



A high-angle, slightly blurred photograph of a multi-lane city street. In the foreground, a dark blue Audi sedan is driving towards the viewer. Behind it, a black sedan and a red car are visible. In the background, a white bus and other vehicles are on the road. The street has white lane markings and a crosswalk. The overall scene depicts a typical urban traffic environment.

Sekavia pykäliä

Linja-autoihin liittyy monenlaisia erikoissäännöksiä. Niihin on vuosikymmenten aikana tullut merkittäviäkin muutoksia. Väistämistä koskevista pykälistä löytyy vaikeita ja tulkinnallisia asioita, kuten esimerkiksi bussin pysäkillä lähteminen.

OLAVI LEMPINEN
VESA PYNNÖNIEMI, piirros

Nykystä edeltävässä tie-liikennelaissa kiellettiin kuljettamasta linja-autoa alamäessä vaihde vapaalle kytkettynä tai kytkinpoljin alas painettuna. Liikkuvassa bussissa ”radiolähetysten esittäminen kaiuttimien välityksellä” oli kielletty, jos joku matkustajista niin vaati.

Jos tieosuudella oli asianmukaisesti merkityt linja-autopysäkit, säännöllisellä vuorolla olevalle bussille ei ollut sallittua ottaa matkustajia pysäkkien ulkopuolella. Nykyisessä 1.4.1982 voimaan astuneessa laissa noita säännöksiä ei enää ole. Esimerkiksi liikuntavammaisen voi jättää kyydistä vaikka tämän kotiovelle.

Muita vanhan lain aikaan voimaan astuneita säännöksiä on edelleen voimassa. Linja-autokaista-liikennemerkki on peräisin vuodelta 1972 ja pysäkillä lähtevän bussin väistämispysäköity vuodelta 1976. Molempiin pykäliin on vuosien saatossa tehty tiettyjä ajan vaatimia muutoksia, samoin kuin pysäkillä pysähtyneen linja-auton oikealta ohittamissäännökseen.

Pysäköinti kielletty

Linja-autopysäkki on 12 metriä pysäkkimerkistä molempiin suuntiin. Tiemerkinnoilla voidaan osoittaa muu pituus.

Pysäkillä on pysäköinti kielletty. Tämä ei koske linja-autoja. Joskus syntyy kiistoja pysäkillä parkkeerattujen turisti- ja vuoroliikennebussien kuljettajien välillä siitä, onko kysymyksessä sallittu toiminta vai jos sen tason häiriö, jonka lain yleispysäköity kieltelee. >>



PYSÄKKIÄ takaa lähestyvän väistämismvelvollisuus ei ole sidottu taajaman käsitteeseen, kuten eteläisessä naapurissamme Virossa. Ratkaisevaa on se, ettei nopeusrajoitus ole suurempi kuin 60 km/h.



JALANKULKIJOIDEN välistä puikkelehtiminen ei ole lain vaatiman esteettömän kulun antamista. Vaikka automaattinen pysähtyminen poistettiin laista 15 vuotta sitten, käytännössä on kuitenkin pysähdyttävä tai sitten hiljennettävä vauhtia niin, että jalankulkijat ehtivät poistua ajolinjalta.

Muille kuin linja-autoille on pysäkillä pysäköimisen lisäksi myös pysäyttäminen kielletty. Sallittua on vain jättää matkustajat ulos tai ottaa heidät kyytiin, mikäli tilanne ei estä linja-autoja käyttämästä pysäkkiä. Auto on siis käytännössä pysäytettävä pysäkin jompaankumpaan päähän, ei sen keskelle.

Tavarakuormauksen vuoksi pysäkeille ei saa pysähtyä.

Korokkeeton pysäkki

Millainen on tilanne, jossa linja-auto lain sanonnan (TLL 31 §) mukaisesti pysähtyy ”korokkeettomalle pysäkeille”? Silloin nimittäin astuvat voimaan erityissäännökset oikealta ohittamisesta.

Käsite korokkeeton pysäkki tarkoittaa sitä, että linja-autosta poistuvat tai sinne menevät ovat samalla korkeustasolla takaa tulevan ajoneuvon kanssa.

Tällainen tilanne on tuiki harvinaisen. Se liittyy enemmänkin raitiovaunuihin, mutta periaatteessa pysäkeille pysähtyneen raitiovaunun ja linja-auton oikealta ohittaminen ajorataa käyttäen tapahtuu samojen säännösten mukaan.

