

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/417/03/2013

Arvoisa vastaanottaja,

matkailuajoneuvojen käyttäjien valtakunnallisena keskusjärjestönä SF-Caravan ry haluaa lausua esitysluonnoksesta seuraavaa:

Pidämme esitysluonnosta kokonaisuutena hyvänä ja nykytilannetta selkeyttävänä lakikokonaisuutena. Arvostamme sitä, että esitysluonnoksessa on huomioitu liikenneympäristömme nopea muuttuminen ja pyritty ennakoimaan tulevaisuuteen liittyviä ratkaisuja ja näkökulmia. Pidämme hyvänä ohjenuorana nykytasaisen, liian yksityiskohtaisen sääntelyn purkamista ja sitä

periaatetta, että hyvin monet, liikenneturvallisuuteen liittyvät päätökset siirretään kansalaisten omaan valvontaan ja omalle vastuulle.

Haluamme lain jatkokäsittelyä varten tuoda esille seuraavia asioita:

1. M-luokkaan kuuluvien matkailuautojen ja N1-luokan ajoneuvojen nopeusrajoitukset

Esitämme, että sekä M1-luokkaan kuuluvien matkailuautojen että N1-luokan ajoneuvojen (pakettiautojen) osalta ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset poistettaisiin kokonaan ja näille ajoneuvoille sallittaisiin tiekohtaiset liikennemerkein osoitetut enimmäisnopeudet.

Pidämme perusteltuna esityksessä sivulla 244 olevaa kohtaa, jonka mukaan kyseessä olevien autojen rakenne ja turvallisuusvarusteet ovat viime aikoina kehittyneet eikä ajoneuvojen käyttöön liikennemerkeillä rajoitetuilla nopeuksilla liity tavanomaisesta poikkeavaa riskiä. Muutoksella parannetaan liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Vähentämällä ohitusten tarvetta saadaan aikaan tasainen liikennevirta, joka myös parantaa liikenteen ennakoitavuutta.

Esitysluonnoksessa esitetään, että matkailuautoon, jonka suurin teknisesti sallittu massa on yli 3 500 kg, sovellettaisiin linja-autolle säädettyjä suurimpia nopeuksia 80 ja 100 kilometriä tunnissa. Perusteena mainitaan ”raskaimpien matkailuautojen suurin sallittu nopeus olisi siten jatkossakin muita henkilöautoja alempi, koska tällaiset matkailuautot valmistetaan useimmiten käytettyä linja-autoa muuttamalla tai ne muuten perustuvat raskaammissa ajoneuvoissa käytettyyn tekniikkaan.” Nämä tulkinnat ja johtopäätökset ovat virheellisiä ja väriä. Suurin osa 3500-5000 kg painavista matkailuautoista ovat alustarakenteiltaan ja turvallisuusvarusteiltaan saman kaltaisia kuin massaltaan alle 3 500 kg painavat matkailuautot.

Esitämme, että mikäli M-luokan ajoneuvoille tässä kohdassa esitetään ajoneuvokohtaisia nopeusrajoituksia, tulisi matkailuauton suurimman teknisesti sallitun massan olla vähintään 5000 kg, ei 3 500 kg.

Nykyisin matkailuautojen painon pitäminen enintään keinotekoisessa 3 500 kg rajassa (johtuu sekä ajokorttilainsäädännöstä että nopeusrajoituksista), joudutaan matkailuautojen korirakenteen lujuudessa ja samalla autossa matkustavien turvallisuudessa tinkimään, koska lujempi korirakenne on lähes aina painavampi. Painorajan korotuksella paranisi auton sisäinen turvallisuus. Ajoneuvon suurempi nopeus, jota käytännössä voisi noudattaa vain moottoritiellä, ei muodostaisi tavanomaista suurempaa turvallisuusriskiä.

2. Jarrullisten ja jarruttomien perävaunujen ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

Esitysluonnoksessa mainitaan, että ”Henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoisen perävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus olisi jatkossa edellä kerrotusta poiketen 100 kilometriä tunnissa. Luokittelumassalla tarkoitettaisiin ajoneuvon pääluokittelussa käytettävää massaa. Tässä tarkoitettut perävaunut kuuluvat ajoneuvoluokkaan O1. Käytännössä tällaiset perävaunut ovat useimmiten jarruttomia kappaletavaran tai kevyehkön veneen kuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja. Muutoksella pyrittäisiin sujuvoittamaan liikennettä sekä vähentämään jononmuodostusta ja ohitustilanteita.”

