenneksessä vastanneista yrityksistä.

### Yritysten kelkkojen käyttömäärät

Yrityksiltä kysyttiin, paljonko yrityksen kelkoilla ajetaan vuodessa toisaalta vuokrattuna, toisaalta safareilla (kuva 26).

**Vuokra-ajokilometrit** jäivät viidellätoista yrityksellä – puolella kaikista – alle tuhannen vuodessa (mukaan lukien vastauksen tyhjäksi jättäneet yritykset). Kuudella yrityksellä vuokra-ajoa oli 1000–2000 kilometriä. Seitsemän yrityksen kelkoilla ajettiin vuokra-ajoa yli 2000 km vuodessa ja näistä neljässä yrityksessä vuokratilometrit ylittivät 5000 km vuodessa. **Safariajosta** syntyi selvästi suurempia kilometrisuoritteita. Alle 1000 kilometriä ilmoitti 7 yritystä. Samaten seitsemässä yrityksessä safariajaja ajettiin 1000–2000 kilometrin välillä. Seitsemässä yrityksessä safareilla ajettiin yli 10 000 kilometriä, maksimina 200 000 km/yritys.

Yrittäjiltä kysyttiin myös, minkä kokoisina ryhmänä asiakkaat useimmiten ajavat. Safariryhmät olivat useimmiten 6–15 henkilön ryhmiä. ”Vapaasti” ajavat vuokratelkkailijat ajoivat tavallisimmin kaksin.

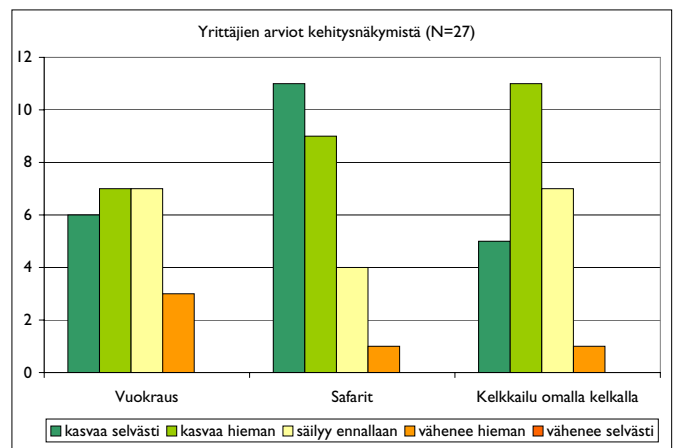


Kuva 26. Kelkkailuyritysten kelkoilla ajettavat vuokra- ja safariajosuoritteet.

Vuokraamoyritysten kelkoilla ajetaan siis kilometreissä mitaten huomattavasti enemmän safari- kuin vapaita ajaja.

### Vuokratoiminnan, safarikelkkailun ja omalla kelkalla ajon kysyntänäkymät

Kysynnän kasvua yrittäjät arvioivat melko optimistisesti (kuva 27). Eniten kasvua he ennustivat safaritoimintaan. Kelkanvuokraustoiminnan tulevaisuutta ennakoitiin selvästi varovaisemmin; kolme vastaajaa arveli vuokrauksen jopa vähenevän. On kuitenkin pidettävä mielessä aineiston pienuus ja vastausten suuri hajonta. Omalla kelkalla ajossa ei odotettu myöskään tapahtuvan suuria muutoksia.



Kuva 27. Vapaa-ajan kelkkailun ja kelkkamatkailun tulevaisuuden näkymiä.

## Vuokrakelkkailijoiden ajotavat ja turvallisuus

Yrittäjiä pyydettiin arvioimaan, **ajetaanko vuokrakelkoilla eri tavalla kuin jos kelkka olisi oma**. Vajaa puolet yrittäjistä uskoi vuokrakelkalla ajettavan **kovempaa** kuin omalla kelkalla. Kolmasosa katsoi, ettei ajonopeuksissa ole eroa. Reilu puolet arvioi, että vuokrakelkkaa käytetään ylipäättään **huolettomammin** kuin omaa kelkkaa.

Mitä tulee ”huomaavaisuustekijöihin”, **reitinvuokraluvallisuuteen ja toisten huomioonottamiseen**, niin yrittäjien arvion mukaan vuokrakelkalla ajaminen ei näytä kovin paljon eroavan siitä, miten kelkanomistajat ajavat omilla kelkoillaan.

Kihniön keskustelussa 17.3.2005 esitettiin käsitys, että vuokrakelkkailijat ajavat kaikkein ”säyseimmmin”, koska ovat tottumattomia.

Yrittäjiltä kysyttiin myös, millä tavoin he kelkkojen ulosvuokraajina koettavat **vaikuttaa asiakkaidensa ajotapoihin**. Vastausten perusteella yrittäjät ymmärtävät kyllä (osa)vastuunsa asiakkaidensa ajotavoista. Useimmat yrittävät tavalla tai toisella vaikuttaa asiakkaiden ja muiden liikkujien turvallisuuteen, esimerkiksi:

”*Annamme asiakkaille ajo-opetuksen ennen liikkeellelähtöä, jossa selvitetään kaikki keskeisimmät asiat. Ohjeet on myös nähtävillä toimipaikkamme seinällä, josta niitä voi lukea. Mielestämme olemme onnistuneet niissä hyvin ja asiakkaat noudattavat ohjeita hyvin--*”

”*Selkeät ja ymmärrettävät ajo-ohjeet 15–20 min: Suomi/ruotsi/saksalranska/venäjä/englanti. Onnistuminen on omasta asenteesta kiinni → olemme onnistuneet kohtalaisen hyvin.*”

”*Suulliset ohjeet ja vuokrausehdot. Omavastuun korostaminen (riittävän suuri). Ajotapaohjeita: reittiolosuhteet ja ’kaaharit’ huomioitavaa. Erikoispuhuttelua ’epäilyttävissä’ tilanteissa tai ei vuokrausta ollenkaan--. Ei vuokrausta ’crossi’ tyyppiseen ajeluun. Kaudella 2004–2005 ei yhtään vahinkoa vakuutusyhtiölle saakka. Normaalisti 2–4 kpl.*”

Tehokkaalta vuokrakelkkailun rauhoittamiskeinolta vaikuttaa riittävän suureen panttisummaan perustuva järjestely, jota kuvaa nilsiäläinen yrittäjä:

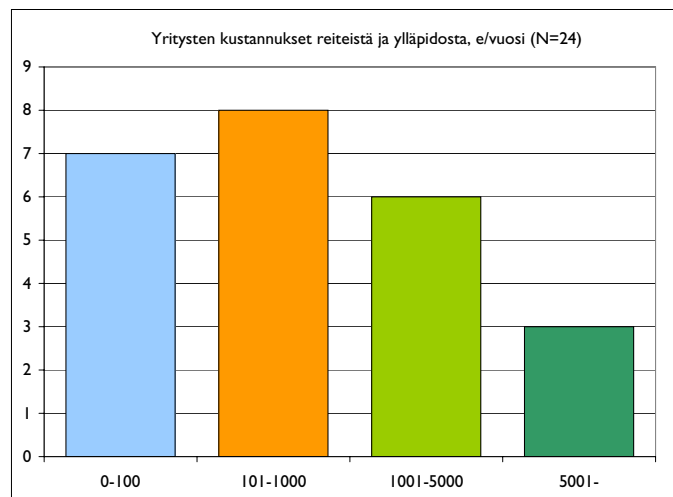
”*Yritämme vaikuttaa rauhoittavasti ottamalla vakuutuksen omavastuuosuuden (420 €) pantiksi. Eli jos kelkka kunnossa palauttamishetkellä, palautamme omavastuuosuuden.*”

## Yritysten käyttämät kelkkaväylät ja niiden kustannukset

Yritysten toiminta-alueella olevien **moottorikelkkareittien tai -urien määrä** vaihtelee rajusti. Kolmella yrityksellä reittejä (tai uria) on alle sata kilometriä, puolella yrityksistä 100–500 kilometriä ja reilulla kolmanneksella yli 500 km.

Yrittäjiltä tiedusteltiin, onko näiden toiminta-alueella **kelkkapoolia**, joka vastaa reiteistä. Useimpien yritysten toiminta-alueella toimii jonkinlainen kelkkapooli. Toiminta ei ole kuitenkaan erityisen järjestäytynyttä, sillä monet vaikuttivat epävarmoilta siitä, onko kyseessä pooli vai ei. Poolien **kustannusperusteena** oli useimmiten yritysten omistamien kelkkojen määrä, mutta myös muita käytäntöjä oli käytössä. Useat olivat epätietoisia kustannusperusteesta. Yritysten lisäksi **muuta ylläpitoon osallistuvia tahoja** olivat kunnat ja kelkkaseurat.

Yrityksille **väylien rakentamisesta/ylläpidosta tulevat kustannukset** vaihtelevat laajalla asteikolla. Vastausten mediaani oli 2200 euroa. Rungas kolmannes yrityksistä ei maksa lainkaan tai alle sata euroa. 30 % maksaa 100–1000 euroa. Loput kolmisenkymmentä prosenttia otoksen yrityksistä maksaa vuodessa yli 1000 euroa reittien rakentamisesta ja ylläpidosta.



Kuva 28. Yritysten maksamat väylien rakentamisen ja ylläpidon kustannukset.



## Vuokrakelkkailijoiden tottumukset ja suunnitelmat

Tahkon vuokrakelkkailijoista (45 vastaajaa) monet olivat melko vasta-alkajia. Noin kolmannes oli ajanut moottorikelkalla enintään kerran tai joitakin kertoja ennen tätä matkaa. Reilu puolet harrasti silloin tällöin tai säännöllisesti moottorikelkalla ajamista. Vuokratulla kelkalla oli ajanut vajaat puolet ja kelkkasafarille osallistuneita vielä hieman vähemmän.

Vain kuusi vuokrakelkkailijaa omisti oman moottorikelkan. Yksitoista suunnitteli oman kelkan hankkimista.

Vuokrakelkkailijoilta kysyttiin myös arviota kelkkailupäivien määrästä nyt ja tulevaisuudessa, toisaalta vuokrakelkalla ja toisaalta safarilla tai vastaavalla (taulukko 6).

Taulukko 6. Vuokrakelkkailijoiden arviot kelkkailupäivien määrästä nyt ja tulevaisuudessa.

Ajan vuodessa...	Vuokratulla kelkalla		Kelkkasafarilla tai vastaavalla	
	...nykyään	...tulevaisuudessa	...nykyään	...tulevaisuudessa
ei vastausta	2	6	5	3
en kertaakaan	7	3	12	8
1–5 päivänä	33	33	26	30
5–10 päivänä	2	2	1	3
yli 10 päivänä	1	1	1	1

Selvästi yleisintä oli ajaa sekä vuokrakelkalla että safarilla 1–5 päivänä vuodessa. Pieni aineistomme viittäisi siihen, että safareihin osallistuttaisiin jatkossa hieman nykyistä innokkaammin, kun taas kelkan vuokrausmäärät säilyisivät jokseenkin ennallaan.

Vastaajilta kysyttiin myös, montako kertaa vuodessa he ajavat eri pituisia matkoja. Tavallisimmat matkapituudet olivat alle 30 kilometriä ja yhtä suurella osalla 30–100 kilometriä. Yli sadan kilometrin matkoja ajoivat vain hyvin harvat. Useutta kysyttäessä, juuri kukaan heistä ei ilmoittanut ajavansa yli viittä kertaa vuodessa. Myöskin vain aniharvat ajoivat yli 100 kilometriä vuodessa.

## 6 Missä kelkkaillaan ja mikä reitissä on tärkeää?

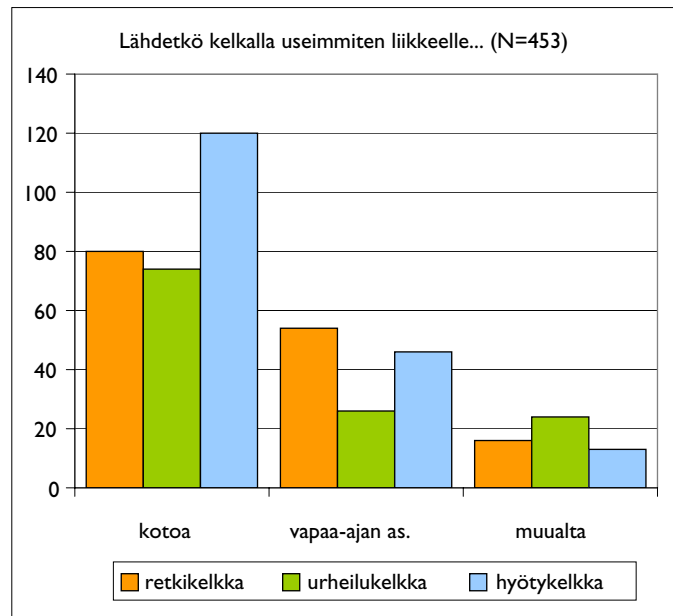
Tässä luvussa analysoidaan pääasiallisesti omistaja- ja seurakyselyaineistoihin pohjautuen kokemuksia kelkkailureiteistä ja reittien käyttöä. Ensimmäkin missä, millaisilla urilla/reiteillä ja millaisissa maastoissa kelkkaillaan; mitä mieltä käyttäjät itse ovat urista/reiteistä; mitä pidetään reittien tärkeimpinä ominaisuuksina sekä neljänneksi, mistä päin Suomea löytyvät parhaat moottorikelkkailuolosuhteet.

### 6.1

#### Kelkkailureitit vs. maastossa ajaminen

Omistajakyselyssä kysyttiin, missä kunnassa on moottorikelkan säilytyspaikka ja se paikka, josta lähdetään liikkeelle. Lähtöpaikka ja säilytyspaikka olivat lähes poikkeuksetta samassa kunnassa. Moni on vastannut varmemmaksi vakuudeksi säilytyspaikan olevan ”omassa autotallissa” tai ”pihassa pressun alla”.

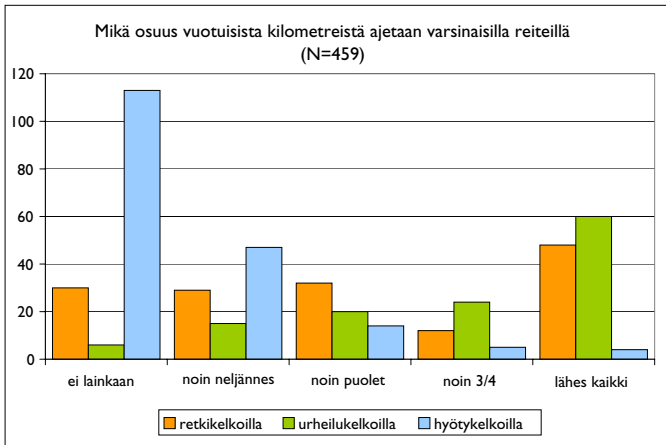
Kelkkaretki alkaa useimmin eli kahdella kolmasosalla kotoa ja runsaalla neljänneksellä vapaa-ajan asunnolta. Loput lähtevät kelkkailemaan jostakin muusta paikasta. Hyötykelkoilla lähdetään useammin kotoa. Selityksiä lienee useita. Hyötykelkkojen omistajat asuvat muita useammin haja-asutusalueilla, joissa maastoon pääsee suoraan. Toisaalta pitkätelaisilla, maastokäyttöön suunnitelluilla työkelkoilla on helppo ajaa umpihangessakin. Sen sijaan huvikelkat edellyttävät kunnossapidettyjä moottorikelkkauria tai -reittejä.



Kuva 29. Kelkkaretken tavallisin lähtöpaikka.

Kelkanomistajilta kysyttiin, mikä **osuus vuotuisesta kelkkakilometreistä** kuluu varsinaisilla **kelkkareiteillä**, mikä taas niiden ulkopuolella. Koko aineiston osalta runsas kolmasosa kilometreistä ajetaan reiteillä (keskiarvo 36 %), mutta hajonta oli hyvin suuri. Kelkkailijat ovatkin niin erilaisia, että keskiarvot eivät sano juuri mitään. Siksi on tarkasteltava erilaisia kelkkailijoita esimerkiksi kelkkatyypin mukaan.

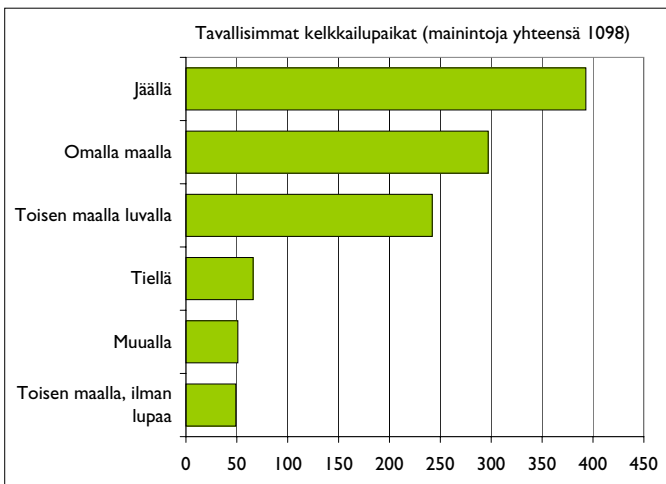
Analyysi tehtiin siten, että vastaajien ilmoittamat prosenttimäärät luokiteltiin viiteen ryhmään. Kun katsotaan reittien käyttöä kelkkatyypeittäin, todetaan yksiselitteisesti, että varsinaisia reittejä käyttävät pääosin urheilu- ja retkikelkkailijat, kun taas hyötykelkkailijat eivät merkittävästi käytä niitä. Myös retki- ja urheilukelkoilla ajamisen välillä on selvä ero: retkikelkkoja ajetaan paljon myös varsinaisten reittien ulkopuolella.



Kuva 30. Mikä osuus vuotuisista kilometreistä ajetaan varsinaisilla reiteillä.

Seuraavaksi kysyttiin millaisilla alueilla ajetaan eniten. Ajavatko kelkanomistajat eniten omalla maa-alueellaan, toisen maa-alueella luvalla, toisen maa-alueella ilman erityistä lupaa, jäällä, tiellä vai jossakin muualla? Pyydettiin rengastamaan annetuista vaihtoehdoista kolme yleisintä vaihtoehtoa. 275 eli 58 % oli valinnut vähintään kaksi eri vaihtoehtoa. Mainintoja tuli yhteensä 895 eli lähes kaksi ajopaikkaa vastaajaa kohti.

Tärkeimmät ajopaikat ovat omalla maa-alueella sekä jäällä, jotka molemmat edustivat kolmasosaa kaikista maininnoista. Kolmanneksi tärkein moottorikelkkailualue oli toisen maa-alueella luvan kanssa. Tämä osuus koostuu suurimmaksi osaksi juuri "varsinaisilla" moottorikelkkareiteillä ja -urilla ajamisesta. Vain neljässä prosentissa maininnoista tunnustettiin, että ajellaan ilman lupaa toisen maalla.



Kuva 31. Millaisilla alueilla ajetaan eniten, kelkanomistajakyselyn mukaan.

Lisäksi tarkasteltiin, mitkä kaksi moottorikelkkailupaikkaa mainittiin useimmin yhdessä. Tavallisimmat yhdistelmät olivat ajaminen omalla maalla ja toisen maalla luvalla (157 mainintaa eli 33 % vastaajista) sekä ajaminen omalla maalla ja jäällä (93 mainintaa eli 20 %).

Kysyttiin myös, onko kelkanomistajalla tarvetta siirtää kelkkaa tavalla tai toisella varsinaiselle ajopaikalle. Näitä kysyttiin ensin kelkalla tietä pitkin siirtymisen osalta: kysyttiin siirtokertoja sekä kilometrejä vuodessa. Näistä saadut vastaukset kerrottiin yhteen, jolloin voitiin arvioida, kuinka paljon kelkkailijat joutuvat siirtämään kelkkaa tietä pitkin eli "siirtosuorite/vuosi". Kaksi kolmasosaa ei koskaan joutunut siirtämään kelkkaa tietä pitkin. 'Siirtosuoritteet' olivat useimmiten melko pieniä. Kuitenkin 14 prosentilla ne ylittivät 20 kilometriä vuodessa. Nämä kelkkailijat saattavat helposti joutua liikenteessä vaaratilanteisiin ja/tai aiheuttaa niitä. Juridisesti kyse lienee useinkin tieliikennelain rikkomisesta.

Tarvetta siirtää moottorikelkkaa autolla, traileerilla tms. kysyttiin samoin erikseen. 42 % ei joudu siirtämään kelkkaa lainkaan näillä muilla välineillä. Toisaalta hajontaa on paljon: on myös runsaasti kelkkailijoita jotka kuljettavat kelkkojaan pitkiä matkoja. Runtas neljännes siirtää kelkkaa vuosittain yli 200 km, ja kymmenesosa yli 1000 kilometriä. Ainakaan pisimmissä matkoissa ei ole enää kysymys siitä, ettei lähempää löytyisi ajokelpoista reittiä, vaan esimerkiksi Lappiin suuntautuvasta kelkkaturismista.

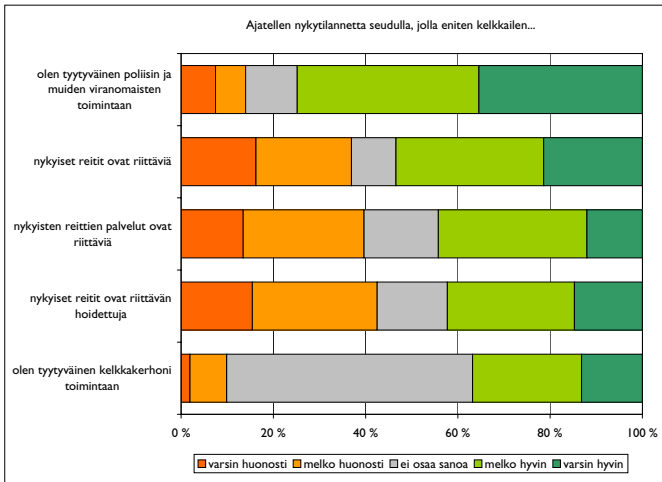
## 6.2

### Näkemyksiä kelkkailuolosuhteista

Näkemyksiä kelkkailuolosuhteista, kuten reittien nykytilasta, analysoidaan erityisesti omistaja- ja kelkkaseura-aineistojen perusteella. Näitä ryhmiltä tiedusteltiin kyselyssä eniten ja tarkimmin reittiasioista ja heiltä vastaavasti myös saatiin kattavinta materiaalia.

### Kelkanomistajien näkemyksiä

Tärkeä kysymyssarja koski kelkkailun olosuhteita, joista pyydettiin arvioimaan poliisin ja viranomaisen toimintaa, reittien riittävyttä, palveluita ja hoitoa sekä paikallisen kelkkakerhon toimintaa.



Kuva 32. Keltkailijoiden tyytyväisyys keltkailuun liittyviin palveluihin.

Omistajat olivat, ehkä yllättävästi, huomattavasti useammin tyytyväisiä poliisin ja viranomaisten toimintaan keltka-asioissa kuin fyysisiin keltkailuolosuhteisiin. (Toki nämä ovat aika vaikeasti verrattavia asioita.) Keltkareittien riittävyuden, hoidon ja palvelujen suhteen mielipiteet jakautuivat varsin vahvasti. Suurimmalla osalla oli kuitenkin mielipide asiasta. Keltkakerhon toimintaan oltiin yleensä tyytyväisiä, jos kerhoon kuului. Vain runsas kolmannes vastaajista vastasi tähän kysymykseen, mikä viittaa siihen, että huomattava osa vastaajista tuntee varsin huonosti keltkaseurojen toimintaa. Vapaissa vastauksissa kritisoitiin vahvimmin reittien hoitoa ja kunnossapitoa:

*"Jos on reittejä, ne ovat yleensä kunnossa, mutta kun ei ole reittejä!" (Pielavesi)*

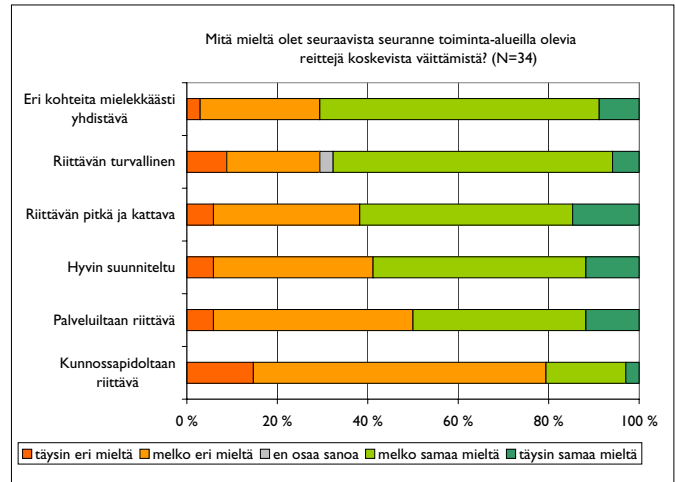
*"Osa reiteistä hakkautuu möyliköksi kun ei lanata." (Pedersöre)*

*"En käytä paikallisia reittejä koska täällä ei niitä juuri ole, ne jotka ovat niin ne ovat tosi surkeita (patikko)." (Kemijärvi)*

*"Reittejä lisää ja varsinkin kaupunginosista syöttöreittejä pääreiteille, jotta tiellä ajo saataisiin mahdollisimman pieneksi." (Sipoo)*

### Keltkaseurojen näkemyksiä

Seura-aineisto kertoo kunnossapidosta toisesta näkökulmasta, siinä kun puhuvat usein kunnossapitajat itse. Seuroilta kysyttiin arviota keltkailuolosuhteista hieman eri kysymyspatteristolla kuin omistajilta. Seurojen edustajia pyydettiin arvioimaan oman toiminta-alueensa moottorikelkkareittien ja -urien laatua kuudella eri kriteerillä. Kriteerit ja vastaajien arviot esitetään kuvassa 33.



