

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

HALLITUKSEN ESITYS TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI (HE 180/2017)

LIKENNETURVAN LAUSUNTO

Kyseessä on kolmas kerta, kun tieliikennelainsäädäntöä tarkastellaan kokonaisuutena. Voimassa oleva tieliikennelaki on vuodelta 1981, ja ajan mittaan siihen on tehty lukuisia muutoksia, lisäyksiä ja poistoja. On siis hyvin tarpeellista ajankukaistaa tieliikennelaki vastaamaan tämän päivän tilannetta.

Hallituksen esityksen perusteluiden mukaan esityksessä on ”säädöksiä yleisesti purkamalla vähennetty byrokratiaa ja lisätty tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään. Sen lisäksi, että käyttäytymistä koskeva normisto kootaan tiiviimmin yhteen, yksittäisten säännösten määrää vähennetään. Säännösten kirjoitustapaa täsmennetään, yksinkertaistetaan ja nykyaikaistetaan. Sääntely uudistetaan vastaamaan perustuslain vaatimuksia.”

Liikenneturva haluaa tässä yhteydessä muistuttaa tieliikenteen nollavision mukaisesta periaatteesta, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti tieliikenteessä. Yhteiskunta vastaa järjestelmän rakenteista, mm. lainsäädännöstä, valvonnasta ja seuraamuksista. Tienkäyttäjän pitäisi voida välttyä vakavilta vahingoilta liikennesääntöjä noudattamalla. Jos tienkäyttäjä ei noudata tai ei pysty noudattamaan sääntöjä, palautuu vastuu yhteiskunnalle. Turvallinen kokonaisuus syntyy siitä, että sekä järjestelmä että yksilö kantavat vastuunsa. Tieliikenteen lainsäädäntö on siten hyvin olennainen osa tämän kokonaisuuden rakennetta, ja tienkäyttäjän oma vastuullisuus on tärkeä, mutta kuitenkin rajallinen osa kokonaisuutta.

Tieliikennelain uudistuksessa ehdotetaan koottavaksi nykyisen tieliikennelain lisäksi tieliikenneasetus sekä asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä yhteen lakikokonaisuuteen. Tienkäyttäjän kannalta on selkeää, että keskeiset säännökset löytyvät yhdestä laista. Toisaalta kokonaisuus tulisi pitämään sisällään myös laajasti melko yksityiskohtaista teknisluontoista sääntelyä, joka ei kosketa kaikkia tienkäyttäjiä. Tästä seuraa se, että laista tulee kovin laaja, mikä vastaavasti heikentää lain yksinkertaisuutta ja selkeyttä. Esityksessä keskeisten liikennesääntöjen muutokset jäävät kuitenkin melko vähäisiksi – ovathan säännökset suurelta osalta kansainvälisiin sopimuksiin tai EU-säädöksiin sidoksissa. Seuraavassa on Liikenneturvan huomioita ehdotetuista muutoksista.

1 Jalankulkijan heijastin ja pyöräilijän kypärä

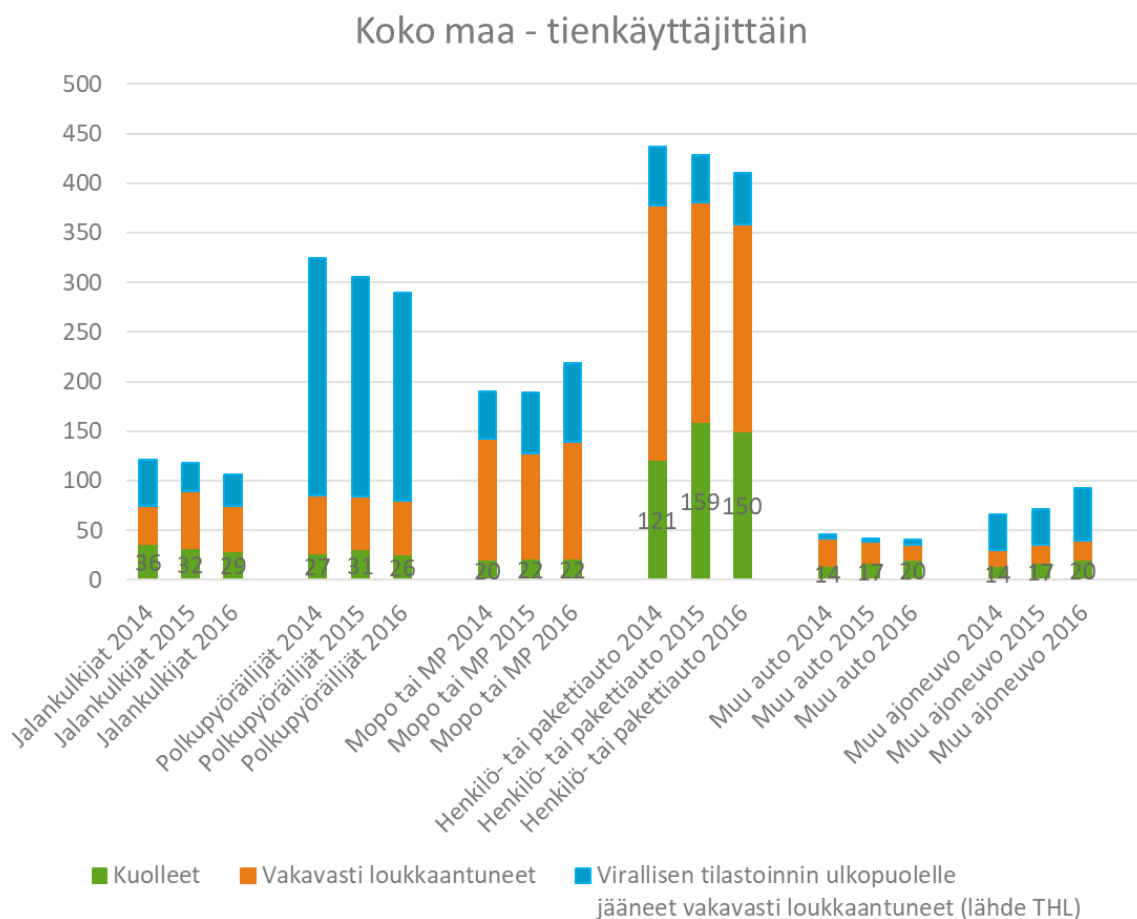
Liikenneturva pitää erittäin tärkeänä, että jalankulkijan heijastimen käyttöä ja pyöräilijän kypärän käyttöä koskevat säännökset säilyvät tieliikennelaissa. Lakiehdotuksessa heijastinta (13 §) ja pyöräilykypärää (92 §) koskevat kirjaukset noudattavat sanamuodoltaan nykyisen tieliikennelain ilmaisua "... on yleensä käytettävä...", minkä tarkoituksena on se, että kyseessä on suositusluonteinen säännös, eikä käytön laiminlyönnistä ole säädetty seuraamusuhkaa. Ilmaisu on yleensä-sanan käytön vuoksi pidetty juridisesti epämääräisenä. Lisäksi sanktioimattomiin sääntöihin liittyen on pohdittu, tarvitaanko lakiin sanktioimattomia oikeusohjeita, joskin tässä yhteydessä on syytä muistaa, että lainsäädännössä on muuallakin sääntöjä ilman seuraamuksia.

