

Plenum

Tisdag 17.3.2020 kl. 14.02—16.55

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen och till lagar som hänför sig till den

Regeringens proposition RP 17/2020 rd

Remissdebatt

Talman Matti Vanhanen: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

14.35 **Jari Myllykoski vas:** Arvoisa herra puhemies! Nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys on perusteltu, ja niin kuin täällä hallituksen esityksessä myös tuodaan esille, liikenne- ja viestintävaliokunta mietinnössään on ottanut siihen positiivisen kannan ja näkeekin, että nyt toimitettavat lisäykset, joita tällä ehdotuksella tuodaan, ovat tarpeellisia. Ja perusviestin jos siitä lukee, niin se on kuitenkin se, että tällä edelleen kehitetään liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, joten olisi jotenkin hankalaa olla asioista eri mieltä.

Erityisesti tässä on puntaroitu näiden pitkien HCT-rekkojen liikennöintiä, ja oikeastaan hallituksen esityksen sisällä on arvioita, jotka kyllä puolustavat sitä aikanaan aika paljon kritisoitua uudistusta, jolla nämä isot rekat tulivat teillemme. Toki edelleenkin on niitä asioita, että meillä on painokuormitettuja siltoja, joissa näillä isoilla autoilla emme voi kuorman vuoksi liikennöidä. Mutta asiat kehittyvät, ja tällä on kuitenkin oletettavia hyötyjä: joissakin kappale-, tavara- ja elintarvikekuljetuksissa ollaan päästy 100 miljoonan kilometrin säästöihin, ja polttoainetta on pysytty myös säästämään, jos ollaan valittu oikea moottorikoko. Eli kaiken kaikkiaan tässä nyt on jo päästy seuraamaan tätä, mutta edelleen nyt halutaan, että näitä turvallisuusominaisuuksia pohditaan jatkossakin, ja sen takia ne ovat asetuksessa sääntelyn piirissä, jolloin pystytään tekemään nopeita ja toimivia ratkaisuja.

Tässä on myös näihin raskaisiin isoihin moottorikelkkoihin otettu kantaa. Ja uskonkin — täällä puheenvuorolistalla oli ainakin hetki sitten edustaja Auton puheenvuoropyyntö — että hän tuo esille sen, että kun matkailu nyt tässä kohtaa, koronaviruksen jyllätessä, tietysti on vaikeuksissa, niin toivotaan, kun tästä toivutaan, että tämä uusi kelkkamalli, mikä sinne reiteille on tuotu mukaan, mahdollistaa sitten matkailun nopeamman palautumisen ja näitten safarien ja muiden kannattavan liiketoiminnan.

Mutta tässä vaiheessa on pakko todeta — ryöstää, arvoisa puhemies, hieman toisille rai-teille: Keskustelimme tuossa edustaja Ronkaisen kanssa siitä, että jotakin meillä on vielä tehtävänä, ja se on se, että jatkossa kun ihminen saa ajokortin, niin se toimisi myös henki-

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

lökorttina. Sitä toivotaan, ja katsotaan, riittävätkö meidän voimat kerätä tähän sata nimeä, kun tällainen lakialoite tehdään.

14.39 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Tieliikennelaki on tietysti valtavan tärkeä laki meille suomalaisille. Jokainen suomalainen — ei nyt ehkä aivan päivittäin, mutta varmasti viikoittain — on tavalla tai toisella tien päällä, ja liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus on tietysti meille tärkeää. Tietysti myös kaikki hyödykkeet ruuasta päivittäistavaroihin kulkevat kumipyörillä, joten myös tämä liikennenäkökulma on arjessamme aivan keskeinen.

Mutta tosiaan, arvoisa puhemies, kun eletään maassa tällaista poikkeustilannetta, niin hyvin lyhyesti haluan käsitellä vain yhtä liikennemuotoa. Edustaja Myllykoski, joka on tunnettu tietysti visionäärisenä edustajana monessa mielessä, osasi nähdä suoraan puheeni ytimeen, elikkä haluan muutamalla sanalla puhua moottorikelkkailusta.

Tässä hallituksen esityksessä on sinänsä aivan perusteltuja esityksiä, mutta on pari näkökulmaa, jotka eivät ole tulleet tieliikennelain alkuperäisessä uudistuksessa tai tässä niin sanotussa korjaussarjassa riittävän hyvin huomioituiksi, ja nämä asiat tulee varmistaa siten aikanaan valiokuntakäsittelyn yhteydessä.

Toinen liittyy moottorikelkkareitin määritelmään. Moottorikelkkareitti tulee lähtökohdaisesti varata moottorikelkkailulle, ei muille ajoneuvoille, mutta tietysti lainsäädännöllä pitää varata mahdollisuus, että kun ajatellaan vaikkapa Enontekiötä suurtunturialueena, niin siellä voidaan sitten moottorikelkkareitille lisäkyltittämällä luoda mahdollisuus, että siellä voidaan reittiä ajaa vaikkapa koiravaljakolla olosuhteissa, joissa näkyvyys on hyvä ja minkäänlaisia törmäyksen vaaroja ei ole. Mutta koiravaljakot tai porosafarit ja moottorikelkat eivät sovi samoille reiteille vaikkapa Rovaniemen kaupungin tai muiden tiiviiden matkailukeskusten ympäristöön, joten tässä mielessä turvallisuuden varmistamiseksi pitää vielä valiokunnan katsoa tarkkaan tätä lakimuutosta.

Toinen, myös pieni näkökulma, mutta moottorikelkkailun ja turvallisuuden kannalta todella tärkeä, liittyy kypärän käyttöön. Meille aikuisille ihmisille tietysti pitää olla standardoitu ja hyvä kypärä aina, kun olemme kelkan päällä, mutta lasten kypäräkäytössä ja varsinkin lasten kypäräkäytössä reessä täytyy pystyä joustamaan niin, että niin sanottu lastenkettelukypärä, joka on lapsen niskalle, lapsen ruumiinrakenteelle sopiva suojavaruste kelkkailuun — puhutaan siis pienestä lapsesta, pikkukoululaisesta, alle 10-vuotiaasta lapsesta — pitää voida sallia, jotta turvallinen kelkkailu, turvallinen kelkkailukulttuuri on tulevaisuudessa mahdollista.

Ymmärrän, että tämä ei ehkä kaikissa vaalipiireissä ole aivan se pakan päällimmäinen kysymys, mutta tähän aikaan vuodesta Lapin vaalipiirissä tämä on todella konkreettinen arjen turvallisuuteen liittyvä kysymys. Toivon todella valiokunnalta ymmärrystä siinä vaiheessa, kun valiokunta pääsee tätä asiaa käsittelemään, että tätä näkökulmaa myöskin asiantuntijoilta kysytte ja tarvittaessa teette näitä arjen turvallisuudelle tärkeitä muutoksia.

