

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

REILA reittimerkinnot turvallisiksi, pilottialueena Lappi hanke (lisätietoja www.reittimerkinnot.fi). Hanketoteuttajat ovat Lapin ammattikorkeakoulu, Lapin Pelastuslaitos ja Metsähallitus Lapin luontopalvelut. Hanketoteuttajien ja ohjausryhmän lisäksi lausuntoon on kerätty kommentteja kunnilta, viranomaisilta, yhdistyksiltä, matkailuyrityksiltä ja matkailun alueorganisaatioilta. Lausunrossamme keskitymme pääasiallisesti kahteen asiaan, moottorikelkkailuun ja pelastus- ja paikannusmerkkiin. Lausunnon on koonnut projektipäällikkö Eija Raasakka.

Moottorikelkkailu

Moottorikelkkailu on erittäin tärkeä liikkumisen muoto Lapissa sekä paikallisille vapaa-ajankelkkailijoille että eri elinkeinojen kuten porotalous, metsätalous ja matkailu, näkökulmasta. Talvella maastossa liikutaan moottorikelkoilla 5-6 kuukauden ajan.

Matkailu moninkertaistaa Lapin asukasmäärät talvella, vuonna 2016 rekisteröityjä yöpymisiä kirjattiin 2,36 milj., joista 40% oli ulkomaalaisia. Matkailijat tulevat pääosin talvikuukausina. Moottorikelkkailu on suosittu ohjelmapalvelu ja etenkin Lapin matkailukeskusten lähireiteillä liikkuu valtava määrä matkailijoita, joista monet ajavat moottorikelkalla ensimmäistä kertaa elämässään. Lisäksi matkailun kestävä käytön osalta tärkeä seikka on reittien monikäyttö mm. rekikoiravaljakoiden osalta mutta huomioiden turvallisuuseikat. Lapin kunnat ja alueet eivät ole samanlaisia, luonnonolosuhteet vaihtelevat, joten paikalliselle päätöksenteolle tulisi jättää mahdollisuus tehdä käytännöllisiä ratkaisuja.

Moottorikelkkatie. Moottorikelkkatie -määritelmä kokoaisi nykyiset epäviralliset moottorikelkkaurat ja viralliset moottorikelkkareitit saman käsitteen alle ja selventäisi näillä urilla liikkuvien liikennesääntöihin, ajo-oikeuksiin ja valvontaan liittyviä asioita. Toisaalta on joitakin mm. turvallisuuteen, ylläpitoon ja monikäyttöön vaikuttavia seikkoja, joihin toivoimme lakiesityksessä otettavan huomioon:

- Moottorikelkkatien määritelmä, joka koskee liikenteen ohjauslaitteilla varustettuja kelkkauria, on merkittävä parannus moottorikelkkailun nopeus- ja muun liikennevalvonnan kannalta.

- Lakiehdotuksen 146 §:ssä määritellään henkilökuljetus maastoajoneuvolla. Jos moottorikelkan rekisteröintitodistuksessa ei ole merkintää sallitusta henkilömäärästä niin edellyttäisiin se, että mahdollista matkustajaa varten on istuin ja jalkatuet. Ehdotettu määritelmä saattaa jättää liian paljon sijaa tulkinnoille?

- reittien ylläpitovastuut ja ylläpidon rahoitus: Uran luokittelu tieksi tietänee enemmän työtä ja vastuuta sekä merkkikuluja reitin pitäjälle? Kun moottorikelkkateille asetetaan vaatimuksia, tien ylläpitäjän olisi saatava varoja niiden talviaikaiselle kunnostukselle ja kesän aikana tapahtuvalle huollolle. Korvauksetta käytössä oleville teille olisi osoitettava varat valtion toimesta.

- pykäläehdotuksessa 102 määriteltäisiin nopeuskilven käyttämisestä ajoneuvoissa. Säännöstä sovellettaisiin myös moottorikelkkatiellä henkilökuljetukseen käytettävään moottorikelkan perävaunuun. Moottorikelkkateillä olosuhteet kuten pölyävä lumi voisi aiheuttaa ongelmia nopeuskilven erottumisessa ja pelkona olisi kilven muurautuminen umpeen näkymättömäksi kelkkatiellä ajettaessa. Pimeänä aikana ja haastavalla kelillä tärkeämpää olisi heijastimen kiinnittäminen perävaunuun, jotta takana tulija havaitsee yhdistelmän ajoissa.

