

Nykyisessä tieliikennelainsäädännössämme on lukuisia vanhentuneita kohtia. Tieliikennelain kokonaisuudistus on käynnistetty, mutta heti alkumetreillä erästä sen tavoitetta on ryhdytty epäilemään.

OLAVI LEMPINEN

Auringonlaskun aik

Taajaman ulkopuolella maitoauton saa kuormauksen ajaksi pysäyttää tien vasemmalle puolelle maitolaiturin kohdalle. Tällaisia maitoautoja ei tosin enää ole, sen enempää kuin maitolaitureitakaan.

Rakennuskaavateitäkin oli aikoinaan, nyt niitä löytyy vain lakikirjan sivuilta.

Poliisille vaaditaan ilmoittamaan tietyistä asioista, mutta poliisi ei enää ota ilmoituksia vastaan.

Nämä ovat esimerkkejä tieliikennelain kohdista, jotka eivät enää ole ajan tasalla. Siksi tieliikennelakia ollaan uudistamassa, mutta prosessi ei ymmärrettävästi ole aivan helppo. Nyt laki aiotaan kuitenkin uudistaa nopealla aikataululla.

Muut ajoneuvot unohtuivat

Nykyisten pykälien valmistelussa ensimmäisen työryhmän kokouksesta lain voimaan astumiseen meni kaksitoista vuotta. Kiirettä piti lop-

pumetreille saakka. Pykälät säädettiin tulemaan voimaan ennen lain hyväksymistä, mitä oikeuskansleri ei hyväksynyt. Laki meni uuteen käsittelyyn.

Nyt koko urakasta aiotaan selvittää runsaassa kahdessa vuodessa. Tällaista aikataulua monet asiantuntijat pitävät epärealistisena.

Tekniikan Maailmassa on vuosien saatossa nostettu esiin lukuisia pykälissä olevia korjaustarpeita. Monet näistä on korjattu.

Tällaisia ovat olleet esimerkiksi karkikolmioon sisältynyt kohtaavien ajoneuvojen välinen, suorastaan kilpa-ajoon kannustava yksityiskohta. Se joka ehti risteykseen ensin, nautti etuajo-oikeutta, vaikka olisi ollut kääntymässä vasemmalle. Heinäkuun 1. päivänä 1999 laki muuttui. Karkikolmio ei vaikuttanut enää kohtaavaan liikenteeseen vaan ainoastaan risteäviltä teiltä tuleviin.

Toiseksi esimerkiksi käy hyvin väistämisvelvollisuus pyörätien ja ajoradan leikkauskohdassa. Vel-

vollisuus määräytyi sen asteluvun mukaan, jossa pyörätie kohtasi ajoradan. Jos kulma oli pieni, pyöräilijän piti väistää, jos se oli lähellä yhdeksääkymmentä, autoilijan piti väistää. Rajanveto oli käytännössä mahdotonta. Asteluvulla ei ole ollut enää merkitystä 1.6.1997 lähtien. Pyörätieltä tulijan on väistettävä suoraan ajavaa ajoradan käyttäjää.

Edellä mainittuun lakimuutokseen (TLL 14 § 4 mom.) pääsi kuitenkin valitettava lipsahdus. Pyörätieltä tulevan väistämisvelvollisuus rajattiin koskemaan vain polkupyöriä ja mopoja, kun se olisi pitänyt säätää koskemaan kaikkia ajoneuvoja. Unohtui, että pyörätieltä ajoradalle voidaan tulla laillisesti tienpito- ja liikennevalvonta-ajoneuvoilla ja laittomasti millaisilla ajoneuvoilla tahansa. Näitä väistämisvelvollisuus ei lakitekstin mukaan koske.

Mihin ilmoittaa esteistä?

Tieliikennelain 62 § 3 momentti velvoittaa jokaista ryhtymään tiettyi-

hin toimintoihin havaitessaan tiellä esteen, josta saattaa aiheutua vakavaa vaaraa liikenteelle. Este voi olla esimerkiksi autosta irronnut pakoputken pätkä, öljyä tiellä tai ajoradan vaurio.

Jollei esteen poistaminen onnistu, pitää varoittaa muita tienkäyttäjiä ja ilmoittaa asiasta poliisille. Vaan milläs ilmoitat, kun poliisia ei enää tavoita puhelimella virka-ajan ulkopuolella? Välitöntä vaaraa aiheuttavasta tilanteesta on parasta ilmoittaa hätäkeskuksen numeroon 112, muilta osin Liikennevirastoon numeroon 0200 2100.

Pysäkeille pysähtyminen

Linja-autopysäkin käyttöpykälä ei myöskään ole enää tätä aikaa. Sääntö on sama taajaman ulkopuolella Kainuun korvessa ja Helsingin Mannerheimintien. Muille ajoneuvoille kuin busseille sallitaan henkilökuorman otto ja jättö, mutta kaikenlainen muu toiminta, kuten tavaran kuormaaminen, on yksiselitteisesti kiellettyä.



