



Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite LVM:n lausuntopyyntö 3.3.2017 (LVM/417/03/2013)
Hänvisning

Asia Ympäristöministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelainsäädännön ja eräiksi
Ärende siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu luonnos hallituksen esitykseksi tieliikennelain kokonaisuudistuksesta. Tarkoituksena on uudistaa nykyinen vuodelta 1982 peräisin oleva tieliikennelainsäädäntö. Uudistusta on valmisteltu vuodesta 2013 alkaen.

Ympäristöministeriötä on pyydetty lausunnossaan ottamaan kantaa erityisesti lain soveltamisalaan ja maastoajoneuvojen käyttöön. Ympäristöministeriö esittää lausuntonaan seuraavaa:

Esityksen vaikutukset maastoliikennelain 1710/1995 soveltamisalaan

Moottorikelkkatie

Esitys sisältää ehdotuksen uudesta lain soveltamisalaan kuuluvasta tiestä. Moottorikelkkatiellä tarkoitettaisiin sellaisia moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitettuja maastosta merkitsemällä eroteltuja lumipeitteen aikaisia reittejä, joilla liikkumiseen sovellettaisiin tieliikennelain säännöksiä. Moottorikelkkateitä olisivat maastoliikennelain tarkoittamat moottorikelkkailureitit sekä sellaiset moottorikelkkaliikenteeseen käytetyt moottorikelkkaurat, joiden liikenteen ohjaamisessa käytetään tieliikennelainsäädännön tarkoittamia liikenteenohjauslaitteita.

Uutta moottorikelkkatie tieluokkaa koskevan ehdotuksen taustalla on pyrkimys ratkaista ongelma, mikä aiheutuu tieliikennelain tarkoittamien liikenteen ohjauslaitteiden käytön rajaamisesta vain tieliikennelain tarkoittamille tiealueille. Moottorikelkkaliikenteen ohjaukseen maastoliikennelain tarkoittamaa maastoa olevilla moottorikelkkaurilla niitä ei voisi käyttää. Sellaisilla moottorikelkkaurilla liikkumiseen, joilla vastaisuudessa käytettäisiin tieliikenteeseen tarkoitettuja liikenteen ohjauslaitteita, sovellettaisiin kuitenkin tieliikennelain säännöksiä.

Ympäristöministeriö tunnistaa uuden moottorikelkkatie määritelmää koskevan ehdotuksen taustalla olevan tavoitteen selkiyttäväksi tieliikennelain soveltamisalaa varaamalla tieliikenteeseen tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteiden käytön ainoastaan tieliikennelain soveltamisalaan kuuluville teille. Tavoitteen selkiyttämiseksi liikenteenohjauslaitteet kertoisivat tienkäyttäjille jatkossa selkeästi, että kyseisellä alueella noudatetaan tieliikennelain mukaisia liikennesääntöjä sekä vältettäisiin tilanteita, jossa jälkikäteisesti tuomioistuimissa ratkaistaan mitkä säännökset tulevat sovellettavaksi alueella liikkumiseen, on ympäristöministeriön näkemyksen mukaan lähtökohtaisesti kannatettava ja nykytilaa selkiyttävä. Ongelma on kuitenkin koskenut lähinnä yksityisteitä ja yksityisalueita, joilla liikutaan muilla kuin maastoajoneuvoilla. Maastossa moottorikelkkaurilla on käytetty laajasti tieliikennelain tarkoittamia liikennemerkkejä eikä tästä ympäristöministeriön tietojen mukaan ole aiheutunut on-

gelmia. Päinvastoin, kaikkien yleisesti tuntemien liikennemerkkien käyttö on edistänyt liikenneturvallisuutta myös moottorikelkkaurilla.

