

Aku Raappana  
Suunnittelupäällikkö

Kari Lukkarinen  
Metsätalousinsinööri

Liikenne- ja viestintävaliokunta  
LiV@eduskunta.fi

## **Asiantuntijalausunto asiaan HE 17/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi**

Rovaniemen kaupungin Elinvoimapalveluiden Yhdyskuntatekniikan yksikkö antaa pyynnöstä vastineen koskien Tieliikennelain korjauspakettia. Kantaa otetaan lain kohtiin, joissa säädetään moottorittomien ajoneuvojen sallimisesta kelkkareiteille, HCT-ajoneuvojen sallimisesta kaupungin katuverkolle ja kaksisuuntaista pyörätietä osoittavan lisäkilven käyttöönotosta.

### **Moottorittomien ajoneuvojen salliminen kelkkareiteillä**

Uudessa Tieliikennelaissa uudistettiin virallisen moottorikelkkareitin määritelmä, joka tulisi lain voimaan astuttua sallimaan myös moottorittomien ajoneuvojen (mm. poro- ja koiravaljakot) kulkemisen samoilla reiteillä yhdessä moottorikelkkojen kanssa.

Rovaniemen kaupunki, joka toimii virallisten kelkkareittien ylläpitäjänä Rovaniemen kaupungin alueella, näkee lausunnossaan, että moottorittomien ajoneuvojen salliminen reiteille nostaa yleistä onnettomuusriskiä ja aiheuttaa kohtuuttomia kustannuspaineita reittien ylläpidon osalle. Rovaniemen kaupunki ei pidä lain muutosta hyväksyttävänä seuraavilla perusteilla:

#### **Yleisiä huomioita**

Moottorikelkkareitti on otettu mukaan tieliikennelaissa määritettyihin yleiselle liikenteelle tarkoitettuihin väyliin ja siihen sovelletaan samoja säännöksiä kuin muihin liikenneväyliin. Moottorikelkkareitit poikkeavat kuitenkin muista väylissä olennaisesti seuraavissa asioissa:

Reitille kunnan ympäristöviranomaisen hyväksyy reitin pitäjän ja se vahvistetaan, kun reitti perustetaan Maanmittauslaitoksen reittitoimituksessa. Reitinpitäjä voi olla muukin kuin viranomaisen, esimerkiksi yhdistys.

Kuljettajan vaatimukset ajoneuvon ominaisuudet huomioon ottaen ovat paljon vähäisemmät kuin vastaavissa tieliikenteeseen tarkoitetuissa ajoneuvoissa (autoissa tai moottoripyörissä).

Tieliikenteestä löytyy harvoin vastaavalla suorituskyvyllä varustettuja laillisia ajoneuvoja. Vastaavia teho / paino-suhteita nelipyöräisistä löytyy vain suljetuilta moottoriradoilta.

Nykytilannetta voi arvioida myös onnettomuustilaston kautta. Moottorikelkka- onnettomuudet ovat liikenne suoritteeseen nähden yliedustettuina kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa.

Kun tässä tieliikennelain uudistuksessa koetaan tarpeelliseksi siirtää polkupyörät ja jalankulkijat omille väylilleen sujuvuuteen ja turvallisuuteen vedoten, niin moottorikelkkareittien osalta säädäntö tuntuu kohtuuttomalta.

Kun kokonaisuus otetaan huomioon, on vastuutonta päästää moottorikelkkojen kanssa samoille väylille mitään muita kulkijoita, vaikka muuten olisikin perusteltua hyödyntää maastoon tehtyjä reittejä kaikille kulku muodoille.

### **Moottorikelkkojen määrä toiminta-alueella**

Kelkkareittien käyttöturvallisuuteen vaikuttaa merkittävästi alueella olevien moottorikelkkojen määrä. Lapin maakunnan alueella on suuria kuntakohtaisia eroja näissä määrissä. Trafin tilastojen mukaan maakunnan alueella oli 31.12.2019 rekisterissä yhteensä 39 718 moottorikelkkaa, josta määrästä Rovaniemelle oli rekisteröity 11 175 kelkkaa. Vastaavasti Muonion kunnassa oli samaisen tilaston perusteella rekisterissä 1776 kpl moottorikelkkaa.

