

**T**raaginen onnettomuus tapahtui keskellä kaupunkia hyvissä sää- ja keliolosuhteissa aamulla 10.8.2010. Polkupyörää ajaneen Liisan eteneminen näkyy kaupunkikameran kuvassa ennen onnettomuusristeystä mutta ei enää itse risteyksessä.

Matin punainen Scania seiso i ensimmäisenä auton punaisissa liikennevaloissa. Kuorma-auton suuntamerkki näytti oikealle. Auto ei ollut aivan ajokaistan oikeassa reunassa vaan siitä jonkin verran vasemmalle, jotta ison auton kääntyminen oikealle olevalle kapealle kadulle olisi ollut mahdollista.

Risteävän kadun suojatien jalkankulkuvalot vaihtuivat vihreäksi. Hieman yli kuuden sekunnin kuluttua vihreä valo syttyi myös kuorma-autolle, joka lähti hitaasti liikkeelle ja aloitti kääntymisen oikealle.

Tästä eteenpäin tapahtumien kulku muuttuu osittain epäselväksi. Niin kummalliselta kuin se kuu-

lostakaan, kukaan ei havainnut varmuudella, mitä tapahtui muutamien seuraavien sekuntien aikana, ei edes kuorma-auton takaa tulleen poliisiauton miehistö.

Se on kuitenkin selvää, että Liisa ei lähtenyt ajamaan pyörällään suoraan ajoradan reunaa käyttäen, sillä noin menettelemällä hän olisi

# Näkymätön kääntyminen

Molemmat tulivat risteykseen samaa ajorataa käyttäen samasta suunnasta. Polkupyöräilijän tarkoituksena oli ajaa suoraan. Hän jäi oikealle kääntyvän kuorma-auton alle saaden surmansa. Autoa kuljettaneen syyllisyys vaikutti selvältä. Alioikeudessa ja hovioikeudessa hänet kuitenkin vapautettiin. Miten se oli mahdollista?

**OLAVI LEMPINEN**  
ANTTI NIKUNEN, piirros



jäänyt kääntymään lähtevän kuorman-auton takapyörien alle. Hän ei myöskään pysähtynyt, koska silloin onnettomuutta ei olisi tapahtunut. Mitä hän siis teki?

Matti ei pystynyt vastaamaan kysymykseen, koska hän ei ollut havainnut polkupyöräilijää lainkaan.

### Antaa muiden päättää

Matti kertoi poliisikuulustelussa toivovansa, että tapahtumalle löytyisi silminnäkijöitä. Hän oli onnettomuudesta järkyttynyt ja pahoillaan: ”Ikävä tapahtuma tuo on. En kerta kaikkiaan nähnyt toista osapuolta. En osaa ottaa kantaa syyllisyyteeni tapahtumassa. Antaa muiden tehdä päätökset”.

Poliisi suoritti normaalin tutkinnan lisäksi asiassa niin sanotun rekonstruktion, eli pyrki esimerkiksi valokuvien ja videon osoittamaan eri osapuolten väistämislisä välttää onnettomuus.

Tutkintapöytäkirjan valmistuttua syyttäjä teki päätöksensä. Siinä ei Matin selitystä polkupyöräilijän näkemättömyydestä noteerattu. Matti oli jättänyt noudattamatta kääntyvän ajoneuvon kuljettajalle kuuluneen väistämisvelvollisuuden ja sillä siisti.

TLL 14 § 2 momentissa todetaan: ”Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa”.

Alioikeudessa Matti ryhtyi puolustautumaan. Hän kiisti itseään kohtaan esitetyt syytteet toistaen väitteensä, ettei ollut nähnyt polkupyöräilijää. Tärkein peruste oli kuitenkin se, että Liisa oli polkupyöräilijänä ajanut lainvastaisesti, joten hänen toimintansa oli Matin mielestä ennalta arvaamatonta.

Keski-Suomen kärjäoikeus hyväksyi selityksen (10.5.2011, R 11/579). Matti vapautui häntä vastaan nostetuista syytteistä, niin väistämisvelvollisuuden laiminlyönnistä kuin kuoleman tuottamuksesta.

