

Lähetä mielipiteesi tai kyselysi osoitteella:

TM/Postilaatikko, Esterinportti 1,
00015 Otavamedia
tai sähköpostilla:
tekniikan.maailma@otavamedia.fi.
Toimitus pidättää itselleen oikeuden tarvittaessa lyhentää kirjeitä.

Liikennevaloista puuttuu yksi

■ HUOMASIN Helsingissä käydessäni hämmästyttävästi toteutetun liikennevalojärjestelmän Tukholmankadun, Haartmaninkadun ja Pihlajatie risteyksessä.

Yhdestä suunnasta eli Pihlajatieltä saavuttaessa ei ole liikennevalo-opastimia lainkaan vaan ainoastaan niin sanottu kärkikolmio. Kaiken järjen mukaan liikennevalo-opastimia pitäisi risteyksessä olla joka suuntaan.

"HÄMÄLÄINEN HÄMEESTÄ"

■ TUKHOLMANKATU on liikenteellinen valtaväylä, johon toisesta suunnasta liittyy Haartmaninkatu ja sen vastapäätä Pihlajatie. Pihlajatieltä liikennevalot puuttuvat.

Asiaa koskeva lainsäädäntö on liikenneministeriön asetuksessa tieliikenteen liikennevaloista. Se lähtee ajatuksesta, että liikennevaloilla pitää ohjata kaikkia liikennesuuntia. Tähän on kuitenkin muutamia poikkeuksia.

Suora lainaus 6 §:stä kuuluu "Pihakatu, kävelykatu, tonttiliitelmä tai muu vähäliikenteinen tulosuunta taikka pyörätie voidaan jättää kokonaan valo-ohjauksen ulkopuolelle, jos se on reunakivellä tai muulla vastaavalla tavalla rakenteellisesti ajoradasta erotettu eikä menettelystä aiheudu vaaraa".

Jotta liikennejärjestely siis olisi laillinen, Pihlajatie on tulkittava "vähäliikenteiseksi tulosuunnaksi".

Tätä Helsingin kaupunki on korostanut sillä, että Pihlajatie pää on nostettu samalle korkeustasolle kuin Tukholmankadun jalkakäytävä, eli Pihlajatieltä saapuva joutuu ikään kuin laskeutumaan alaspäin ennen Tukholmankadun ajoradalle tuloaan.

Korkeusero on kuitenkin vain muutamia senttejä, eli talviaikaan se häviää lumen alle.

Järjestelyyn liittyy toinenkin heikkous. Liikennemerkki nro 231

eli virallisesti "Väistämisvelvollisuus risteyksessä" -merkki koskee vain risteävää liikennettä, ei vastakkaisesta suunnasta eli tässä tapauksessa Haartmaninkadulta tulevia. Kun Haartmaninkadulta käännytään vasemmalle kahta ajokaistaa liikennevalojen osoittaessa vihreää, oikeanpuoleinen linja-autoille sallittu leikkaa Pihlajatieltä saapuneiden ja oikealle kääntyvien kanssa.

Jos tässä tilanteessa tapahtuu törmäys, syyllisyyskysymys on mielenkiintoinen.

Mikäli Pihlajatie tulkitaan tieliikennelain 14 §:n 3 momentin mukaisesti "vähäiseksi tieksi" (ks. TM 21/2012), sieltä tuleva on syyllinen. Jollei sitä tulkita vähäiseksi tieksi, lopputulos voi olla päinvastainen, eli syyllinen on vihreiden valojen suunnasta saapunut vasemmalle kääntyjä.

Tällaisista liikennejärjestelyistä asianajajat ovat mielissään, sillä näin töitä riittää.

OLAVI LEMPINEN

Muutamia kysymyksiä moottoritiestä

■ MISTÄ kohdasta moottoritien hidastuskaista muuttuu muuksi tieksi ja pitää jarruttaa 80 km/h nopeuteen?

Mihin tarvitaan moottoritien päättymistä osoittava merkki, jos moottoritie muuttuu muutenkin muuksi tieksi?

Missä kohdassa muu tie muuttuu moottoritieksi, jolloin saa kiihdyttää 120 kilometrin tunti-nopeuteen?

SEPPO KOKKO

■ LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ ei erikseen kerrota, milloin hidastuskaista muuttuu erkanemistieksi. Rajapinta lienee suunnilleen siinä kohtaa, jossa erkanemistie nimensä mukaisesti alkaa erota varsinaisesta moottoritiestä.

Moottoritie- ja nopeakäyttöliikennemerkit ovat eri asioita. Moottoritiesäännökset ovat voimassa päättymismerkkiin saakka. Nopeusrajoitusmerkki sitä vastoin on voimassa "kyseisellä tiellä" mutta ei poistuttaessa siltä.