Heijastin ja kypärä ovat tärkeitä ja liikenneturvallisuutta parantavia varusteita, ja niiden käytön tulee Liikenneturvan arvion mukaan jatkossakin ohjata myös lainsäädännöllä, vaikka käyttämättömyyttä ei haluttaisikaan sanktioitavaksi rikkeeksi. Samalla kun uudessa laissa ehdotetaan sanktoidut liikenne rikkeet selkeästi yksilöitäväksi, Liikenneturva ehdottaa, että "yleensä"-ilmauksesta luovutaan ja heijastimen ja pyöräilijän kypärän käyttöä koskevan säännöksen sanamuodoksi voitaisiin ottaa "... on käytettävä...". Tällöin 6 luvussa ei olisi heijastimen ja kypärän käyttämättömyydelle yksilöityä seuraamusta (liikennevirhemaksua). Menettely olisi nykyistä yksinkertaisempi ja selkeämpi.

Suomen pyöräilykypärän käyttöä koskevalla lain säännöksellä ja valistuksella kulttuuri on muuttunut kypärämyönteiseksi. Liikenneturvan kyselytutkimuksen mukaan Suomessa 69 % kannattaa nykymuotoisen pyöräilykypäräpykälän säilyttämistä. Kansainvälisissä tutkimuksissa pyöräilykypärälainsäädännön on selkeästi todettu lisäävän kypärän käyttömäärää monissa eri maissa. Kypärän käyttövaatimuksen on väitetty haittaavan pyöräilyn lisääntymistä, mikä olisi kansanterveydellisesti haitallista. Sanktioimattoman säännöksen ollessa kyseessä ei tälle väitteelle ole perusteita. On myös syytä ottaa huomioon, että nykymuotoinen kypäräsäännös sopisi myös kaupunkipyöräjärjestelmään, eikä sanktioimaton sääntö myöskään syö poliisin valvontaresursseja.

Pyöräilykypärän suojavaikutus on hyvin selkeä. Tutkimus, joka on laajin maailmassa tehty meta-analyysi pyöräilykypärän suojavaikutuksesta, osoittaa, että pyöräilykypärän käyttö laski päävammojen todennäköisyyttä 51 %, vakavien päävammojen 69 %, kasvovammojen 33 % ja kuolettavien päävammojen 65 %.

Pyöräilijöiden vakavat loukkaantumiset tulevat heikosti tieliikenneonnettomuustilastoon. Kun käytettävissä on THL:n sairaalatietoihin perustuvat tiedot, voidaan havaita, että pyöräilijöiden vakavat loukkaantumiset liikenteessä ovat noin viisinkertaiset siihen verrattuna, mitä lukumäärä on virallisessa tilastossa. Suurelta osin erityisesti pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet eli lähinnä kaatumiset jäävät virallisen tilaston ulkopuolelle. Jotta pyöräilyn kansanterveydellinen hyöty saadaan täysimääräisesti hyödynnetyksi, on pyöräilijöitä syytä edelleen lailla ohjata suojaamaan itseään päävammoilta aina mahdollisen tapaturman sattuessa. Turvallinen pyöräily on myös terveellistä ja taloudellista.



Kuva 1 Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet; huomioitu myös virallisen tieliikenneonnettomuustilaston ulkopuolelle jääneet, vain sairaalatietoihin perustuvat, vakavat loukkaantumiset

Tieliikennelain jalankulkijan heijastimen käyttöä koskeva säännös tuli voimaan vuonna 1982. Suomi on ollut em. sääntelyssä edelläkävijä, ja tällä lainsäädännöllä on edistetty turvallisuutta. Kansalaiset pitävät heijastinta niin tärkeänä turvallisuusvälineenä, että se valittiin viime vuonna järjestetyssä äänestyksessä vuosisadan liikenneteoksi.

Heijastimen käytön osalta huomautamme siitä, että hallituksen esityksessä sanamuoto ehdotetaan muutettavaksi ”jalankulkijan on pimeällä liikkeessaan...”, kun nykyinen sanamuoto on ”...pimeän aikana liikkeessaan...”. Nykyisen sanamuodon tarkoitus on se, että myös valaistulla tiellä liikkeessaan jalankulkijan tulee käyttää heijastinta. Tämä nimenomainen laajennus säädettiin koskemaan myös valaistuja teitä 1.1.2003 alkaen. Nyt lakiin ehdotettu muutos saattaisi hämärtää pykälän tarkoitusta, ja johtaa käsitykseen, että vaatimus koskisi jälleen vain valaisemattomia tienosia. Tievalaistulla alueella valaistus on kyllä jalankulkijan näkemiseen riittävä, mutta olosuhteissa, joissa vastaantulevien autojen valot ja mahdollisesti sade tai muut sääolosuhteet vielä vaikeuttavat jalankulkijan havaitsemista, on tievalaistus täysin riittämätön jalankulkijan näkymiseen. Toisin sanoen jalankulkijan heijastin on tärkeä varuste myös valaistulla tiellä pimeään aikaan.

