



Auvo Hamarus

Ylitarkastaja

Luonto ja kulttuuri-

ympäristöt -yksikkö

Ympäristö ja luonnonvarat

-vastuualue

Keski-Suomen ELY-keskus

Liito-oravat teiden tiellä –

Uusia ratkaisumalleja elinpiirien säilyttämiseksi etsitään Keski-Suomessa

Liito-orava lukeutuu Suomen eläinten uudessa uhanalaisluokituksessa vaarantuneisiin lajeihin.

Liito-orava on oikea teiden julkkis. Ei ole eteläisessä Suomessa montakaan valtatie- tai moottoritietasoista hanketta, jossa liito-orava ei olisi noussut esille. Ja useimmissa tapauksissa liito-oravaa on jouduttu eri tavoin väistämään, jotta lajin elinmahdollisuudet olisi saatu turvattua. Keski-Suomessa tähän problematiikkaan on perehdytty vuosien varrella eri hankkeiden suunnittelu yhteistyön kautta ja nyt uudessa ELY -maailmassa on päädytty käytännön kokeiluun Äänekosken Hir-

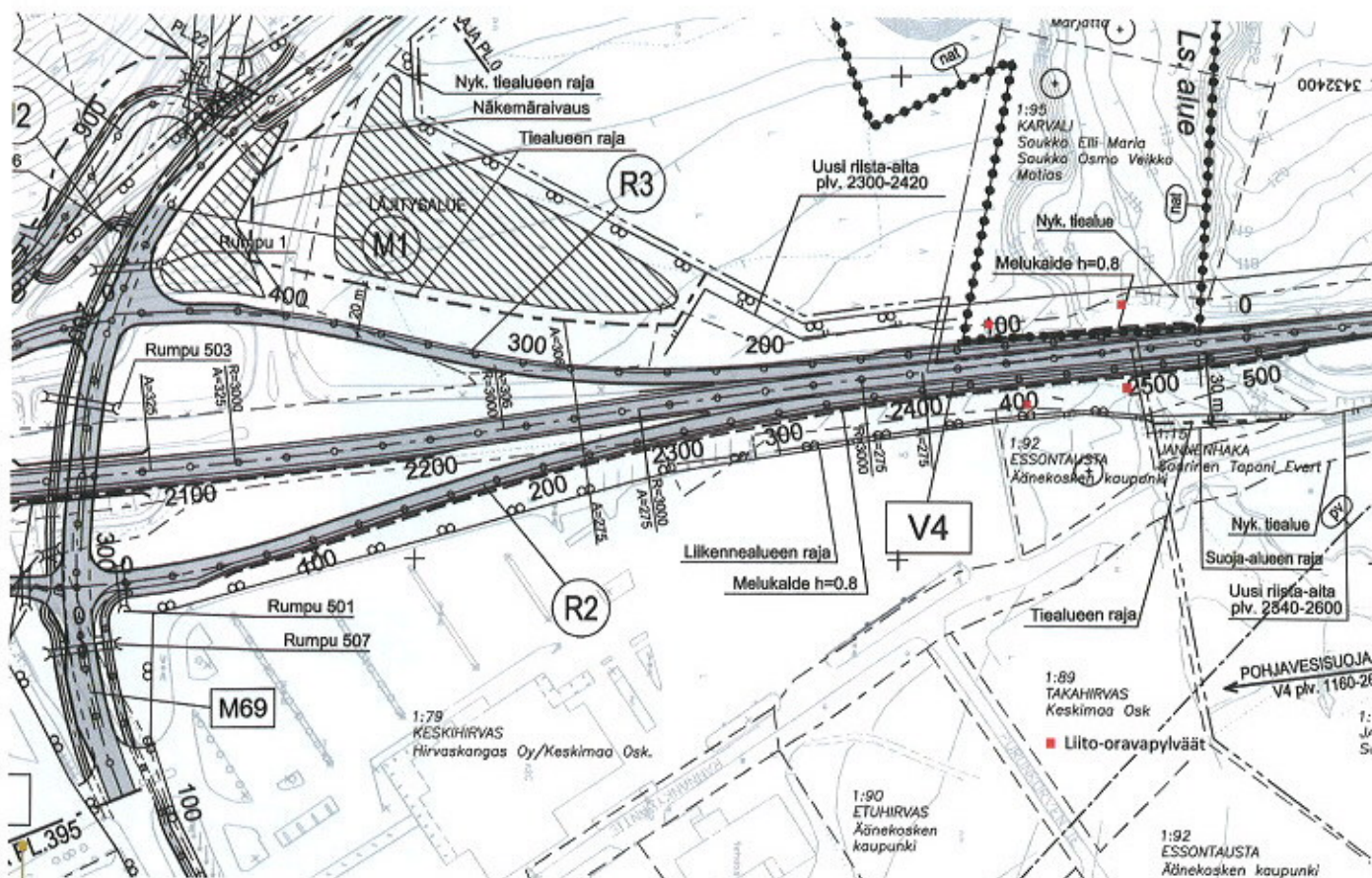
vaskankaalla. Säästääkö uusi malli vain tienrakentajan kuluja vai säästyvätkö samalla liito-oravien elinpiirit, se jää nähtäväksi.