Kuva 33. Keltkaseurojen edustajien näkemykset toiminta-alueensa keltkaurien laadusta.

Annetuista kriteereistä "Kunnossapidoltaan riittävä" osoittautui selvästi ankarimmaksi: vain noin viidennes vastaajista piti seuransa toiminta-alueen tilannetta tältä osin edes tyydyttävänä. Tyytyväisimpiä taas oltiin reittien turvallisuuteen ja siihen, miten reitit yhdistävät eri kohteita. Yli kaksi kolmannesta vastaajista oli valmis allekirjoittamaan nämä väittämät omien reittiensä osalta.

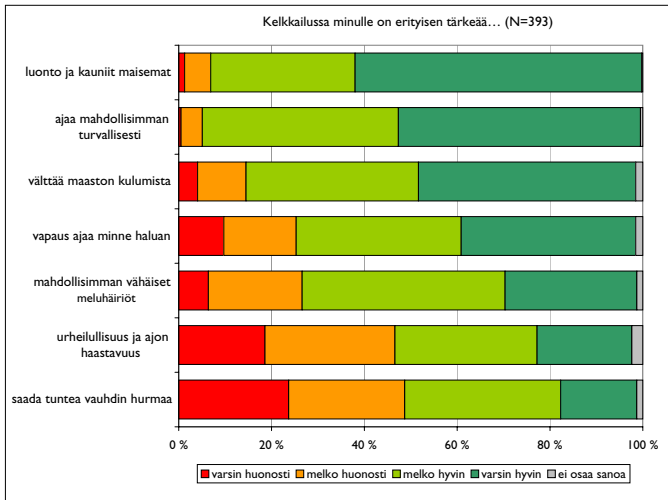
Nykytilan lisäksi kysyttiin, mihin reittien laadun osatekijöihin pitäisi jatkossa kiinnittää enemmän huomiota. Vastaukset esitellään seuraavassa kohdassa.

### 6.3

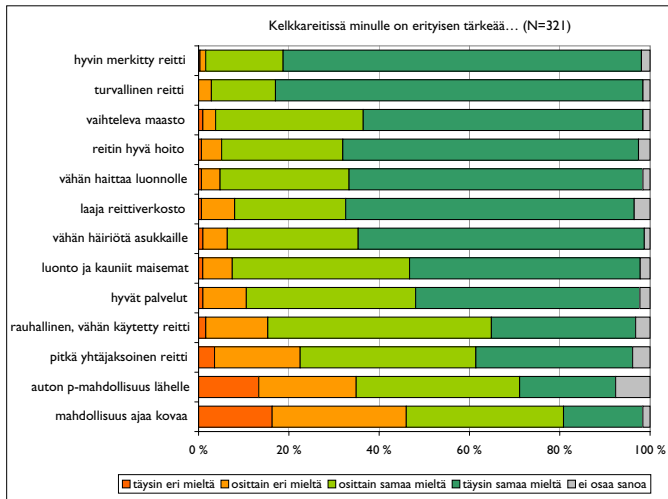
## Mikä reiteissä on tärkeää?

Vapaa-ajan keltkailun ja reittien tärkeimpinä pidettyjä piirteitä tarkastellaan ensin kelkanomistajien näkökulmasta. Tätä kysyttiin vapaa-ajan keltkailijoilta, ei niiltä vastaajilta, jotka käyttävät moottorikelkkaa ainoastaan työasioissa.

Turvallisuus on saanut yllättävän suuren painoarvon suhteessa haastavaan ja vauhdikkaaseen ajoon. Tässä taitaa näkyä asennetutkimusten tyyppinen ongelma: ihmiset vastaavat usein siten kuin "kuuluu" vastata eivätkä välttämättä aivan rehellisesti. Silti tulos saattaa antaa vihjeitä maastoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ihmiset ovat yleisen edun nimissä usein valmiita esimerkiksi kiristämään sääntöjä, kunhan ne koskevat kaikkia muitakin. Omalla kohdalla säännöistä saatetaan kyllä lipsua, mutta ne koetaan silti mielekkäinä, jopa tärkeinä.



Kuva 34. Mikä kelkkailussa on vapaa-ajan kelkkailijoille tärkeää.



Kuva 35. Kelkkareitin tärkeimmät piirteet omistajakyselyn mukaan.

Erikseen kysyttiin, mitä mieltä vastaajat olivat varsinaisia moottorikelkkareittejä koskevasta väittämistä. Tätä ei kysytty niiltä, jotka eivät milloinkaan käytä varsinaisia reittejä (kuva 35).

Tämäkään kysymys ei välttämättä toiminut parhaalla mahdollisella tavalla. Oli liian helppo pitää useimpia ominaisuuksia tärkeinä tai "toivoa" niitä. Joitakin kiintoisia ryhmiä väittämistä kuitenkin näyttää muodostuvan. Toivomuslistan kärjessä on **hyvin merkitty, turvallinen ja hyvin hoidettu reitti**. Seuraavan kokonaisuuden muodostaa **hyvä suunnittelu: suhteellisen haitaton reitti, joka muodostaa laajan verkoston**.

Vaihtelevassa maastossa kulkeva reitti, joka tarjoaa luonto- ja maisemanautintoa ja hyviä palveluja on seuraava ryhmä, jossa on jo hieman ylellisyyden makua. Reitin rauhallisuus taas on hieman ristiriitainen toive: jos reitti on hyvä, sillä on yleensä mel-

ko paljon käyttäjiä. Reitin yhtäjaksoisuus, läheinen pysäköintimahdollisuus ja – turvallisuustavoitteiden kannalta kiinnostavasti – myös mahdollisuus ajaa kovaa ovat listan hännillä. Viimeksi mainittua kysyttiin ehkä hieman kömpelösti: kaiken hyvän ja järkevän jälkeen "kovaa ajaminen" näyttää melkein samalta kuin "törttöily".

Sama kysymyssarja esitettiin myös kelkkaseurojen edustajille. Vastaukset olivat hyvin samansuuntaisia. Myös seurat pitivät selvästi tärkeimpinä osatekijöinä **reitin hyvää merkitsemistä ja sen turvallisuutta**. Varsin arvostettuja olivat myös **reitin hyvä hoito, hyvät palvelut, mahdollisimman laaja reittiverkosto, mahdollisimman vähäiset haitat alueen asukkaille ja luonnolle sekä vaihteleva maasto**.

Selvästi vähemmän merkittävänä nähtiin luonto ja kauniit maisemat, mahdollisimman pitkä yhtenäinen reitti ja auton pysäköintimahdollisuus lähelle. Vähiten arvostettiin – jälleen – mahdollisuutta ajaa kovaa. Silti näitäkin osatekijöitä piti melko tai hyvin tärkeinä noin puolet vastaajista.

Pitkälti samat kysymykset tehtiin myös Tahkon vuokrakelkkailijoille. Myös he arvostivat eniten **reitin hyviä merkintöjä**. Pieni ero muihin ryhmiin löytyi siitä, että reitin turvallisuuden ja hoidon ohitse toiseksi tärkeimmäksi kiilasi mahdollisimman **laaja reittiverkosto**. Kolmanneksi tuli reitin turvallisuus ja neljänneksi haitattomuus luonnolle. Vuokrakelkkailijat eivät pitäneet reitin varrella olevia palveluja yhtä tärkeinä kuin muissa ryhmissä. Selitys voi olla siinä, että moni vuokraamo itsessään toimii palveluntuottajana, josta lähdetään ja johon saavutaan. Se huoltaa kelkat ja tarjoilee kahvia ja ruokaa.

Reitin turvallisuus oli siis tärkeä. Kaikki osapuolet esittivät myös paljon näkemyksiä moottorikelkkailun nykyisistä riskeistä ja vaaroista sekä turvallisuuden takaamisesta. Näitä käsitellään luvussa 7.3. Reittejä ja luonnon eri virkistyskäyttäjien etujen yhteensovittamista koskevia asukkaiden ja retkeilijöiden ehdotuksia esitellään luvuissa 7.1 ja 7.2.

## Oppia parhaista reiteistä

Omistajakyselyssä kysyttiin kelkkailijoiden kokemuksia paitsi lähiseutunsa, myös ”muun Suomen” reiteistä: Minkä kunnan alueella tai millä seudulla on oman kokemuksesi mukaan moottorikelkkailu hoidettu parhaiten? Perustele. Vastauksia saatiin yhteensä 152, ja niissä painottui Lappi tavalla, joka oli varmaankin odotettu.

Taulukko 7. Parhaita moottorikelkkailukuntia kelkanomistajien mukaan.

Kunta tai alue	Mainintoja	Perusteluja, esimerkiksi
Levi	9	Ylläs–Levi seutu on panostanut reiteihin ja erityisesti opasteisiin
Kittilä (luultavasti osittain päällekkäin Levin kanssa)	19	Eniten erilaisia reittejä Lanatut reitit, ei juurikaan tienilytkisiä, hyvät palvelut
Rovaniemi	16	Rovaniemi ja maalaiskunta hyvin hoidossa ja karttoja lähes tyrkytetään (turismi syynä)
Lappi yleensä	10	Muonio, Kolari, Kittilä: hoidetut reitit, palvelut Sodankylä, Pyhä-Luosto, liiankin tasaiset ja leveät reitit
Kihniö	6	Kihniössä on komeat reitit Lumitilanne hyvä, urat leveitä ja hyvin hoidettuja
Muita	71	Itä-Suomessa reitit hoidettu, kelkkailu otettu huomioon parkkipaikoilla ja ennen kaikkea asenne ei ole niuho! Melkein joka talossa on kelkka! Kelkkailijat ja luontoilijat (hiihtäjät) mahtuvat hyvin mukaan yhdessä joka paikassa. Etelässä ei millään!!! Padasjoella oma kokemus hyvä, ei kokemusta muualta. Ruokolahdelta pohjoiseen (Simpele, Parikkala). Sopivan syheröä, mutta kuitenkin röykkytöntä ja riittävästi korkeuseroja ja vaihtelevaa.

Kun jotkin kunnat ja seudut erityisesti pohjoisimmassa Suomessa profiloituvat näin kelkkailuystävällisinä, voi kysyä aiheuttaako moottorikelkkailu näillä samoilla alueilla erityisiä häiriöitä ja riskejä muille luonnossa liikkujille – ks. luku 7.2.

## Ehdotuksia reittien kehittämiseksi

Kelkanomistajille suunnatun kyselyn lopussa ollut avokysymys ”Kelkkailun kehittäminen” tuotti suuren joukon moottorikelkkareittien, niiden rahoituksen ja yleisen kelkkailupolitiikan kehittämiseen tähtääviä ehdotuksia. Osa ehdotuksista vaikutti sängen asiantunteilta ja hyvin harkituilta. Vastaava kysymys tehtiin myös kelkkailuyrittäjille, hyvin tuloksin heillekin.

Yleisesti ottaen omistajat toivoivat **enemmän ja parempia reittejä** sekä **parempia palveluja**. Yrittäjät nostivat esiin mm. ajatuksen **kelkkareittien saamisesta myös kesäkäyttöön** esimerkiksi maastomoottoripyörien (”mönkijöiden”) käyttöön. Yrittäjät kaipasivat myös **lisää runkoreittejä**, joiden kunnosta olisi myös huolehdittava.

**Kelkan käyttömaksuja** pääosin vastustettiin, joissakin vastauksissa niitä kuitenkin myös kannatettiin. Hyväksyttävyyttä lisäisi, jos ne kerättäisiin uskottavasti reittimaksuina, joiden tulot kohdistettaisiin reittien perustamiseen ja ylläpitoon. Mutta miten maksut kerättäisiin? Lähinnä tähän vastattiin negaation kautta, eli miten asiaa ei pitäisi hoitaa.

*”Ei pakollisilla maksuilla, koska osa mökkiläisistä ei aja omalla kelkalla reiteillä, tai ajaa vain joskus.”*

*”Ei ainakaan mitään valtakunnallista maksua (esimerkiksi vero), sillä kelkan polttoainekulutus on suhteessa niin suuri, että valtio saa osansa.”*

*”Pitäisi ottaa huomioon kelkkailijat, jotka ajavat vain jäällä (mahdolliset tulevat reittimaksut ja käyttömaksuverot).”*

Useat kelkanomistajat toivoivat, että liikennevakuutusmaksuja muutettaisiin ”oikeudenmukaisemmiksi”: vakuutusmaksuja ei pitäisi periä kesäkuukaudesta. Lisäksi monien ammattikelkkailijoiden mielestä työkelkkojen vakuutusmaksua pitäisi laskea suhteessa huviajoihin.

*”Vakuutusmaksujen tarkempi kohdentaminen niille, joilla enempi ns. hupiajaja, eikä rokottaa hyötyajajia.”*

*”Pykältää vakuutusmaksut Pohjois-Suomi- ja Etelä-Suomi -luokkiin (talven eri pituus mutta maksu [nyt] sama).”*

*”Valtion ja kuntien tuki olisi suotavaa jotta saataisiin seuroille varoja laajentaa reitistöä.”*

Työkelkkojen käyttäjät ja ne joilla on kelkka metsätalouskäytössä, kokivat kelkankäytön vakuutusmaksuineen jo nykyisellään kalliiksi. Toisaalta jotkut näkivät maksut mahdollisuutena lisäreittien saamiseen.

*”Reittimaksut aluekohtaisia (jos ei reittiä, ei myöskään maksua)”*

*”Lisää reittejä ja vaikka käyttömaksu, kunhan vain joku hoitaisi lisää uria!”*

*”Tehdään virallisia uria paljon. Rahoitetaan se esim. käyttömaksuilla. Mutta ensin urat sitten maksut, koska valtio ei ole koskaan pitänyt lupauksiaan...”*

Huvikelkkailijat toivoivat ymmärrettävästi reitistön laajentamista. Tätä perusteltiin mm. sillä, että näin saataisiin kaikki kelkkailijat virallisille reiteille. Myös rahojen käyttöön otettiin kantaa:

*”Reitit tulisi standardisoida, niiden hoitoa ja jatkuvaa raportointia tulisi kehittää.”*

Kelkkailijat esittivät myös monia **tiedon tuottamiseen ja välitykseen** liittyviä ehdotuksia. Niihin liittyi useita hyviä huomioita siitä, miten informaation parantaminen riippuu myös eri tahojen paremmasta yhteistyöstä.

Esimerkkinä kelkkaseurojen ja kuntien välinen yhteistyö:

*”Reiteille löytämistä pitäisi helpottaa esim. yleisillä reittikartoilla: nyt joka kylällä oma -> yhteistyö?”*

*”Valtakunnalliset ja kunnalliset reitit on merkittävä hyvin sekä myös hoidettava palveluja lisää reiteille (tai reitit kiertämään muiden jo olemassa olevien palveluiden kautta).”*

Seudullista yhteistyötä koskenee seuraava ehdotus:

*”Yhteinen reitistö nettiin.”*

*”Kunnasta toiseen tulisi olla edes jonkinlainen kelkkaura, jottei tarvitsisi ajaa ”salaa” varsinaiselle kelkkareitille.”*

Yhteistyö palveluntuottajien kanssa on myös tarpeen:

*”Reittien merkkaukset ja viitoitus paremmaksi. GPS-koordinaatit karttoihin ja ainakin risteyskohtien opasteisiin.”*

*”Telaan poltettu rekisterikilpi, jos on epäselvyyttä kuka missäkin liikkuu. Malleja on Kanadassa ja Pohjois-Amerikassa.”*

Valtakunnallista yhteistyötä edellyttää joidenkin ehdottama runkoreitin suunnittelu ja ylläpito:

*”Koko Suomen kattava runkoreitti olisi hyvä. Myös siitä erkaneviin ”laadukkaisiin” haaroihin tulisi panostaa. Valtion tms. tahon tukirahat tulisi jakaa valvotusti/tasapuolisesti koko maan reittien huoltoon ja hoitoon!”*

*”Lanatut, perustetut leveät runkoreitit olisivat hyvä apu, niin kelkat luulisi liikkuvan niillä.”*



## 7 Reitin lähiasukkaiden näkökulma kelkkailuun

### 7.1

#### Vastaajina nilsiäläiset omakotiasukkaat

Lähiasukkaiden näkökulmia moottorikelkkailuun tutkittiin viidessä kohteessa Nilsiä omakotialueilla. Vastaajat asuivat noin 20–500 metrin päässä lähimmästä kelkkareitistä, jotka kulkevat osin jäällä, osin maastossa. (Menetelmästä ja aineistosta tarkemmin luvussa 2).

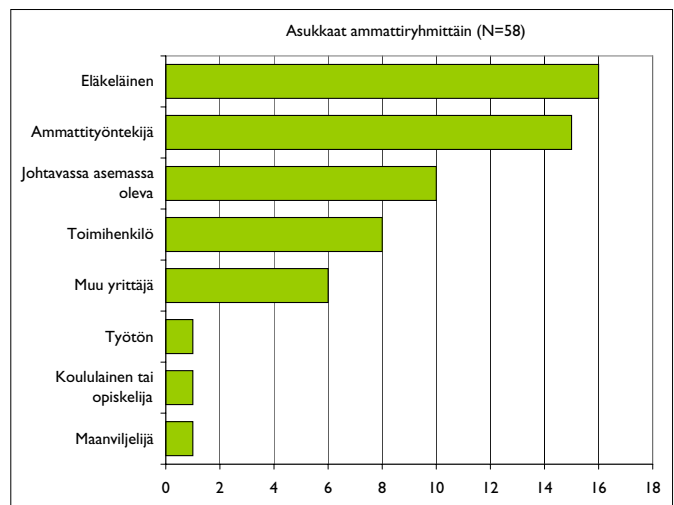
**Sukupuolista** miehet vastasivat naisia aktiivisemmin tähän kyselyyn: kolme neljännestä vastaajista oli miehiä. Kaksi jätti ilmoittamatta sukupuolen. Suurin osa asui eri-ikäisillä pientaloalueilla ja loput haja-asutusalueilla Nilsiä keskustaajaman tuntumassa (kohdealueiden sijainti esitetään kartalla luvussa 2). Vastaajat olivat melko varttunutta väkeä: puolet oli 45–59 -vuotiaita ja reilu neljännes oli täyttänyt 60 vuotta. Vain neljännes vastaajista oli alle 45-vuotiaita.

**Lapsiperheitä** oli 30 prosenttia. Se että lapsiperheitä oli näinkin vähän, liittyy vastaajien varttuneeseen ikärakenteeseen.

**Ammattiryhmistä** otoksessa oli eniten eläkeläisiä ja työntekijöitä, molempia neljännes vastaajista. Myös johtavassa asemassa olevilla oli huomattava osuus.

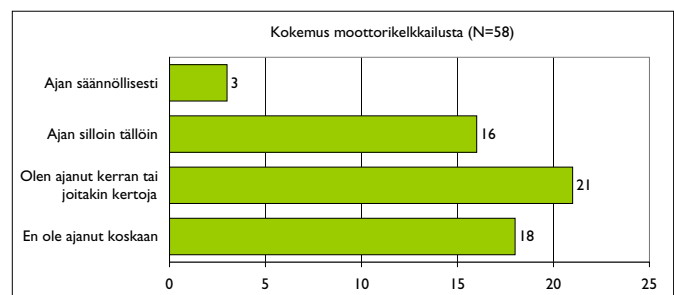
Lähes kaikki vastaajat asuivat vakituisesti asunnossa, johon kysely jaettiin.

Tärkeänä taustamuuttujana kysyttiin sitä, *missä määrin vastaajat viettävät aikaa kodin pihapiirissä ja toisaalta lähialueilla*. Tässä kysyttiin ulkoilusta nimenomaan talvisaikaan. Selvä enemmistö ulkoilee omalla pihalla jokseenkin päivittäin. Kysyttiin myös, kuinka usein vastaaja ulkoilee muualla lähialueilla (siis muualla kuin omassa pihapiirissä). Melko lailla samankokoinen ryhmä ulkoilee lähiympäristössä päivittäin, useita kertoja viikossa ja kerran viikossa.



Kuva 36. Asukaskyselyyn vastanneet Nilsiä omakotiasukkaat ammattiryhmittäin.

Mielenkiintoinen taustamuuttuja saattaa olla sekin, harrastaako itse moottorikelkkailua (kuva 37). Oma kokemus moottorikelkkailusta vaihteli. Kolmannes ei ollut ajanut koskaan. Valtaosalla oli ainakin jossakin määrin omaa kokemusta moottorikelkalla ajamisesta. Säännöllisiä kelkkailun harrastajia oli kuitenkin vain muutamia. Oma kelkka taloudessa oli silti peräti 22 prosentilla vastaajista.

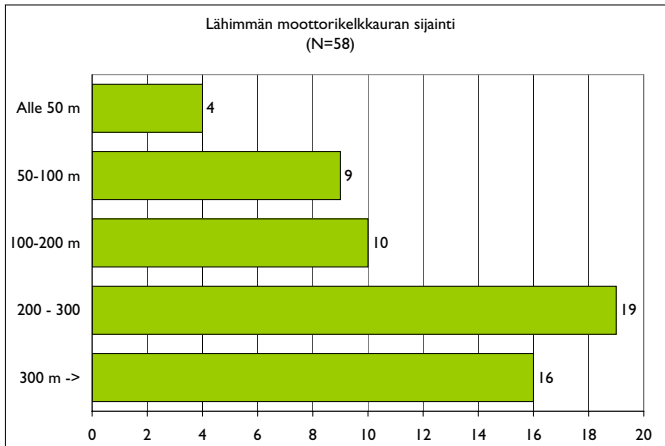


Kuva 37. Asukaskyselyyn vastanneiden oma kokemus moottorikelkkailusta.



## Miten paljon ja miksi kelkkailu häiritsee?

Asukkailta kysyttiin, millä etäisyydellä kodista kulkee lähin kelkkareitti tai -ura. Etäisyys kysyttiin metreissä ja vastaukset luokiteltiin viiteen ryhmään.



Kuva 38. Asukaskyselyyn vastanneiden kodin etäisyys lähimmästä moottorikelkkaurasta.

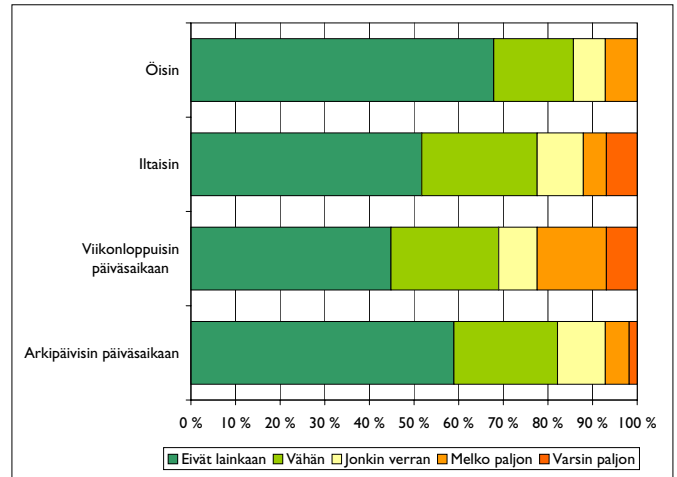
Reiteillä liikuvaa moottorikelkkaliikennettä karotettiin pyytämällä vastaajaa itse arvioimaan, kuinka monta kertaa talvisena viikonlopun päivänä moottorikelkalla ajetaan em. reittiä. Reitit olivat varsin vilkkaita. Kolmasosa asukkaista arvioi ohiajavan liikenteen määräksi yli 100 moottorikelkkaa ja puolet asukkaista 30–100 moottorikelkkaa. Lisäksi noin puolet kertoi, että kodin lähellä ajellaan toisinaan (33 %) tai usein (15 %) myös varsin naisten kelkkareittien ulkopuolella.

### Kelkkailun häiritsevyys

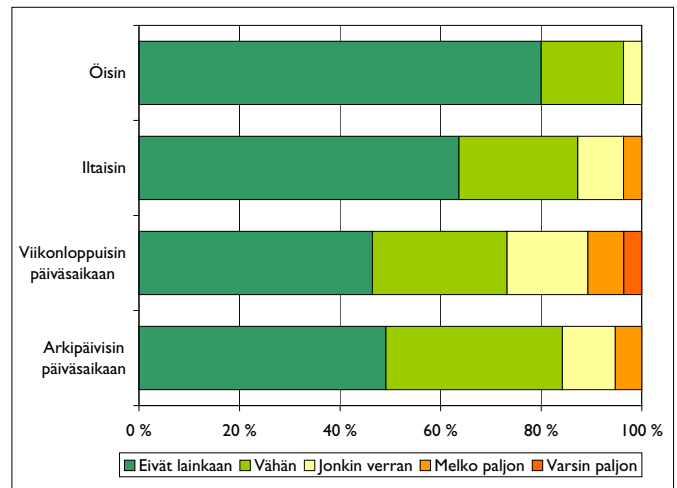
Häiriöitä kysyttiin erikseen kodin pihapiirissä ja toisaalta asuinpaikan lähialueilla koettujen häiriöiden osalta.

Kodin pihapiirissä (joka sisälsi sisällä asunnossa koetut häiriöt) häiriöitä oli koettu eniten viikonloppuisin päiväsaikaan, jonkin verran myös iltaisin sekä arkipäivinä päiväsaikaan. Melko vähän häiriöitä oli koettu öisin.

Alueella kelkkailevat lienevät enimmäkseen Tahkovuoren ja jossakin määrin muilta alueilta tulevia harrastuskelkkailijoita, jotka liikkuvat vilkkaimmin juuri talvisina viikonloppuina päivänvalon aikaan. Saattaa olla, että harrastuskelk-



Kuva 39. Moottorikelkkojen tuottamat häiriöt kodin pihapiirissä.