- voisi harkita kattamattoman reen ja katetun reen välistä suhdetta turvallisuusnäkökulmasta. Riittäisikö alhaisempi turvamerkintä reessä matkustavien kypärälle, tai voisiko harkita nopeusrajoitusta max 20 km/h, mikäli reessä matkustavilla ei ole suojakypärää? Safareilla lyhyissä rekikuljetuksissa lähireiteillä, (max n.1 km) suurilla asiakasmäärillä kypärän käyttö aiheuttaa kohtuuttoman vaivan suhteessa turvallisuusriskiin matalilla nopeuksilla.

- ”Maastoajoneuvoista vain moottorikelkkaa saa käyttää tieksi luokiteltavalla moottorikelkkatiellä.” On aika ehdoton määritelmä. Sovelletaanko lakia muihin maastoliikennevälineisiin samalla periaatteella, erilaiset mönkijät renkailla ja telamatoilla, ”lumikiitäjät”. Reitin ylläpidossa tai siirtymäväylänä saattaa olla tarpeen käyttää lumikissaa tai vastaavaa. Nykyään mönkijöihin on saatavilla telastoja eli ovat eräänlaisia ”telaketjumönkijöitä”. Niissä on renkaiden tilalla kumiset telaketjut. Miksi niillä ei saisi ajaa moottorikelkkatiellä? Vai luokiteltaisiinko nekin moottorikelkoiksi?

Moottorikelkalla siirtyminen reitin tai kelkka-ajouran lähtöpisteeseen.

- Siirtymäreitti (pistoreitti tai yhteysreitti) on asuinalueelta tai huoltamolta moottorikelkkatielle johtava 2-3 metriä leveä ja useimmiten alle kahden kilometrin mittainen epämääräinen yhteys. Epäselväksi jää, tulisiko siirtymäreitti määritellä tieliikennelain mukaisesti moottorikelkkatieksi? Tai määritellä maastoliikennelain maastouraksi, joka soveltuu moniin tarkoituksiin. Siirtymäreitti, joka on yleisesti vain ja lyhyt yhteys moottorikelkkailureitille.

- Tulisiko siirtymäreitti mainita tieliikennelaissa, koska siirtymäreitti on tarkoitettu moottorikelkoille lainmukaiseen siirtymiseen kaava-alueilta varsinaiselle moottorikelkkatielle (reitille, uralle). Siirtymäreittien nopeusrajoituksia on tarpeen alentaa asutuksen lähellä meluvaikutusten lieventämiseksi ja kapean reitin osalta turvallisuuden kannalta. Asemakaavoissa harvoin osoitetaan siirtymäreittejä ohjeellisena moottorikelkkareittinä. Moottorikelkkareittien reittisuunnitelmissa ja -toimituksissa siirtymäreitit harvoin kuuluvat moottorikelkkareitin perustamisen kokonaisuuteen, jolloin jäävät epämääräisen ohjauksen varaan. Reitinvarrella huoltamalla tankkaamiseen käytetään lähes poikkeuksetta siirtymäreittiä.

- Siirtyminen tulisi sallia vähäliikenteisellä kylä- ja kaavatiellä, koska siirtymäreittien rakentaminen jokaiselle alueelle on melkein pä mahdotonta. Esteenä on esimerkiksi vuosikymmenten aikana syntynyt yhdyskuntarakenne ja tonttijako. Toisen pihan tai puistikon läpi ei voi ajaa. Kylien yksityisillä ja yleisillä teillä on yleistä jo nykyään, että moottorikelkalla siirrytään kelkkareitille tai ajouralle satoja metrejä. Kysymyksessä ovat vähäliikenteiset yleiset tai yksityiset tiet tai matkailualueen kaavatiet. Ilmeisesti siirtyminen ei ole nykylaissa sallittua, tai on vähintään epäselvää, missä saa ajaa moottorikelkalla, eikä esitys näyttäisi tuovan siihen muutosta. Jos siirtyminen sallitaan tämän tyyppisillä teillä ja se vielä tapahtuisi suunnitellusti ja ohjatusti sekä olisi tiukasti nopeuden suhteen rajoitettua, niin reitille pääsyyn saataisiin kertaaheittolla myös turvallinen ratkaisu. Kunta määrittäisi siirtymäreittien paikat ja niiden ohjauslaitteiden asennuksen (opasteet/merkit). 157 § sivutaan kyseistä asiakohtaa, mutta se koskisi nykyesityksessään vain, jos maastoajoneuvolla joudutaan maasto-olosuhteiden vuoksi ajamaan tietä pitkin tai kun joudutaan ylittämään silta tai tie. Myös maastoajoneuvon tankkaaminen ja säilyttäminen yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella olisi jatkossakin sallittu.