14.42 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Viime eduskuntakaudella päätetty tieliikennelaki tulee voimaan 1.6. tänä vuonna, ja nyt lähetekeskustelussa olevalla hallituksen esityksellä päivitetään ja oikeastaan huomioidaan tuon lain hyväksymisen jälkeen tulleet uusia asioita, tehdään tavallaan korjaussarja tuohon jo päätettyyn tieliikennelakiin.

Hallitus muun muassa esittää, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutettu virastouudistus, tieliikennekäyttöön hyväksytyt HCT-ajoneuvoyhdistelmät ja raskai-

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

ta moottorikelkkoja koskevat jo hyväksytyt säännökset sisällytetään uuteen tieliikennelakiin, eli ne tuodaan lain tasolle myöskin. Myös parkkikiekon käyttövelvollisuutta ja siihen liittyvää pysäköintiajan laskentaa esitetään tarkennettavaksi, jotta se on yksiselitteistä. Tieliikennelakiin esitetään myös muutosta, jolla uusien pyöriteiden kaksisuuntaisuutta osoittavien liikennemerkkien asettamiselle säädettäisiin seitsemän vuoden siirtymäaika. Tällä muutoksella halutaan helpottaa tienpitäjille merkinnöistä aiheutuvaa taloudellista rasitetta ja lisäksi halutaan antaa aikaa laadukkaiden pyöräilyreittien suunnitteluun ja toteuttamiseen.

Korjauspaketin tavoitteet ovat erittäin kannatettavia, sillä uusi tieliikennelaki tämän hallituksen esityksen mukaisine muutoksineen edistää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta, kuten edellisissä puheenvuoroissakin on tullut jo esille. Se myös vähentää liikenteen säännösten kokonaismäärää ja keventää hallinnollista taakkaa. Tietysti ministeriössä on tätä lakipakettia, tätä hallituksen esitystä tehty myöskin kiireellä, koska tämä uusi tieliikennelaki on astumassa voimaan 1.6., ja on toivottu, että tämä korjaussarja, korjauspaketti saataisiin samaan aikaan myöskin tähän uuteen lakiin sisälle, ja sen takia halutaan viedä tätä ripeästi eteenpäin.

Tähän varmaan jää näitä muutamia asioita, niin kuin edustaja Auttokin toi esille: muun muassa moottorikelkkareittien monikäyttö — siitä on käyty paljon keskustelua — samoin lasten kypäränkäyttö, eli minkälainen kypärä pitää olla siellä moottorikelkan kyydissä. Lausunnoissa on myöskin esitetty useita muutoksia traktoreiden ja niiden yhdistelmien päämittoihin. Ministeriö on myöskin perustellut, miksi näitä kaikkia ei ole tässä lakiesityksessä huomioitu: eli aikataulullisista syistä, että niitä ei ole ehditty. Uskon, että liikenne- ja viestintävaliokunta omassa käsittelyssään perehtyy näihin asioihin, ja tarvittaessa sitten tehdään täsmennyksiä.

14.45 Kari Tolvanen kok: Arvoisa herra puhemies! Juuri sopivasti tähän saliin tulin, ja varmaan täällä on käytetty jo hyviä puheenvuoroja, mutta liikenne- ja viestintävaliokunnassa tänäänhän käsiteltiin tätä asiaa, ja aikataulu saattaa vähän venyä sattuneesta syystä, ja se suotakoon. Tietysti henkilökohtainen mielipide: onko se tieliikennelakikaan 1.6. tuleva voimaan tässä tilanteessa? Sitä voidaan katsoa.

Yksi asia, minkä ottaisin esille, mikä on mainittu tässä niin sanotussa korjaussarjassa, on moottorikelkat. Etenkin näinä aikoina nyt pitää tarkasti kuunnella yrittäjiä, mitä mieltä he ovat asiasta. Yrittäjiltähän on tullut huolenaihe tuolta pohjoisen suunnasta — ei nyt enää etelää koske — mutta pohjoisen suunnasta moottorikelkkareiteistä, niiden merkitsemisestä. Se käännettäessä toisinpäin, eli silloin, kun joku on kielletty, se merkittäisiin, eikä niin, että vain nämä sallitut pitää merkitä. Siitä tulee aikamoinen työmäärä, ja vaikka täällä etelässä elän ja asun, niin olen tutustunut Lapin olosuhteisiin. Siellä on hyvin monenlaisia olosuhteita. Voi ilman muuta tehdä harkinnan mukaan muutoksia mutta järkevästi ja vähillä kustannuksilla.

Samoin ovat nämä moottorikelkkailussa käytettävät kypärät. Sehän on loistava asia, että niitä käytetään, mutta huolenaihe ovat lapset, että tuleeko tässä nyt käymään niin, kun vaaditaan liian järeitä kypäriä aivan pieniltä lapsilta, painavia kypäriä, että he eivät käytä niitä ollenkaan. Onko nyt kuitenkin parempi, että olisi vaikka laskettelukypärä sitten päässä moottorikelkan kyydissä tai reen kyydissä?

Nämä ovat tällaisia asioita, joita meidän pitää vakavasti valiokunnassa kyllä käsitellä ja miettiä ja pohtia, koska nämä ovat yrittäjien viestejä ja nämä koskettavat ihan perheitä-

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

kin, jotka moottorikelkkailua tuolla pohjoisessa harrastavat. Se ei ole pelkästään yrittäjien huolenaihe vaan ihan perheiden huolenaihe, ja heitä on etenkin nyt tässä tilanteessa kuunneltava tarkasti — vielä kun se tuleva syksy ja talvi tulee, kun tämä taloustilanne ehkä ei valitettavasti tässä nyt kovin kummoisesti parane — jotta olemme tilanteessa, jossa turvataan myös yrittäjien mahdollisuus toimia siellä pohjoisessa sekä perheiden mahdollisuus turvalliseen matkailuun.

14.48 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Tässä niin sanotussa korjaussarjassa on keskeisenä teimana näiden HCT-rekkojen osalta ollut varmaankin kuljetustehokkuuden lisääminen. Tuonne tieliikenteeseen saadaan kumipyörille huomattavasti enempi tavaraa yhden rekan kyytiin, ja sillä lailla tätä kuljetustehokkuutta lisätään huomattavasti.