➤ **POLKUPYÖRÄ** sen enempää kuin mopokaan ei häiritse jalkakäytävää liikennettä. Ei sitä häiritse pysäköity moottoripyöräkään.



➤ **RULLALUISTIMILLA** pääsee kovaa, pysähtyminen on vaikeaa, ja leveydestä tarvitaan melkoisesti. Jalkakäytävää oikeampi liikkumispaikka olisi pyörätie, ehkä jopa ajorata.

aan

Käytännössä maaseudulla linja-autopysäkkejä käytetään yleisesti esimerkiksi postilähetysten jättämiseen laatikoihin. Viranomaiset ovat vuosikausia neuvoneet hitaampia väistämään taakse kertynyttä jonoa ajamalla bussipysäkkilevennykselle. Tällainen neuvo on muun muassa venäläisille autoilijoille jaettava informaatiomateriaalissa Suomen liikenteestä. Ristiriita on siinä, että laki ei salli pysäkin käyttämistä moiseen toimintaan. Sitä vastoin laki sallii asian, jota ei alkujaan tarkoitettu. Kysymys on "tavallisilla" teillä ja kaduilla (ei moottoriteillä) voimassa olevista kaistanvalintaa koskevista säännöksistä.

Eduskunnan liikennevaliokunta eli poliitikot muuttivat hallituksen eli virkamiesten esityksen sanamuotoa, koska se oli "tarpeettoman monimutkainen". Seurauksena oli, että oikeanpuoleisen kaistan käyttämisestä tu-

li vain ohje, kutetukijoiden heijastintin.

Sama "yksinkertaistamisvaara" piilee myös uuden lain valmistelussa. Kansanedustajien kannattaisi tekstin hiomisen asemesta keskittyä siihen, mitä kussakin asiassa halutaan käskä tai kieltää ja kirjata tästä lain esitöihin mahdollisimman paljon asiaa.

Yleistä lain rikkomista

Tieliikennelain 8 §:n 3 momentti sallii autoilijan käyttää piennarta "kun erityiset syyt siihen pakottavat". Liikenne- ja viestintäministeriö on tulkinnut tätä sanontaa siten, että jos edellä on vasemmalle kääntymään pyrkivä *pysähtynyt* ajoneuvo, joka vastaantulijoista johtuen ei pääse kääntymään, lain edellytys täyttyy. Pysähtyneen ohituksen voi tehdä piennarta käyttäen. Tällainen pitäisi kirjoittaa vähintään lain esitöihin.

Käytännössä lakia rikotaan estoitta. Oikealta ohitetaan piennarta pitkin, vaikka kääntymään valmistautuvan nopeus olisi vielä useita kymmeniä kilometrejä tunnissa.

Pientareelle väistämistä ohitustilanteissa pitäisi tarkastella uudelleen. Pykälä (TLL 19) on kirjoitettu epäjohdonmukaisesti. Lupa ja velvollisuus ohitettavan pientareelle väistämiseen on määritelty samoin sanoin.

Väistäjänä voi tulla kysymykseen vain "hitaasti kulkeva ajoneuvo". Liikenneministeriön aikoinaan otettaman tulkinnan mukaan käsitteellä tarkoitetaan suuremmalla kuin 20 km/h "alinopeudella" liikkuvaa. Traktori on varmasti hitaasti liikkuva, kun taas suunnilleen suurinta sallittua vauhtia käyttävä auto ei

ole. Näiden väliin mahtuu monia erisuuruksia nopeuksia.

Alinopeusvaatimuksen täyttyminen ei yksin riitä pientareelle väistämiseen. Sen lisäksi jonkun kolmesta vaihtoehdosta pitää tulla kysymykseen.

Ajoradan täytyy olla joko "kapea" (käsitteen sisältöä ei kukaan tiedä), "mutkikas" tai (millaisilla ajoradoilla tahansa) "vastaantulijan liikenteen vilkasta". Kaksi ensiksi mainittua vaihtoehtoa - kapea tai mutkikas ajorata - tulevat harvemmin kysymykseen käytännön liikennetilanteissa. *Vilkas vastaan tuleva* liikenne jää todellisuudessa ainoaksi vaihtoehdoksi. Samaan suuntaan kulkevan liikenteen vilkkauksella ei ole tässä merkitystä.

Velvollisuus ja oikeus pientareelle väistämiseen pitää erottaa toisistaan. Väistämisoikeutta ei pidä siirtää ajoradan kapeuteen, mutkikuuteen tai vastaan tulevan liikenteen vilkkauteen. Luonnollisesti nykyisen lain vaaran ja haitan aiheuttamiskiellot pitää säilyttää.