- Ehdotuksen 157 §:ssä määritetään maastoajoneuvon käyttämisestä tiellä. Maastoajo-neuvon, yleisimmin moottorikelkan tai maastomönkijän käyttäminen tiellä on yksi eniten ongelmia ja tulkintatilanteita aiheuttava tekijä eri yhteyksissä. Tähän pykäläkohtaan tarvitaan selkeää yksityiskohtaista linjausta tilanteista joissa maastoajoneuvoa saisi kuljettaa tiellä.

- auraamattomat tiet: laissa tulisi selventää miten moottorikelkkailu auraamattomilla teillä olisi järjestettävä. Käytännössä nykyään auraamattomia teitä ajetaan ikään kuin ne olisivat luvallisia, vaikka ne ovat tieliikennelain mukaisesti teitä. Tien pitäjä voisi kieltää/sulkea ne tiet, joita ei saisi aja esim. polanteen syntymisen takia.

Urien merkintä ja jatkuva merkintä:

- Mitä laki tulee sanoman tarkasti urasta ja uralla olevaista merkeistä? Pitäkö siellä olla vai ei saa olla liikennemerkkejä? Jotain merkkejä pitää olla, niin minkälaisia kooltaan ja sijoittelultaan?
- Nykyisin Jätäkänristiä/korpiristiä käytetään sekä urilla että reiteillä osoittamassa reitin jatkuvaa merkintää: punainen risti, jossa on tavallisesti heijastin reitin puolella alimmassa sakarassa. Uudessa esityksessä Jätäkänristi katoaisi virallisen kelkkareitin merkintämuodoista, jos virallisella reitillä sallitaan ainoastaan tieliikennelain mukaiset merkintätavat. Jos se olisi virallinen liikenteenohjausmerkki, sitä ei ilmeisesti saisi käyttää urilla?
- kelkkaurilla käytetään myös virallisia liikennemerkkejä, kuten kärkikolmiota tai stop-merkkejä. Uudistuksen jälkeen ei ole näin sallittu ja pelkkä maininta, että maastoliikennelaissa säädettäisiin myöhemmin tai ohjeistus tulee muutoin hallinnon toimesta. Miten näillä uriksi jäävillä osoitetaan esim. pakollinen pysähtyminen?
- lain tulisi mahdollistaa I14 pelastus- ja paikannusmerkin käyttö myös muilla maastoreiteillä, joita ei koske tieliikennelaki

Monikäyttö:

- Tieliikennelakia uudistaminen tarkoittanee kelkkaurien pitämistä ilman liikenteenohjauslaitteita maastourilla, joilla liikutaan rekikoirilla ja koiravaljakoilla. Edellä mainittu johtaa siihen, että moottorikelkkareittien ja kelkkaurien kehittämistä monikäyttöreiteiksi tulee edistää maastoliikennelakia uudistamalla. Näin edeten lainsäädäntö osoittaa merkittävää matkailutuloa tuovalle rekikoirasafareiden ohjelmalvelu-toiminnalle lainsäädäntöön perustuvan reittimuodon.
- Lapissa ohjelmalvelutoiminta rekikoirasafarien osalta on merkittävä osa luontomatkailua, jolle tulisi määritellä lakiin perustuva reittityyppi, jolloin vastuukysymykset olisivat vahinko- ja onnettomuustilanteissa nykyistä tilannetta selkeämmät. Monikäyttöreitin säätäminen lainsäädäntöön (maastoliikennelaki, tieliikennelaki) vastaa nykyistä käytännön safaritoiminnan tarvetta. Maastoliikennereitin tulisi olla myös nopeus- ja muun liikennevalvonnan kohde.
- Nykyinen maastoliikennelaki ei tunnista monikäyttöreittejä (maastoliikennereittejä), josta hyötyvät useat eri käyttäjäryhmät. Monikäyttöreitin perustamisen ja ylläpidon kustannussäästöt ovat merkittäviä, kun kelkkailijat pitävät osaltaan reitin kovana ja siten käyttökelpoisena rekikoiratoiminnalle. Maastoliikennereitille tulisi laatia oma reittimerkki, yleinen nopeusrajoitus tulisi olla 40 km/ tunnissa sekä info-tauluissa ja netissä riittävää tiedottamista reitin käyttäjäryhmistä ja reitillä liikkumisen turvallisuusnäkökohtien huomioon ottamista ja selkeää ohjaamista reitinpitäjän toimesta.