Tähän samaan henkeen on kumminkin jäänyt puutteita tässä hallituksen esityksessä. Vaikka esitys on monessa mielessä hyvä ja tämä parantaa tätä kokonaislakipakettia, niin — niin kuin täällä on huomioitukin — tässä ovat Keski-Pohjanmaan tuottajat ja koneyrittäjät huomioineet traktoreiden osalta yhdistelmän päämitat, painot ja leveydet, ja näitä ei ole ehditty tähän valmisteluun ottaa mukaan aikataulukiireen vuoksi. Mutta kuitenkin, kun tämä tavarankin liikuttaminen on keskeinen henki tässä hallituksen esityksessäkin, niin myös maatalouden puolella materiaalien siirtäminen pelloilta tilakeskukseen ja taas tilakeskuksesta pellolle vaatii entistä enempi tämmöistä massojen siirtämistä. Siinä mielessä tämä laki on jäänyt ajastaan jälkeen, elikkä nämä mitat ja leveydet ja painot ovat jääneet hyvin pieniksi, ja rakennekehityksen myötä tämä liikennetrafiikka tilalta pellolle on lisääntynyt valtavasti ja entistä enempi traktoreita kuormineen on ollut tien päällä, koska nämä mitat eivät salli isompia kokonaisuuksia liikutella.

Traktoriteknologia on kehittynyt valtavasti. Siellä on tullut erilaisia tehokkaita traktoreita, jarruominaisuudet ovat parantuneet, painomassoja pystytään lisäämään ja koot ovat kasvaneet, elikkä nykyään pelkästään perustraktori, iso traktori alkaa olemaan leveämpi kuin nämä mitat, mitä nyt on määritetty. Se aiheuttaa muun muassa sen, että sitten traktori on erittäin iso ja traktori erittäin hitaasti liikkuvana tieliikenteen tukkona, ja siinä mielessä sujuva liikennöinti on hankalaa näiden isojen traktorien myötä, elikkä näitä nopeuksia olisi hyvä tarkistaa jatkoselvittelyn yhteydessä. Myöskään näitä niin sanottuja agrotracreja elikkä kuorma-auton ja traktorin ominaisuuksia yhdisteleviä kulkuneuvoja ei nyt ole huomioitu millään lailla, ja näittenkin tarve maataloustoiminnassa on lisääntynyt merkittävästi, ja nämäkin olisi hyvä saada lainsäädännön piiriin, ennen kuin ne rupeavat enempi yleistymään maatalouden käytössä.

Elikkä toivoisin, että myös näitä puutteita vielä jossakin vaiheessa saataisiin käsiteltyä, niin että saataisiin näittenkin osalta nämä mitat ja painot ajanmukaisiksi, että ei käytäntö kovin paljon riitele lainsäädännön kanssa.

14.50 Antero Laukkanen kd: Arvoisa herra puhemies! Tämä käsillä oleva esitys on 1.6.2020 voimaan tulevan tieliikennelain korjauspaketti. Yllättävää tässä on se, että tämä korjauspaketti sisältää jo valtavan määrän ehdotuksia uudeksi korjauspaketiksi. Täällä esitystekstissä todetaan monessa kohtaa, että ei ole kiireen takia otettu mukaan jotain esitystä, joka nähdään hyväksi, siis otettu mukaan tähän korjauspakettiin.

Pistää tietysti kysymään näin, että mikä välttämättömyys tällä nyt on ollut tulla näin nopeasti tänne, kun heti perään pitää tulla uusi korjauspaketti, ja tuleeeko sen jälkeen sitten vielä kolmas korjauspaketti. Että eikö olisi hyötyä siitä, että tehtäisiin kerralla kuntoon ja

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

sisällytettäisiin nämä esitetyt asiantuntijoiden esittämät toiveet tähän. Tämä tällainen tuntuu niin kuin eduskunnan hukkakäytöltä, että tuodaan korjauspaketti, jossa on 20 uutta korjauspakettitoivetta sisällä.

Sitten itse tähän substanssiin sen verran: Nämä HCT-ajoneuvot, jotka tähän uuteen lakiinkin on sisällytetty ilman velvollisuutta, että valtio osallistuu näihin tienhoidon kustannuksiin, jotka syntyvät näistä uusista painavista rekoista. — Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ne teiden korjaukset jäävät sitten varsinkin kaupunkialueilla kunnan tehtäväksi ja tulevat kunnan kokonaan korvattavaksi.

Tämä lausuntopalaute on täällä kaikista mielenkiintoisin osa tätä koko lakiesitystä, koska siellä näkee tämän asiantuntemuksen, joka meillä on tienpitoon ja lainsäädäntöön. Jotenkin en voi olla hämmästelemättä sitä. En tässä nyt varsinaisesti moiti hallitusta, mutta kyllä meillä asiantuntijaorganisaatiot ovat sitä varten, että pyritään ottamaan huomioon heidän näkemyksensä mahdollisimman kattavasti, ettei tarvitse tulla korjauslakia ja korjauslain korjauslakia ja sitten sen päällä täydennyslakia. — Kiitos.

14.53 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa herra puhemies! Äskeisessä puheenvuorossa edustaja Laukkanen kuvasi tätä korjaussarjan korjaussarjaksi tai jotenkin siihen suuntaan. Itse kuitenkin pidän ihan hyvänä, että tieliikenteen osaltakin reagoidaan mahdollisimman nopeasti, jos on selvästi hoksattu jo, että laissa on parantamisen varaa, mikä mielestäni näkyy myös siinä, että lausuntoja on annettu peräti 70 kappaletta. Silloin on ehdottomasti tarve tälle nopeutetullekin käytännölle. Tietenkin lainsäädäntö olisi aina hyvä tehdä niin, ettei sitä tarvitse korjata, mutta kuten tiedämme, mitä tulee tieliikenteeseen, se ei aina ole kovin helppoa.

Edustaja Autto puhui lähinnä moottorikelkoista. Itse en ole hirveän perehtynyt niihin, meillä Varsinais-Suomessa paistaa yleensä aurinko ja lunta on hyvin vähän. Sen sijaan tämä HCT-muutos tässä lakipaketissa tarkoittaa käytännössä, että noin 12-metrysten vetoautojen kysyntä tulee nousemaan hyvinkin nopealla aikataululla, ja tämä tarkoittaa sitten sitä, että yhdistelmäajoneuvojen koot tulevat myös kasvamaan. Olen hieman huolissani tieverkon kunnosta tältä osin. Hallitushan on tehnyt ihan hyvän päätöksen korottaa 300 miljoonalla pysyvää rahoitusta, mitä tulee tähän meidän aika mahtavaan korjausvelkaan, siitä kiitos. Mutta kuitenkin tieverkossa on 15 000 siltaa ja niistä noin 500 on luokiteltu heikkokuntoiseksi, 400:lla on painorajoituksia, ja nämä tässä lakipaketissa ehdotetut muutoksetkin tulevat entisestään vaikuttamaan tieverkon rasitukseen. Pyytäisinkin, että valio-kunnassa sitten myös huomioidaan siltojen osuus ja tärkeys meidän maantieverkossamme. Otetaan huomioon myös se, että pyöräteiden osuus on kasvanut merkittävästi. Eli ei vain tyydytä tähän hallitusohjelman kirjaukseen rahoituksen suhteen vaan huomioidaan erityisesti siltojen osuus ja painorajoitukset ja niin edelleen. Tämä tulee hyvin ajankohtaiseksi nyt, kun yhdistelmäajoneuvojen koot tulevat joka tapauksessa kasvamaan myös tämän muutoksen johdosta. — Kiitos.