Syyttäjä valitti hovioikeuteen.

### Etupyörien alla rahinaa

Hovioikeuden mukaan Liisa on todennäköisesti tullut liikennevaloisissa seisovan kuorma-auton oikealle puolelle ja odottanut siinä valojen vaihtumista. Vihreiden syttyttyä auto ja polkupyörä lähtivät kääntymään oikealle. Liisa yritti päästä auton edelle ehtiäkseen kääntymään sen keulan editse vasemmalle.

Kuorma-auto oli jo lähes risteävän kadun suuntaisena, kun sitä ajanut Matti kertoi kuulleensa auton alta ”jotakin rahinaa” ja pysäytti auton.

Hovioikeudessa kuullut kaksi todistajaa kertoivat asiasta samalla tavalla kuin olivat kertoneet alioikeudessa.

Todistaja Leenan kertomuksen pääsisältö oli seuraava:

”Näin rekan tulevan vastapäätä risteyksessä, ja se ajoi hitaasti kääntäen risteyksessä. Polkupyöräilijä ajoi pyörällään ihan suojatien reunassa tai suojatien vieressä. Pyöräilijä ajoi ihan rekan kulman kohdalla. Pyöräilijä katsoi rekkaan päin ja yritti päästä alta pois polkaisemalla lisää vauhtia. Pyöräilijä jäi rekan pyörän alle”.

Alta pois pääsy melkein onnistuikin. Liisa ei jäänyt oikean vaarallisuuden etureunaan.

Kuorma-autoa ajaneen Matin puolustus vetosi siihen, että Liisa on pyöräillyt sellaisessa paikassa, joka ei ole tieliikennesääntöjen mukaan polkupyöräilijöille osoitettu. Hän ei ole käyttänyt risteävää tietä ylittäessään sitä kohtaa, jossa pyöräilijän olisi pitänyt risteävää tie ylittää vaan muuttanut ajoreittiaan useita metrejä laillisesta kulkusuunnastaan kohti risteävän kadun suojatietä. Tällainen liikennesääntöjen vastainen toiminta on ollut täysin ennalta arvaamatonta kuorma-autoa kuljettaneelle Matille.

Ennalta-arvattavuudesta tai sen puuttumisesta tämän murheellisen tapauksen juridisessa jälkiselvittelyssä olikin nimenomaan kysymys.

### Samaa mieltä ollaan

Alioikeus oli päätöksensä perusteluosassa pohdiskellut ennalta-arvattavuutta muun muassa seuraavasti: ”Rangaistusvastuuseen tieliikenteessä vaikuttavat ennakoitavuus ja luottamusperiaate. Luottamusperiaate tarkoittaa sitä, että jokainen, joka toimii itse liikennesääntöjen edellyttämällä tavalla, saa luottaa siihen, että myös muut tekevät niin, ellei käsillä ole syitä päinvastaiselle oletukselle”.

Hieman aikaisemmin Liisa oli valvontakameran mukaan pyöräillyt lain edellyttämällä tavalla ajoradan oikeassa reunassa. Todennäköisesti hän on jatkanut ajorataa käyttäen risteykseen, mutta tätä ei kukaan nähnyt. Olisiko hän voinut hetkeä ennen onnettomuutta siirtyä pyö-

räilemään laittomasti jalkakäytävälle? Se oli epätodennäköistä.

Oikeudellinen arviointi sisälsi toteutuksen, jonka mukaan ajorataa laillisesti käyttäneen Liisan olisi pitänyt ylittää risteävä katu suoraan eikä kääntyä ensin oikealle ja sitten vasemmalle kohti suojatien vasenta reunaa.

Vaasan hovioikeus (30.12.2011, R 11/725) oli alioikeuden kanssa samaa mieltä. Kuorma-autoa ajanutta Matia kohtaan osoitetut syytökset ku-

## Ennalta-arvattavuudesta tai sen puuttumisesta tämän tapauksen jälkiselvittelyssä olikin nimenomaan kysymys.

mottiin. Kuorma-auton ympärillä on kuolleita kulkijoita. Liisan katsottiin liikkeelle lähdettyään ajautuneen tällaiselle katvealueelle, jolla Matti ei voinut häntä nähdä.