Vaarallista kevyttä liikennettä

Nyt voimassa olevaa lakia valmisteltaessa tämän päivän kevyen liikenteen verkostosta oli vain kaukainen aavistus. Ajoratojen rinnalle rakennettu kevyen liikenteen verkosto on saanut aikaan lukemattomine risiteyskohtineen erittäin sekavan kokonaisuuden, kuten TM:n numerossa 7/13 osoitimme.

Pyörätietä saapuva pyöräilijä saa ajaa suojatien yhteydessä olevaa pyörätien jatketta yli ajoradan. Jos kysymyksessä ei ole jatke, ajamisoikeutta ei ole, jolloin kaikki väistämistulkinnatkin on samalla ratkaistu. Mutta milloin kysymyk-

sessä on jatke ja milloin ei, siitä on kinattu korkeinta oikeutta myöten. Epäselvyyksiä löytyy edelleen.

Kun pyörätietä tulevalle pyöräilijällä on oikeus jatkaa ajamalla ajoradan yli, hänen pitää aina väistää suoraan ajavaa autoilijaa. Tilanne muuttuu päinvastaiseksi, kun ajorataa käyttävä auto kääntyy oikealle tai vasemmalle. Lainsäädäntö vaikuttaa yksikertaiselta ja selvältä, mutta käytännössä maassamme on valtaisa määrä epäselviä liikennejärjestelyjä, ja sellaisia tehdään koko ajan lisää. Ne ovat synnyttäneet vakavan turvallisuusongelman.

Kääntymisen ja suoraan ajamisen ero on monesti hiuksenhieno, ja tuo ero ratkaisee sen, kumman osapuolen pitää väistää. On T- ja Y-risteyksiä, joissa kukaan ei tiedä kenen pitäisi väistää, koska on epäselvää, onko auto kääntymä vai suoraan ajava ajoneuvo.

Vaaraa lisää vielä se, että tietyissä tilanteissa kääntymästä autosta ei voi millään nähdä pyöräilijää, jota pitäisi väistää.

Pyöräilijän turvallisuutta ajoratojen ja pyöräteiden leikkauskohdissa ei voida taata muutoin kuin muuttamalla laki sellaiseksi, että väistämisvelvollisuus kuuluu aina pyöräilijöille. Tällaisessa säännössä on tosin ikävä sivumaku isomman oikeudesta.

Muitakin muutoksia kaivataan. Polkupyörät ovat kehittyneet nopeammiksi. Nopeasti liikkuvat kunto- ja urheilupyöräilijät eivät kuulu kevyen liikenteen väylille, joille heidät nykykäytössä pakotetaan. Pyöräilijöille pitää mopoilijoiden tavoin sallia vaihtoehtoisena ajopaikkana ajorata/piennar.

Jalankulkijoiden turvallisuuden



➤ **TÄSTÄ** kannattaisi ottaa esimerkkiä. Kun vasemmalta ei tule ketään, voi kääntyä oikealle. Saksalaisella systeemillä voidaan minimaalisin kustannuksin lisätä liikenteen sujuvuutta risteyksissä, joissa turvallisuus ei vaarannu.



➤ **RYHMITYSMERKEILLÄ** voidaan osoittaa sallitut kulkusuunnat risteyksessä, ei ajokaistavalintaa risteyksen jälkeen. Lakia pitäisi muuttaa niin, että jos risteävällä tiellä on useampia samaan suuntaan johtavia ajokaistoja, kääntyjä saa valita matkan jatkamiseen soveliaimman kaistan noudattamalla tieliikennelain 21 §:n velvoitteita, eli kaistaa vaihdettaessa on väistettävä muista suunnista tulevaa liikennettä.



➤ **KAIKKI** kuvassa näkyvät ajoneuvot on pysäköity laillisesti edellyttäen, että auton vieressä on ollut moottoripyörä, joka on ajettu pois.

vuoksi pyörille pitää yhdistetyillä ja erillisillä pyörätie/jalkakäytävillä säätää nopeusrajoitus 20 km/h, kuten kävely- ja pihakaduillakin. Nykyisillä kevyen liikenteen väylillä on sama nopeusrajoitus kuin viereisellä ajoradalla.

Hitaasti liikkuville pyöräilijöille pitää sallia jalkakäytävällä ajaminen jalankulunopeudella, kuten konevoimalla kulkeville hitaille inva-ajoneuvoillekin. Ajamisen pitää tapahtua jalankulkijoiden ehdoin. Hitaita ovat esimerkiksi pikkulapset, heidän kanssaan pyöräilevät aikuiset ja monet iäkkäämmät ihmiset.