14.56 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Arvoisa eduskunta! Erityisesti totean tässä alussa, että ministeri Harakka pahoittelee, ettei itse voi olla tässä lähetekeskustelussa nyt paikalla, mutta ymmärtänne, arvoisat edustajat, että elämme poikkeuksellisia aikoja ja ministeriä tarvitaan valmistelemaan nyt näiden poikkeuksellisten aikojen tulevia esityksiä.

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

Kyseessä on siis tieliikennelain korjauspaketti, hallituksen esitys 17, ja kuten täällä edellä on todettu, edellinen hallitus on hyväksynyt tieliikennelain, joka tulee voimaan 1. kesäkuuta 2020, ja uuden tieliikennelain hyväksymisen jälkeen nyt vielä ennen sen tuloa voimaan on tieliikenteen lainsäädännössä tapahtunut muutoksia, jotka on sisällytettävä uuteen lakiin. Samalla hallitus esittää tehtäväksi joitakin täsmennyksiä ja korjauksia jo hyväksyttyihin säännöksiin.

Ehdotettavat muutokset ovat välttämättömät liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen jälkeen sekä HCT-ajoneuvoyhdistelmän ja raskaan moottorikelkan tieliikennekäyttöön hyväksymisen jälkeen. Näitä koskevat säännökset sisältyvät vielä hetken voimassaolevaan tieliikennelakiin ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun vuoden 92 asetukseen. Nämä säädökset kumoutuvat kesällä uuden tieliikennelain tullessa voimaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus ja raskaiden moottorikelkkojen sisällyttäminen uuteen tieliikennelakiin toteutetaan lakiteknisin muutoksin, eikä esitettävällä sääntelyllä ole taloudellisia tai yhteiskunnallisia vaikutuksia. HCT-ajoneuvoyhdistelmää on kuitenkin arvioitu esityksessä laajasti. Tieliikennekäyttöön hyväksymisen jälkeen noin vuoden mittaisella seurantajaksolla esimerkiksi yhdistelmien liikenneturvallisuuksivaikutukset ovat olleet neutraalit. Ympäristövaikutukset ovat olleet jopa arvioitua paremmat yhdistelmien pienemmän polttoaineenkulutuksen vuoksi.

Hallituksen esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 70 lausuntoa. Sen lisäksi, että lausuttiin esitysluonnoksesta, lausunnoissa ehdotettiin runsaasti muutoksia uuteen tieliikennelakiin. Ehdotusten ottaminen huomioon lausuntokierroksen jälkeisessä jatkovalmistelussa on ollut aikataulusyistä hankalaa. Joitakin ehdotuksia on kuitenkin myös sisällytetty esitykseen. Esimerkiksi pysäköintiajan merkitsemistä koskevaa säännöstä on täsmennetty niin, että aikarajoitetun pysäköintiajan tulkinta sekä tienkäyttäjälle että pysäköinninvalvojalle yksinkertaistuu. Myös Kuntaliiton ja eräiden kuntien huoli kaksisuuntaisen pyörätien osoittamisesta aiheutuvista kuluista on otettu huomioon valmistelussa esittämällä osoittamiseen seitsemän vuoden siirtymäaikaa. Tämä antaa kunnille mahdollisuuden kokonaisvaltaisempaan pyöräilyliikenteen väylien suunnitteluun ja toteuttamiseen. Esityksessä on myös useita lakiteknisii ja kielellisiä korjauksia.

Hyvät edustajakollegat, eduskunta hyväksyi uuden tieliikennelain tässä salissa 26. kesäkuuta 2018. Uusi laki kokoaa yhteen liikenteessä käyttäytymistä koskevat säännökset, kuten liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Laissa säädetään myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkeistä sekä lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Laki sisältää säädöslaitteen, johon on koottu liikenteen ohjauslaitteet kuvineen ja selityksiineen sekä luetteloitu ajoneuvojen käyttösääntöjen päämittoja ja ajoneuvoikohtaisia nopeuksia.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta piti nyt mietinnössään uutta tieliikennelakia perusteltuna ja tarpeellisena päivityksenä tämän päivän tilanteeseen, ja valiokunnan mukaan kaikkia tienkäyttäjiä koskevana lakina on tärkeää, että sääntely on selkeää ja vastaa nykypäivän tarpeita. Valiokunta myös katsoi, että kokonaisuus on omiaan lisäämään liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Arvoisa puhemies! Kuten täällä on todettu, tämä hallituksen esitys vastaa valiokunnan toiveita, ja me olemme liikenne- ja viestintävaliokunnassa jo ennakoivasti aloittaneet tä-

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

män asian käsittely. Tieliikennelaki lienee yksi Suomen luetuimmista laeista, lapsesta pitäen sen sääntöihin tutustutaan.

15.01 Markus Lohi kesk: Arvoisa puhemies! Elämme nyt erittäin haasteellisia aikoja Suomessa, mutta kaikki varmasti uskomme, että näittenkin yli päästään ja pääsemme taas rakentamaan siltaa tulevaan kasvuun ja huolehtimaan siitä, että Suomessa työllisyys ja yrittäjyys menestyvät.

Lapissa matkailuelinkeino on viimeisten kymmenien vuosien aikana kaksinkertaistanut volyyminsa aina jokaisen kymmenen vuoden jakson aikana. Ja vaikka meillä on tällaisia murrosvaiheita, kuin mitä nytkin elämme, oli aikoinaan tuhkapilvet ja muut, niin tämä iso trendi ei varmasti tule muuttumaan. Täällä etelässä, jossa olemme nytten, maa on täällä, voi sanoa, melkein pä nauri vihreänä ja talvesta ei ole tietoaakaan, mutta samaan aikaan pohjoisessa on lähes metri lunta, paikoin jopa enemmän. Lapin matkailun kokonaistulo on noin miljardi euroa. Se on hyvin merkittävää, jos ajatellaan, myös koko Suomen, Suomen matkailun, vetovoimatekijänä. Siksi tässä tämän tieliikennelain, voi sanoa korjauspaketin, yhteydessä otan esille kaksi kysymystä, jotka ovat täällä kyllä jo olleet esillä, mutta jotka ovat niin merkittäviä ja tärkeitä matkailun kehittämisen näkökulmasta ja myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta erityisesti, että toivon vilpittömästi, että liikennevaliokunta huomioisi ne siellä käsittelyssä ja tekisi ne korjaukset, joita nytten hallituksen esityksen mukaan ei ole ehditty tässä huomioida.