Molemmissa kunnissa ohjelmopalveluiden toiminta-alueilla liikkuu jo tällä hetkellä moottorikelkkailuun tarkoitetuilla reiteillä huomattava määrä myös jalankulkijoita, juoksijoita, hiihtäjiä, lumikengillä kulkijoita, polkupyöräilijöitä ja maasto-moottoripyöräilijöitä, osin luvattomastikin.

Kun nämä em. yksittäiset käyttäjät ja moottorikelkkailijat ovat samanaikaisesti käyttämässä reittiä, muodostuu reittien käytöstä jo nykyisellään turvallisuusriski, jota reitinpitäjän on vaikea hallita. Rovaniemellä, missä tilastojen perusteella on maakunnan suurin moottorikelkkojen lukumäärä, näistä ongelmista on jo esimerkkejä. Kun tähän, jo nyt ongelmalliseen tilanteeseen lisättäisiin vielä luvallisesti moottorittomat ajoneuvot kuten valjakot ja polkupyörät, onnettomuusriski kohoaa entisestään.

### **Tilanteiden ennakoimattomuus**

Porot ja koirat ovat reen eteen valjastettuinaakin ”luontokappaleita”, joiden käyttäytymistä ei voida ennakoida moottorikelkan ja valjakon kohdatessa reitillä. Ennakoimattomuus aiheuttaa selkeästi turvallisuusriskin.

Asiakkaat saapuvat useissa tapauksissa maista, missä ei ole talvisia olosuhteita ja valjakot ovat vieras ja tuntematon käsite. Ohjelmopalvelu yritykset saattavat sallia asiakkaiden olla itse valjakoiden ohjastajia ja se on jo sinänsä turvallisuusriski. Valjakoiden käsittely ja taito hallita sitä ongelmatilanteissa voi olla erittäin puutteellista ja riski onnettomuuteen edelleen

kasvaa. Safaritoiminnassa myös enemmistö kelkkailijoista on ulkomaalaisia ja yleensä kokemattomia, vain nopealla koulutuksella kelkan hallintaan perehdytettyjä. Lisäksi luonnonolosuhteet, kuten pimeys, liukkaus, maaston peitteisyys, huonot näkemät ja lumisade lisäävät edelleen turvallisuusriskiä.

## **Reittien ylläpito ja käyttö**

Pääsääntöisesti viralliset kelkkareitit ovat Lapin maakunnan alueella pääreittejä, jotka yhdistävät kuntakeskuksia ja joilla liikennöinti on siitä syystä vilkasta.

Reiteille ei ole olemassa virallisia teknisiä vaatimuksia tai tie- ja katurakentamiseen verrattavia suunnittelu- ja rakentamisohjeita (esim. väylägeometria, poikkileikkauksen mitoitus). Saatavilla olevat ohjeistukset ovat eri toimijoiden laatimia ja perustuvat enemmän työperäiseen kokemukseen, mutta toimivat tyydyttävällä tasolla reitin rakentamisessa.

Vaikka useimpien matkailukeskusten toiminta-alueilla reittejä kunnostetaan koneellisesti, ne ovat kuitenkin suhteellisen kapeita ja mutkittelevia. Ne ovat usein ainoastaan moottorikelkkailun tarpeita silmällä pitäen toteutettuja kapeita uria. Jos moottorittomat ajoneuvot sallitaan virallisilla kelkkareiteillä, on näistä reiteistä tehtävä nykyistä tasokkaampia ja turvallisempia. Tämä tarkoittaa reittien hyötyleveyden kasvattamista ja reittien reuna-alueiden puuston raivaamista suoja-alueiksi.