Ratkaisuna tieliikennelain tarkoittamien liikenteen ohjauslaitteiden käytön sallimisesta vain tiealueille aiheutuviin ongelmiin maastoliikenteen ohjaamisessa ympäristöministeriö esittää uuden moottorikelkkatie -tieuokan muodostamisen sijaan lakiin poikkeusta, jolla sallittaisiin eräiden rajattujen liikennemerkkien käyttö maastossa moottorikelkkaurilla. Tällaisia liikennemerkkejä olisivat 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) kierto- ja rajoitusmerkit. Lisäksi maastoliikenteen turvallisuutta edistäviä merkkejä olisivat etäisyyttä pakolliseen pysäyttämiseen osoittava lisäkilpi (H5) sekä paikannusmerkki (I14). Poikkeuksena pääsääntöön näiden muutaman turvallisuuden kannalta olennaisen liikennemerkkin käytön salliminen myös maastossa ei ympäristöministeriön näkemyksen mukaan vaarantaisi esityksen liikennemerkkien käyttöön liittyviä kannatettavia tavoitteita.

Jos maastoliikennelain tarkoittamaa maastoa olevilla moottorikelkkaurilla edellä mainittujen liikennemerkkien käyttöä ei kuitenkaan sallittaisi, arvioisi ympäristöministeriö tarvetta laatia maastossa sijaitsevia väyliä varten erilliset tieliikennelain liikennemerkkeistä erottuvat liikenteen ohjauslaitteet.

Edellä lausuttuun viitaten ympäristöministeriö esittää uuden moottorikelkkatie määritelmän jättämistä pois esityksestä ja tieliikennelain tarkoittamien liikenteen ohjauslaitteiden käytön rajaamisesta vain tiealueille maastoliikenteelle aiheutuvan ongelman ratkaisemista edellä esitetyllä tavalla.

Moottorikelkkojen tienylityskohdasta varoittava liikennemerkki

Ympäristöministeriö esittää harkittavaksi lakiin lisättäväksi uutta moottorikelkoista varoittavaa liikennemerkkiä. Varoitusmerkin tarkoituksena olisi varoittaa autoilijoita ja muita tiellä kulkijoita moottorikelkkaväylien tienylityskohdista. Uudella varoitusmerkillä edistettäisiin liikenneturvallisuutta.

Koiravaljakoilla ajaminen moottorikelkkateillä

Esityksen sivulla 231 Moottorikelkkatie -liikennemerkkin (D8)perusteluissa todetaan, että moottorikelkkatiellä voisi ajaa myös polkupyörällä ja 52 §:ssä määritellyllä ajoneuvolla, johon sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä. On ollut hieman epäselvää, mikä on koiravaljakon asema moottorikelkkailuun tarkoitetuilla väylillä. Koiravaljakkoja kuitenkin käytetään yleisesti moottorikelkkailureiteillä eikä tästä ole ympäristöministeriön tietojen mukaan käytännössä aiheutunut merkittäviä ongelmia. Asiaan liittyvän epätietoisuuden poistamiseksi voisi lain perusteluihin lisätä vastaavan kirjauksen kuin on polkupyörillä ja 52 §:ssä määritellyillä ajoneuvolla ajamisesta, että myös koiravaljakkojen käyttö moottorikelkkailureiteillä on sallittua.

Moottorikelkan käyttäminen tiellä eräissä tilanteissa

Maastoajoneuvon käyttämistä tiellä koskeva 157 § vastaa sisällöltään pääosin asetuksen ajoneuvon käyttämisestä tiellä (1257/1992) 11 §:ää. Ympäristöministeriö esittää harkittavaksi tulisiko siinä esitettyjen poikkeusten lisäksi sallia vähäinen moottorikelkan käyttö tiellä tietyissä tilanteissa taajamaympäristöissä erityisesti matkailukeskusten ja keskittymien alueella siirtymiseksi varsinaisille moottorikelkkailuun tarkoitetuille väylille. Tietyissä olosuhteissa järjestely voisi olla ympäristön yleisen viihtyvyyden kannalta tarkoituksenmukaisempi keino ohjata moottorikelkkaliikenne varsinaisille reiteille taajamissa kuin erillisten yhteyksien kautta maastossa kiinteistöjen läheisyydessä. Moottorikelkkaliikenteen rajoitetusta sallimisesta tiealueella on kokemusta ainakin Kanadasta, jossa järjestely on osoittautunut ilmeisen toimivaksi. Tällaisen poikkeuksen soveltaminen tulisi kyseen lähinnä tietyjen Pohjois-Suomen kuntien alueen taajamissa ja sen soveltuvuus tulisi arvioida aina tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden.