Nämä kaksi asiaahan ovat:

Se, mikä täällä on ollut jo esillä, eli uusi tieliikennelaki ei estäisi moottorittomia ajoneuvoja kulkemasta virallisilla moottorikelkkareiteillä. Voisi käydä niin, että kun moottorikelkka tulee sieltä pimeässä, niin samalla reitillä on joku hevosen kanssa ratsastamassa tai koiravaljakon kanssa. Ne ovat hyvin kapeita rännejä ja keliolosuhteet erittäin vaikeita, pimeää, hämärää, saattaa sataa lunta, ja se olisi hengenvaarallinen yhdistelmä. Tämä pitäisi erikseen jokaisen reittiosuuden osalta merkeillä kieltää, muuten se olisi sallittu. Tämä on huono muutos, jos näin mennään. Lähtökohtahan pitäisi olla, että moottorikelkkareitit on lähtökohtaisesti tarkoitettu moottorikelkoille, ja jos erikseen halutaan, niin voidaan sallia, että joku muukin, moottoriton ajoneuvo, liikkuu siellä. Toivon vilpittömästi, että tämä korjataan ja huolehditaan siinä mielessä myös matkailun turvallisuudesta ja kaikkien moottorikelkalla ja myös niillä muilla kulkuvälineillä, moottorittomilla kulkuvälineillä, liikkuvien turvallisuudesta.

Toinen asia, joka liittyy tähän pienten lasten kypärävelvollisuuteen, on ollut täällä myös esillä. Nythän tässä on noudatettu sitä, että esimerkiksi alle 2-vuotiaille lapsille on käytetty laskettelukypärää tai vastaavaa virallisen kypärän sijaan sen takia, että jos me laitamme hyvin painavan moottorikelkkakypärän pienelle lapselle, yhden vuoden ikäiselle, niin pienikin pysäytys on erittäin vaarallinen, kun tiedämme sen kypärän painon ja pienen lapsen luuston, joka on vielä herkkää.

Nämä kaksi muutosta toivon vilpittömästi, että korjaisitte tässä. Ja tämä nykyinen käytäntö, joka on turvallisuuden näkökulmasta ehdottomasti parempi, voisi säilyä siellä.

15.04 Raimo Piirainen sd: Arvoisa puhemies! Niin kuin täällä useassa puheenvuorossa on todettu, on kysymyksessä tällainen päivityspaketti 1.6.2020 voimaan astuvaan tieliikennelakiin liittyen. Minäkin haluan nostaa tässä omassa puheenvuorossani esille HCT-ajoneuvoyhdistelmät, jotka on hyväksytty tieliikennekäyttöön käyttöasetuksen muutoksel-

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

la 10.1.2019, ja tässä on yksi asiakohta, minkä takia täytyy tätä lakia nyt sitten uudelleen päivittää.

Sitten täällä eivät ole vielä tulleet esille pyörätiet — tai ovat tainneet jossakin puheen-vuorossa tulla esille. Siis meillä on paljon kaksisuuntaisia pyöräteitä sillä tavalla, että on vielä yhdistetty kävely- ja pyörätiet ja kävellään aina tietenkin ohjeitten mukaan oikea-ta reunaa pyörätiellä silloin kun mennään eteenpäin, ja taas kun tullaan, niin ollaan oikeas-sa reunassa. Näitä on meillä paljon, ja tähän aiheuttaa nyt sitten sen, että nämä täytyy merkitä sillä tavalla, että tässä on kaksisuuntainen liikenne. Minä vain ihmettelen, että mi-tenkähän tähän asti on pärjätty ilman, että ei ole minkäänlaisia merkkejä ollut. Jotenkin tuntuu, että tämä on ehkä tekemällä tehtyä, että saadaan sitten näitä merkkejä asetella, mut-ta tässä on kunnille erittäin merkittävä kustannuskysymys. Tietysti tässä nyt on helpotuk-sena se, että on seitsemän vuoden siirtymäaika. Ja saattaa vielä olla niinkin, että kun seit-semän vuoden siirtymäaika tulee, niin tämä laki vielä ennättää muuttua tänä aikana.

Tässä kun on kuunnellut näitä muutosesityksiä, mitä mahdollisesti on tulossa, niin saat-taa olla hyväkin, että valiokunta ottaa esille jo sitten omassa mietinnössään näitä asioita ja vie eteenpäin, koska se on mahdollista. Tietysti se valiokunnalle lisää työmäärää, mutta en-nenkin on tehty valiokunnassa isoja työmääriä, ja on keskeneräisiä esityksiä tullut ja niitä on korjattu. Tietysti toivon, että yhteistyötä löytyy myös tällä rintamalla.

15.07 Paula Werning sd: Arvoisa herra puhemies! Hallitus esittää täydennyksiä uuteen tieliikennelakiin johtuen siitä, että lain hyväksymisen jälkeen muualla lainsäädännössä on tapahtunut muutoksia, ja tästä syystä 1.6. voimaan tulevaa tieliikennelakia joudutaan täs-mentämään.

Tässä istunnossa on nostettu monta tärkeää seikkaa esille, enkä lähde niitä toistelemaan, mutta muutaman sanan sanon vielä pyöräteistä, vaikka edustaja Piirainen ennättikin jo tuossa todeta niistä.

Yksi uuden tieliikennelain keskeisiä muutoksia on, että 1.6. lähtien pyörätiet otetaan jat-kossa pääsäännön mukaan yksisuuntaisiksi, kuten on monissa muissa Länsi-Euroopan maissa jo nyt. Kaksisuuntaisia pyöräteitä voi edelleen olla, mutta jo hyväksytty tieliiken-nelaki velvoittaa tienpitäjän merkitsemään kaksisuuntaisen pyörätien liikennemerkin lisä-kilvellä. On hyvä, että hallituksen esityksessä esitetään seitsemän vuoden siirtymäaika pyöräteiden kaksisuuntaisuuden osoittamiselle, jotta tienpitäjille, erityisesti kunnille, mah-dollistetaan riittävä aika uuden lain mukaisen infran suunnitteluun ja rakentamiseen. Tämä on sisällytetty hallituksen esitykseen juuri siitä syystä, koska lainvalmistelussa saadun tie-don mukaan kunnat eivät ole valmiita tähän muutokseen vielä tässä vaiheessa.

