YMPÄRISTÖMINISTERIÖ
Ympäristöneuvos Petteri Katajisto

LiV 15.2.2018
HE 180/2017 vp

Hallituksen esitys tieliikennelaiksi – ympäristöministeriön huomioita

Esityksen vaikutukset maastoliikennelain 1710/1995 soveltamisalaan

Lausunnoilla ollut hallituksen esitys sisälsi ehdotuksen uudeksi tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvaksi tieksi *moottorikelkkatie,* joka lausuntokierroksen jälkeen poistettiin esityksestä. Moottorikelkkatiellä olisi tarkoitettu sellaisia moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitettuja maastosta merkitsemällä eroteltuja lumipeitteen aikaisia reittejä, joilla liikkumiseen olisi sovellettu tieliikennelain säännöksiä. Moottorikelkkateitä olisi ollut maastoliikennelain (1710/1995) 3 luvussa tarkoitetut ja laissa säädetyssä menettelyssä perustetut *moottorikelkkailureitit*, jotka jo nyt ovat tieliikennelain tarkoittamia teitä sekä sellaiset moottorikelkkaliikenteeseen käytetyt ja maastoliikennelain tarkoittamaa maastoa olevat moottorikelkkaurat, joiden liikenteen ohjaamisessa käytettäisiin tieliikennelaissa tarkoitettuja liikenteenohjauslaitteita, käytännössä liikennemerkkejä. Lisäämällä lakiin uusi moottorikelkkailutie tieluokka **pyrittiin selkiyttämään tieliikennelain tarkoittamien tiealueilla käytettäväksi tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteiden käytön oikeudellista tilaa maastossa moottorikelkkaurilla**. Ehdotuksen arvioitiin edistävän liikenneturvallisuutta yhdenmukaistamalla moottorikelkkaliikenteeseen käytetyillä keskeisillä väylillä sovellettavat liikennesäännöt ja kuljettajaa koskevat vaatimukset.

Ympäristöministeriö totesi hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa sinällään **tunnistavansa uutta moottorikelkkatie määritelmää koskevan ehdotuksen taustalla olleen tavoitteen selkiyttää tieliikennelain soveltamisalaa** varaamalla tieliikenteeseen tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteiden käytön ainoastaan tieliikennelain soveltamisalaan kuuluville teille. Hallituksen esityksessä ongelmaa on taustoitettu seuraavasti: ”*Liikenteenohjausjärjestelyiden kannalta on ongelmallista se, että yksityiset tahot eivät useinkaan ole hakeneet kunnan suostumusta asettamilleen liikennemerkeille. Tämä koskee erityisesti pysäköintiin liittyviä liikennemerkkejä. Tilanteesta on aiheutunut se, että Suomessa on runsas liikennemerkkien joukko, josta viranomaisilla ei ole tietoa. Hankalaa tässä on se, että merkkien velvoittavuudesta ei tällöin ole varmuutta*. *Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että tällainen ilman suostumusta asetettu liikennemerkki olisi pätemätön. Siksi on tärkeää, että ohjauslaitteiden asettamiseen luodaan järjestelmä, jolla tulevaisuudessa varmistetaan ohjauslaitteiden asianmukainen asettaminen ja vähennetään ilman asianmukaista menettelyä asetettujen merkkien lukumäärää. Tärkeätä tässä olisi se, että liikennemerkkiä ei milloinkaan, edes hyvässä tahdossa, asetettaisi muualle kuin tiealueelle. Vääränlainen asettaminen on omiaan aiheuttamaan vääriä käsityksiä siitä, onko tienkäyttäjä tiealueella vai maastossa*.”

Ympäristöministeriö kuitenkin katsoo, että **maastossa moottorikelkkaurilla tieliikennelain tarkoittamien liikennemerkkien käytöstä ei aiheudu edellä mainittuja ongelmia**, joita esityksessä nyt pyritään korjaamaan. Liikennemerkkien velvoittavuuteen tiealueen ulkopuolella liittyvät ongelmat eivät ympäristöministeriön tietojen mukaan yleensä koske maastossa moottorikelkkaurilla käytettyjä liikennemerkkejä. Niillä käytetään lähinnä erilaisia varoitusmerkkejä varoittamaan esimerkiksi tien ylityksistä, poikkeuksellisen jyrkistä mutkista tai risteävistä hiihtoladuista. Tällaisten kaikkien, kansallisuudesta riippumatta, yleisesti tuntemien ja tunnistamien liikennemerkkien käytön turvallisuushyödyt moottorikelkkaurilla maastossa ovat kiistattomat ja ympäristöministeriön näkemyksen mukaan ylittävät niiden käytöstä mahdollisesti aiheutuvat ongelmat, kuten se, ettei viranomaisilla ole niistä tietoa ja niiden velvoittavuuteen saattaa liittyä epävarmuutta.