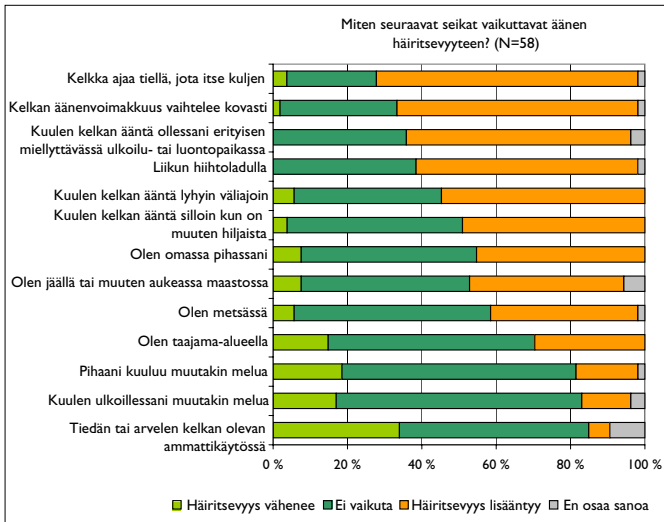
Kuva 40. Moottorikelkkojen aiheuttamat häiriöt liikkuessasi asuinpaikkasi lähialueilla.

kailu koetaan turhempana kuin ammattikelkkailu ja tämä vaikuttaa myös kelkkamelun aiheuttamaan ärtymykseen.

Myös asuinpaikan lähialueilla liikuttaessa koettiin kelkkoihin liittyviä häiriöitä eniten viikonloppuisin päiväsaikaan ja toiseksi eniten arkipäivisin päiväsaikaan, harvemmin iltaisin. Öisin varmaan käydäänkin vähemmän ulkona virkistäytymässä. Ongelma koettiin jonkin verran pienemmäksi lähialueilla kuin omassa pihassa.

### Äänen häiritsevyyteen vaikuttavat tekijät

Asukkailta kysyttiin myös: *ajattele omia kokemuksiasi tilanteista, joissa olet kuullut moottorikelkan ääntä. Miten seuraavat seikat vaikuttavat äänen häiritsevyyteen?* Häiritsevyystekijöitä kysyttiin valmiiksi annettuina vaihtoehtoina.



Kuva 41. Moottorikelkan äänen häiritsevyyteen vaikuttavia seikkoja.

Tarkennukseksi kysyttiin: *onko jokin muu seikka vähentänyt tai lisännyt häiriökokemustasi? Millainen?* Sanallisia vastauksia tuli 22, joista 9 Petäjaniemestä, 6 Simolasta, 3 Pajuniemestä, 2 Valkeiskylästä ja 1 Hukkalasta (ks. kuvan 2 kartta luvussa 2). Useimmat vastaajat näyttävät ajatelleen häiriökokemuksia yhtä lailla kotona kuin pihassa tai lähialueilla ulkoillessa.

**Pakokaasut** tai bensiininkäryn mainitsi viisi henkeä, mukana molemmat Valkeiskylän vastaajat. Toinen näistä kirjoitti:

*"Kotini on notkomaisemassa, pakokaasut = käryt viipyy kauan tienoilla ja pihapiirissä. Äänet kuuluu sisälle. Paras kelkkaletka talvena 2004 oli 86 kpl. Melua ja käryä riitti ... pitkään."*

Petäjaniemessä asuva vastaaja taas kertoi:

*"Häiriötä lisää pihalla usein leijuva pakokaasun käry."*

Kolme muuta valitti pakokaasun hajusta hiihtoladulla siellä, missä latu ja kelkkareitti kulkevat lähekkäin.

**Melun** mainitsi yllä lainatun Valkeiskyläläisen lisäksi vain kolme muuta. Näistä yksi kertoi melun kuuluvan sisälle iltaisin, toinen öisin. Kolmas nostaa esiin seikan, joka voi näyttää kuriositeetilta siitä joka ei ole itse ollut vastaavassa tilanteessa:

*"Vauva ulkona nukkumassa. Monesti lapsi herää moottorikelkan ääneen. Ääni kuuluu myös itkuhälyttimestä sisälle → äidin päiväunet kärsii!"*

On kuitenkin luultavaa, että osalle meluhaitta oli itsestäänselvyys, joka jätettiin erikseen sanomatta esimerkiksi seuraavissa vastauksissa:

*"Alituinen ohiajaminen sesonkiaikana iltaisin v-ttaa eniten!" (Petäjaniemi)*

*"Kovavauhtinen ajo kotikatua pitkin häiritsee eniten". (Simola)*

Kaksi vastaajaa ilmoitti, etteivät kelkat ole ongelma. Toinen täsmensi, että nimenomaan **melu ei häiritse**:

*"Tämä on melko rauhallinen paikka asua, äänet eivät häiritse liikaa." (Simola)*

**Kovat vauhdit tai epäasialliset ajotavat** häiritsivät viittä vastaajaa:

*"Älytön ajaminen, ei katsota tuleeko joku toinen sivulta esim." (Pajuniemi)*

*"Liian kova vauhti, ei piitata nopeusrajoituksista." (Pajuniemi)*

*"Älyttömät vauhdit, jupit koheltaa ja ajaa kuin pullopersesiat." (Valkeiskylä)*

**Asiattomissa paikoissa ajamisesta** valitti neljä vastaajaa:

*"Joskus iltayöstä paikalliset kyvyt ajavat kelkoilla pitkien keskustan katuja." (Hukkala)*

*"Eräs kelkkailija on alkanut käyttää tänä talvena tonttimme rajaa siirtyäkseen läheiselle järvenjäälle lähes päivittäin." (Pajuniemi)*

*"... ajetaan teillä, leikkikentillä ym. Edestakainen pöräminen tiellä ja pimeällä → vaarallista." (Ei asuinpaikkaa)*

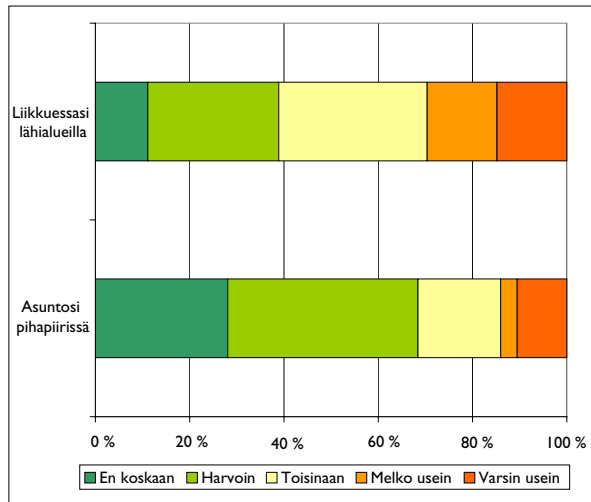
**Illalla ja yöllä** tapahtuvista häiriöistä mainitsi viisi vastaajaa.

Aivan oma ryhmänsä olivat ne neljä vastausta, joissa kerrottiin ohi ajavien moottorikelkkojen heikentävän tai jopa **pilaavan digi-TV:n kuvaa** ja ilmeisesti myös ääntä. Osa vastaajista kaipasi kelkkoihin ns. häiriönpoistajaa. Kaikki neljä asuivat läntisessä tai eteläisessä Petäjaniemessä hyvin lähellä Tahkolta tulevaa kelkkareittiä.

Yksi vastaaja kertoi kelkkojen **valo**jen heijastuvan iltaisin ikkunasta olohuoneeseen.

## Pakokaasun haju moottorikelkkojen tuottamana häiriönä

Vapaissa vastauksissa tulivat siis esiin kelkkojen pakokaasut ja niiden haju yhtenä häiritsevänä tekijänä asuinalueella. Lomakkeessa kysyttiin myös erikseen, kuinka usein vastaaja on tuntenut pakokaasun hajua lähialueilla ja toisaalta pihapiirissä. Kokemuksia oli varsin paljon, enemmän ulkoillessa (60 %:lla vähintään toisinaan) kuin kodin pihapiirissä (kolmasosalla vähintään toisinaan).

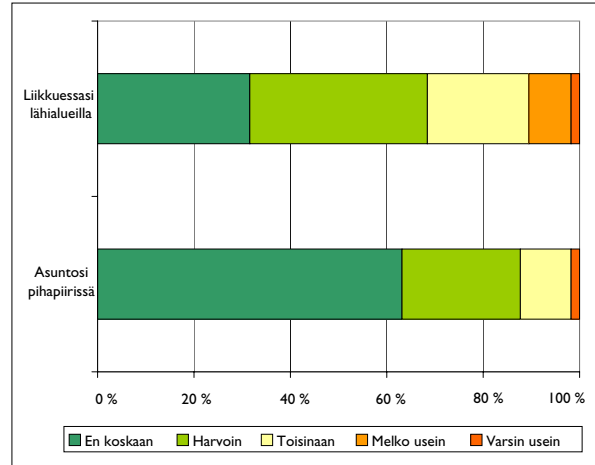


Kuva 42. Kokemukset kelkkojen pakokaasun hajusta häiriönä.

### 7.3

## Kelkkailu uhkana turvallisuudelle ja turvallisuuden tunteelle

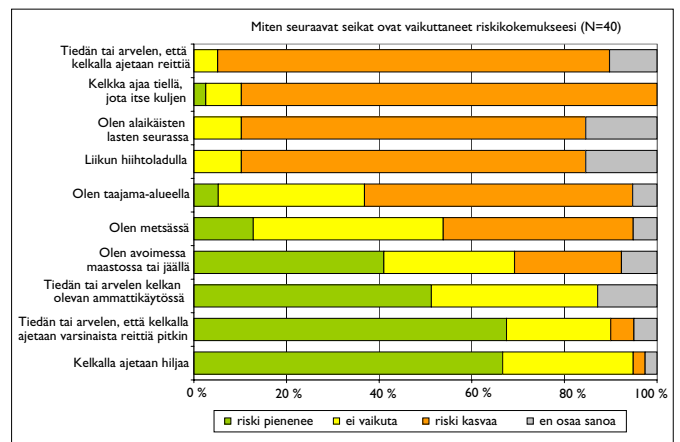
Asukkailta kysyttiin: *Oletko kokenut moottorikelkailun merkittävää sinulle konkreettista onnettomuusriskiä?* Asiaa kysyttiin jälleen sekä lähialueiden että oman pihapiirin osalta. (kuva 43) Pihapiirissä riskitilanteita oli koettu suhteellisen harvoin. Sen sijaan kelkkailun aiheuttama turvattomuuden tunne vaikuttaa melko tavalliselta lähialueilla ulkoillessa. Useampi kuin joka kolmas oli kokenut kelkat todellisena onnettomuusriskinä vähintään toisinaan liikkueensa asuinpaikan lähialueilla. On muistettava, että kysymys asettaa riman melko korkealle alleviivaamalla riskin konkreettisuutta.



Kuva 43. Kokemukset moottorikelkkailun aiheuttamista turvallisuusriskeistä.

## Riskikokemukseen vaikuttavat tekijät

Riskitilanteiden erittelemiseksi vastaajilta kysyttiin: *Ajattele tilanteita, joissa olet kokenut moottorikelkkailun todellisena riskinä. Miten seuraavat seikat ovat mielestäsi vaikuttaneet asiaan?* (Kuva 44.)



Kuva 44. Riskikokemukseen vaikuttavia tekijöitä.

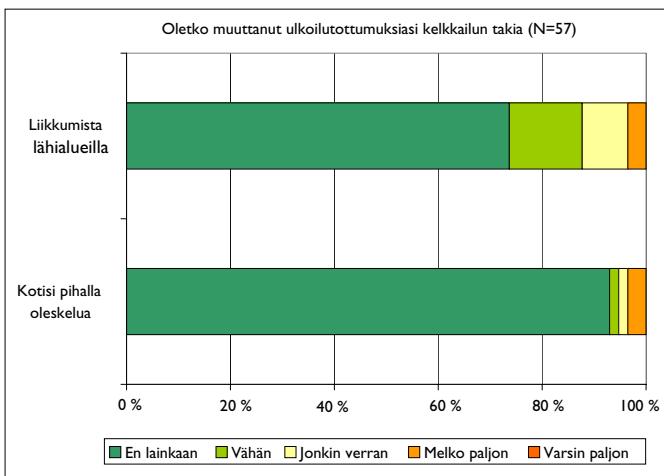
Tärkeimpinä tekijöinä, jotka lisäävät kelkkailusta koettua riskiä, tulivat esiin samalla tiellä kulminen, kelkan luvattomien reittien käyttö, lasten kanssa liikkeellä olo tai hiihtoladulla liikkuminen. Vastaavasti riskin tunnetta vähensivät se, että kelkan havaitaan olevan ammattikäytössä, se jos kelkat ajavat hiljaa sekä se että ne liikkuvat varsinaisia kelkkareittejä pitkin.

Kelkkojen kohtaaminen metsässä koettiin selvästi riskialttiimmaksi kuin jäällä. Kuitenkin kelkat aiheuttavat koettuja onnettomuusriskejä myös jäällä liikkueensa, kuten avovastauksista kävi ilmi.

## Häiriöiden ja riskien konkreettiset vaikutukset

### Ulkoilutottumusten muuttaminen moottorikelkkailun takia

Kelkkailusta koituneiden häiriöiden todellisten vaikutusten kartoittamiseksi asukkailta kysyttiin: *Oletko muuttanut tai vähentänyt ulkoilutottumuksiasi moottorikelkkailun aiheuttamien häiriöiden tai turvallisuusriskien takia?* (Kuva 45.)



Kuva 45. Ulkoilutottumusten muuttaminen kelkkailun aiheuttamien häiriöiden takia.

Noin neljännes vastaajista oli tavalla tai toisella muuttanut ulkoilutapojaan kelkkojen takia. Koti- ja pihalla oleskeluun kelkat olivat vaikuttaneet vain joissakin tapauksissa.

Tottumuksiaan muuttaneita vastaajia pyydettiin tarkentamaan, millaisista häiriöistä oli ollut kysymys ja millä tavoin vastaaja oli muuttanut käyttäytymistään. Sanallisia vastauksia tuli 16. Tämän ja häiriöitä koskevan sanallisen kysymyksen vastauksissa oli päällekkäisyyttä; tälläkin kertaa suurin osa tekstistä oli erilaisten häiriöiden ja epäasiallisten kelkkailutapojen kuvausta.

Vastauksista tärkeimpinä voidaan pitää niitä yhdeksää, joissa todella kerrottiin ulkoilu- tai muita tottumuksia joudutun muuttamaan. Näistä viisi koski hiihtoa:

*”Hiihtoladulla reitinvalinnat pois päin kelkkareiteistä, joka miltei mahdotonta Nilsissä.”*

*”Tietyt alueet jäällä on näiden ”kelkkaterroristien” mielipaikkoja. Aikaisemmin sai käydä pilkillä tai hiihtää mistä vain vaan nyt ei voi!”*

*”Eipä viitsi hiihdellä sinne päin missä latujen vieressä moottorikelkat pörrää. Esimerkiksi Tahkolahti → Aholansaari.”*

*”Jääalueet; hiihtäminen hankalaa, koska kelkat ajavat siellä sun täällä ja myös merkatuilla latureiteillä. (Tahkon lähellä olevat jääalueet + Nilsin keskustan läheisyys).”*

*”Lasten kanssa liikuttava varoen koska hiihtoladut + reitit risteävät, kelkkailijat eivät piittaa pysähtymismerkeistä ja ajavat lujaa → alle jääminen kun ei ehdi huomata kelkan tuloa kovalla vauhdilla.”*

Lasten kanssa liikkumisesta kertoo myös toinen vastaaja, tällä kertaa kevyen liikenteen väylällä:

*”Kevyen liikenteen väylän yli menee reitti. Lapsen kanssa laskettiin potkukelkalla alas mäki, moottorikelkka tulee, eikä juurikaan vilkaise tielle, missä jalankulkijoita menee! Karkea tilanne! Pakko kuulostella tuleeko kelkkoja, että uskaltaa laskea!”*

Muut vastaukset koskivat muuta ulkoilua, pihalla oleskelua ja hajun tarttumista tuuletettaviin vaatteisiin ja jopa joulukuuseen:

*”Aivan lähellä olevalla Tahko–Nilsin -kelkkaradalla on joskus niin vilkasta, ettei sen varsilla viitsi ulkoilla.”*

*”Kun pihalla leijuu oikein öljynkäryinen pakokaasu, niin silloin siirtyy mielellään sisätiloihin.” (Petäjaniemi)*

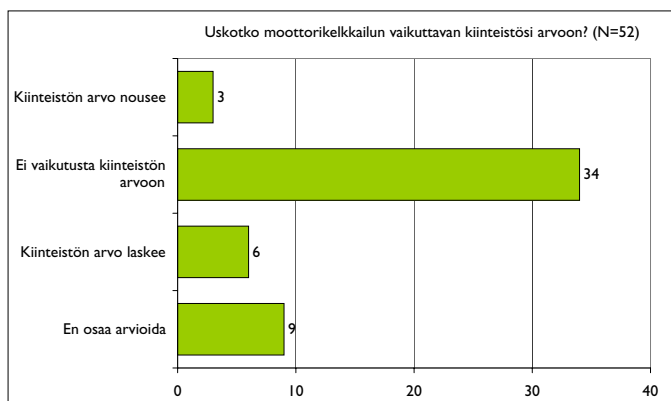
*”Alueelta ei voi tuoda joulukuusta sisälle. Vaatteitten tuuletus ei onnistu talvisaikaan.” (Valkeisjärvi)*

Yksi vastaaja piti kelkkailusta valittamista tarpeettomana:

*”Ihminen ei saa olla niin äänien kuuluva että maailmassa ei saisi olla mitään ääniä.”*

### Moottorikelkkailun vaikutus kiinteistön arvoon

Toisena kelkkailuun liittyvien häiriöiden konkreettisenä ”mittarina” kysyttiin: *uskotko moottorikelkkailun vaikuttavan tämän kiinteistösi arvoon.* Valtaosa vastaajista arveli, että kelkkailulla juurikaan ole vaikutusta kiinteistön arvoon. Kuitenkin 12 prosenttia arveli kiinteistön arvon laskevan moottorikelkkailun takia. (Kuva 46.)



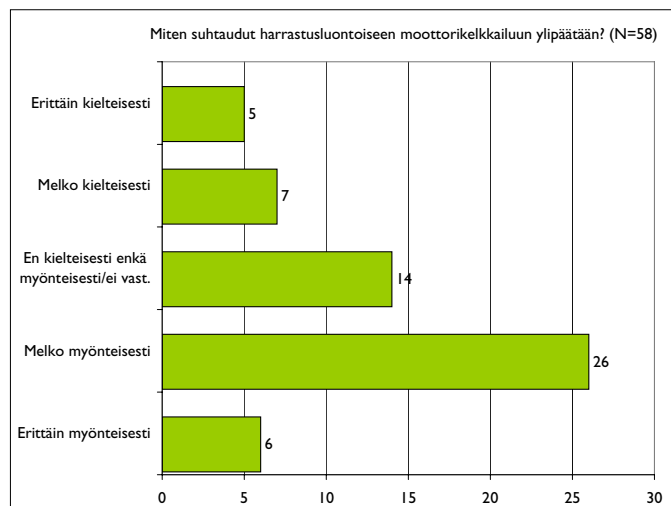
Kuva 46. Arviot moottorikelkkailun vaikutuksesta kiinteistön arvoon.

### 7.5

## Asukkaiden kanta moottorikelkkailun kehittämiseen

### Yleinen suhtautuminen harrastusluontoiseen kelkkailuun

Vastaajilta pyydettiin myös eräänlaista yleisarviota harrastusluonteisesta kelkkailusta: *Miten suhtaudut harrastusluontoiseen moottorikelkkailuun ylipäätään?* (Kuva 47.)

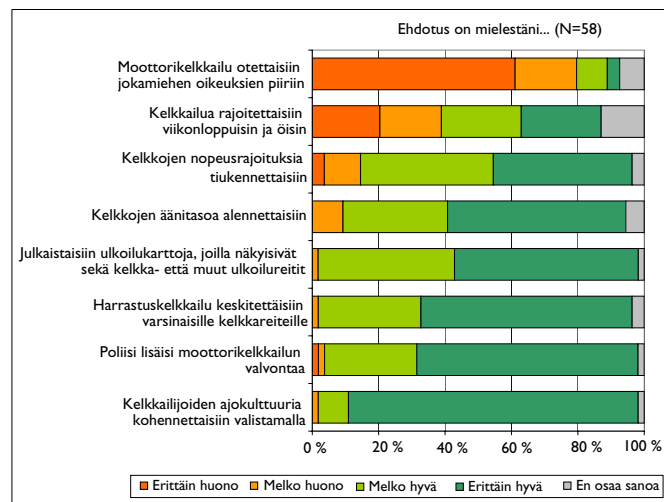


Kuva 47. Yleinen suhtautuminen harrastusluontoiseen kelkkailuun.

Monipuolisesta kritiikistä huolimatta selvä enemmistö vastaajista (32) ilmoitti suhtautuvansa kelkkailuun melko tai erittäin myönteisesti. Melko tai erittäin kielteisesti suhtautui 12 vastaajaa.

## Kehittämisehdotukset

Joitakin ehdotuksia moottorikelkkailun soveltamiseksi muun maankäytön ja ihmiselämän kanssa esitettiin strukturoituna ja pyydettiin vastaajia arvioimaan, olisiko niistä apua.



Kuva 48. Näkemykset ehdotuksista kelkkailun kehittämiseksi.

Parhaina keinoina pidettiin valistusta, valvonnan lisäämistä sekä kelkkailun keskittämistä varsinaisille kelkkareiteille. Myös kelkkareittien lisäämistä ulkoilukarttaan ja äänitason kontrollointia kannatettiin lähes yksimielisesti. Tiukempia nopeusrajoituksiakin kannatettiin, mutta niihin suhtautumisessa oli jo hieman hajontaa.

Kelkkailun rajoittamista viikonloppuisin, iltaisin ja öisin kannatti ja vastusti yhtä suuri osa. Kelkkailun ottamista jokamiehen oikeuksien piiriin pidettiin huonona ideana.

Kysymykseen: *Onko sinulla muita ehdotuksia toimennpiteiksi, joilla moottorikelkkailu saataisiin nykyistä paremmin sovitetuksi yhteen muun luonnon virkistyskäytön kanssa?* saatiin sanallinen vastaus 24 asukkaalta. Sovittelevaksi muotoiltuun kysymykseen tuli etupäässä myös maltillisia vastauksia. Vain pari kolme vastausta oli joko kyynisiä tai suorastaan **vihamielisiä**:

*”Suositelkaa parempia liikuntamuotoja.”*

*”Kaikki kiellettäisiin paitsi työ- ja pelastustehtäviin käyttö!”*

*”Kelkkailijoiden ajokulttuuri ei valistamisesta kohene, vrt. nuorten liikennekulttuuri. Pannaan semmoinen vero, että tuntuu, kuuluu ja näkyy perkeleen härryköille!”*

**Valistuksen tehottomuutta** veikkaili pari muutaakin vastausta, mutta jotkut olivat toistakin mieltä:

*”Valistus ettei ajella missä sattuu.”*

*”Valistusta sellaisille kelkkailijoille lisättävä, jotka käyttävät vuokrakelkkapalveluja, samoin myös nuorille kelkan omistajille.”*

Näistäkin vastauksista löytyi kaksi selvästi kelkkailumyönteistä, joista toinen kuitenkin arvostelee tarpeettoman tehokkaita kelkkoja:

*”Hyvä harrastus sallittakoon! Aina raittiina ratissa.”*

*”Mielestäni kelkkailu ei häiritse suuremmin muuta luonnon virkistyskäyttöä.”*

*”Moottorikelkkojen tehoihin ja huippunopeuksiin olisi saatava selvä yläraja. Kuka tarvitsee nykyisiä ’tykkejä’, joiden huiput ovat jo yli 150 km/h. nopeudet ja tehot näkyvät suoraan onnettomuustilastoissa? Max. tehot 40–50 hv ja huippunopeus 80 km/h riittäisi mielestäni, pois lukien kilpakelkat, joilla ajo sallittaisiin suljetuilla radoilla.”*

**Kelkan teknisiä ominaisuuksia** koskevia ehdotuksia oli seitsemän. Näistä kaksi mainintaa saivat kelkkojen sallitut huipputehot ja TV:lle aiheutuviin häiriöiden poistolaitteet, yhden taas melutaso ja työ-/urheilukelkka -jako:

*”Kelkkavero vain 40 cm tai kapeampitelaisille kelkoille. Leveämmät on työkelkkoja eikä hupivehkeitä.”*

Nelitahtikelkan vähäisempiin ympäristöhäiriöihin uskoi kaksi vastaajaa:

*”Toivottavasti nelitahtikelkat yleistyvät ja halpenevat ja niitä saataisiin jokamiehen käyttöön!”*

*”Ajopelit nelitahtiseksi ja kaahareilta ajoluvat pois – mailla ja vesillä.”*

Yksi vastaaja ehdotti myös sähkökelkkoja, joihin vaihdettaisiin tankkausasemalla akut polttoainetäydennyksen sijaan.