Liikenneturvallisuuden kannalta kaksisuuntainen pyörätie ajoradan vieressä on ongel-mallinen. Pyöräilyn kaksisuuntaisuudesta aiheutuu risteyskohdissa turvallisuusongelmia, koska risteykseen tulevan autoilijan kannalta oikealta tuleva pyöräilijä saapuu risteykseen yllättäen ajoradan muusta liikenteestä poikkeavasta suunnasta. Myös meillä täällä Suo-messa hyvin yleinen yhdistetty jalankulun ja pyörätieliikenteen väylä on erityisesti jalan-kulkijoiden kokemana turvallisuudentunteen kannalta ongelmallinen.

Näillä hallituksen tieliikennelakiin esittämillä täydennyksillä pyritään vaikuttamaan pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen, ja pidän tätä erittäin tärkeänä. Meillä liikenne- ja viestintävaliokunnassa, kuten valiokunnan puheenjohtajakin totesi, on alkanut tämän hal-lituksen esityksen käsittely, ja tulemme paneutumaan asiaan huolellisesti.

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

Puhemies Matti Vanhanen: Ja vielä ajan puitteissa edustaja Pitko.

15.09 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Käsitlemme nyt tosiaan korjauspakettia tähän kesäkuussa voimaan tulevaan tieliikennelakiin. Suuren uudistuksen tavoitteena on ollut sujuvoittaa liikennettä ja parantaa liikenneturvallisuutta, ja eittämättä olemme ottamassa merkittäviä askeleita oikeaan suuntaan.

Liikenneturvallisuus onkin asia, josta emme voi puhua liikaa. Jokainen kuolema liikenteessä on liikaa, ja tavoitteena pitääkin olla nolla liikennekuolemaa vuosittain. Vuonna 2019 liikennekuolemia kuitenkin tapahtui vielä 205 kappaletta, ja lisäksi vakavasti loukkaantuneita on ollut keskimäärin noin 800—900 vuodessa, eli todellakin meillä on vielä tekemistä.

Turvallisuus kävelyn ja pyöräilyn osalta tulee tämän tulevan lain myötä paranemaan. Monia hyviä käytäntöjä on otettu Euroopan maista, kuten edustaja Werning tässä näitiä kertoikin, ja monesta näistä on jo hyviä kokemuksia Suomessa. Pyörätie on jatkossa oletuksena yksisuuntainen, ja se sijaitsee kadun oikeassa laidassa. Tämä on merkittävä parannus nykyiseen jokseenkin sekavaan järjestelmään. Tämän myötä pyöräilystä tulee selkeämpää ja turvallisempaa. Tämä uudistus on erittäin hyvä.

On tosiaan kritisoitu, että kunnille ja ely-keskuksille aiheutuu kustannuksia näistä muutoksista — sekä näistä pyöräilyinfrastruktuurin muutoksista että liikennemerkkien asettamisesta. On selvää, että pyöräilyn väylät eivät radikaalisti muutu nopeasti ja väliaikaisten kilpien lisääminen nykyisille kaksisuuntaisille väylille tuottaa siinä mielessä ylimääräistä työtä. On kuitenkin syytä muistaa, että pitkällä tähtäimellä panostukset pyöräilyyn ja kävelyyn maksavat itsensä takaisin. Parempi pyöräilyinfrastruktuuri, jota eittämättä yksisuuntaisten väylien lisääntyminen on, tulee lisäämään fyysistä aktiivisuutta. Esimerkiksi Helsingissä on laskettu, että euro pyöräilyyn tuottaa 8 euroa terveyshyötyinä takaisin, ja tämä meidän tulee pitää kirkkaasti mielessä.

Talman Matti Vanhanen: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 15.11.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 15.19.

Talman Matti Vanhanen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 3 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum.

15.19 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Tässä joutuu nyt vaihtamaan ajatuksen-kulkua saman tien toiseen teemaan. Tieliikennelaista tässä nyt puhuttiin, ja jossain määrin ehkä koomisestikin jotkut edustajat täällä huomioivat sitä, että puhumme laista, joka ei ole vielä astunut voimaan ja jo saadaan heti perään eduskunnan käsittelyyn korjausesityksiä tai täydennysesityksiä tähän lakiin. Tässä kuitenkin kaikki ymmärtävät, että tieliikenne on nopeasti kehittyvä järjestelmä ja ajassa täytyy elää ja tarkennuksia pitää tehdä.

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

Täällä on tuotu esille jo monia yksityiskohtia, mitä tässä on syytä tarkentaa — nämä ovat detaljeja kaikki kysymykset, mitä nyt tässä täydentävässä esityksessä tai korjausesityksessä on. Itse nostaisin yhden kysymyksen sieltä esille, ja se on pysäköintiin liittyvät huomiot. Siinä on kaksikin seikkaa, joiden osalta halutaan aikaansaada pientä hienosäätöä pysäköintiin, tähän pysäköintikiekkojärjestelmään:

Toinen koskee vammaistunnuksia, joiden osalta halutaan, että Euroopan unionin alueella hyväksyttävät vammaistunnuksat pysäköinnin osalta olisivat myöskin sovellettavissa suoraan Suomeen, eli ulkomaalaiset rekisterissä olevat autot, jotka tulevat Euroopan unionin järjestelmän piiristä, voisivat silloin käyttää näitä niin sanottuja vammaispysäköinti-paikkoja.