Mopojen poistaminen kevyen liikenteen väyliltä ei vaadi lakimuutosta, siihen riittää mopoilun sallivien lisäkilpien poistaminen. Mopoilijoiden turvallisuuden takaamiseksi mopojen rakenteellinen ja sallittu nopeus pitää kuitenkin nostaa 45 km/h:sta nopeuteen 55 km/h, jotta ne pysyvät taajamissa autoliikenteen mukana aiheuttamatta jatkuvaa ohitustarvetta siihen sisältyvine riskeineen.

Sama nopeuden nosto pitää säätää koskemaan myös mopoautoja ja mopomönkijöitä eli kevyitä neli-pyöriä. Molemmat tulee siirtää pois ajoradalta pientareelle. Näin olisi varmaan aikoinaan lakiin kirjoitetukin, mutta nykyisiä piennarpykälä kirjoitettaessa noita ajoneuvoja ei ollut vielä olemassakaan.

Pientareelle kuuluvat muutkin hitaat ajoneuvot, kuten traktorit ja moottorityökoneet. Pykälään pitää

kirjoittaa selvästi, että moottorikäyttöisten ajoneuvojen on annettava pientareella jalankulkijoille ja pyöräilijöille esteetön kulku.

Pysäköintisäännöt muutettava

Moottoripyöriin liittyvät pysäköintisäännökset kuuluvat menneeseen maailmaan.

Moottoripyörän rinnalle saa pysäköidä auton. Tämä haittaa muuta liikennettä, ja moottoripyöräilijän ajettua pois auto jää liian kauas kadun reunasta. Siinä on pysäköintinvalvojalle selittämistä.

Sitä vastoin moottoripyörää ei saa vähän tilaa vievästi pysäköidä vinotain, vaan se pitää parkkeerata tien suuntaisesti kuten auto. Nykyisten mopojen ja keskikokoisten moottoripyörien mitat eivät oleellisesti eroa toisistaan. Mopon saa pysäköidä jalkakäytävälle. Se pitäisi sallia moottoripyörillekin.

Esimerkiksi Virossa kaikenlaiset ajoneuvot saa taajamassa pysäyttää/pysäköidä myös vasemmalle puolelle sellaisella ilman raitiovaunukiskoja olevalla kaksisuuntaisella tiellä, jolla ajokaistoja on vain yksi molempiin suuntiin. Meillä pitäisi laki muuttaa samanlaiseksi. Erittäin monet jakeluautojen kuljettajat luulevat tällaisten pykälän olevan voimassa jo nyt.

Kääntymissäännöt

Nykyisen lain risteyksen jättämistä koskevassa hallituksen esityksessä lähdettiin siitä, että jos risteäväl-

Kuuluuko linja-auton pysäkkilevennys ajorataan vai ei?



➤ **TAVALLISILLA teillä ja kaduilla ei ole oikean kaistan käyttöpakkoa – edes hitaille.**



➤ **TRAKTOREILLE** pientareella ajamista ei pitäisi säätää sallituksi, vaan pakolliseksi. Pakollista pitäisi olla myös keltaisten vilkkuvalojen käyttö.

lä tiellä on useampia samaan suuntaan johtavia ajokaistoja, kääntyjä saa valita matkan jatkamiseen soveliaimman kaistan.

Eduskunnan liikennevaliokunta tyrmäsi ajatuksen ”vaaratilanteita lisäävän”. Todellisuudessa vaaratilanteet aiheutuvat siitä, että osa autoilijoista noudattaa nykyistä kääntymissääntöä, osa valitsee suoraan matkan jatkamisen kannalta parhaan ajokaistan.

Turhia kieltoja

Hätävilkkuja käytetään yleisesti ikään kuin laillistamaan virheellistä pysäköintiä toisen ajoneuvon rinnalla, jalkakäytävällä tai liian lähellä suojatietä. Tällainen vilkuttelu on laissa kielletty.

Mutta laki kieltää myös sellaisen hätävilkkujen käytön, jolla kiistatta parannettaisiin turvallisuutta, kuten toista ajoneuvoa hinattaessa, varoittamaan tiellä olevista eläimistä tai kuormasta pudonneista tavaroista, erittäin pienestä nopeudesta esimerkiksi auton viasta johtuen, edessä olevasta kolarista tai vauhdin jyrkästä laskusta seisovan jonon päähän saavuttaessa. Liikkuva ajoneuvo ei voi koskaan käyttää laillisesti hätävilkkuja.

Lainsäädäntöä pitäisi muuttaa vastaamaan paremmin nykypäivän tilanteita. Hätävilkkujen nimenkin voisi vaihtaa varoitusvilkuiksi.

Toisin kuin monessa muussa maassa Suomessa ei sallita nopeusrajoitusmerkin kelloajallista lisäkilpeä. Erivapauteen perustuvia kokeiluja on meneillään.

