



Kaikki muutko väärässä?

■ MITÄ enemmän muissa maissa joutuu ajamaan, sitä epävarmemmaksi tulee. Kysymys on nopeusrajoituspolitiikasta. Maamme itsensä selvyytenä pidetyt rajoitukset eivät enää olekaan niin itsestään selviä.

Ei ole epäilystäkään, etteikö taa-
jamien keskustoissa risteysten, ja-
lankulkijoiden ja polkupyöräilijöi-
den muodostamassa labyrintissä
riittävän alhainen autoliikenteen
nopeus olisi turvallisuuden perusta.

Pieni esimerkki valaisee asiaa. Jos
kuivalla asfaltilla 50 km/h -nopeut-

ta käyttänyt saa hätätilanteessa au-
tonsa pysähtymään juuri ennen ja-
lankulkijaa, 60 km/h -nopeudella
ajanut törmää häneen nopeudel-
la 43 km/h!

Turvallinen maantienopeus on-
kin jo vaikeammin hahmoteltava
juttu – etenkin jos tarkastellaan ajo-
neuvokohtaisia nopeusrajoituksia.

Virossa kevytperävaunuja saa ve-
tää samalla nopeudella, joka on sal-
littu vetoautolle. Meillä suurin sal-
littu nopeus on 80 km/h. Tiedämme
kaikki, että vilkkaassa moottori-
liikenteessä laillisesta nopeutta

käyttävät perävaunujen vetäjät saa-
vat jatkuvasti aikaan häiriötilantei-
ta. Niiden nopeusero muuhun lii-
kenteeseen verrattuna on turhan
suuri.

Kun ulkomailla rekisteröity, uu-
simmilla turvallisuuslaitteilla va-
rustettu turistibussi saapuu Suo-
meen, sitä ei saa kuljettaa suurem-
malla nopeudella kuin 80 km/h, el-
lei autoa ole käyty katsastamassa
sadan nopeuteen Suomessa. Sama
pätee matkailuautoihin.

Kummallisuuden juuret löyty-
vät vuosikymmenten takaisesta

← **TÄSSÄ päättyy nopeusrajoitus
130 km/h. Suomessa ei kuulemma
voida turvallisuussyistä sallia, että
se edes alkaisi.**

ajoneuvoverosta. Pakettiautoja pi-
ti rangaista kahdeksankymppin no-
peusrajoituksella, jotta niitä ei ale-
ta käyttää henkilöautojen sijasta.
Ilmiö synnytti aikanaan ihmeel-
lisiä katonkohotuksia ja pehmus-
tamattomia takapenkkejä. Meille
käytiin naureskelemissa ulkoma-
ta myöten.

Muualla Euroopassa ajoneuvo-
kohtainen nopeusrajoitus on sidot-
tu ajoneuvon kokonaismassaan.
Raja on 3 500 kg. Mikä estäisi meil-
läkin tekemästä samoin?

Kun eduskunnan liikennevalio-
kunta ehdotti nopeusrajoitusjär-
jestelmämme uudelleen tarkas-
telua, siitäkös niin sanotut viral-
liset tahot närkästyivät. Erityistä
huomiota sai osakseen moottori-
tietarajoitusten nostaminen nope-
uteen 130 km/h. Väitettiin, että näin
ei vain saa tehdä, ja jos tehdään,
muualla nopeutta pitää vastaavas-
ti laskea! Yhtälön loogisuus ei he-
vin avautunut.

Liikennevaliokunnan puheen-
johtaja **Kalle Jokinen** esitti, että
nopeusrajoituksissa pitäisi miettiä
olosuhdepohjaa kuten esimerkiksi
Saksassa: siis kuivalla tiellä rajoitus
voisi olla erilainen kuin märällä.

Tämäkään ei saanut virkamies-
ja asiantuntijapiireissä kannatus-
ta. Historian saatosta tuli mieleen
runebergiläinen toteamus: ”Laki
mua ennen syntynyt, myös jälke-
heni jää”.

Ketkä sitten valtaa näissä asi-
oissa käyttävät? Tuntuu siltä, et-
tä eduskunnalla ei ole paljoa sano-
mista, vaikka sen pitäisi säätää lait
Suomessa.

Onhan lisäksi!

■ MIKÄ on sellaisen lisäksi idea,
jossa sallitaan huoltoajon
lisäksi myös takseilla ajaminen? Ei-
kö taksilla ajaminen sisälly huolto-
ajoon? Oheinen Kuopiossa otettu
valokuva kaipaa selventämistä.

Tieliikenneasetus määrittelee
huoltoajaksi monenlaista toi-
mintaa. Näitä ovat ennen muuta
varsinainen kiinteistön huoltoajo
sekä vartiointiin liittyvä ajo, joka
on välttämätöntä. Tämän lisäksi
huoltoajoa on jakeluliikenne,
vaikeasti liikuteltavien tavaroiden

kuljetus ja liikkumis- tai suunnis-
tuskylärajoitteisten ihmisten
kuljettaminen. Liikuntavam-
maisen kuljettajan ajaminen on
huoltoajoa.