Muita ympäristöministeriön toimialaa koskevia kysymyksiä

Lain soveltamisalaa ja maastoliikennettä koskevien asioiden lisäksi ympäristöministeriö haluaa kiinnittää huomioita eräisiin muihin hallituksen esitysluonnoksen yksityiskohtiin, jotka liittyvät ympäristöministeriön hallinnonalan kysymyksiin.

Ennakointivelvollisuus

Esityksen mukaan tieliikennelakiin sisällytettäisiin tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus. Ennakoiva toiminta liikenteessä on tärkeää erityisesti ajoneuvojen kuljettajien taholta varsinkin heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien kuten lasten suojelemiseksi. Perusteluissa on asiaa käsitelty oikeustapausten kautta, mutta hieman epäselväksi edelleen jää, missä määrin ennakointivelvollisuuden sisällyttäminen lakiin on tarpeen jo nykyisin laissa olevan yleisen huolellisuusvelvoitteen, varovaisuusvelvoitteen muita tienkäyttäjiä kohtaan sekä ajoneuvon turvallista kuljettamista koskevan säännöksen lisäksi.

Ympäristöministeriö katsoo, että tienkäyttäjän oman vastuun korostamisesta huolimatta liikenneturvallisuusajattelun tulee edelleen pohjautua myös jo 2000 -luvun alkupuolelta asti Suomessa noudatettuun järjestelmäturvallisuuden periaatteeseen, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on pyrittävä suunnittelemaan inhimillisiä virheitä sietäväksi ja sääntöjä noudattavaa tienkäyttäjää suojelevaksi. Ennakointivelvollisuuden ei myöskään tulisi johtaa syyllisyyskysymysten selvittämisen monimutkaistumiseen onnettomuustapauksissa.

Kaupunkiliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä koskevia näkökohtia

Ympäristöministeriön mielestä on hyvä, että hallituksen esityksessä käsitellään kävelyä ja pyöräilyä omina liikennemuotoinaan joilla on omat ominaisuutensa ja tarpeensa. Kokonaisuutena esityksen voidaan katsoa edistävän kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta sekä niiden asemaa kulkumuotojen joukossa.

Suojatiesääntöjen ja -merkintöjen selkeyttäminen on kannatettavaa. Vaatimus suojateiden merkitsemisestä sekä ajoratamerkinnöin että liikennemerkkein voi johtaa suojateiden määrän vähenemiseen. Tämä voi suojateiden kunnioittamisen parantamiseksi olla perusteltua. Lopullinen suojateiden suunnittelu ja toteutus jää tienpitäjien vastuulle. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että suojateiden määrää ja sijaintia suunniteltaessa kunnat ja muut tienpitoviranomaiset ottaisivat erityisesti huomioon sujuvat ja turvalliset reitit joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille.

Pyöräkadun sisällyttäminen lakiin on pyöräilyn edellytyksiä edistävä muutos. Sen sijaan mahdollisuus ajaa polkupyörällä kiellettyä ajosuuntaa vastaan, mikäli se erikseen liikennemerkillä mahdollistetaan, kaipaa ympäristöministeriön mielestä vielä perusteellisempaa arviointia muutoksen turvallisuusvaikutuksista. Hallituksen esityksen perusteluista ei käy ilmi onko muutoksen mahdollista pyöräilyä edistävää vaikutusta suhteutettu siihen turvallisuuden heikkenemisen riskiin, mikä uudesta säännöksestä voisi aiheutua. Muutos tarkoittaisi myös liikennemerkkien tarpeen lisääntymistä jo ennestään keskittymistä ja tarkkaa havainnointia tienkäyttäjältä vaativassa kaupunkiympäristössä.