Etenkin suurten vapaa-ajan keskusten tuntumassa moottorikelkalla ei voi välttyä ajamasta kielletysti

tietä pitkin. Tämä ei onnistu moottorikelkkapoliiseillekaan, jotka ovat lakia valvomassa. Asia pitäisi miettiä tältä osin uudelleen ja laillistaa toiminta, jota joka tapauksessa on.

Vammaisen pysäköintiluvalla saa pysäköidä pihakadulla. Sama oikeus pitäisi koskea kävelykatujakin.

B-ajokortin saamisikä pitäisi laskea 16 vuoteen, kuten on esimerkiksi Kanadassa ja Virossa. Kortti olisi voimassa kaksi ensimmäistä vuotta vain ajokortillisen holhoojan tai tämän valtuuttaman ajokortillisen ollessa autossa mukana. Järjestelmä tuottaa ajokokemusta omaavia uusia kuljettajia näiden täyttyessä 18 vuotta. Suomen järjestelmä tuottaa kokemattomia 18-vuotiaita.

Sallittavuusluettelomme loppuun lisättäköön hälytysajoneuvojen automaattinen kaukovalovilkku erillisellä katkaisimella. Poliisit eivät kehtaa tällaista tehokasta mutta laitonta kytkentää autoihinsa asentaa. Muissa hälytysajoneuvoissa laite on aivan yleinen.

Liikaa epäselvyyksiä

Nykyisen tieliikennelainsäädäntömme astuessa voimaan 1.4.1982 sen esitöiden mukaan tavoitteena oli muun muassa ”kansantajusten ja selvien” säännösten aikaansaaminen.

Jollei ennalta-arvattavuuteen liittyviä kolaritapauksia lasketa mukaan, korkein oikeus on joutunut ottamaan kantaa lain tulkinnallisiin kohtiin parissakymmenessä tapauksessa 30 vuoden aikana. Kokonaisuutena lain valmisteilussa on siis onnistuttu melko hyvin.

Pykäliin on vuosien saatossa tehty lukuisia korjauksia, ja hyvä näin.

Kiusallisia epäselvyyksiä löytyy kuitenkin riittävästi.

Kukaan ei esimerkiksi tiedä varmuudella, onko puiston halki johtava, vailla liikennemerkkejä oleva sorakäytävä tietä vai tien osana oleva jalkakäytävä. Saako siellä siis ajaa polkupyörällä vai ei?

Alikäytävässä pysäköinti on kielletty, mutta mikä on alikäytävä? Onko se vailla liikennemerkkiä oleva tunneli vai joku muu?

Liikennemerkki (325) ”Ratsastus kielletty” ei kiellä hevosen taluttamista. Kieltäkö se kärryjä vetävällä hevosella ajamisen? Erilaisin perustein voidaan väittää kyllä tai ei.

Kuuluuko linja-auton pysäkkilennys ajortaan vai ei? Jos kuuluu, sinne pitää ryhmittyä, jollei kuulu, sinne ei saa ryhmittyä.

Muodostaako vähäisen tien (TLL 14 § 3 mom.) ja ”varsinaisen tien” yhtymäkohta sellaisen risteuksen, johon liikennemerkkin ”Pysäyttäminen kielletty” voimassaolo päättyy? Jos kysymyksessä on pihakatu tai kävelykatu, merkin voimassaolo pääsääntöisesti päättyy, mutta jos kysymyksessä on muu vähäinen tie, voimassaolo jatkuu. Ongelma rajatapauksissa on, että kukaan ei tiedä varmuudella, mihin vähäisten teiden ryhmään joku yksittäinen ajoväylä kuuluu.

Epäselvää on myös, saako koiravaljakolla ajaa pitkin jalkakäytävää tai moottorikelkkareitillä. Onko kysymyksessä ajoneuvon rinnastettava eläimen kuljettaja vai jalankulkija?

Näiden epäselvyyksien yhteinen nimittäjä on tarvittavien määritelmien puuttuminen nykyisistä pykälistä.



➤ **NYT mennään. Voimaa on niin, että keula ei pysy maassa. Ääni kantautuu satojen metrien säteelle.**

Vaaralliset leikkiajoneuvot

Myös leikkiajoneuvon käsite on hämmentynyt. Lapsille on saatavissa mitä erilaisimpia, muulla kuin lihasvoimalla kulkevia vempaimia. Olisi korkea aika ottaa kantaa siihen, millaisia laitteita aikuiset saavat lapsille luovuttaa tiellä ja kaduilla ajettavaksi.

Aivan uuden epämääräisen alueen muodostavat radio-ohjattavat, tien ulkopuoliseen käyttöön tarkoitettut pienet kilpa-autot. Käyttäjien mukaan huippunopeutta löytyy lähes 90 km/h, kiihtyvyys on moottoripyörän luokkaa. Voimanlähteenä on korkeat desibelilukemat tuottava polttomoottori.

