



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

LAUSUNTO

1.10.2018

Dnro 427/2018

Asia: lausuntopyyntö, dnro LVM/1436/03/2018

MAANTEIDEN JA RAUTATEIDEN RUNKOVERKKO JA NIIDEN PALVELUTASO

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi runkoverkkoasetus, jolla säädettäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvista maanteistä ja rautateistä. Lisäksi runkoverkkoasetuksella säädettäisiin runkoverkolla noudatettavasta palvelutasosta siihen kuuluvilla maanteilla ja rautateilla.

Ehdotettu maanteiden runkoverkko valtatie 4:llä sijoittuu poronhoitoalueelle osittain välillä Oulu-Keminmaa (ehdotettu palvelutaso: luokka 1) sekä tieosuus Tervolasta Inariin (ehdotettu palvelutaso: luokka 2). Rautateiden ehdotetusta runkoverkosta poronhoitoalueelle sijoittuu osa Oulu-Kemi -välistä sekä Tervolasta Rovaniemelle sijoittuva rataosuus.

Paliskuntain yhdistys katsoo, että ehdotettu runkoverkko on riittävä. Yhdistys ottaa tässä lausunnossa kantaa runkoverkon palvelutason kehittämiseen tulevaisuudessa.

Porovahinkoja tapahtui vuonna 2017 maantieliikenteessä 4192 kappaletta ja rautateilla 463 kappaletta. Ehdotetun runkoverkon alueella tapahtuu vahingoista huomattava osa. Valtatie 4 on yksi teistä, joilla tapahtuu eniten porokolareita. Pahimpia osuuksia ovat Rovaniemi-Sodankylä -väli sekä Vuotso-Ivalo -väli (kuva 1). Mikäli maantieliikenteen runkoverkon kehittäminen johtaa raskaan liikenteen kasvuun, aiheutuu porovahinkoja nykyistä enemmän, sillä raskaan liikenteen osuus porojen liikennevahingoista on kaksinkertainen suhteessa liikenteen ajosuoritteisiin, jos sitä verrataan muiden liikennevahinkojen osuuksiin: raskas liikenne kattaa 10 % ajosuoritteesta, mutta aiheuttaa 20% liikennevahingoista (Lapi ELY-keskus *Porokolarit ja niiden vähentäminen*, 2011). Myös muu liikenteen lisääntyminen sekä ajonopeuksien nosto väistämättä lisää porokolareita. Rautatieverkolla ehdotetun runkoverkon alueen porovahinkojen osuus kaikista rautatieliikennevahingoista on noin puolet.

Paliskuntain yhdistys, paliskunnat ja poromiehet pyrkivät aktiivisesti löytämään keinoja porokolareiden vähentämiseksi. Tästä yksi esimerkki on uusi Porokello -sovellus, jonka kehitystyössä olemme mukana. **Myös maantie- ja rautatieliikenteen runkoverkon palvelutason suunnittelussa ja jatkokehittämisessä tulee poronhoitoalueella ottaa huomioon poroille tapahtuvien liikennevahinkojen estäminen ja vähentäminen.**



Kuva 1. Tieosuudet, joilla porokolaririski on suurin.

Maanteiden runkoverkon kehittäminen

Porovahinkoja voidaan estää monella tapaa. Poroja talvisin tielle houkuttelevaa teiden suolaamista tulee välttää. Myös tieosuuksia, joilla porokolaririski on suurin, tulisi niitä kunnostettaessa aidata ja tarvittaessa rakentaa poroille ylityskohtia sinne, missä se on laidunkierron säilyttämiseksi välttämätöntä. Tämä suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä alueen paliskuntien kanssa, heitä kuunnellen (poronhoitolaki 53 §: viranomaisten neuvotteluvollisuus). Porokolareita voidaan vähentää myös nopeusrajoituksilla pahimmilla kolariosuuksilla, sekä liikenteen valvonnan tehostamisella. Esimerkiksi automaattista nopeudenvalvontaa ei ole Rovaniemen pohjoispuolella kuin yhdessä kohtaa.

Rautateiden runkoverkon kehittäminen

Ainoa tapa vähentää porovahinkoja rautateilla on käytännössä porojen kulkemisen estäminen aitaamalla. Tervola-Rovaniemi -rataosuudelle ollaan parhaillaan suunnittelemassa osalle matkaa (Rovaniemeltä etelään) uutta poroaitaa osuudella tapahtuvien mittavien porovahinkojen vähentämiseksi. Tämän aidan rakentamista tulee tulevana vuosina jatkaa niin, että se kattaa koko poronhoitoalueen puoleiset osat rautatiestä. Myös Oulun ja Kemin välillä on rataosuuksia, joiden aitaaminen tulee tutkia. Tällä osuudella aita on, mutta se on osittain rapistunut eikä enää estä porovahinkoja. Aitoja rakennettaessa tulee selvittää myös muita uusia porovahinkoja estäviä ratkaisuja, kuten siltoja, veräjiä ja porojen kulkua ohjaavia



pelokkeita. Rautatien esteaitojen kunnossapidon vastuut ja resurssit tulee määritellä: tähän saakka paliskunnat ovat pitäneet valtion työllisyysvaroin rakennettuja aitoja yllä osittain omalla kustannuksellaan, mutta pääosin niistä ei ole vastannut kukaan.

PALISKUNTAIN YHDISTYS

Anne Ollila
toiminnanjohtaja

ma/ao