Toinen kysymys liittyy pysäköintikiekkoon. Arvoisa puhemies, te olette varmaan tietoinen siitä, että 122 kansanedustajaa on allekirjoittanut lakialoitteen siitä, että ylipäätään tätä pysäköinninvalvontaa pitäisi pystyä järkevöittämään, saada se vastaamaan kansalaisten oikeustajua, kun siitä on tullut rahastusbisnes, jolloin siinä on selkeästi suuria korjauspaineita. Yksi pieni korjauspainehan siellä on se, että tämä lainsäädäntökään ei ole selkeä. Kysymys on esimerkiksi siitä, että jos on neljän tunnin mahdollisuus pysäköintikiekkolla pysäköidä autonsa jollakin alueella, jolla pysäköintikiekkoa vaaditaan kello 8—16 välisenä aikana, niin mitä tapahtuu, jos autonsa parkkeeraa kello 15 ja laittaa sen lähtöajan. Mikä on se aika siinä, jos seuraavana päivänä se sama auto on vielä siellä? Seurataanko kello 11:een vai kello 12:een sitä pysäköintiaikaa, onko se sallittua? Tässä on eri kunnissa, eri kaupungeissa aivan eri käytännöt, aivan eri käytännöt, ja siinä mielessä me kansalaiset emme ole edes yhdenvertaisia; samaa lainsäädäntöä sovelletaan, mutta tulkinta on erilainen. Tällaisia ristiriitaisuuksia kun on tässä pysäköintijärjestelmässä, niin on hyvä, että niihin nyt kiinnitetään huomiota ja muun muassa tämä kohta halutaan korjata. Jos ymmärrän oikein tuon hallituksen esityksen — luulen ymmärtäväni oikein — niin ajatuksena on se, että jos kello 15 on pysäköinyt edellisenä päivänä, niin se neljän tunnin jakso aletaan laskemaan uudestaan siitä kello 8:sta, jos auto on siinä samalla paikalla seuraavanakin päivänä, mikä on rationaalista ja järkevää siltä osin.

Arvoisa puhemies! Minä toivoisin, että se lakialoite, jonka kuitenkin eduskunnan enemmistö kansanedustajista on allekirjoittanut, otettaisiin myöskin vakavasti tässä prosessissa ja mahdollisesti jopa tämän tieliikennelain käsittelyn yhteydessä siihenkin tehtäisiin sopivat viittaukset.

15.22 Mikko Ollikainen r: Arvoisa puhemies, ärade talman! Se on todella hienoa, että on tullut monta esimerkkiä hyvistä asioista, jotka tulevat tähän uuteen tieliikennelakiin. Ne on nostettu aikaisemmin esille. Haluaisin itse nostaa kaksi asiaa esille:

Tämä koskee HCT-ajoneuvoyhdistelmiä ja niiden säännöksiä, jotka ajettaisiin uuteen tieliikennelakiin, ja tämä on mielestäni hyvä asia. Nämä ajoneuvot tuovat omat haasteensa muun muassa koskien teiden kuntoa ja sitten toki ehkä kaikkein eniten siltojen kantovoimaa ajatellen. Tässä muun muassa edustaja Junnila nosti nämä asiat esille. Tieliikennelaki muuttuu, ja korjauksia tulee myös tulevaisuudessa. Tulevia muutoksia ajatellen: Nykyäänhän näiden HCT-ajoneuvojen perässä lukee ymmärtääkseni ”pitkä”. Tulee muistaa, että Suomen teillä ajaa myös muunkielisiä kuin suomenkielisiä, esimerkiksi itärajalla, eli näissä voisi hyvinkin lukea, kuinka pitkiä nämä HCT-ajoneuvoyhdistelmät ovat, eli muuta kuin että niissä lukee ”pitkä”. Siinä voi olla ehkä just tämä metrimäärä.

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

Sitten tässä myös erikoiskuljetuksista mainitaan ja ennen kaikkea siitä, mikä katsotaan tulevaisuudessa erikoiskuljetuksiksi. Olen ymmärtänyt, että nämä luvat annetaan Pirkanmaan ely-keskuksessa, ja siellä on aika pitkät nämä käsittelyajat, elikkä sinne kyllä tulisi saada ehkä enemmän voimavaroja varsinkin nyt tässä tilanteessa. Kun vienti vielä pyörii tulevaisuudessa, niin olisi todella tärkeää, että käsittelyajat lyhentyisivät ja erikoiskuljetukset saisivat nopeasti luvat, että ne pystyvät lähtemään liikenteeseen, että saadaan talous pyörimään. — Kiitos.

15.25 Tuomas Kettunen kesk: Arvoisa puhemies! Nyt lähetekeskustelussa olevalle... — Aha, nyt minulla hyppäsivät puheet, mutta puhunpa ilman puhetta, kun ne hävisivät.

Arvoisa puhemies! Taidan olla tämän salin ainoa edustaja, joka on ajanut tämmöistä HCT-ajoneuvoyhdistelmää [Sheikki Laakson välihuuto] — vai löytyykö lisääkin? — viime kesänä tuli ajettua. Tässä edustajilla nyt on tullut huolta siitä, miten meidän tieverkostomme kestää näitä HCT-ajoneuvoyhdistelmiä. Se täytyy nyt muistaa, että näitten yhdistelmien kokonaispaino on 76 tonnia, joka on myös nykyisillä rekoilla, jotka ovat 25,25 metriä pitkiä, HCT-ajoneuvoyhdistelmän pituushan on 34,5 metriä. Täytyy sitten myös tuoda tässä esille se huoli, että vaikka nämä ajoneuvojen kokonaispainot eivät ole ylittyneet tuosta 76 tonnista, niin silti pidän kuitenkin aiheellisena tuoda esille sen huolen, että kyllä meillä pitkien välimatkojen Suomessa tieverkosto alkaa olemaan aika heikossa kunnossa, tänne pitää löytyä satsauksia. Onneksi hallitukselta on löytynyt satsaukset, nykyiseen tienpitoon on löytynyt lisää rahoitusta.

Arvoisa puhemies! Tämän halusin tuoda esille.

15.26 Petri Huru ps: Arvoisa puhemies! Haluaisin pari sanaa lausua tästä, mistä edustaja Lohi jo aiemmin mainitsi, eli moottorikelkkareiteillä muun liikenteen salliminen. Se tulisi sallia vain niin, että se salliminen osoitetaan lisäksi, kuten edustaja Lohi sanoi. Voin todeta pitkällä pelastajanurallani monessa eläinonnettomuudessa olleena, että Lohen kuvailemassa tilanteessa, kun on pimeää, ja vaikkei olisi pimeätäkään, mutta jos siellä reitillä on eläin, vaikka hevosvaljakko, ja tulee vastaan moottorikelkat, joissa on vauhtia, voin kuvitella sen tilanteen, kun hevonen pillastuu — se on hirven kokoinen eläin, jopa isompi, niin siinä on äkkiä isot vahingot. Eli toivoisin, että tähän valiokunta todellakin kiinnittää huomiota käsitellessään tätä asiaa. — Kiitos.