Jos laite suuremmissa nopeuksissa osuu ihmiseen, seuraukset ovat pahat. Kieltäkö mikään pykälä tällaisen ilmiselvästi vaarallisen toiminnan?

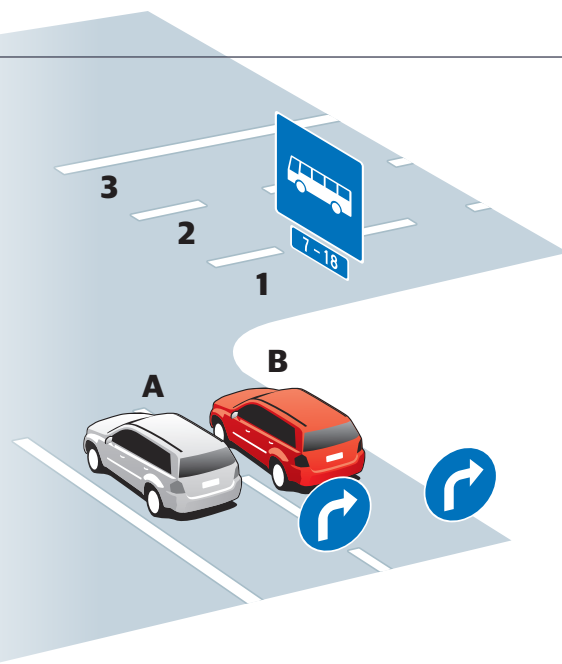
Suojatiet

Suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa ei saa ohittaa pysähtymättä, mutta milloin ajoneuvo on pysähtynyt suojatien eteen?



➡ **VASEMMALTA** tulevilla autoilla on kiire päästä vaihtamaan kaistaa pystyäkseen kääntymään seuraavasta risteyksestä oikealle, mutta takaako kärkikolmio-liikennemerkin kaistavaihdon vai ei?

➡ **KAISTALLA B** oleva punainen auto ei saa kääntyä bussikaistalle klo 7-18, mutta muuna aikana sen pitää kääntyä sinne. B:n vieressä olevan auto A:n pitää huomioida tämä ja jättää risteys bussikaistan viereen klo 18-7 ja 7-18 yksi kaista edellisestä vasemmalle. Toivottavasti samalla hetkellä kääntyvien kellot ovat samassa ajassa.



➡ **TOISIN** kuin muissa Euroopan maissa, Suomessa matkailuautojen suurin sallittu nopeus on 80 km/h, jollei tietyin varustein olevaa autoa ole erikseen käyty katsastamassa nopeuteen 100 km/h. Tämä katsastusvelvollisuus koskee myös ulkomaalaisia turisteja. He tuskin uskovat moista.

Pykälän tarkoituksen eli jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta käsitettä on tulkittava laajasti. Pysähtynyt saa olla jopa osittain suojatien päällä, mutta entä kuinka kaukana suojatiestä? Vallitsevan asiantuntijanäkemyksen mukaan raja on viidessä metrissä. Mutta koska käsitettä ei ole määritelty, joku voi väittää rajan kulkevan metrissä, joku kahdessa ja joku kymmenessä metrissä.

LVM otti (TM 10/10) kantaa - ties monennenko kerran - kysymykseen, saako suojatien eteen virheelisesti pysäköidyn ajoneuvon ohittaa pysähtymättä. Vastaus oli jälleen kerran: ei saa. Tästäkin asiasta ammattipiireissä väitellään jatkuvasti. Asia olisi aikoinaan pitänyt kirjoittaa selvemmin lakiin.

Kuljettaja vai jalankulkija?

Laissa määritellään polkupyörän ja mopon taluttaja jalankulkijaksi, moottoripyörän taluttajaa ei.

Onko moottoripyörän työntäminen ajoneuvon kuljettamista? Tällä on merkitystä moneen asiaan, esimerkiksi ajokorttivaatimukseen ja alkoholin promillemääriin.

LVM:n kirjallisen lausunnon mukaan kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen. Tästä ei ole korkeimman oikeuden päätöstä. Asia pitää kirjoittaa uuteen lakiin yksiselitteisesti.

Saavunko risteukseen?

Tieliikennelain 2 §:ssä määritellään muun muassa se, mikä on ajorata, ajokaista ja jalkakäytävä, mutta ei sitä, mikä on pyörätien jatke, risteys tai kiertoliittymä.