Liito-oravia enemmän kuin hirviä

Hirvet ovat tunnetusti liikenteen uhkatekijä monilla seuduilla. Hirvien aiheuttamien uhkien torjumiseksi rakennetaan eri puolilla maatamme satoja kilometrejä

Liito-oraville kulkuyhteys tien yli pylväillä, Hirvaskangas, Äänekoski





Liito-oravan pylväiden sijainti tiealueella.

riista-aitoja. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta haitattomia liito-oravien elinpiirejä on 2000-luvun alkuvuosina tehtyjen laskelmien perusteella Suomessa noin 140 000, mikä tarkoittaa käytännössä saman verran naaraista, sekä koiraat ja varsinkin syksyisin myös nuoret yksilöt kaupan päälle. Käytännössä liikutaan syksyisen kannan osalta muutamissa sadoissa tuhansissa yksilöissä. Miksi liito-oravia sitten suojellaan ja kaiken lisäksi vielä varsin kalliiden ratkaisujen kautta?

Liito-orava sisältyy EU:n luontodirektiivin liitteen IV a tarkoitamiin lajeihin, joiden suojelusta on säädetty tarkemmin luonnonsuojelulain 49 §:ssä. Luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaan luontodirektiivin liitteen IV (a) tarkoittaman lajin liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi yksittäistapauksessa myöntää luvan poiketa kiellostä luontodirektiivin artiklassa 16 (1) mainituilla perusteilla. Poikkeus voidaan myöntää, jos muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole, lajin suojelutilanne säilyy suotuisana ja jos poikkeuksen perusteena on mm. kansanterveyttä ja yleistä turvallisuutta koskevat tai muut erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavat syyt, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt,

sekä jos poikkeamisesta on ensisijaisen merkittävää hyötyä ympäristölle.

Liito-orava lukeutuu Suomen eläinten uudessa uhanalaisluokituksessa vaarantuneisiin lajeihin. Lajin kanta on muuttunut näennäisestä tiheydestään huolimatta maassamme yhä harvemmaksi ja löytyy maastamme laajoja alueita, joissa liito-oravakantaa voidaan luonnehtia hyvin heikoksi. Keski-Suomessa liito-oravia kuitenkin vielä on, maakunnan vahvin kanta lienee akselilla Jyväskylä-Äänekoski, jossa lukuisia elinpiirejä ja käytössä olevia pesäpaikkoja sijoittuu aivan valtatie varteen. Erään luontoselvittäjän epävirallisen arvion perusteella Jyväskylän pohjoispuolisilla alueilla valtatie varsilla elää Suomen tihein liito-oravakanta.

Kokeilu Äänekoskella

Nyt tehtävän kokeilun sijoituspaikkana on luontevasti tiheän liito-oravakannan alue Äänekosken kaupungin eteläosissa Hirvaskankaan alueella. Alueen liikenne- ja liittymäjärjestelyt olivat aikansa eläneitä ja liikenteen sujuvuudesta ei juurikaan voitu puhua. Uudet järjestelyt vievät kuitenkin aina lisää tilaa tie- ja liittymäalueiden laajenemisen myötä. Liittymän luoteispuolella sijaitsee Kylmähaudan lähteikön Natura 2000-alue ja liito-oravaelinpiirejä

Käytännössä pylväiden väliseksi etäisyydeksi tien poikki tuli kolmisenkymmentä metriä.

on sekä liittymän luoteis- että koillispuolella. Liito-oravien vakituisesti käyttämä kulkureitti kulkee valtatie poikki heti Hirvaskankaan liittymän pohjoispuolelta. Liito-oravat ohjautuvat risteysalueelle liikkuaan idän suunnasta tulevia puronvarsia pitkin.