- Talvipyöräily mm. paksupyörillä (fatbike) lienee mahdollista, koska pyörä on tieliikennelain tarkoittama kulkuneuvo toisin kuin rekikoira- tai koiravaljakko -ajovälineet.

- Kuntien reitinpidon kustannustehokkuuden näkökulma korostaa monikäyttöreittien perustamista harkitusti osalle nykyisiä moottorikelkkareittejä ja kelkkauria. Lapin maakunnassa säännöllisen lanauksen piiriin kuuluvien moottorikelkkailureittien määrä on noin 3850 km ja säännöllisesti lanatuttujen kelkkaurien määrän arvioidaan olevan 800-1000 km, joka on 16-20 % Lapin kelkkaurista määrästä (noin 5000 km).

- Koiravaljakot ja ohjelmapalvelutoiminnan rekikoirasafarit liikkuvat yleisesti Tunturi-Lapissa ja muuallakin Lapin maakunnassa kelkkaurilla, joilla lienee liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkkejä). Kelkkaurien liikenteenohjaus-laitteet tulee uuden tieliikennelain voimaan tullessa ilmeisesti poistaa, jotta luontomatkailuyrittäjät voivat liikkua rekikoirilla ja yksittäiset harrastajat koiravaljakoilla. Tällöin tulkitaan maastoliikennelain mukaiseksi maastoksi, jossa korpiristi -reittimerkinnällä osoitetaan vain reitin kulku.

- Osa virallisista reiteistä on toimitettu vuosia sitten, jolloin reittileveydet ja muutkin vaatimukset olivat toisenlaiset kuin nyt. Voi olla suurikin turvallisuusriski, kun pyöräilijät ja kelkkailijat sallitaan samalle kapealle uralle

- Määräysmerkillä D8 voidaan osoittaa moottorikelkkatien käyttö myös esim. fatbike -pyörille. Matkailun näkökulmasta reitistöjen laajentuminen ja monikäyttöisyys on hieno asia, turvallisuusnäkökulmasta vaarallinen. Kun moottorikelkkareitistöä yhdistetään muiden aktiviteettien kanssa, kuten pyöräilyyn, riskitekijät reitillä nousevat suuresti.

- Ongelmalliseksi jäisi edelleen se, että saisiko esimerkiksi eläinten kuljettamat ajoneuvot kuten koiravaljakot liikkua moottorikelkkatiellä.

- Ajoneuvomääritelmän vaatimukset eivät mahdollista rekikoira- ja koiravaljakoiden liikkumista moottorikelkkatiellä, joten maastoliikennelain uudistamiselle on selkeä tarve olemassa.

Pelastus- ja paikannusmerkki, I14 paikannusmerkki, merkillä osoitetaan paikannuspiste moottorikelkkatiellä

Olemme hyvin tyytyväisiä siihen, että REILA-hankkeen esitys pelastus- ja paikannusmerkiksi on sisällytetty lakiuudistukseen. Jotta lakiuudistuksessa käytetyt termit ja merkin sisältö vastaisivat toisiaan, esitämme, että merkin teksti Pelastuspiste/Rescue Point vaihdetaan muotoon Paikannuspiste/Location. Muutos vahvistaisi merkin monipuolista käyttöä myös jatkuvana merkintänä lähtöpaikkojen, risteysten, autiotupien, taukopaikkojen ja erityisten vaarapaikkojen

lisäksi. Muutos vähentäisi mahdollista väärinkäsitystä siitä, että merkin sijainti on aina erityinen pelastuspiste.

Raasakka Eija
REILA-hanke, Lapin AMK