

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne ja viestintäministeriölle

Suomen Moottoriliitto ry:n lausunto hallituksen esitysluonnoksesta uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Viite:

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017 hallituksen esitysluonnoksesta uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi LVM/417/03/2013

Tieliikennelain soveltamisalasta yleisesti

Moottoriliitto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että liikennevakuutuslain ja tieliikennelain soveltamisalat ovat toisistaan poikkeavia. Tieliikennelain 1 ja 2 §:n määritelmien mukaisesti esimerkiksi suljettu moottorirata ei ole tietä eikä siellä siis lähtökohtaisesti sovelleta tieliikennelain säännöksiä. Liikennevakuutuslain mukaan liikennevakuutuslakia ei sovelleta mm. silloin, kun ajoneuvoa käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoitukseen taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun. Liikennevakuutuslain ratkaisukäytännön ja liikennevahinkolautakunnan soveltamisohjeen mukaan muusta liikenteestä eristäminen tulee tehdä niin tehokkaasti, ettei alueelle voi päästä liikennettä, joksi katsotaan myös kevyt liikenne eli jalankulkijat ja pyöräilijät. Ohjeen mukaan esimerkiksi pelkkä metsään tai pellolle taikka jälle rakennetulle radalle johtavan tien katkaiseminen liikenteeltä ei täytä eristämisvaatimuksia. Liikennevakuutuslain soveltamisala ja siitä annetut ohjeet aiheuttavat jatkuvasti tulkintaongelmia.

Moottoriliitto toivoo, että tieliikennelain uudistuksen yhteydessä liikennevakuutuslain soveltamisalaa tarkistetaan siten, että se ei aiheuta jatkuvia tulkinnallisia ongelmia.

Tien ja maaston määritelmä

Tieliikennelain uudistaminen vaikuttaa maastoliikenteen edellytyksiin monella tapaa, vaikka tieliikennelaki ei suoraan koske maastoa ja maastoliikennettä. Ensinnäkin tieliikenne rajaa maaston käsitettä ja siten maastoliikennelain soveltamisalaa. Edelleen maastoajoneuvot jou-tuvat käyttämään tieverkkoa maaston olosuhteiden, maankäytön ja palveluiden saatavuuden kannalta. Esitys muuttaisi suurimman osan liikennemerkillä merkityistä moottorikelkkaurista maastosta teiksi.

Tien määritelmä pysyisi muuten pääosin ennallaan. Esityksen perusteluissa on kuvattu tien käsitettä. Tieliikennelaki olisi lähtökohtaisesti voimassa teillä ja tien ulkopuolinen alue olisi perusteluiden mukaisesti maastoa. Eräitä säännöksiä sovellettaisiin maastossa tapahtuvaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöön. Moottorikelkkatie olisi uusi tietyppi.

Perusteluissa on kuvattu oikeustapauksiin nojautuen tilanne, jossa esimerkiksi mökkitie ei ole tieliikennelain tarkoittama tie eikä myöskään maastoa. Vähäiset mökkitiet ovat rajoitetun henkilöpiirin käytössä. Vähäisillä mökkiteillä ei siis noudateta tieliikennelain eikä maastoliikennelain sääntöjä lukuun ottamatta yleistä varovaisuusvelvoitetta ja ajoneuvoja sekä eräitä kuljettajaa koskevia määräyksiä. Näillä tien ja maaston ulkopuolisilla alueilla ei ole voimassa yleisiä nopeusrajoituksia eikä ajajaa koskevia erityisiä vaatimuksia. Tämä järjestely halutaan esityksessä säilyttää, syistä joita ei ole lähemmin kuvattu. Esityksessä ei ole ratkaistu mitä liikennesääntöjä näillä vähäisillä mökkiteillä noudatetaan.

Moottoriliitto esittää, että vähäiset mökkitiet ja metsätiet voitaisiin katsoa maastoksi. Rajoitetun henkilöpiirin käytössä olevat tiet palvelevat usein vain yhtä tai muutamaa kiinteistöä. Näistä voitaisiin käyttää nimeä ”kiinteistötie”.

Nämä tiet voitaisiin siis katsoa maastoksi, jolloin näille tulisi voimaan maastoliikennesäännöt. Ovathan pihat ja peltotietkin maastoa.

