



Yhteenajon seuraukset olisivat voineet olla vakavat. Valituslupaa korkeimpaan oikeuteen haki virallinen syyttäjä. Mopoa kuljettanut poika olisi tyytynyt hovioikeuden ratkaisuun. Syyllisyyskysymyksellä oli suuri periaatteellinen merkitys.

OLAVI LEMPINEN
ANTTI NIKUNEN, piirros

Kääntymistä vai suoraan

Maantien nimi oli ”Korian-suora”. Henkilöautoa kuljettavan Jarkko (artikkelin nimet vaihdettu) vilkaisi sivulleen. Ajoradan oikealla puolella oli yhdistetty pyörätie/jalkakäytävä. Pari jalankulkijaa oli menossa samaan suuntaan. Kevyen liikenteen väylä oli välillä lähempänä, välillä kauempana maantiestä, suunnilleen kymmenen metrin tuntumassa.

Jarkko kytki suuntavalon oikealle ja ryhtyi hiljentämään nopeuttaan tarkoituksenaan kääntyä oikealle Kaitilankadulle, joka muodosti T-risteyksen Korian-suoran kanssa.

Kaarrettuaan oikealle Jarkko ehti ajaa Kaitilankatua kymmenen metriä, kun edessä oli ajoradan ylittävä kevyen liikenteen väylä.

Se tapahtui täysin yllättäen. Auton ja mopon ajolinjat kohtasivat

toisensa Kaitilankadun ja sitä ylittävän yhdistetyn pyörätie/jalkakäytävän leikkauskohdassa. Mopo osui Jarkon auton vasempaan kylkeen. Mopoa ohjasi 16-vuotias Mika. Ajoneuvojen vauriot eivät olleet suuret, ja Mikakin selvisi suuremmilta kummuilta.

Eivätkö kuljettajat huomanneet toisiaan, vai eikö väistämisvelvolinen ollut valmiina väistämään?

Entä kumpi oli väistämisvelvolinen?

Asiaa käsiteltiin vajaan kolmen kuukauden kuluttua paikallisessa alioikeudessa. Siitä ei vallinnut epäselvyyttä, kuka tuli mistäkin suunnasta, ja miten yhteenajo tapahtui. Jarkko käytti ajorataa, Mika tuli hänen nähden vasemmalta, kevyen liikenteen väylää pitkin ajaen.

Jarkon näkemyksen mukaan väis-

40 vuotta vanha pykälä

Alioikeuden päätös olisi saavuttanut aikanaan lainvoiman, mutta Mika ei hyväksynyt ratkaisua. Hän ryhtyi toimenpiteisiin saadakseen asian hovioikeuden käsiteltäväksi.

Perusteluna oli se, että tapaukseen ei pidä soveltaa TLL 14 §:n väistämissääntöä vaan saman pykälän kääntymissääntöä.

Nuo säännöt ovat olleet sisällöltään samanlaiset ainakin neljä vuosikymmentä. Tieliikennelain 14 §:n kääntymistä käsittelevä 2 momentti kuuluu: ”Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoiijaa ja jalankulkijaa. Samoin on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, väistettävä tien reunaan käyttävää polkupyöräilijää, mopoiijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle kääntyvän

liikenteen väylää käyttävät myös ”risteävää tietä ylittäviä”, vai onko tällainen väylä oma erillinen tie?

Täysin päinvastoin

Alioikeuden mukaan Mikan ja Jarkon välisessä kolarissa yhdistetty pyörätie/jalkakäytävä oli erillinen tie suhteessa sen vieressä sijaitsevaan ajorataan nähden. Näin ollen syyllisyys yhteenajoon tuli ratkaista risteysajoa koskevan väistämissäännön perusteella.

Hovioikeus oli kuitenkin toista mieltä. Pyörätie/jalkakäytävä kuului samaan tien ajoradan kanssa. Näin ollen yhdistettyä pyörätie/jalkakäytävää pitkin vasemmalta mopolle tullut Mika ei ollut velvollinen väistämään Jarkon ohjaamaa autoa. Jarkko oli TLL 14 §:n 2 momentin mukainen kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ja Mika ”risteävää tietä ylittävä”.

Virallinen syyttäjä pyysi valituslupaa ja vaati jutun ratkaisemista alioikeuden päätöksen mukaisesti. Valituslupa myönnettiin.

Siihen oli pätevä syy. Kysymys oli periaatteesta. Kuinka etäällä kevyen liikenteen väylä voi olla ajoradasta, jotta se kuului samaan tiehen ja jolloin ajoradalta oikealle tai vasemmalle kääntyvän ajoneuvon kuljettaja olisi velvollinen väistämään risteävän tien yli meneviä kevyen liikenteen väylän käyttäjiä?