2 Pyöräilyn liittyvät säännöt

Tieliikennelain uudistustyön alkaessa toiveita asetettiin erityisesti pyöräilyä koskevien väistämissääntöjen yksinkertaistamiseksi. Lakiehdotuksessa pyöräilyn väistämissäännöt ovat kuitenkin jääneet jokseenkin ennalleen. Suurin ehdotettu muutos on pyörätien jatkeen merkintätapa, joka jatkossa selkeyttäisi sitä, onko pyöräilijä vai moottoriajoneuvo väistämisvelvollinen näiden risteämistilanteissa. Pyörätien jatke merkittäisiin tiemerkinnoin vain silloin, kun muulla liikenteellä on väistämisvelvollisuus pyöräilijöitä kohtaan liikennemerkkin tai valo-ohjauksen perusteella. Jonkin verran ristiriitainen tilanne syntyy silloin, jos liikennevalot ovat pois käytöstä, ja pyöräilijälle on merkitty etuajo-oikeuteen viittaava pyörätienjatke, mutta kyseisessä suunnassa ilman liikennevaloja pyöräilijä olisikin väistämisvelvollinen.

Uusien merkintätapojen siirtymäajaksi on ehdotuksessa kaavailtu kahta vuotta. Tämä tulee olemaan tienpitäjälle, erityisesti kunnille, kova vaatimus. Edellisen, vuonna 2010 toteutetun muutoksen, jolloin pyörätien jatkeiden ajoratamerkinnot tulivat vaatimukseksi kaikkiin pyöräteiden ajoradan ylityksiin, siirtymäaika jatkui aina viime vuoden loppuun asti. Toisaalta lyhyt siirtymäaika on turvallisuuden kannalta perusteltu, sillä ehdotettu merkintätavan aiheuttama muutos on suuri, ja tilanne tulee olemaan erittäin sekava kaikkien tienkäyttäjien kannalta koko siirtymäajan.

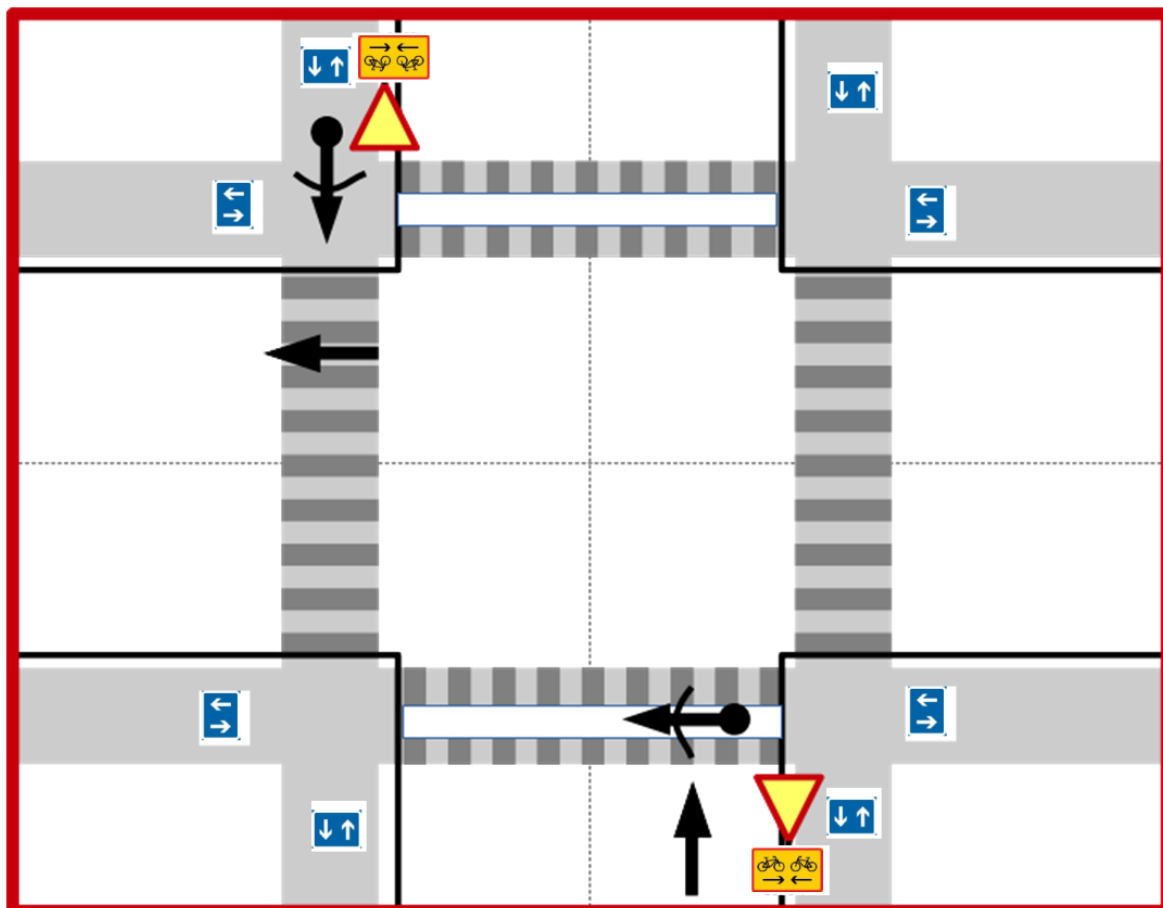
Pyörätien jatke ja suojatie ovat käsitteinä tavalliselle tienkäyttäjälle lopulta hyvin vaikeita. Nyt vajaan kymmenen vuoden ajan eroa on pyritty havainnollistamaan ajoratamerkinnoilla. Ehdotuksessa merkittävä määrä pyörätien jatkeita palautetaan ajoratamerkinnoin vastaamaan taas pelkkää suojatietä. Se kuitenkin esityksessä on selkeytetty, että suojatietä pitkin saa aina pyöräillä. Tähän asti siitä on ollut epäselvyyttä, ja hyvin vallitsevana on ollut myös tulkinta, että suojatiellä ajaminen on aina kiellettyä. Tämä tulkinta, joka on perustunut suojatien määritelmään, on ollut käytössä mm. KKO:n päätöksessä ja tieliikennelainsäädäntöä koskevassa kirjallisuudessa. Toisaalta myös päinvastainen käsitys on yleinen, eli että autoilijan pitää väistää myös pyöräilijää suojatiellä. Esimerkiksi tiedotusvälineissä on onnettomuusutisoinnissa otsoikoitu toistuvasti ”pyöräilijä jäi auton alle suojatiellä” täysin riippumatta siitä, oliko pyöräilijä tilanteessa väistämisvelvollinen vai ei.