Moottorikelkkareitti virallistetaan Maanmittauslaitoksen järjestämässä toimitustilaisuudessa. Tällöin määrätään reitin hyötyleveys ja korvataan siltä osin maanomistajalle puusto- ja maapohja ja yleisen haitan korvaus. Reittien hyötyleveyden suurentaminen aiheuttaa uuden maanmittaustoimituksen ja korvattaviksi tulevat kasvaneet puusto- ja maapohja ja yleisen haitan korvaukset maanomistajille. Kaikki kustannukset tulevat reittien ylläpitäjän maksettavaksi.

## **Elinkeinotoiminnan osittainen rajoittaminen**

Jos reitin ylläpitäjälle sallitaan oikeus rajoittaa lisäkilvellä reitin käyttö, tämä asettaa reitin ylläpitäjän juridisesti epävarmaan asemaan, kun se voidaan elinkeinonharjoittajan taholta kokea elinkeinotoiminnan rajoittamisena.

## **Reitin ylläpitäjän kustannukset lisääntyvät**

Jos reiteillä sallitaan moottorittomat ajoneuvot, niin reittien turvallisuus edellyttää vähintään niiden leventämistä. Kustannuksia syntyy rakentamisesta ja korvauksista maanomistajille. Reittien leventäminen ja korvaukset maksavat noin 900 - 1100 € / kilometri toteutuneiden toimitus- ja rakentamiskustannuksien perusteella arvioituna.

Jos reittien liikennettä halutaan rajoittaa joitakin käyttäjäryhmiä kieltävällä lisäkilvellä, muodostuu reitin ylläpitäjälle ylimääräisiä kustannuksia. Esimerkiksi Rovaniemellä lisäkilpien tarve olisi satoja kappaleita. Lisäkilpien materiaali- ja asennuskustannukset talviaikaisena työnä olisivat Rovaniemen nykyisellä reitti määrällä ( 364 km) n. 29 000 €. Lumettomana

aikana tehty työ nostaa kustannukset jo huomattavan suureksi ( 40 000 - 50 000€), koska maastossa liikkuminen vaikeutuu. Kustannusarvio pohjautuu toteutuneisiin liikennemerkkien ja kylttien materiaali- ja asennuskustannuksia kuluvalta vuodelta.

## **HCT-ajoneuvot**

Rovaniemen kaupungin katuverkolla on kokeilujen kautta liikennöinyt "jättirekkoja" jo muutaman vuoden. Niillä ajetaan puutavarakuljetuksia satojen kilometrien päästä Saariselän pohjoispuolelta. Liikennöinti on tähänastisten kokemusten mukaan sujunut hyvin.

Kokeilussa tällä kalustolla on kuitenkin ajettu ennalta suunnitelluilla reiteillä ja näin varmistettu, että liikenneympäristö soveltuu ajoneuvojen mittasuhteille. Tässä on katuverkon osalta voitu hyödyntää jo rakennettuja erikoiskuljetusreittejä.

Jos tieliikennelain uudistus johtaa siihen, että syntyy vaatimuksia päästä HTC-ajoneuvoilla kaikille kaduille kaupungin katuverkolla, kadunpitäjä joutuu vaikeaan tilanteeseen.

Katuympäristön mittavan uudelleen rakentamisen lisäksi vaarannetaan liikenneturvallisuus. Nyt katuverkolla varsinkin keskusta-alueilla pyritään ajoratojen tiiviiseen mitoittamiseen, jotta saadaan rakenteellisilla ratkaisuilla pidettyä henkilöautojen ajonopeuksia alhaisina.

Rovaniemen kaupungin keskustassa on 30 km/h nopeusrajoitus ja katuverkko on pääkatuja lukuunottamatta mitoitettu vain kuorma-autolla ja linja-autolla kuljettaviksi, joten perävaunuyhdistelmillä ei ole tälläkään hetkellä mahdollista liikennöidä kaikilla kaduilla ilman poikkeusjärjestelyjä. Liikenteenohjauksella ei ajoneuvojen liikkumista ole rajoitettu, mutta ahtaus lienee kaupunkikeskustoissa niin normaali tilanne, että se ei ole muodostunut käytännön ongelmaksi.