Selvästi suurin ryhmä (11 vastausta) konkreettisesti ehdotuksista koski kuitenkin erilaisia **reitti- ja liikennejärjestelyjä**. Seuraava sikermä reittisuunnittelulle sälytettävistä periaatteista osoittaa melko vastaanottomattomasti maastotilan jäsentelyn tarpeellisuuden ainakin vilkkaimmilla kelkkailuseuduilla. Samalla näkee, ettei optimointi ole helppoa:

*”Moottorikelkat/reitit pois taajaman alueelta.”*

*”Kelkkareitit ja hiihtoladut mahdollisimman kauas toisistaan. Reittisuunnittelussa huomioitava maanomistajat entistä paremmin. Reitistöt mahdollisimman etäälle asuintaloista ym. pihapiireistä. Pihapiirien läheisyydessä mahdolliset nopeusrajoitukset, äänivallit, istutukset ja muita konkreettisia näyttöjä että muistakin asukkaista tai maastossa liikkujista välitetään.”*

*”Vilkkaisesti käytettävää kelkkareittiiä ei saa tehdä asuntojen lähelle (100 m). Jääkelkkareitit suunniteltava yhdessä paikallisten kalastusta edustavien tahojen kanssa. Vapaata ”urheilukelkkailua” jäällä rajoitettava. Asiallinen jäällä kelkkailu ei häiritse niinkään.”*

*”Hiihtolatujen ja kelkkailureittien risteyskohdat turvalliseksi – näkyvyys.”*

*”Kun kelkat ylittävät ajoväylän tai kevyenliikenteen väylän tms. täytyisi kelkat saada kunnolla hidastamaan vauhtia!”*

*”Asun matkailukeskuksen läheisyydessä, moottorikelkkailu ei ole mielestäni tämän keskuksen ongelma. Jääalueella harjoitettavat tapahtumat kelkkojen seassa kylläkin. Liikennejärjestelmät alueella surkeat (Tahko). Kelkoille alikulkutunneleita keskuksien lähelle. Poliisi näkyviin muutenkin kuin isoissa tapahtumissa.”*

Yksi ehdotus muistuttaa kaikessa yhdyskuntasuunnittelussa tärkeästä tilanteen seurannan ja uudelleen arvioinnin tarpeesta:

*”Muinoin tehdyt kelkkareitit omakotialueella. Tulisi kartoittaa mielipiteet asukkailta uudemman kerran, aikoinaan kukaan ei arvannut tällaista trafikkia olevan...”*

## 8 Kelkkailu luonnon virkistyskäyttäjien kannalta

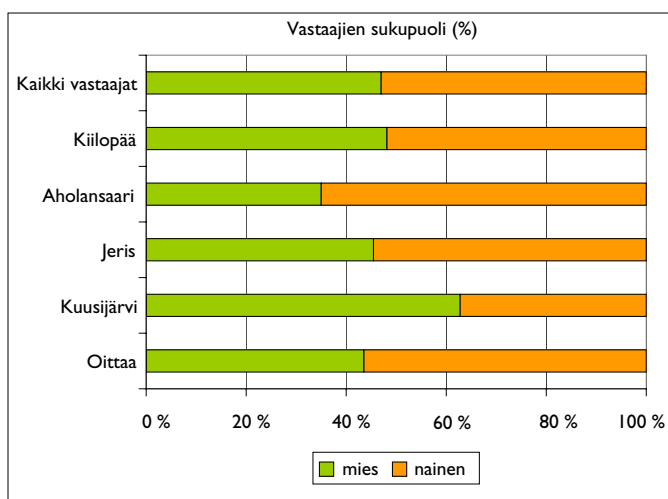
### 8.1

#### Vastaajina ulkoilijoita pääkaupunkiseudulta Lappiin

Luonnon ”muiden”, ilman kelkkaa liikkuvien virkistyskäyttäjien näkemyksiä ja kokemuksia moottorikelkkailusta kartoitettiin kyselylomakkeella, jota jaettiin viidessä ulkoilukeskuksessa Etelä-Suomesta Lappiin: Oittaa (Espoo), Kuusijärvi (Vantaa), Aholansaari (Nilsia), Jeris (Muonio) ja Kiilopää (Inari/Saariselkä). Aineisto esitellään tarkemmin luvussa 2.

Viiden kohteen vastaukset käsitellään useimmiten erillisinä, koska eri paikkojen aineistot poikkeavat toisistaan olennaisesti. Esimerkiksi vastaajien ikäjakauma ja kokemukset moottorikelkkojen aiheuttamista häiriöistä vaihtelevat. Etenkin Jeriksen aineisto on pienuutensa takia erittäin herkkä satunnaisille äärimielipiteille ja vastaaville tekijöille.

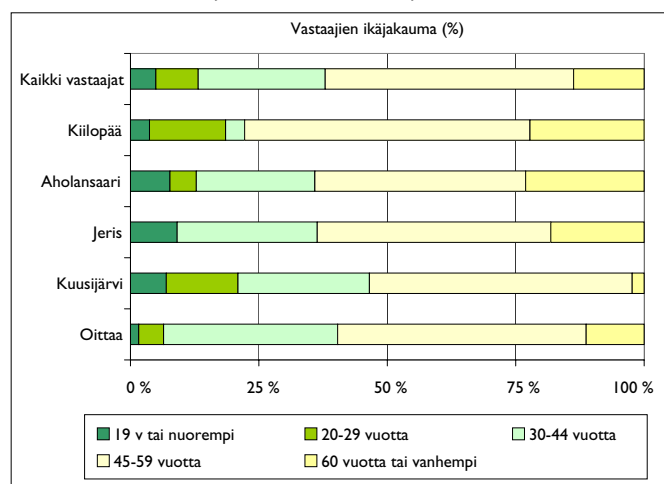
Vastaajien sukupuolijakauma oli varsin tasapainoinen toisin kuin Nilsian asukaskyselyssä, jossa huomattava enemmistö oli miehiä. Kuusijärvi oli mies- ja Kiilopää naisvaltaisin ääripää. (Kuva 49.)



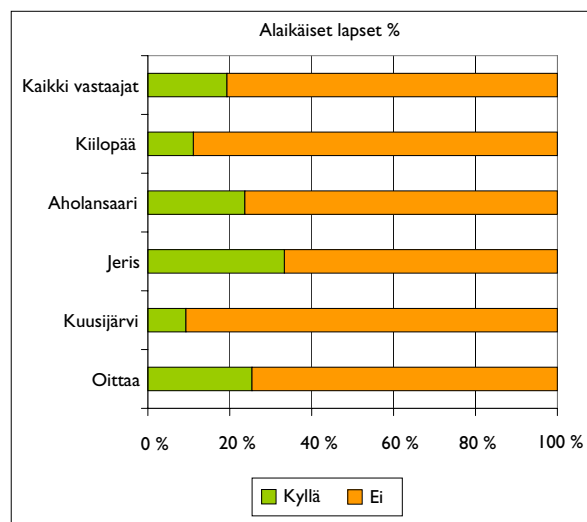
Kuva 49. Virkistyskäyttäjäkyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma kaikissa kohteissa.

**Ikäjakauma** vaihteli melko vähän eri kohteiden välillä. Kiilopäällä oli eniten varttuneempaa väkeä, Kuusijärvellä taas eniten nuoria tai nuorehkoja vastaajia. (Kuva 50.)

Lapsia oli tällä matkalla tai retkellä mukana vain noin joka viidennellä vastaajalla. Eniten lapsia oli mukana Jeriksen ja Oittaa vastaajilla. (Kuva 51.)



Kuva 50. Vastaajien ikäjakauma.

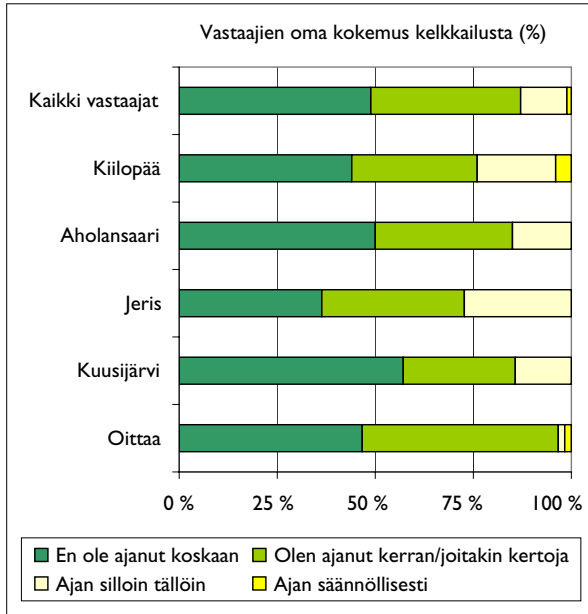


Kuva 51. Miten suurella osalla vastaajista oli mukana alaikäisiä lapsia.



## Oma kokemus moottorikelkalla ajamisesta

Yli puolella vastanneista oli vähintään jonkinlaista kokemusta moottorikelkalla ajosta. Toisaalta vain pieni vähemmistö ajoi edes silloin tällöin.



Kuva 52. Vastaajien oma kokemus moottorikelkkailusta.

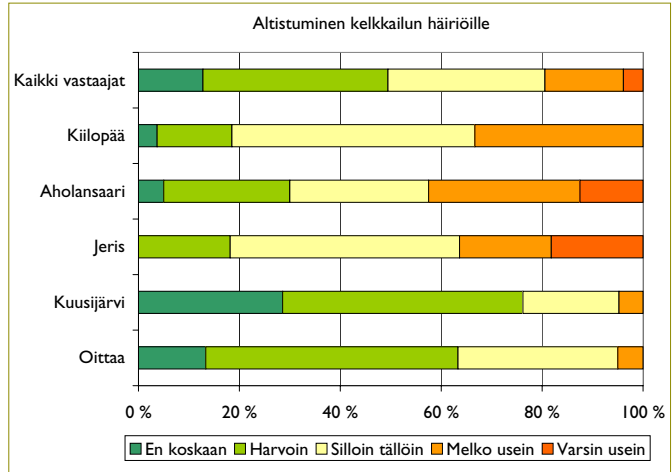
### 8.2

## Missä ja millaista häiriötä moottorikelkat aiheuttavat?

### Altistuminen moottorikelkkojen aiheuttamille häiriöille luonnossa liikuttaessa

Jotta saataisiin selville, kuinka paljon konkreettista kokemusta moottorikelkkojen häiriöistä vastaajilla voi olla, heiltä kysyttiin: *liikutko tai vietätkö usein aikaa luonnossa alueilla, joilla liikkuu myös moottorikelkkoja?* (Kuva 53.)

Tämä kysymys jakoi aineiston selvästi kahtia etelän kohteisiin (Oittaa ja Kuusijärvi) ja muihin. Jälkimmäisissä suurimmalla osalla vastaajista oli vankka kokemus ulkoilusta samoilla alueilla kelkkojen kanssa, kun taas etelässä kokemukset olivat olleet paljon satunnaisempia.



Kuva 53. Vastaajien altistuminen kelkkailun aiheuttamille häiriöille.

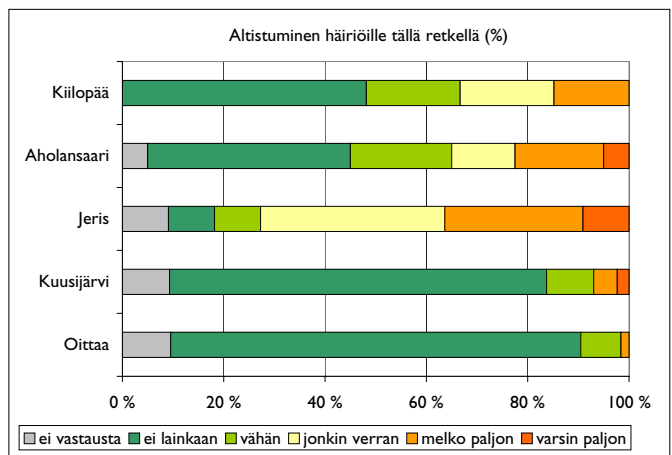
## Kelkkailun häiritsevyyys

Kelkkailun häiritsevyyttä kartoitettiin kysymällä: *Missä määrin moottorikelkat ovat tuottaneet sinulle häiriötä luonnossa liikkuessasi tai aikaa viettäessäsi?*

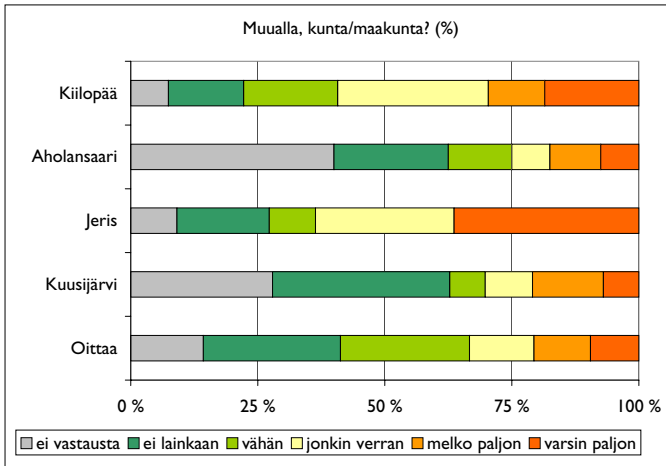
Kuvissa 54-55 vastaamatta jättäneet on sijoitettu palkin vasempaan päähän, "ei lainkaan" -vastanneiden viereen. Suurin osa vastaamatta jättäneistä oli todennäköisesti kokenut korkeintaan niin vähäisiä häiriöitä, että katsoivat tarpeettomaksi vastata.

Aineisto jakautui jälleen selvästi kahtia: häiriöitä oli koettu suhteellisen paljon Aholansaarella, Jeriksellä ja Kiilopäällä, etelässä taas varsin vähän. Jeriksen kohdalla on muistettava aineiston pieni koko.

Kysyttäessä muualla koetuista häiriöistä eri paikkojen erot tasoittuivat suuresti. Myös merkittävien häiriökokemusten määrä kasvoi. Nyt "melko" tai "varsin paljon" vastanneita oli yhtä paljon



Kuva 54. Kelkkailun häiritsevyyys vastaajan mielestä kyselyn kohdealueella.



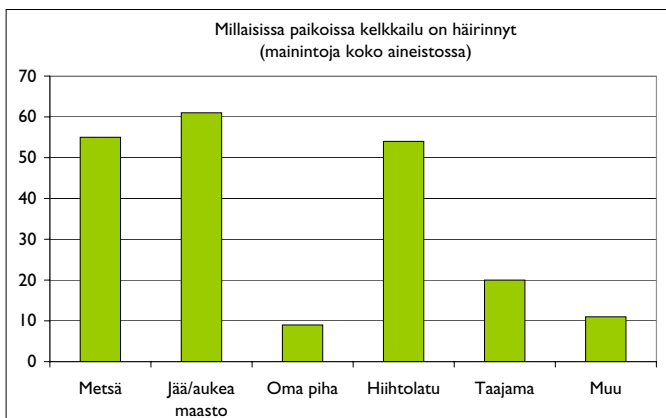
Kuva 55. Vastaajien kokemat häiriöt muualla kuin kyselyn kohdealueella.

tai enemmänkin kuin "ei lainkaan" vastanneita. Vastaamatta jättäneiden rinnastaminen "ei lainkaan" vastanneisiin tosin pienentäisi merkittävästi häiriöitä kokeneiden osuutta.

Jälkimmäinen kysymys sisälsi myös täsmennyspyynnön: "Missä, kunta tai maakunta?". Nämä tulokset esitetään jäljempänä taulukossa 8.

### Häiriöiden esiintymispaikat ja -alueet

Erityisen häiriöalttiita paikkoja tai maastotyyppisiä valotettiin kysymällä: *Millaisissa paikoissa erityisesti kelkkailu on häirinnyt?* (Kuva 56.)



Kuva 56. Vastaajien useimmiten mainitsemat häiriöiden esiintymispaikat.

Jää tai muu aukea maasto oli eniten mainittu paikka niukasti ennen metsää ja hiihtolatua. Oma piha näyttää olleen melko rauhallinen paikka, kun taas taajama sai yllättävänkin monta mainintaa.

Vaihtoehdon "muualla, missä?" täydennykseksi pyydettiin sanallisia vastauksia. Näitä saatiin 18 kpl, siis reilusti enemmän kuin ao. kohdan ympyröineitä (11 kpl).

Kuten kysymyksen muotoilun perusteella voi odottaa, suurin osa vastauksista heijasti melkoista harmistumista moottorikelkkailuun. Vain kaksi vastausta oli sävyisempiä:

"Se on niin satunnaista, ettei voi yksilöidä." (Kuusijärvi)

"Eksyneitä ulkolaisia kelkkailijoita." (Kiilopää)

Valikoimassa oli varsin erilaisia paikkoja ja tilanteita:

"Moottorikelkkaporukka täytti hiihtäjien taukopaikat kaljakoreineen." (Oittaa)

"Jerishotellin pihassa. Meillä on mökki Jerisrannassa ja kelkkailijoiden tulo pihapiiriin on rajoittanut lasten liikkumista." (Jeris)

"Taajama-alueella yllättäen ilmestyvät kelkat, joilla kova vauhti jalankulkijan näkökulmasta, stressiä ja sydämentykytyksiä." (Aholansaari)

"Sisällä omassa talossa läheisen kelkkareitin vinkuna kuuluu." (Aholansaari)

"Avosuolla, teerensoidinretkellä." (Aholansaari)

"Luistinradalla osa kelkkailijoista ajaa liian kovaa radan yli." (Aholansaari)

Useimmat maininnoista koskivat kuitenkin lomaympäristöä. 18 vastaajasta peräti 7 paikallista häiriökokemuksen tuntureille. Näistä kaksi nimesi erityisesti Kilpisjärven ja yksi Levin. Lisäksi mainittiin Lomakouheron tienoo Saarijärvellä, oma metsätila ja "lomakeskuksen piha-alue, siirtymäladut".

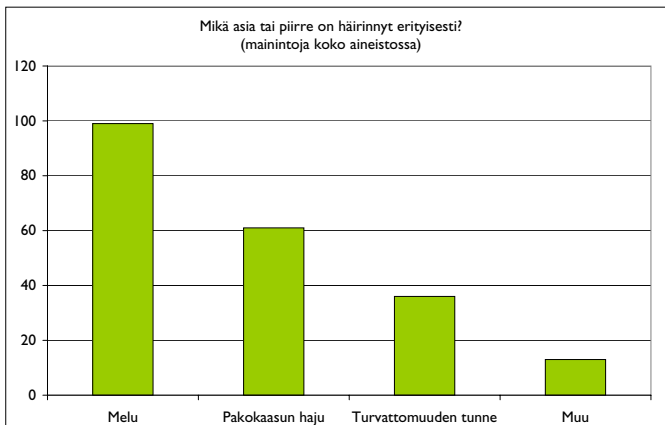
Seuraavaan kysymykseen (mikä kelkkailussa on erityisesti häirinnyt) tuli lisäksi kaksi pikemminkin tähän kuuluvaa paikkamainintaa: autiomajojen käyttö ja ajotiellä ajelu.

### Kelkkailun häiritsevyyteen vaikuttavat tekijät

Nilsin asukaskyselyn tapaan myös virkistysliikujilta kysyttiin: *Mikä asia tai piirre kelkkailussa on erityisesti häirinnyt?* (Kuva 57.)

Melu siis oli selvästi tärkein tekijä ja pakokaasun haju selvä kakkonen. Turvattomuuden tunne tuli vasta kolmantena, joskin kyse saattaa olla hieman eri ulottuvuuden kysymyksestä – häiriö ja riski ovat eri asiat.

Vaihtoehdon "Muu, mikä?" pyydettiin sanallista täydennystä. Vastauksia tuli 22, jälleen enemmän



Kuva 57. Kelkkailun häiritsevyyteen vaikuttavien tekijöiden tärkeysjärjestys.

kuin itse vaihtoehdon valinnoita. Kirjoittamisen tarvetta siis oli.

Pahimpina häiritsevyyden tekijöinä nousivat esille liian kovat vauhdit (5 mainintaa), luonnon kuluminen (3), muu häiriö luonnolle (3), turha ajo (2) sekä ajatus, että moottorikelkalla ajetaan siellä, minne se ei kuulu (2).

Moottorikelkkailun julkikuvan yhden perusjännitteen – toisinaan ehkä kliseenkin – kiteyttää seuraava sitaatti, joka nostaa kelkkailun hyväksyttävyyden kriteeriksi sen hyödyn:

”Ammattitarpeen ymmärrän (poronhoito, rajavartio) – turha rällääminen ärsyttää.” (Oittaa)

Toinen suhtautumisen arkkityyppi lienee ajatus, että moottorikelkkailu ei ”kuulu” luontoon ja että se viimeisiä erämaita valtaamalla kaventaa kohtuuttomalla tavalla toisten ihmisten mahdollisuutta nauttia luonnosta ja hiljaisuudesta:

”Jäljet erämaisessa maastossa, tosin toisinaan ovat hiihtäjän kaipaamatkin.” (Oittaa)

”Moottoriajoneuvot eivät kuulu erämaahan. Ajatus siitä, että kelkkailu laajenisi ja erämaihin pääsy helpottuisi ja massoituisi on pelottava.” (Jeris)

”Lasten ja vammaisten säilyttely (siis karkottaminen – pelon tunnetta). Pois yhdeltä viimeisistä nyky-Suomen turva-alueista.” (Jeris)

Negatiivisen suhtautumisen syynä voi olla myös huoli luonnosta ja eläimistä sinänsä. Seuraava sitaatti on esimerkki tästä:

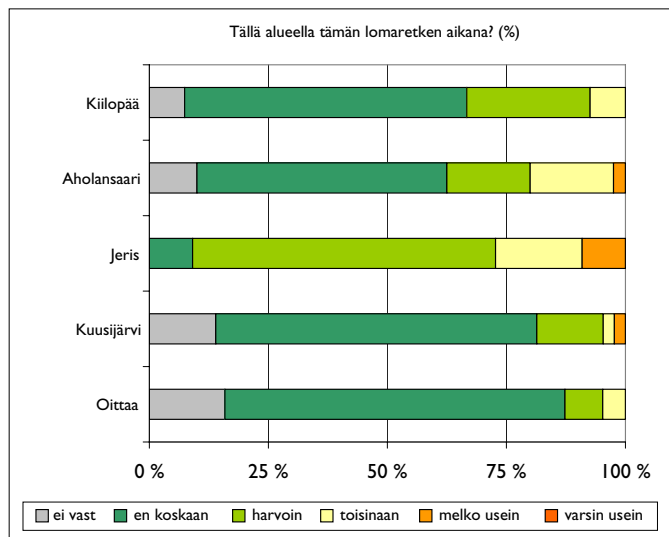
”Eläinten häiritseminen esim. Suomussalmen Hossasta noin 10 v sitten: Olimme hiihtämässä Julman Ölkyn maastossa. Kelkkauralle ajanut moottorikelkkaletka pelästytti hirvenvasan eroon emostaan. Se juoksi useita kilometrejä hiihtouraa pitkin tielle, jossa jäi auton alle. Miten paljon tällaisia surullisia asioita tapahtuu? Eikö riitä että tiet ovat eläinten turmana?” (Jeris)

### 8.3

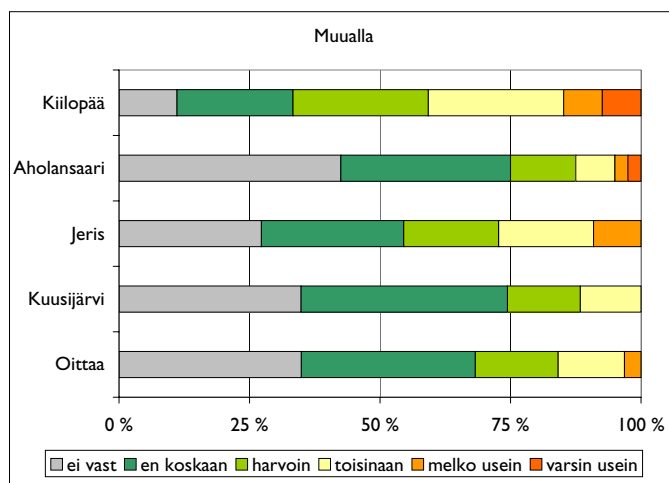
## Moottorikelkkailu onnettomuusriskinä ja turvallisuuden tunteen uhkana

Vastaajilta kysyttiin käsitystä kelkkailun vaarallisuudesta ulkopuolisille: *Oletko kokenut moottorikelkkailun merkitsevän sinulle todellista onnettomuusriskiä?* Kysymys jaettiin kahtia kysymällä toisaalta kokemuksista juuri kyseisellä lomaretkellä ja alueella, toisaalta muilla alueilla. (Kuvat 58 ja 59.)

Kuten edellä häiriökysymyksissä, vastaamatta jättäneet on sijoitettu vasemmalle ”en koskaan”-vastausten rinnalle. Kysymyksen väliin jättäneet eivät todennäköisesti olleet kokeneet ainakaan suurta riskintunnetta.



Kuva 58. Kelkkailun aiheuttamat turvallisuusriskit vastaajille kyselyn kohdealueella.



Kuva 59. Kelkkailun aiheuttamat turvallisuusriskit vastaajille muualla kuin kyselyn kohdealueella.

”Melko usein” tai ”usein” vastanneita oli varsin vähän. Toisaalta kysymyksen sana ”konkreettinen” ohjasi vastaajaa varovaisuuteen. Niinpä jo ”toisinaan” -vastauksia voidaan pitää melko varteenotettavana signaalina. Näin tarkastellen Jeris näyttäytyy suorastaan huolestuttavana vaaranpaikkana, joskin on muistettava Jeriksen pieni vastaajamäärä.