Tiichankkeen suunnittelun yhteydessä sovittiin, että liito-oravan itä-länsi-suuntaiset kulkuyhteydet pyritään turvaamaan. Tiealueen avoimeksi leveydeksi tuolla paikalla muotoutui noin 50 metriä, mikä alkaa olla liito-oravan liidon ylärajoilla vallitsevilla reunapuuston pituuksilla mitattuna, lisäksi liito sijoittuisi hyvin matalalle vastakkaisella kaistalla mikä lisäisi törmäysriskiä. Koska tiedetään, että liito-orava pystyy hyödyntämään liikkumisessaan puisia pylväsrakenteita, ja koska riittävän korkeita

Auton alle jäänyt.

Kuva: Vuokko Laakso

Liito-oravan jätöksiä.

Kuva: Aulis Jämsä

siirtoistutuspuita ei ollut saatavilla, päädyttiin kulkuyhteyspuiden valinnassa kyllästettyihin korkeisiin voimajohtopylväisiin.

Pylväät päädyttiin sijoittamaan mahdollisimman lähelle ajoradan reunaa, mutta betonisen rengasmeluesteen sijoittamisen vuoksi pylväät sijoitettiin reunaluiskan tienpuoleiseen yläreunaan. Käytännössä pylväiden väliseksi etäisyydeksi tien poikki tuli kolmisenkymmentä metriä. Pylväitä päädyttiin sijoittamaan kaksi paria noin 30 metrin etäisyydelle toisistaan valaisinpylväsjakson puoliväliin. Liitopylväisiin ei sijoiteta mitään rakenteita.

Jatkossa pylväiden viereen istutetaan pylväshaavat, joiden varttumisen myötä pylväistä voitaneen kaukana tulevaisuudessa mahdollisesti luopua. Ja toivottavasti kevään kuluessa pylväisiin saataisiin liiketunnistuskamerat, jotka kertoisivat meille tarkemmin yön kulkijoiden salatuista liikkeistä.



Piirtäjä: Kuutti Halinen

Kelpuuttavatko liito-oravat pylväät laskeutumis-, kiipeily- ja lähtöalustoikseen? Vastausta tähän kysymykseen ei kenelläkään ole, mutta yhden kokemuksen rohkaisemana päätimme yrittää. Satuin nimittäin parisen vuotta sitten syyspiimeällä valaisemattomalla pikkutiellä todistajaksi liito-oravan liidolle. Liito-orava lähti liittoon tienvarren avohakkuun säästöpuista ja kääntyi liitämään tien suuntaisesti loivaan alamäkeen. Ajoin elikon autolla lähes "kiinni" ja pääsin lähietäisyydeltä seuraamaan upeaa pitkää liukua tielinjausta pitkin. Lopulta liito päättyi tien vastakkaiselle puolelle, ei suinkaan tarjolla olleisiin tuuheisiin jättikuusiin vaan silloiseen puhelinverkon puupylväaseen. Hetken pylväessä juostuaan liito-orava päätti sukeltaa pimeän kuusikon katveisiin.

Hieno otus, mutta huono maine, kuvattaisiin kansankielellä liito-oravan nykyimagoa. Mikäli yksinkertaisillakin pylvästys- tai puustokujanteilla saataisiin turvattua liito-oravien kulkuyhteyksien säilymistä laajojenkin tieaukeiden poikki, voisi liito-oravasta tulla tienpitäjien lemmikki. Valtateiden melualueella majaillessaan liito-oravat ovat turvassa nädiltä ja monilta muiltakin pedoilta, jolloin poikastuotto kasvaisi. Mikäli liito-oravien liikennekuolevuusriskiä saataisiin alennettua, tulisivat tienvarret entistä sopivammiksi liito-oravapaikoiksi. Ja mikäpä olisi liito-oravalla tienvarren leppien ja haapojen



silmuja, norikkoja ja lehtiä riipiessään, jos tienpitäjät ja maanomistajatkin niihin leppoisemmin suhtautuisivat.

Useimmissa tapauksissa kyse on rahasta, eli tien siirto ja ylimääräiset mutkat maksavat ja hakkuiden rajoittaminen vie maanomistajien tuloja. Kulkuyhteyspuiden järkevällä suunnittelulla voisi olla tähän uhkakuvaan paljonkin tarjottavaa, oli sitten kyseessä metsätalousalueelle liito-oravien kulkureiteille jätettävät säästöpuukujanteet tai sitten keinotekoisemmat pylväsratkaisut valtateiden ylityspaikoissa. Kannattaakin pitää mielessä, että yhden tielinjauksen siirron hinnalla saisi monta sataa kulkuyhteyspuuta, ja jos lopputulos (=liito-oravan kulkuyhteyden säilyminen) on sama, niin valittavaa vaihtoehtoa ei kannata kauaa miettiä.

*Hieno otus,
mutta huono maine,
kuvattaisiin
kansankielellä
liito-oravan
nykyimagoa.*