HTC-ajoneuvojen kohdalla voi ongelmia tulla myös sillä katuverkolla, jossa raskaita ajoneuvoja normaalisti liikkuu. Näillä alueilla joudutaan jatkossa liikenneympäristöä muuttamaan kalustoa vastaaviksi. Tilanteen arvioimista vaikeuttaa se, että kadunpitäjältä puuttuu edelleen tieto, minkälaista tilantarvetta kyseiset ajoneuvot tulevat vaatimaan.

Olisi hyvä myös harkita, voiko HTC-ajoneuvojen ajotilavaatimuksia sopeuttaa ajoneuvon teknisillä ratkaisuilla nyt käytössä oleviin KAM-ajoneuvojen ajotilavaatimuksiin. Liikenneympäristön sopeuttamiseen tarvitaan joka tapauksessa siirtymäsäännökset, koska kysymyksessä on taloudellisesti merkittävästä asiasta kaupungin muutoinkin tiukassa taloudellisessa tilanteessa. Muutosten tekemisen rahoitukseen myös valtion taloudellinen tuki olisi tarpeen.

## **Kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen**

Kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen on vastoin opittua käytäntöä. Ajoneuvon kuljettajille on autoliikenteen puolelta tuttua, että yksisuuntainen ajorata merkitään ja muutoin oletuksena on, että kadun liikenne on kaksisuuntaista.

Nyt yhdelle ajoneuvoryhmälle, pyöräilijöille, esitetään tästä poikkeavaa käytäntöä. Hyötyä tästä poikkeavasta käytännöstä on vaikea hahmottaa. Huomattavat ylimääräiset kustannukset sen sijaan ovat tosiasia.

Pyöräväylien suunnitteluohjeet ovat lainsäädännön muutoksen myötä parhaillaan tarkistettavina ja niissä tullaan todennäköisesti suosittelemaan nykyistä useammin yksisuuntaisen pyörätien toteuttamista ajoradan molemmin puolin.

Käytännössä kuitenkin katutilan niukkuus, kadunvarsipysäköinti ja muutosten kalleus johtavat siihen, että väylästäön muutos toteutuu hitaasti. Tämä johtaa helposti väylästäön selkeyden katoamiseen ja mahdollinen etu turvallisuuden paranemisessa jää saavuttamatta. Turvallisuutta voidaan usein tehokkaammin parantaa esimerkiksi korotettuja suojateitä rakentamalla.

Rovaniemen kaupungin alueella niin kaupungin kuin valtionkin hallinnassa olevat jalankulku- ja pyörätiet ovat pääasiassa yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Erotelluistakin väylistä kaikki ovat kaksisuuntaisia. Rovaniemen pyöräilijämäärillä suunnitteluohjeet useimmissa kohteissa ohjaavat yhdistettyjen väylien käyttöön ja tilanne ei muutu, vaikka saataisiin kulkumuoto-osuuksia muutettua valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä lisäten.

## **Lakimuutosten aiheuttamat kustannukset kaupungille**

Tieliikennelaki tuo laajenevia tehtäviä kunnalle. Tällaisia ovat suostumuksen antaminen yksityisten alueiden liikenteenohjauslaitteista, liikennemerkkien sijaintitiedon toimittaminen valtiolle ja liikennemerkkien lisäys ja uudistamistarpeet. Merkittäviä tulevat olemaan myös HCT-ajoneuvoja koskevan sääntelyn tuomat kustannusvaikutukset.

Kaupungin taloustilanne on jo tällä hetkellä haastava ja yhdyskuntatekniikan kustannuksia on jo ennen korona-epidemiaa jouduttu leikkaamaan sekä ylläpidon, että investointien osalta. 2020 investoinnit katurakentamiseen ovat vain  $\frac{2}{3}$  edellisen vuoden tasosta ja tulevaisuus näyttää vielä tiukemmalta. Samaan aikaan olemassa olevan katuinfran korjausvelka edelleen kasvaa.

Lakimuutosten aiheuttama investointitarve ei suoraan tue kaupungin asukkaiden toimeentuloa ja yritysten elinvoimaisuutta, joten ajankohta lisävelvoitteille on äärimmäisen huono.