O2-luokan perävaunut ovat jarrullisia, yli 750 kg mutta alle 3 500 kg painavia, henkilö- tai pakettiautoon kytkettäviä matkailuvaunuja, venetrailereita tms. Jarrujen lisäksi perävaunut on katsastettu ja usein varustettu kitkavetopäillä ja varmuusvaijereilla. Liikenteessä henkilöauton ja matkailuvaunun yhdistelmä ei ole tavanomaista suurempi liikenneturvallisuusriski.

Esitämme, että liikenteen sujuvoittamiseksi, jononmuodostuksen ja ohitustilanteiden vähentämiseksi myös henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, O2-luokan perävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus voisi olla jatkossa 100 kilometriä tunnissa.

3. Matkailuajoneuvojen kemiallisen WC:n tyhjennyspaikan opastekilpi

Esitämme, että palvelukohteiden opastemerkkeihin (esitysluonnoksen liite 3, taulukko 7) lisättäisiin sekä kemiallisen WC:n tyhjennysmahdollisuudesta että matkailuautojen ajokaivosta kertovat opasteet.

Leirintämatkailijoiden tarpeet erilaistuvat erityisesti matkailuautojen määrän kasvaessa. Yleensä kemiallisen WC:n tyhjennysmahdollisuus on leirintäalueilla. Kuitenkin erityisesti matkailuautot ovat asumisvarusteiltaan sellaisia, että ne mahdollistavat matkailun, retkeilyn ja yöpymisen leirintäalueiden ulkopuolella. Siten matkailuautoja käytetään tulevaisuudessa entistä enemmän tukikohtana sekä luontoharrastuksiin että kaupunkien keskustojen tarjoamiin kulttuuri- ja kesäjuhlapalveluihin.

Yöpymiseen ja leiriytymiseen käytetään pääsääntöisesti ulkoilulain mukaisia leirintäalueita, mutta myös muita paikkoja, kuten matkaparkkeja, maatilamatkailukohteita, kylpylöiden ja liikenneasemien piha-alueita ja tienvarsien levähdyspaikkoja.

Matkailuautoissa ja -vaunuissa on kemiallinen WC joko kiinteänä säiliönä tai irrallisena kasetti-wc-järjestelmänä. Autoissa on yhä laajemmassa mitassa myös harmaavesisäiliöitä jätevevettä varten. Kemiallisen WC:n jätteiden tyhjennyspaikkoja on pääsääntöisesti leirintäalueilla ja huoltoasemilla. Leirintäalueilla arvioimme olevan noin 400 tyhjennyspaikkaa ja erilaisilla huolto- ja liikenneasemilla

noin 50. Tarve muihin tyhjennyspaikkoihin ja ennen kaikkea paikoista opastamiseen on suuri ja kasvava.

Tämän hetken suurin ongelma erityisesti matkailuautolla liikkuvien kannalta on se, että jätteiden tyhjennyspaikkoja ei ole merkitty mitenkään tien varsille. Leirintäalueiden sisällä ja huoltoasemilla tyhjennyspaikat ovat löydettävissä, mutta varsinaisen liikennemerkkin puuttuessa tiellä liikkuja ei saa tyhjennyspaikoista kunnollista tietoa. Ulkomailla, kuten Norjassa ja monissa Keski-Euroopan maissa, jätteiden tyhjennyspaikat on selkeästi merkitty. Merkki olisi tärkeä myös Suomessa matkailevien ulkomaalaisten leirintämatkailijoiden kannalta.

Kahden liikennemerkkin lisääminen palvelukohteiden opastemerkkeihin olisi koko merkistön muuttuessa helppoa ja perusteltua.

4. Matkailukori

Esitysluonnoksessa mahdollistettaisiin avolavaisen pakettiauton lavalle kiinnitettävä matkailukori. Pidämme esitystä erinomaisena.