Eri kohteiden erot tasoittuvat jälleen, kun kysytään riskitilanteita muualla. Kysymykseen pyydettiin sanallinen täsmennys (kunta tai maakunta). Nämä tulokset esitetään taulukossa 8. Kysymykseen ”Missä määrin moottorikelkat ovat tuotaneet sinulle häiriötä luonnossa liikkeessasi tai aikaa viettäessäsi?” saatiin 93 sanallista vastausta, joissa nimettiin 113 eri paikkakuntaa tai aluetta. Kysymykseen ”Oletko kokenut moottorikelkailun merkitsevän sinulle todellista onnettomuusriskiä?” saatiin 67 vastausta, joissa nimettiin 77 eri paikkakuntaa tai aluetta.

Vastauksissa korostuvat toisaalta Lappi ja toisaalta sekä Lapin että eteläisemmät lomakeskukset: Levi, Ylläs, Ruka, Vuokatti ja Tahkovuori. Lapin osuus riskikokemuksista oli vielä jonkin verran suurempi kuin häiriökokemuksista. Yksittäisistä paikoista Kilpisjärvi pistää silmään etenkin häiriökokemusten osalta – peräti 11 mainintaa. Pohjois-Savon suuri painoarvo selittyy lähinnä Aholansaaressa vastaajilla, joista suuri osa asui maakunnassa.

Tuloksia voidaan varovaisesti verrata luvussa 6.4 tehtyyn yhteenvedon kelkkaseurojen edustajien näkemyksistä siitä, missä moottorikelkkailuasiat on hoidettu parhaiten. Näyttää jossain määrin siltä, että muiden luonnon virkistyskäyttäjien kokemat häiriöt ja riskitilanteet keskittyvät samoille alueille, joilla reitteihin on koetettu eniten panostaa. Näin näyttäisi olevan ainakin Levillä ja Lapin ja Itä-Suomen osalta yleisemminkin. Rovaniemi rikkoo kuitenkin sääntöä: seurojen edustajat kiittelevät, mutta virkistyskäyttäjien valituksia ei ole kovin paljon. Myöskään Kilpisjärvi ei mitenkään noussut kelkkaseurojen näkemyksissä esille. Kilpisjärvi lieenee erikoistapaus, jossa norjalaisten kelkkailijoiden osuus häiriöissä on huomattava. Saanan ja Kolmen valtakunnan pyykin maisemissa, kaukana suurista laskettelukeskuksista, murtomaahiihtäjällä saattaa olla myös varsin ankarat kriteerit äänimaisemalle.

Vaikka tulokset eivät annakaan selviä vastauksia, ne nostavat pöydälle hyvin keskeisen kysymyksen siitä, millä strategialla moottorikelkkailun ja luonnon muun virkistyskäytön välisiä konflikteja voitaisiin liennyttää. Vähenevätkö häiriöt, jos

Taulukko 8. Moottorikelkkojen aiheuttamat häiriöt ja koetut onnettomuusriskit muualla kuin tällä alueella.

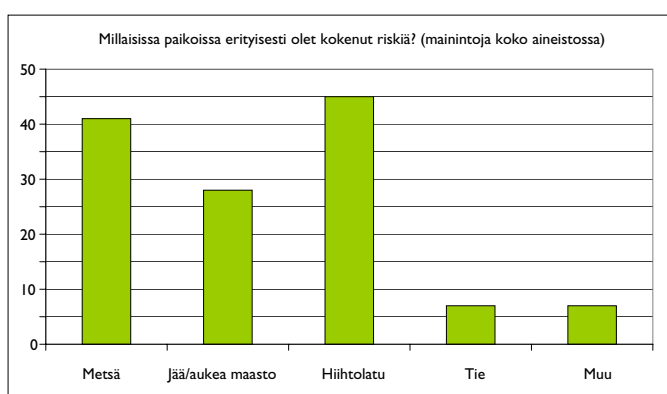
Alue	Kokenut alueella häiriötä (mainintoja)	Kokenut alueella onnettomuusriskiä (mainintoja)
Kilpisjärvi	11	5
Ivalo	4	1
Levi	4	5
Ylläs	4	4
Saariselkä	4	1
Rovaniemi	3	3
Muu Lappi tai Lappi yleensä	16	17
<b>Lappi yhteensä</b>	<b>46</b>	<b>36</b>
Tahko tai Nilsjä	7	3
Kuopio	4	2
Pohjois-Savo muu	5	3
Pohjois-Savo yhteensä	16	8
Ruka	4	4
Kuusamo muu	4	5
<b>Pohjois-Pohjanmaa yhteensä</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Vuokatti	3	2
Kainuu muu	1	1
<b>Kainuu yhteensä</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
Keski-Suomi	5	4
Etelä-Savo	5	3
Pirkanmaa	5	1
Uusimaa	5	4
Etelä-Karjala	4	3
Kymenlaakso	4	2
Pohjois-Karjala	3	1
Etelä-Pohjanmaa	2	1
Satakunta	2	1
Savo yleensä	1	1
Pohjanmaa yleensä	1	-
Häme	-	1
Päijät-Häme	1	-
Varsinais-Suomi	1	1
<b>Muut maakunnat yhteensä</b>	<b>39</b>	<b>23</b>

kelkkailua keskitetään tietyille reiteille ja ”villiä” kelkkailua suitsitaan? Tulos lieenee päivän selvä, jos tarkastellaan konflikteja *suhteessa kelkkailumääriin*, mutta mikäli reitteihin panostaminen kasvattaa absoluuttisia kelkkailumääriä, tilanne voi vilkkailla

kelkkailuseuduilla muiden virkistyskäyttäjien näkökulmasta huonontua entisestään. Seurauksena saattaaakin olla trendi, jossa talviseen ulkoiluun käytettävät alueet profiloituvat yhä selvemmin "meluisiin" ja "hiljaisiin" alueisiin.

## Turvallisuusriskien esiintymispaikat

Sitä, millaisiin maastotyyppeihin tai tilanteisiin kelkkailun ulkopuolisille aiheuttamat riskitilanteet erityisesti keskittyvät, tutkittiin kysymällä: *Minkälaisissa paikoissa erityisesti olet kokenut riskiä?* (Kuva 60.)



Kuva 60. Vastaajien useimmiten mainitsemat turvallisuusriskien esiintymispaikat.

Verrattuna häiriökokemuksia koskeneeseen kysymykseen hiihtolatu nousi tässä enemmän esille, kun taas jää/aukea maasto menetti asemiaan. Tulos vaikuttaa uskottavalta: jäällä on hyvä näkyvyys ja tilaa väistää, joten kelkka tuottaa enemmän melu- ja esteettistä häiriötä kuin varsinaista pelkoa. Hiihtoladulla tai metsän suljetussa maisemassa tilanne on tietenkin päinvastainen.

Vaihtoehtoon "Muualla, missä?" pyydettiin sanallisia täydennyksiä. Vastauksia tuli 31 eli huomattavasti enemmän kuin tuon vaihtoehdon valintoja.

Mainitut paikat voidaan jakaa kolmeen ryhmään:

1. Paikat, joissa kelkkailu on joko laitonta tai ainakin selkeästi edesvastuutonta: pulkamäki, katu, parkkipaikka.
2. Paikat, joissa kelkkailu on vähintäänkin erittäin epätarkoituksenmukaista: lomakeskuksen piha-alue, metsäpolku (2 mainintaa), campingalue.
3. Latujen lähellä ja erityisesti latujen poikki ajaminen; varomattomuus näissä tilanteissa.

Oma tyyppinsä olivat Aholansaaren vastaajien maininnat konflikteista taajamassa: *"Kadulla" ja "Kelkkailija on usein ylittänyt tien auton/polkkupyöräni editse liian läheltä/pysähtymättä"*.<sup>6</sup>

Jatkona ollut kysymys *"Mikä asia tai piirre kelkkailussa on erityisesti tuottanut riskin tunnetta?"* kirvoitti peräti 50 vastausta. Ylivoimaisesti yleisin (28 mainintaa) esiin tuotu seikka oli liian kova vauhti, usein yhdistyneenä "kaahailuun" tai "holtittomaan", "piittaamattomaan" tms. ajoon. Kova vauhti täsmentyi usein myös liian suureksi tilannepopeudeksi, äkillisyydeksi tai arvaamattomuudeksi. Neljässä vastauksessa mainittiin erityisriskinä päihtyneenä ajaminen.

Aggressiivinen ajo voi liittyä myös tunteeseen, että kelkkailija on tekniikan ja suojavarusteiden taakse kätkeytyvä etäinen "kone", johon ei saa ihmimillistä kontaktia:

*"Kiihdytykset/kaasutukset, joita säikähtävät lapset väistävät arvaamattomasti; kaatuvat hädissään uralle yms. Kelkkailijoiden kommunikoimattomuus, piiloutuminen kypäriin ja pakeneminen paikalta!"* (Jeris)

*"Kuljettaja näyttää pelottavalta tummine laseineen ja asusteineen. En tiedä onko nähnyt minut, pelottaa lasten puolesta myös"* (Aholansaari)

Ladut saivat jälleen runsaasti huomiota. Ladut ja latujen risteyskohdat mainitsi tässä ja edellisessä kysymyksessä yhdeksän eri henkilöä kaikista viidestä eri paikasta. Melko usein toistui ajatus, että piittaamaton kelkkailija sysää vastuun turvallisuudesta toisten niskoille:

*"Kelkkojen ajaminen hiihtourilla laskuosuuksilla. Keväisin on usein lentokelejä, jolloin hiihtäjän on vaikeaa väistellä moottorikelkkasafarin kelkkoja rekineen."* (Jeris)

*"Nopea ladun yli ajaminen, hiihtäjä saa väistää onnettomuuden estämiseksi."* (Aholansaari)

*"Holtittomien jullien älytön nopeus risteävillä kohdin (latu-kelkkaura)." (Kiilopää)*

<sup>6</sup> Juuri Nilsiässä myös kentälle "jalkautunut" tutkijaryhmämme säikähti, kun tien ylitystä lähestynyt kelkkailija näytti tulevan suoraan automme alle. Tilanne saattoi olla kelkkailijan hallinnassa, mutta ratin taakse ei tältä näyttänyt.

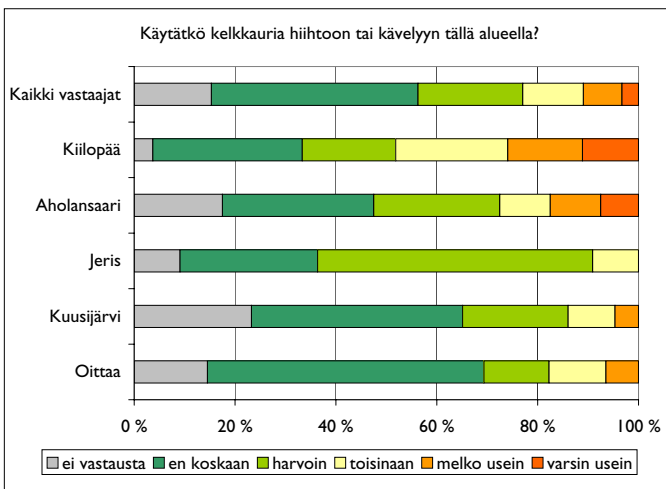
## Kelkat ja muut kulkijat samoilla urilla

Moottorikelkkailusta voi joskus olla myös hyötyä muille luonnossa kulkijoille, erityisesti silloin, kun kelkkojen jäljet tarjoavat mukavan kävely- tai hiihtoreitin. Asian tätä puolta valotettiin kysymällä: *Käytätkö hyväksi moottorikelkan uria hiihtämällä tai kävelemällä niitä pitkin?* Kysymys jaettiin jälleen kahtia tähän ja muihin alueisiin. Näitäkin kuvauksia tarkasteltaessa lienee perusteltua rinnastaa "ei vastausta" -joukko "en koskaan" -joukkoon. (Kuvat 61 ja 62.)

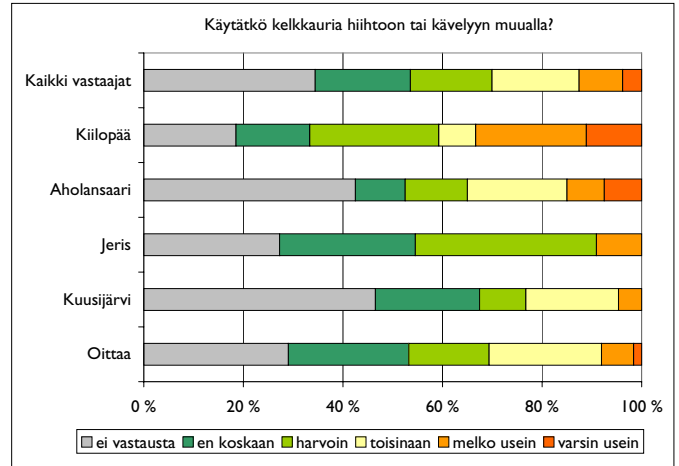
Kelkkaurilla näytti olevan selvästi suurin merkitys muulle virkistyskäytölle Kiilopäällä. Yleisesti ottaen kelkkauria ilmeisesti hyödynnetään varsin paljon muussa ulkoilussa. Esimerkiksi kelkkauralla hiihtäminen ei tietenkään silti merkitse, että hiihtäjä pitäisi moottorikelkkailua alueella kaiken kaikkiaan toivottavana.

Kelkkaurilla kävelyyn ja hiihtämiseen saattaa luonnollisesti liittyä myös vaaroja. Kokemuksia tästä tutkittiin kysymällä: *Oletko joutunut moottorikelkkojen takia vaaratilanteisiin kelkkaurilla liikkusasi",* jälleen ao. alueella ja muualla (kuvat 63 ja 64). Tässäkin tapauksessa vastaamatta jättäneet voinee rinnastaa "en koskaan" -joukkoon.

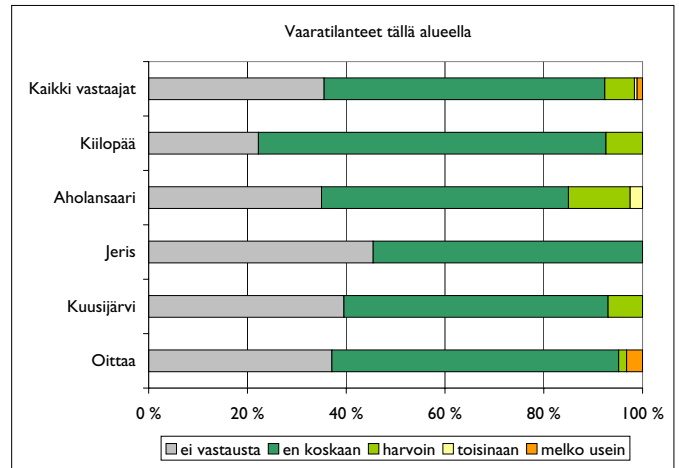
Vaaratilanteisiin joutuneiden määrät olivat varsin pieniä. Muu tulos olisikin toki ollut varsin vakava viesti. Useimmin riskitilanteita oli koettu Aholansaarella, jossa viisi vastaajaa vastasi "harvoin" ja yksi "toisinaan". Sinänsä oli ehkä jopa odotettavissa, että jos ongelmia esiintyy, niitä esiintyy juuri Tahkovuoren kaltaisen, sekä kelkkailijoiden että hiihtäjien suosiman vilkkaan talvimatkailukeskuksen läheisyydessä.



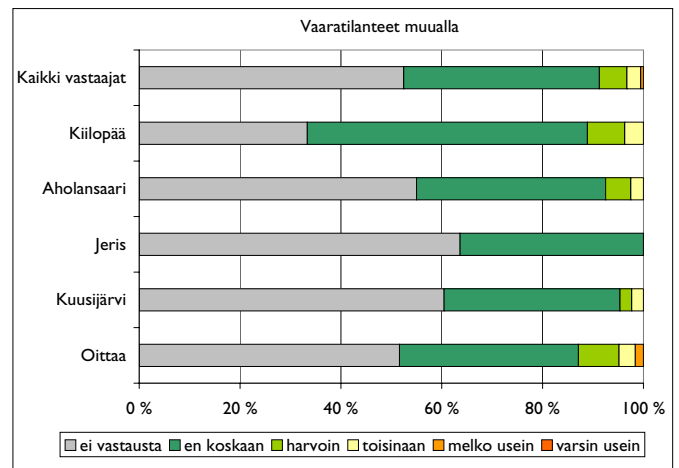
Kuva 61. Kelkkaurien käyttö hiihtoon tai kävelyyn kyselyn kohdealueella.



Kuva 62. Kelkkaurien käyttö hiihtoon tai kävelyyn muualla kuin kohdealueella.



Kuva 63. Vaaratilannekokemukset kelkkaurilla käveltäessä tai hiihdettäessä, kyselyn kohdealue.

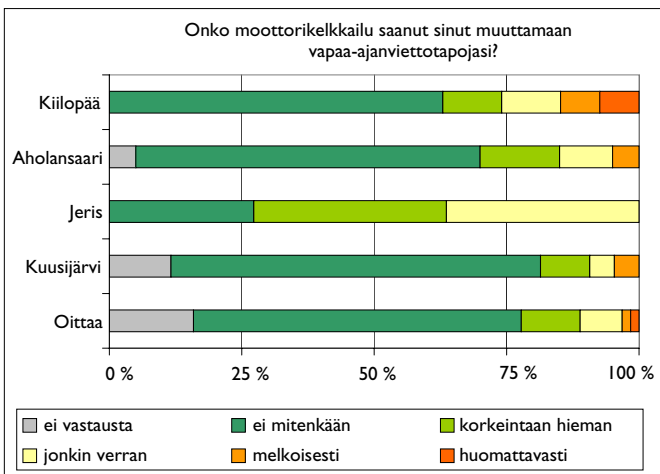


Kuva 64. Vaaratilannekokemukset kelkkaurilla käveltäessä tai hiihdettäessä, muut alueet.



## Vapaa-ajan viettotapojen muutokset moottorikelkkailun takia

Jotta kelkkailun aiheuttamien häiriöiden todellista vaikutusta pystyttäisiin arvioimaan, vastaajilta kysyttiin: *Ovatko moottorikelkkailun aiheuttamat häiriöt tai turvallisuusriskit saaneet Sinut muuttamaan talvisia vapaa-ajanviettotapoja?* (Kuva 65.)



Kuva 65. Vapaa-ajan viettotapojen muuttaminen kelkkailun aiheuttamien häiriöiden takia.

Tässä tullaan jo periaatteessa taloudellisestikin merkittäviin kysymyksiin, joten jo "jonkin verran" vastanneet täytynee ottaa verrattain vakavasti. "Ei vastausta" on tässä jälleen rinnastettu "ei mitenkään" -vastanneisiin.

Lapin kohteet, Jeris ja Kiilopää, erottuivat selvästi ongelmallisimpina paikkoina. On toki muistettava, että nyt on kyse vastaajan muistakin vapaa-ajan ympäristöistä.

Jos vastaaja oli muuttanut tottumuksiaan, kysyttiin lisäksi, millaisista häiriöistä oli ollut kyse ja miten tottumuksia oli muutettu. Vastauksia tuli 38.

Vastaajista 13 kertoi suoranaisesti vaihtaneensa lomakohdetta tai lomailupaikkakuntaa. Pari esimerkkiä:

"Vältän tarkoituksellisesti paikkakuntia ja alueita, joissa on paljon moottorikelkkailua." (Oittaa)

"Aikaisemmin lomailimme paljon Itä-Suomessa, nyt enemmän täällä kansallispuiston alueella." (Jeris)

Mm. Levi, Salla ja Kilpisjärvi nousivat paikkakunnista esiin. Kilpisjärvi mainittiin kuudessa vastauksessa.

"Levillä ympärivuorokautinen hurjastelu osaltaan vaikutti päätökseen vaihtaa lomailupaikkaa." (Kuusijärvi)

"En mene enää Sallaan. Siellä moottorikelkat pöräävät ja haisevat keskellä mökkikylää. En liioin mene Kilpisjärvelle ainakaan pääsiäisenä, jolloin norjalaiset moottorikelkkailijat ajelevat pitkin ja poikin." (Kiilopää)

15 vastauksessa kerrottiin pienimuotoisemmasta vapaa-ajan tottumusten tai kulkureittien muutoksesta:

"Vältän esim. juhlapyhien aikaan mökillä käymistä." (Oittaa)

"Häiriö on lähinnä pelkoa yllättävästä kelkan kohtamisesta. Hiihto/vaellusreittiä on tullut uusiksi mietittyä kelkkojen tapaamisen välttämiseksi." (Oittaa)

"Vältän entisiä lenkki- ja hiihtomaastojani ja yritän etsiä kelkkavapaita maisemia." (Aholansaari)

Ja vaikka pysyttäisiinkin samoilla seuduilla, moottorikelkkailu saattaa määrätä sitä, mitä reittejä muut voivat käyttää:

"Kun valmiit kulku-urat on valjastettu moottorikelkkailua varten niin muut kulkijat on pakotettu liikkumaan pahimmissa pusikoissa." (Aholansaari)

Kaksi vastaajaa kertoi suoranaista kelkkailun aiheuttamista turvallisuusriskeistä, jotka ovat pakottaneet muuttamaan omia tottumuksia:

"En voi päästää alle kouluikäisiä lapsia yksin ladulle edes kokeilemaan. Nuoret, vahvat miehet valtasivat yhden alueen maailmasta lisää." (Jeris)

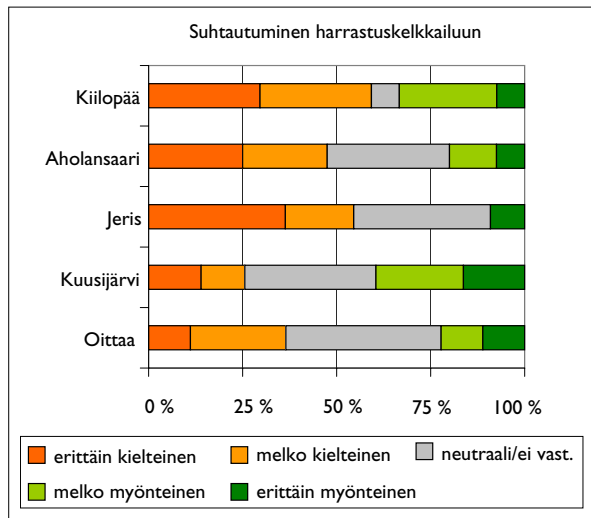
"Jäällä täytyy nykyään olla tarkkana ettei jää kelkan alle. Varsinkin koirien kanssa. Kelkat vaikuttavat myös jäiden koostumukseen: vettä tulee jälle. Jäät heikkenevät, liikkuminen vaikeutuu. Pahimmat paikat joutuu kiertämään kaukaa ettei huku." (Kiilopää, kotipaikka Kuopio)



## Moottorikelkkailun kehittäminen virkistyskäyttäjien silmin

### Yleinen suhtautuminen moottorikelkkailuun

Kuten Nilsin asukkailtakin, myös tämän kyselyn vastaajilta pyydettiin yleisarviota harrastuskelkkailusta: *Miten suhtaudut harrastusluontoiseen moottorikelkkailuun ylipäätään?* (Kuva 66.)



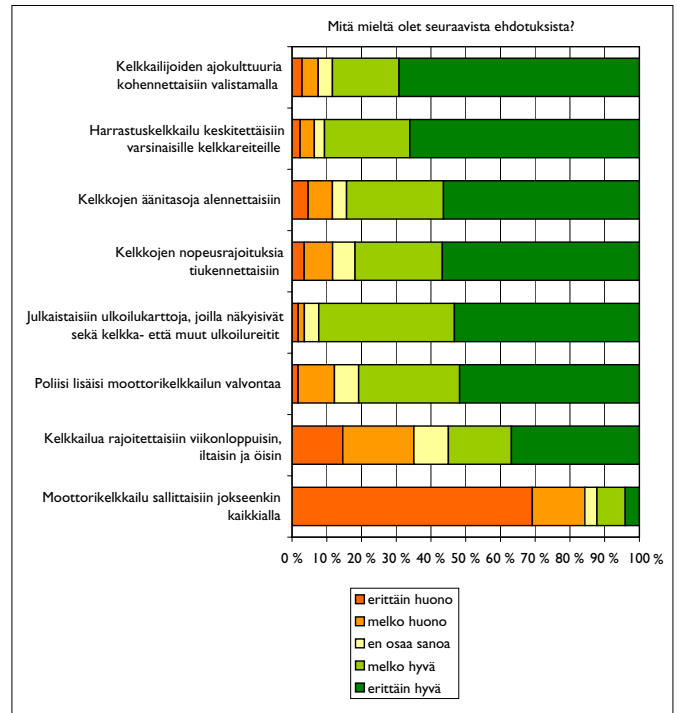
Kuva 66. Vastaajien yleinen suhtautuminen harrastusluontoiseen moottorikelkkailuun.

Vastaukset poikkeavat varsin jyrkästi Nilsin asukkaiden näkemyksistä (luvun 7.1 loppu). Virkistyskäyttäjistä vain selvä vähemmistö suhtautui harrastuskelkkailuun melko tai erittäin myönteisesti. On kuitenkin muistettava, että vastaajajoukko on valikoitunutta: kyselyyn vastanneilla on luultavasti keskimääräistä virkistyskäyttäjää jyrkempiä mielipiteitä moottorikelkkailusta, puolesta tai vastaan. Tämä kaksinapaisuus näkyy erityisen hyvin Kiilopään vastauksissa, joissa epävarmojen osuus on hyvin pieni.

Vastauksista näkyvät myös etelän kohteiden (Kuusijärvi ja Oittaa) olosuhteet: moottorikelkkailulla ei ole kovin suurta merkitystä, joten myöskään karvainta kokemuksia ei ole kertynyt paljon.

### Kehittämisehdotukset

Vastaajilta kysyttiin: *Mitä mieltä olet seuraavista ehdotuksista, joita voitaisiin harkita moottorikelkkailun soveltamiseksi paremmin yhteen alueen asukkaiden hyvinvoinnin ja luonnon muun virkistyskäytön kanssa?* Kuvassa 67 esitetään kaikkien vastaajien näkemykset yhdessä.



