

Rikesakot tulosidonnaisiksi?

■ KUTEN tunnettua, käynnissä on tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus. Tähän liittyen Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän selvittämään tieliikenteen rangaistusjärjestelmän uudistamista.

Työryhmä tulee muun muassa pohtimaan, mistä tieliikennelain vastaisista teoista ja laiminlyönneistä voitaisiin rikosoikeudellisen rangaistuksen sijaan antaa hallinnollinen maksu tai muu hallinnollinen seuraamus. Hallinnollisia maksuseuraamuksia ovat tällä hetkellä esimerkiksi pysäköintivirhemaksu ja joukkoliikenteen tarkastusmaksu. Maksut ovat rahamäärältään kiinteitä ja ne määrätään yksinkertaisessa viranomaismenettelyssä.

Rikosoikeudellisista rikkomuksista voitaisiin hallinnollisiksi muuttaa esimerkiksi liikennemerkkien rikkomistapaukset, jotka eivät ole aiheuttaneet välitöntä vaaraa tai vahinkoa. Arvioinnin kohteeksi tulevat myös nykyisin rikesakolla rangaistavat teot ja laiminlyönnit. Pyrkimyksenä kerrotaan olevan vähäisten rikkomusten käsittelyn sujuvoittaminen. Samalla on ilmeisesti tarkoitus vähentää poliisin työtaakkaa.

Työryhmän asettamispäätöksessä on mielenkiintoinen yksityiskohta. Tekstin mukaan hallinnollisten maksuseuraamusten määrät olisi määriteltävä ottamalla huomioon maksujen vaikutukset eri tuloryhmille. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan hallinnollisessakin järjestelmässä voisi olla mahdollista, että maksuja porrastettaisiin henkilön tulojen mukaan.

Asian voi tulkita siten, että päiväsakoista tuttu tulosidonnaisesti porrastettu maksujärjestelmä halutaan jollain tavoin ulottaa koskemaan myös nykyisiä kiinteällä rikesakoilla rangaistavia ylinopeuksia. Jos näin käy, rangaistusjärjestelmä tuskin muuttuu nykyistä sujuvammaksi. Sen sijaan Suomen kansainvälinen maine outojen liikennesakkojen maana vahvistuisi entisestään.



■ EDESSÄ 200 metrin päässä on suojatie ja nopeusrajoitus sitä lähestyttäessä 40 km/h. Se ei varmasti jää kenellekään epäselväksi.

Suojateiden merkitseminen

■ NYKYINEN kolmekymmentä vuotta vanha tieliikennelakimme sallii suojatien merkitsemisen pelkällä liikennemerkillä tai pelkällä (lumen alle jäävällä) tiemerkinnällä. Tämän lisäksi tiemerkinnän tasoa ei ole määritelty. Monessa paikassa taso onkin alle arvostelun. Myös suojateiden ennakkomerkintä on melkein lähes tuntematonta.

Voimakkaasta autoilijoille suunnatusta kampanjoinnista huolimatta suojateiden turvallisuustilanne on hämmästyttävä. Tietysti ajoneuvojen kuljettajilla on vastuunsa jalankulkijoiden turvallisuudesta, mutta parantamisen varaa on myös suojatiejärjestelyissä. Koko maata ajatelleen kyseessä olisi valtava työmaa.

Otettaisiinko nöyrästi oppia ulkomailta, vaikka Espanjasta. Siellä suojatietä voi edeltää jopa neljä ajoradan pintaan maalattua varoitusviivaa ja nopeusrajoitusta korostavaa merkintää ”40”. Oheiset kuvat puhuvat puolestaan.