Ensinnäkin takaa tulevan on aina pysähdyttävä. Tämä ei kuitenkaan riitä. Sen jälkeen on annettava ”esteetön kulku” bussista tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville.

Toinen korokkeettoman pysäkin tilanne onkin sitten yleisempi. Kun linja-auto pysähtyy pyörätien (erillinen, yhdistetty tai rinnakkainen jalkakäytävän kanssa) vieressä olevalle pysäkeille, koskee takaa lähes-

tyvää pyöräilijää ja mopoilijaa velvoite antaa esteetön kulku bussista poistuville ja siihen nouseville jalankulkijoille.

Automaattista pysähtymistä ei kuitenkaan vaadita kuten ajoradalla oikealta ohitettaessa. Vaatimus poistettiin laista 1997. Samassa yhteydessä poistettiin laissa ollut kummallisuus: velvollisuus esteettömän kulun antamiseen ei ennen koskenut vastakkaisesta suunnasta kevyen liikenteen väylää linja-autoa lähestyviä pyöräilijöitä ja mopoilijoita. Nyt se koskee molemmista suunnista tulevia.

Jos pyörätien paikalla onkin pieninä, syntyy tilanne, jollaisesta laissa ei puhuta mitään, ei myöskään jalkakäytävällä pyöräilevistä. Siellä voivat laillisesti pyöräillä alle 12-vuotiaat ja laittomasti minikäikäiset tahansa. Törmäys linja-autosta laskeutuvan jalankulkijan kanssa voi pahimmassa tapauksessa olla seurauksiltaan vakava. Pykälässä on linja-automatkatustajan kokoinen aukko.

Laki aiheuttaa vaaratilanteita

Linja-autokaistalla voi olla paljon muutakin sallittua liikennettä. Sitä saavat käyttää raitiovaunut, poliisin virkatehtävää ajoneuvot ja hälytysajoneuvot. Takseille käyttö on sallittu, jos merkin alareunassa on merkintä TAXI.

Lisäkilvellä linja-autokaistan käyttö voidaan sallia mille ajoneuvoryhmälle tahansa. Ajoradan oikeassa reunassa olevaa linja-autokaistaa saavat käyttää mopot, polkupyörät ja invalidiajoneuvot.

Ryhmittäminen on valmistautumista kääntymiseen eli siis toimintaa ennen risteystä. Kaikki ajoneuvon saavat - ja niiden pitääkin - käyttää linja-autokaistaa ryhmittämiseen. Kääntäminen on risteysten jälkeistä toimintaa. Tältä osin säännöstöä pitäisi muuttaa. Pykälät eivät nimittäin salli linja-autokaistan käyttämistä kääntymiseen.

Tästä seuraa hämmäntäviä tilanteita, kun osa autoilijoista kääntyy linja-autokaistalle ja osa ei. Suorastaan vaaralliseksi tilanne muuttuu silloin, kun kääntyviä kaistoja on kaksi ja risteävällä tiellä kolme. Jos ennen risteystä oikeanpuoleisimmalle kaistalle ryhmittynyt kääntyy lain vaatimalla tavalla linja-autokaistaa lähinnä olevalle kaistalle ja viereiselle kaistalle ryhmittynyt tekee samoin, autot osuvat kääntymisvaiheessa toisiinsa.

Mikäli soppaan lisätään vielä linja-autokaistan voimassa oleminen vain tietyssä kelloaikana, kääntymiskaistat muuttuvat sen mukaan, mitä kello on. Lakia pitäisi muuttaa niin, että linja-autokaistaa saa käyttää myös risteysten jälkeiseen kääntymiseen - kuten käytännössä suurin osa tekeekin.

Pääsääntö kumoutuu

Jos linja-autopysäkillä lähtee liikkeelle muu ajoneuvo kuin linja-auto, sen kuljettajan pitää noudattaa tieliikennelain 21 §:n yleistä kaistanvaihtosääntöä: ”Kuljettaja saa lähteä liikkeelle tien reunasta, vaihtaa ajokaistaa tai muuten siirtää ajoneuvoa sivusuunnassa vain, milloin se voi tapahtua vaaratta ja muita

tarpeettomasti estämättä”.