Kärkikolmio määrittelee ajorä-

jestyksen risteyksessä, mutta lain-säädännössä ei määritellä, mikä on risteys. Tämä aiheuttaa sekaannuksia erityisesti silloin, kun eri suunnista tulevat kaistat yhtyvät rinnakkaisiksi jatkuen samaan suuntaan ja etuajo-oikeussuunnasta vasemmalta saapunut haluaa vaihtaa kaistaa edessä olevan seuraavan risteysvuoksi, josta pitää kääntyä oikealle.

Mutta onko kysymyksessä risteys, jossa kärkikolmio-liikennemerkki säätelee ajoräjästyksen? Liikenne- ja viestintäministeriön useamman kirjallisen vastauksen mukaan on. Selkeän risteysmäärityksen puuttuminen aiheuttaa autoilijoille kohtuutonta epävarmuutta.

Selkeämpiä merkintöjä

Kohtuutonta on myös se, että suojatien merkitsemisen pelkillä tiemerkinnöillä tai pelkillä liikennemerkeillä on sallittua. Jopa suurissa kaupungeissamme on alettu harrastaa vain tiemerkintöjä. Kun ne peittyvät lumeen, autoilija ei voi millään tietää lähestyvänsä suojatietä.

Suojatien merkitseminen pitää määritellä tehtäväksi sekä liikennemerkeillä että tiemerkinnöillä.

Sama ajatus pätee ryhmitysmerkeihin. Tienpidossa on alettu suosia ryhmitysmerkeistä luopumista ja ikään kuin niiden korvaamista ajokaistan yläpuolisilla viitoilla. Näillä opastusmerkkeihin kuuluvilla neliskanttisilla nuolimerkeillä ei kuitenkaan voi sallia useampien kaistojen käyttämistä kääntymiseen, kuten ryhmitysmerkeillä. Nämä ovat kaksi eri asiaa. Ajokaistanuolet toimivat periaatteessa ku-



➡ **PYSÄKÖINTIPAIKOILLE**, huoltoasemille ja moottoritien levähdysalueille ei ole säädetty erillistä nopeusrajoitusta. Kuljettajilla ei myöskään ole velvollisuutta antaa jalankulkijoille esteetöntä kulkua. Rajoituksen pitäisi olla piha- ja kävelykatujen mukainen 20 km/h ja liikennöinnin tapahtua jalankulkijoiden ehdoilla.



➤ **TIEN** yläpuolinen opastusmerkki ei kiellä ajamista suoraan. Kun tien pinnassa oleva ajokaista on lumen peitossa, suoraan ajamista ei kiellä mikään.



➤ **MÄÄRITELMIÄ** on tieliikennelaissa liian vähän. Tämä on vain yksi esimerkki. Koskevatko koiravaljakkoa ajoneuvo- vai jalankulkijapysäkit?

ten ryhmitysmerkit, mutta ne peittyvät lumen alle, kuten suojateiden tiemerkinätkin.

Molemmista tapauksissa taustalla on raha: säästetään liikenne-merkkien käytössä, kun laki ei ker- ran moista kiellä.

Sekavat liikenneympyrät

Säästämistä on kysymys myös minikokoisten liikenneympyröiden/kiertoliittymi-
den rakentamisessa.

Kun lainsäädän-
nössä ei ole mää-
ritelty, mikä tällai-
nen liikenneympy-
rä/kiertoliittymä
on, tieverkollem-
me on ilmestynyt
melkoinen määrä
eri suunnista tule-
vien teiden yhty-
mäkohtia, joissa isot ajoneuvot ei-
vät mahdu liikkumaan ja kaikille
hämärtyy suoraan ajamisen ja kääntymisen ero.

Sitä kautta hämärtyy myös suun-
tamerkin käyttö ja loppuvaiheessa
polkupyöräilijän väistäminen.

Ajatus kadonnut

Varoituskolmiota täytyy käyttää
vain taajaman ulkopuolella, ei taa-
jamaksi merkityllä alueella, vaika
auto olisi jäänyt miten vaaralliseen
paikkaan tahansa. Pykälän si-
sältö on peräisin ajalta, jolloin laki-
kirja ei tuntenut edes taajama-lii-
kennemerkkiä. Onneksi varoituskol-
mion käyttö taajamassa ei sen-
tään ole kiellettyä.

Turvavyön käyttämättömyys ai-
heuttaa vuosittain 30-40 ihmis-

hengen menetyksen onnettomuuksissa, jotka tapahtuvat eteenpäin
ajettaessa. Peruutettaessa turvavyö
haittaa monesti kuljettajan kääntymistä eli heikentää näkemistä taak-
sepäin. Tältä osin käyttövelvoite pi-
täisi poistaa.