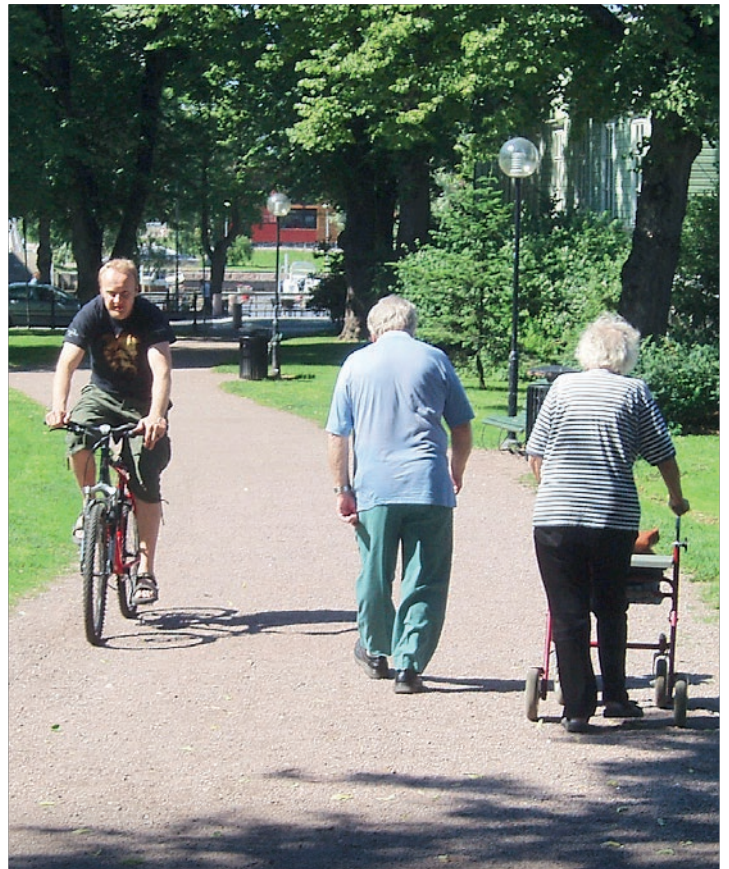
Pieni nopeus on suojatietä lähestyttäessä olennainen turvallisuustekijä. Muuten lain vaatimusta esteettömästä kulusta jalankulkijalle ei ole mahdollista täyttää.

Harva tulee ajatelleeksi, että jos kuivalla asfaltilla nopeutta 30 km/h käyttävä saa autonsa pysähtymään juuri ja juuri ennen edessään olevaa estettä (jalankulkijaa?), nopeus-

della 50 km/h ajava ei todennäköisesti edes ehdi painaa jarrupoljinta! Tämä johtuu niin sanotun kauhusekunnin eli reaktioajan kuluessa edetystä matkasta.



■ SUOMEN taajamissa vastaavat merkinnät ovat noin 140 cm leveitä ja 160–180 cm pitkiä. Espanjan esimerkkitapauksessa merkintöjen pituus on kolme metriä. Näin niiden näkyminen varmistetaan jo kaukaa, jolloin niitä katsotaan aivan toisesta kulmasta kuin suoraan ylhäältä.



Liikkuminen puistokäytävillä

■ JALKAKÄYTÄVILLÄ, pyöräteillä, yhdistetyillä ja rinnakkaisilla pyörätie/jalkakäytävillä on lakiin kirjoitetut liikukumissäännöt. Pitää vain tietää millaisella väylällä on liikumassa, eikä se valitettavasti ole aina selvää.

Esimerkiksi puistojen käytävät ovat hankalia tapauksia. Ne on tarkoitettu yleiseen jalankulkuliikenteeseen ja niitä myös käytetään siihen. Kysymyksessä on siis tieliikennelain tarkoittama tie, mutta onko kyseessä tien osa nimitä ”jalkakäytävä”?

Jos puistokäytävä on jalkakäytävä, polkupyöräily on sillä automaattisesti kielletty – paitsi alle 12-vuotiailta lapsilta. Polkupyörän ja moponkin taluttaminen on sen sijaan sallittua, ellei se aiheuta huomattavaa haittaa varsinaisille jalankulkijoille.

Yleisen viranomaisnäkemyksen mukaan puistojen yleensä sorapintaiset jalankulkuväylät ovat juridisesti jalkakäytäviä, mutta onko tilanne

↑ JALKAKÄYTÄVÄÄ tai jalankulkualuetta ei tarvitse välttämättä osoittaa liikennemerkillä, mutta selvyuden vuoksi niin kannattaisi tehdä.

aina sellainen? Ei välttämättä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen tulkinta on sanatarkasti seuraava: ”Jos puistokäytävä halutaan ehdottomasti ja selkeästi rajata vain jalankulkijoiden käyttöön, se on syytä osoittaa liikennemerkillä ’jalkakäytävä’.”

Monissa paikoissa puistokäytävät on merkitty liikennemerkillä ”moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty”. Sellainen merkki ei kiellä polkupyörällä – eikä edes hevosajoneuvolla – ajamista.

Jos käytetään merkkiä ”ajoneuvolla ajo kielletty”, se koskee myös moottorittomia ajoneuvoja, siis myös alle 12-vuotiaan polkupyörää! Niin sanottuja leikkiajoneuvoja merkki ei koske, koska juridisesti leikkiajoneuvon kuljettaja on jalankulkija.