Edellä mainittu TLL 21 § on pääsääntö. Sen kumoaa poikkeussääntö, joka on TLL 22 §:ssä.

Lain lukemisen yleisen periaatteen mukaan poikkeussääntö voittaa aina pääsäännön, mutta poikkeussääntöä pitää tulkita ahtaasti. Kansankielellä kaikkien edellytysten ja vaatimusten on täyttyvä ”just eikä melkein”. Jollei näin ole, tapaukseen sovelletaan pääsääntöä.

TLL 22 §:n nimi on ”Tien antaminen pysäkillä lähtevälle linja-autolle”, ja se kuuluu sanatarkasti seuraavasti: ”Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla on suurin sallittu nopeus enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samaa tai viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkillä”.

Mitä se tarkoittaa?

TLL 22 § pohjautuu Wienin sopimuksen suositukseen. Sitä ei siis ollut pakko ottaa suomalaisen lainsäädäntöön. Suosituksessa puhuttiin taajamista, mutta meillä asiaa laajennettiin koskemaan kaikkia teitä, joilla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h.

Nopeusrajoitus on pykälän voimassaolon kannalta yksiselitteinen juttu. Samoin se, että linja-auton pitää lähteä liikkeelle. Sen pitää siis olla ollut pysähtyneenä. Pelkässä pysäkin kautta koukkaamisessa ei tapahdu liikkeelle lähtemistä.

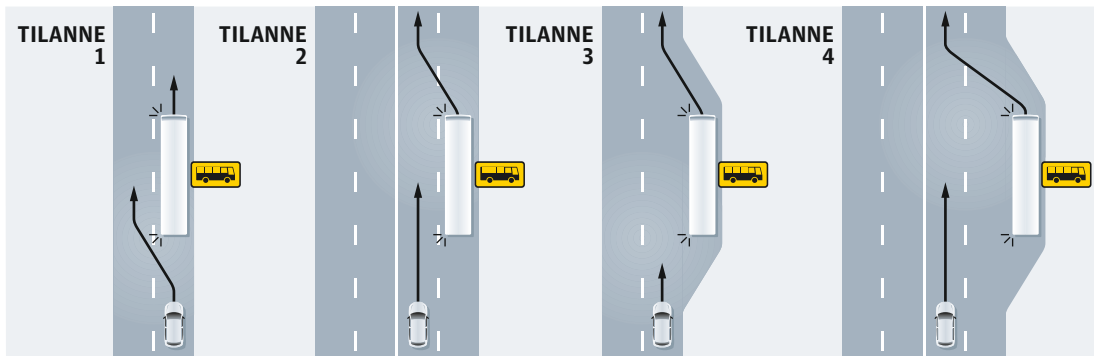
Suuntamerkin pitää olla TLL 35



PYSÄKKILEVENNYSTÄ ei ole, ohitus edellyttää keskiviivan osittaista ylittämistä. Tällaisissa tilanteissa tarvitaan harkintaa. Bussi lähtee nopeasti eteenpäin. Siinä vaiheessa sen rinnalla ei kannata olla. Vastuu on ohittajalla.



BUSSI lähtee levennykseltä. Kolmesta rinnakkaisesta henkilöautosta oikeanpuoleisin käyttää pysäkin viereistä ajokaistaa, keskimmäinen ja vasemmanpuoleinen eivät. Niihin pysäkiltä lähtevän bussin erioikeus ei enää ulotu.



KYSYIMME liikenne- ja viestintäministeriöltä, kuuluuko tilanteessa nro 4 väistäminen linja-autolle (TLL 21 §) vai takaa lähestyvälle henkilöautolle (TLL 22 §). Vastaus oli: Piiroksen tilanteessa TLL 22 §:n velvollisuus koskee oikeanpuoleisinta kaistaa (viereinen kaista) pitkin pysäkkiä lähestyviä ajoneuvoja. Kuvassa ajoneuvo lähestyy pysäkkiä vasenta kaistaa, joka ei ole pysäkin viereinen kaista. Silloin sovelletaan TLL 21 pykälää.



RYHMITYSMERKIN alla oleva bussin kuva ei merkitse, että kyseessä olisi vain linja-autokaista, mutta merkki sallii vain linja-autoille suoraan ajamisen, ei esimerkiksi takseille, polkupyöridelle tai mopoille.