On muistettava, että pyöräilijöinä on myös paljon lapsia tai muita henkilöitä, joilla kokemus liikenteessä on vähäistä, ei ole vielä koulun tai kuljettajaopetuksen tuomaan liikennesääntöjen perehtyneisyyttä tai jostain muusta syystä valmiudet ja kyvyt liikenteeseen ovat keskimääräistä vähäisemmät. Vaikka ehdotettu merkintätavan muutos tietyllä tavalla tukee väistämissääntöjä, ei muutos yksinomaan ole turvallisuutta parantava.

Yhdistetty jalkakäytävä-pyörätie-väylä, joka on kaksisuuntainen, on Suomessa ylivoimaisesti yleisin ratkaisu pyöräily- ja jalankulkuliikenteelle. Nämä, ja erityisesti niihin liittyvät pyörätien jatkeet, on nähty pyöräilijöiden liikenneturvallisuusongelmana. Tosin pyöräilijöiden liikennekuolemista kaksi kolmasosaa on onnettomuustyyppinä muita kuin pyörätien jatkeella tapahtuneita onnettomuuksia. Kaksisuuntaisen pyörätien haittojen poistamiseksi on esityksessä ehdotettu, että jos pyörätie on kaksisuuntaisena vain vasemmalla puolella ajorataa, pyöräilijän ei tarvitsisi käyttää pyörätietä, vaan voi ajaa ajoradalla, jos se on turvallisempaa. Ongelmallista on, että määritelmä siitä, milloin ajo on turvallisempaa, puuttuu. Kysymystä ei ole esimerkiksi sidottu ajoradan nopeusrajoitukseen tai pientareen leveyteen. Tämä tullee johtamaan kirjavaan käytäntöön, ja mahdollisesti myös pyöräilyyn sellaisilla teillä, joissa se ei ole toivottavaa. Esimerkiksi maanteiden varsilla olevat pyörätiet ovat pääsääntöisesti vain toisella puolen tietä.

Siellä, missä pyörätiet ovat molemmiin puolin ajorataa, ei kuitenkaan pyöräilijälle ole ehdotettu vaatimusta käyttää sen puolen pyörätietä, joka on ajoradan liikenteen suuntainen, jolloin toteutuisi yksisuuntainen liikenne. Tällainen sääntö on käytössä esimerkiksi Tanskassa. Sen sijaan

Tanskan mallin mukaista on ehdotus kaksisuuntaisten pyöräteiden varustamisesta siitä kertovilla merkinnöillä. Vaatimukset kaksisuuntaisten pyöräteiden lisäkilvistä ja kärkikolmioiden varustamisesta lisäkilvellä varoittamaan kaksisuuntaisesta pyörätiestä ovat tienpitäjille (kunnille) iso ja kallis muutos tilanteessa, jossa pyörätien kaksisuuntaisuus on pääsääntöisesti vallitseva ratkaisu. Turvallisuuden kannalta lisäkilpivaatimusten merkitykset ovat vähäisiä – turvallisuuden kohenee vasta sitten, kun pyörätieverkkoon investoidaan siten, että pyöräliikenteelle toteutuu yksisuuntainen jalankulkijoista erotettu liikenne.



Kuva 2 Nykyiseen tyypilliseen risteykseen ehdotuksessa vaaditut liikennemerkkien lisäkilvet aja ajoratamerkinnot.

Pyöräilijöille luodaan myös muita uusia liikenteenohjauksellisia elementtejä, kuten uusi väylätyyppi eli pyöräkatu; ”pyöräsuojatie” eli liikennemerkki B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) sekä yksisuuntaiselle ajoradalle mahdollisuus osoittaa kaksisuuntainen pyöräliikenne.

Pyöräkatu olisi kokonaan uusi katutyyppi, jossa olisi aina erilliset jalkakäytävät. Moottoriajoneuvolla ajaminen olisi sallittua, mutta nopeus olisi sovitettava pyöräilyn mukaiseksi ja polku-pyöräilijöille olisi annettava esteetön kulku. Kuitenkaan mitään nopeusrajoitusta ei olisi moottoriajoneuvoille säädetty, kuten on pihakaduilla enintään 20 km/h. Pyöräilijät huomioon ottava

nopeus ei kuitenkaan juurikaan voi olla korkeampi kuin tuo pihakadun 20 km/h. Käytännössä pyöräkatu olisi siis kuten pihakatu, mutta sillä erolla, että siinä on jalkakäytävät.

Uusi liikennemerkki B7 "Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa" on jossain määrin hämmentävä. Se muistuttaa suojatiemerkkiä, mutta on ryhmitelty "Etuaajo-oikeus ja väistämismerkkeihin" eikä "sääntömerkkeihin" kuten suojatie. Merkkiä käytettäisiin vain, jos pyörätien kohta ajoradan ylityksessä olisi korotettu. Käsittääksemme merkki ei tuo mitään lisäarvoa merkkiin B6 ("kärkikolmio") verrattuna, ja olisi hyvin korvattavissa kärkikolmioiden käytöllä ko. paikoissa.



Kuva 3 Uusia liikennemerkejä: Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa (B7), Pyöräkatu (E28 ja E29) sekä myös kävelykadun liikennemerkki muuttuu (E26)

Pyöräilijöitä koskevat uudistukset palvelevat pääosin nopeiden pyöräilijöiden tarpeita. Muutokset johtaisivat siihen, että pyöräilijöiden liikenneympäristö ja heille tarkoitetut säännöt edelleen monimutkaistuvat. Merkittävä osa pyöräilijöiden liikenneturvallisuusongelmista kohdistuu kuitenkin iäkkäisiin tai muusta syystä heikommassa asemassa oleviin pyöräilijöihin. Heidän asemaansa liikenteessä ei ole juurikaan huomioitu. Tälle ryhmälle voisi esimerkiksi olla turvallinen vaihtoehto mahdollistaa jalkakäytävän käyttäminen Norjan mallin mukaisesti siten, että pyöräily sallittaisiin jalkakäytävällä ilman ikärajoja jalankulkijoiden ehdoilla. Muutos olisi johdonmukainen jalankulkua avustavien tai korvaavien sähköisten liikkumisvälineiden osalta tehtyjen tuoreiden säädösten kanssa.

Jos näin meneteltäisiin, monessa taajamassa voitaisiin saada huomattava turvallisuushyöty muuttamalla nykyiset yhdistetyt jalkakäytävä-pyörätie -väylät jälleen jalkakäytäväksi, alentamalla katujen nopeusrajoitus 30 km/h:iin, osoittamalla nopeat pyöräilijät ajoradalle ja sallimalla hitaiden pyöräilijöiden ajaa jalkakäytävällä.