15.27 Mikko Savola kesk: Herra puhemies! Nämä HCT-ajoneuvoyhdistelmät eli niin sanotut pitkät rekat totta kai parantavat meillä logistiikkaa sikäli, että saadaan kuljetettua isompia määriä hyödykkeitä kerrallaan, mutta kyllä meillä haasteeksi tulevat luonnollisestikin, niin kuin tässä on mainittu keskustelussa, meidän tiestömme kunto ja siltojen kestävyys ja kantavuus. Paitsi että hallitus nyt on sitoutunut satsaamaan euroja perustienpitoon ja siltojen kuntoon laittamiseen, niin kyllähän meidän pitää myöskin pystyä hyödyntämään niitä rahoituslähteitä, mitä EU:sta on saatavissa. Eli kun puhutaan military mobilitystä eli sotilaallisesta liikkuvuudesta ja siihen liittyvistä hankkeista, näissähan nimenomaan keskitytään juuri siltojen kantavuuteen ja myöskin sitten meidän erilaisten raideliikenteen ja kriittisten infrayhteyksien kestävyys ja kantavuuteen. Nämä kaikki rahoitusinstrumentit meidän pitää pystyä käyttämään näissä vaiheissa hyväksemme parhaalla mahdollisella tavalla. Varmasti kun valiokunta tätä käsittelee, he sitten myöskin kuuntelevat asiantuntijoita näistä aiheista.

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

15.29 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Käytän kuljetusalan termistöä tässä: kun puhutaan siitä, kuka on ajanut kuinkakin paljon, niin minä veikkaan, että minä olen HCT-junaa peruuttanut enemmän kuin te muut olette ajaneet eteenpäin. [Keskustan ryhmästä: Ohoh!]

Mutta tilanne on sellainen, että tässä jutut nyt vähän sekoittuvat. Meillä on aikaisemmin hyväksytty kuitenkin 76 tonnin painoiset ajoneuvoyhdistelmät, esimerkiksi puutavararekat, joiden pituus on 25 metriä 25 senttiä. Nyt nämä HCT-junat ovat 34 metriä pitkiä, ja nämhän todellisuudessa sillä samalla painolla rasittavat oikeasti niitä siltoja ja teitä paljon vähemmän, koska se sama paino tulee 10 metriä pitemmälle matkalle. Eli tässä nyt aavistuksen verran puhutaan siitä samasta asiasta, mistä puhuttiin silloin, kun näitä painoja nostettiin 60 tonnista 76 tonniin ja lisättiin akseleita. Nyt näitten HCT-junien osalta kun puhutaan näistä 34-metrisistä yhdistelmistä, niin tässä kohtaa on huono keskustella enää tästä samasta asiasta, koska nyt tässä oikeasti käy kuitenkin todellisuudessa päinvastoin, tämä on silloille parempi asia. Se on eri asia, jos me rupeamme nostamaan samalla tasolla painoja elikkä ruvetaan nostamaan niin — niin kuin jossain nyt on joku esittänytkin — että rupeaa vetelemään jo lähelle 100:aa tonnia se kokonaispaino. Silloin se keskustelu tietysti joudutaan keskustelevaan tiestön ja siltojen kestävyys osalta, mutta tässä kohtaa se on just toistepäin.

15.31 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Nyt on äänessä ei-asiantuntija, ei kuljetusalan eikä myöskään moottorikelkkailun suhteen. Saanko sen huomautuksen tähän sanoa, että kun itse näkee näitä HCT-junia — tätä termiä täällä nyt käytettiin — liikenteessä, niin minulla on ihan kauhu. Ne tuntuvat jo aivan järjettömän suurilta tuolla, ja vain pelkään sitä, että jonain päivänä meillä on sitten isoja onnettomuuksia tuossa vastassa noiden kanssa. Onko tämä karkaamassa käsistä? En avaa keskustelua, arvoisa puhemies, tässä, meillä on tärkeämpiä aiheita.

Sen sijaan halusin sanoa sen tästä moottorikelkkailusta — jossa en takuulla ole asiantuntija, kun tulen täältä eteläisestä Suomesta — että minusta on tärkeätä, että kun liikennevaliokunta nyt käsittelee tätä tielakia, niin se kuuntelee niin sanottuja Lapin miehiä tässä ja kuuntelee myöskin niitä yrittäjiä siellä. Kyllä minä uskon, jos te sanotte niin ja te käytätte näitä moottorikelkkareittejä siellä ja kerroitte sen tuossa avoimesti, että ne ovat riskialttiita, että erittäin turvattomia riskitilanteita saattaa syntyä. Kyllä minusta jotenkin tuntuu siltä, että meidän lainsäätäjien täytyy tämä ottaa vakavasti. Ja siinä suhteessa toivon, että liikennevaliokunta ottaa sen niin vakavasti, että te teette sellaisen esityksen tänne meille, valmistelette sen kohta, että me voimme hyvällä mielellä sen hyväksyä.

15.32 Mikko Savola kesk: Herra puhemies! Edustaja Laaksolle haluan todeta omaan puheenvuorooni liittyen vielä sen, että olen myöskin keskustellut alan yrittäjien kanssa, ja kyllä he ovat juuri esitelleet tätä, että kun menee pidemmälle matkalle, niin tien kuntoon liittyen se painorasitus sille tielle kevenee, ja näin on varmasti siltojen osalta myöskin. Halusin omassa puheenvuorossani lähinnä nostaa sen esiin, että ylipäätään meillä tiestö vaatii hyvin vahvasti kunnostusta ja sillat myöskin, ja näitä rahoituslähteitä tulee meidän nyt katsoa sitten muualtakin kuin oman budjettimme sisältä eli näistä EU-rahoituslähteistä. [Sheikki Laakso: Olen samaa mieltä!]

Punkt i protokollet PR 24/2020 rd

15.32 **Arto Pirttilahti kesk:** Arvoisa puhemies! Tuohon rahoitukseen: nythän on 12-vuotinen parlamentaarinen tieväyläverkkoryhmä pohtimassa tätä rahoituspohjaa sinne, ja toivottavasti me saamme sinne riittävästi rahoitusta, koska tällä hetkellä teiden korjausvelka on jo 2,8 miljardia, ja kasvaa, jos ei saada perusväylänpitoon lisää rahoitusta.

Mutta tähän moottorikelkka-asiaan vielä pikkusen ja edustaja Kiljuselle siinä mielessä, ettei se ole pelkästään Lapin asia. Meillä on parituhatta kelkkaa, omistamme Tampereen seudulla, ja me olemme tehneet sinne yli 600 kilometriä moottorikelkkareitistöä. Mutta kun nämä kelit ovat tällaiset, niin on erittäin tärkeää keskustella siitä, ovatko ne reitit käytettävissä myös muille ajoneuvoille. Tästä lähtökohdasta se on myös maanomistajan kysymys, mutta juurikin oli erittäin tärkeä asia nostaa tämä merkintä siitä, että tiedetään, millä ajoneuvoasialla mennään.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.

Talman Matti Vanhanen: Plenum avbryts och fortsätter cirka klockan 16 för att meddela om de beslut som statsrådet fattat i dag.

Plenum avbröts klockan 15.34.