Ratkaisuksi tieliikennelaissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden käytön sallimisesta vain tiealueille aiheutuviin ongelmiin maastoliikenteen ohjaamisessa, **ympäristöministeriö esitti uuden moottorikelkkatie - tieluokan muodostamisen sijaan lakiin poikkeusta, jolla sallittaisiin eräiden rajattujen liikennemerkkien käyttö maastossa moottorikelkkaurilla**. Tällaisia liikennemerkkejä olisivat olleet mutkasta (A1), hiihtoladusta (A 19) eläimistä (A20) ja muusta vaarasta (A 33) varoittavat varoitusmerkit, pakollista pysäyttämistä (B6) koskeva ajo-oikeus- ja väistämismerkki sekä moottorikelkalla ajo kielletty (C7) ja nopeusrajoitus (C32) kielto- ja rajoitusmerkit. Lisäksi maastoliikenteen turvallisuutta edistäviä merkkejä olisivat ehdotuksen mukaan olleet etäisyyttä pakolliseen pysäyttämiseen osoittava lisäkilpi (H5) sekä paikannusmerkki (I14). **Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan poikkeuksena pääsääntöön, jonka mukaan tieliikennelain tarkoittamien liikenteen ohjauslaitteiden käyttö on sallittua vain tiealueilla, näiden muutaman turvallisuuden kannalta erittäin olennaisen**

liikennemerkin käytön salliminen myös maastossa ei olisi vaarantanut liikennemerkkien käytön vain tiealueille rajaamiseen liittyviä, sinällään kannatettavia, tavoitteita. Kyseistä ympäristöministeriön esittämää poikkeusta ei sisälly eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen.

Ympäristöministeriö **esitti lausunnossaan harkittavaksi lakiin myös uutta moottorikelkoista varoittavaa liikennemerkkiä**, jonka tarkoituksena olisi varoittaa autoilijoita ja muita tiellä kulkijoita moottorikelkkaväylien tienylityskohdista. Uutta varoitusmerkkiä koskevalla ehdotuksella ympäristöministeriö tavoitteli liikenneturvallisuuden edistämistä. Hallituksen esitys ei kuitenkaan sisällä ehdotettua varoitusmerkkiä.

Moottorikelkan käyttäminen tiellä eräissä tilanteissa

Maastoajoneuvon käyttämistä tiellä koskeva 157 § vastaa sisällöltään pääosin asetuksen ajoneuvon käyttämisestä tiellä (1257/1992) 11 §:ää. Ympäristöministeriö esitti lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi tulisiko maastoajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevaan 157 §:ään esitettyjen poikkeusten lisäksi **harkita sallittavaksi myös sellainen moottorikelkan käyttö tiellä, joka liittyy siirtymiseen taajamissa matkailukeskusten sekä keskittymien alueilta varsinaisille moottorikelkkailuun tarkoitetuille väylille ja jääpeitteisille vesialueille**. **Tällainen olemassa olevaa infraa hyödyntävä ratkaisu olisi useissa tilanteissa ympäristön yleisen viihtyvyyden, ympäristönsuojelun ja muun maankäytön kannalta tarkoituksenmukaisempi keino ohjata liikennettä** moottorikelkkaväylille kuin laatimalla tarkoitukseen erillisiä yhteysväyliä kiinteistöjen ja asutuksen läheisyyteen maastossa. Siirtymäliikenne voitaisiin sallia tietyille tiealueille tapauskohtaisen harkinnan perusteella ja se osoitettaisiin erillisellä tarkoitukseen soveltuvalla liikennemerkillä. Moottorikelkkaliikenteen rajoitetusta sallimisesta tieliikenteessä on jo kokemusta ainakin Pohjois-Amerikasta. Ympäristöministeriön asiaa koskevaa ehdotusta ei ole hallituksen esityksessä huomioitu.