§:n vaatimalla tavalla annettu hyvissä ajoin ennen liikkeelle lähtöä. Takaa tulevan ajoneuvon pysäkkiä lähestymisen pitää olla tiettyä ajallisessa suhteessa suuntamerkin antamiseen. Suuntamerkin kytkemisen kanssa tapahtuva samanaikainen liikkeelle lähteminen ei täytä tätä vaatimusta.

Käsite ”samaa tai viereistä ajokaistaa” onkin vaikeampi juttu. Sanat lisättiin pykälään vuonna 1997. Tarkoituksena oli selkiinnyttää tilannetta tapauksissa, joissa pysäkin kohdalla on samaan suuntaan useampia rinnakkaisia ajokaistoja.

Jos samaan suuntaan on kaksi rinnakkaista ajokaistaa ja pysäkki on ilman levennystä oikeanpuoleisella ajokaistalla, takaa tulevalle ajoneuvolla on velvollisuus väistää, käyttää sitten kumpaa kaistaa tahansa (ks. **piiirros tilanne 2**).

Mikäli tässä tilanteessa pysäkki on erillisellä levennyksellä, oi-

keanpuoleinen on pysäkin viereinen kaista, vasemmanpuoleinen ei ole (ks. **piiirros tilanne 4**). Mihin tämä tulkinta perustuu?

Kyseistä lain kohtaa käsittelevän hallituksen esityksen yleisperusteissa todetaan: ”Linja-autojen esteettömän pysäkiltä lähdön varmistamiseksi riittäisi, että väistämisvelvollisuus koskisi vain samaa tai viereistä ajokaistaa ajavan ajoneuvon kuljettajaa”.

Tämän periaatteen mukaisesti pykälä kirjoitettiin, eli siihen lisättiin rajaavat sanat ”samaa tai viereistä ajokaistaa”.

TLL 22 § ei siis koske mitä kaistaa tahansa takaa lähestyviä ajoneuvoja. Jos näin haluttaisiin, lakia pitää muuttaa. Perustelujakin olisi. Bussien pituus suhteessa pysäkkiin pituuteen tuottaa lähtövaiheessa vaikeuksia pysyä vain viereisellä kaistalla, ja monikaistaisilla kaduilla bussilinjat voivat suuntautua he-

ti pysäkin jälkeisessä risteyksessä vasemmalle.

Näytön vaikeus

TLL 21/22 pykälien välisiä tulkinnallisia ongelmia syntyy niin sanotuissa puolentoista kaistan tilanteissa, kun tiemerkitöjä ei ole eikä tiedetä varmuudella, onko paikalla kaksi kaistaa vai ainoastaan yksi leveä.

Jos kysymyksessä on vain yksi leveä kaista, takaa lähestyvän on väistettävä pysäkkilevennykseltä suoraan keskiviivan viereen pyrkivää linja-autoa. Jos kaistoja on kaksi, vasemmanpuoleinen ei ole pysäkkilevennyksen viereinen kaista. Kysymyksessä on linja-autolta normaali TLL 21 §:n mukainen kaistanvaihto.

Edellä kerrottu tilanne ei kuitenkaan ole kovin yleinen eikä tämän pysäkkipykälän vaikein tulkinta-alue, vaan sellaisen muodostaa näyttö. Pystytäänkö kolarin

osapuolten väitteet todistamaan, ja kumman osapuolen velvollisuus se on?

Kysymys on ennen kaikkea suuntamerkistä. Antoiko linja-auton kuljettaja suuntamerkin hyvissä ajoin ennen aiottua toimenpidettä vai ei? Missä kohtaa pysäkkiä lähestyvä oli ensimmäisen vilkun välähdyksen tapahduttua? Millaista varovaisuutta osapuolet osoittivat?

Jos bussin kuljettaja on noudattanut kaikkia TLL 22 §:n vaatimuksia, oikeutta jaetaan tämän pykälän perusteella. Tällainen kolari ei kuitenkaan ole vastuukysymysten kannalta mikään liikennevalojuttu, jossa toinen tulee vihreillä, toinen punaisilla. Takaa tulevan on väistettävä, mutta TLL 22 § 2 momentti vaatii linja-auton kuljettajaa noudattamaan ”erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi”. Molemmille jää siis vastuuta, mutta pysäkkiä lähestyvälle selkeästi enemmän. **TM**