Huoltoajaksi katsotaan ajotilan-
ne, jossa yhdellä henkilöllä on val-
vottavanaan useampi kuin yksi alle
seitsemän vuoden ikäinen lapsi.
Tätä ei arvioida itse ajotilanteesta
vaan kokonaisuus huomioon
ottaen. Isä voi siis tuoda tällaiselle
alueelle kaksi alle 7-vuotiasta
lastaan sekä vaimonsa ja poistua
tämän jälkeen autollaan paikalta.
Myös asiakkaan noutaminen tai

tuominen taksilla on saman peri-
aatteen mukaan huoltoajoa.

Huoltoajo sallittu – lisäksi ei
kuitenkaan salli taksien yleistä lii-
kennöintiä. Jos se halutaan sallia,
asia pitää hoitaa juuri siten, kuin
Kuopiossa on tehty.

→ **KÄÄNTYMISKIELTO on
voimassa viikonloppuun liittyen
tietyinä illan ja yön kelloaikoina.
Epäilemättä tarkoituksena on
rajoittaa ns. korttelirallia taa-
jamassa. Lisäkilven tekstissä on
kyllä kaikki kohdallaan.**





↑ JOS tässä Nastolassa sijaitsevassa risteyksessä vasemmalle kääntyjä mieltää nurmikkoalueen ajoradalla olevaksi korokkeeksi, hänen on kierrettävä se oikealta ja ryhmityttävä korokkeen viereen vasemmalle. Jos samanaikaisesti oikealta tulija mieltää nurmikkoalueen ajoratojen välissä olevaksi kaistaleeksi, autot joutuvat tielle keulat vastakkain.

Mikä on kierrettävä?

■ **TIELIIKENELAIN** 9 § määrittää sivuuttamaan kaksisuuntaisella ajoradalla olevan korokkeen tai muun vastaavan laitteen oikealta. Jos sivuuttamista ei osoiteta liikennemerkillä, muodostuu tulkintaongelma siitä, onko koroke ajoradalla vai kahden ajoradan välissä.

Asiasta on ns. vanhan tieliikennelain aikana annettu korkeimman oikeuden päätös (1967 II 23). Se käsitteli tilannetta, jossa tie A liittyi tiehen B ja jonkin matkaa ennen liittymistä tie A jakautui kahdeksi tieksi. Näin kolmen eri ajoradan väliin jäi kolmion muotoinen alue. KKO:n päätöksen mukaan alue ei kuulunut mihinkään ajoradoista, joten sitä ei myöskään tarvinnut kiertää oikealta.

Todennäköisesti tämä KKO:n päätöksen sisältämä ajatus pätee edelleen. Jollei päde, oheisten kuvien paikoissa syntyy merkittäviä tilanteita - erityisesti pitkällä ajoneuvo-yhdistelmillä. Selvyden vuoksi tällaiset paikat pitäisi varustaa selkeillä liikenteenjakajilla, joissa olisi vasemmalta sivuuttamisen lupaavat liikennemerkit.



↑ **MOTORISTI** saapuu Pöytäsaarentien suunnasta Hamina-Virojoki-mu-seotielle. Rekalla kolmionmuotoisen nurmikkoalueen kiertäminen oikealta vasemmalle kääntyessä ei olisi mitenkään mahdollista.



↑ **TÄMÄ** on Tiilitien ja Petikontien risteys Espoossa. Koroketta ei ole lainkaan. Laajaan T-risteykseen on maalattu katkoviivoja osoittamaan ajoradan keski-viivaa. Maalauksia ei voi nähdä talvella, ei ainakaan kaiken aikaa. Mistä kohtaa loppujen lopuksi pitäisi ajaa vasemmalle kääntyessään? Tällaisia paikkoja ei saisi olla olemassa.

■ **AUTOLIITTO** on avannut verkkoajokoulun jäsenilleen. Palvelu on suunnattu erityisesti opetusluvalla opettaville, mutta se sopii hyvin myös vanhemmille kuljettajille taitojen kertaamiseen.

■ **LIIKENNE-** ja viestintäministeriö valmistelee tieliikennelakiin muutosta, joka mahdollistaa ilman kuljettajaa liikkuvien robottiautojen käytön yleisessä liikenteessä tietyllä rajatulla alueella. Kyse on kokeilulaista, joka olisi voimassa viisi vuotta ja alkaisi suunnitelmien mukaan vuodenvaihteessa.

■ **POLIISI** on avannut Helsingin Malmille valtakunnallisen liikennevalvontakeskuksen. Keskukseen johtajan komisario **Denis Pastersteinin** mukaan keskus on tehokas. Sen kehutaan olevan valtiolle huikea "rahantekokone". Liikenneturvallisuudesta ei tässä yhteydessä puhuttu. Ehkä se ei olekaan tärkeintä. Syntyi vaikutelma, että tärkeintä on autoilijoiden sakottaminen ja rahan hankkiminen valtiolle.

■ **AJOKORTTITOIMIVALTA** ehdotetaan siirrettäväksi poliisilta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Siirron tarkoituksena on selkeyttää ajokortin hankintaa. Jatkossa hankintaan liittyvät asiat hoidettaisiin "yhdeltä luukulta".

■ **TAKSINKULJETTAJIEN** yläikäraja on poistunut. Muutos mahdollistaa myös jo aikaisemmin 70 vuoden ikärajan takia ajolupansa menettäneille kuljettajille paluun alalle. Edellytyksenä on kuitenkin perusteellisen lääkärintarkastuksen läpäiseminen.