

Kylmäkiskoista hallintoa

NELISEN VUOTTA SITTEn lähdin hiihtämään vuosikymmenten kuluessa tutuksi tullutta reittiä Jyväskylän Laajavuoren hiihtokeskuksesta Jyväskylän Latu ry:n omistamalle Ladun majalle. Latu ylitti Jyväskylän–Haapamäen rautatien samassa tasossa radan kanssa. Latua ei löytynytäkään. Latumestari Esko Hyytiäiseltä kuulin, että Ratahallintokeskus oli kielittänyt rautatien ylittämisen moottorikelkan vetämällä latuhöylällä ratalain perusteella. Samoin kävi Ampujien majan ja Vaajakosken välisellä latureitillä. Kiinnostuin nyt selvittämään, mitä lainsäädännössä on tapahtunut.

Ratalaki (110/2007) tuli voimaan 1.1.2008. Hallituksen esityksen (HE 222/2006) yleisperusteluissa sanotaan: "Tasoristeyksiä koskeva sääntely ei ole nykyoloissa riittävää lainsäädännön puuttuessa. Tasoristeyksiä koskevat menettelyt perustuvat pitkälti Ratahallintokeskuksen ohjeisiin."

Miten käytännössä meneteltiin ennen ratalakia? Esim. Lapin ympäristökeskukselle 2.6.1998 antamassaan lausunnossa Ratahallintokeskus sanoi, että mikäli moottorikelkkareitti kulkee radan poikki radan tasossa, tarvitaan tasoristeyslupa, mutta lupaa ei tarvita, jos käytetään olemassa olevaa tielikenteen reittiä ilman muutoksia.

Tornion kaupungille 3.8.2000 antamassaan lausunnossa Ratahallintokeskus sanoi, että moottorikelkkareittien tasoristeykset tulee varustaa puomillisin varoituslaittein. Se ilmoitti tavallisen varoituslaitoksen rakentamiskustannuksiksi noin 600 000 mk.

Vertailun vuoksi on mielenkiintoista todeta, että maantielain (503/2005) mukaan tienpitäjä voi antaa moottorikelkkareitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi luvan tiealueen ylittämiseen. Ylitiskohta tulee varustaa asianmukaisin varoitusmerkein, mutta niiden kustannukset jäävät murtoosaan puomillisista varoituslaitteista.

Erlainen käytäntö rautateillä ja maanteillä ei voi johtua turvallisuusriskien eroista vaan pelkästään eri viranomaisten asenteista.

Ratalain 17.6 §:n (110/2007) mukaan moottorikelkkareittiä tai muuta vastaavaa kulkuyhteyttä ei saanut perustaa eikä maastoajoneuvoa kuljettaa rautatiealueella tai

Tietä käyden tien on vanki, vapaa on vain umpihanki

Aaro Hellaakoski

tasoristeyksessä ilman radanpitäjän lupaa.

Kielloista lähtevä ajattelutapa muuttui myönteiseksi, kun ratalakia muutettiin 1.1.2010 voimaan tulleella lailla (1243/2009). 17 §:n muutetun 6 momentin mukaan radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie moottorikelkalla lumipeitteen aikana tasoristeyksessä, joka sijaitsee muulta moottorikäyttöiseltä liikenteeltä kuin moottorikelkkojen liikenteeltä suljetulla metsätiellä. Lupa voidaan myöntää runkoverkon ulkopuoliselle vähäliikenteiselle rataosalle korkeintaan viiden vuoden määräajaksi. Jokainen, joka tuntee metsätiestöämme, tietää, että tämä säännös tyydyttää vain harvojen tarpeet. Myönteisestä sanamuodosta huolimatta on siis kysymys entistäkin kielteisemmästä suhtautumisesta ihmisten tarpeisiin.

Ratalain muutosesityksessään (HE 189/2009) hallitus esitti, että 17 §:n 6 momentista poistettaisiin viittaus moottorikelkkareittihin, koska maastoliikennelain mukaan kiskot eivät ole maastoa eikä reittiä voida perustaa niiden yli. Tämä perustelu on juridisesti kestävä. Eihän maantiekään ole maastoliikennelain mukaista maastoa, mutta moottorikelkkareitit voivat silti ylittää maantien.

Hallitus tuntuu unohtaneen, että 17 §:n 6 momentin moottorikelkkareittien lisäksi myös muita vastaavia kulkuyhteyksiä, joihin kuuluvat mm. hiihtoreitit. Miten niihin pitäisi suhtautua? Moottorikelkan ja latuhöylän yhdistelmä ei ole moottorikelkka vaan latukelkka tai latukone. Sitähän eivät moottorikelkkojen käyttörajoitukset koske, eiväthän? Varsinaisia latukoneita ne eivät ainakaan koske.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta ei ratalain muutosesitystä käsitellessään (LiVM 21/2009 vp – HE 189/2009 vp.) ehdottanut muutoksia hallituksen esitykseen 17 §:n osalta. Valiokunta kuitenkin korosti, että moottorikelkkaharrastuksen ja moottorikelkkoja yritystoiminnassaan tarvitsevien

tarpeista on tärkeää huolehtia siten, että radan ylittäminen mahdollistetaan käytännössä, rautatieliikenteen ja radan ylittämisen liikenneturvallisuudesta samalla huolehtien. Tällä säädetyin lain vastaisella hurskaalla toivomuksella ei ole mitään juridista merkitystä. Kun kysyin valiokunnan sihteeriltä Juha Perttulalta, miksi valiokunta ei tehnyt omaa kantaansa vastaavaa muutosesitystä lakiesitykseen, Perttula vastasi, että ilmeisesti sitä ei haluttu tehdä. Ihmettelen.

Todettakoon vielä, että kansanedustaja Pentti Oinonen (ps) teki 4.2.2008 lakialoitteen ratalain 17 §:n muuttamiseksi siten, että sallittaisiin moottorikelkkareittien perustaminen radan yli ja turvattaisiin elinkeinotoiminnan jatkuminen ja että viranomaiset saisivat valvontatehtäviä suorittaessaan oikeuden radan ylittämiseen. Esitys raukesi kuten edustajien esityksille yleensä käy.

Ulkoilulain (606/1973) 1 §:n mukaan ulkoilureitti voidaan johtaa kiinteistön kautta, jos siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa kiinteistölle. Rautatiealuekin on kiinteistö. Lieneeköhän asiaa ajateltu tältä kannalta?

Ratalain voimaan tullessa oli käytössä lukuisia oikeutukseltaan epäselviä rautatien ylityskohtia. Voidaan puhua harmaasta vyöhykkeestä. Olisi kohtuullista, että aikojen kuluessa syntyneeseen käytäntöön paneuduttaisiin ja siihen suhtauduttaisiin ns. tervettä järkeä käyttäen.



Raimo Koivistoinen
raimo.koivistoinen@kolumbus.fi