3 Jalankulkijat

Jalankulkijan asemaan on esityksessä ehdotettu hyvin vähän muutoksia. Jalankulkijoille ehdotetaan velvollisuutta käyttää ali-/ylikulkua, jos sellainen on läheisyydessä. Tällöin tulisi tarkemmin määritellä, mikä on siihen velvoittava etäisyys. Ali- ja ylikulun käytettävyyteen vaikuttaa myös muita tekijöitä kuin läheisyys, mm millaiset korkeuserot matkalla on.

4 Moottoriajoneuvot

4.1 Ajonopeudet

Ajoneuvokohtaisiin nopeusrajoituksiin ehdotetaan useita, yksinään melko vähämerkityksellisiä, korotuksia. Yhteensä nämä kuitenkin tulevat aiheuttamaan liikenteen nopeustasoon jonkinlaisen keskinopeuden muutoksen, mikä tulee näkymään turvallisuuden heikkenemisenä. Esimerkiksi kevytperävaunullisten yhdistelmien nopeusrajoituksen nostamisessa 80 km/h:sta 100 km/h:iin ei ole otettu huomioon sitä, että kevytperävaunuissa ei tarvitse käyttää talvirenkaita talviaikana. Ne ovat myös jarruttomia eikä niitä tarvitse katsastaa. Esimerkiksi Ruotsissa on voimassa määräys, että jos jarruttoman perävaunun paino ylittää puolet vetoauton painosta, niin nopeusrajoitus on 40 km/h. Ruotsin talvirengaspakko koskee myös perävaunuja, ja perävaunussa pitää olla nastarenkaat, jos vetoautossa on nastarenkaat. Sen sijaan perävaunussa saa olla nastarenkaat, vaikka vetoautossa ei olisi nastarenkaita.

Liikenneturva ei kannata ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten poistamista niiltä vanhoilta paketti- ja matkailuautoilta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät nykyisinkään salli edes 100 km/h nopeutta. Lainsäädännön tulisi pikemminkin ohjata uudempien turvallisimpien ajoneuvojen hankintaan.

4.2. Keltainen sulkuviiva

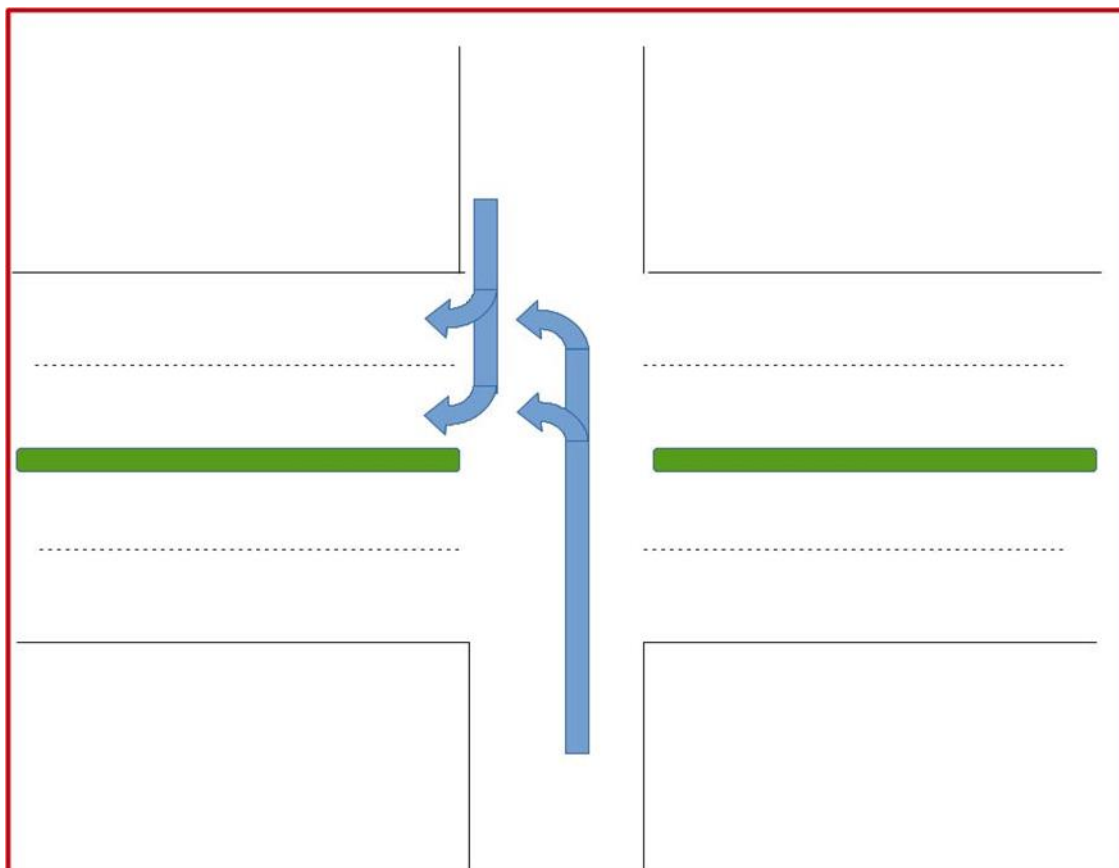
Ehdotuksena on ajosuuntien välisen sulkuviivan värin vaihtaminen keltaisesta valkoiseksi. Muutosta on perusteltu sillä, että arviolta keltaisen värin käyttäminen tulee kalliimmaksi, ja että lähes kaikissa muissa maissa on käytössä valkoinen väri myös sulkuviivassa. Suomi on aikoinaan tehnyt varauman Wienin tieliikennesopimukseen keltaisen värin käyttöön. Myös Norjassa käytetään keltaista väriä – Ruotsi luopui keltaisesta väristä vuonna 1967, kun Ruotsissa siirryttiin oikeanpuoleiseen liikenteeseen. Värin vaihtaminen helpotti silloin muutosvaiheen ajorata-merkintöjen tulkitsemista.

Suomessa osan vuotta monin paikoin lumi hankaloittaa tiemerkintöjen näkymistä. Keltainen väri erottuu kuluneenakin hieman paremmin lumen seasta kuin valkoinen väri. Sulkuviivojen merkityksen kannalta tällä on merkitystä. Usein esitetty väite siitä, että robottiautojen tekniikka edellyttäisi valkoisen värin käyttöä sulkuviivoissa, ei pidä paikkaansa. Liikenneturva ei kannata keltaisesta väristä luopumista.