Alioikeuden ja hovioikeuden näkemys ei tyydyttänyt jutun syyttäjää, joka pyysi valituslupaa korkeimpaan oikeuteen. Lupa voidaan myöntää tavanomaisissa liikennejutuissa ennakkopäätösperustein, mikä tarkoittaa sitä, että lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman oikeuden ratkaistavaksi. Juuri siitä tässä oli kysymys. Jos polkupyöräilijä rikkoo liikennesääntöjä Liisan tekemällä tavalla, poistaako se vastapuolelta eli tässä tapauksessa Matilta ennalta-arvattavuuden eli vastuun tapahtumasta?

Kysymys ei ollut yksittäisestä tapauksesta vaan periaatteellisesta linjauksesta.

Korkein oikeus myönsi valitusluvan (2012:65).

### Lopputulos

Korkeimpaan oikeuteen valituslupan saaneet hovioikeuden päätökset eivät ole koskaan helppoja ratkaistavia, kuten ei tämäkään. Korkein oikeus antoi ratkaisunsa Matin ja Liisan ikävästi päättyneestä kola-

roinnista 19.12.2013 (2013:94, diaarinumero R2012/212).

Lopputulos oli selkeän yksioikoinen. Syyllinen tapahtumaan oli kuorma-autoa ajanut Matti. Hänet tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta yhteensä 70 päiväsakkoon, eli sakon rahamääräksi tuli 980 euroa.

Rangaistusta määriteltäessä KKO otti huomioon sen, että Matin mahdollisuuksia havaintojen tekoon ”ovat osaltaan rajoittaneet sellaiset raskaan tavarankuljetusajoneuvon varusteluun liittyvät seikat, joihin Matti ei ole voinut vaikuttaa”.

Lehtemme numerossa 15/2013 oli laaja artikkeli, joka käsitteli tätä asiaa. Kysymys on korkeiden ajoneuvojen näkemäkatveesta auton lähtötumassa sen lähtiessä kääntymään oikealle. Vuosittain Euroopassa 400 ihmistä kuolee tällaisissa tilanteissa.

Lain vaatima katvepeilijärjestelmä vähentää tätä kuolteiden kulumien ongelmaa mutta ei poista sitä. Kuorma-auton etupää, oikea etukulma ja sen jälkeinen sivusta ovat erittäin vaarallisia paikkoja. Tämä kannattaa tiedostaa niin isoja autoja ajavien kuin muidenkin tienkäyttäjien. Mietimme artikkelissa, pystyykö sellaista väistämään, jota ei pysty näkemään.

Matin syyllisyyttä perustellaan korkeimman oikeuden päätöksessä erällä huomionarvoisella seikalla. Sen mukaan Matin oli täytynyt käsittää, että ”ryhmittymisen ajoradan keskiviivan tuntumaan mahdollisesti kevyen liikenteen ryhmittymisen auton keulan oikealle puolelle”. Matin olisi siis pitänyt ryhmittyä niin oikealle, että sinne ei olisi enää mahtunut polkupyöräilijää. Mutta olisiko iso auto enää tällöin pystynyt kääntymään kapealle kadulle oikealle? Monessa kohtaa ei pysty.

Liikennesuunnittelijoiden kannattaisi miettiä tällaisia seikkoja - ja ennen kaikkea autoilijoiden ryhmitystilanteissa.

■ KKO antoi päätöksensä tieliikennelain 14 §:n 2 momentin perusteella, eli kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistämisvelvollinen risteävää tietä ylittävään pyöräilijään nähden. Ali- ja hovioikeus näkivät tämän traagisen tapahtuman vastuukysymyksen eri lailla. Moni muikin voi nähdä. Korkein oikeus ei kuitenkaan laadi lakeja, vaan ottaa kantaa pykliin, jotka eduskunnassa on säädetty. **TM**