Hallituksen esitys tieliikennelainsäätelyä ei toisi muutosta jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäköintiin. Pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle olisi edelleen pääsääntöisesti kielletty, mutta monitulkintainen poikkeussäännös mahdollistaa käytännössä laajamittaisen ja pitkäaikaisenkin pysäköinnin valvonnan ollessa hankalaa toteuttaa. Turvallisuusnäkökohtien lisäksi kyseessä on kaupunkikuvallinen ja elinympäristön viihtyisyyteen liittyvä ongelma. Yritysten toimintaedellytyksistä keskusta-alueilla tulee huolehtia ja jakelulogistiikan toimia, mutta poikkeussäännöksen salliessa pysäköinnin käytännössä vapaasti motivaatio uudenlaisten järjestelyjen kehittämiseen ja kokeilemiseen jakeluliikenteen osalta puuttuu.

Hallituksen esitys ei sisällä muutosta taajamien yleisen nopeusrajoituksen osalta. 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 tienkäyttäjryhmien 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 liikenne rikkomuksiin, 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.

Muita ympäristönäkökohtia

Hallituksen esitys laajentaisi talvirenkaiden käyttöaikaa, kuitenkin rajaten käyttövelvoitteen talvikeleihin. 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.

Suurin osa tavallisista autoilijoista omistaa yhden talvirenkaat kerrallaan, joko kitka- tai nastarenkaat. Ammattiautoilijoita mahdollisesti lukuun ottamatta harvan autoilijan voinee odottaa vaihtavan renkaita useita kertoja talvessa kelien vaihtelun mukaan. Ympäristöministeriön mielestä on myös mahdollista, että esitetty muutos voi johtaa nastarenkailla ajettujen suoritteiden kasvuun, kun laki velvoittaa talvirenkaiden käyttöön aiempaa pidemmällä aikajaksolla. Nastarenkaiden käytöllä on osuutensa katupölyn muodostumisessa ja päällysteiden kulumisessa. Ympäristöministeriö katsoo, että vaikutusarviointia tulisi tältä osin tarkentaa ennen lopullisen esityksen muodostamista.

Hallituksen esityksen mukaan hälytysajoneuvojen olisi käytettävä sekä ääni- että valomerkkejä saadakseen esteettömän kulun. Ympäristöministeriön mielestä ennen lopullisen esityksen antamista tulisi vielä harkita, voisiko taajamissa, etenkin asuinalueilla yöaikaan tapahtuvassa hälytysajossa riittää valomerkkien käyttö.

Joutokäynnin osalta hallituksen esitys ei sisällä muutosta nykyiseen lainsäädäntöön. Ympäristöministeriö toteaa, että tieliikennelaissa tarkoitettujen tiealueiden ulkopuolisilla alueilla on voimassa ympäristönsuojelulain (527/2014) 217 § mukainen tarpeettoman joutokäynnin kieltö. Valtioneuvoston asetuksella (1266/2002) on säädetty tarkemmin siitä, missä tapauksissa joutokäynti katsotaan tarpeelliseksi. Asetuksen sisältö poikkeaa ehdotetusta tieliikennelain 55 §:stä lähinnä liikenteen valvontaan käytettävien ajoneuvojen osalta. Ympäristönsuojelulain säännöksen alkuperäinen tarkoitus on suojella erityisesti herkkiä kohteita, kuten päiväkodit, koulut, vanhainkodit tai sairaalat. Käytännön tilanteissa rajanveto tien ja tien ulkopuolisen alueen välillä voi olla hankalaa.

Kansliapäällikön sijainen
Ylijohtaja



Tuula Varis

Yli-insinööri



Petteri Katajisto

Jakelu: Liikenne- ja viestintäministeriö
Tiedoksi: YM Kirjaamo
KP Pokka
Erityisavustajat
RYMO: Säteri, Vatiilo, Mäkelä
LYMO: Tarasti
YSO: Lahtinen