Yli puolet väärin

■ AJONEUVOA ei saa pysäyttää eikä pysäköidä tulosuunnassa viittä metriä lähempänä suojatietä. Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty myös risteyksessä – sekä ”tavallisessa” että T-risteyksessä. Suojatien ylittämisen jälkeen ajoneuvon saa pysäyttää ja pysäköidä välittömästi, kunhan sen takaosa ei jää suojatien päälle.

Korttelin keskellä olevan suojatien suhteen sääntö on helppo ja yksiselitteinen, mutta risteyksissä tilanne on vaikeampi. Siellä asuu kuvaan mukaan toinen sääntö.

📌 **T-RISTEYKSEN** alakara on yksisuuntainen risteyksestä pois päin. Kuvassa näkyy osittain tai kokonaan kahdeksan autoa. Yli puolet niistä on pysäköity lain vastaisesti.

Sen mukaan auton takapuskurin ja risteuksen lähimmän reunan väliin pitää jäädä vähintään viisi metriä.

Kun edellä kerrottu ja oheisen kuvan tilanne nivotaan yhteen, lopputulos on se, että risteystä lähinnä olevat viisi autoa ovat kaikki pysäköity pysähtymiskieltoalueelle, loput kolme ovat laillisessa paikassa.

■ **JOKU** on varmasti ihmetellyt, onko liikenteessämme avoautoja enemmän kuin aikaisemmin. Jos siltä tuntuu, havainnon voi vahvistaa oikeaksi. Suomen teillä liikkui kesällä virallisen tilastotiedon mukaan 16 212 avoautoa, mikä oli noin 500 autoa viimevuotista enemmän. Miksikään avoautomaak-si Suomea ei edelleenkään voi väittää; avoautojen määrä edustaa reilusti alle prosenttia kaikista liikenteessä olevista henkilöautoista.

■ **JULKISUUTEEN** annettiin muutama viikko sitten kuva, että valtiovarainministeriön budjettiesityksessä olisi panostettu tiestöön. Se oli harhaluulo. Tosiasiassa hallitus leikkasi huhtikuussa tierahoja pysyvästi 100 miljoonalla eurolla ja nyt – jos esitys menee budjettineuvotteluissa läpi – perusväylänpitoon ollaan antamassa takaisin 50 miljoonaa. Tiemäärärahat siis vähenevät entisestään, minkä johdosta tiestön kunto vain entisestään heikkenee.

■ **EURO NCAP** on tehnyt kolaritestin neljällä nelipyörällä. Vaikka testi tehtiin L7e-luokan ajoneuvoilla, se antoi viitteitä myös L6e-luokan kevyiden nelipyörien eli mopautojen turvallisuudesta. Siinä missä henkilöautoita vaaditaan tiettyjen kolaritestien lä-

päiseminen, laki ei edellytä nelipyörille vastaavia testejä. Se näkyi myös tuloksissa; yksikään testattu nelipyörä ei päässyt lähellekään pienten henkilöautojen turvallisuustasoa.

■ **POLIISILLA** on koekäytössä rekisterikilpien lukulaite. Se hälyttää, jos vastaantuleva ajoneuvo on varustettu tai katsastamaton tai sen ajoneuvovero on maksamatta. Poliisin mukaan laitteelle riittää töitä. Liikenteessä on kymmeniätuhansia katsastamattomia ajoneuvoja, ja jopa yli 200 000 auton ajoneuvovero on maksamatta.

■ **TIEYHTIÖ** Valtatie 7 Oy on lahjoittanut 100 000 euroa koulumatkojen turvallisuuden parantamiseen ”toiminta-alueellaan” Loviisassa, Pyhtäällä ja Kotkassa. Varoilla parannetaan koulujen lähistöllä olevia kohteita, lähinnä suojateitä, jotka on koettu erityisen vaarallisiksi. Parannuskeinoina ovat varoitusjärjestelmien ja nopeusnäyttöjen asentaminen sekä keskikokkeiden ja hidasteiden rakentaminen. Lisäksi koululaisille lahjotetaan heijastimia. Tieyhtiö Valtatie 7 Oy toimii elinkaarimallilla toteutettavan E18 Koskenkylä-Kotka-moottoritien palveluntuottajana vastaten tien rahoituksesta ja rakentamisesta sekä myös kunnossapidosta vuoteen 2026 asti.