Yksityisen tien viitta (643) on jätetty esityksestä pois. Vain tiettyä kiinteistöä ja rajattua henkilöpiiriä palvelevan tien liikennemerkille olisi edellä kerrotun mukaisesti selkeää käyttötarvetta.

Moottorikelkkatie

Esityksen mukaan suuri osa liikennemerkillä merkityistä moottorikelkkaurista muuttuisi maastosta tieksi. Moottoriliiton kokemuksen mukaan urilla ei ole ollut sellaisia turvallisuus-ongelmia, että urat tulisi määritellä teiksi. Moottorikelkkailureitin käyttäjää koskeva ajokortti-vaatimus on ollut jonkinlainen oikeudellinen ongelma, koska ajaja ei välttämättä tiedä onko kysymyksessä moottorikelkkailureitti vai ura. Käytännössä ongelmaa ei ole ollut, koska lähes kaikilla moottorikelkan käyttäjillä on kuitenkin ajokortti.

Moottorikelkkaurat perustuvat sopimukseen ja niistä maksetaan maanomistajalle käyttökor-vausta mm. leveyden mukaan. Lakiesityksen tien määritelmän mukaan tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan ulkosyrjästä. Tällä olisi vaikutusta tehtyihin sopimukseen ja maanomistajille maksettaviin korvauksiin.

Moottoriliitto katsoo, ettei moottorikelkkatien uutta määritelmää ole tarpeen ottaa käyttöön, koska nykyisessä käytännössä ei ole ollut erityisiä ongelmia. Myöskään määritelmän käyt-töönoton vaikutuksia väylän pitämiseen ja siirtymäsäännöksiä ei ole riittävästi pohdittu.

Ehdotuksen 79 §:n mukaan merkillä D8 (moottorikelkkatie) osoitetulla moottorikelkkatiellä voisi ajaa myös polkupyörällä ja 52 §:ssä määritellyllä ajoneuvolla, johon sovelletaan polku-pyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.

Moottoriliitto katsoo, että polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot eivät lähtökohtaisesti talvi-aikaan sovellu moottorikelkkateille. Niiden nopeus, havaittavuus ja ajokäyttäytyminen poik-keavat täysin moottorikelkoista ja sen vuoksi asiasta aiheutuu liikenneturvallisuusongelmia. Polkupyörien käyttäminen voitaisiin kuitenkin rajoitetulla alueella sallia erityisellä liikenne-merkillä.

Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen moottorikelkkatielle

Esityksen mukaan ”liikenteen ohjauslaitteen asettaisi muulle tielle tien pitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Ohjauslaitteen paikkatieto toimitetaan liikennevirastolle.” Moottorilii-
ton mielestä moottorikelkkateiden (nykyiset ja urat ja reitit) merkitsemisessä tämä vaatimus olisi kohtuuton, tarpeeton ja käytännölle vieras etenkin, jos vaatimus koskisi jokaista maas-
toon sijoituttua liikenteen ohjauslaitetta. Maasto-olosuhteet ja merkintätarve voivat vaihdella vuosittain huomattavasti. Merkkejä ei useinkaan poisteta kesän ajaksi. Moottorikelkkateiden merkitsemisessä käytetään myös muita merkkejä kuin laissa määritellyt liikenteen ohjaus-laitteita. Esitetylle merkinnän tarkkuudelle ja valvonnalle ei ole käytännön tarvetta maasto-olosuhteissa. Kunnan suostumusta tulisi edellyttää ehkäpä vain teiden ylityskohdissa.

Moottoriliitto esittää, että 71 §:n 3 momentin tilapäisiä liikennemerkkejä koskevaa säännöstä sovellettaisiin moottorikelkkailuteiden tai vaihtoehtoisesti moottorikelkkaurien merkitsemisessä. Moottorikelkkatiet ovat tilapäisiä, vain lumipeitteen aikana voimassa olevia. Liikenne-merkkien täsmällisellä sijaintitiedolla ei ole merkitystä, koska tuskin automaattiseen ajamiseen moottorikelkkateillä olisi tarvetta.