4.3 Sääntöjen selkeys

Tieliikennelain tarkoitus on, että säännöillä luodaan tietty järjestys liikenteeseen, mikä ilmenee erityisesti väistämisvelvollisuutta koskevista säännöistä. Näiden tulee olla eri tilanteisiin selkeät ja yksinkertaiset. Suurelta osin ehdotuksessa on pystytty parantamaan sääntöjen selkeyttä nykyisestä, mutta siinä on myös joitakin mahdollisia epäselvyyttä lisääviä uudistuksia.

Esimerkiksi 22 pykälän viimeiseksi momentiksi on ehdotettu tietyissä tilanteissa kääntyessä kaistanvalintaa joustavoittava ”*Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen.*” Tämä jättää hieman epäselväksi sen, mikä on väistämisvelvollisuus kyseisessä tilanteessa – kun nykyisessä tieliikennelain perusteella tilanteessa on ensin selkeä sääntö, mille kaistalle risteys jätetään, ja sen jälkeen tilanne tulkitaan kaistanvaihdoksi, jonka perusteella ajojärjestys ja väistäminen ovat koko ajan selkeästi määrättyjä.



Kuva 4. Ehdotus: Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa risteyksestä kuitenkin poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen. (22 §)

Hieman vastaava epäselvä väistämisvelvollisuustilanne kuin edellisessä kappaleessa on muodostumassa ehdotuksessa esitetyllä uudella liikennemerkillä E30, jolla osoitettaisiin kahden ajokaistan yhdistyminen siten, että ajoneuvoilla siirrytään vuorotellen jatkuvalle kaistalle. Merkin tarkoitus on pohjimmiltaan hyvä, mutta käytännössä konfliktitilanteissa merkki johtaa epäselvyyteen väistämisestä ja riitatilanteisiin, jos tilanteessa on kolaroitu. Lisäksi liikennemerkkin symbolikieli ei erityisen hyvin kuvaa merkin tarkoitusta.



Kuva 5. Uusi liikennemerkki: Ajokaistojen yhdistyminen - Merkillä osoitetaan kahden ajokaistan yhdistyminen, jossa ajoneuvoilla vuorotellen siirrytään jatkuvalle ajokaistalle. (E30)

Tieliikenteen periaatteissa (2 luku) on 4 §:ssä tuotu tieliikennelakiin uusi käsite ”Tienkäyttäjän ennakkointivelvoite”, mikä sinänsä on hyvä ja kannatettava periaate. Epäselvyydeksi jää kuitenkin se, mikä on kyseisen periaatteen suhde toisiin periaatteisiin, kuten varovaisuusperiaatteen tai selkeisiin liikennesääntöihin, esimerkiksi kaistanvaihtajan velvollisuuksiin tai väistämisvelvollisuuksiin. Jos esimerkiksi kaistanvaihtaja kolaroi viereistä kaistaa ajaneen kanssa – mikä on kaistanvaihtajan velvoite (35 §) suhteessa viereistä ajaneen ennakkointivelvoitteeseen (4 §).

Hallituksen esityksen yleisperusteluissa on kuvattu periaatteiden luonnetta: ”Ne voivat ohjata sisällöllisesti liikennesääntöjen tulkintaa tai täydentää sääntöjä. Periaate voi myös yksinomaan olla ratkaisun perusta, etenkin jos lainsäädännössä on aukko. Periaatteista voidaan myös hakea kohtuullisuutta, jos säännönmukainen ratkaisu muuten johtaisi kohtuuttomaan seuraamukseen.” Varovaisuus- ja huolellisuusperiaate on nykyisessä tieliikennelaissa yhdistetty liikennesääntöjen noudattamiseen (3 §). ”Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.” Nykyinen pykälä on toiminut aina Korkeimman oikeuden päätöksiä myöden sekä liikennesääntöjen täydentäjänä että ilmeisesti jossain tapauksessa myös yksinomaan ratkaisun perustana. Se, että periaatteet nyt kootaan yhteen, lisätään keskenään hieman ristiriitaisia periaatteita ja nimetään ”periaatteiksi” ei saa johtaa siihen, että niiden käyttöarvo esimerkiksi liikennevalvonnassa tai oikeudessa liikennettä vaarantavan käyttäytymisen sanktioimisessa heikkenee.

Kokonaan uusi liikennemerkki olisi merkitykseltään ”Vähimmäisnopeus”, joka ilmaisisi ajoneuvon nopeuden, ”jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä”. Merkin käyttötarkoitus jäi perusteluissa epäselväksi – mihin merkkiä tarvitaan? Vastaavasti, mikä on ”liikennetilanne”, joka sallisi alemmalla nopeudella ajamisen. Kirjaimellisesti tulkittuna esimerkiksi erittäin huono ajokeli sallisi nopeuden alittamisen vasta sitten, kun se on vaikuttanut liikennetilanteeseen siten, että liikennetilanne edellyttäisi nopeuden alittamisen.