Kuva 67. Luonnon virkistyskäyttäjien näkemykset ehdotuksista kelkkailun kehittämiseksi.

Suurin osa ehdotetuista toimista sai suuren suosion. Ulkoilukartat näytti olevan keino, jota vastaan harvalla oli mitään, mutta jonka tehoon ei toisaalta uskottu yhtä lujasti kuin joihinkin muihin. Kelkkailun ajallinen rajoittaminen saattoi joillekin vastaajille tuntua liiankin rajulta toimita. Moottorikelkkailun yleinen salliminen sai varsin jyrkän tuomion.

Lomakkeen lopussa kysyttiin: *Onko sinulla muita ehdotuksia toimenpiteiksi, joilla moottorikelkkailu saataisiin nykyistä paremmin sovitetuksi yhteen muun luonnon virkistyskäytön kanssa?* Vastauksia tuli 73 kpl, suhteellisesti parhaiten edustettuina Jeris (7) ja Kiilopää (18).

Kysymys oli siis muotoiltu neutraaliksi ja rakentavaksi. Suurin osa vastauksistakin pyrki samaan; vastausten yleissävy oli selvästi maltillisempi kuin aiemmissa häiriö- ja riskikysymyksissä. Osaa vastaajista näyttää kuitenkin ärsyttäneen kompromissioletus, että kelkkailu ja "muu" pitäisi sovittaa yhteen ilman että jommankumman täytyy väistyä:

”Kelkkailu ei ole luonnon virkistyskäyttöä, vaan epäterveellistä moottoriurheilua joka tuhoaa aidon luonnon virkistyskäytön. Kiellettävä muuten kuin pelastus- ja ammattikäytössä (poromiehet, kalastajat. . .)” (Kuusijärvi)

”Harrastusluonteista kelkkailua ei voi rinnastaa omin voimin liikkumiseen luonnossa. Sen tuottama melu ja haju ovat suhteettoman häiritseviä muille luonnossa liikkujille, pahimmillaan ne pilaavat juuri sen piirteen, miksi luontoon on menty, siis rauhan ja hiljaisuuden. Kelkkailu, jos se pitää sallia, on ohjattava tarkoin rajoitetuille reiteille.” (Jeris)

Toisaalta mukana oli myös kelkkailua ymmärtäviä tai puolustavia mielipiteitä. Kaikkiaan 14 vastauksen sävy oli tällainen. Osassa peräänkuulutettiin suvaitsevaisuutta tai kohtuullisuutta:

”Moottorikelkkailun tietoisuutta harrastuksena tulisi lisätä eikä asenteellisesti sorkkia vain yhdeltä näkökanalta.” (Kuusijärvi)

”Omat reitit, valistus, järki, ei ärsyttäminen turhilla rajoituksilla. Kelkkoja on aina ja tarpeita monenlaisia – pakko niiden kanssa on pärjätä. Miten usein kelkan vastustaja on konfliktin varsinainen syyppää??” (Oittaa)

Isompi osa kelkkailumyönteisistä kannanotoista oli kuitenkin käytännön ehdotuksia:

”Koko Suomen reittiluvat yhtenäisiksi. Taukopaikat yhteiseksi hiihtäjien kanssa. Joitakin valikoituja reittejä myös kansallispuistoon.” (Kiilopää)

”Vähennetään niiden melua ja nopeuksia, kevennetään niitä niin saadaan vehkeitä, joita voitaisiin luonnonystävän tarpeisiin käyttää! (Siis luonnossa liikkumista esim. sähkömoottorilla varustetulla kelkalla.)” (Aholansaari)

Konkreettisista ehdotuksista kirkaasti laajin ryhmä – yhteensä 25 vastausta – koski reittien kehittämistä tai kelkkailun ja siitä häiriintyvien toimintojen erottamista muutoin. Melutasojen laskemista ehdotti viisi vastaajaa, muiden päästöjen vähentämistä samoin viisi. Nopeuksien tai tehon alentamista esitti ehkä yllättävästikin vain kaksi vastaajaa. Lisäksi ehdotettiin mm. haittaveroja tai vastaavia, valistusta, valvontaa ja erillistä kelkkakorttia. Huvikelkkailun suoranaista kieltämistä ehdotti kolme vastaajaa.

Reittien erottamista koskevat kannanotot vaihtelivat suorasukaisista ja polarisoituneista varsin maltillisisiin. Muutama esimerkki edustakoon koko kirjoa:

”Ajakoon rinkiä jossakin kirnussa.” (Kiilopää)

”Kelkkaurat sinne missä jo ennestään liikennettä kuten maantien varret. Ei lainkaan luontoon. Säädetään korkea haittavero huvikäytössä oleville kelkoille.” (Oittaa)

”Selvästi ilmoitettava, mitkä ovat moottorikelkkarajoitetu alueita (toistaiseksi siis vielä luonnonsuojelu- ja kansallispuistot ainakin), että osaa lomapaikan valinnassa ottaa huomioon.” (Kiilopää)

”Kelkat omille reiteilleen (harrastus); ne valtaavat alueen ja muuttavat uran luonteen, jos/kun pääsevät niiden sekaan.” (Jeris)

”Vietäisiin reitit kauemmaksi hiihto- ja laskettelu-keskuksista, ääni- ja pakokaasutason madaltaminen.” (Kiilopää)

Käsitys kelkan käyttötarkoituksesta vaikutti monella selvästi suhtautumiseen (tämähän näkyy myös Nilsiään asukaskyselystä). Kelkalla leipänsä ansaitseva sai hyvin paljon anteeksi, puhumatta-kaan siitä, jos kelkasta on yleistä hyötyä.

”Eroteltaisiin selvästi huvi-, harrastus- ja hyötyajot. Aktiiviurheilijoille eritasoiset reitit, kuin huvi- tai kokeilumielellä ajavat. Hyötyajot ovat todelliseen tarpeeseen ja ammattiin liittyvää ajamista, jolloin heidän on tunnettava vastuunsa ja oltava esimerkkinä muille.” (Kiilopää)

”Ammattikäytössä maasto-olosuhteissa hyvä apuväline, mutta pelkässä viihdekäytössä pelisäännöt tärkeitä.” (Aholansaari)

”Lähitienoolla olevat moottorikelkkareitit voisivat olla joskus myös hyväksi esim. loukkaantumis- ja sairauskoh-  
taus tilanteissa. Asennemuokkaus.” (Oittaa)

Viihde- ja hyötykäytön raja nähtiin hyvin jyrkkänä. Todellisuus ei tietenkään ole yhtä mustavalkoinen. Kantaa olisi ehkä ollut vaikeampi muodostaa, jos olisi kysytty vaikkapa kelkkaturismilla syrjäiseen kuntaan verorahoja hankkivan matkailuyrittäjän työn oikeutuksesta. Monisyisiä tapauksia olisivat myös kelkkaa vapaa-ajan liikkumiseensa käyttävä poromiehet tai kalastaja. Myös toinen aiemmin käsitellyistä kelkkailukritiikin arkkityypeistä oli vastauksissa vahvasti esillä: ajatus, että moottorikelkka ja luonnonrauha ovat sovittamattomassa ristiriidassa keskenään. Nämä kaksi perusargumenttia kiteytyvät seuraavassa:

”Moottorikelkkailu ei mielestäni kuulu luontoon virkistyskäyttömuotona. Se on siellä työväline (poromiehet, metsurit). Virkistyskelkkailulle omat aidatut alueet (vrt. motocross). Varsinkin villit kelkkailijat ajavat erittäin vaarallisesti hiihtolatujen tuntumassa. Ilmiö lisääntynyt kovasti aivan viime vuosina.” (Jeris)

## 9 Häiriöt ja turvallisuus kelkkailijoiden omasta näkökulmasta

9.1

### Kelkanomistajien omat arviot

Omistajakyselyssä kartoitettiin moottorikelkkailun turvallisuutta ja riskejä kelkkailijan itse kokemina. Kysymys kuului: *Mitkä seuraavista riskitekijöistä ja kelkkailupaikoista sisältävät oman kokemuksesi mukaan suurimpia vaaroja? Valitse kolme mielestäsi vaarallisinta yhdistelmää ja merkitse rastit ao. ruutuihin.* Määrälliset tulokset on tässä esitetty kysymyksessä olleen taulukon avulla.

Taulukko 9. Moottorikelkkailijoiden kokemat suurimmat riskitekijät erilaisilla kelkkailupaikoilla.

Kelkkailupaikat	Riskitekijät					
	Luonnonolosuhteet	Toiset moottorikelkkailijat	Muut kulijat	Oma ajotapa	Muu riskitekijä	yhteensä
Moottorikelkkareitit	20	184	73	56	10	343
Jää	207	18	23	68	7	323
Metsämaasto	104	37	21	77	7	246
Tie	21	15	156	45	2	239
Pelto tms. aukea maasto	31	10	3	55	7	106
Muu paikka	1	1	6	0	7	15

Taulukkoon on merkitty lihavoituina kunkin kelkkailupaikan osalta eniten riskejä aiheuttava tekijä. Seuraavassa joitakin huomioita näistä vastauksista.

- Kiinnostavaa on, että moottorikelkkareiteillä ajaminen koetaan kyselyn perusteella vaarallisemmaksi kuin jäällä ajaminen. Niillä ajettaessa suurimpana riskinä nähdään toiset moottorikelkkailijat ja toiseksi muut kulijat (varmasti usein kävelijät, hiihtäjät sekä tienylityksissä autot).
- Jäällä ajamista pidettiin kaiken kaikkiaan toiseksi vaarallisimpana. Erityisenä riskinä koetaan varmaankin jäiden pettäminen. Riskialttius on ennen kaikkea kiinni omasta harkintakyvystä ja varovaisuudesta.
- Metsämaastossa riskejä aiheuttavat itse luonnonolosuhteet (ja varmaankin reitin epätasaisuudet ja kunnossapidon puutteet).
- Tiellä liikkuminen moottorikelkalla on pääsääntöisesti kiellettyä. Teillä riskejä aiheuttavat erityisesti muut kulijat. Kertooko tämän näkemys yleisyys, että monet kelkkailijat pitävät tiellä ajamista sinänsä hyväksyttävänä, kunhan vain ajaa varovasti?
- Pelto tms. aukea maasto sisältää kelkkailijan kannalta vähiten vaaroja; riskejä aiheuttaa kuitenkin oma ajotapa (nopeudet pystytään kiihdyttämään kovaksi siihen nähden, että ajoreitti ei kuitenkaan ole täysin tasainen).

Lisäksi vastaajia pyydettiin omin sanoin kirjoittamaan 1–2 pahinta moottorikelkkailun turvallisuusriskiä. Mainintoja yhteensä saatiin 707 kappaletta. Tärkeimmät riskit olivat:

- liika vauhti tai ”tilannenopeus” 174
- alkoholi, humalassa ajo 88
- ajotavat, hurjastelu, ”asenne” 37

Pienempiä määriä, kiinnostavia asioita:

- nuoret/kokemattomat kuljettajat 31
- jäät, sulat paikat 26
- kapeat tai huonot reitit 24
- kelkkojen liian suuret tehot 10
- teiden ylitykset 5

Lomakkeen viimeisen kohdan avokysymys kelkkailun kehittämisestä tuotti runsaasti myös turvallisuuteen liittyviä ehdotuksia.

Sääntöasioita käsiteltiin yllättävän paljon ja myönteisesti. Hyvin monissa kelkkailijoiden vastauksissa toivottiin kursseja, ajo-opetusta ja jonkinlaista ajokorttijärjestelmää:

*”Moottorikelkka ei ole mikään lelu – suurella osalla tuntuu olevan kova kiire kelkan kanssa.”*

*”Voimakasta asennekasvatusta ja opetusta myös kelkkailijan vastuista ja vaaroista.”*

*”Nyt voi joku Espanjasta tullut vieras päästä reiteille ajamaan ilman minkäänlaista treenausta ja jälki on sen mukaista (kokemusta on).”*

Ehdotettiin esimerkiksi, että merkityille reiteille ei pääsisi ajamaan ilman kurssitusta ajokulttuurista. Kelkalla ajamisen ikärajaksi ehdotettiin 15, 16 tai 18 vuotta.

*”Olen kauhulla seurannut kun alle 12-vuotiaat ovat kelkan sarvissa.”*

*”15 vuoden aloitusikä nostettava EHDOTTOMASTI 18 vuoteen ja B-ajokortti vähimmäisvaatimukseksi. Taa-jamissa esiintyvän häiriöajelun vähentämiseksi. Nykyajan kelkat EIVÄT OLE LASTEN LELUJA!”*

Reiteille kaivattiin yhteisiä pelisääntöjä ja suunniteluohjeita. Poliisin valvontaa, silloin kun siihen otettiin kantaa, toivottiin lähes yksimielisesti lisää. Lisää vapauksia toivottiin lähinnä vain lyhyisiin siirtymiin tietä pitkin ja metsäautoteiden käyttöön.

*”Pitäisi sallia lyhyt siirtyminen tietä pitkin, max nopeus tiellä tai kadulla 40 km.”*

*”Reiteille siirtyminen tulisi sallia esim. piennarta pitkin -- Maksiminopeus voisi olla vaikka 10 km/h ja kaikkea muuta liikennettä tulisi väistää.”*

*”Auraamattomilla tiepohjilla pitäisi saada ajaa (metsäautotiet).”*

*”Kalastuskäytössä siirtyminen jälle ajamalla tietä pitkin lyhyehköt matkat, 0,5–1 km.”*

*”Säännöt selkeämmiksi ja joustavammiksi esim. ajo bensa-asemalle, trailerille.”*

*”Koiria ei pitäisi päästää moottorikelkkareiteille, jos ne eivät ole omistajansa hallinnassa.”*

Seuraava saattaisi olla vartenotettava ehdotus turvallisuuden parantamiseksi, joskaan ehdottaja ei kerro, kenen pitäisi toimia. Ehkäpä tehtävä onnistuisi poliisin ja Ajoneuvorekisterikeskuksen yhteistyönä.

*”Tiedottaminen. Lähestyä kirjeellä kelkkojen ostajia oikeista ajotavoista ja malliesimerkein, miten voi käydä liiallisella ajonopeudella, päihtyneenä ajettaessa -> dramaattisia malliesimerkkejä. Menee liikaa kelkkoja lunastukseen.”*

Kelkkailijat näyttävät tämän aineiston perusteella melko vastuuntuntoisilta liikkujilta. Ensinnäkin turvallisuutta koskeviin kysymyksiin on vastattu hyvin ahkerasti. Aineiston perusteella kelkkailijat ottavat turvallisuusriskit yleensä vakavasti ja ovat miettineet, mitä niiden suhteen pitäisi tehdä. Toinen päähuomio on, että isoimmat turvallisuusongelmat nähdään olevan omien (tai toisten) ”korpvien välissä”, väärissä asenteissa tai puutteellisessa ajokokemuksessa. Ei niinkään vedota reittien puutteisiin tai sääoloihin. Voidaan tulkita, että monien vastaajien mielestä huonolla tai kapeallakin reitillä voi ajaa turvallisesti, kun ottaa huonot olosuhteet huomioon – ainakin jos voisi luottaa siihen, että muutkin ottavat. Myös kelkkateollisuudelle annetaan palautetta: useat kritisoivat kelkkojen liian suurien tehoja erityisesti suhteessa nuorten tai kokemattomien kuljettajien kykyihin.

## 9.2

### Kihniön kelkkailijoiden ja Nilsiän kelkkapoliisin näkemykset

Tutkimuksen aikana kootut kaksi laadullista aineistoa, Kihniön keskustelutilaisuus<sup>7</sup> ja Nilsiässä tehty kelkkapoliisin haastattelu<sup>8</sup> koskivat suurelta osin turvallisuuskysymyksiä ja jossain määrin reitiasioita. Erityisesti Kihniön keskustelussa kuultiin edellä kuvatusta poikkeavia käsityksiä turvallisuusasioista.

*Kihniön keskustelussa* oltiin jokseenkin yksimielisiä siitä, että vaarallisimmat tilanteet syntyvät teiden ylityksissä. Teiden ylityksissä olisi saatava kelkan nopeus alas esimerkiksi tekemällä reittiin 90 asteen mutka. Myös autoilijoita pitäisi varoittaa liikennemerkeillä.

Selvänä kakkosena tuli reitiltä eksyminen jäällä, erityisesti sulaan ajo. Pahimmaksi yhdistelmäksi nimettiin ”kokenut kuljettaja jäällä pienessä hup-

<sup>7</sup> Keskustelutilaisuus kelkkaseurojen aktiivien kanssa melumittauksen yhteydessä Kihniössä 17.3.2005.

<sup>8</sup> Haastattelu 12.3.2005. Haastateltiin Liikkuvan poliisin Kuopion yksikössä työskentelevää poliisia, joka kertoi toimineensa alueella vuosia kelkkapoliisina.

pelissa”. Jäällä ongelmia ovat mm. jään yläpuolelle jäävät, mutta usein hyvin huonosti näkyvät kivet. Keskustelijat olivat kuitenkin sitä mieltä, ettei jäällä ajon keskittäminen virallisille reiteille lisäisi turvallisuutta. Jäillä on aina otettava huomioon arvaamattomat vaarat ja muuttuvat olosuhteet. Esimerkiksi irtonaiset jäälautat tai -lohkareet saattavat nousta toistensa päälle. Tämäntapaisia esteitä on välillä melkein mahdoton nähdä.

Jäällä ajon riskien ja vapauden välillä tuntuisi olevan jonkinlainen jännite: vaikka reitillä pysyminen yleensä olisi turvallisinta, valinnanvapauden ei haluta kajota. Onko jäällä ajamisen vapaus niin tärkeä asia, että siitä pidetään kiinni riskien uhallakin?

Nilsissä haastatellun poliisin käsitystä uusien urheilukelkkojen vaarallisuudesta pidettiin liioiteltuna. ”Ei turvallisuus ole kelkoista kiinni.” Isoissa kelkoissa myönnettiin kuitenkin olevan tarpeeton paljon tehoa. Ajonopeudet eivät nousseet mitenkään esiin riskitekijänä. Aiemmin päivällä paikalliset kelkka-aktiivit olivat kertoneet aivan viattomasti tutkijoille vastikään ajamistaan huikeista nopeuksista, jopa 160 km/h.

Onnettomuusriskeistä ja kelkkailun muille ihmisille aiheuttamista häiriöistä puhuttaessa useampikin keskustelija oli sitä mieltä, että häiriökäyttäytyminen on marginaalisten ryhmien syytä. ”Nuoriso tulee aina pelleilemään kelkoilla.” Aivan täyttä synninpäästöä eivät kuitenkaan saaneet kokenemmatkaan, eivät edes kerhojen jäsenet.

Konkreettinen esimerkki marginaaliryhmän aiheuttamasta vahingosta koski erästä pohjoispirkanmaalaista kylää, jonka läpi oli kulkenut vanha ja suosittu ura. Konflikteja ei ollut esiintynyt, ennen kuin eräs kelkkailijajoukko kerran poikkesi uralta ja ajeli ympäri kylää ihmisiä häiriten ja pelotellen. Maanomistajat sanoivat lupia irti ja uran käyttö loppui siihen.

Eräs keskustelija oli sitä mieltä, että moottori-kelkkailu on omiaan opettamaan nuoria tiettyyn kurinalaisuuteen. Hyvänä käytäntönä hän mainitsi, että Jämijärvellä järjestetään 15–20 -vuotiaille kelkkasafareita, joita vetää paikallinen poliisi. Käytäntö on selvästi parantanut kelkkailukulttuuria.

Kihniön keskustelun tulokset ovat osittain melkoisessa ristiriidassa omistajakyselyn vastausten yleislinjan kanssa. Erityisesti nopeuksien ja kelkkojen tehon vaikutusta turvallisuuteen vähäteltiin. Tämä saattoi johtua tilanteesta: keskustelua käytiin ”miesten kesken” leppoisassa tunnelmassa, joka ei ehkä suosinut vauhdikkaampiin arvoihin kohdistuvaa itsekritiikkiä. Myös vastuun syyttäminen yksin marginaaliryhmien niskaan viittaa tähän.

Asiaan saattoi vaikuttaa myös se, että keskusteluun osallistui ympäristöministeriön virkamies.

Nilsian Aholansaareissa haastateltu *kelkkapoliisi* kertoi keskittyvänsä nopeusvalvonnassa vaikeisiin ja vaarallisiin paikkoihin eli painopiste on tilannenopeuksien tarkkailussa. Ylinopeus avoimella jäällä päiväsaikaan voi olla pienempi paha kuin liiallinen tilannenopeus metsäreitillä.

Kelkkailijaryhmistä poliisille teettävät eniten työtä omilla kelkoillaan ajavat mökkiläiset, jotka ajavat ylinopeutta humalassa ja väärissä paikoissa. Rattijuopumusta esiintyy melko paljon safarien osanottajilla, jolloin todellinen onnettomuusriski kuitenkin on pienempi kuin yksin ajaessa olisi. Poliisi on havainnut jonkin verran teillä tai kevyen liikenteen väylillä ajoa. Haastatellulle ei ollut juuri aiheutunut näistä tulkintaongelmia, sillä kyseessä ovat säännönmukaisesti virkistyskelkkailijat, joilla ei voida katsoa olevan mitään pakottavaa tarvetta väylän käyttämiseen.

Kypärättä ajo on tyypillinen ammattiajajien rikkomus. Muuten kelkan ammattikäytöstä on vain vähän huolta ja he ovat myös varsin pieni ”asiakasryhmä”. Kaluston kehitys vie poliisin mukaan kelkkailua huonoon suuntaan. Esimerkiksi talvella 2004–2005 on tullut paljon uusia, entistä lyhempiä ja nopeampia kilpapelkkoja, joilla ajetaan kovaa ja usein seisten.

Kelkkailun huomattavin epäkohta oli poliisin mielestä virallisten reittien puuttuminen. Nykytilanteessa suurin osa kelkkailusta tapahtuu epävirallisilla urilla tai täysin villisti eli lain kannalta vähintäänkin ”harmaalla vyöhykkeellä”. Poliisin työtä helpottaisi, jos olisi olemassa selvästi sallitut ja selvästi kielletyt reitit.

Toinen ongelma on reittien, normien, käyttömaksujen ym. epäyhtenäisyys. Esimerkiksi Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon puolella on hyvin erilaiset olosuhteet. Metsähallituksen mailla joutuu maksamaan reittimaksua jne. Vaikkapa jostain Pohjanmaalta tulevan kelkkailijan pitäisi ottaa selvää lukemattomista asioista pystyäkseen ajamaan laillisesti.

Nilsian-Tahkon reitit ovat menneet parempaan suuntaan, mutta poliisi ei ollut kovin tyytyväinen niihin. Ongelmana on suuri kuormitus, jonka perässä kunnossapito ei tahdo pysyä. Poliisilaitos on mukana reittien suunnittelussa. Yhteistyö esim. Tahkon kelkkayrittäjien kanssa on hyvää. Kerran vuodessa pidetään yhteinen palaveri, jossa isommat kysymykset käydään läpi. Tahkon yrittäjät saavat muutenkin kehuja ammattimaisesta toiminnasta. Pienempien vuokraajien toimintaa haastateltu ei osannut kommentoida.

## 10 Yhteenveto ja johtopäätöksiä

Moottorikelkkailulla on huomattava merkitys sekä matkailuelinkeinoissa, harrastuksena että ammattikäytössä. Kasvavia taloudellisia vaikutuksia sillä on osana talvimatkailuun liittyviä palveluja ja elämyksiä. Moottorikelkkailun lisääntyminen on herättänyt keskustelua erityisesti sen haitoista, turvallisuusriskeistä ja meluongelmista. Kelkkailijoiden omia näkökulmia ei ole ennen tätä tutkimusta juurikaan selvitetty.

### Aineistot ja menetelmät

Tätä tutkimusta varten koottiin kaikkiaan kuusi kyselyaineistoa. Kyselyt tehtiin moottorikelkkojen omistajille, vuokrakelkkojen käyttäjille, kelkka-alan yrittäjille ja kelkkaseuroille. Lisäksi tehtiin kaksi kyselyä, jotka keskittyivät moottorikelkkailun meluun ja muihin häiriöihin. Ne suunnattiin kelkkareittien lähiasukkaille Nilsiässä ja luonnon virkistyskäyttäjille viidessä ulkoilu- ja retkikohdeissa eri puolilla Suomea.

Tärkein ja tilastollisesti luotettavin aineisto oli moottorikelkkojen omistajille lähetetty postikysely. Omistajille suunnattu kyselylomake lähetettiin 1500 yksityiselle kelkanomistajalle, joista 475 eli 31,7 % vastasi kyselyyn. Omistaja-aineiston laajuus salli myös aineiston osien vertailua ja tulosten ristiintaulukointia taustamuuttujien suhteen. Myös reitin tuntumassa asuvien ja talvisessa luonnossa retkeilevien näkökulmat tulivat valotetuiksi varsin hyvin, vaikkakin asukasjoukko edusti vain yhden kunnan (Nilsiä) muutaman asuinalueen asukkaita. Asukkaiden vastauksia saatiin 59 ja luonnon virkistyskäyttäjien vastauksia 183.

Myös kelkkaseuroille ja vuokra- ja safarikelkkailua harjoittaville yrityksille suunnatut kyselyt ovat käyttökelpoisia erityisesti laadullisia analyysia varten. Seuroilta saatiin 34 ja yrityksiltä 27 lomaketta, jotka oli täytetty huolella ja asiantunteumuksella. Sen sijaan vuokraamojen ja safariyri-

tysten asiakkaille suunnattuun kyselyyn saatiin vähänlaisesti ja niukkoja vastauksia. Myös kelkkailijoiden kanssa käydyt kaksi ryhmäkeskustelua ja tutkijoiden oma perehtyminen moottorikelkka- väen ajattelutapoihin ja vilkkaan kelkkailualueen olosuhteisiin antoivat arvokasta laadullista tietoa.