5. Vilkkuva vihreä valo

Esitämme, että liikennevalo-opastimiin (esitysluonnoksen liite 2) tehtäisiin mahdollisuus, jossa autoilijoiden valo-ohjauksessa voitaisiin mahdollistaa vihreän valon vilkkuminen ennen valon vaihtumista keltaiselle ja myöhemmin punaiselle.

Kokemustemme mukaan varsinkin suurissa risteyksissä autoilijat jatkavat liian usein ja liikennesääntöjen vastaisesti risteykseen ajamista valon vaihtuessa keltaiselle. Vaaratilanne, joka voitaisiin vilkkuvalla vihreälle estää, syntyy risteyksen jälkeen olevalla suojatiellä, kevyen liikenteen liikennevalon ollessa jo vaihtunut punaisesta vihreäksi. Uskomme ulkomaisten esimerkkien (mm. Viro ja Ruotsi) ja jäsenistömme ajokokemusten perusteella siihen, että vilkkuva vihreä valo kiinnittäisi kuljettajan huomion riittävän ajoissa hidastamiseen ja pysäyttämiseen. Uudenlaisella valo-ohjauksella olisi siten liikennesääntöjen noudattamista parantava vaikutus.

Katsomme, että erityisen hyödyllistä vilkkuva vihreä valo olisi vaikeissa olosuhteissa, talviaikaan sekä pimeällä ja liukkaalla tiellä. Pidämme muutosta erityisen tärkeänä matkailuautoilijoiden ja henkilöauton ja matkailuvaunun yhdistelmällä ajavien kannalta, sillä matkailuajoneuvojen jarrutusmatkat ovat tavallista henkilöautoa pitempiä. Vilkkuva vihreä valo parantaisi liikennetilanteen ennakoitumahdollisuutta ja siten välillisesti lisäisi liikenneturvallisuutta risteyksissä.

Olemme tehneet asiasta aloitteen Liikenne- ja viestintäministeriölle 19.10.2015.

6. Ajokorttilain muutos

Olemme aiemmin, 10.10.2016 Liikenne- ja viestintäministeriölle jättämässämme aloitteessa, esittäneet Ajokorttilain (386/2011) 2.luvun 4 § muuttamista siten, että B-luokan ajokortilla voisi ajaa kokonaismassaltaan yli 3 500 kg olevia M1-luokan matkailuautoja, jotka ovat yksityiskäytössä ja joiden kokonaismassa on enintään 5 000 kg.

Katsomme, että kokonaismassaltaan yli 3 500 kg olevien matkailuautojen ajo-oikeuden salliminen B-luokan ajokortilla purkaisi alan tarpeetonta sääntelyä ja vaikuttaisi merkittävästi asiakkaiden valintamahdollisuuksiin matkailuautoa valitessa. Aloitteemme hyväksymisellä olisi suuri vaikutus matkailuajoneuvoalan kaupan menestykseen ja leirintämatkailun mahdollisuuksien edistämiseen. Tavalliselle kuluttajalle uudistus toisi helppoutta ja viranomaisille pienempää valvonnan tarvetta.

Vaikka em. asia ei esitysluonnokseen suoraan liitykään, katsomme, että aloitteemme mukainen asia on syytä tutkia ja selvittää myös tässä yhteydessä.

Olemme halukkaita keskustelemaan esittämistämme asioista tarkemmin ja antamaan lisätietoa. Allekirjoittaneiden lisäksi asiasta antaa lisätietoa SF- Caravan ry:n leirintä- ja turvatoimikunnan jäsenet, Parolan Autokoulu Oy:n toimitusjohtaja Jiri Kattelus, puh. 040 512 7228.

Parhain terveisin

SF-CARAVAN RY

JUHA HÄMÄLÄINEN

TIMO PIILONEN

Juha Hämäläinen
puheenjohtaja

Timo Piilonen
toiminnanjohtaja

Kansolankatu 5 A
53300 LAPPEENRANTA
puh. 0400 655 842

Viipurintie 58
13210 HÄMEENLINNA
puh. (03) 615 3121, 050 592 6561

juha.hamalainen@karavaanarit.fi timo.piilonen@karavaanarit.fi

Piilonen Timo
SF-CARAVAN RY