Liikenne- ja viestintäministeriön aikoinaan julkaiseman kirjeen mukaan moottoritien erkanemistie ei ole "kyseistä tietä".

Saavuttaessa moottoritielle suurimman sallitun nopeuden ilmaisevat liikennemerkkit.

Kyseisen tien/ei kyseisen tien nopeusrajoituksen tulkitseminen vanhan kirjeen perusteella ei ole tätä päivää. Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä pitäisi selkiinnyttää muitakin moottoritiesäännöksiä.

Voiko esimerkiksi hidastuskais-taa käyttää ohi ajamiseen? Tällainen tilanne syntyy, kun varsinaisilla ajokaistoilla nopeus laskee oleellisesti liikenteen ruuhkautuessa.

Moottoritien levähdysalueiden nopeusrajoitus olisi myös määriteltävä.

Jos ne kuuluvat ”kyseiseen tiehen”, siellä voi ajaa samaa nopeutta kuin varsinaisilla moottoritien ajokaistoillakin eli parhaimmillaan 120 km/h.

Jos ne eivät ole ”kyseistä tietä”, sallittua on ajaa nopeutta 80 km/h. Sekin on erittäin vaarallista.

Moottoriteillä on oikean kais-tan käyttöpakko, joka ei ole voimassa ruuhkaliikenteessä eikä tilanteessa, jossa ”ajokaistat on opastusmerkein osoitettu tarkoitukseksi kukin tietylle liikennesuunnalle”.

Pykälissä pitäisi selkeästi määritellä, kuinka kauan vapaa ajokaistanvalinta opastusmerkkitalanteissa on voimassa. Onko se seuraavaan erkanemistiehen, seuraavaan moottoritien liittymätiehen vai vielä kauemmas?

Muitakin epäselvyyksiä löytyy, jotka tekeillä olevan lakiuudistuksen yhteydessä olisi vihdoin syytä selvittää.

OLAVI LEMPINEN

Mikä nopeusrajoitus?

■ OLEN usein miettinyt - noin teoreettisesti - minkä pykälän perusteella minua syytettäisiin, jos aiheuttaisin ketjukolarin toimimalla lain mukaisesti.

Ajaisin jonon kärjessä ja no-
peuteni olisi liikennemerkkin
osoittama 80 km/h. Kun saapui-
sin taajamamerkin kohdalle, pu-
dottaisin nopeuden välittömästi
lukemaan 50 km/h. Takanani aja-
vat todennäköisesti tuijottaisivat
70 metrin päässä olevaa kuuden-
kympin nopeuden sallivaa liiken-

nemerkkiä ja valmistautuisivat
hidastamaan vasta sen kohdalla.

Miksei taajamarajoitukses-
ta poikkeavaa 60 km/h -merk-
kiä voida kiinnittää samaan pyl-
vääseen kuin taajaman alkamis-
merkkiä?

”MIES MÄNTÄSTÄ”

■ VASTAUS viimeksi esitettyyn
kysymykseen on, että liikenne-
ministeriön päätös liikenteenoh-
jauslaitteista kieltää sijoittamasta
taajamamerkin yhteyteen kielto-
tai rajoitusmerkkiä. Siihen emme
osaa vastata, miksi tällainen kiel-
to on aikanaan tehty.

Taajamamerkin jälkeinen no-
peusrajoitusmerkki on pykälien
mukaan sijoitettava 20-60 met-
rin etäisyydelle taajamamerkistä
siten, että molemmat merkit ovat
samanaikaisesti havaittavissa.

Entä mikä rajoitus on voimas-
sa tuolla 20-60 metrin matkal-
la? Nopeusrajoitusmerkin vaiku-
tusalue päättyy tiettyihin liiken-
nemerkkeihin, joista yksi on taa-
jaman alkamisesta kertova merk-
ki nro 571, mutta sen kohdalla la-
kitekstistä löytyy mielenkiintoi-
nen poikkeus. Nopeusrajoitus ei
päätykään taajamamerkin koh-
dalla siinä tapauksessa, että vä-
littömästi sen jälkeen on liiken-
nemerkillä osoitettu uusi nopeus-
rajoitus.

Tuolla teoreettisella 20-60 met-
rin matkalla on siis voimassa se
nopeusrajoitus, joka on ollut en-
nen taajamamerkkiä.

Peränaajokolarin syyllisyys on
useimmissa tapauksissa perään
ajaneen, mutta kuten korkeim-
man oikeuden päätös 1990:14 (ks.
TM 16/2012 ”Renkaat ulisivat”)
osoittaa, ennalta-arvaamaton te-
hojarrutus voi muuttaa tilanteen.

Sitä, mikä missäkin tilantees-
sa on ennalta-arvaamaton teho-
jarrutus, emme suosittele kokeile-
maan käytännön liikenteessä.

OLAVI LEMPINEN

Tietoa josta
on hyötyä.
www.tmnet.fi

TMnet