Korkein oikeus perusteli päätöstään (R 84/438 nro 2605/84) seuraavasti: ”Korian ja Kouvolan välisen maantien rinnalla on määräysmerkeillä 421 ja 422 osoitettu jalkakäytävä ja pyörätie. Maantien sekä yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien välissä on noin 12 metrin levyinen vihialuekaista. Tästä jalkakäytävän ja pyörätien sijainnista lähellä maantietä ja sen rinnalla myös siitä, että väistämismisvelvollisuutta risteyksessä osoitava liikennemerkki 231 on sijoitettu Kaitilankadulle jo ennen jalkakäytävää ja pyörätietä, voidaan päätellä, että jalkakäytävä ja pyörätie kuuluvat maantiehen eivätkä muodosta erillistä kevyen liikenteen väylää”.

Korkein oikeus tuli samaan lopputulokseen kuin hovioikeuskin. Mopoa ajanut koulupoika ei ollut syyllinen henkilöauton kanssa tapahtuneeseen yhteenajoon.

Väistämistä metrimitalilla

KKO:n päätös ratkaisi siis Mikan ja Jarkon välisen yhteenajon ja antoi periaatteellisen linjauksen vastaaviin tapauksiin. Kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteä-

vällä tiellä kevyen liikenteen väylän käyttäjää, jos tuon väylän ja kääntymisen kääntymistä ajaman ajoradan sivuttaisetäisyys on 12 metriä tai vähemmän. Se oli vahva sanoma.

Sitä vastoin päätös ei anna vastusta sellaiseen tilanteeseen, jossa sivuttaisetäisyys on 12 metriä suurempi. Tulkitaanko samaan tiehen kuulumisen käsitettä ehkä ajoneuvojen suurimpien sallittujen pituuksien mukaan? Nivelrakenteisen linja-auton suurin sallittu pituus on 18,75 metriä ja tietynlaisen kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmän jopa 25,25 metriä.

Jossakin vaiheessa etäisyys on joka tapauksessa niin suuri, että kevyen liikenteen väylä katsotaan erilliseksi, jolloin se muodostaa oman itsenäisen risteyksen ajoradan kanssa. Silloin polkupyöräilijä (mopoiijaa) on aina väistämismisvelvollinen riippumatta siitä, mistä suunnasta hän tulee.

Myös 12:ta metriä - kolme henkilöauton mittaa - lähellä olevat rajatapaukset ovat hankalia, ja periaatteessa tilanne on outo, jos väistämisen selvittäminen edellyttää metrikitan käyttöä. Kuten kaikissa tuloksinvaraisissa tapauksissa, käytännön ajamisessa tässäkin tuo turvallisuutta vanha viisaus: viisaampi väistää.

Epäselvyydet olisivat helposti eliminotavissa käyttämällä Väistämismisvelvollisuus risteyksessä -liikennemerkkiä, mutta syystä tai toisesta sellainen puuttuu monesta siitä vaatavasta kohdasta.

Vaarallisinta näissä kääntymisissä on kuitenkin tilanne, jossa pyörätie/jalkakäytävä on lähellä ajorataa ja pyöräilijä sekä kääntymiseen valmistautuva bussi tai kuorma-auto liikkuvat samaan suuntaan. Jos risteys on vielä notkossa tai polkupyöräilijän tilannenopeus muutoin on liian suuri, on vakavan onnettomuuden vaara suuri.

Ihan tavallisissa kadun risteyksissäkin piilee tietynlainen vaara. Jalankulkija jatkaa suoraan matkaansa yli risteävän kadun, jolla ei siinä kohdassa ole suojatietä, ja auto kääntyy. Moniko autoilija tietää, että hänen on tällaisessa tilanteessa väistettävä jalankulkijaa, vaikka suojatietä ei olekaan?

Kysymys on ihan samasta TLL 14 § 2 momentista, jota Mikan ja Jarkon välinen KKO:n päätös koski: kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää, on tämä polkupyöräilijä, mopoiijaa tai jalankulkija. **TM**

ajamista?

tämismisvelvollinen oli Mika. Syyttäjä oli samaa mieltä, kuten myöhemmin alioikeuskin. Mika tuomittiin nuorena henkilönä tehdystä väistämismisvelvollisuuden noudattamatta jättämisestä ja liikenteen vaarantamisesta sakkorangaistukseen.

Tämä tarkoitti myös sitä, että auton vauriot tulitaisiin maksamaan Mikan mopon liikennevakuutuksesta.

kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä”.

Aikoinaan käsite ”risteävää tietä ylittävää” on ollut helppo, kun ajoradan vieressä olevia pyörätie/jalkakäytäviä ei ole ollut. Silloin ”risteävää tietä ylittävä” oli se, joka jatkoi ajoradan reunaan pitkin matkaansa suoraan.

Oleellinen kysymys on: ovatko ajoradan vieressä menevää kevyen