Yhdistetyillä tai erillisillä pyö-
rätie/jalkakäytävillä kaikenikäis-
ten polkupyöräilijöiden pitää an-
taa bussipysäkin kohdalla esteetön

kulku linja-autosta
poistuville tai sin-
ne meneville ja-
lankulkijoille. Jos
kysymyksessä on
pelkkä jalkakäytä-
vä, moista velvoi-
tetta ei ole. Jalka-
käytävällä voivat
vain alle 12-vuoti-
aat pyöräillä lailli-
sesti.

Linja-autokaistan käyttäminen
ryhmittymiseen on sallittua ja pa-
kollista. Sitä vastoin risteysk-
sen jättämiseen eli kääntymiseen sitä ei
saa käyttää. Ja näin oli nimenomaan
tarkoitettukin, kun tämä pykälä tuli
voimaan 40 vuotta sitten. Ajatukse-
na oli, että bussikaista pysyy muista
ajoneuvoista vapaana ruuhkas-
akin.

Käytännössä tällainen ajatus sot-
kee asiat pahemman kerran etenkin
silloin, kun kääntyviä kaistoja on
useampia, ja erityisesti tilanteessa,
jossa bussikaistan voimassaolo on
sidottu kelloaikaan.

Bussikaistan käytösääntö ryh-
mittymiseenkin kaipa parannusta.
Jos kaksi risteystä on peräkkäin ja
jälkimmäisestä pitää kääntyä oike-
alle, pykälän vastaiselta toiminnal-

ta ei voi välttyä. Jollei ensimmäisen
risteyksen kohdalla ole laittomas-
ti oikeanpuoleisella kaistalla ja aja
suoraan, ennen jälkimmäistä sinne
ei enää ehdi,

Oikeus bussikaistalle ryhmittymiseen
pitää määritellä matkas-
sa. Olisiko se 100-300 metriä rajoi-
tusalueella 50 km/h, muualla vielä
enemmän?

Mahdotonta ymmärtää

Ohitettava ei saa lisätä nopeuttaan,
kun häntä ollaan ohittamasta vas-
semmalta. Oikealta ohituksessa no-
peuden lisäyskielto ei ole voimassa.

Ohituskielto-liikennemerkki sal-
lii moottoripyörän ohittamisen au-
tolla, mutta ei moottoripyörällä au-
toa. Sääntö on ainakin kahden su-
kupolven takainen.

Maalaisjärki sanoo, että lähestyt-
täessä suojatietä edellä ajavan ohit-
taminen keskiviiva ylittäen on vaarallinen
tempu. Niin se onkin, mut-
ta laissa ei ole pykälää, jossa moinen
teko olisi kielletty. Tuntuu vaikealta
käsittää, mikseivät suojatien kohdal-
la ja sellaista lähestyttäessä ole voimassa
samat säännöt kuin taajamis-
sa risteystä lähestyttäessä.

Jos suojatie on pyörätie/jalkakäy-
tävän jatke, ohituskielto on voimassa
- todennäköisesti.

Nopeuteen 45 km/h yltävä kevyt
nelipyörä eli niin sanottu mopomön-
kijä pitää määräraikaikatsastaa sa-
mojen sääntöjen mukaan kuin hen-
kilöautokin. Jostain ihmeen syystä
jopa 300 km/h kulkevia moottori-
pyöriä ei tarvitse katsastaa.

Lumen avaruudessa ei tarvitse
noudattaa työ- ja lepoaikasäännök-
siä. Näin varmistetaan taajamien ul-



➤ **TÄSSÄ** näkyy suojatie Helsingin
ydinkeskustassa, vai näkyykö?

kopuolisten teiden pysyminen lii-
kennöitävässä kunnossa. Taajamis-
sa tilanne on toinen; lumen poiskul-
jetuksissa työ- ja lepoaikasäännös-
ten tulkitaan olevan voimassa, eli
lumen poisto ei enää olekaan tär-
keä asia. Pykälä sisältää ilmeisen
lapsuksen. Miksi yhteiskunta olisi
säätänyt tällaisen lain?

Vuosia 2000-2008 koskeneessa
tutkimuksessa lokakuussa ajettiin
liukkaalla kelillä 13 kuolonkolaria.
Lokakuussa nastarenkaiden käyt-
tö on kielletty.

Golf-autolla ei saa laillisesti ajaa
yli tien. Ne pitää siirtää toiselle
puolelle esimerkiksi perävaunun
päällä.

Ajokorttia vailla oleva moottori-
kelkan kuljettaja ei saa ylittää kes-
kellä järvenselkää olevaa moottori-
kelkkareittiä, koska se on tieliiken-
nelain tarkoittamaa tietä. Sivusta
katsoen aivan samannäköinen kelk-
kaura ei ole tietä. Jos reitin ylityk-
sestä jää kiinni, sakon lisäksi ajo-
kortin saanti lykkääntyy. Tien poik-
ki ajaminen pitää erottaa tietä pitkin
ajamisesta. **TM**