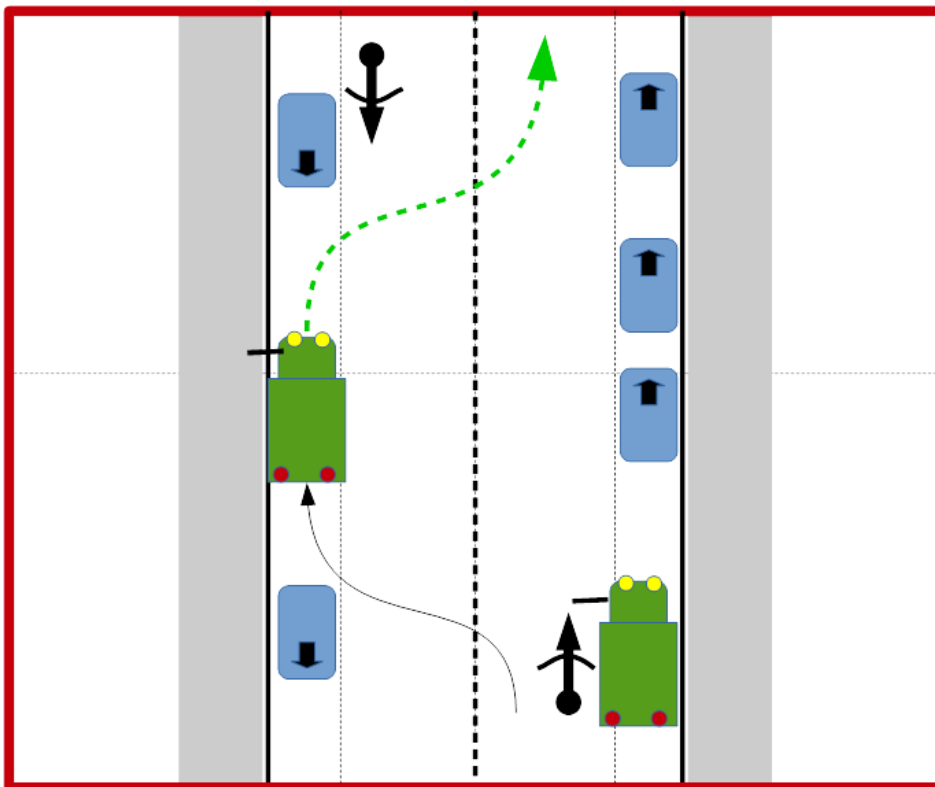
Kuva 6. Uusi liikennemerkki: Vähimmäisnopeus (D10 ja D11). Merkissä oleva luku osoittaa ajoneuvon nopeuden kilometreinä tunnissa, jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä.

Talvi- ja nastarengassäännösten (105 §) aikarajoituksiin esitetään muutoksia siten, että määräykset olisivat kalenteriajan lisäksi sidottu ”jos sää tai keli sitä edellyttää”-ilmaukseen. Liikenneturva on kannattanut ehdotusta edellyttäen, että tilanne, jolloin ”sää tai keli sitä edellyttää” on aina yksiselitteisen selvää sekä tienkäyttäjille että liikenteen valvojille. Jos tämä ei toteudu, voi se johtaa siihen, että poliisin ei enää kannata valvoa rengasmääräysten noudattamista – ja määräys jää enintään vahinkotapauksissa arvioitavaksi tekijäksi, jossa mahdollisesti kiistellään asiantuntija-arvioin siitä, että ”edellyttikö sää tai keli” talvirenkaiden käyttöä.

Talvirenkaiden käytön osalta uusi ehdotus olisi myös liikennemerkki, jolla kiellettäisiin nastarenkailla ajaminen. Tässä on haettu Helsingin katupölyongelmaan yhtä ratkaisumallia Ruotsista, jossa kyseinen liikennemerkki on käytössä, ja sovellettu Tukholmassa, Göteborgissa sekä Uppsalassa, kussakin kahdella katuosuudella. Toistaiseksi, kun nastarenkaiden käyttöaste Suomessa myös eteläosissa on korkea, tulisi nastojen aiheuttamia haittoja rajoittaa ja

nastattomien talvirenkaiden käyttöä yleistää aluksi muilla keinoilla kuin nastarenkailla varustetulla autolla ajamisen kieltävällä liikennemerkillä.

Ehdotettu uudistus, joka sallisi taajamissa pysäyttämisen ja pysäköinnin vasemmalle puolelle, on sinänsä sääntönä selkeä, mutta saattaa johtaa tilanteisiin, joissa tienkäyttäjien luottamus- ja ennakkointivaatimukset joutuvat koetukselle. Säännös varmasti tietyissä tilanteissa sujuvoitaisi esimerkiksi jakeluliikenteen kuorman purku- ja lastaustilanteita, sähköautojen latauspai- kan valintaa, pysäköintipaikan etsimistä jne. Toisaalta, esimerkiksi vasemmalla puolella pysäköidyn ajoneuvon liikkeellelähtö ja liittyminen liikennevirtaan olisi hankalaa, jakeluautolla peileistä toisella kaistalla takaapäin tulevien ajoneuvojen varmistaminen vaikeaa sekä hämärän tai pimeän aikaan pysäköivien tai liikkeelle lähtevien ajoneuvojen valojen ”värikoodin” väärinpäin oleminen muita tienkäyttäjiä hämmentävää. Vasemmalle puolelle pysäköinnin ehto siitä, että ”se ei vaaranna tai haittaa liikennettä”, on hankala myös siinä mielessä, että liikennetilanne pysäköintiin tullessa ja pysäköinnistä lähdettäessä voi olla kovin erilainen. Jos esimerkiksi pysäköintiin tullessa on ollut hiljainen liikenne ja hyvät sääolosuhteet – ja pois lähdettäessä on myöhäisen iltapäivän ruuhka, ilta on jo pimentynyt ja sääolosuhteet ovat huononneet – tuskin liikkeelle lähteminen jää toteutumatta tuolloinkaan.



Kuva 7 Vasemmalle puolelle pysäköinti osittain sujuvoitaisi, osittain aiheuttaisi vaaratilanteita, esimerkiksi jakeluliikenteessä.

Ajoneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä vaatimuksissa (17 §) on todettu, että ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu ajamiseen tarvittavat edellytykset. Uutena listassa on päihtymyksestä johtuva ajokyvyn puute. Tähän viitaten on uutena 183 §:ssä esitetty, että poliisi voisi keskeyttää ajamisen päihtymyksen vuoksi. Tällä tarkoitetaan nimenomaan seulonta-alkometrillä saatua tulosta, joka osoittaa alkoholia nautitun, mutta lukema jää alle

rattijuopumusrajan 0,5 promillea. Tämä on periaatteessa hyvin kannatettava ehdotus, mutta käytännön merkitys nähdään vasta sitten, kun selviää, miten poliisi pystyy käytännössä valtuutta soveltamaan. Jopa rattijuopumustapauksissa on osoittautunut, että kiinnijääminen ei ole estänyt ajamisen jatkamista lähes välittömästi kiinnijäämisen jälkeen.

Raskaalle liikenteelle hallituksen esityksessä muutosehdotuksia on vähän. Melko teknisluonteiset määräykset ajoneuvojen suurimmista mitoista ja massoista on muiden muassa tarkoitus nostaa nykyisestä ”käyttöasetuksesta” lain tasolle, ja ne onkin siirretty lähes ilman muutoksia liitteeseen 6. Kuitenkin samaan aikaan, kun hallituksen esitys on käsittelyssä eduskunnassa, on valmisteilla yhdistelmien mittoihin merkittäviä muutoksia, jotka on tarkoitus saattaa voimaan vielä tämän vuoden syksyn aikana ”käyttöasetuksen” muutoksella. Menettely herättää kysymään, olisiko niiden paikka jatkossakin asetustasolla eikä tieliikennelaissa.