Kestävään liikkumiseen, liikenteen turvallisuuteen ja ympäristövaikutuksiin liittyviä näkökohtia

Muilta osin ympäristöministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota toimialaansa liittyviin asioihin, jotka koskevat kaupunkiliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenteen ympäristövaikutuksia:

Kävelyn ja pyöräilyn käsittely omina erillisinä liikkumismuotoinaan on hyvä asia, ja kokonaisuutena ehdotuksen voi katsoa edistävän näiden kulkumuotojen olosuhteita.

Hallituksen esitys ei toisi kuitenkaan muutosta vallitsevaan käytäntöön jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäköinnin osalta. Käytännössä poikkeussäännöksen tulkinta on varsin sallivaa, eikä tilanne kannusta etsimään uudenlaisia ratkaisuja jakeluliikenteen järjestämiseksi.

Autoliikenteen nopeustaso vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn koettuun ja todelliseen turvallisuuteen sekä näiden liikkumistapojen käyttöön, minkä lisäksi se on kaupunki- ja taajamaympäristöjen viihtyisyystekijä. Hallituksen esitys ei sisällä muutosta taajamien yleiseen nopeusrajoitukseen. Perusteluissa asiaa ei ole juurikaan avattu eikä esityksessä ole tähän liittyen vaikutusten arviointia. Taajamien 30 ja 40 km/h nopeusrajoitukset ovat yleistyneet voimakkaasti viimeisten noin 20 vuoden aikana, ja tämän kehityksen jatkuminen olisi sekä turvallisuus- että ympäristösyistä toivottavaa. Taajamissa ja kaupunkikeskustoissa ajoneuvoliikenteen nopeuksilla on merkittävä vaikutus onnettomuuksien määrään ja niiden vakavuuteen sekä koettuun turvallisuuteen, joka on erityisen tärkeää lasten ja muiden suojattomien tienkäyttäjäryhmien kannalta.

Hallituksen esityksen mukaan automaattisessa valvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä havaitusta punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä voitaisiin jatkossa rangaista liikennevirhemaksulla, jonka suuruus olisi 100 euroa. Punaisen valon noudattamatta jättäminen kuuluu liikennerikkomuksiin, joilla voi olla vakavimmat seuraukset erityisesti suojattomille tienkäyttäjille lapset mukaan lukien. Liikennevalolla annetun pysähtymiskäskyn vähäinen kunnioittaminen muodostaa varsinkin kaupunkiliikenteessä sekä turvallisuusriskin kävelyn ja pyöräilyn kannalta, että epäviihtyvyystekijän. Ympäristöministeriö kannattaa liikennevalojen noudattamatta jättämisen automaattisen valvonnan ja sen myötä kiinnijäämisriskin merkittävää lisäämistä. Ministeriön mielestä käytössä tulisi kuitenkin olla tässä tapauksessa ennemmin rangaistusasteikon yläpää, ja käyttää edelleen rikoslain mukaista menettelyä tapauksissa, joissa sääntöjen rikkominen on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa muille tienkäyttäjille.

Hallituksen esitys laajentaisi talvirenkaiden käyttöaikaa, kuitenkin rajaten käyttövelvoitteen talvikeliin. Esitetyssä muodossa säännös jättää runsaasti tulkinnan ja harkinnan varaa liikenneolosuhteista ja niihin varautumisesta yksittäiselle tienkäyttäjälle. Mm. ilmastonmuutoksen myötä säät ja ajokelit voivat myös vaihdella vaikeasti ennakoitavilla tavoilla hyvin lyhyenkin ajan sisällä, mikä vaikeuttaa tienkäyttäjän päätöksentekoa renkaiden vaihdon osalta. Ympäristöministeriön mielestä on mahdollista, että esitetty muutos voi johtaa nastarenkailla ajetun suoritteen kasvuun, kun laki velvoittaa talvirenkaiden käyttöön aiempaa pidemmällä aikajaksolla. Nastarenkaiden käytöllä on osuutensa katupölyn muodostumisessa ja päällysteiden kulumisessa.

Lisätietoja:

Maastoliikennelaki: ympäristöneuvos Markus Tarasti p. 0295 250 291
Muut lausunnon teemat: ympäristöneuvos Petteri Katajisto p. 0295 250 120