Tuloksille on paljon käyttöä tulevaisuuden kelkkailureittien ja -olosuhteiden suunnittelussa ja hallinnassa. Tässä yhteenvedossa esitetään ensin tutkimuksen päätuloksia niistä kelkkailun toimijoista, joista ei juuri ole aiempia tutkimuksia:

- Moottorikelkkojen omistus ja käyttö
- Kelkkaseurojen ja -yritysten näkökulmat

Tämän jälkeen esitetään eri aineistoja yhdistellen johtopäätöksiä seuraavista teemoista:

- Turvallisuus ja häiritsevyys
- Kelkkailun imago ja mielikuvat
- Maankäyttö eri tarkoituksiin
- Reittien rahoitus ja ylläpito
- Vuoropuhelu ja yhteistyö

### Moottorikelkkojen omistus ja käyttö

Tutkimuksessa selvitettiin tiettävästi ensimmäistä kertaa, keitä ovat suomalaiset kelkanomistajat sekä miten ja missä he kelkkojaan ajavat. Suomessa on runsaat 102 000 rekisteröityä moottorikelkkaa. Vastaajien kelkoista lähinnä hyöty- eli työkelkkoja oli 38 %, retkikelkkoja 32 % ja urheilukelkkoja 26 %. Mukana eivät siis ole yritysten omistamat vuokrakelkat. Kelkat olivat tavallisimmin 5 – 15 vuotta vanhoja, hinnaltaan alle 7000 euroa ja – ehkä yllättäen – suurin osa oli hankittu käytettyinä. Tärkeimpiä hankintaperusteita olivat laatu, suorituskyky ja hinta. Polttoaineen kulutuksella ja äänitasolla oli merkitystä puolelle kelkanomistajista. Kolmasosa vastaajista suunnitteli kelkan vaihtamista seuraavan kahden vuoden aikana. Ostoaikoiden valossa

perinteisten kaksi- ja modernimpien nelitahtikelkkojen suosio oli yhtä suurta.

Tyypillisin kelkanomistajan vuodessa ajama matka oli 200–1000 kilometriä. Vain kolmasosa ajaa yli tuhat kilometriä. Suurimpia vuosittaisia kilometrimääriä ajavat urheilukelkkojen omistajat. He myös ajavat selvästi useimmin pitkiä, yli 100 kilometrin päivämatkoja ja viipyvät useimmin yön yli kelkkailuun liittyvillä retkillä. Koko omistaja-aineiston osalta vapaa-ajan käyttö edusti peräti neljää viidesosaa ja ammattikäyttö viidennestä kelkkakilometreistä. Eniten ammattikäyttöä liittyi maa- ja metsätalouden harjoittamiseen ja toiseksi eniten kalastukseen – porotalouteen taas vähemmän, mutta aineistossa Lapin kelkkailijat olivat vähäisesti edustettuna. Tärkeimpiä kelkkailua koskevia tietokanavia olivat sanomalehdet ja internet, mutta myös harrastuslehdet olivat merkittävä kanava. Useimmat kelkkailijat arvioivat tulevaisuudessa jatkavansa entiseen tapaan. Vain yksi prosentti arvioi vaihtavansa vuokrakelkkailuun.

Kaksi kolmasosaa vastaajista lähtee yleensä kelkkailemaan kotoa käsin, neljäsosa vapaa-ajan asunnolta. Varsinaisilla kelkkareiteillä ajavat lähinnä urheilu- ja retkikelkkailijat. Tavallisin yksittäinen kelkkailupaikka olivat jääpeitteiset vesialueet, toiseksi tavallisinta oli omalla maalla ajaminen. Kelkanomistajat olivat yleensä tyytyväisiä poliisiin ja viranomaisten toimintaan kelkka-asioissa ja selvästi tyytymättömpiä fyysisiin kelkkailuolosuhteisiin. Hyvässä reitissä on kelkkailijoiden mielestä huomioitu luonto ja maisemat, ajon turvallisuus sekä maaston kulumisen välttäminen.

## Kelkkaseurojen ja kelkkailuyritysten näkökulmat

Tutkimuksessa tehtiin erillinen kysely otokselle kelkkaseurojen aktiiveja. Vastauksia saatiin 34. Kelkkaseuroihin kuului tavallisista kelkanomistajista 27 %.

Seurojen jäsenmäärä vaihteli 35–550 jäsenen välillä. Yhdistysten toiminta vaikutti varsin monipuoliselta. Siihen kuuluu mm. kilpailujen järjestämistä, kelkkanäyttelyitä, safareja sekä reittien ja niiden palveluiden suunnittelua, peruskunnostusta ja hoitoa. Seurat saavat resurssinsa jäsenmaksujen lisäksi talkootöistä, kunnilta ja mm. kerhotuotteiden myynnistä.

Keskimäärin yhden kelkkaseuran toiminta-alueella on kelkkareittejä tai -uria noin 200 kilometriä. Vaihtelu oli hyvin suurta. Vajaa kolmasosa seuroista kuuluu ns. kelkkapooliin, joka vastaa reiteistä.

Pooleissa oli usein mukana kunta ja/tai paikallisia yrittäjiä ja kahdessa tapauksessa myös Metsähallitus. Yhteistyö eri tahojen kanssa sujuu enimmäkseen tyydyttävästi, parhaiten maanomistajien kanssa, vaihtelevammin muiden seurojen kanssa. Yhteistyö kuntien kanssa näyttää helpommalta haja-asutusalueilla ja vaikeahkolta kaupunkiseuduilla, joissa kelkkailu joutuu useammin ristiriitaan muun maankäytön kanssa. Hyviä yhteistyökäytäntöjä ovat yrittäjien, kunnan ja viranomaisten yhteispalaverit, seudulliset ulkoilureittihankkeet ja mm. reittitiedon tarjoaminen internetissä. Yhteistyökäytännöt vaihtelevat suuresti ja ovat vasta muodostumassa.

Moottorikelkkatoimintaa harjoittaville yrittäjille suunnattiin oma kyselynsä, johon saatiin 27 vastausta. Edustetut toimialat olivat safarit ja retket, muu elämys- ja seikkailutoiminta, kelkkojen vuokraus sekä majoitus, ravitsemus ja luontomatka. Yritykset olivat hyvin erikokoisia. Tavallisimmin niillä oli 11–50 omaa moottorikelkkaa. Kelkkailun tuoma liikevaihto vaihteli alle 10 000 ja yli 500 000 euron välillä. Safariajot tuottivat selvästi enemmän kilometrejä vuosittain kuin vapaa vuokrakelkkailu. Yrittäjät ennustivat eniten kasvua safaritoimintaan. Vuokrakelkkailun määrän ei ennakoitu juuri muuttuvan.

Yrittäjät arvioivat, että vuokrakelkoilla ajetaan jossakin määrin varomattomammin kuin omilla kelkoilla. Yrittäjät pyrkivät itse vaikuttamaan asiakkaidensa ajotapoihin ajo-opetuksen ja -ohjeiden, vuokrausehtojen ja vuokrapantintavun avulla. Noin kolmannes otoksen yrityksistä maksoi yli 1000 euroa vuodessa reittien rakentamisesta tai ylläpidosta.

## Turvallisuus ja häiritsevyys

Moottorikelkkailun turvallisuuskysymykset jakautuivat vastauksissa kolmelle pääsektorille: kelkkailijoiden oma turvallisuus, liikenneturvallisuus esimerkiksi kelkkareittien ja yleisten teiden risteyskohdissa sekä toisiin talvisen luonnon virkistyskäyttöihin kohdistuvat riskit.

Kelkkailijat itse näyttävät ottavan omaa ja toisten turvallisuutta koskevat riskit vakavasti. He olivat valmiita nykyistä tarkempaan moottorikelkkailun valvontaan ja nykyistä tiukempiin nopeusrajoituksiin. Kelkkailijat tekivät runsaasti erilaisia toimenpide-ehdotuksia oman tai sivullisten turvallisuuden takaamiseksi. Poliisin liikennevalvontaan suhtauduttiin myönteisesti. Kiinnostavaa on, että moottorikelkkareiteillä ajaminen koettiin kyselyn perusteella vaarallisimmaksi. Jäällä ajamista pi-



dettiin kaiken kaikkiaan toiseksi vaarallisimpana; Kihniön ryhmäkeskustelussa jäätä pidettiin jopa kaikkein turvattomimpana kelkkailuympäristönä. Suuria turvallisuusongelmia nähtiin väärissä asenteissa tai puutteellisessa ajokokemuksessa. Omistajakyselyn selvä ykkösriski olivat kuitenkin liian suuri vauhti ja erityisesti väärät tilannenopeudet.

Teiden ylitystä piti suurena riskinä vain harva. Yllättävän moni myös kertoi ajavansa toisinaan merkittäviä matkoja teitä pitkin varsinaiselle kelkkareitille päästäkseen. Tämä on tieliikennelain mukaan kielletty, mutta osittain lain rikkomista voivat selittää reittiverkon selvät puutteet tai epäjatkuvuuskohdat.

Virkistyskäyttäjä- ja asukaskyselyissä selvitettiin moottorikelkkailun vaikutuksia muihin talvisen luonnon liikkuihin. Asukaskyselyyn vastanneet asuivat keskimäärin 200 metrin päässä lähimmästä reitistä, mutta osa jopa alle 50 metrin päässä. Valtiosa katsoi, että kelkkailu häiritsee kodin pihapiirissä vähän tai ei lainkaan. He kokivat moottorikelkkailun häiritsevänä useimmin viikonloppuisin päiväsaikaan, iltaisin tai öisin sen sijaan vain harvoin. Asukkaiden kokemuksen mukaan häiritsevyyttä lisää eniten se, jos kelkka ajaa samalla tiellä kuin itse kuljetaan, jos äänen voimakkuus vaihtelee paljon tai jos melua kuullaan muuten rauhallisessa paikassa. Myös hiihtoladulla moottorikelkan ääni koettiin häiritseväksi. Noin neljännes asukkaista oli muuttanut tavalla tai toisella ulkoilutapojaan kelkkailun takia. Sen sijaan oman pihan käyttöön kelkkailu oli vaikuttanut vain harvoissa tapauksissa.

Luonnon muiden virkistyskäyttäjien kannalta häiritsevintä moottorikelkkailussa oli melu. Erityisesti vilkkaimpien reittien varsilla valitettiin myös pakokaasun hajusta. Pienempi osa vastaajista oli kokenut turvattomuuden tunnetta tai uhkaa: epämiellyttävät tai varomattomat kelkkailutavat olivat vaikuttaneet esimerkiksi siten, että tiettyjä lomakohteita tai jäällä ulkoilemista oli alettu välttää. Muutamat vastaajat olivat joutuneet rajoittamaan lasten itsenäistä liikkumista lomakohteen hiihtoladuilla. Fyysiset riskitilanteet sijoituivat useimmiten laduille ja metsämaastoon. Sen sijaan koetut melu- ja viihtyvyyshäiriöt olivat pahimpia jäällä tai muualla aukeassa maastossa.

Moottorikelkkojen melua ja sen leviämistä selvittäneessä rinnakaistutkimuksessa (Liikonen ym. 2006) todettiin melun lisääntyvän jyrkästi nopeuden kasvaessa ja erityisesti kelkkaa kiihdytettäessä. Meluhäiriössä hyvin suuri osuus on epäilemättä voimakkailla kaasutuksilla ja kiihdytyksillä. Asu-

kas- ja virkistyskäyttäjäkyselyiden mukaan melun häiritsevyyttä lisää ”väärä” aika ja paikka. Yöllinen ajelu asuntokadulla harmittaa, vaikka vastaava melutaso päiväsaikaan laillisella reitillä hyväksyttäisiinkin. Kelkkailun viihdekäyttöön liitettiin muutoinkin negatiivisia mielikuvia.

Meluhaittoja voidaan vähentää jonkin verran teknisillä keinoin, moottoreita ja kelkan muuta tekniikkaa kehittämällä sekä mahdollisesti jossain määrin suosimalla nelitahtisia kelkkoja. Tekniset mahdollisuudet ovat kuitenkin rajallisia, joten tehokkaampia ovat liikennepolitiikan ja maankäytön keinot, erityisesti nopeuksien hallinta ja ajotapoihin ja reitteihin vaikuttaminen (ks. Liikonen ym. 2006).

Valtakunnallista moottorikelkkapolitiikkaa luotaessa myös muut moottorikelkkailuun liittyvät ympäristökysymykset on otettava huomioon. Tällaisia ovat vaikutukset eläimistöön, erityisen herkkiin luontokohteisiin ja ilmanlaatuun sekä hiilidioksidi- ja muiden pakokaasupäästöjen vaikutukset ilmastonmuutokseen. Näitä vaikutuksia ei selvitetty tässä työssä.

## Kelkkailun imago ja sitä koskevat mielikuvat

Moottorikelkkailulla on huomattavia imago-ongelmia – tämä näkyy sekä kelkkailijoiden että toisaalta luonnon virkistyskäyttäjien vastauksissa. Sekä monet yksittäiset kelkkailijat että kelkkaseurojen edustajat kantoivat huolta kelkkailun saamasta kielteisestä mediajulkisuudesta, joka heidän mukaansa vaikeuttaa kelkkailuolosuhteiden kehittämistä. Tämän katsottiin useimmiten olevan pienten marginaaliryhmien syytä. Asukkaita ja virkistyskäyttäjää ärsytti erityisesti epäasiallinen ajotapa: kelkkailijat ”rälläsivät” tai ajoivat ”holtittomasti”, ”jupit kohelsivat” jne.

Kiinnostavaa oli, että Nilsissä reittien lähiasukkaiden yleinen suhtautuminen harrastusluonteeseen moottorikelkkailuun oli kuitenkin myönteinen tai neutraali. Useat korostivat, että reitit pitäisi linjata riittävän kaukaa asunnoista. Asukkaat uskoivat myös valistuksen ja valvonnan mahdollisuuksiin. Virkistyskäyttäjät suhtautuivat harrastuskelkkailuun kielteisemmin kuin asukkaat. Näkemykset ammattikelkkailusta olivat selvästi myönteisempiä kuin huvikelkkailusta.

Omistaja-, seura- ja yrittäjäkyselyihin vastanneiden huomattava paneutuminen turvallisuus- ja ajotapakysymykseen lisää uskoa kelkkailuväen sisäisen ryhtiliikkeen mahdollisuuksiin. Useat

kelkkaseurat olivat jo pyrkinet parantamaan kelkkailijoiden ja esimerkiksi maanomistajien välisiä yhteistyöllä. Ajotapoihin oli koetettu vaikuttaa mm. paikallislehtien avulla. Alan nykyistä parempi järjestäytyminen saattaisi edistää asiaa.

## Maankäyttö eri tarkoituksiin

Moottorikelkkailun ja lähiasukkaiden tai luonnon virkistyskäyttäjien välinen ristiriita ei ole tämän tutkimuksen perusteella sovittamaton, mutta vaatii hyvää ja läpinäkyvää suunnittelua. Ratkaisuja voidaan etsiä toisaalta reitti-, toisaalta aluetasolla.

Reittitasolla ratkaisut näyttäisivät yleensä olevan huolellisen teknisen suunnittelun ulottuvilla. Meluhäiriöitä voidaan vähentää määrittelemällä riittävät suojaetäisyydet asutukseen ja muihin häiriintyviin kohteisiin tai vaihtoehtoisesti rajoittamalla nopeuksia, jolloin sekä melu- että muut häiriöt vähenevät. Ulkoilureittien ja hiihtolatuksen kanssa risteämisiä pitäisi välttää. Tarvittaessa risteämät voidaan turvallisimmin järjestää eritasoina. Reittien tasoristeyksissä kelkkojen nopeuksia voitaneen hillitä rakenteellisilla ratkaisuilla. Näitä ratkaisuja selvitetään jatkotyössä, jossa hahmotellaan moottorikelkkareittien valtakunnallista tavoiteverkkoa. Riskejä voidaan vähentää myös varoitusmerkeillä ja huolehtimalla riittävästä näkemistä.

Reittitason kysymyksiä hankalampaa on kelkkailun ja luonnon muun virkistyskäytön yhteensovittaminen alueellisesti. Talvisessa luonossa hiihtävän, kävelevän, pilkkivän tai loma-asuntonsa pihapiirissä puuhailevan virkistyskokemuksessa keskeisellä sijalla ovat useimmiten hiljaisuus ja luonnon rauha. Vilkaista moottorikelkkailua ja luonnon muuta virkistyskäyttöä on siis vaikea sijoittaa lähekkäin ainakaan siellä, missä äänimaisema on muuten rauhallinen. Asetelmaa hankaloittaa se, että kelkkailijaa ja muita ulkoilijoita houkuttelevat monesti täsmälleen samat tekijät: kirkas, tyyni pakkaspäivä rauhallisten, lumisten maisemien keskellä.

Monet kelkkailuun liittyvät häiriöt voidaan ratkaista ohjaamalla kelkkailu omille ja muut virkistysreitit omille alueilleen. Luonnon virkistyskäyttäjien esittämistä parannusehdotuksista suurin osa koski reittien kehittämistä tai eri toimintojen erottamista. Muutamit virkistyskäyttäjäkyselyyn vastanneista pelkäsivät, että moottorikelkat vähitellen "valtaavat" loputkin hiljaiset alueet. Jos moottorikelkkailua keskitetään tietyille laaturei-

teille, samalla toivottavasti jää laajempia alueita vapaiksi sellaisista häiriöistä, joita tiheästä ja vauhdikkaasta moottorikelkkailusta aiheutuu asukkaille ja luonnon liikkujille. Vaikeimmin hallittavia ongelmia on varmaan nopeasta jäällä ajamisesta ranta-asutukselle aiheutuva melu.

Toisaalta reitteihin käytettävissä olevat varat ja kelkkojen määrä rajaavat jatkossakin reittien määrää. Nämä suhteellisen harvat väylät voidaan sijoittaa huolella ja käyttäjäystävällisesti. Luonnon rauha on niin kesämökkiläisille, asukkaille, luonnon liikkujille kuin matkailuelinkeinollekin voimavara, jonka arvo edelleen korostuu yhteiskunnan motorisoituessa.

Tämän tutkimuksen perusteella kelkkailu näyttäisi kasvavan maltillisesti. Vuokrakelkkailijat ajavat nyt ja jatkossakin varsin satunnaisesti eivätkä suunnittele oman moottorikelkan hankkimista. Kelkanomistajat puolestaan arvioivat oman ajamisensa pysyvän suunnilleen ennallaan. Sidosryhmistä kelkka-alan yrittäjät odottavat muita enemmän kasvua. Kiinnostavaa on, että he ennakoivat kasvun kohdistuvan erityisesti safariajoihin. Safarit voitaneen yksityisajaja paremmin suunnata reiteille, joilla aiheutuvat häiriöt jäävät kohtuullisiksi.

## Reittien rahoitus ja ylläpito

Kelkkailun turvallisuuden parantamiseksi ja häiriöiden hallitsemiseksi tarvitaan tarkempia normeja ja kattavampaa reitti- ja verkkosuunnittelua. Suuri osa kelkkailun kehittämistä koskevista eri osapuolten (kelkkailijat, asukkaat, yritykset ja virkistyskäyttäjät) ehdotuksista koski liikennenorjeja ja -sääntöjä sekä reittijärjestelyjä.

Reittien määrän lisäksi ongelmana on selvästikin niiden ylläpito, jossa kelkkaseuroilla ja erilaisilla poolijärjestelyillä on suuri osuus. Varsinkaan seurojen voimavarat eivät aina näytä riittävän pitkäjänteiseen ylläpitoon. Yhteiskunnan rahoitusta toivotaan siis sekä uusien reittien rakentamiseen että ylläpitoon.

Reittihankkeita koskevissa päätöksissä pitäisi matkailun ja kelkkaharrastuksen tarpeiden lisäksi ottaa huomioon tarve kelkkailun ja muiden toimintojen yhteensovittamiseen. Pääasialliset keinot ovat reittien sijoittelu, nopeuksien rajoittaminen ja muiden sääntöjen kehittäminen sekä valvonta. Rahoituspäätösten tueksi tarvitaan menettelytapa, joka kattaisi sekä hyvän etukäteissuunnittelun ja vaikutusten arvioinnin että vaikutusten myöhemmän seurannan ja toimenpiteet ilmenevien ongelmien lieventämiseksi.

## Vuoropuhelu ja yhteistyö

Kelkkaseurojen kyselyvastausten mukaan yhteistyö kuntien kanssa on tähän asti lähtenyt pitkälti seurojen aloitteesta. Kunnilta kysyttäessä vastaus olisi tietenkin voinut olla toisenlainen. Joka tapauksessa kuntien ja kelkkaseurojen yhteistyötä olisi monin paikoin varaa kehittää. Ylipäätään keskustelu moottorikelkkailusta on huomattavan jäsenmäärätöntä ja polarisoitunutta; esimerkiksi ympäristöjärjestöjen ja kelkkailuväen näkemykset ovat usein hyvin kaukana toisistaan (ks. esim. Suomen luonnonsuojeluliitto 2006).

Reittijärjestelyjen suhteen eri intressitahojen näkemykset ovat usein keskenään ristiriitaisia, joten olisi kehitettävä yhteistyömalleja, joilla voidaan löytää paikallisesti ja seudullisesti parhaat ratkaisut. Moottorikelkkareittihankkeissa joudutaan ottamaan huomioon hyvin erilaisia näkemyksiä ja tarpeita, jotka tulisi kuulla ja ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon. Reittien onnistuminen edellyttää monien osapuolten – esimerkiksi poliisin, ympäristökeskusten, matkailusektorin, Tiehallinnon ja alueen kuntien – osallistumista suunnitteluun. Useilla paikkakunnilla kelkkailu on osa matkailupalvelua, jonka suunnittelussa ja hallinnassa asiakaslähtöisyys on tärkeää.

Vuoropuhelu edesauttaa hyvää suunnittelua, joka puolestaan vähentää mahdollisia valituksia (esim. Syrjänen 2005). Tämä koskee luonnollisesti myös maakunnallisia ja valtakunnallisia ratkaisuja.

## Lopuksi

Moottorikelkkailu on suosittu talvinen harrastus. Kelkkailu merkitsee monelle harrastajalle reipasta ulkoilua ja mahdollisuutta sellaiseen itsensä toteuttamiseen, joka ei olisi helppoa muilla tavoilla. Moottorikelkan merkitys myös kulkuneuvona on huomattava sekä monessa työssä että harrastuksessa. Monin paikoin maaseudulla moottorikelkka on iästä ja taustasta melko riippumaton yleinen maastokulkuneuvo. Kelkkailuun liittyy myös monenlaista sosiaalista kanssakäymistä mm. seuratoiminnan ja erilaisten tapahtumien puitteissa.

Moottorikelkkailu on myös tärkeä tulonlähde monille matkailu-, majoitus-, ohjelma- ja huoltoalan yritykselle. Huomattava osa näistä rahavirroista ja niistä säteilevistä työllisyys- ja hyvinvointivaikutuksista suuntautuu yhteiskunnallisista ja taloudellisista rakennemuutoksista sekä

muuttotappiosta kärsiville Itä- ja Pohjois-Suomen alueille.

Toisaalta moottorikelkkailu aiheuttaa tämän selvityksen mukaan tiettyjä haittoja ympäristölle ja muille ihmisille. Sekä kelkanomistajat, asukkaat että virkistyskäyttäjät arvelivat kyselyissä, että kelkkailijoista pieni vähemmistö on muiden näkökulmasta ”häiriköitä”, jotka aiheuttavat suurimmat haitat ja ristiriidat. Näihin voidaan vaikuttaa eri osapuolten vuoropuhelulla, kelkkaväen ”ryhtiliikkeellä” ja kehittämällä kelkkailureittejä ja liikenneturvallisuusnormeja. Hyvä keino on nopeuksien alentaminen, joka sekä parantaisi kelkkailijoiden ja muiden omaa turvallisuutta että vähentäisi meluhaittoja.

Entä pitäisikö julkisen vallan pyrkiä hallitsemaan moottorikelkkailun määriä sinänsä? Vaikka kelkkailu näyttäisikin kasvavan hitaasti, niin lisääntyvä kelkkailu merkitsee osaltaan luonnonvarojen kulutuksen ja liikenteen aiheuttamien häiriöiden lisääntymistä. Toisaalta luontomatkailussa suurin ekologinen painolasti useimmiten koituu matkoista määränpään ja takaisin, jolloin kelkkasafarin viemä bensiini on kovin marginaalinen seikka. Moottorikelkkailun kehittämisessä yhä tärkeämpää on sen haittojen ehkäiseminen ja hallinta. Moottorikelkkailussakin kannattaisi pyrkiä laadullisen kasvun strategiaan, jossa kelkkamatkailusta ja -harrastuksesta saatava rahallinen ja muu hyöty koituisivat – lisääntyvien ajokilometrien ja nopeuksien sijaan – yhä enemmän elämyksistä ja korkealaatuisesta palvelusta.

## KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET

- Liikonen, Larri, Alanko, Mikko & Virrankoski, Lauri (2006). Moottorikelkkojen melu ja sen leviäminen. Käsikirjoitus, julkaistaneen ympäristöministeriön sarjassa vuoden 2006 aikana.
- Liikonen, Larri & Rautio, Janne (2004). Moottorikelkkaliikenteen melu. Esiselvitys. Suomen ympäristö 712, ympäristöministeriö, Helsinki.
- Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö. Suomen ympäristö 755, ympäristöministeriö, Helsinki, 2005.
- Moottorikelkkailijan opas – pidä pelivaraa. Liikenneturva 2005. [http://www.liikenneturva.fi/Netti2004/muu%20aineisto/Moottorikelkkailijan\\_opas\\_2005.pdf](http://www.liikenneturva.fi/Netti2004/muu%20aineisto/Moottorikelkkailijan_opas_2005.pdf)
- Moottorikelkkailun suosio kasvu-uralla. Metsähallituksen www-sivut. [http://www.metsa.fi/metsafi/06\\_01/kelkkailu.htm](http://www.metsa.fi/metsafi/06_01/kelkkailu.htm)
- Strandell, Anna (2005). Asukasbarometri 2004. Suomen ympäristö 746, Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Suomen luonnonsuojeluliitto (2006). Moottorikelkkailua koskevat internet-sivut. <http://www.sll.fi/toiminta/Moottorikelkkailu>
- Syrjänen, Olavi (2005). Osallistuminen, vuorovaikutus ja muutoksenhaku kaavoituksessa. Rakennustieto, Helsinki.
- Tuunanen, Pekka (2004). Moottorikelkkailun kehittämismahdollisuudet ja ongelmat. Seminaari moottorikelkkailun ympäristövaikutuksista Hiljaisuuden päivänä 8.10.2004. <http://www.sll.fi/toiminta/tapahtumat/hiljanpaivasseminari2004/tuunanen>
- Valtioneuvoston periaatepäätös toimintaohjelmasta luonnon virkistyskäytön ja luontomatkaillen kehittämiseksi. 13.2.2003. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=2296&lan=fi>



## LIITEET

### Liite I

#### Yhteistyötahoja

Tekijät haluavat kiittää seuraavia kyselyssä auttaneita tahoja.

#### **Vuokrakäyttäjäkyselyn jaossa avustaneet yritykset**

Action Tahko  
Tahko Fun  
Tahkosafarit Oy

#### **Yrityskyselyyn vastanneet yritykset**

Arctic Safaris Oy  
Aronsalmen lomamökit  
Erämatkailukeskus Käenkoski Oy  
Eräpalvelu Iso-Heiko  
Eräsetti Safaris  
Hotelli Isosyöte & Safaris  
Karsalan Helmi Ky  
Kerimaa Center Oy  
Kylmämaan Ohjelmat Oy  
Lapin Safarit Oy  
Lauhatuotanto/Lauhansarvi  
Lestipuu Oy  
Lomakylä Korpirämäkkä  
Metsänväki Oy  
Motorman Oy  
Oolrait Safarit Oy  
Palakan Aurinkosafarit Oy  
Perhesafarit Oy  
Pyhätunturin Ohjelmapalvelut  
Renthouse Pyhä  
Retkipalvelu Stella Polaris Oy  
Safaripalvelu Nissinen  
Snow Games Oy  
Sydän-Hämeen Safarit Oy  
T:mi Seppo Pitkänen  
Villa Salokumpu yhtymä R. ja J. Soininen  
Ylläs-Safarit Oy

#### **Seurakyselyyn vastanneet**

##### **moottorikelkkaseurat**

Ilomantsin Moottoriturheilijat ry  
Kaakkoisrajan Kelkkateam  
Kalajokilaakson Moottorikelkkailijat ry  
Karvian va/kelkkajaos  
Kauhajoen Moottorikelkkailijat ry  
Keski-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat ry  
Kittilän Moottorikerho Oy  
Kiuruveden moottorikelkkailijat ry  
Korvatunturin Kelkkailijat, Savukoski  
Kouheron Kelkkailijat ry  
Kuhmon Moottorikelkkailijat Kuhmoke ry  
Lakeuden Moottorikelkkailijat ry  
Lapin Moottorikelkkailijat ry  
Lumikiitäjät ry  
Lumisavon Moottorikelkkailijat ry  
Luumäen Moottorikelkkakerho ry  
Länsipohjanmoottori Kelkkailijat ry  
Läntisen Keski-Suomen Moottorikelkkailijat  
Mikkelin Moottorikerho ry  
Nivalan moottorikelkkailijat ry  
Oulun Seudun Moottorikelkkailijat ry  
Pieksämäen Seudun MK-kerho  
Pielisen Kelkkailijat  
Pohjois-Hämeen Moottorikelkkailijat ry  
Pohjois-Kymenlaakson Moottorikelkkailijat ry  
Pohjois-Savon Moottorikelkkailijat ry  
Päijät-Hämeen Moottorikelkkailijat ry  
Safarikelkkailijat ry  
Sallan Moottorikelkkailijat ry  
Savitaipaleen Moottorikelkkakerho ry  
Snow Team Pudasjärvi ry  
Suomenselän Moottorikelkkailijat ry  
Sysmän moottorikelkkailijat ry  
Vaalán vene- ja moottorikelkkakerho ry

## Liite 2

### Kelkkaseurojen vastausten yhteenvedo

Seurat (maakunnittain)	Jäseniä	Jäsenmaksu	Edustavuus %	Seuran käytössä oleva kalusto				Seuran resurssien lähde				Uria km	Onko pooli	Kust.jakoperuste
				Kelkat kpl	Lana	Tampari	Muu	Jäsenmaksut	Kunta	Talkoot	Muu			
Kittilän Moottorikerho Oy	236	17	20	1				X			X	750	on1	1,2*
Sallan Moottorikelkkailijat Ry	52	7	20					X	X	X	X	513	on2	4
Korvatunturin Kelkkailijat, Savukoski	86	20	10							X		550		
Lapin Moottorikelkkailijat ry	300	25	7		X			X		X	X	500	on3	5
Länsipohjanmoottori Kelkkailijat Ry, Kemi	185	20	25					X	X	X	X	40		
Oulun Seudun Moottorikelkkailijat ry	187	20	10					X			X	100		
Snow Team Pudasjärvi ry	45	10	5					X	X			350	on4	4
Nivalan moottorikelkkailijat Ry	70	25	40	1	X			X	X	X	X	200	on5	1
Kalajokilaakson Moottorikelkkailijat Ry	292	25	30	2	X	X		X		X	X	350		
Vaalan vene- ja moottorikelkkakerho ry	20	20	60	1	X			X		X	X	210	on6	5
Keski-Pohjanmaan Moottorikelkkailijat ry	100	20	15	2	X			X		X	X	250		
Kauhajoen Moottorikelkkailijat Ry	170	25	90			X		X			X	120		
Lakeuden Moottorikelkkailijat Ry, Kurikka	300	25	80	3	X	X		X		X		150		
Suomenselän Moottorikelkkailijat, Ähtäri	200	25	20	3	X	X		X		X	X	500		
Kouheron Kelkkailijat ry, Karstula ym.	110	25	60	1	X		X	X			X	262		
Läntisen Keski-Suomen Moottorikelkkailijat	70	45	50		X			X				350		
Lumikiitäjät Ry, Jyväskylä	450	45	50	1	X	X		X		X	X			
Lumisavon Moottorikelkkailijat Ry, Nilsia	330	30	60	1	X			X		X		500	on7	2
Pohjois-Savon Moottorikelkkailijat Ry	138	20	30	1	X	X		X		X	X	680	on8	5
Kiuruveden moottorikelkkailijat ry	65	15	40	1	X		X	X	X	X	X	100		
Kuhmon Moottorikelkkailijat Kuhmoke Ry	60	20	10		X			X		X		400		
Pielisen Kelkkailijat	104	15	80		X		X	X			X	300		
Ilomantsin Moottoriurheilijat ry	30	20	10	1		X	X	X		X	X	260		
Mikkelin Moottorikerho Ry	20	15	15					X		X	X	150		
Pieksämäen Seudun MK-kerho	60	30	85	1	X			X				100		
Savitaipaleen Moottorikelkkakerho Ry	95	35	50	1	X			X		X		180		
Kaakkoisrajan Kelkkateam, Virolahti	180	20	70	1	X			X	X		X	100		
Luumäen Moottorikelkkakerho Ry	70	35	60	1	X			X	X	X		50	on9	3
Pohjois-Kymenlaakson Moottorikelkkailijat Ry	400	40	70	3			X	X		X		400		1
Päijät-Hämeen Moottorikelkkailijat Ry	370	45	95				X	X			X	200		
Sysmän moottorikelkkailijat Ry	102	25	50	1	X		X	X		X		150		
Pohjois-Hämeen Moottorikelkkailijat Ry	126	25	80		X	X		X	X	X		100		
Safarikelkkailijat Ry, Tampere	550	20	10	1	X			X	X	X	X	100		
Karvian va/kelkkajaos	35	30	60	1	X	X		X		X		40		

#### Poolikumppanit:

- 1 Levin Hissiyhtiö ja ohjelmapalveluyrittäjät
- 2 Kunta, kelkkaseura, Virkkulan Autopalvelu
- 3 Kelkkaseura, kunta, metsähallitus, safarifirmit
- 4 Kaupunki, Metsähallitus, yrittäjiä
- 5 Kelkkakerhon aktivistit
- 6 Ei tietoa
- 7 Nilsian kaupunki ja yrittäjät sekä LSMK ry
- 8 Kelkkakerho
- 9 Etelä-Karjalan Moottorikelkkayhdistys Ry, Etelä-Karjalan kaikki moottorikelkkakerhot (ei mukana yrityksiä)

#### Kustannusten jakoperusteet:

- 1 Yrityksen omistamien kelkkojen lkm
- 2 Yrityksen liikevaihto
- 3 Alueen kelkkakerho vastaa oman kuntansa alueen varastosta.
- 4 Sopimus
- 5 Ei tietoa
- \* Vapaaehtoinen kelkkatarra



Ellei poolia, kuka vastaa reittien rak/ylläp?						Mitkä tahot mukana (raha/työ)?						Yhteistyön sujuminen			Montako km voisi ylläpitää	Pahimmat esteet kelkkailulle alueella		
Kunta	MH	Oma seura	Muut seurat	Yritykset	Maanomist.	Kunta	MH	Pooli	Seura(t)	Yritykset	Maanomist.	Kunta	Maanomist.	Muut seurat		Este 1	Este 2	Este 3
								X				(((	:(	(((				
						X	X	X	X	X	X	:(	:(	:(		raha	muu	asutus
X	X	X		X		X	X					:(	(((	(((	I	luonnons.	asutus	maanom.
						X	X	X	X	X		(((	:(	(((		raha	maanom.	maatalous
X		X				X			X			(((	:(	(((				
X	X		X			X	X					(((	:(	(((		raha	maanom.	raha
						X	X	X	X	X		:(	:(	(((	50	raha	luonnons.	asutus
		X							X			:(	:(	:(	80	maanom.	asutus	maatalous
		X							X	X		(((	:(	:(		maanom.	raha	muu
						X		X	X	X		(((	(((	(((		maanom.		
		X							X	X		:(	:(	(((	100	raha	muu	luonnons.
		X							X			:(	:(	:(		maanom.	muu	
		X				X			X			:(	:(	:(	25	raha	maanom.	
		X							X			(((	:(	(((	300	raha	maanom.	asutus
		X							X			:(	(((	(((		muu	maanom.	raha
		X							X			(((	:(	(((	100	luonnons.	maanom.	raha
		X	X	X					X	X	X	(((	:(	(((	200	luonnons.	muu	
					X			X	X			:(	(((	(((	175	raha	asutus	muu
X		X		X	X	X			X	X		:(	:(	(((		muu	asutus	raha
		X				X			X			:(	:(	(((		raha	maanom.	asutus
X	X	X				X	X		X			:(	:(	:(	50	raha	luonnons.	maanom.
		X			X				X	X		(((	:(	(((		raha	maanom.	maatalous
		X				X			X			:(	(((	(((		raha	maatalous	maanom.
			X						X			:(	:(	(((		raha	luonnons.	muu
		X										:(	:(	(((		muu	luonnons.	raha
		X				X			X			(((	(((	(((		raha	luonnons.	maanom.
		X	X			X			X			(((	:(	(((		raha	maanom.	
		X	X			X			X	X		(((	(((	(((	20	raha	asutus	
		X				X			X			(((	:(	(((	400	raha	maanom.	muu
		X							X			:(	:(	:(		maanom.	raha	
		X			X				X		X	:(	:(	:(	60	raha	maanom.	asutus
						X			X			:(	:(	:(	30	raha	maanom.	muu
X		X				X			X			(((	:(	:(		raha	muu	
		X				X			X			(((	:(	(((	30			

## KUVAILEHTI

Julkaisija	Ympäristöministeriö Alueidenkäytön osasto			Julkaisu-aika Marraskuu 2006
Tekijä(t)	Jani Päivänen, Lauri Virrankoski, Larri Liikonen			
Julkaisun nimi	<b>Moottorikelkailu huvina, hyötynä ja häiriönä</b>			
Julkaisusarjan nimi ja numero	Suomen ympäristö 53/2006			
Julkaisun teema	Luonto			
Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut				
Tiivistelmä	<p>Moottorikelkailulla on huomattavaa merkitystä sekä matkailussa, harrastuksena että ammattikäytössä. Tämä selvitys perustuu kuuteen kyselyaineistoon. Kyselyt tehtiin moottorikelkkojen omistajille, kelkkailuun liittyvien elinkeinojen harjoittajille, vuokrakelkan käyttäjille, kelkkaseuroille sekä kelkkareittien lähiasukkaalle Nilsissä ja luonnon virkistyskäyttäjille viidessä retkeilykohteessa.</p> <p>Kelkkailu on selvityksen mukaan keski-ikäisten miesten harrastus. Kelkat olivat tavallisimmin 5–15 vuotta vanhoja, hinnaltaan alle 7000 euroa ja suurin osa niistä oli hankittu käytettyinä. Tärkeimpiä hankintaperusteita olivat laatu, suorituskyky ja hinta. Polttoaineen kulutuksella ja äänitasolla oli merkitystä puolelle kelkanomistajista. Tyypillinen kelkkailija ajaa 200–1000 km vuodessa. Kolmasosa kelkkailijoista ajaa yli 1000 km vuodessa. Urheilukelkan omistajat ajavat keskimäärin suurempia kilometrimääriä kuin retki- ja hyötykelkkailijat. Suurin osa ajamisesta on vapaa-ajan kelkkailua, aineiston vastaajilla se vastasi peräti neljää viidesosaa kilometreistä. Yli puolet käyttää polttoaineeseen alle 300 euroa.</p> <p>Kelkkailemaan lähdettiin tavallisimmin kotoa ja hyvin tavallista oli jäällä kelkkailu.</p> <p>Kelkkaseuroista vajaa kolmasosa kuuluu ns. kelkkapooliin, joka vastaa reiteistä. Niissä oli useimmiten mukana kunta ja/tai paikallisia yrittäjiä. Yhteistyö eri tahojen kanssa sujuu enimmäkseen tyydyttävästi. Yhteistyökäytännöt vaihtelevat paljon.</p> <p>Kelkkareittien lähistön asukkaat (Nilsissä) kokivat kelkkailun häiriöt useimmiten suhteellisen vähäisiksi pihapiirin lähellä. Kelkkailusta aiheutuu kuitenkin häiriötä mm. ulkoiltaessa asuinalueen lähistöllä. Melu koettiin tärkeimmäksi häiriöksi ja pakokaasupäästöt seuraavaksi häiritsevimmäksi. Virkistyskäyttäjät kokivat harrastusluonteisen moottorikelkailun melko kielteiseksi. Luonnon virkistyskäyttäjien häiriökokemukset keskittyivät Pohjois-Suomeen.</p> <p>Kyselyyn vastanneilla yrityksillä oli tavallisimmin alle 50 moottorikelkkaa. Kelkkailuun liittyviä toimialoja olivat safarit ja retket, elämys- ja seikkailutoiminta, kelkkojen vuokraus sekä majoitus, ravitsemus ja luontomatkailu. Yritykset olivat hyvin erikokoisia ja kelkkailun tuoma liikevaihto vaihteli alle 10 000 ja yli 500 000 euron välillä. Safariajot tuottivat selvästi enemmän kilometrejä vuosittain kuin vapaa vuokrakelkkailu. Yrittäjät arvioivat safari-toiminnan kasvavan vielä tulevaisuudessa.</p>			
Asiasanat	Moottorikelkaliikenne, moottorikelkka			
Rahoittaja/ toimeksiantaja				
	ISBN 952-11-2484-9 (nid.)	ISBN 952-11-2485-7 (PDF)	ISSN 1238-7312 (pain.)	ISSN 1796-1637 (verkkoy.)
	Sivuja 70	Kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	Hinta (sis.alv 8 %)
Julkaisun myynti/ jakaja	Edita Publishing Oy, Asiakaspalvelu, PL 800, 00043 EDITA puh. 020 450 05, telefax 020 450 2380, sähköposti: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi www.edita.fi/netmarket			
Julkaisun kustantaja	Ympäristöministeriö			
Painopaikka ja -aika	Edita Prima Oy, Helsinki 2006			

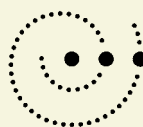
## PRESENTATIONSBLAD

Utgivare	Miljöministeriet Markanvändningsavdelningen	Datum November 2006		
Författare	Jani Päivänen, Lauri Virrankoski, Larri Liikonen			
Publikationens titel	<b>Moottorikelkailu huvina, hyötynä ja häiriönä</b> (Snöskoterkörning – nytta, nöje och olägenheter)			
Publikationsserie och nummer	Miljön i Finland 53/2006			
Publikationens tema	Natur			
Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt				
Sammandrag	<p>Snöskoterkörning betyder mycket både för turistnäringen och som hobby och yrkesutövning. Föreliggande utredning bygger på sex enkäter. Enkäterna riktades till snöskoterägare, näringsidkare med anknytning till snöskoterkörning, personer som hyrt snöskoter, snöskoterföreningar samt till invånare i Nilsjä som bor i närheten av snöskoterleder och till friluftsmänniskor vid fem utflyktsmål.</p> <p>Utredningen visar att snöskoterkörning är en hobby för medelålders män. Snöskotrarna var oftast 5–15 år gamla, kostade mindre än 7000 euro och hade till största delen köpts begagnade. Kvalitet, prestanda och pris var de viktigaste kriterierna vid köp av skoter. Hälften av snöskoterägarna ansåg att bränsleförbrukningen och bullernivån hade betydelse. Typiskt kör en snöskoterförare 200–1000 km per år. En tredjedel av snöskoterförarna kör mer än 1000 km per år. Ägare av sportmodeller kör i medeltal fler kilometer per år än utflykts- och yrkesförarna. Majoriteten kör snöskoter på sin fritid, denna kategori motsvarade hela fyra femtedelar av antalet körda kilometer. Fler än hälften använde mindre än 300 euro till bränsle.</p> <p>Skoterturerna startade vanligen hemifrån, och körning på isar var mycket vanligt.</p> <p>En knapp tredjedel av snöskoterföreningarna är med i en s.k. skoterpool som sköter om lederna. Här medverkade för det mesta kommunen och/eller lokala företagare. Samarbetet mellan olika parter var mestadels tillfredsställande. Samarbetsformerna var mycket varierande.</p> <p>De boende kring lederna (i Nilsjä) upplevde i flertalet fall relativt obetydliga olägenheter på grund av skoterkörning i närheten av tomtarna. Snöskoterkörning orsakar emellertid olägenheter bl.a. för friluftslivet i närheten av bostadsområden. Buller upplevdes vara den värsta olägenheten och därefter kom avgaser. Friluftsmänniskor upplevde att snöskoterkörning som hobby var ett förhållandevis negativt fenomen. De upplevde olägenheter som var koncentrerade till norra Finland.</p> <p>Företag som besvarade enkäten hade vanligen mindre än 50 snöskotrar. Verksamheter där snöskoter används är safarier och utflykter, upplevelse- och äventyrsverksamhet, snöskoteruthyrning samt hotell- och restaurangverksamhet och friluftsturism. Företagen hade mycket varierande storlek, och omsättningen av snöskoterkörning varierade mellan under 10 000 och över 500 000 euro. Safariturerna gav klart fler kilometer per år än fri körning med hyrd snöskoter. Företagarna bedömer att safariverksamheten kommer att expandera ytterligare i framtiden.</p>			
Nyckelord	Snöskotertrafik, snöskoter			
Finansiär/ uppdragsgivare	Miljöministeriet			
	ISBN 952-11-2484-9 (hft.)	ISBN 952-11-2485-7 (PDF)	ISSN 1238-7312 (print)	ISSN 1796-1637 (online)
	Sidantal 70	Språk Finska	Offentlighet Offentlig	Pris (inneh. moms 8 %)
Beställningar/ distribution	Edita Publishing Ab, Kundservice, PB 800, FI-00043 EDITA tel. +358 20 450 05, telefax +358 20 450 2380, e-mail: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi www.edita.fi/netmarket			
Förläggare	Miljöministeriet			
Tryckeri/tryckningsort och -år	Edita Prima Ab, Helsingfors 2006			

## DOCUMENTATION PAGE

<i>Publisher</i>	Ministry of the Environment Land Use Department		<i>Date</i> November 2006	
<i>Author(s)</i>	Jani Päivänen, Lauri Virrankoski, Larri Liikonen			
<i>Title of publication</i>	<b>Moottorikelkailu huvina, hyötynä ja häiriönä</b> (Snowmobiling as recreation, utility and public nuisance)			
<i>Publication series and number</i>	The Finnish Environment 53/2006			
<i>Theme of publication</i>	Nature			
<i>Parts of publication/ other project publications</i>				
<i>Abstract</i>	<p>Snowmobiling plays a significant role in tourism and free time and has work applications as well. This report is based on the data of six surveys. Respondents were snowmobile owners, entrepreneurs in fields involving snowmobiling, users of rental snowmobiles, snowmobile clubs, Nilsjä residents who live close to snowmobile routes and recreational visitors of five nature reserves.</p> <p>The survey showed that snowmobiling is most popular among middle-aged men. On average, snowmobiles were 5–15 years old and cost less than € 7,000; most had been purchased second-hand. Key criteria were quality, performance and price. Half of the snowmobile owners said that fuel consumption and noise level were important. A typical snowmobile user drives 200–1,000 km per year. A third of the users drive over 1,000 km per year. On average, owners of sports models drive more than recreational and utility users. Recreation is the main use, representing four-fifths of all respondents. Over half of the respondents use less than €300 worth of fuel annually.</p> <p>Most snowmobile trips start from home, and driving on frozen lakes and rivers is very popular.</p> <p>Just under a third of snowmobile clubs are members of the "pools" that are responsible for snowmobiling routes. The local municipality and/or entrepreneurs were often involved. Cooperation among the parties was mostly satisfactory, and various types of cooperation were reported.</p> <p>Residents living close to snowmobile routes (in Nilsjä) felt that public nuisance caused by snowmobiling was relatively minimal in the immediate surroundings of their homes. However, respondents reported nuisance in other areas, such as when taking walks in the recreational areas outside the residential estate. Noise was the number one cause of public nuisance, followed by exhaust emissions. In general, outdoorsmen and women had a negative attitude towards snowmobiling for recreational use. Most of those who reported snowmobiling as a nuisance had had their experiences in Northern Finland.</p> <p>On average, surveyed enterprises had a fleet of less than 50 snowmobiles. Businesses that utilised snowmobiles were safari and excursion companies, action and adventure holiday suppliers, snowmobile rental firms, hotel and catering businesses and nature tourism enterprises. Enterprises varied greatly in size, and the turnover from snowmobiling ranged from under €10,000 to over €500,000. Snowmobile safaris clearly involved more kilometres than independent rental use. Entrepreneurs believed that the safari business will grow in the future.</p>			
<i>Keywords</i>	Snowmobiling, snowmobile			
<i>Financier/ commissioner</i>	Ministry of the Environment			
	ISBN 952-11-2484-9 (pbk.)	ISBN 952-11-2485-7 (PDF)	ISSN 1238-7312 (print)	ISSN 1796-1637 (online)
	<i>No. of pages</i> 70	<i>Language</i> Finnish	<i>Restrictions</i> For public use	<i>Price (incl. tax 8 %)</i>
<i>For sale at/ distributor</i>	Edita Publishing Ltd. P.O. Box 800, FI-00043 EDITA tel. +358 20 450 05, telefax +358 20 450 2380, e-mail: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi www.edita.fi/netmarket			
<i>Financier of publication</i>	Ministry of the Environment			
<i>Printing place and year</i>	Edita Prima Ltd. Helsinki 2006			

Moottorikelkkailulla on huomattavaa merkitystä sekä matkailussa, harrastuksena että ammattikäytössä. Moottorikelkkailureittien, -urien ja maankäytön suunnittelijat sekä matkailun kehittäjät tarvitsevat tietoa moottorikelkkojen käytöstä ja eri tahojen näkemyksistä. Tämä selvitys perustuu kuuteen kyselyaineistoon. Kyselyt tehtiin moottorikelkkojen omistajille, kelkkailuun liittyvien elinkeinojen harjoittajille, vuokratelkan käyttäjille, kelkkaseuroille sekä kelkka-reittien lähiasukkaille Nilsissä ja luonnon virkistyskäyttäjille viidessä retkeilykohteessa.



**YMPÄRISTÖMINISTERIÖ**  
MILJÖ MINISTERIET  
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT

Myynti: Edita Publishing Oy  
PL 800, 00043 EDITA  
Asiakaspalvelu: puh. 020 450 05, faksi 020 450 2380  
Edita-kirjakauppa Helsingissä:  
Annankatu 44, puh. 020 450 2566

**ISBN 952-11-2484-9 (nid.)**

**ISBN 952-11-2485-7 (PDF)**

**ISSN 1238-7312 (pain.)**

**ISSN 1796-1637 (verkkoj.)**