Liikenteen ohjauslaitteiden käytön kieltäminen teiden ulkopuolella

Esityksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (s. 87,187-188) liikenteen ohjauslaitteita saisi käyttää vain tiellä. Muualla niitä ei saisi käyttää. Säännöksissä kieltoa ei ole. Asia on periaatteessa ymmärrettävä, mutta siinä on ongelmia lain soveltamisalan näkökulmasta. Lakihan koskisi lähinnä teitä ja teiden käyttämistä. Yleinen liikenteen ohjauslaitteiden käyttökielto maa- ja vesialueilla teiden ulkopuolella olisi ongelmallista, vaikka luvaton merkintä ei olisi-kaan rangaistavaa. Liikennemerkkejä muistuttavia merkkejä (monet on standardisoitu) käytetään mm. matkailupalveluissa käytettyjen symbolien yleisen tunnettavuuden takia. Urilla ja muissa palveluissa ohje- ja varoitusmerkit liittyvät palvelun tuottajan vastuuseen. Vaaran paikoista ja palvelun käyttämisen säännöistä on kerrottava. Tarvittavia merkkejä ovat mm. yleinen varoitusmerkki, pakollinen pysähtyminen, hiihtolatu, nopeusrajoitus, kielletty kulku-suunta jne. Varoitus- ja opastusmerkkien asettaminen maastoon ei voi olla kunnan suostumuksen varassa, jos vastuu palvelun (mm. ura) turvallisuudesta on palvelun pitäjällä.

Liikenteen ohjauslaitteet ovat tien käyttäjää velvoittavia (perustelu mm. viranomaisvalvon-nalle) vain tiellä, ei maastossa.

Moottoriliitto esittää, että liikenteen ohjauslaitteiden sellainen harhauttava käyttö olisi kielletty, jossa maasto tai muu alue muuttuisi tieksi. Tämä selventäisi lain soveltamisalaa teiden ulkopuolella.

Moottorikelkkatiestä varoittava liikennemerkki

Varoitusmerkit (76 §). Valikoimaan esitetään kahta uutta varoitusmerkkiä.

Moottoriliitto esittää, että moottorikelkkatiestä varoittavalle liikennemerkillä on erityistä tarvetta ja se pitäisi lisätä liikennemerkkivalikoimaan.

Moottorikelkan käyttäminen tiellä

Voimassaolevan lain periaate, jossa pyritään välttämään tilanteita joissa tieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen ja maastoajoneuvojen kulkureitit kohtaavat, on ehdotuksessa säilytetty ennallaan. Tätä ratkaisua ei ole perusteltu. On paljon tarpeita, joissa kulkuyhteys esimerkiksi huoltamolle tai majoitusliikkeeseen on tarpeen taajamaympäristössä. Taajamaympäristössä ajoyhteys voidaan perustaa käytännössä vain olemassa olevalle tiealueelle. Liikenneturvallisuusongelmaa ei ole ollut. Katuverkon lisäksi yksityisiä teitä ja metsäautoteitä käytetään vakiintuneesti moottorikelkalla ajamiseen. Liikenneturvallisuusongelmaa ei näillä-ään alueilla ole ollut. Olemassa olevien väylien käyttäminen eräissä tarpeellisissa tilanteissa säästää myös luontoa ja ajoneuvoja. USA:ssa ja Kanadassa on teiden käyttämisestä moottori-kelkaliikenteeseen saatu hyvät kokemukset.

Moottoriliitto esittää, että nykyinen, tällä hetkellä laiton käytäntö, pitäisi laillistaa esimerkiksi siten, että ajaminen moottorikelkalla olisi sallittua, jos sitä koskeva liikennemerkki on asetettu kadun, metsätien tai yksityisen tien varteen. Yleiselle ajo-oikeudelle ei kuitenkaan ole tarvetta, koska tien pitäjän lupa on olisi kuitenkin tarpeen.

Mopojen suurin sallittu nopeus (99§)

Mopojen suurin sallittu nopeus on ehdotuksessa 45 kilometriä tunnissa. Tämä rajoitus hankaloittaa mopojen käyttämistä kaduilla. Liikenteen sujuvuuden vuoksi nopeuden voisi nostaa 50 kilometriin tunnissa, joka on yleinen nopeusrajoitus taajamissa. Tämä nopeuden nosto parantaisi liikenneturvallisuutta mopojen osalta. Sellaisilla pyöräteillä, joilla mopoa saa käyttää, suurin sallittu nopeus voisi olla tuo 45 kilometriä tai jopa alhaisempi.

Helsingissä 13.4.2017

Suomen Moottoriliitto ry

Ljungqvist Kurt
Suomen Moottoriliitto ry