<https://www.lvm.fi/-/raskaan-liikenteen-kaluston-mittoja-ja-massoja-kehitetaan-963802>

Kuorma-autojen kokonaismassojen korottaminen ja tekninen kehitys on johtanut siihen, että painorajoituksia esimerkiksi silloille tarvitaan aiempaa enemmän, ja akseli-/telipainojen osoittaminen on käynyt monimutkaisemmaksi. Sen sijaan, että erilaisten telivaihtoehtojen eri painorajoitukset esitettäisiin jokainen omalla liikennemerkillään, on ehdotettu toteutettavaksi siten, että vain kaksiakselisen telin painorajoitus osoitetaan merkillä, ja sitä koskevan liikennemerkin (C27) kohdalla on esitetty taulukossa, mitä vastaava painorajoitus on kolme- tai useampiakseliselle telille. Näin voidaan vähentää painorajoitetuille silloille vaadittavien liikennemerkkien määrää. Menettely on perusteltu, sillä kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyydeltä voidaan edellyttää tämän tiedon omaamista. Huomiota kiinnittyi kuitenkin siihen, että kyseinen taulukko ei vastannut käytössä olevia painorajoituksia, jotka on esitetty Liikenneviraston julkaisemassa luettelossa painorajoitetuista silloista. Epäselväksi jäi siten, että onko lailla tarkoitus muuttaa nykyisiä painorajoituskäytäntöjä.



Luku merkissä / kolme akselia/ enemmän kuin kolme akselia

14 t	18 t	20 t
18 t	23 t	26 t
21 t	27 t	30 t

Kuva 8 Telin painorajoitusmerkki vain kaksiakseliselle telille – muut telityypit taulukkona

5 Seuraamusjärjestelmä ja siihen liittyvä menettely (liikennevirhemaksu)

Tehokas ja riittävä valvonta on olennainen osa liikenneturvallisuuden parantamista ja ylläpitämistä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan merkittävää muutosta nykyiseen sanktiojärjestelmään erityisesti lievien liikenneriikkomusten seuraamuksiin liittyen. Liikenneturvallisuuden kannalta ei sinänsä ole merkitystä, kutsutaanko seuraamusta rikesakoksi vai liikennevirhemaksuksi, eikä sillä, käsitelläänkö teot tai teon kiistämiset käräjäoikeudessa vai hallinto-oikeudessa.

Liikennevalvonnan toimivuus liikenneturvallisuuden edistäjänä edellyttää myös sitä, että valvonnan ja sanktiojärjestelmän yleinen hyväksyttävyyys on korkealla tasolla. Se voi toteutua vain, jos valvontaa kohdistetaan laajasti tieliikenteen rikkeisiin, tienkäyttäjiä kohdellaan tasapuolisesti ja annetut sanktiot ovat oikeassa suhteessa teon paheksuttavuuteen. Tärkeää on myös se, että valvonta on mahdollisimman virheetöntä, ja virhetapauksissa seuraamuksen saaneen henkilön valitustie ja oikeusturva on taattu.

Liikenneturva kannattaa tehokkaan ja mahdollisimman vähän oikeusjärjestelmää rasittavan menettelyn käyttöönottoa, millä voitaisiin edelleen tehostaa valvontaa, niin automaattista kuin perinteistäkin liikenteen valvontaa. Liikennevirhemaksuun esitetty järjestelmä voi sopia lievimpien massarikkomusten käsittelyyn. Toisaalta lakimuutoksen perusteluissa ei käy selkeästi ilmi, miksi tehokkaaseen lopputulokseen ei voitaisi päästä nykyistä rikesakkojärjestelmää kehittämällä.

Liikennevirhemaksuun liitetystä näyttövelvollisuuden siirtämisestä ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle todetaan perusteluissa, että sen ” *voitaisiin sanoa heikentävän jossain määrin näiden oikeusturvaa*”. Lisäksi suuri kynnys tulisi olemaan muutoksenhaun mahdollisuus. Nämä yhdessä saattavat johtaa tilanteeseen, jossa joko sanktiot (mm. toistuvista virheistä koituva ajokorttiseuraamus) eivät kohdistu välttämättä rikkeen tehneeseen henkilöön, jos syyttömäksi itsensä kokeva henkilö ei viitsi lähteä muutoksen hakuun sen vaivan ja mahdollisuuden vuoksi. Näistä saattaa olla seurauksena, että valvonnan yleinen hyväksyttävyyks olennaisesti laskee nykyisestä.

Uudistuksessa kannatettavaa on se, että rikkomusluettelot ja rikkomuksista koituvat seuraamukset olisivat selkeästi yksilöity laissa. Esimerkiksi ylinopeuksista määrättävät seuraamukset vastaisivat ehdotuksen mukaan pitkälti nykyisiä rikesakkoja. Poikkeuksena tästä näyttäisi olevan se, että yli 60 km/h nopeusrajoitusalueella tapahtuvan 16 – 20 km/h ylinopeuden rikesakko/liikennevirhemaksu alenisi 200 eurosta 170 euroon. Varsinkin ylinopeuksien osalta seuraamusjärjestelmän muutokset eivät juurikaan muuttaisi niitä ongelmakohtia, joista ylinopeuksien seuraamusjärjestelmää on kritisoitu (alhaisilla tuloilla suuri ”muuttumattoman rangaistuksen” ylinopeusalue sekä suuremmilla tuloilla iso rahamääräinen muutos siirryttäessä rikesakosta/liikennevirhemaksusta päiväsakkojärjestelmään).

Tieliikennelain kokonaisuudistus on koko kansaa ja kaikkia tienkäyttäjiä koskettava uudistus. On tärkeää, että lain sanamuodot ja esitystapa tuodaan mahdollisimman hyvin nykypäivää ja jopa tulevaisuutta palvelemaan. Edellä esiin nostetut ehdotuksen kohdat ovat nimenomaisesti sellaisia kohtia, joissa katsomme, että joko sääntöjen selkeys tienkäyttäjille ei täysin toteudu tai muutoksen lisäarvo liikenneturvallisuuden kannalta ei välttämättä ole myönteinen.

LIKENNETURVA

Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö